



Orașul Carei se află într-o continuă dezvoltare în ultimii ani, iar infrastructura pentru ciclismul urban reprezintă o parte importantă în dezvoltarea unui oraș care se respectă atât pe sine cât și pe locuitorii săi.

În prezent, în municipiu Carei există câteva piste de biciclete(2,348 km) , dar acestea nu sunt foarte bine conectate, lipsând continuitatea, iar starea lor nu pare să fie una bună.

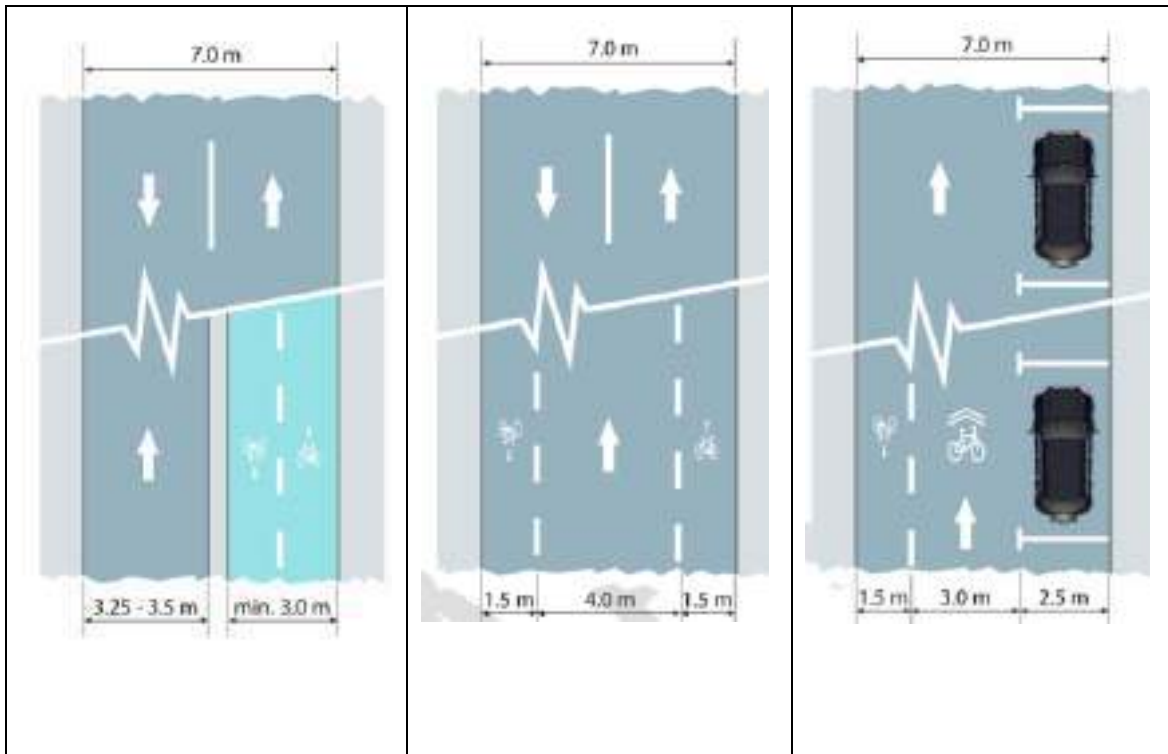
O infrastructură de biciclete trebuie să satisfacă simultan 5 criterii de bază pentru a fi din plin funcțională, și anume:

- ❖ **Sigură**- este incontestabil cerința de bază și trebuie să fie preocuparea primordială în planificarea și materializarea infrastructurii pentru biciclete;
- ❖ **Directă**-raportarea distanței traseului la distanța în linie dreaptă formată de capetele traseului;
- ❖ **Coezivă**- măsura în care traseele pot fi parcurse pe bicicletă de la orice punct de plecare, către orice destinație, fără întrerupere;
- ❖ **Confortabilă**- face din mersul pe bicicletă o experiență plăcută, calmă și relaxată;
- ❖ **Atractivă**- traseele pentru biciclete trebuie sa se integreze în împrejurimi plăcute cum ar fi zone înverzite, străzi comerciale etc.

Planificarea unei rețele de trasee utilitare pentru biciclete, dezvoltate la nivelul unui oraș sau a unei regiuni, presupune următoarele etape:

- Determinarea și conectarea zonelor de interes major
- Detalierea legăturilor directe în trasee
- Crearea unei ierarhii a traseelor

Anularea parcărilor auto laterale de pe partea carosabilă, îngustarea benzilor de circulație auto sau eliminarea unui sens de circulație pentru autovehicule reprezintă opțiuni de redistribuire a suprafeței carosabile în scopul dezvoltării infrastructurii dedicate transportului alternativ.



În conformitate cu „Ghidul metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete” lățimea unei benzi pentru biciclete este de 1,5 metri, inclusiv marcajul de delimitare. În unele cazuri, dacă traficul motorizat este scăzut, lățimea unei benzi pentru biciclete poate să fie de minim 1 m lățime, exclusiv marcajul de delimitare, dacă pe suprafața de rulare nu sunt capace de canalizare sau alte denivelări ce ar putea determina utilizatorii să le ocolească. În cazul în care se amenajează o bandă pentru biciclete pe o bandă de circulație deja marcată, se admite o lățime de 1,2 metri între marcajele de delimitare.



Figura 55. Propunere traseu de piste pentru biciclete

8.2.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră)

Deși arealul studiat prezintă puține semafoare, iar camerele de supraveghere a traficului sunt conectate la un sistem inteligent (ITC) de control al traficului, se recomandă căutarea permanentă de noi soluții pentru urmărirea în timp real a variațiilor fluxurilor de vehicule și a posibilelor probleme. Sugestia elaboratorului este de a extinde sistemul de supraveghere și de a-l conecta la un sistem/server dedicat care să proceseze datele în timp real, gestionând semafoarele din oraș.

8.2.6. . Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale – gări, aerogări etc.)

S-a stabilit că arealul prezintă o zonă de complexitate ridicată: Zona centrală.



Se recomanda amenajarea unui nod multimodal in proximitatea gării, acoperind funcțiuni de stație de transport public urban, stație pentru taxiuri, centru de bike-sharing si cuprinzând si o parcare pentru bicicletele rezidenților si un Park and Ride cu acces rutier dinspre Satu Mare și respectiv legături cu transportul public spre zonele industriale și comerciale.

8.2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Nefiind cazul de zone complexe și deplasări urbane lungi, intermodalitatea în urbe este la cote neglijabile. Măsurile sugerate de plan doresc să ofere posibilitatea combinării a două sau mai multe mijloace de călătorie:

- Auto-bicicletă
- Transport public-bicicletă
- Auto-transport public
- Tren-bicicletă
- Tren-transport public

8.2.8. Aspecte instituționale

Procesul de atragere și implementare a fondurilor nerambursabile/rambursabile este unul dificil, dacă nu există consens și sprijin din partea comunității. Totodată la nivelul administrației locale este nevoie de îmbunătățire instituțională, de cooperare, de parteneriate, de schimbare a mentalității administrației locale.

Ca și în alte comunități locale există mai mulți actori publici implicați, respectiv: Primăria Municipiului Carei, Consiliul Local, Consiliul Județean Satu Mare, CFR Călători, CFR Marfa, Apele Române, CNAIR, Romsilva, APM-ul local, poliția rutieră, etc.

Pentru a se putea pune în aplicare proiectul privind amenajarea pistelor de ciclism/rută pietonală, este nevoie de o buna cooperare cu CNAIR.

Cooperarea cu reprezentanții CFR este un alt element esențial în punerea în aplicare a proiectelor care privesc trecerile de cale ferată sau modernizarea gării. Implicarea cetățenilor



În luarea deciziilor și crearea unei platforme de comunicare cu toți factorii interesați sunt necesare pentru succesul planului.

Un element necesar este continuarea proiectelor, indiferent de conducerea politică. Susținerea din partea consiliului local este un factor important, acesta fiind necesar a susține și promova în comunitate proiectele de mobilitate urbană.

Schimbarea de atitudine a organismelor implicate în proiectele de mobilitate urbană este o condiție sine qua non. Orașele care au reușit să implementeze politici de mobilitate au înțeles importanța schimbării de atitudine în relațiile cu cetățenii, cu operatorul de transport, cu celelalte UAT-uri. Anumite proiecte de mobilitate pot stârni reacții negative ale unor grupuri de interese sau cetățeni. Pentru a crea susținere este nevoie de educație, instruire, comunicare și bună relaționare. Proiectele de mobilitate nu sunt doar despre infrastructură rutieră, despre crearea de piste de biciclete, noduri intermodale, restricții de circulație, sunt despre schimbare de atitudine și conștientizarea faptului că emisiile de carbon nu pot reduce decât prin implicarea tuturor și prin schimbare de atitudine.



Etapa III-Monitorizarea implementării planului de mobilitate urbană

În cadrul acestei etape se vor realiza acțiunile, activitățile, măsurile și proiectele concrete de implementare. Fiecare proiect va conține obiective, planul activităților necesare, perioada de desfășurare, persoanele responsabile în proiect și partenerii implicați în realizarea proiectului, sursele de finanțare. În cazul unde proiectele se află în responsabilitatea unor beneficiari diferiți față de Municipality, este în responsabilitatea acestora să obțină raportări periodice ale studiilor de fundamentare realizate, proiectelor depuse pentru finanțare, proiectelor ce urmează a fi implementate din bugetele locale, precum și modificări sau concretizări ale anvelopelor bugetare prevăzute pentru acestea.

Actualul plan de mobilitate urbană durabilă nu trebuie perceput ca punct final al unei elaborări tehnice și nici ca un document de fundamentare finalizat cu o listă de proiecte implementabile cu ajutorul instrumentelor de finanțare nerambursabile. Acest document este în prezent o condiție impusă de autorități pentru atragerea de finanțări nerambursabile, însă nu trebuie uitat că PMUD este un instrument de guvernare a orașului, care trebuie adus la cunoștință publicului.

PMUD este un document flexibil și adaptabil în timp nevoilor în schimbare, care trebuie urmat de acțiuni publice și private, care vor conduce prin coroborarea eforturilor tuturor actorilor locali la dezvoltarea durabilă a zonei Carei.

Guvernanța și cadrul administrativ al gestionării mobilității în municipiu reprezintă un aspect complex care, pentru a putea sprijini procesul de implementare al unui document strategic ce vizează implementarea unui portofoliu de proiecte cu un număr amplu de beneficiari, trebuie să instituie un puternic leadership politic și în același timp o structură solidă de management al implementării, funcțională din punct de vedere al identificării responsabilităților actorilor ante menționați.



9.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D.

Pentru a putea trece la implementarea PMUD, este nevoie de realizarea de precondiții, care conduc astfel la crearea unui sistem funcțional de management al dezvoltării mobilității:

1. Crearea unor relații de parteneriat cu actorii mobilității urban, respectiv: furnizorii de servicii de transport, instituții deconcentrate, mediul economic, societatea civilă;
2. Existența unei coordonări eficiente și eficiente – reprezentată de către Municipality;
3. Competențe relevante și responsabilități: reprezentarea actorilor în dezvoltarea politicilor integrate și proiectelor de infrastructură de transport;
4. Resurse umane motivate, profesioniste și asigurarea unei sustenabilități financiare. Succesul acțiunilor PMUD ține și de stabilirea unor relații de colaborare cu consiliul județean, agenția de dezvoltare regională, alte autorități regionale și naționale. Crearea unor parteneriate cu orașe similare, cu care se pot dezvolta proiecte în domeniu este un alt deziderat.

Cooperarea instituțională este un subiect care trebuie tratat cu grijă. De exemplu, formarea unui parteneriat PMUD este o provocare pentru multe autorități de planificare. O lipsă de experiență în managementul proiectelor cu mai multe părți interesate, calendare incompatibile și diferențe în modurile de abordare a planificării transportului pot să crească complexitatea. Punerea de acord a opiniilor contradictorii este o sarcină necesară dar sensibilă de îndeplinit.

9.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Monitorizarea și evaluarea sistematică sporesc eficiența procesului de planificare și implementarea măsurilor, ajută la optimizarea folosirii resurselor și furnizează o bază de dovezi empirică pentru planificarea și evaluarea ex ante a măsurilor în domeniul transportului.

Echipa de monitorizare a PMUD va evalua aspecte precum: activități, rezultate, buget, patrimoniu, performanțele personalului angajat și implicit a autorităților locale, ipotezele formulate inițial.

Monitorizarea implementării proiectelor se va efectua prin intermediul indicatorilor stabiliți prin planul de față. În cazul înregistrării unor devieri în procesul de implementare se



vor lua măsuri de corectare. Monitorizarea implementării se va realiza către Municipality, preferabil în cadrul unui grup mai larg de actori, o structură de evaluare care va avea în componență reprezentanții tuturor factorilor implicați în dezvoltare, precum a fost descrise anterior.

Monitorizarea este o etapă importantă, care sprijină procesul de implementare a măsurilor, proiectelor prevăzute în PMUD. Instrumentele de monitorizare trebuie stabilite cât mai curând de echipa responsabilă cu monitorizarea. Echipa de monitorizare ar trebui să fie formată din angajați din municipalitate, cu experiență în implementare și monitorizare proiecte, aceștia trebuie desemnați prin dispoziție a primarului, astfel se vor stabili în detaliu sarcinile.

