



**STUDII DE FUNDAMENTARE ANALITICE,
CONSULTATIVE ȘI PROSPECTIVE NECESARE
PENTRU ACTUALIZAREA PLANULUI
URBANISTIC GENERAL**

**STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND
RELAȚIILE PERIURBANE**

FOAIA DE CAPĂT

Denumire proiect: **Studii de fundamentare analitice, consultative și prospective necesare pentru actualizarea planului urbanistic general**

Studiu de fundamentare privind relațiile periurbane

Beneficiar: **Comuna Sântandrei**

Elaborator **Urbangis Consulting SRL**

Sef proiect Dr Gabriela Droj

Sef proiect urbanist arh Szabo Ane Marie

Economist Dr. Laurențiu Droj



Cuprins

Index de figuri	4
1. Sumar executiv	5
2. Introducere	6
2.1. Obiective	6
2.2. Zona periurbană.....	6
2.2.1. Cadrul legal	7
2.2.2. Context internațional, european și național.....	8
2.2.2.1. Context internațional	8
2.2.2.2. Context european.....	9
2.2.2.3. Context național	9
2.2.3. Context județean.....	13
2.2.3.1. Căi de comunicație și transport	15
2.2.3.2. Infrastructura de utilități.....	16
2.2.3.3. Dezvoltare economică	17
2.2.3.4. Accesibilitatea municipiului Oradea	19
3. Caracterizarea generală a zonei metropolitane Oradea	21
3.1. Profilul socio- demografic periurban	22
3.2. Analiza economică agregată a zonei metropolitane Oradea	25
3.2.1. Dinamica Mediului de Afaceri	25
3.2.2. Performanța economică agregată	27
3.2.3. Contribuția zonei metropolitane la economia județeană	29
3.3. Caracteristicile forței de muncă și șomajul	32
3.4. Puterea de cumpărare în Zona Metropolitană Oradea.....	34
3.5. Accesibilitatea	36
4. Disfuncțiuni și oportunități.....	39

4.1. Disfuncționalități	39
4.2. Oportunități	41
4.3. Priorități de dezvoltare	43
5. Concluzii și recomandări.....	45
Lucrări citate	47

Index de figuri

Figura nr 1 Zone metropolitane în Romania (Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2016).....	11
Figura nr 2 PIB per capita 2024 (hartă realizată de consultant)(Comisia Nationala de Strategie si Prognoza, 2025).....	12
Figura nr 3 Indicele de dezvoltare teritorială (Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2016).....	13
Figura nr 4 Unități Teritoriale Specifice (UTS) la nivelul județului Bihor (URBAN TEAM SRL , 2021).....	14
Figura nr 5 Amplasarea localităților față de rețeaua rutieră TEN-T globală existentă respectiv propusă (URBAN TEAM SRL , 2021).....	15
Figura nr 6 Evoluția PIB per capita in Bihor (Institutul național de statistica, 2025).....	17
Figura nr 7 Populația ocupată și salariați (Institutul național de statistica, 2025).....	18
Figura nr 8 Accesibilitatea municipiului Oradea din zona periurbană (hartă realizată de consultant)	19
Figura nr 9 Zona metropolitană Oradea	21
Figura nr 10 Densitatea populație in zona periurbană Oradea (hartă realizată de consultant).....	23
Figura nr 11 Populația școlară raportată la populați totală (hartă realizată de consultant)	23
Figura nr 12 Gradul de îmbătrânire a populației în zona metropolitană Oradea (hartă realizată de consultant)	24
Figura nr 13 Populația educată (hartă realizată de consultant)	24
Figura nr 14 Numărul unităților active (Institutul național de statistica, 2025) (TopFirme, 2025)	26
Figura nr 15 Cifra de afaceri cumulată pe comunele din Zona metropolitană Oradea	28
Figura nr 16 Productivitatea muncii.....	29
Figura nr 17 Evoluția forței de munca (Institutul național de statistica, 2025).....	32
Figura nr 18 Puterea de cumpărare	34
Figura nr 19 Zone rurale marginalizate.....	36

1. Sumar executiv

Zona periurbană reprezintă un spațiu de tranziție între mediul urban și cel rural, caracterizat prin interdependențe economice, sociale și infrastructurale. La nivel global, expansiunea orașelor a determinat o creștere semnificativă a acestor teritorii, având ca efect modificări profunde asupra peisajului socio-economic și funcțional. Urbanizarea rapidă a condus la extinderea orașelor dincolo de limitele administrative, generând o integrare tot mai strânsă între centrele urbane și localitățile învecinate.

În Europa, dezvoltarea zonelor periurbane a fost influențată de factori precum mobilitatea crescută a populației, modernizarea infrastructurii de transport și digitalizare. În multe țări, aceste zone au devenit poluri economice secundare, oferind oportunități pentru industrii, spații rezidențiale și servicii care nu își găsesc locul în centrele urbane supraaglomerate.

Periurbanizarea în România a fost un proces în valuri, influențat de schimbările economice, sociale și politice. De la migrarea forțată în timpul comunismului la expansiunea haotică din perioada postcomunistă și până la tendințele actuale de digitalizare și relocare, zonele periurbane continuă să fie spații dinamice, cu provocări și oportunități majore. România se confruntă cu provocări specifice în gestionarea zonelor periurbane, în contextul unei creșteri demografice inegale și al unei mobilități ridicate a forței de muncă. Extinderea rapidă a arealului periurban în jurul marilor municipii, precum Cluj-Napoca, Timișoara și București, a fost determinată în principal de costurile ridicate ale locuințelor în orașe, ceea ce a pus presiune pe infrastructura locală și a transformat profund comunitățile limitrofe.

În acest context, zona periurbană a municipiului Oradea, cu accent pe comuna Sântandrei, reprezintă un exemplu relevant al acestei dinamici. Situată în imediata vecinătate a orașului, comuna a cunoscut o creștere semnificativă a populației, devenind o destinație atractivă pentru locuire, caracterizată în special prin dezvoltarea de locuințe unifamiliale. Relația sa cu Oradea este marcată de fluxuri intense de navetă și de o expansiune imobiliară accelerată, ceea ce subliniază necesitatea unei planificări teritoriale cu direcțiile de dezvoltare bazate pe politici integrate de urbanism, infrastructură și sustenabilitate, pentru a asigura un echilibru între creșterea economică și calitatea vieții în comuna Sântandrei.

2. Introducere

2.1. Obiective

Studiul de față analizează structura caracteristică amenajării teritoriului, concentrându-se pe zona metropolitană a municipiului Oradea, cu accent pe relația dintre comuna Sântandrei și acest teritoriu. Cercetarea are la bază atât starea actuală, cât și evoluția acestui spațiu polarizator, comuna Sântandrei aflându-se în sfera imediată de influență a municipiului Oradea. Obiectivul principal al studiului este identificarea relațiilor periurbane esențiale (economice, sociale, spațiale, de recreere și mobilitate) dintre comuna Sântandrei și unitățile administrative din coroana periurbană a municipiului Oradea, precum și conturarea direcțiilor predominante de dezvoltare la nivel județean și regional.

2.2. Zona periurbană

Zona periurbană este spațiul din jurul unui centru urban, caracterizat printr-o activitate strâns legată de acesta. Dimensiunea sa este determinată de funcțiile pe care le îndeplinește în raport cu orașul și de capacitatea sa de a satisface cerințele urbane. Această interdependență se manifestă atât prin factori economici și naturali, cât și prin influența demografică și socială. Studiile asupra spațiului limitrofe orașelor datează încă din secolul al XIX-lea, pe fondul expansiunii urbane generate de creșterea demografică, dezvoltarea industriei și modernizarea transporturilor. În Europa, cercetările au identificat mai patru tipuri de așezări suburbane:

- industriale,
- rezidențiale ale clasei de mijloc, dominate de locuințe preponderent uni-familiale,
- satele de navetiști ("*commuter villages*"), cu o structură socială mai complexă;
- suburbiile muncitorești dominate de locuințe colective.

Zonele periurbane sunt în general cauzate de expansiunii pe orizontală a unui oraș, care generează o structură urbană formată dintr-un nucleu central orașul propriu-zis, cu rol de pol de dezvoltare, suburbiile interne uneori provenite din foste sate sau localitățile component și

suburbiile externe, care sunt unități administrativ-teritoriale de sine stătătoare, rurale sau urbane, dar care sunt strâns legate funcțional de nucleul urban, fiind de cele mai multe ori așezări-dormitor, ai căror locuitori sunt navetiști. (Zhou & Ma , 2000)

Dezvoltarea zonelor periurbane este influențată de o accesibilitate crescută și un spațiu de dezvoltare pe orizontală pentru locuințe la costuri mult mai reduse, dar este influențată și de criterii ca și poluare redusă, securitate ridicată, locuri de muncă disponibile etc.

2.2.1. Cadrul legal

Legea nr. 350 privind amenajarea teritoriului și urbanismul din 2001 a introdus pentru prima dată în legislația de specialitate termenul „teritoriu periurban”. Acesta este definit ca fiind ”zona din jurul municipiilor și orașelor, delimitată prin studii de specialitate, în care se dezvoltă relații de interdependență în domeniul economic, al infrastructurii, al mobilității pentru muncă, al accesului la spații verzi și de agrement, precum și al aprovizionării cu produse agroalimentare.”¹

Pe de altă parte legea nr 350/2001 definește termenul de ”zonă metropolitană” ca fiind o ”zonă constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane (Capitala României și municipiile de rangul 1) și localitățile urbane în zona imediată, la distanțe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri”.

Zona Metropolitană Oradea a fost fondată în 9 mai 2005, prin asocierea Municipiului Oradea cu cele opt unități administrative localizate în imediata vecinătate: Biharia, Borș, Cetariu, Nojorid, Oșorhei, Paleu, Sânmartin și Sântandrei, fiind prima asociație de dezvoltare intercomunitară cu personalitate juridică din România.

La nivel național constituirea zonelor metropolitane a fost încurajată de apariția Hotărârii Guvernului nr. 998/2008 privind desemnarea polilor de creștere și a polilor de dezvoltare urbană, cele șapte municipii care au fost desemnate drept poli de creștere fiind obligate să-și constituie zone metropolitane pentru a putea accesa fonduri europene.

¹ Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul

2.2.2. Context internațional, european și național

2.2.2.1. Context internațional

În 2018, peste 55% din populația mondială trăia în zone urbane, iar Organizația Națiunilor Unite estimează că trendul de urbanizare va ramane ascendent, alături de creșterea populației, îmbătrânire și migrația internațională. (World Bank, 2020) Cu toate acestea, modelele de urbanizare variază semnificativ în funcție de regiune și țară. Asia și Africa înregistrează cele mai mari creșteri ale populației urbane, cât și cel mai rapid ritm de urbanizare, în timp ce țările din Europa de Est au cele mai scăzute rate de creștere a populației totale și urbane și se numără printre puținele state care înregistrează scăderi în ambele categorii.

Astfel, urbanizarea va continua să crească, susținută de dezvoltarea economică în regiunile mai puțin dezvoltate. În schimb, în zonele urbanizate cu venituri ridicate, periurbanul își pierde funcția agricolă, fiind transformat în zone industriale sau rezidențiale destinate populației urbane („orașe-dormitor”) (Satterthwaite, et al., 2010)

La nivel mondial, localitățile situate în apropierea centrelor urbane se confruntă cu o transformare profundă a structurii tradiționale a mediului rural. Presiunea demografică, generată de migrația urban-rural favorizată de accesibilitate și digitalizare, a condus la:

- Scăderea ponderii populației agricole în raport cu populația totală.
- Creșterea dispersiei urbane, alimentată de speculațiile imobiliare și dezvoltarea urbanistică necontrolată.

Această dinamică transformă periurbanul într-o zonă de tranziție între urban și rural, caracterizată prin relații complexe de interdependență economică, socială și funcțională. În acest context, populația poate fi clasificată în funcție de timpul petrecut efectiv într-un teritoriu:

- Locuitori permanenți – trăiesc în zonă.
- Navetiști externi – lucrează sau studiază în altă localitate și fac naveta zilnic.
- Navetiști interni – se deplasează zilnic în localitate pentru muncă sau alte activități.
- Rezidenți ocazionali – petrec doar sfârșiturile de săptămână în zonă.
- Locuitori sezonieri – își petrec vacanțele în mediul rural.