Echipa desemnată pentru implementare are în sarcină stabilirea instrumentelor de monitorizare și să prezintă la interval de 6 luni un raport de monitorizare, raport ce poate fi prezentat public pe site-ul municipalității.

În această etapă va fi urmărit gradul de atingere a indicatorilor stabiliți, se va analiza modul în care proiectele sunt demarate/implementate, prezentând de fiecare dată cauzele care au condus la întâzieri, dacă este cazul, precum și o serie de recomandări.

De asemenea, se recomandă extinderea responsabilității monitorizării prin implicarea directă a unui grup mai amplu al părților interesate, constituit pe lângă Municipality (coordonator) din operatorii publici și privați de transport, principalii investitori economici, societatea civilă – un grup de lucru care să ofere următoarele avantaje:

- Promovarea viziunii și politicilor urbane dezvoltate cu sprijinul instituțiilor participante în cadrul procesului participativ organizat și materializat în documentația PMUD Carei;
- Suport în implementarea proiectelor de dezvoltare urbană prevăzute în plan, în condițiile unui grup amplu de beneficiari ai acestora;
- Monitorizarea implementării proiectelor prioritare;
- Interfața cu investitori interesați și cetățeni, prin acționarea ca un organism de articulare a inițiativelor urbane cu scopurile și procedurile locale.

Ca potențială abordare și în scopul definirii cu acuratețe a cadrului specific de organizare a grupului de monitorizare, mai întâi trebuie identificat setul de actori urbani relevanți pentru a fi incluși în mod direct în procesul de implementare a PMUD Carei.

Din acest punct de vedere, părțile interesate pot fi grupate după cum urmează:

1. Actori publici:
 - a) la nivel județean (inclusiv societățile pe acțiuni cu capital de stat)
 - b) la nivel local, al municipiului (inclusiv societățile pe acțiuni cu capital public local)

2. Actori privați:
 - c) Investitori și companii private;
 - d) Operatori de servicii de transport;
 - e) Organizații non-guvernamentale, grupuri locale de interes, etc;
 - f) Specialiști;
 - g) Alte persoane private și organizații;
3. Alții, în principal actori public-privăți.



Concluzii

Modificarea viziunii și abordării gestiunii deplasărilor sub orice formă trebuie să devină o prioritate pentru municipalitate. Prezentul document se poate reduce la 3 mari idei:

- Orașul este al oamenilor, nu al mașinilor.



- **Într-un oraș al oamenilor, se planifică pentru oameni, nu pentru traficul auto.**
- **Un oraș bogat nu este unul în care toată lumea are mașini, ci unul în care toată lumea cu mașini alege mijloace alterantive de deplasare.**

ANEXE

Chestionar on-line aplicat populației PMUD Carei - Chestionar pentru cetățeni

“Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru municipiul Carei este un document strategic, conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în oraș și în afara lui, pentru a avea un nivel de viață ridicat.

Printr-o planificare participativă, cu implicarea tuturor celor interesați se ajunge la un consens privind viitorul orașelor. În fiecare oraș este nevoie de o dezvoltare echilibrată și integrată a tuturor mijloacelor de transport. Un oraș trebuie să ofere aceeași libertate de mișcare tuturor, totodată este important să încurajeze trecerea la utilizarea de unor moduri de transport durabile

Pentru ca acest plan să vină în întâmpinarea nevoilor și dorințelor tuturor cetățenilor, este esențială implicarea. Astfel pot fi identificate problemele la nivel local, aspectele negative, dar și cele pozitive ale mobilității în Carei.

Prezentul chestionar se adresează locuitorilor, celor care fac parte din viața citadină a orașului, în scopul identificării preferințelor de deplasare și ale aspectelor negative/pozitive în modul în care funcționează transportul în orașul dvs.

Pentru a reuși să aflăm cât mai multe informații referitoare la cele de mai sus, vă invităm să alocați 10 minute pentru a răspunde la întrebările de mai jos. Informațiile sunt confidențiale și vor fi folosite strict în scop statistic de către elaboratorii studiului, pentru a propune soluții care să conducă la o mai bună mobilitate.



Bibliografie:

- PUG Carei
- SIDU Carei
- PMUD Carei 2016
- Albino, V. Berardi, U., Dangelico, R.M., 2015. Smart cities: definitions, dimensions, performance and initiatives. J. Urban Technol.22 (1), 3-21.
- Anexa de la Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019.
- Batty, M., Axhausen, K.W., Giannotti, F., Pozdnoukova, A., Bazzani, A., Wachowicz, M., Ouzounis, G., Portugali, Y., 2012. Smart cities of future. Eur. Phys. J. Spec. Top. 214 (1), 481-518.
- Cadrul climatic și energetic 2030
- Caragliu, A., Del Bo, C., Nijkamp, P., 2011. Smart cities in Europe. J. Urban Technol.18 (2), 65-82.
- Cartea verde mobilitate urbana.
- Cartea alba pentru transport.
- Directiva privind vehiculele curate.
- Directiva UE 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE.
- Directiva UE 2015/719 a Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015.
- Document de lucru al CE. Cadrul politic al UE privind siguranța rutieră 2021-2030.
- ERTICO-ITS Europe (2019). Intelligent Transport System and SUMPS-making smarter integrated mobility plans and policies.
- ERTICO-ITS Europe (2019) Mobility as a Service (MaaS) and Sustainable Urban Mobility Planning.
- European Green Deal.
- Falconer, G., Mitchell, S. (2012, September). Smart city framework: A systematic process for enabling Smart+ Connected Communities.
- Predicting human mobility with activity changes, Huang W., Li, S., Liu, X., Ban, Y., 2015.
- Legea nr 343 / 2001 privind declararea ca municipiu a orașului Carei.
- Mining spatiotemporal patterns of urban dwellers from taxi trajectory data.
- Miller, C.C., 2014. Is owning overrated? The rental economy rises. The New York Times, August 29, 2014.
- Rupprecht Consult, Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019.

Anexa 1. Rezultate Studiu de Trafic:

Măsurătorile continue de trafic au fost completate de sondaje efectuate începând cu data de 11.07 (duminică seara) și continuând până pe data de 19.07 (luni dimineața).

Pentru realizarea acestui studiu s-au folosit patru aparate radar. Datele furnizate de radare sunt prezentate mai jos după cum urmează

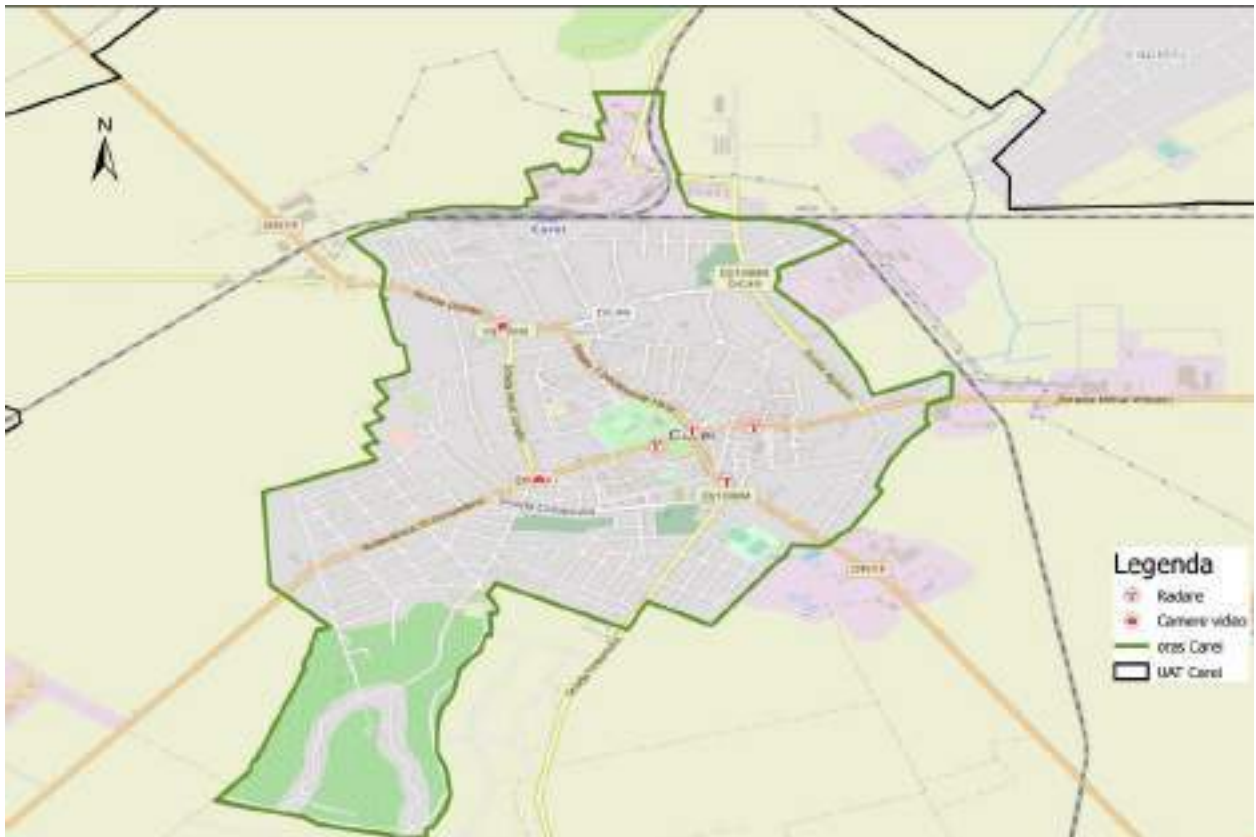
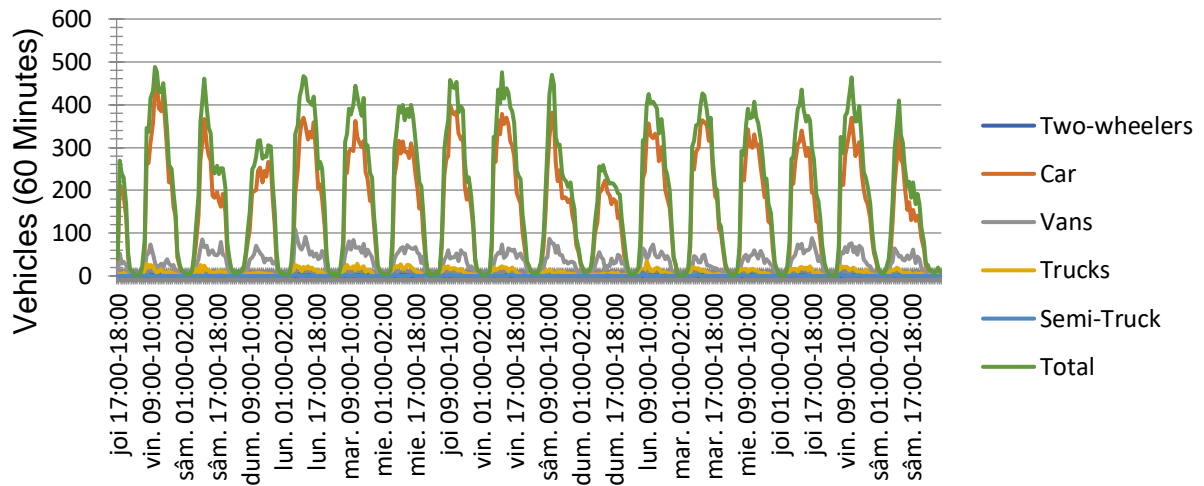


Figura . Harta amplasare aparate radar și camere video

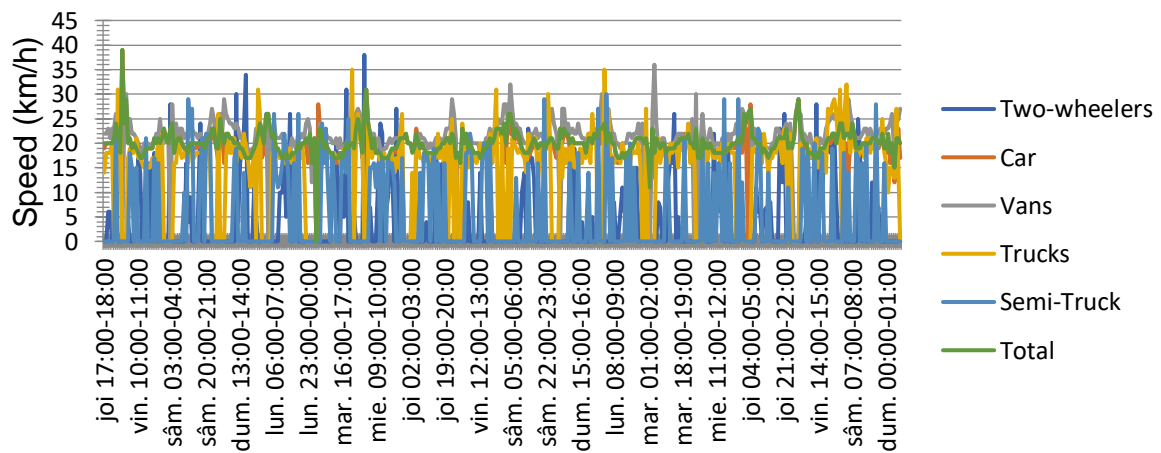
Aparatele radar au fost montate în data de 06.05 2021 și au fost demontate în data de 24.05.2021, fiind funcționabile.