Urbanizarea excesivă este adesea considerată ca având un impact negativ asupra mediului mai ales ca urmare a diminuării zonelor verzi: pierderea terenurilor agricole ca urmare a extinderii

urbane și transformarea zonelor verzi, inclusiv a parcurilor în zone construite pentru infrastructură, servicii și mai ales locuințe.

2.2.2.2. Context european

La nivel european, orașele reprezintă motorul dezvoltării regionale. Pentru a-și îndeplini acest rol, ele trebuie să fie compacte, concentrate și bine conectate, integrând în mod strategic și zonele periurbane. Politicile europene de coeziune teritorială promovează o dezvoltare armonioasă și durabilă, adaptată resurselor și particularităților fiecărui teritoriu, prin abordarea integrată a zonelor urbane și a celor limitrofe.

În Europa de vest, s-au dezvoltat structuri urbane complexe policentrice, de tipul aglomerațiilor urbane sau zone metropolitane în care sinergia dintre orașul central și municipalitățile învecinate a dus la dezvoltarea suburbiilor care nu mai sunt inferioare orașului central, deținând o populație semnificativă dar și o putere economică datorate investițiilor și locuri de muncă create de acestea. Unele dintre așezările periurbane au devenit importante centre administrative, comerciale sau industriale făcând concurență orașul central.

În țările din centrul și estul Europei, periurbanizarea a căpătat noi valențe și o dinamică mult accelerată în perioada post-socialistă, cauzată de retrocedarea terenurilor către foștii proprietari fapt ce a creat premisele dezvoltării pieței imobiliare în arealul periurban, devenind tot mai activ. Totuși evoluția urbanizării în regiunile Europa de Est variază: în Bulgaria, Federația Rusă, Ucraina populația urbană continuă să fie ridicată doar pentru că scade mai lent decât cea rurală. Polonia a înregistrat o scădere a populației urbane din cauza creșterii lente a zonelor rurale în timp ce în România populația urbane prezintă o scădere mai rapidă comparativ cu cea rurală, efect al extinderii arealului periurban rural.

2.2.2.3. Context național

După revoluția din 1989, tranziția la economia de piață a dus la criza economică, declinul demografic și retrocedarea terenurilor către foștii proprietari sau către urmașii acestora a creat premisele schimbării destinației terenurilor, piața imobiliară devenind tot mai activă în ariile

periurbane care au contribuit la migrarea unei părți din populația urbană către zonele rurale apropiate orașelor, generând un prim val de periurbanizare.

Între 2001 și 2008, creșterea economică și accesul mai facil la credite bancare au dus la dezvoltarea unor noi cartiere rezidențiale cu case unifamiliale și mulți orașeni s-au mutat din bloc în comunele limitrofe orașelor mari, ca de exemplu Pipera lângă București, Florești lângă Cluj, Dumbrăvița lângă Timișoara.

Deși criza economică din 2008 a redus puterea de cumpărare și a blocat multe proiecte rezidențiale, piața imobiliară și-a revenit, generând un nou val de periurbanizare. Creșterea nivelului de trai, influențele occidentale și dorința de confort au determinat tot mai multe familii tinere, cu venituri peste medie și mobilitate ridicată, să opteze pentru noile cartiere de la periferia orașelor, unde beneficiază de locuințe moderne, mai mult spațiu, liniște și un mediu mai curat.

Periurbanizarea a fost susținută și de autoritățile locale, interesate de creșterea demografică și economică. Totuși, în ciuda investițiilor recente în infrastructură și utilități publice, expansiunea periurbană continuă să genereze provocări legate de conectivitate, consum excesiv de teren, defrișări și fragmentarea spațiilor verzi.

Rolul orașului în dezvoltarea zonei înconjurătoare este semnificativ. Acesta funcționează în primul rând ca centru ocupațional datorită locurilor de muncă disponibile, centru educațional pentru elevi și desigur zonă comercială și de servicii.

Înființarea zonelor metropolitane este rezultatul nevoii de suport pentru dezvoltarea unor așezări urbane, ce s-au impus în rețeaua națională și regională de așezări printr-o dezvoltare economică accentuată. (Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2016). Zonele metropolitane reprezintă o provocare majoră pentru factorii de decizie, obligați să identifice sistemele de management teritorial, capabile să extindă serviciile publice urbane și infrastructura edilitară la nivel metropolitan.

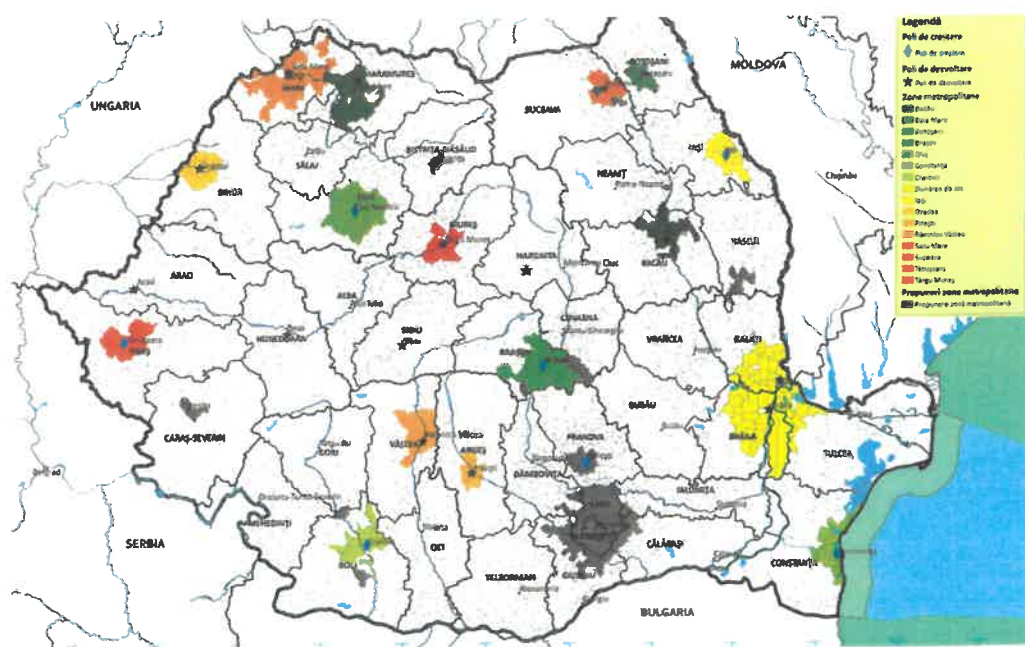


Figura nr 1 Zone metropolitane în România (Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2016)

Dezvoltarea comunelor periurbane din jurul orașelor dezvoltate, în special a celor care s-au organizat în zone metropolitane au ajuns să concureze din perspectiva atractivității de locuire cu orașul central. Atractivitatea imobiliară a zonelor periurbane a dus la o creștere demografică spectaculoasă. Localitățile identificate cu creștere demografică semnificativă au un potențial mare de urbanizare și sunt situate în zonele periurbane ale polilor de creștere existenți: Cluj-Napoca, Timișoara, Iași și București.

Tabel 2.2.2.3-1 Comunitățile cu cea mai mare creștere demografică

Zona periurbana	Orașul central	1992	2002	2011	2021	Procent de creștere
Florești	Cluj-Napoca	5616	6551	15163	52735	939,01%
Dumbrăvița	Timișoara	2733	2497	5107	20014	732,31%
Bragadiru	București	6298	7560	11102	40080	636,39%
Chiajna	București	7650	7392	10034	43583	569,71%
Giroc	Timișoara	3983	3963	6580	22270	559,13%
Miroslava	Iași	6448	7044	11258	28534	442,52%
Popești Leordeni	București	12575	14439	17875	53431	424,90%

Moșnița Nouă	Timișoara	4041	4053	5408	16424	406,43%
Șelimbăr	Sibiu	4857	4757	6613	17492	360,14%
Bârnova	Iași	2965	3270	5036	7913	266,88%
Sântandrei	Oradea	3502	3855	4609	9025	257,71%

La nivel național, dezvoltarea zonelor periurbane este în strânsă corelare cu dezvoltarea economică, zonele mai dezvoltate economic fiind un magnet pentru populație. Centrele industriale mari, precum Ploiești și Pitești, atrag mai mulți navetiști, în timp ce economiile orientate spre servicii, cum ar fi Cluj-Napoca, Timișoara și Iași, primesc mai mulți migrați.

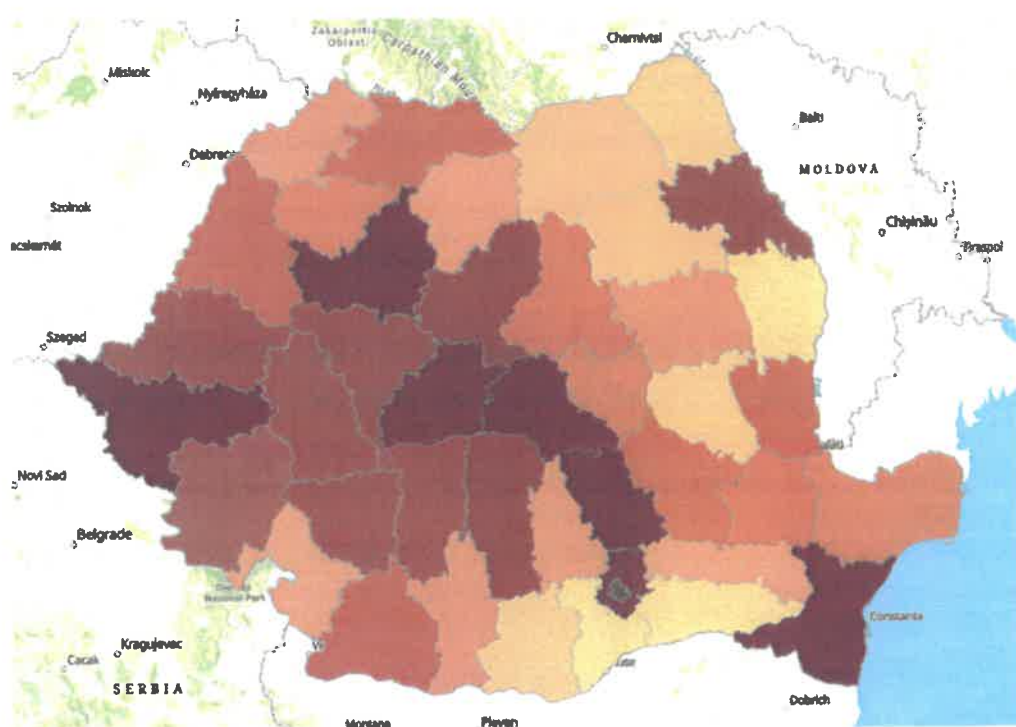


Figura nr 2 PIB per capita 2024 (hartă realizată de consultant)(Comisia Nationala de Strategie si Prognost, 2025)

Această dinamică este intuitivă și are implicații semnificative pentru administrațiile locale. Practic, centrele de producție se vor confrunta, mai devreme sau mai târziu, cu limite de creștere, deoarece majorarea salariilor în aceste sectoare nu pot ține pasul cu creșterea costului vieții. În schimb, sectoarele de servicii cu valoare adăugată ridicată pot susține creșterea salariilor mai ușor și stimulează majorarea salariilor și în celelalte domenii. De aceea, orașele cu o bază solidă în servicii cu valoare adăugată (de regulă, marile centre universitare) sunt mai atractive pentru migrați.

De asemenea, se remarcă o legătură strânsă între creșterea numărului de locuri de muncă și intensificarea navetei, indicând faptul că, dezvoltarea economică urbană se extinde natural în sfera dezvoltării metropolitane. Aceasta înseamnă că nu doar orașul central, ci și localitățile din împrejurimi – inclusiv cele rurale integrate în zona metropolitană – beneficiază de investiții și de creșterea infrastructurii.

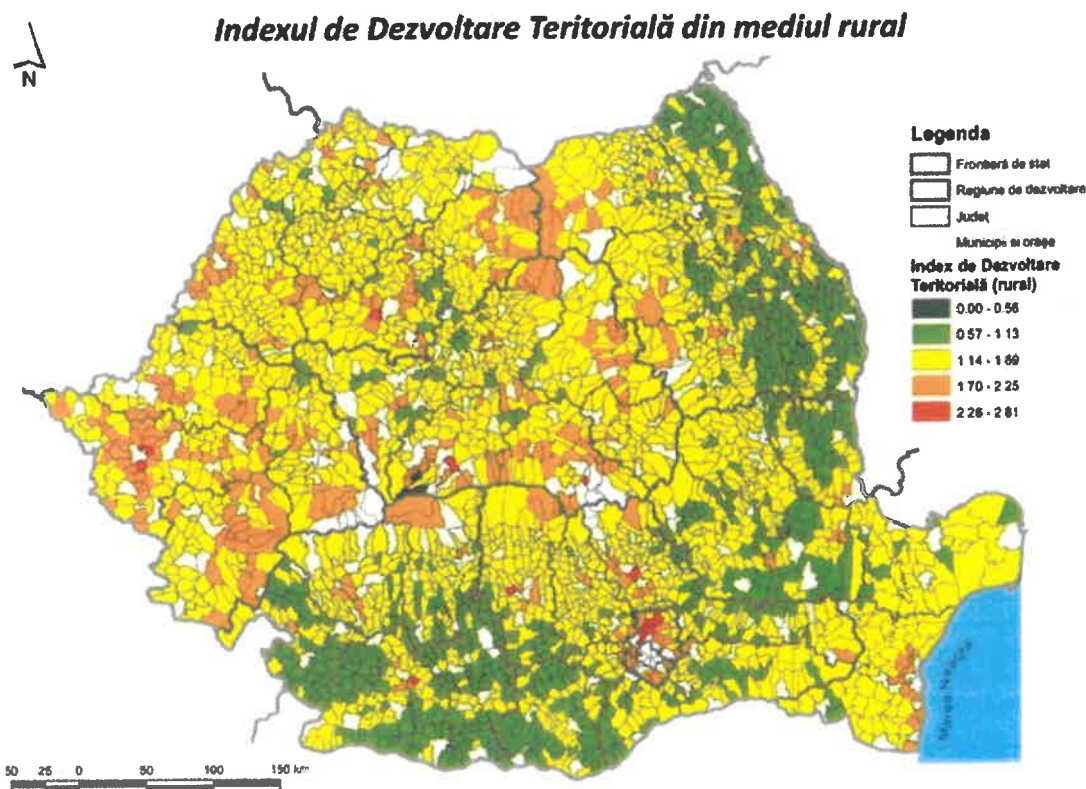


Figura nr 3 Indicele de dezvoltare teritorială (Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2016)

În aceste zone se observă indicii de dezvoltare teritorială ridicată datorate modernizării serviciilor a facilităților publice și a rețelelor de transport, care atrag noi activități economice și îmbunătățesc calitatea vieții. Astfel, migrația pendulară devine un indicator al reconfigurării spațiului metropolitan, iar gestionarea eficientă a acestui proces necesită intervenții și sprijin coordonat la nivel local, județean, național și european.

2.2.3. Context județean

Comuna Sântandrei se află în zona vestică a județului Bihor, în regiunea de dezvoltare Nord-Vest. Situat la granița României cu vestul Europei, județul Bihor valorifică poziția sa strategică

și conexiunile interne și internaționale, remarcându-se printr-o infrastructură modernă și o dezvoltare teritorială echilibrată. Economia robustă și potențialul turistic asigură o calitate superioară a vieții, completate de o comunitate activă, un sistem educațional performant și o viață culturală vibrantă.

Județul Bihor este alcătuit din 101 unități administrativ-teritoriale: 4 municipii (Oradea, Salonta, Beiuș și Marghita), 6 orașe (Aleșd, Săcuieni, Valea lui Mihai, Ștei, Vașcău și Nucet) și 91 de comune. Sistemul urban este dominat de municipiul Oradea, reședința de județ, care beneficiază de o accesibilitate sporită și se poziționează pe principalele axe de dezvoltare. Oradea, cu peste 40% din populația totală și 70% din cea urbană a județului, este al zecelea municipiu ca mărime din țară, după centre precum București, Iași, Timișoara, Cluj-Napoca, Constanța, Galați, Craiova, Brașov și Ploiești.

Pentru o dezvoltare echilibrată a sistemului de așezări din Bihor, Planul de Amenajare a Teritoriului județean propune organizarea a 6 Unități Teritoriale Specifice (UTS). Comuna Sântandrei face parte din UTS 1 – Sistemul principal Oradea, coordonat de reședința județeană, o zonă de importanță pol supraregională. (URBAN TEAM SRL , 2021)

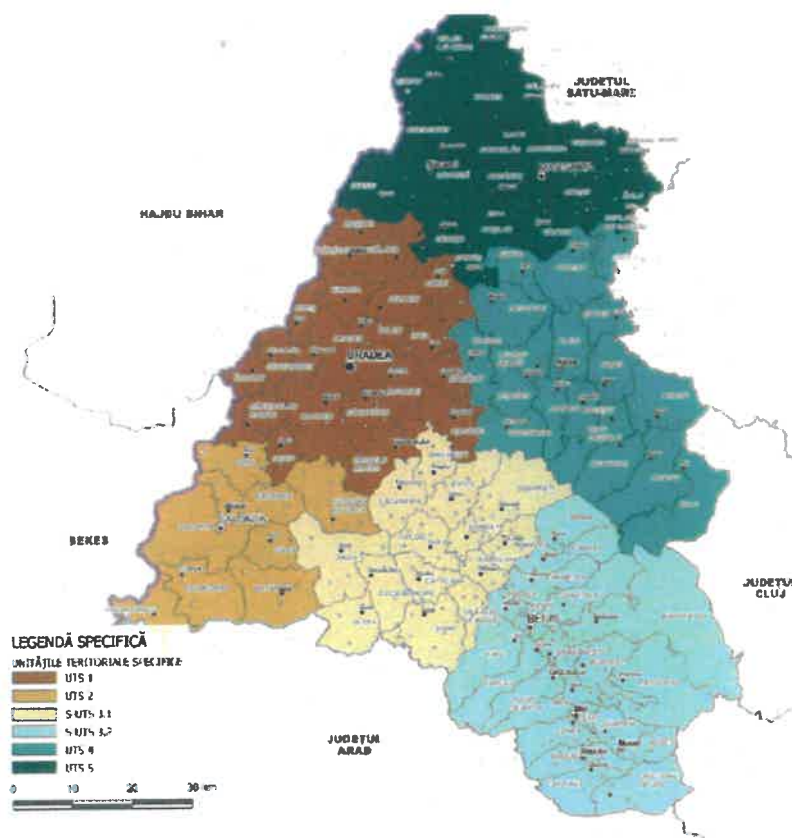


Figura nr 4 Unități Teritoriale Specifice (UTS) la nivelul județului Bihor (URBAN TEAM SRL , 2021)

2.2.3.1. Căi de comunicație și transport

Poziționarea județului Bihor, la granița de vest a țării, favorizează dezvoltarea rețelelor de transport, integrând fluxurile naționale și județene. În prezent, rețeaua rutieră globală TEN-T se aliniază pe traseele DN1, DN1H și DN79 (Arad – Oradea). În viitor, odată cu construirea autostrăzii A3 (Suplacu de Barcău – Borș) și a drumului expres Arad – Oradea, rețeaua TEN-T se va reorienta pe aceste noi rute. Proiecte precum Autostrada A3 (Suplacu de Barcău – Borș II) vor determina rerutarea traficului de tranzit, afectând DN1 și Varianta de ocolire Oradea, în timp ce drumul expres Arad – Oradea va desconggestiona DN79 și parțial ocolirea Oradea. De asemenea, drumul de legătură dintre DEX Arad – Oradea și A3, cu profil de drum expres, va ameliora circulația în vestul municipiului Oradea.

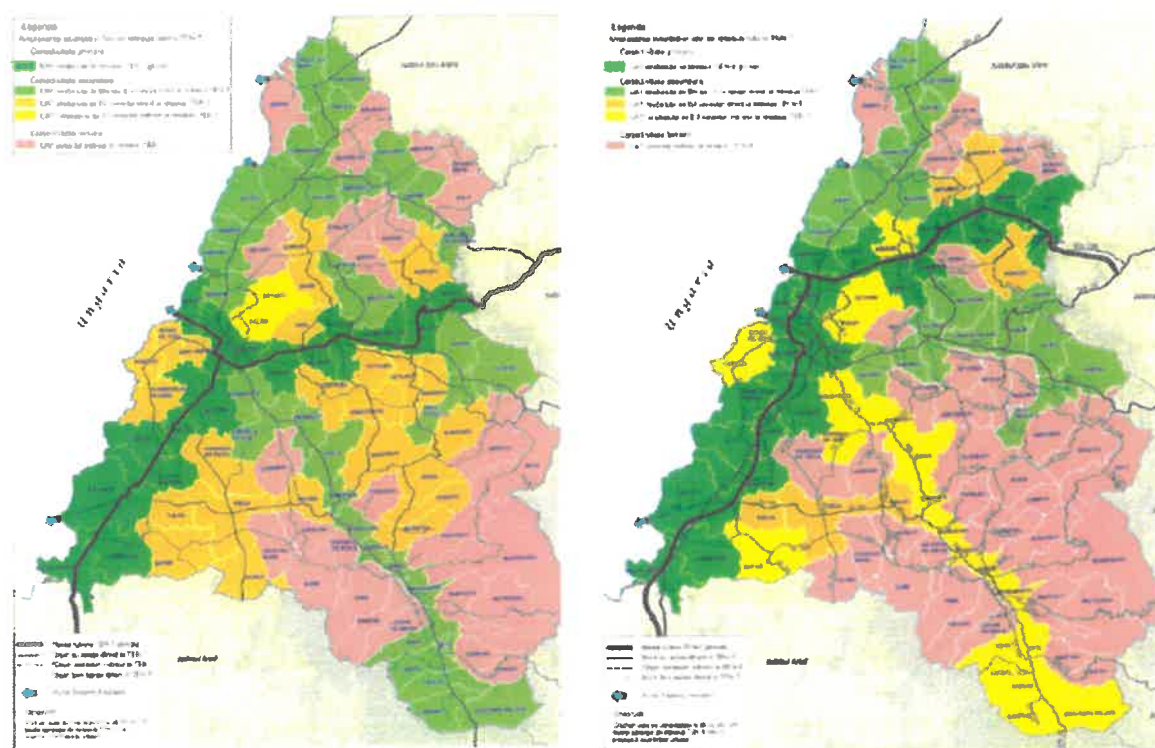


Figura nr 5 Amplasarea localităților față de rețeaua rutieră TEN-T globală existentă respectiv propusă (URBAN TEAM SRL, 2021)

După cum se poate vedea în hărțile de mai sus realizarea proiectelor rutiere propuse la nivelul județului Bihor va duce la creșterea conectivității și a accesibilității comunei Sântandrei. Însă administrația județului Bihor, va trebui să analizeze modalitățile de a îmbunătăți și relațiile rutiere

pentru comunele a căror accesibilitate va scădea ca urmare a realizării investițiilor de infrastructură rutieră majoră.

2.2.3.2. Infrastructura de utilități

Alimentare cu apă

Rețeaua de alimentare cu apă acoperă toate municipiile și orașele județului, precum și 84 de comune, dar gradul de conectare a populației la sistemele centralizate este în creștere datorită proiectelor de extinderea rețelelor de alimentare cu apă în localitățile neacoperite.

Rețeaua de canalizare este prezentă în toate cele 10 municipii și orașe și în 37 de comune din totalul de 91. În municipiului Oradea infrastructura de canalizare și de epurare a apelor uzate este bine dezvoltată însă în restul teritoriului acestea sunt insuficiente sau chiar inexistente.

Alimentarea cu energie electrică

Județul Bihor dispune de o capacitate ridicată în producția de energie electrică, alimentarea fiind asigurată prin rețeaua de transport a Sistemului Energetic Național. Rețeaua de distribuție este bine dezvoltată, deși în zona montană există încă gospodării sporadice neelectrificate. (URBAN TEAM SRL , 2021)

Alimentarea cu energie termică

Acoperirea cu utilități edilitare (energie termică, gaze naturale, canalizare, alimentare cu apă) este redusă în întreg județul, deși sunt în derulare proiecte de extindere a rețelelor. Cea mai mică acoperire o are alimentarea cu energie termică , în prezent, doar municipiile Oradea și Beiuș, precum și comuna Sânmartin, sunt conectate la sistemul centralizat de încălzire. Deși județul beneficiază de resurse geotermale, acestea sunt exploatate doar în Oradea și Beiuș.

Alimentarea cu gaz

Alimentarea cu gaz este disponibilă în principalele zone urbane, cum ar fi Oradea, Marghita, Salonta, Săcuieni, Valea lui Mihai și Ștei. În 2015 la nivelul județului erau doar 13 comune racordate la sistemul de alimentare cu gaze dar sunt mai mult proiecte în curs care vizează extinderea acoperirii în localitățile urbane și rurale. Finalizarea acestor proiecte este esențială pentru îmbunătățirea infrastructurii și a calității vieții în județ.