Primul aparat radar a fost poziționat pe strada 1 Decembrie 1918, înregistrând următoarele date:

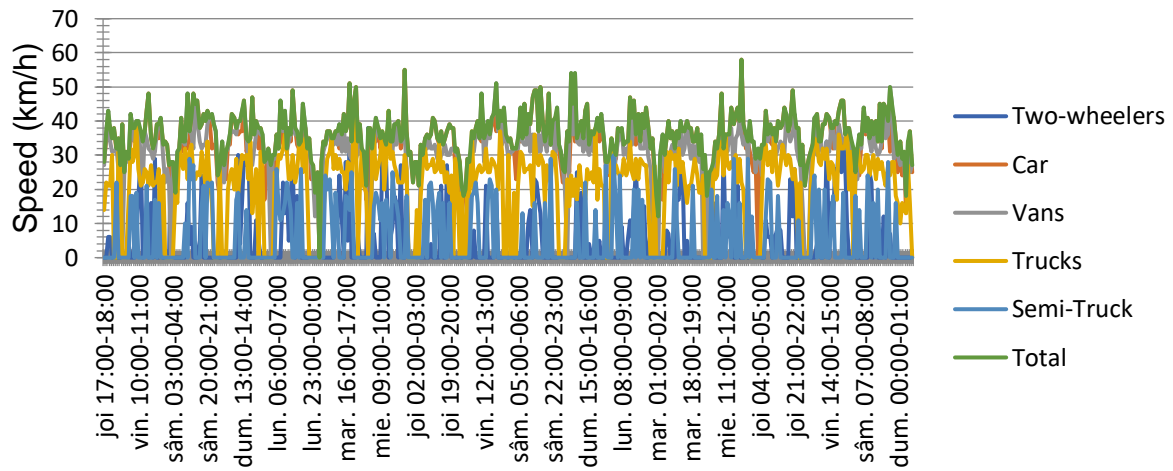
Sequence Number of vehicles



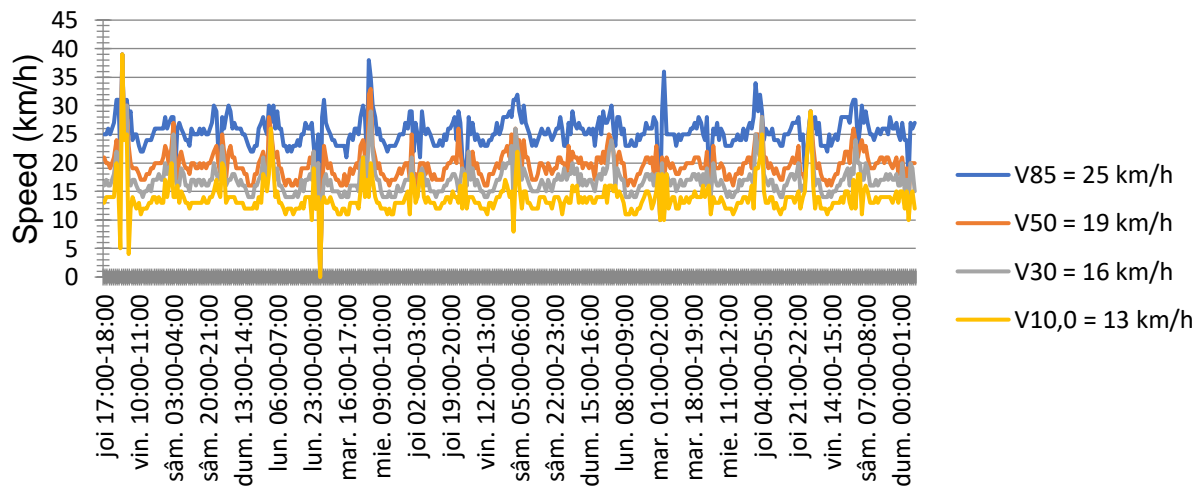
Sequence Average speed



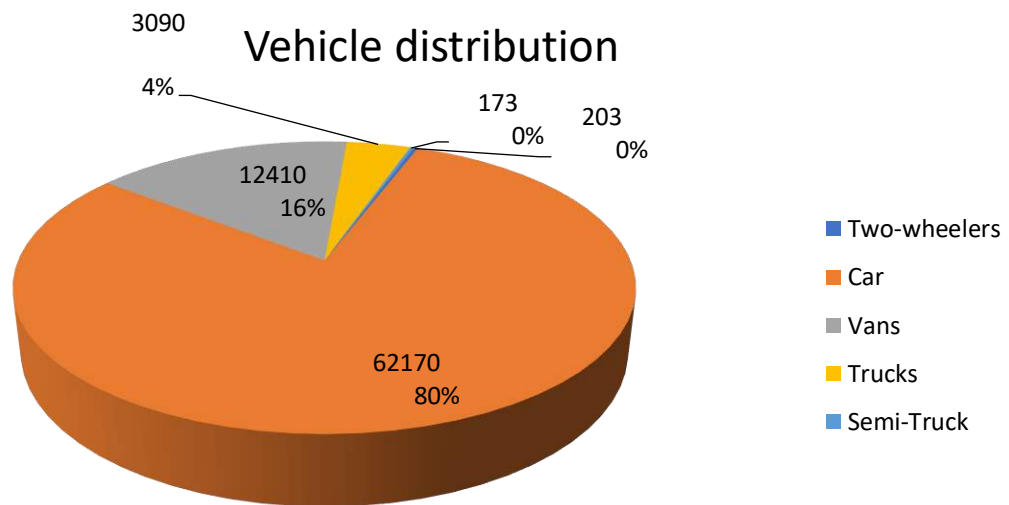
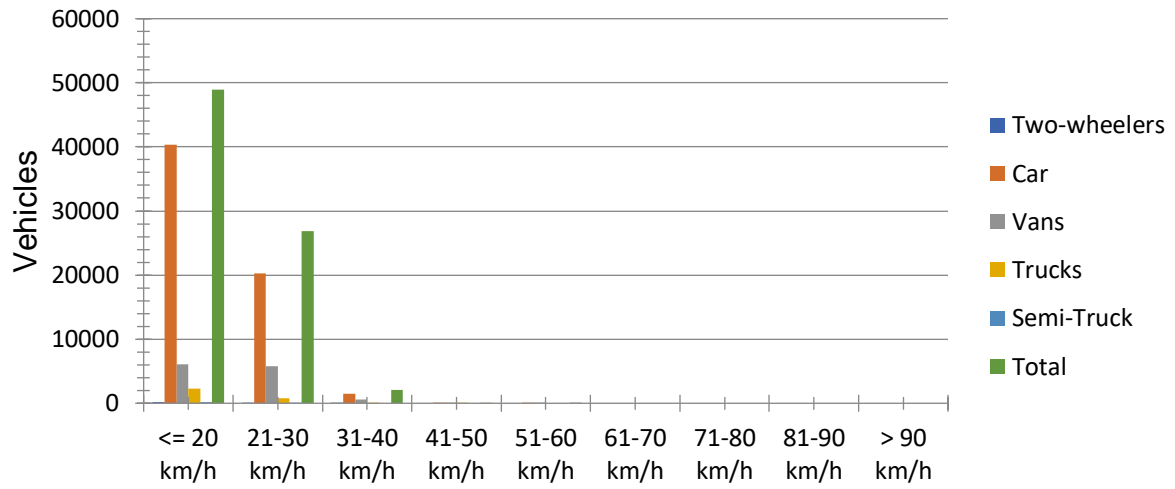
Sequence Maximum speed



Sequence Speed percentiles



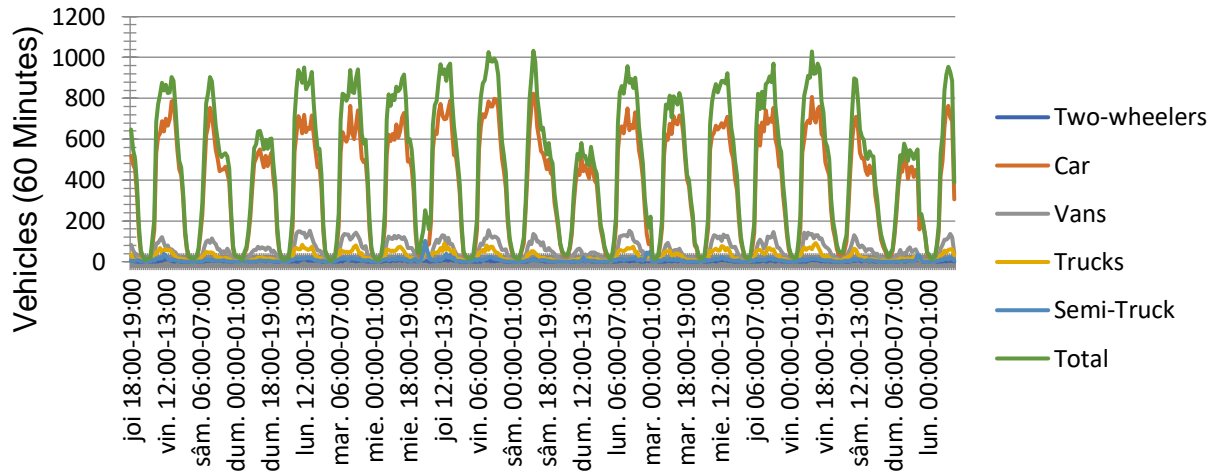
Speed distribution



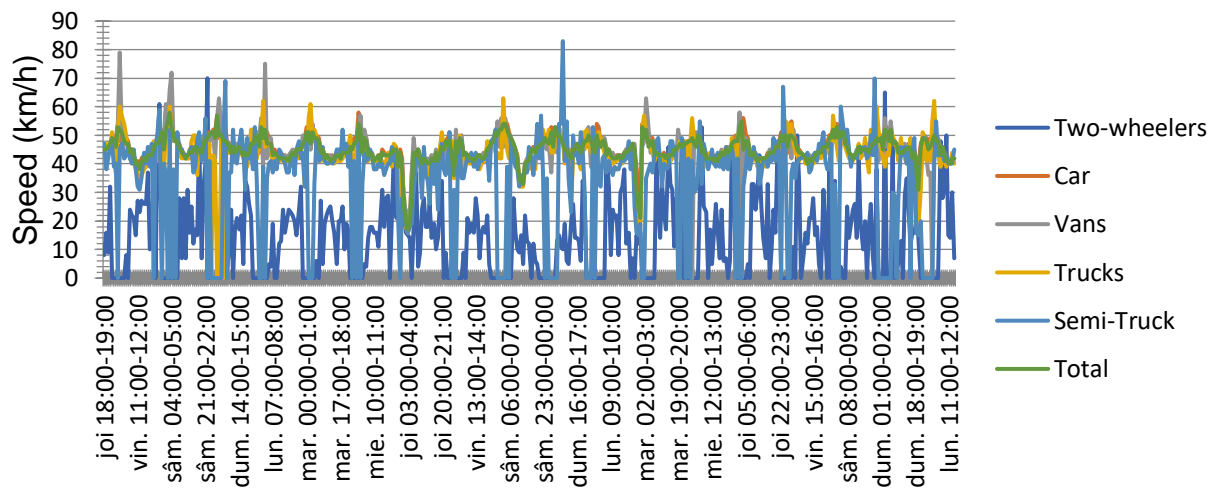


Al doilea radar a fost amplasat pe Bulevardul 25 Octombrie, înregistrând următoarele date :