Rețelele de telecomunicații

Analiza situației existente evidențiază o rețea de telecomunicații bine dezvoltată cu implementarea tehnologiilor moderne, precum 5G, în municipiul Oradea și zona metropolitană.

Totuși, zona rurală, întrucât unele localități nu beneficiază de rețele fixe cu viteză de min 30 Mbps.

În comuna Sântandrei, infrastructura de utilități este bine dezvoltată, fiind conectată la rețelele de energie electrică, telecomunicații și gaz. Alimentarea cu apă și canalizarea sunt asigurate de Compania Apa-Canal Oradea S.A., care deservește și municipiul Oradea. Comuna are un grad ridicat de urbanizare, însă zonele aflate în dezvoltare necesită extinderea rețelilor de utilități.

2.2.3.3. Dezvoltare economică

Analiza dezvoltării economice a județului, conform datelor furnizate de Institutul Național De Statistică evidențiază o evoluție pozitivă în perioada 2012-2021. În anul 2021, Produsul Intern Brut (PIB) al județului Bihor a atins 26,4 miliarde lei, situându-se pe locul 12 la nivel național respectiv locul 2 la nivelul Regiunii de dezvoltare Nord-Vest. Similar și indicatorul PIB-ul pe locuitor a urmat o tendință ascendentă, ajungând la 48.919,1 lei în același an.

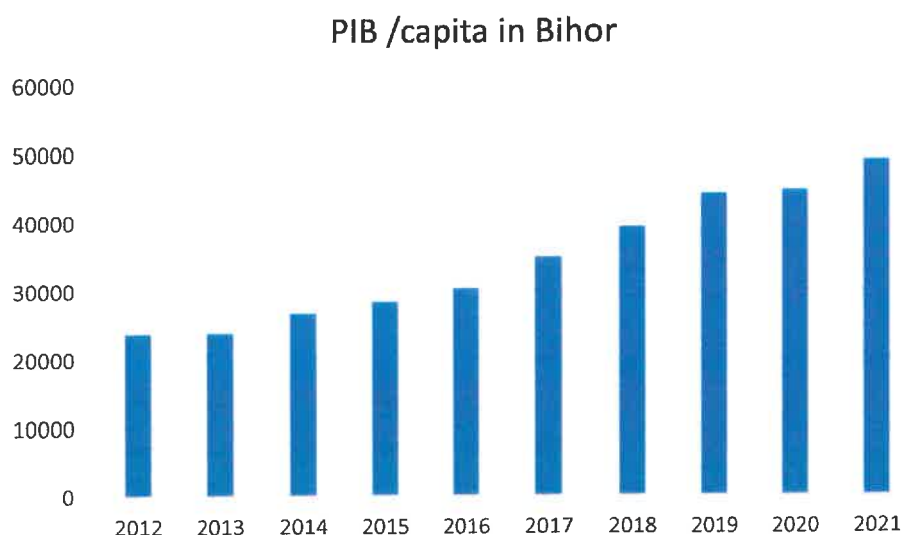


Figura nr 6 Evoluția PIB per capita in Bihor (Institutul național de statistica, 2025)

Populația ocupată din județul Bihor a scăzut în perioada 1992-2015, în anul 2018 populația ocupată din Bihor era de 286 mii persoane, această scădere fiind corelată și cu scăderea populației. În perioada analizată 2012-2021 numărul salariaților similar numărului persoanelor

ocupate este în creștere la nivelul județului Bihor, cu excepția anului 2020 în care piața forței de muncă locale a fost afectată de pandemia Covid-Sars.

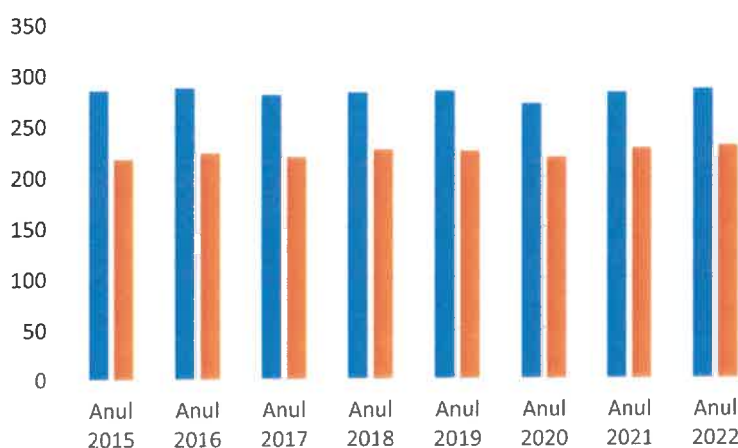


Figura nr 7 Populația ocupată și salariați (Institutul național de statistică, 2025)

Mediul de afaceri din județul Bihor este dinamic și diversificat, în prezent la nivelul județului Bihor sunt 88246 agenți economici activi reprezentând 3,5% din totalul companiilor din România. Cifra de afaceri cumulată la nivelul județului Bihor este 13 miliarde Euro (57 miliarde lei) reprezentând 2,27% din cifra de afaceri a României. Aceste companii oferă loc de muncă la 119076 angajați, reprezentând 2,91% din totalul forței de muncă ocupate la nivel național. (TopFirme, 2025)

Municipiul Oradea reprezintă polul de creștere economică atât la nivel județean dar și la nivel regional. Dezvoltarea sa este impulsionată de sectorul industrial, de cele patru parcuri industriale și de o economie locală tot mai competitivă. În plus, turismul a cunoscut o creștere semnificativă datorită patrimoniului arhitectural, a facilităților balneare și a investițiilor în infrastructură. Totodată, Universitatea din Oradea contribuie la formarea unei forțe de muncă specializate, susținând inovația și atragerea de noi investiții.

Din punct de vedere statistic la nivelul anului 2024, municipiul Oradea are 43322 agenți economici reprezentând 49,09% din totalul agenților economici din Județul Bihor care oferă loc de muncă la 56,53% din totalul de angajaților din județul Bihor (67316 angajați). Companiile din Oradea au o profitabilitate mai ridicată decât media județului având 63,19% din profitul net realizat în județul Bihor, adică 3,1 miliarde lei (696 milioane Euro). (TopFirme, 2025)

Evoluție economică susținută a municipiului Oradea a dus la îmbunătățirea nivelului de trai, stimulând cererea pentru locuințe unifamiliale și apartamente moderne. Pe fondul expansiunii orașului, zona periurbană s-a dezvoltat rapid, iar concentrarea populației și a locurilor de muncă a intensificat relațiile de navetism între Oradea și localitățile învecinate.

2.2.3.4. Accesibilitatea municipiului Oradea

Municipiul Oradea exercită o puternică polarizare regională și transfrontalieră, atrăgând unitățile administrative învecinate prin oferta sa de servicii superioare în educație, medicină, administrație, industrie și comerț. Acest efect de polarizare extinde influența orașului asupra mobilității populației și mărfurilor dincolo de limitele județene.

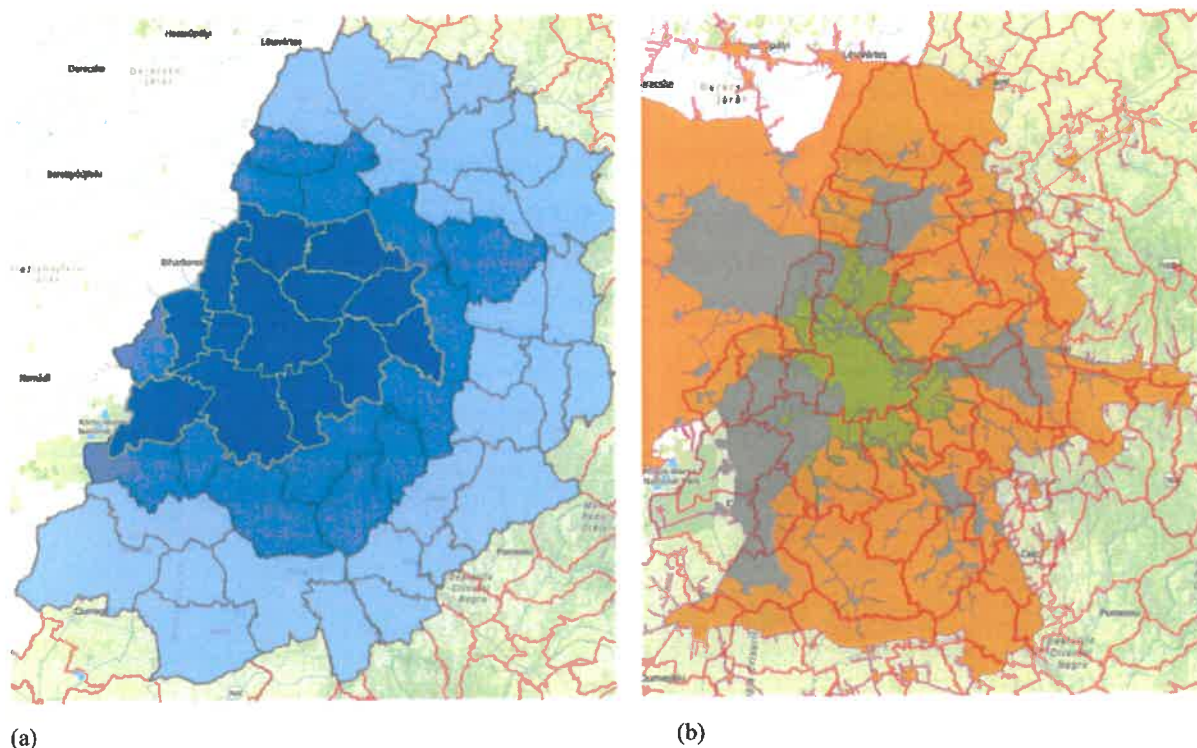


Figura nr 8 Accesibilitatea municipiului Oradea din zona periurbană (hartă realizată de consultant)

Accesibilitatea ridicată a municipiului datorită rețelei dense de drumuri a contribuit la extinderea arealului atractiv pentru locuire din comunele învecinate, extinzând arealul și în afara zonei metropolitane.. În literatura de specialitate deseori accesibilitate populației la centrele urbane este analizată luând în considerare zone izocrone de 15, 30 respectiv 45 de

minute , față de arealul construit pentru a evidenția facilitatea navetismului și orientarea fluxurilor dominante de navetiști.

În Figura nr 8 (a), am evidențiat zonele izocrone la 15, 30 respectiv 45 de minute .Pentru municipiul Oradea, izocrona de 15 minute include majoritatea teritoriului reprezentat de zona metropolitană Oradea. Izocrona de 30 de minute include toate comunele din al doilea inel periurban, iar cea de 45 de minute acoperă întreaga zonă funcțională urbană precum și orașele Salonta și Aleșd.

Analiza accesibilității municipiului luând în considerare traficul mediu și căile rutiere, realizat prin analize de rețea, restrânge în mod semnificativ arealul de accesibilitate a municipiului. Totuși comuna Sântandrei cu predilecție zona de nord cu acces facil la centură, are un grad ridicat de accesibilitate, după cum se poate vedea în Figura nr 8 (b).

3.1. Profilul socio- demografic periurban

Populația rezidentă a zonei metropolitane Oradea, după domiciliu la recensământul din 2021 este de 244918 locuitori. Sântandrei cu total de 9025 locuitori este a doua cea mai populată comună din Zona Metropolitană Oradea și comuna cu cea mai mare creștere a populației 43% (2.327 persoane) între 2015-2021.

Creșteri semnificative de peste 20% s-au înregistrat în Nojorid și Paleu în timp ce Oșorhei și Sânmartin au avut creșteri ale populației de peste 10%. Creșteri moderate s-au remarcat în Biharia, Borș, Ineu, Girișul de Criș și Toboliu.

Scăderi ale populației s-au înregistrat doar în municipiul Oradea și comuna Cetariu.