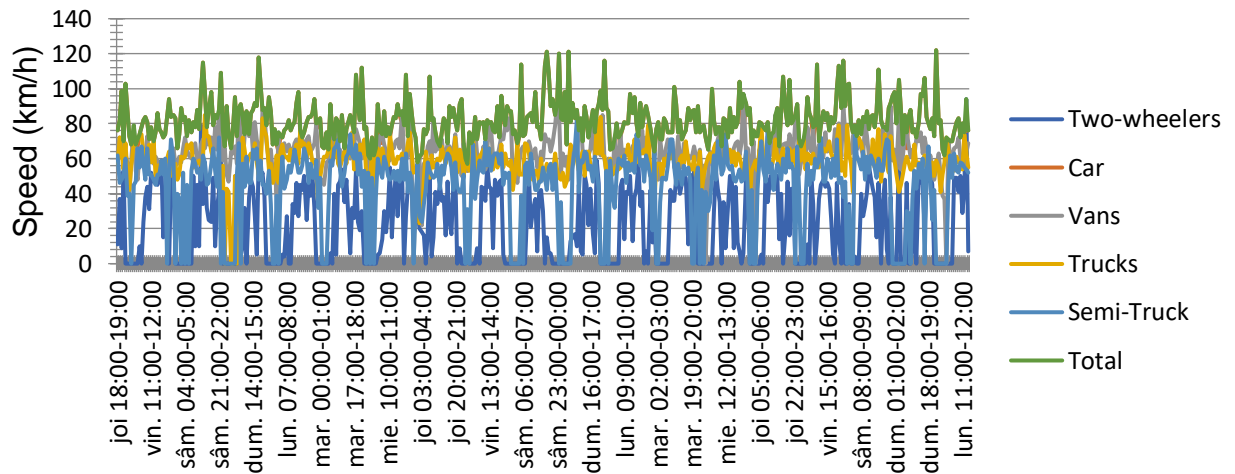
Sequence Number of vehicles



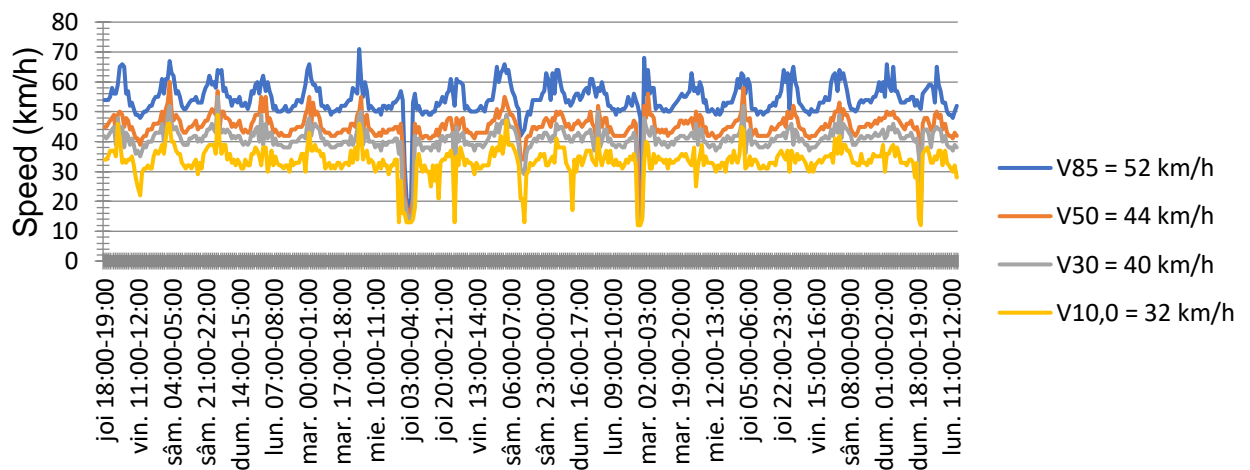
Sequence Average speed



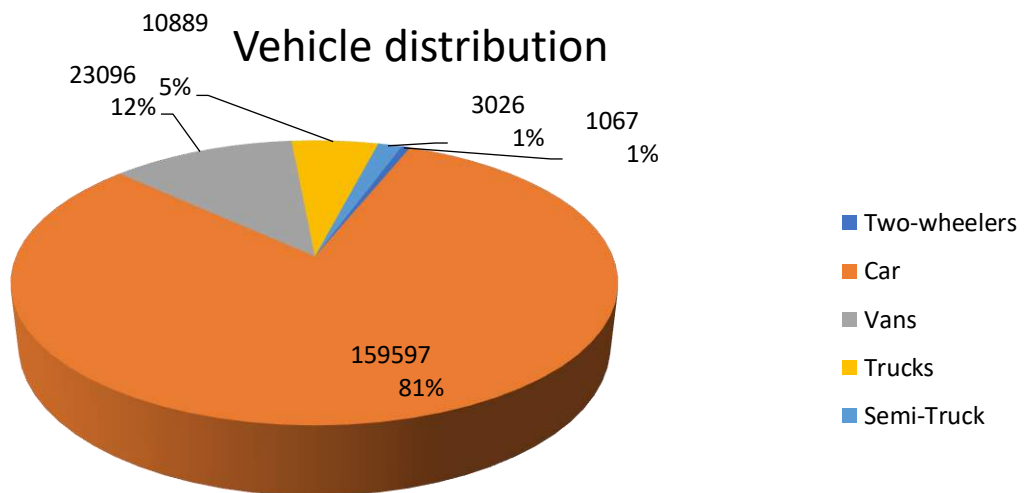
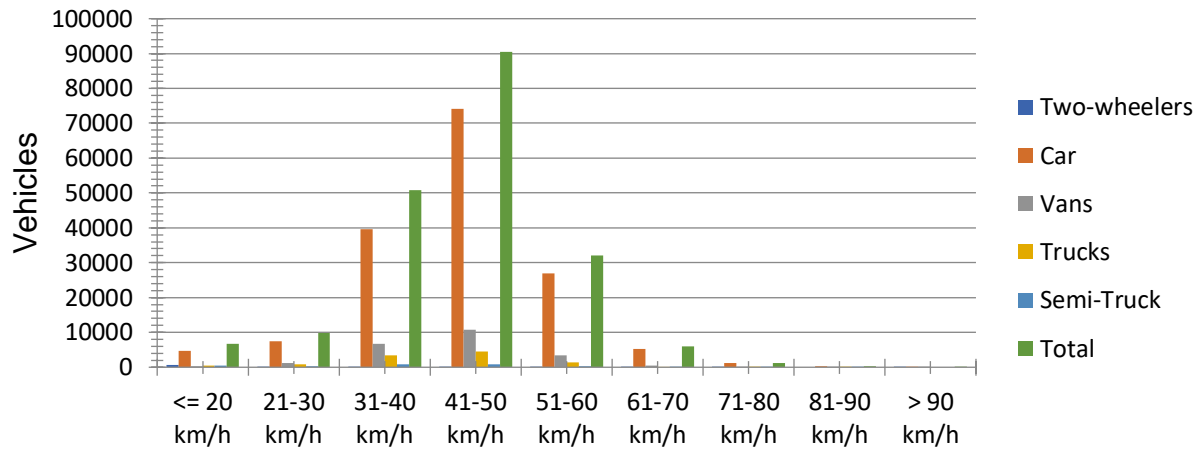
Sequence Maximum speed



Sequence Speed percentiles

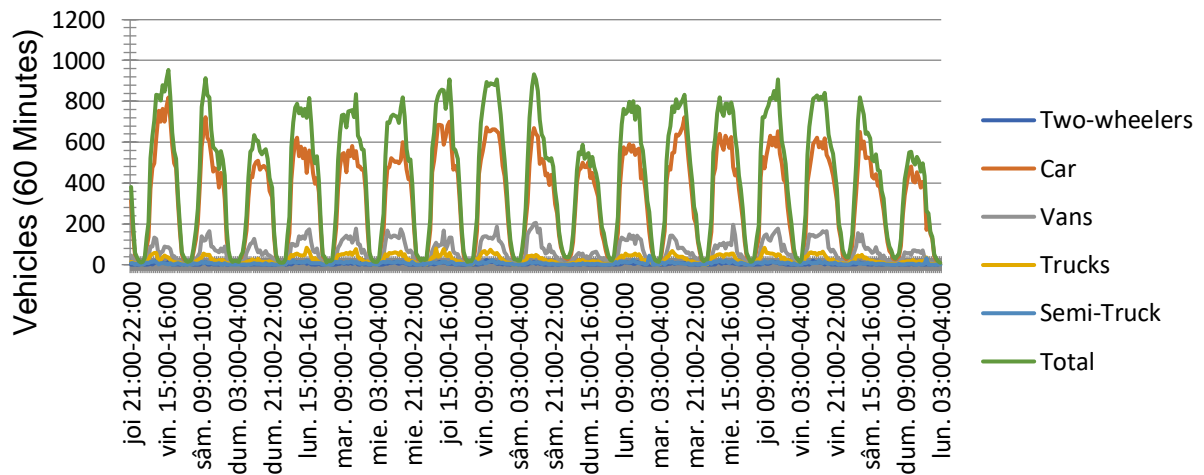


Speed distribution

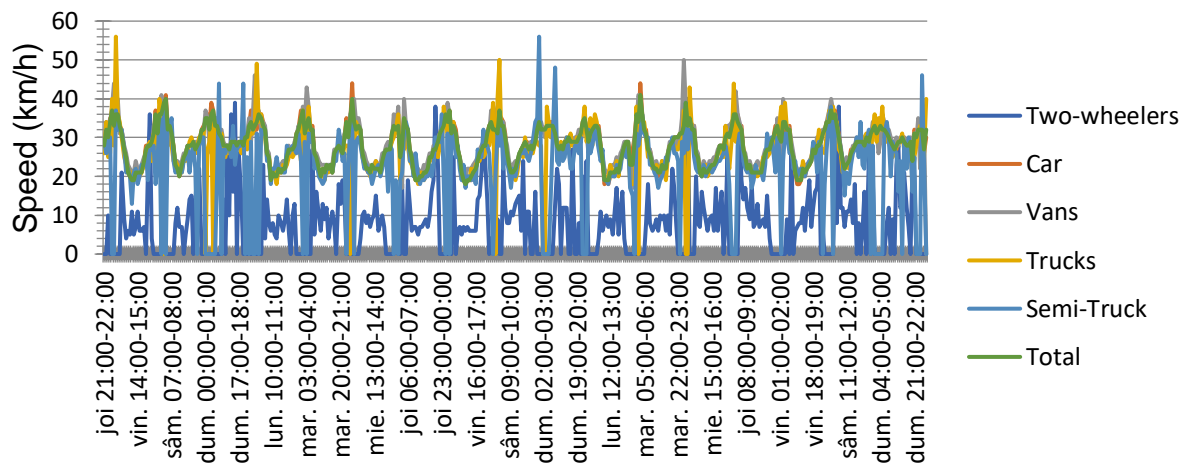


Al treilea radar a fost amplasat pe Calea Mihai Viteazu, înregistrând următoarele date :

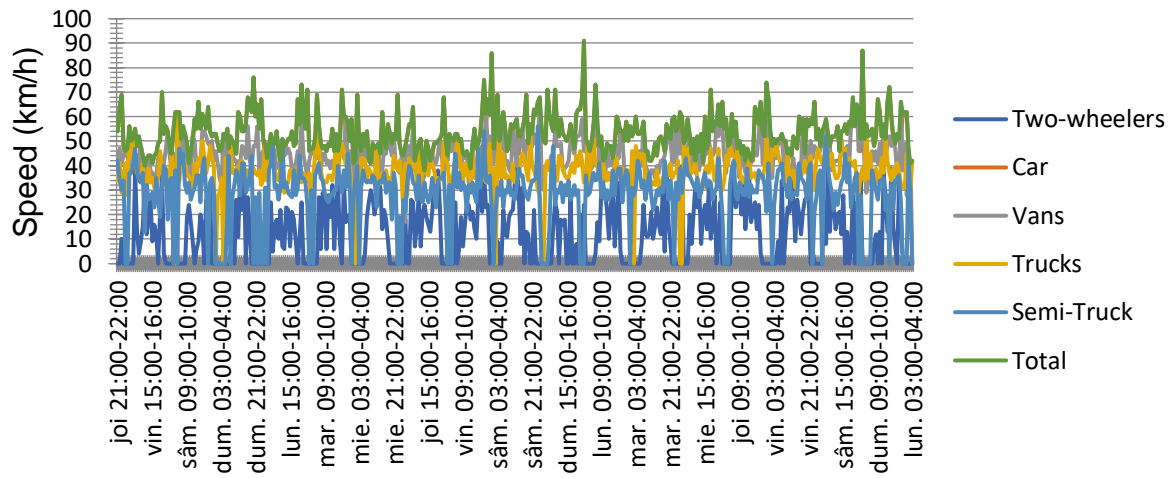
Sequence Number of vehicles



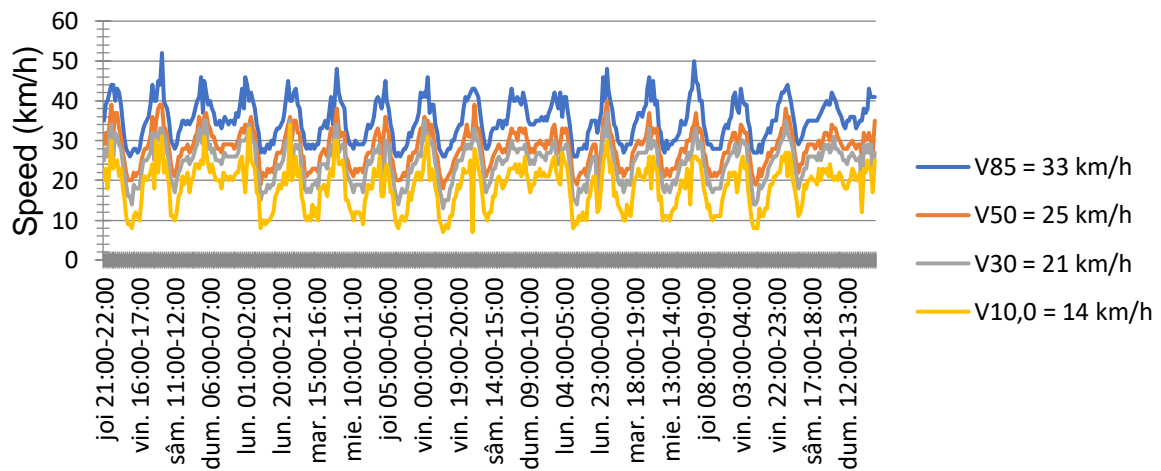
Sequence Average speed



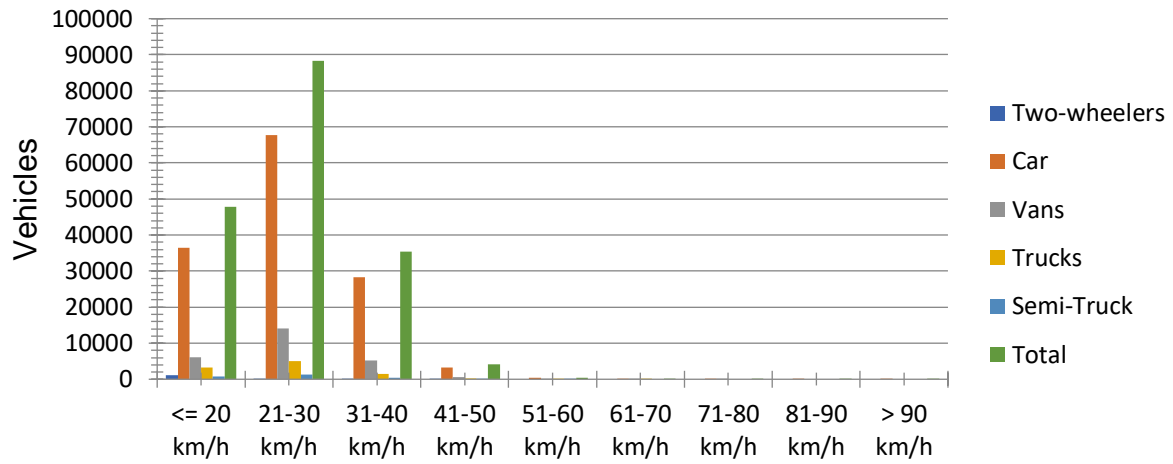
Sequence Maximum speed



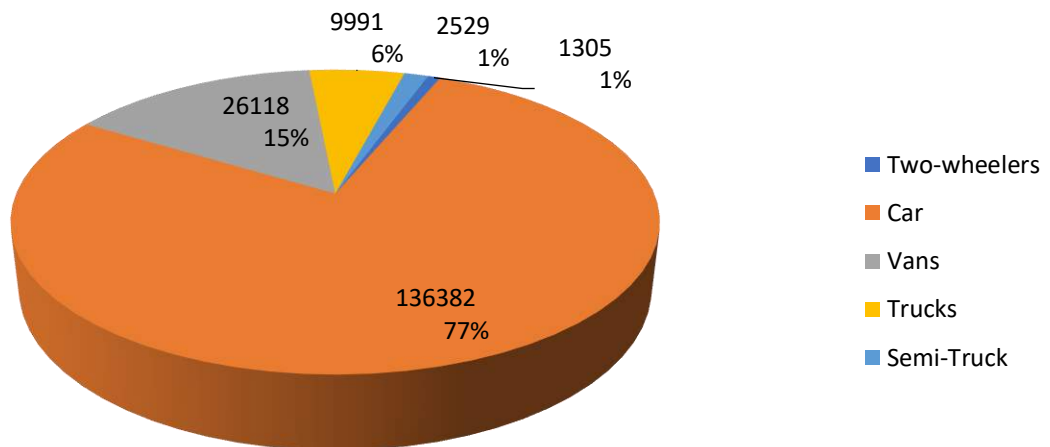
Sequence Speed percentiles



Speed distribution

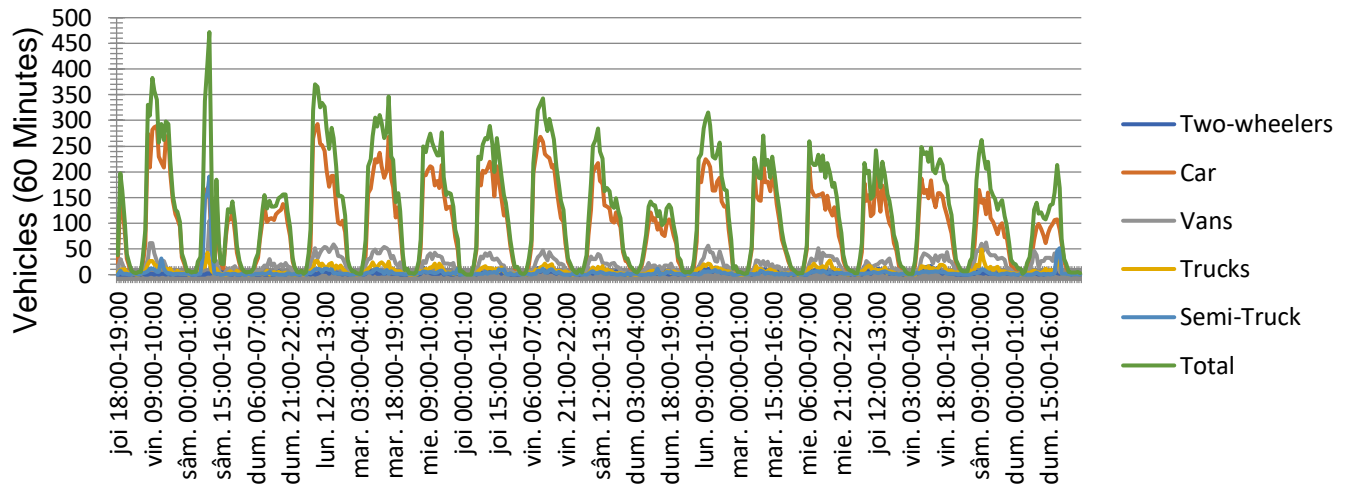


Vehicle distribution

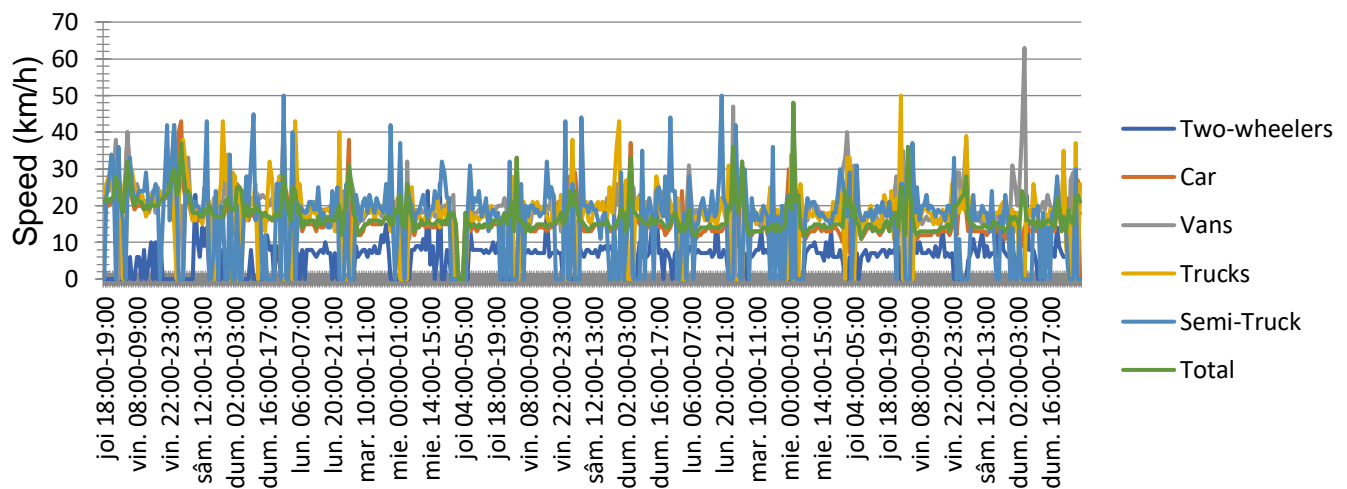


Al patrutea radar a fost amplasat pe Calea Armatei Române, înregistrând următoarele date :