Tabel 3.1-1 Populația zonei metropolitane Oradea (Institutul National de Statistica, 2021)

Unitate Administrativ Teritorială	Populație
Municipiul Oradea	183105
Biharia	4393
Borș	4267
Cetariu	2035
Girișul de Criș	3772
Ineu	4759
Nojorid	6765
Oșorhei	8534
Paleu	3765
Sânmartin	12448
Sântandrei	9025
Toboliu	2050
Total	244918

Tendința generală este de scădere a populației municipiului Oradea și de creștere a populației rezidente în comunele din zona metropolitană Oradea. (Zona Metropolitană Oradea, 2021)

În ceea ce privește **densitatea populației**, la nivelul Zonei Metropolitane Oradea, cele mai mari valori sunt înregistrate în municipiul Oradea, respectiv 1.912,56 locuitori/km². După cum se poate vedea în figura alăturată, comuna cu cea mai mare densitate a populației este Sântandrei cu 305 locuitori /km² urmată de comunele Sânmartin, Oșorhei, Ineu și Borș. Comunele Girișu de Criș, Biharia, Paleu, Nojorid, Toboliu și Cetariu au o densitate cu valori sub 100 locuitori/km².

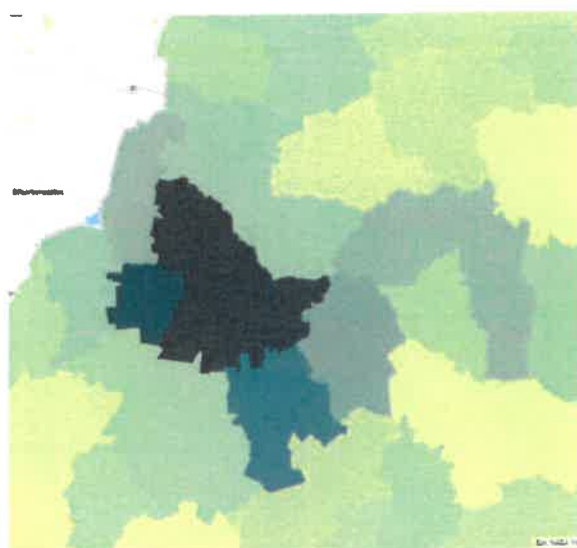


Figura nr 10 Densitatea populație în zona periurbană Oradea (hartă realizată de consultant)

Creșterea densității populației în comuna Sântandrei raportată la zona periurbană atestă expansiunea urbană și densitatea fondului construit în detrimentul terenurilor libere de construcții.



Figura nr 11 Populația școlară raportată la populați totală (hartă realizată de consultant)

Populația școlară reprezintă un indicator esențial în analiza dinamicii demografice, evidențiind efectele expansiunii rezidențiale și ale atractivității crescute a comunelor periurbane ale Oradiei, în special Sântandrei și Sânmartin. Această creștere semnificativă reflectă migrarea familiilor tinere cu copii, dar și o rată mai mare a natalității, ca rezultat al migrației pozitive. Cu toate acestea, resursele educaționale limitate din aceste zone periurbane exercită o presiune semnificativă asupra infrastructurii, în special asupra traficului din Zona

Metropolitană. În Figura nr 11, am reprezentat procentul de populație sub 15 ani raportat la totalul populației, oferind o perspectivă asupra impactului acestei creșteri demografice în zonele periurbane.

La popul opus avem populația cu vârstă de pensionare, analiza ponderii celor de peste 60 de ani atestă gradul de îmbătrânire a populației.

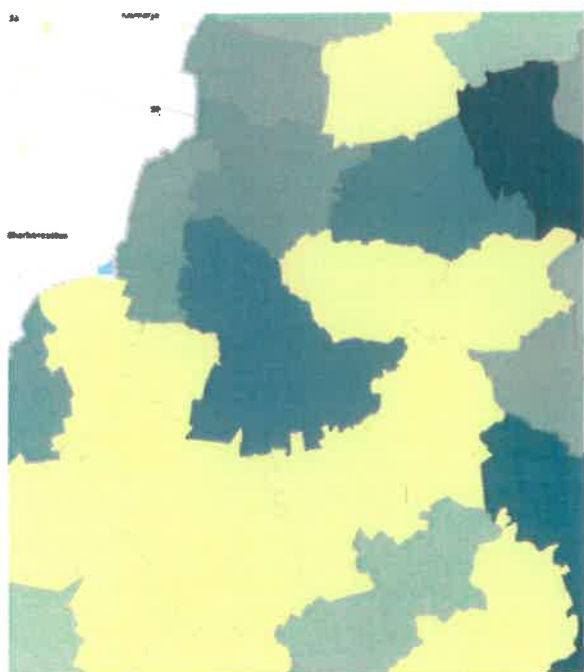


Figura nr 12 Gradul de îmbătrânire a populației în zona metropolitană Oradea (hartă realizată de consultant)

După cum se poate observa în figura alăturată în zona metropolitană Oradea cea mai mare rată de îmbătrânire o are municipiul Oradea urmată de comunele Biharia și Borș. În contrast, comuna Sântandrei are un procent al populației cu vârstă de pensionare raportată la populația totală sub 10%, indicând un grad scăzut de îmbătrânire. Această situație sugerează din nou faptul că Sântandrei atrage în mod special familii tinere, determinând o cerere crescută pentru locuințe și susținând o populație activă, care contribuie la creșterea economică și la dezvoltarea serviciilor locale.

După cum am prezentat anterior, relațiilor periurbane din cadrul zonei metropolitane

Oradea sunt influențate de multiple aspecte socio-demografice. Unul dintre aspectele care influențează în mod semnificativ relația dintre arealul rural și urban îl reprezintă gradul de educare a populației. Gradul de educare a populației, influențează dinamica socială, economică și funcțională în zona urbană funcțională. După cum se poate observa în Figura nr 13, municipiul Oradea are cel mai ridicat procent al populației educate (mai mare de 17%) urmată în de aproape de comunele Sântandrei, Sânmartin și Paleu (între 10% și 17%). În comunele Borș, Biharia, Oșorhei și Nojorid populația educată reprezintă între 5,8% și 10 % din populație. La nivelul zonei metropolitane comunele cu cel mai grad de educare a populației sunt Ineu și Toboliu, cele situate cel mai departe de municipiul Oradea. Regiunile periurbane cu o populație mai educată, în general prezintă cerere mai mare pentru infrastructură modernă, inclusiv transport,

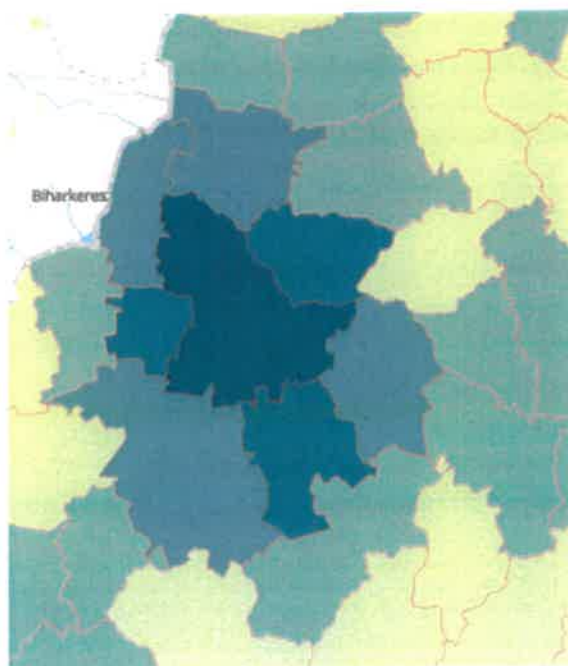


Figura nr 13 Populația educată (hartă realizată de consultant)

educație și servicii publice, deoarece tind să aibă o integrare economică și socială mai puternică cu orașul, prin navetă, afaceri sau servicii. Spre deosebire de acestea, regiunile cu educație redusă sunt mai dependente de oraș pentru locuri de muncă și servicii esențiale necesitând o nevoie crescută de intervenție administrativă pentru îmbunătățirea condițiilor de trai.

3.2. Analiza economică agregată a zonei metropolitane Oradea

Zonele metropolitane reprezintă motoare esențiale ale dezvoltării economice regionale și naționale, funcționând ca centre de inovare, atragere a investițiilor și concentrare a capitalului uman. Acestea operează adesea conform unui model de tip centru-periferie, în care un pol urban principal (centrul) generează efecte de dezvoltare (dar și provocări) pentru localitățile înconjurătoare (periferia). Analiza situației economice a Zonei Metropolitane Oradea confirmă acest model, evidențiind un mediu de afaceri dinamic și diversificat, cu municipiul Oradea în rolul incontestabil de pol de creștere economică.

3.2.1. Dinamica Mediului de Afaceri

Datele inițiale indică o bază solidă în 2014, când la nivelul Zonei Metropolitane Oradea erau 8.949 întreprinderi active, din care 7.305 întreprinderi în municipiul Oradea reprezentând 81,63% din totalul înregistrat la nivelul Zonei Metropolitane Oradea și 58,30% din totalul județean. (Zona Metropolitană Oradea, 2021)

În intervalul 2014-2024, s-a înregistrat o tendință generală de creștere a numărului de entități economice active la nivel național și județean. Această evoluție ascendentă a fost temporar frânată de impactul pandemiei de COVID-19, însă ulterior ritmul de creștere s-a redresat, compensând încetinirea din perioada crizei sanitare.

Datele financiare pentru anul 2024 indică o expansiune semnificativă a mediului de afaceri în zona metropolitană Oradea, ajungând la aproximativ 53.114 entități economice active, reprezentând circa 60% din totalul celor înregistrate la nivel județean în 2024. Chiar și cu această creștere generalizată, structura de centru-periferie se menține: municipiul Oradea continuă să concentreze majoritatea covârșitoare a companiilor din zona metropolitană, cu un procent estimat la 82%.

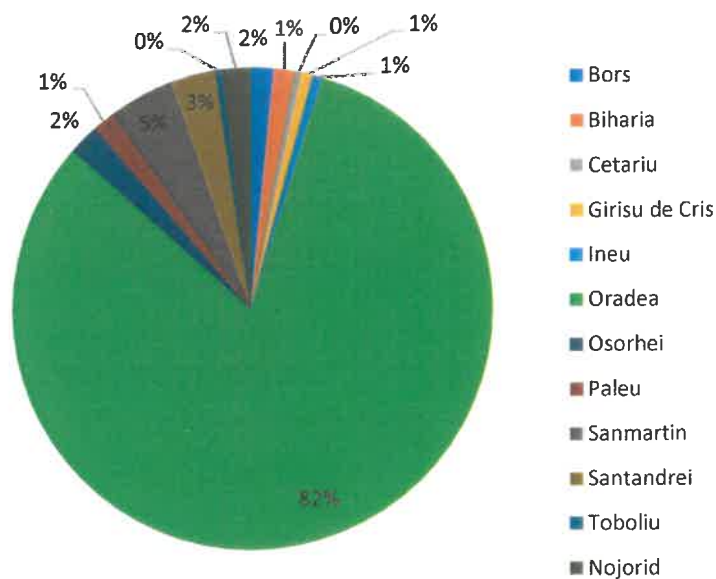


Figura nr 14 Numărul unităților active (Institutul național de statistica, 2025) (TopFirme, 2025)

Analiza distribuției numărului de unități economice active la nivelul comunelor din zona metropolitană (conform datelor menționate pentru 2024 și ilustrate în Figura nr 14) relevă disparități semnificative, reflectând gradul diferit de integrare în dinamica economică generată de polul Oradea:

Comunele cu dinamică economică ridicată (prin prisma numărului de firme) sunt :

- Sânmartin: Se detașează pe locul secund (după Oradea) și pe locul 2 la nivel județean, cu 2.392 de companii.
- Sântandrei: Ocupă o poziție fruntașă, fiind a treia localitate din zona metropolitană și a șasea la nivel județean, cu 1.628 de companii.

Această poziționare indică o atractivitate considerabilă pentru inițiative antreprenoriale, posibil datorită proximității imediate de Oradea, dezvoltării rezidențiale accelerate (care atrage afaceri din sectorul serviciilor și comerțului) și, potențial, costurilor operaționale mai reduse comparativ cu municipiul.

La polul opus, comune precum Ineu (358 companii), Cetariu (326 companii) și Toboliu (213 companii) prezintă o densitate antreprenorială semnificativ mai mică, sugerând o dependență

economică mai mare de agricultură sau o integrare mai slabă în fluxurile economice metropolitane.

3.2.2. Performanța economică agregată

O analiză economică pertinentă nu se poate limita doar la numărul de firme, care poate fi influențat de proliferarea microîntreprinderilor cu impact economic individual redus. Introducerea altor indicatori, precum cifra de afaceri cumulată și numărul total de angajați la nivel de localitate, modifică ierarhia și oferă o perspectivă asupra structurii economice.