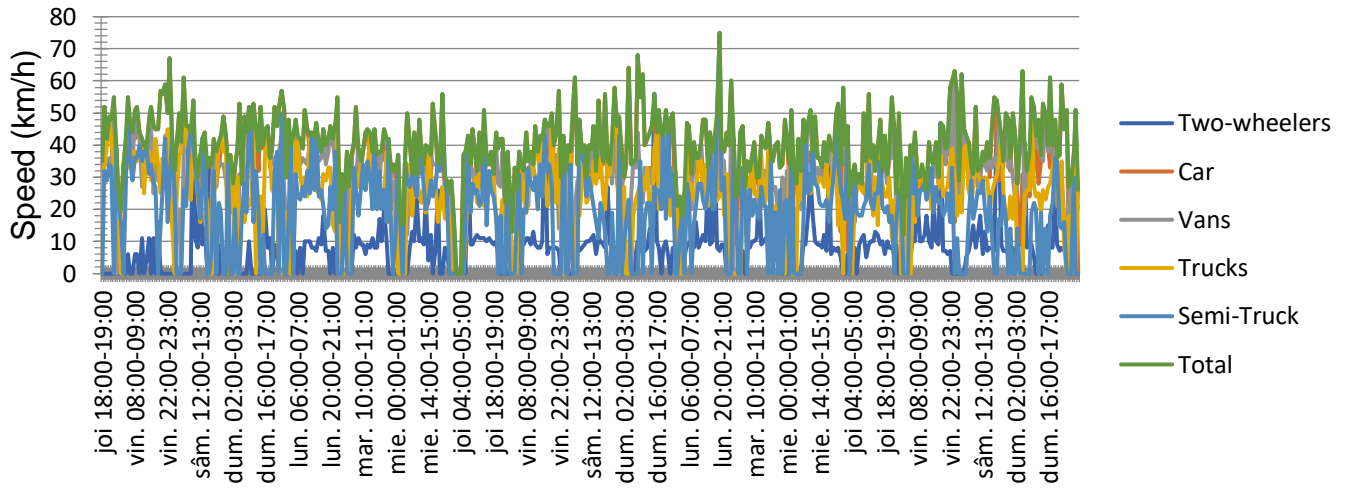
Sequence Number of vehicles



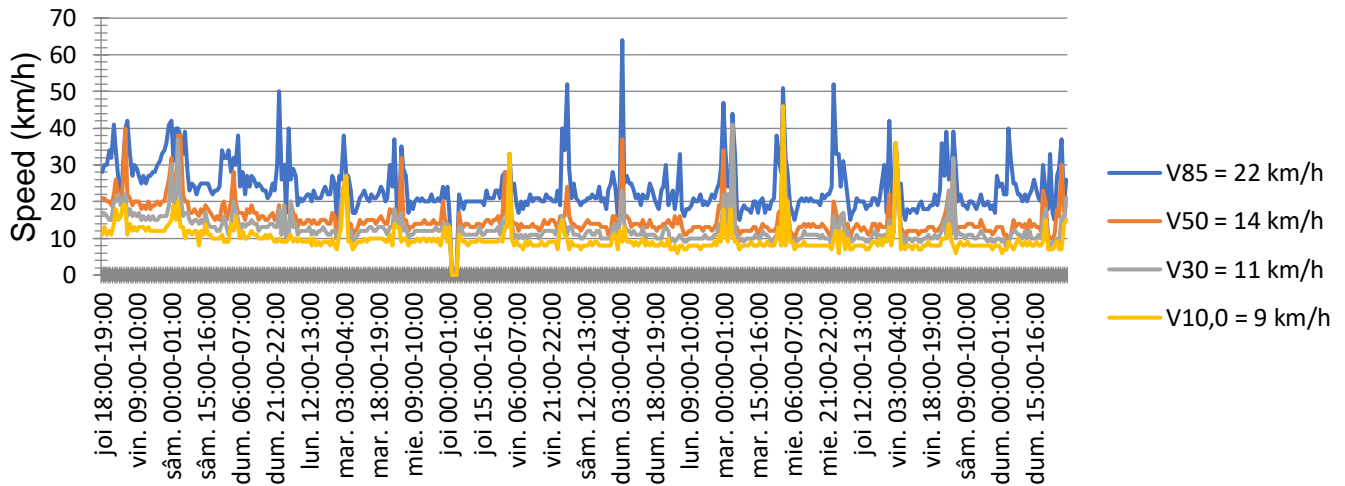
Sequence Average speed



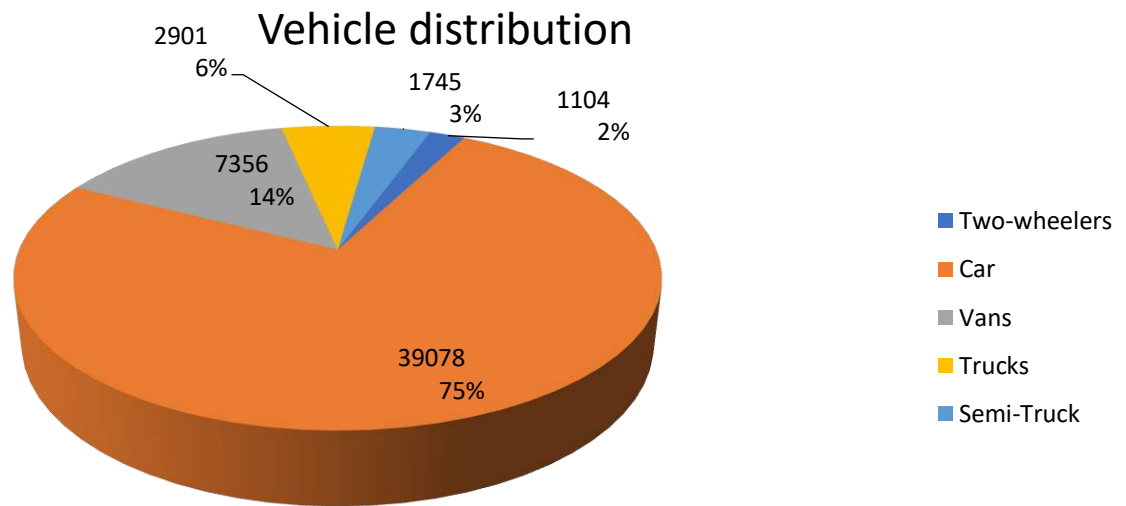
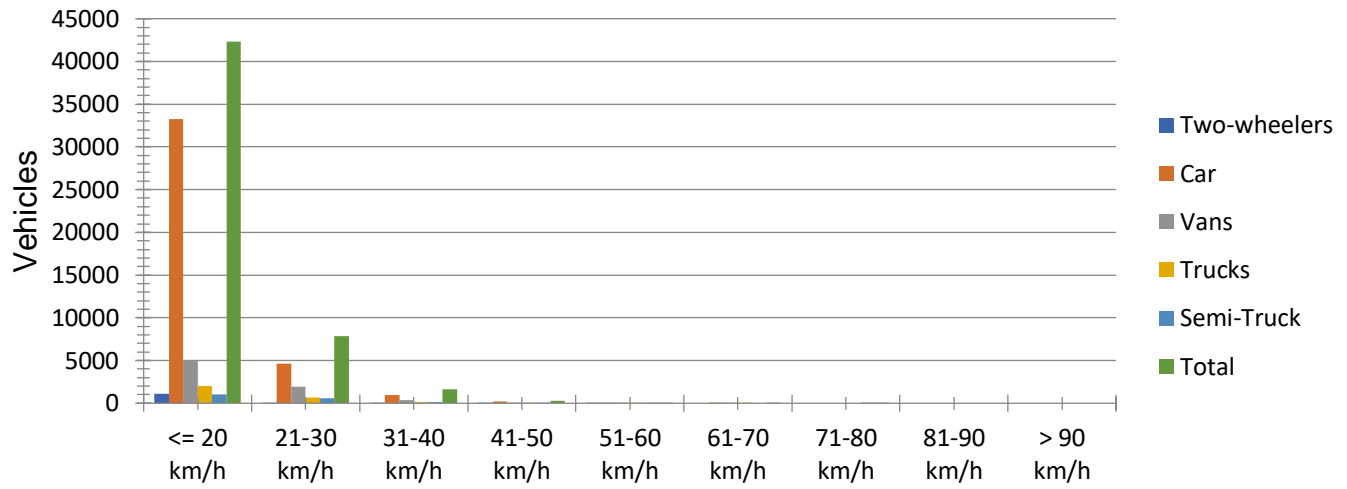
Sequence Maximum speed



Sequence Speed percentiles



Speed distribution





Anexe

Anexa 2. Portofoliul de proiecte

Proiecte de impact asupra mobilității din Municipiul Carei

Nr. crt	Denumire proiect	Cost aproximativ (MEUR)	Scopul general al proiectului	Posibilă sursă finanțare	Descriere proiect
1	Carei Smart Mobility	5.5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin folosirea tehnologiilor pentru dezvoltarea transportului	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Implementarea de solutii smart la nivelul trecerii de pietoni (senzori) , sistem de control al traficului, display cu afișarea timpilor de așteptare la autobus, etc.
2	Creșterea mobilității prin conectarea / apropierea la rețeaua TENT-T	10	Creșterea calității vieții in Municipiul Carei prin creșterea economiei și competitivității	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Modernizare / reabilitare parametrilor relevanți a rețelei de drumuri județene care asigură conectivitatea cu rețeaua TEN-T, construire de stații sau alveole, elemente de siguranță a circulației, etc.
3	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători-tronson str. Căplenilor-zona industrială Nord (str. C.Mile, str. Cuza Vodă)	5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Extindere / modernizare linii transport în comun, crearea de rețele de piste de biciclete, creșterea zonelor pietonale, etc.
4	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători Calea Mihai Viteazu-tronson str. Agoston-zona industrială Est (limită extravilan a localității)	5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Extindere / modernizare linii transport în comun, crearea de rețele de piste de biciclete, creșterea zonelor pietonale, etc.
5	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători B-dul 25 Octombrie-tronson str. Mioriței- limită extravilan a localității	5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Extindere / modernizare linii transport în comun, crearea de rețele de piste de biciclete, creșterea zonelor pietonale, etc.
6	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători - zona Tireamului	5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Extindere / modernizare linii transport în comun, crearea de rețele de piste de biciclete, creșterea zonelor pietonale, etc.
7	Reabilitarea și modernizarea căii de rulare autobuze pe traseele existente / extinse ale transportului public călători	3.5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Extindere / modernizare linii transport în comun, crearea de rețele de piste de biciclete, creșterea zonelor pietonale, etc.
8	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători până în zona de agreement Lac Ianculești	5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Extindere / modernizare linii transport în comun, crearea de rețele de piste de biciclete, creșterea zonelor pietonale, etc.
9	Achiziție autobuze electrice/hibride/ cu hidrogen și înființare parc fotovoltaic pentru alimentare	4	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Extindere / modernizare linii transport în comun, crearea de rețele de piste de biciclete, creșterea zonelor pietonale, etc.

			specifice pentru o mobilitate alternativă.		
10	Încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta spre comunele învecinate-mobilitate microregională	4.5	Creșterea calității vieții în UAT Carei și localitățile învecinate prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Stabilirea rețelei strategice de ciclism, sistemul bike sharing, mobilier urban, etc
11	Extinderea pistelor de biciclete spre comunele învecinate-mobilitate microregională	4	Creșterea calității vieții în UAT Carei și localitățile învecinate prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Stabilirea rețelei strategice de ciclism, sistemul bike sharing, mobilier urban, etc
12	Sistematizare trafic în zona centrală a municipiului Carei, decongestionare trafic turiști	0.5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Reamenajarea intersecției pentru fluidizarea traficului, semaforizarea intersecțiilor aglomerate
13	Creșterea mobilității transfrontaliere (piste de biciclete, etc)	4.5	Creșterea calității vieții în UAT Carei și localitățile învecinate prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Stabilirea rețelei strategice de ciclism, sistemul bike sharing, mobilier urban, etc
14	Implementarea unei strategii de management inteligent al parcărilor în municipiul Carei (inclusiv parcometru)	0.5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Amenajarea de parcări în zona centrală precum și în zonele de blocuri, implementarea unui sistem Smart de gestiune a parcărilor
15	Construire parcări supraetajate / subterane ; fluidizarea trafic	3	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Construirea unor parcări supraetajate pentru evitarea situațiilor de parcări haotice pe trotuare sau benzi de circulație
16	Introducere sistem Park and Ride	1.5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Amenajarea de parcări în zona centrală precum și în zonele de blocuri (Deal și Vale), implementarea unui sistem Smart de gestiune a parcărilor
17	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători în zona industrială Nord	5	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Extindere / modernizare linii transport în comun, crearea de rețele de piste de biciclete, creșterea zonelor pietonale, etc.
18	Dezvoltarea mobilității urbane durabile	4	Creșterea calității vieții în Municipiul Carei prin amenajarea infrastructurilor specifice pentru o mobilitate alternativă.	Fonduri europene neramburasabile, buget de stat, buget local, alte surse	Extindere / modernizare linii transport în comun, crearea de rețele de piste de biciclete, creșterea zonelor pietonale, etc.



Anexa 3. Rezultatele anchetei de mobilitate

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru municipiul Carei este un document strategic, conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în oraș și în afara lui, pentru a avea un nivel de viață ridicat.

Printr-o planificare participativă, cu implicarea tuturor celor interesați se ajunge la un consens privind viitorul orașelor. În fiecare oraș este nevoie de o dezvoltare echilibrată și integrată a tuturor mijloacelor de transport. Un oraș trebuie să ofere aceeași libertate de mișcare tuturor, totodată este important să încurajeze trecerea la utilizarea de unor moduri de transport durabile

Pentru ca acest plan să vină în întâmpinarea nevoilor și dorințelor tuturor cetățenilor, este esențială implicarea. Astfel pot fi identificate problemele la nivel local, aspectele negative, dar și cele pozitive ale mobilității în municipiu.

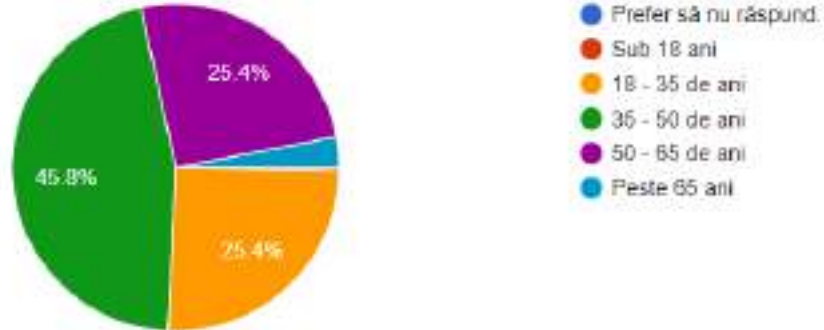
Prezentul chestionar se adresează locuitorilor, celor care fac parte din viața citadină a orașului, în scopul identificării preferințelor de deplasare și ale aspectelor negative/pozitive în modul în care funcționează transportul în orașul dvs.

Pentru a reuși să aflăm cât mai multe informații referitoare la cele de mai sus, vă invităm să alocați 10 minute pentru a răspunde la întrebările de mai jos. Informațiile sunt confidențiale și vor fi folosite strict în scop statistic de către elaboratorii studiului, pentru a propune soluții care să conducă la o mai bună mobilitate locală.

Vă mulțumim anticipat!

În ce categorie de vârstă vă încadrați?

264 responses



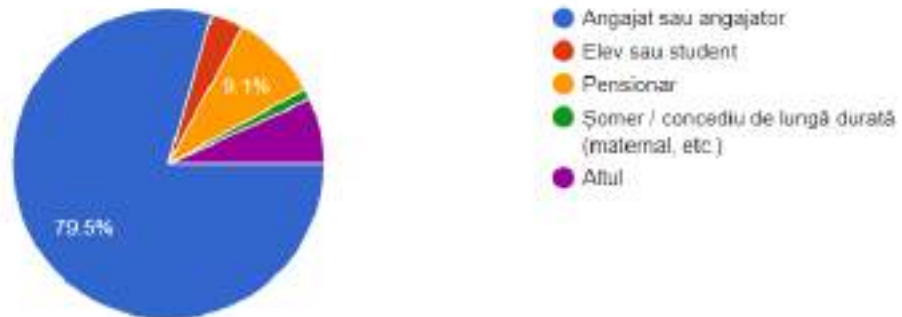
În ce zonă locuiți?

264 responses



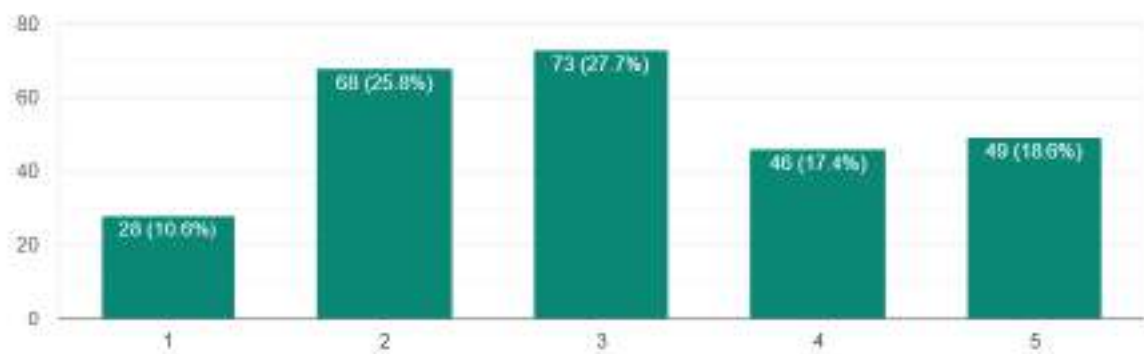
Care este statutul dumneavoastră ocupațional?

264 responses



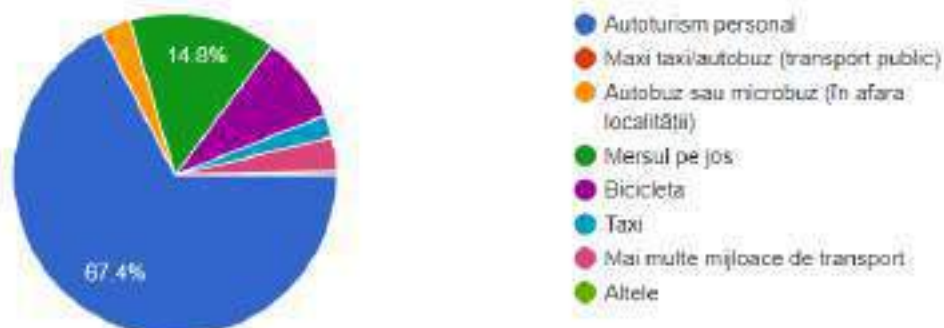
În medie, câte drumuri faceți pe zi, dus-întors, cu orice mijloc de deplasare?

264 responses



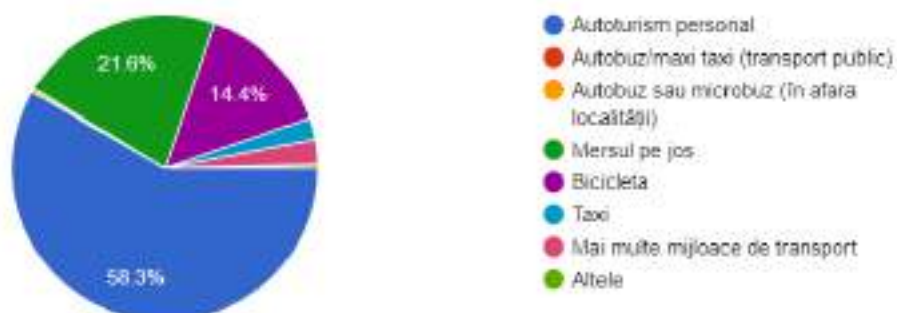
Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în cursul săptămânii?

264 responses



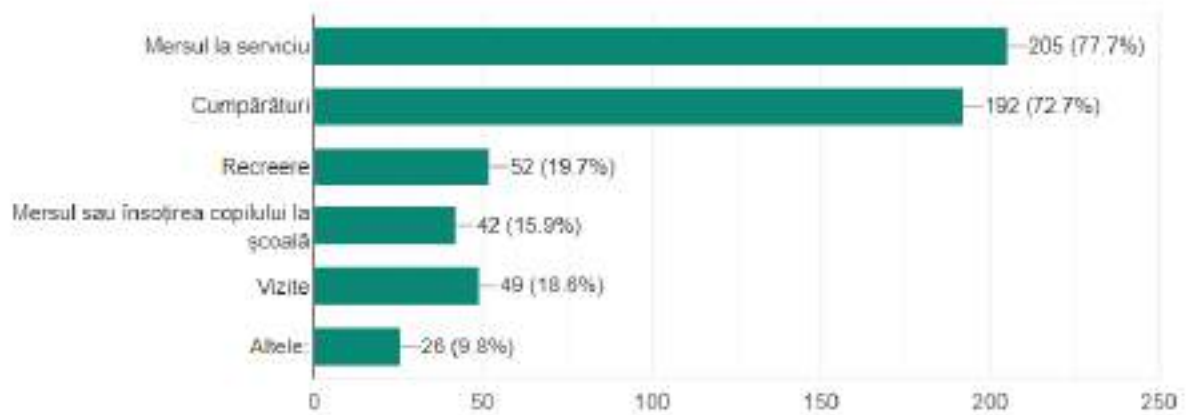
Ce mijloc de deplasare folosiți cel mai frecvent în weekend?

264 responses



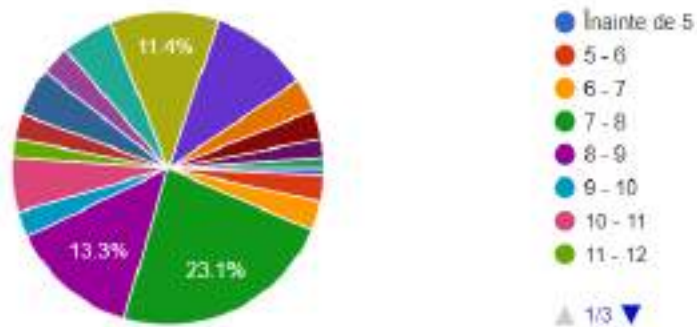
Care sunt cele mai frecvente două motive de deplasare?

264 responses



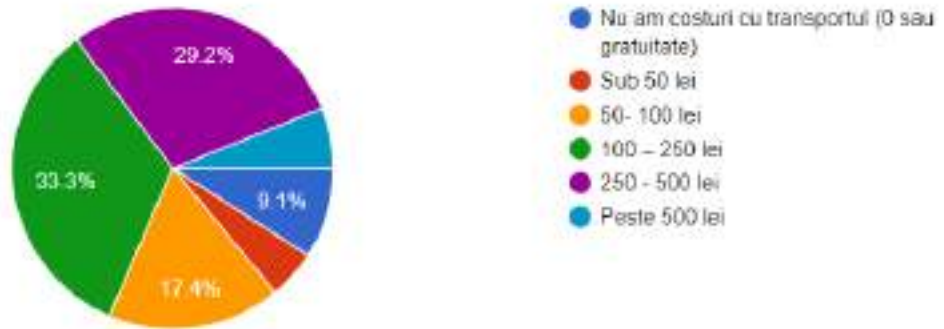
Care sunt intervalele orare în care vă deplasați cel mai frecvent în cursul săptămânii? *

264 responses



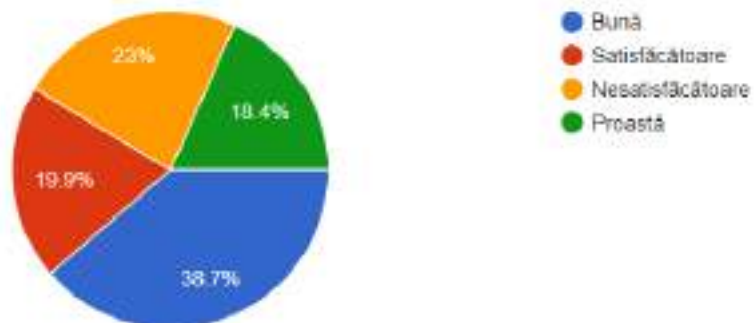
Care sunt costurile dvs. lunare cu transportul (inclusiv abonamente / bilete de transport în comun, carburant benzină, motorină, GPL etc.)? Marcați o singură selecție.

264 responses



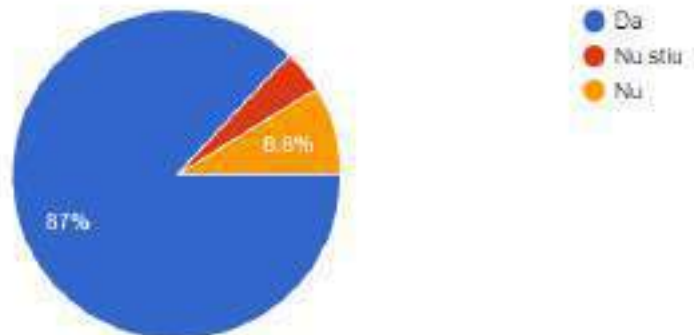
Ce părere aveți despre transportul public?

256 responses



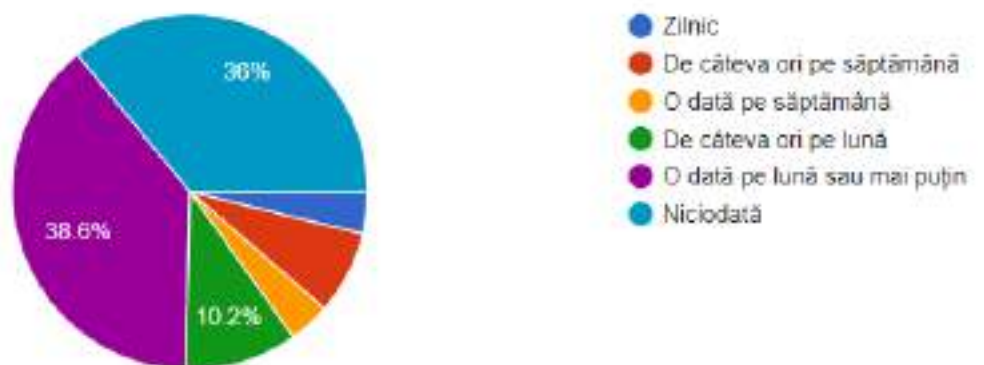
Considerați o prioritate dezvoltarea transportului public urban și suburban în localitatea dvs.?

262 responses



Cât de des apeleți la serviciile transportatorilor privați de persoane?

264 responses





UNIUNEA EUROPEANĂ



Programele Operaționale Capacitate în Administrație
Competența face diferența!



Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Maritimei
2014-2020

Care este principalul traseu de deplasare cu operatori privați?

264 responses

-
Centru
Satu Mare
Nu am
Carei - Satu Mare
Carei-Satu Mare
Nici unul
Depinde
centru
nu folosesc
La serviciu
nu
Nu folosesc
Domiciliu-centru
De acasa la serviciu
-
Nu stiu
nu este cazul

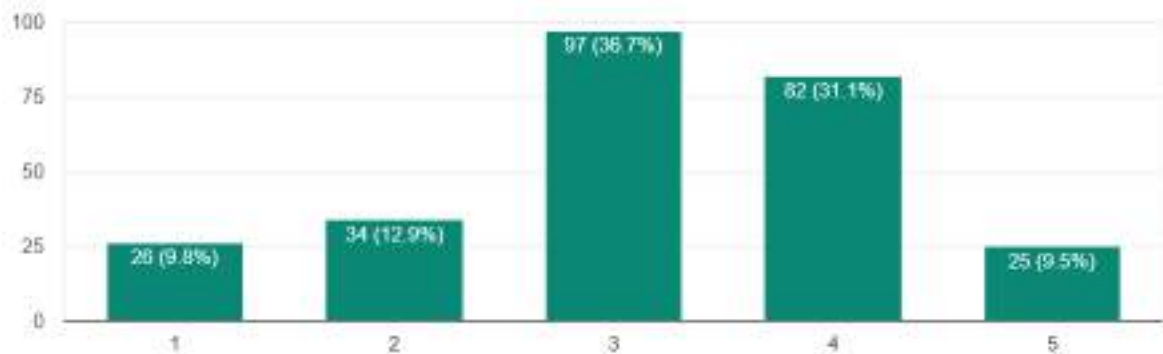
Care sunt aspectele care considerați că trebuie îmbunătățite pentru transportul privat de călători?

247 responses



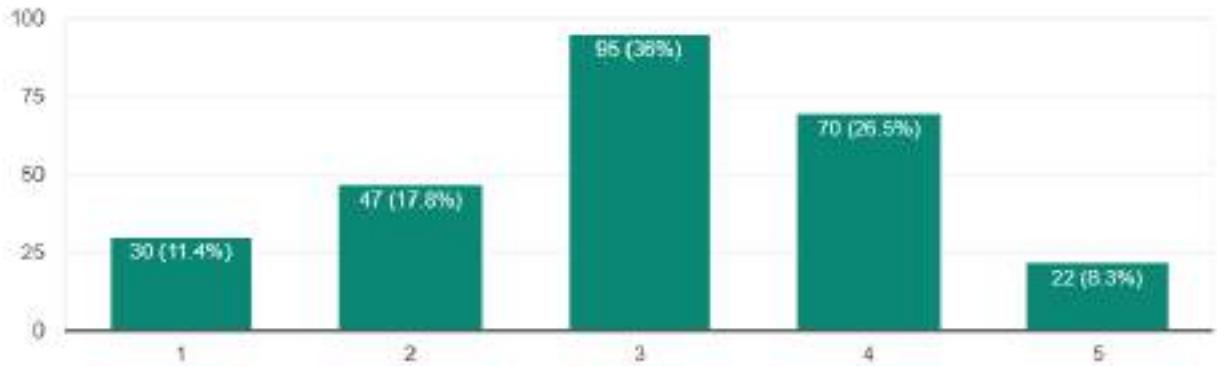
Cum apreciați calitatea spațiului public pietonal (alei, trotuare) din oraș?

264 responses



Cum apreciați calitatea spațiului public destinat bicicletelor din oraș?

264 responses



Enumerați 3 străzi din Carei pe care le parcurgeți cel mai des pe jos

264 responses

Nici una

Bdul 25 Octombrie, Str Viilor, Str Cimitirului

strada caplenilor, strada agoston, bulevarde

Albinelor, Avram Iancu, Dobrogeanu Gherea

Armatei Romane, P-ta Avram Iancu, Rozelor

Zaganescu, 25 octombrie, nicolae iorga

Str. 31 Octombrie, 1 Decembrie, Traian

de la domiciliu spre piata

Dobrogeanu Gherea Iorga Jaszí Oszkar

Enumerați 3 străzi din municipiu pe care le parcurgeți cel mai des pe bicicletă:

264 responses

-

Nu merg cu bicicleta

Nici una

0

Nu am bicicleta

...

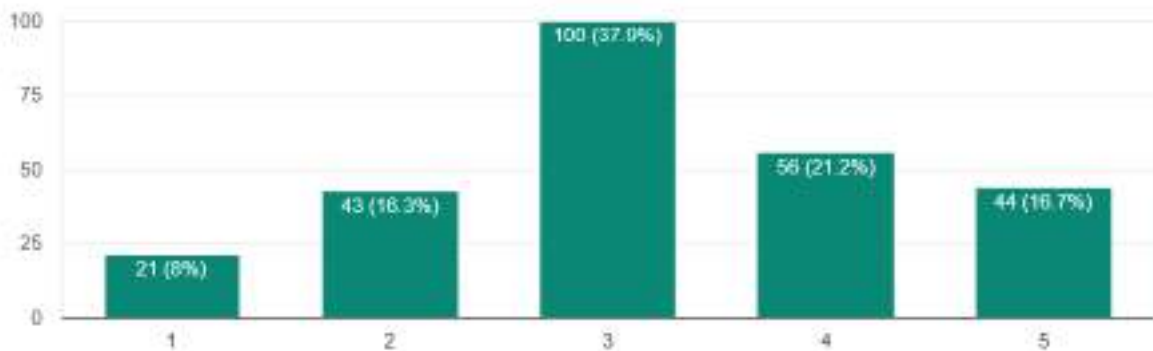
Nu

nu e cazul

Nu este

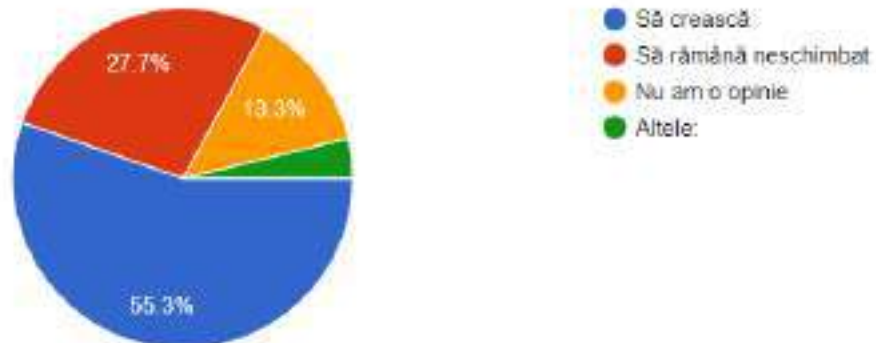
Considerați sigură deplasarea cu bicicleta prin Carei?