Localitate	Cifra de afaceri	Număr angajați	Productivitatea
Biharia	1.500.000.000,00	1.177	1.274.426,50
Borș	3.700.000.000,00	3.829	966.309,74
Paleu	777.000.000,00	1.124	691.281,13
Sântandrei	1.800.000.000,00	3.251	553.675,79
Girisu de Cris	210.200.000,00	416	505.288,46
Oradea	33.700.000.000,00	67.316	500.623,92
Nojorid	572.400.000,00	1.309	437.280,36
Toboliu	25.900.000,00	65	398.461,53
Ineu	93.300.000,00	278	335.611,51
Sânmartin	1.200.000.000,00	3.587	334.541,39
Oșorhei	340.700.000,00	1.154	295.233,96
Cetariu	25.100.000,00	103	243.689,32
Total	43.944.600.000	83.609	

Tabel 3.2.2-1 Clasamentul comunelor după productivitate

Ilustrativ în acest sens este cazul comunei Borș. Deși nu se situează pe primul loc ca număr absolut de firme, Borș domină categoric celelalte comune din zona metropolitană (exceptând Oradea) atât în privința cifrei de afaceri totale, cât și a numărului de angajați. Acest fenomen este explicabil prin prezența unor investițiilor majore în domeniul logisticii și transporturilor,

a companiei Celestica SA, dar și prezenței singurului parc industrial funcțional dintr-o comună a zonei metropolitane.

Cifra de afaceri

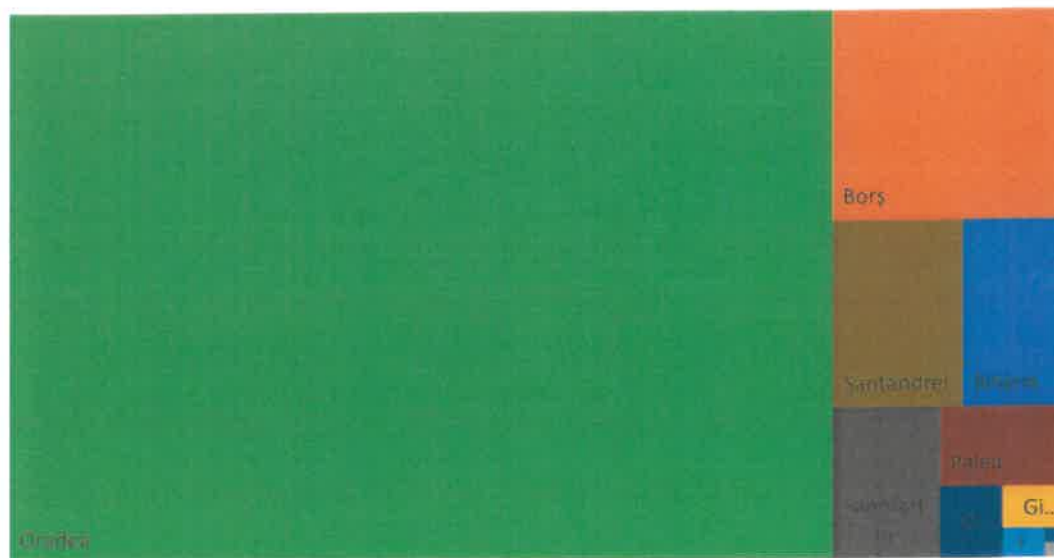


Figura nr 15 Cifra de afaceri cumulată pe comunele din Zona metropolitană Oradea

Cu toate acestea, analiza devine mai nuanțată prin introducerea productivității muncii, calculată ca cifra de afaceri pe angajat aduce însă o nouă dimensiune în înțelegerea performanței economice și modifica clasamentul în mod semnificativ oferind o cu totul altă perspectivă. Productivitatea atestă eficiența cu care resursele umane sunt utilizate pentru a genera valoare economică. Acest clasament al productivității diferit de cel al cifrei de afaceri sau al numărului de angajați poate sugera diferențe structurale importante între economiile locale:

- Liderul Surprinzător este comuna Biharia care înregistrează cea mai ridicată productivitate, performanță impulsionată semnificativ de contribuția majoră a companiei Agroind Cauaceu SA, care generează aproximativ jumătate din cifra de afaceri totală a comunei.
- Pe locurile următoare din perspectiva productivității se situează comunele Borș și Paleu unde sunt mai multe companii active în sectoare cu valoare adăugată mare și firme cu un grad înalt de automatizare și capitalizare, unde cifra de afaceri per angajat este mare.
- La capătul clasamentului sunt localități cu productivitate mai scăzută, dominate de sectoare cu valoare adăugată per angajat mai mică cum e turismul (Sânmartin) sau agricultura tradițională (Cetariu).

Productivitatea

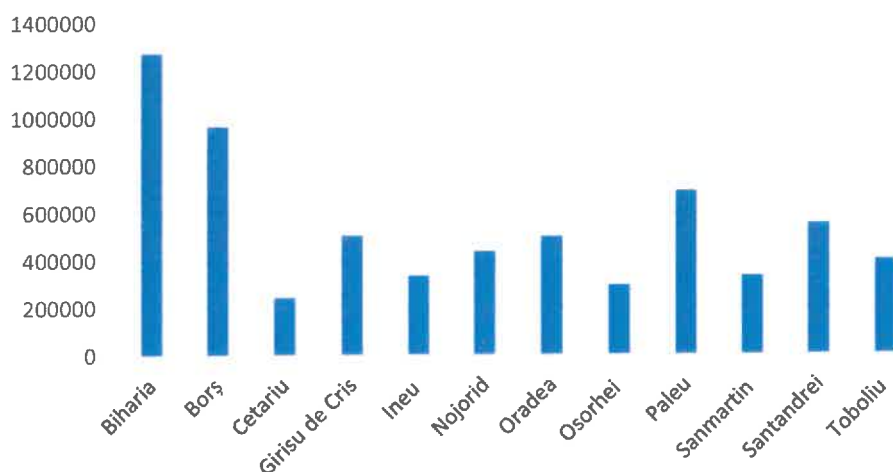


Figura nr 16 Productivitatea muncii

În acest context, comuna Sântandrei se clasează pe un solid loc patru din perspectiva productivității muncii în cadrul comunelor din zona metropolitană Oradea. Această poziție sugerează o economie locală relativ eficientă, posibil caracterizată printr-un mix economic care include, pe lângă serviciile și comerțul generat de expansiunea rezidențială, și activități cu un grad bun de valorificare a resurselor, reușind să depășească comune dominate de sectoare tradițional mai puțin productive.

3.2.3. Contribuția zonei metropolitane la economia județeană

Analiza datelor la nivel județean confirmă rolul central al ariei funcționale din jurul municipiului Oradea în economia Bihorului. În 2024, județul Bihor înregistra 88.246 de agenți economici activi, generând o cifră de afaceri cumulată de aproximativ 57 miliarde lei (€13 miliarde) și asigurând locuri de muncă pentru 119.076 angajați (Sursa: TopFirme, 2025, date estimate pentru 2024). În cadrul zonei metropolitane, municipiul Oradea funcționează ca polul dominant de creștere, concentrând, conform datelor TopFirme pentru 2024, 43.322 de agenți economici (49,09% din totalul județean).

Evaluarea contribuției zonei periurbane la economia județeană relevă o importanță ce depășește simpla proximitate față de polul de creștere Oradea. Deși municipiul domină în termeni absoluți, comunele din zona metropolitană Oradea reprezintă un pilon economic esențial și dinamic pentru județul Bihor.

Întreaga zonă metropolitană Oradea, municipiu cumulat cu cele 11 comune, concentrează 70,2% din totalul angajaților județului Bihor (83.609 din 119.076) și generează 75,4% din cifra de afaceri totală a județului (43 miliarde lei din 57 miliarde lei). Această concentrare este accentuată și de faptul că toate primele 10 companii din județ după cifra de afaceri își au sediul în zona metropolitană .

Denumire firmă	Cifra de afaceri (lei)	Număr angajați	Profit (lei)
PUREM ORADEA S.R.L.	2.533.026.670	573	32.128.875
CELESTICA (ROMANIA) SRL	1.967.550.058	1.407	13.472.526
PLEXUS SERVICES RO SRL	1.484.407.262	2.153	20.978.579
AGROIND CAUACEU SA	796.872.837	119	2.129.615
VOTROM SRL	768.854.044	42	20.949.439
TRANSMEC RO SRL ORADEA	538.088.132	408	18.533.360
TERMOFICARE ORADEA S.A.	433.820.662	533	- 51.778.792
CONNECTRONICS ROMANIA S.R.L.	433.379.422	1.318	9.692.514
DRUM ASFALT SRL	404.549.141	220	19.294.829
TRANSILVANIA GENERAL IMPORT-EXPORT S.R.L.	367.850.981	1.071	- 52.525.881

Prin diferență, zona periurbană propriu-zisă, (comunele din zona metropolitană) aduce o contribuție distinctă și semnificativă la economia județeană. Aceasta concentrează 9.792 de agenți economici activi (calculat ca diferență între totalul estimat la nivelul zonei metropolitană și totalul Oradea), reprezentând circa 11,1% din totalul firmelor la nivel județean. Deși numeric inferioară polului urban, această pondere plasează zona periurbană ca un centru economic secundar esențial pentru Bihor, depășind cu mult majoritatea celorlalte zone rurale ale județului.

Analizând distinct comunele din zona metropolitană, acestea generează o cifră de afaceri cumulată de peste 10 miliarde lei, reprezentând 17,5% din totalul județean. Mai mult, 4 din primele 10 companii ale județului (după cifra de afaceri) sunt localizate în aceste comune, demonstrând prezența unor jucători economici majori în afara polului urban principal. În ceea ce privește forța de muncă, comunele din zona periurbană Oradea angajează 16.293 de persoane (calculat ca diferență între totalul arealului și total Oradea), echivalentul a 13,7% din totalul angajaților la nivel județean.

Această contribuție cantitativă este susținută de profile economice distincte: investiții industriale și logistice majore predominant în Borș, unde este localizată și compania Celestica SA (locul 2 județean), companii agricole puternice Agroind Cauaceu SA - Biharia (locul 4 județean) Nutrientul Palota - Sântandrei, un sector turistic robust (Sânmartin) și o dezvoltare accelerată a construcțiilor și serviciilor asociate expansiunii rezidențiale (Sântandrei, Paleu). Aceste activități nu doar că generează valoare economică directă, dar contribuie și la absorbția semnificativă a forței de muncă extra-urbană din județ.

Deși Oradea generează cel mai mare volum absolut (33 miliarde lei cifră de afaceri, 67.316 angajați, 63% din profitul județean), o analiză a eficienței economice, prin prisma productivității muncii (cifră de afaceri per angajat), plasează municipiul doar pe locul 6 în cadrul ZMO. Acest fapt subliniază că anumite comune periurbane (precum Biharia, Borș, Paleu), deși cu volume totale mai mici, operează cu o eficiență superioară a utilizării forței de muncă. Acest lucru poate fi explicat prin prezența unor industrii cu grad înalt de capitalizare, automatizare sau sectoare cu valoare adăugată intrinsec mai mare (industrie prelucrătoare avansată, agricultură performantă, logistică specializată, IT), comparativ cu mixul economic mai divers, dar posibil și cu ponderi mai mari în servicii dependente de forță de muncă, din Oradea.

În concluzie, zona periurbană a Oradei este mult mai mult decât o simplă extensie rezidențială a municipiului. Ea reprezintă un motor economic complementar și, pe alocuri, mai eficient decât polul urban. Contribuie substanțial la cifra de afaceri și la ocuparea forței de muncă la nivel județean, găzduiește companii de top și demonstrează, prin indicatori precum productivitatea, existența unor structuri economice performante. Această dinamică confirmă rolul zonei metropolitane Oradea ca arie funcțională integrată, unde comunele nu doar beneficiază de proximitatea Oradei, dar și contribuie activ la diversificarea și competitivitatea economiei județului Bihor.

3.3. Caracteristicile forței de muncă și șomajul

Piața muncii din zona metropolitană Oradea este puternic structurată în jurul polului principal de creștere, municipiul Oradea, care funcționează ca principal centru de ocupare nu doar pentru acest areal ci și pentru întreg județul Bihor. Această relație centru-periferie generează o dinamică specifică a forței de muncă la nivel metropolitan, influențând atât structura ocupațională, cât și fluxurile de navetism.

Zona Metropolitană Oradea beneficiază de un context județean favorabil pe piața muncii. Tendințele economice din Bihor în perioada 2015-2024 au fost marcate de o scădere constantă a ratei șomajului, ajungând la un nivel extrem de redus, inferioară atât mediei regionale (2,3%), cât și celei naționale (3,3%), indicând o piață a muncii dinamică și o cerere ridicată de forță de muncă în județ, situație de care zona metropolitană profită din plin.

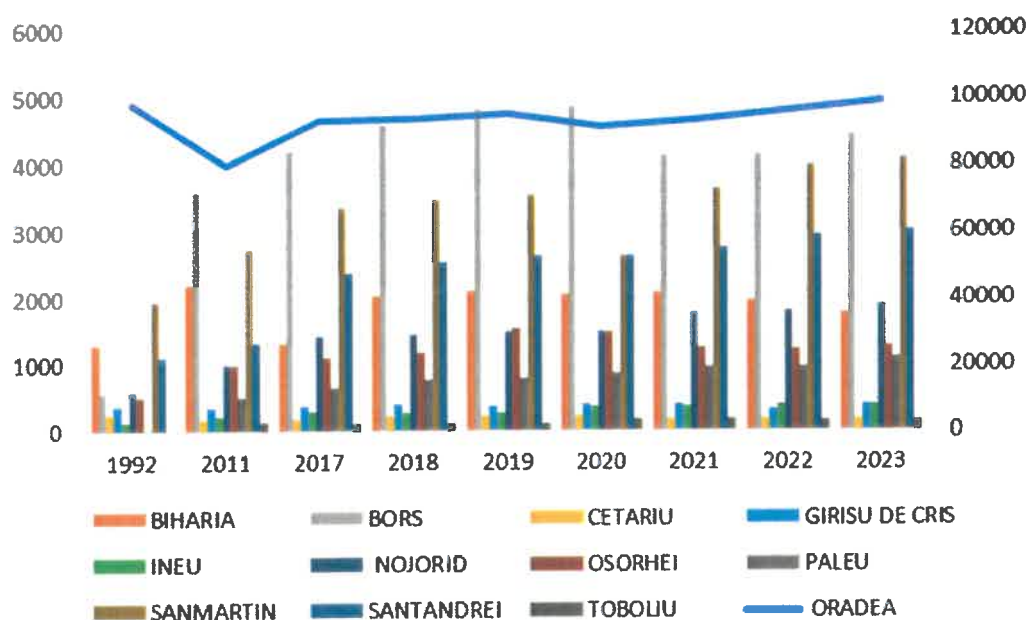


Figura nr 17 Evoluția forței de munca (Institutul național de statistica, 2025)

La nivelul anului 2020, populația ocupată civilă a județului Bihor număra 259.000 de persoane. Structura acesteia relevă o pondere dominantă a salariaților (67,2%), urmași de lucrătorii pe cont propriu (22,7%), lucrătorii familiali neremunerați (8,6%) și patroni (1,5%). Din totalul salariaților (158.000 în 2020), aproximativ 110.000 activau în sectorul privat și 48.000 în sectorul public. Tendința generală post-criză (2011-2019) a fost de creștere a numărului de salariați (+14%), urmată de o ușoară contracție în contextul pandemic (-4% în 2020), în timp

ce populația ocupată totală a rămas relativ stabilă. După cum se poate vedea în Figura nr 17 comunele din zona metropolitană reflectă aceste tendințe județene, având o concentrare mai mare a activității economice și, implicit, a salariaților, în special în sectorul privat.

Dinamica forței de muncă în zona metropolitană este caracterizată de un navetism intensiv. Dezvoltarea rezidențială accelerată din comunele periurbane (precum Sântandrei, Sânmartin, Paleu etc.) a dus la consolidarea acestora ca rezervoare importante de forță de muncă pentru Oradea. Un flux zilnic considerabil de navetiști caracterizează legătura dintre comunele ZMO și municipiu, generând beneficii (acces la o piață a muncii extinsă pentru rezidenți), dar și provocări (presiune pe infrastructura de transport).

Deși Oradea este polul dominant, comunele din arealul periurban nu sunt doar "dormitoare", ele dezvoltând propriile piețe locale ale muncii, susținute de un număr semnificativ de agenți economici, cu specificități sectoriale (industrie/logistică în Borș, turism în Sânmartin). Cazul Sântandrei este ilustrativ cu 1.628 de firme active și angajatori importanți precum Vernicolor (658 angajați), Madrugada Com SRL (333 angajați) și Nutrientul SA (128 angajați), comuna demonstrează existența unor oportunități de angajare locale semnificative. În ciuda contribuției comunelor la diversificarea economică a zonei metropolitane, amploarea și diversitatea oportunităților locale rămân, în general, inferioare celor din Oradea.

Forța de muncă din zona metropolitană, în special din comunele periurbane, este în continuă expansiune și întinerește, datorită soldului migratoriu pozitiv (atragera populației tinere, active, din Oradea sau alte zone). Acest lucru reprezintă un potențial semnificativ pentru dezvoltarea economică. Disponibilitatea efectivă a forței de muncă pentru angajatorii din comune este însă o provocare, aceștia concurând direct cu oferta mai vastă din Oradea. În ceea ce privește șomajul acesta are un nivel extrem de redus similar cu cel la nivel județean. De exemplu, cei 28 de șomeri înregistrați în Sântandrei în 2024 reprezentau doar 2,23% din totalul șomerilor din zona metropolitană, indicând un număr absolut foarte mic de șomeri la nivel metropolitan. Provocările reale se leagă mai mult de potrivirea competențelor cu cerințele pieței și de retenția talentelor în afara polului urban principal.

În concluzie piața muncii din Zona Metropolitană Oradea este dinamică și integrată, beneficiind de o rată a șomajului foarte scăzută la nivel regional. Este caracterizată de dominanța polului urban Oradea, care atrage un flux masiv de navetiști din comunele învecinate. Concomitent, zona periurbană dezvoltă centre economice locale active, generând oportunități de angajare proprii și contribuind la structura ocupațională a zonei metropolitane Creșterea demografică din

comune alimentează o forță de muncă în expansiune, reprezentând un atu important, dar și o provocare în ceea ce privește retenția și atragerea angajatorilor în zona periurbană.

3.4. Puterea de cumpărare în Zona Metropolitană Oradea

Analiza puterii de cumpărare în zona metropolitană Oradea reflectă modul în care dezvoltarea economică are impact asupra nivelului de trai a locuitorilor.

Puterea de cumpărare a locuitorilor reflectă venitul disponibil real și capacitatea de consum, fiind influențată direct de structura economică locală, tipurile de locuri de muncă disponibile și profilul socio-economic al rezidenților, fiind un indicator sintetic crucial pentru evaluarea bunăstării economice și a impactului dezvoltării la nivelul populației.

Datele disponibile pentru 2022 (ESRI, 2024) privind puterea de cumpărare medie pe locuitor în Zona Metropolitană Oradea relevă disparități semnificative, dar și o corelație clară cu dinamica economică și rezidențială observată anterior.

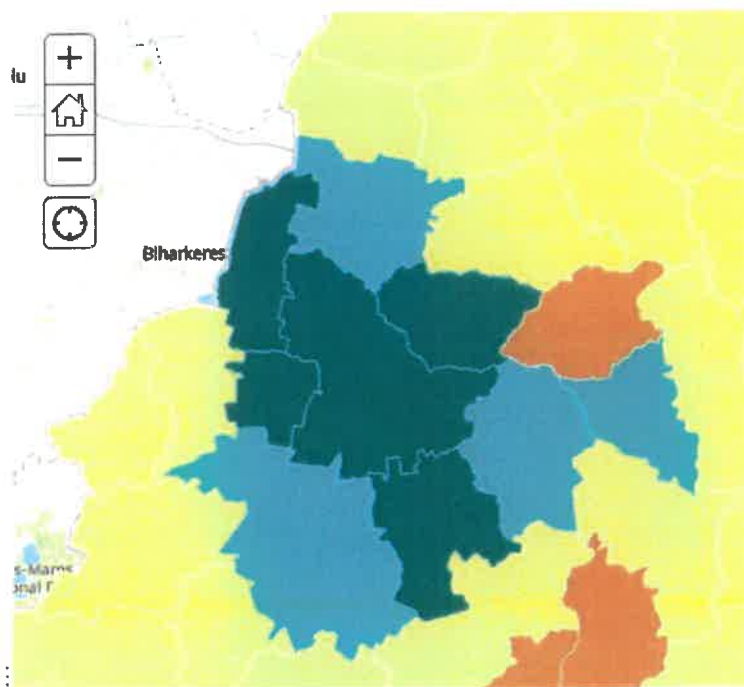


Figura nr 18 Puterea de cumpărare

După cum se poate vedea în Figura nr 18, cea mai ridicată putere de Cumpărare cu valori între 32.000 - 55.000 Lei/an, se înregistrează în municipiul Oradea și în comunele Borș, Paleu,

Sânmartin și Sântandrei. Plasarea acestor UAT-uri în eșalonul superior al puterii de cumpărare este explicabilă prin mai mulți factori complementari:

- prezența companiilor mari, care generează locuri de muncă mai bine plătite decât media rurală,
- atractivitate rezidențială ridicată pentru segmente ale populației cu venituri medii și superioare, care aleg să locuiască aici dar lucrează preponderent în Oradea
- dezvoltarea unor activități economice locale (servicii, comerț) care susțin un nivel de trai decent.

În eșalonul doi sunt comunele în dezvoltare cu putere de cumpărare medie: 27.000 - 32.000 lei/an Biharia, Nojorid și Oșorhei. În cazul acestor comune, dinamica rezidențială este de asemenea prezentă, dar profilul socio-economic al rezidenților este inferioară, prin urmare și structura economică locală generează venituri medii ușor inferioare celor din categoria anterioară. Pentru Biharia, deși înregistrează o productivitate a muncii excepțională datorită unui agent economic dominant (Agroind Cauaceu), acest lucru nu se traduce automat într-o putere de cumpărare medie ridicată pentru întreaga populație a comunei. Acest lucru se datorează faptului ca activitatea dominantă este foarte intensivă în capital, dar nu neapărat generatoare de salarii medii foarte mari la nivelul întregii forțe de muncă locale.

Populația din comunele Girișul de Criș, Toboliu și Cetariu are o putere de cumpărare între 22000 lei și 27000 lei în timp ce Ineu înregistrează cea mai scăzută putere de cumpărare de sub 22000 lei/an. Acestea se datorează faptului că în aceste comune predomină agricultura de subzistență sau semi-subzistență și activitățile economice non agricole cu valoare adăugată mică, iar legăturile funcționale și oportunitățile oferite de polul urban Oradea sunt mai puțin valorificate sau accesate de populația locală și datorită distanței mai mari și implicit a unei accesibilități mai reduse.

Distribuția puterii de cumpărare confirmă polarizarea dezvoltării în jurul Oradei și evidențiază cum proximitatea și conectivitatea cu polul urban, coroborate cu dezvoltarea economică locală specifică și atractivitatea rezidențială pentru diferite segmente socio-economice, modelează nivelul de trai al locuitorilor. Comunele care reușesc să combine atragerea rezidenților cu venituri peste medie și/sau dezvoltarea unor sectoare economice locale performante (Borș, Paleu, Sântandrei, Sânmartin) se apropie sau chiar depășesc media urbană în termeni de capacitate de consum. În contrast, comunele cu o bază economică fragilă și o integrare mai slabă în dinamica metropolitană (Ineu) rămân în urmă, accentuând disparitățile intra-metropolitane.