264 responses



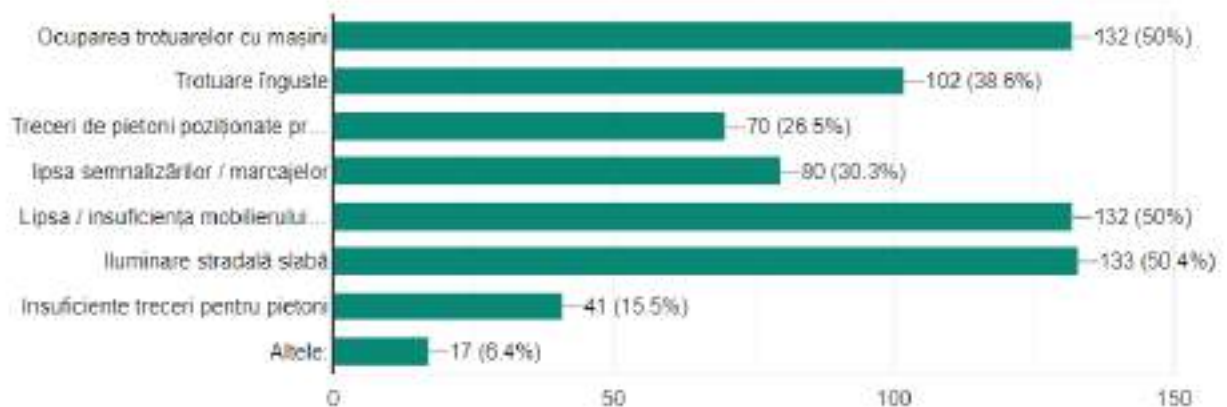
Conșiderați că spațiul exclusiv pietonal din oraș ar trebui:

264 responses



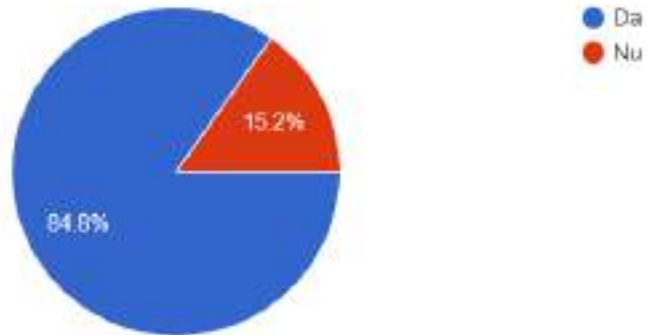
Pentru pietoni, considerați că principala problemă este:

264 responses



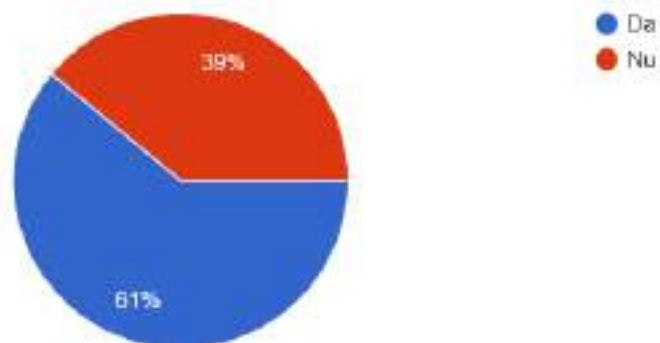
Conșiderați dezvoltarea unei rețele de piste de bicicliști o prioritate?

264 responses



Conșiderați oportună dezvoltarea unui sistem de imprumutat/închiriat biciclete?

264 responses



Enumerați trei artere/zona pe care considerați crearea de piste de biciclete necesară /oportună.

264 responses

-

Nu stiu

Centru

...

Grădina Viilor, Ignisului,

nu stiu

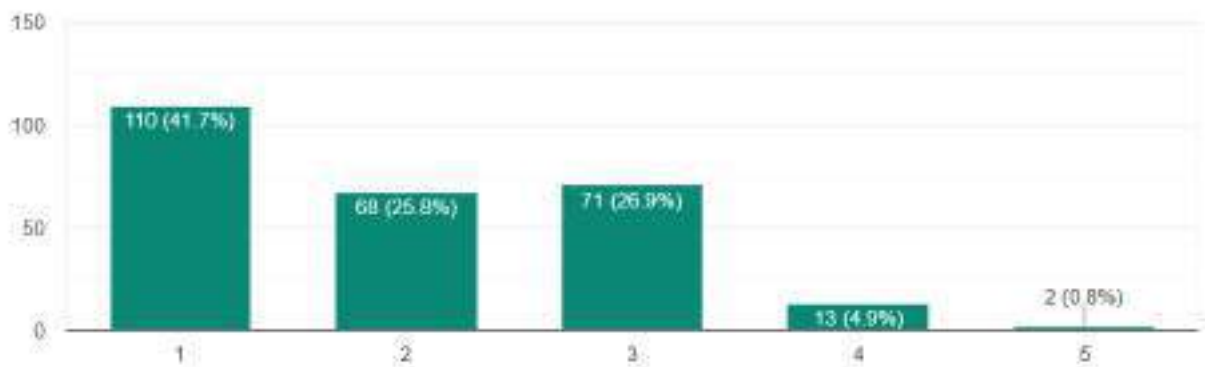
Bdul 25 Octombrie, Calea M. Viteazul, Calea Armatei Române, Str 1 Dec. 1918, Str Viilor, Str Ignisului, Str Petőfi Sándor, Str Károlyi Sándor etc

bulevard centru

Periferia orașului - spre fiecare sat în parte

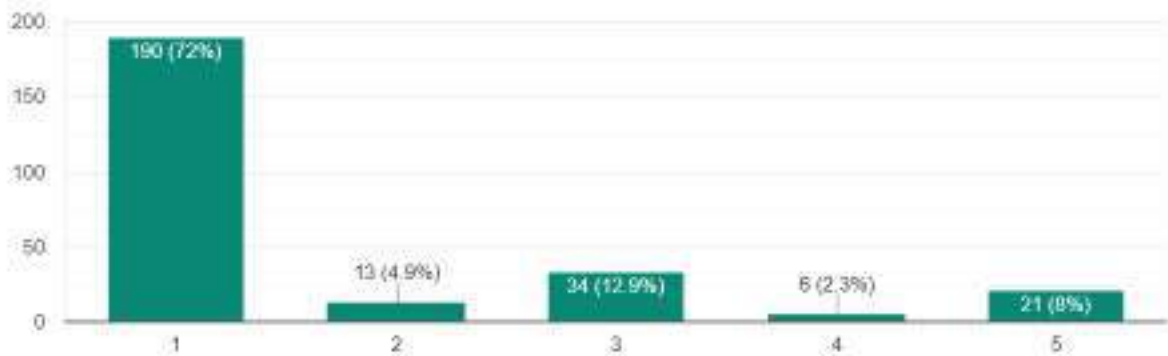
Cum apreciați numărul de locuri de parcare amenajate?

264 responses



Cum apreciați costul parcării în locuri amenajate?

264 responses



Care reprezintă, în opinia dvs., principalele cauze ale aglomerației?

264 responses

Prea multe mașini

Lipsa transportului în comun

Folosirea excesivă de mașini personale

mașinile parcate pe benzile de rulare

Mășinile personale, câte 3 per familie

Foarte multe mașini

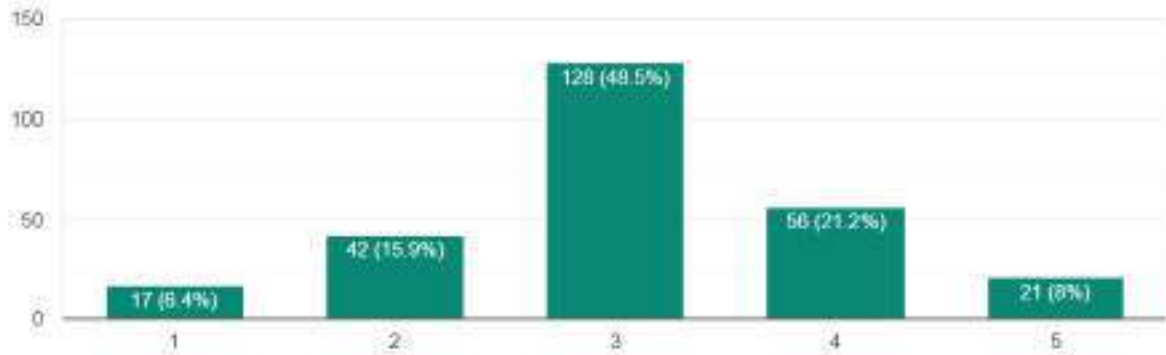
Drum, marcaje, semne pozitionate/realizate foarte prost

Prea multa lume circula cu masina

autovehicolele

Apreciați Carei ca fiind un oraș:

264 responses

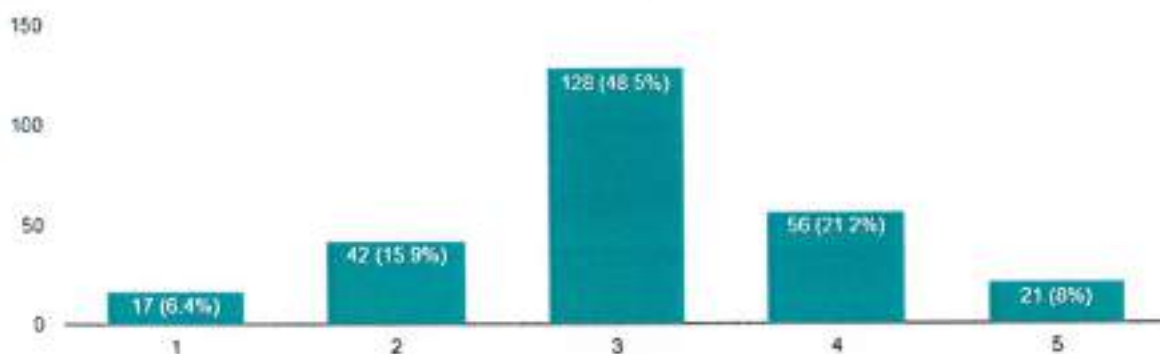


Președinte de ședință
FAZAKAS Zoltán

Contrasemnează
Secretar General al Municipiului Carei
cj. Adela-Crina OPRÎTOIU

Apreciați Carei ca fiind un oraș:

264 responses



Președinte de ședință
FAZAKAS Zoltán

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



Anexa nr. 2**PORTOFOLIUL DE PROIECTE**

Lista proiectelor de impact asupra mobilității din municipiul Carei

Nr. Crt	Propuneri pentru mobilitate 2021-2030, municipiul Carei
1	Carei Smart Mobility
2	Cresterea mobilitatii prin conectarea la/apropierea rețeaua TENT-T
3	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători – tronson str. Căplenilor- zona industrială Nord (str. C Mille, str. Cuza Vodă)
4	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători Calea Mihai Viteazul - tronson str. Agoston – limita extravilan a localității (zona industrială Est)
5	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători – Bdul 25 Octombrie, tronson cuprins între str. Mioriței - limita extravilan a localității
6	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători – zona Tireamului
7	Reabilitarea și modernizarea căii de rulare autobuze pe traseele existente/extinse ale transportului public călători
8	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători până în zona de agrement Lac Ianculești
9	Achiziție autobuze electrice/hibride/cu hidrogen și înființare parc fotovoltaic pentru alimentare
10	Incurajarea mersului pe jos și cu bicicleta, reabilitare/modernizare/extindere trotuare și piste de biciclete, inclusiv introducerea unui sistem de bike sharing în municipiul Carei
11	Extinderea pistelor de biciclete spre comunele învecinate-mobilitate microregională
12	Sistematizare trafic în zona centrală a municipiului Carei, descongestionare trafic turistic
13	Cresterea mobilității transfrontaliere (piste de biciclete, etc)
14	Implementarea unei strategii de management inteligent al parcărilor în municipiul Carei (inclusiv sistem parcometru)
15	Construire parcări supraetajate/subterane; fluidizare trafic
16	Introducere sistem Park and Ride
17	Crearea unui coridor de mobilitate prin extinderea transportului public călători în zona industrială Nord
18	Dezvoltarea mobilității urbane multimodale durabile

Președinte de ședință
FAZAKAS Zoltán



Contrasemnează
Secretar General al Municipiului Carei
cj. Adela-Crina OPRITOIU