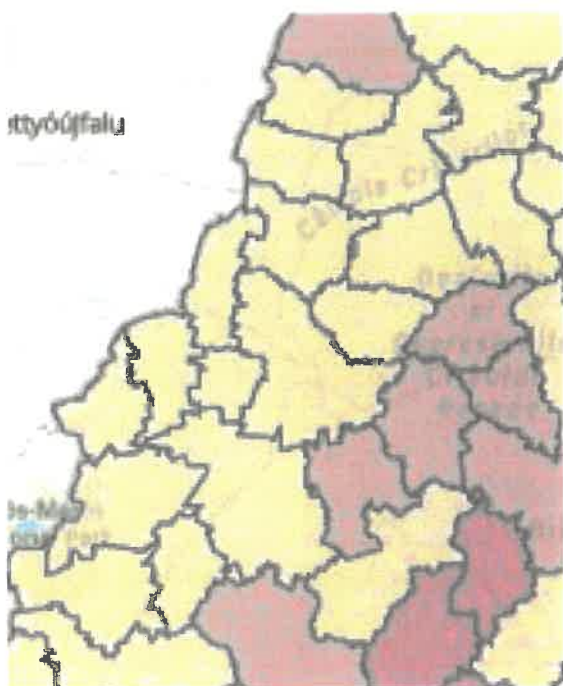


Figura nr 19 Zone rurale marginalizate

Deși zona metropolitană Oradea reprezintă un pol de creștere regional, analiza noastră relevă decalaje economice semnificative între și comunele componente. Există discrepanțe notabile în ceea ce privește numărul de firme active, cifra de afaceri generată și productivitatea muncii, care se traduc în diferențe considerabile ale puterii de cumpărare. Acest contrast este evident, comparând performanța economică robustă a comunelor Borș, Paleu și Sântandrei cu situația din comuna Ineu, unde indicatorii analizați sunt semnificativ mai scăzuți. În plus, analiza zonelor rurale marginalizate (conform Figurii nr. 19) indică prezența acestora exclusiv în comunele Ineu,

Oșorhei și Sânmartin.

În concluzie, dezvoltarea teritorială neuniformă din Zona Metropolitană Oradea prezintă un risc semnificativ de a adânci marginalizarea anumitor comunități, necesitând o intervenție strategică coordonată. Analiza de față subliniază că, pentru a combate aceste disparități și a asigura bunăstarea generală, politicile de dezvoltare locală și metropolitană trebuie să prioritizeze nu doar atragerea de firme, ci mai ales crearea de locuri de muncă de calitate, bine plătite și îmbunătățirea condițiilor de viață în toate localitățile componente.

3.5. Accesibilitatea

Accesibilitatea reprezintă un element definitoriu și un vector cheie pentru funcționarea și dezvoltarea economică a Zonei Metropolitane Oradea. ZMO beneficiază de o infrastructură de transport multi-modală bine dezvoltată, caracterizată printr-o rețea rutieră și feroviară densă, dispusă preponderent radial în jurul polului urban principal, municipiul Oradea. Această configurație facilitează fluxuri semnificative de persoane și mărfuri, atât la nivel local, între Oradea și comunele periurbane, cât și în regim de tranzit.

Poziționarea geostrategică a județului Bihor la granița de vest a României conferă zonei metropolitane un avantaj considerabil în privința conectivității. În prezent, zona este deservită

de coridoare rutiere importante, parte a rețelei globale TEN-T, precum DN1 (spre Cluj-Napoca și centrul țării) și DN79 (spre Arad și sudul țării). Proximitatea Aeroportului Internațional Oradea (aprox. 7 km de Sântandrei, de exemplu) completează infrastructura, oferind acces aerian facil.

Pe de altă parte accesibilitatea zonei este într-un proces continuu de îmbunătățire prin implementarea unor proiecte de infrastructură rutieră de anvergură, menite să reconfigureze fluxurile și să sporească eficiența transportului:

- **Autostrada A3 (Secțiunea Suplacu de Barcău – Borș II):** Finalizarea acesteia va prelua o parte semnificativă a traficului de tranzit internațional de pe DN1 și Varianta de Ocolire Oradea, fluidizând circulația și îmbunătățind conexiunea directă cu rețeaua europeană de autostrăzi (via Ungaria).
- **Drumul Expres (DEx) Arad – Oradea:** Va oferi o alternativă rapidă și sigură la DN79, desconggestionând acest traseu și contribuind la o mai bună legătură între cei doi poli urbani regionali. De asemenea, va prelua o parte din traficul de pe centura Oradiei.
- **Drumul de Legătură DEx Arad-Oradea – A3:** Cu profil de drum expres, acest segment este crucial pentru optimizarea fluxurilor în partea de vest a municipiului Oradea și asigurarea unei conexiuni rapide între cele două noi artere rutiere majore. Trecerea sa pe teritoriul unor comune precum Sântandrei va spori accesibilitatea directă a acestora la rețeaua de mare viteză.

Pe de altă parte rețeaua densă de drumuri județene și locale a fost completată recente de centurile ocolitoare ale comunelor Sântandrei, Sânmartin, Oșorhei, Biharia și Nojorid, asigurând astfel o bună permeabilitate în interiorul zonei metropolitane Oradea, facilitând traficul auto.

În contrast, sistemul de transport public în comun prezintă deficiențe semnificative, în ciuda faptului că este deservit de mai mulți operatori:

- **Oradea Transport Local (OTL) SA:** deservește comunele Borș, Cetariu, Paleu și Sânmartin.
- **Tesan Prest SRL:** asigură legături către Girișul de Criș, Nojorid, Sântandrei și Toboliu.
- **Centro Trans:** deservește comuna Biharia.
- **Scorte Trans:** oferă rute către Biharia și Sânmartin.
- **Autoros ABC SRL:** asigură transportul către Oșorhei și Ineu.

Deși comunele situate pe drumurile naționale (ex: Oșorhei, Biharia) beneficiază suplimentar de curse interjudețene operate de alte companii, fragmentarea serviciului între mulți operatori

și, mai ales, frecvența redusă a curselor și amplasarea stațiilor preponderent pe arterele principale, fac ca transportul public metropolitan să fie în general **deficitar și inconvenabil** pentru o mare parte a locuitorilor, limitând accesibilitatea reală în lipsa unui autoturism personal.

Proiectele de infrastructură zonală implementate de Zona Metropolitană Oradea și Consiliul Județean Bihor vor oferi accesibilitate suplimentară între Oradea și comunele învecinate dar și o descongestionare a traficului:

- Centura ocolitoare a zonei metropolitane Oradea, inelul exterior va transfera traficul de tranzit și mai ales traficul greu în afară descongestionând traficul din interiorul zonei periurbane
- Proiectele de transport public sustenabil precum potențiala transformare a liniilor feroviare Oradea-Toboliu , Oradea Nojorid și Oradea Sântandrei în sistem tram-train, va îmbunătăți și mai mult mobilitatea sustenabilă în zona periurbană și va facilita navetismul între comune și polul urban susțin extinderea ariei rezidențiale atractive mult dincolo de limitele administrative ale Oradei.

În concluzie, Zona Metropolitană Oradea dispune de un nivel ridicat de accesibilitate, susținut de o infrastructură existentă densă și, mai ales, de perspective excelente de îmbunătățire prin proiectele majore aflate în diverse stadii de implementare. Această conectivitate sporită reprezintă un avantaj competitiv major, stimulând dezvoltarea economică, atrăgând investiții, facilitând mobilitatea forței de muncă și consolidând rolul zonei metropolitane ca nod important la nivel național și transfrontalier.

4. Disfuncțiuni și oportunități

4.1. Disfuncționalități

În capitolele anterioare am analizat în detaliu situația existentă a arealului periurban al municipiului Oradea pornind de la contextul național și județean iar mai apoi în a analiza la nivelul zonei metropolitane Oradea. Analiza detaliată prezentată în capitolele anterioare, a scos la iveală o serie de disfuncționalități critice. Acestea afectează atât funcționarea ansamblului metropolitan, cât și traiectoria specifică de dezvoltare a comunei Sântandrei, după cum urmează:

A. Disfuncționalități la nivelul zonei metropolitane Oradea :

1. Comunele metropolitane în special Sântandrei, Sânmartin și Paleu se confruntă cu o expansiune rezidențială rapidă care dacă nu este gestionată printr-o planificare urbană integrată și strategică la nivel metropolitan, riscă să ducă la o utilizare inefficientă a terenului, pierderea spațiilor verzi și creșterea costurilor pentru extinderea infrastructurii.
2. Dezvoltarea rezidențială accelerată și economică a cauzat un navetism intens în interiorului arealului metropolitan, punând o presiune considerabilă pe infrastructura de transport existentă, ducând la congestii severe pe principalele artere rutiere radiale, în special la orele de vârf.
3. Ritmul alert al dezvoltării imobiliare a depășit frecvent capacitatea rețelelor de utilități publice (apă, canalizare, energie), creând deficite în furnizarea serviciilor esențiale în noile zone rezidențiale.
4. Deși zona metropolitană Oradea funcționează ca un pol de creștere regional, se constată disparități economice semnificative între comunele componente (în termeni de activitate economică, productivitate, putere de cumpărare). Această polarizare riscă să accentueze marginalizarea comunităților mai puțin dinamice
5. Majoritatea localităților periurbane manifestă o puternică dependență funcțională față de Oradea, unele funcționează preponderent ca "dormitoare" altele ca centre economice secundare puternic dependente de piața și serviciile din Oradea, ceea ce limitează dezvoltarea economică endogenă și diversificarea funcțională a acestora.

6. Transportul public este deficitar și inconvenabil datorită frecvenței reduse a curselor și a amplasării stațiilor preponderent pe arterele principale, limitând accesibilitatea reală în lipsa unui autoturism personal.
7. Deși există o structură metropolitană, există și o competiție pentru atragerea investițiilor sau a rezidenților, în detrimentul unei abordări colaborative care ar putea optimiza resursele la nivel zonei metropolitane.

B. Disfuncționalități Specifice - Comuna Sântandrei

1. Creșterea demografică și rezidențială extrem de rapidă suprasolicită infrastructura de utilități existentă și serviciile publice esențiale (educaționale, sanitare), acestea neținând pasul cu cererea crescândă.
2. Sântandrei riscă să își consolideze profilul funcțional unilateral de zonă rezidențială dependentă de Oradea, dacă dezvoltarea economică locală (în special în sectoare cu valoare adăugată mare) nu reușește să echilibreze expansiunea rezidențială masivă.
3. Deși există angajatori importanți ca de exemplu grupul de firme Madrugada și a grupul de firme Nutrientul, precum și a unui număr de firme ridicat, economia locală pare concentrată pe sectoare legate direct de boom-ul imobiliar și consumul rezidențial (construcții, comerț, servicii de proximitate), ridicând întrebări privind reziliența și sustenabilitatea pe termen lung.
4. Chiar și cu investiții recente în infrastructura rutieră (ex: centura, legătura cu str. Cazaban), volumele mari de trafic generate de navetism continuă să creeze blocaje frecvente la intrările/ieșirile din comună în orele de vârf.
5. Proximitatea și atractivitatea pieței muncii din Oradea generează dificultăți pentru angajatorii din Sântandrei în atragerea și retenția personalului calificat.

Încheind analiza disfuncționalităților, este clar că Zona Metropolitană Oradea și în particular, comuna Sântandrei, se află într-un punct critic. Problemele legate de gestionarea creșterii accelerate – de la infrastructura depășită și serviciile sub presiune, la navetismul cronic, inegalitățile economice și dependența funcțională – indică faptul că modelul de dezvoltare actual, bazat pe expansiune extensivă și coordonare limitată, își atinge limitele. Comuna Sântandrei exemplifică aceste provocări la scară intensificată. Identificarea precisă a acestor puncte nevralgice nu este doar un exercițiu analitic, ci reprezintă fundamentul esențial pe care trebuie construite viitoarele strategii de dezvoltare durabilă și echitabilă pentru întreaga zonă metropolitană.

4.2. Oportunități

Zona Metropolitană Oradea deține un potențial economic semnificativ, ancorat în dinamismul polului urban principal și al comunelor periurbane active, amplificat de poziția sa strategică la granița de vest a țării. Potențialul de dezvoltare a zonei va fi amplificată de finalizarea proiectelor majore de infrastructură rutieră care vor accelera atragerea investițiilor în logistică, industrie și servicii, consolidându-i rolul de hub regional competitiv și atractiv pentru capitalul uman.

A. Principalele oportunități de dezvoltare a Zonei Metropolitane Oradea constau în

1. Proiectele de infrastructura de transport majoră A3, DEx Arad-Oradea și drumurile de legătură la acestea reprezintă o oportunitate strategică majoră, care va spori exponențial accesibilitatea zonei, atrăgând investiții în logistică, industrie și servicii, și consolidând rolul de hub regional și transfrontalier.
2. Zona metropolitană deține deja nuclee de specializare (industrie/logistică în Borș, turism în Sânmartin) și un dinamism antreprenorial general ridicat. Oportunitatea constă în sprijinirea strategică a acestor poli existenți și în stimularea diversificării economice prin atragerea ținută de investiții în sectoare cu valoare adăugată mare (ex: IT&C, servicii de afaceri, producție avansată).
3. Creșterea demografică și structura relativ tânără a populației din zona periurbană (în special Sântandrei, Sânmartin, Paleu) reprezintă un avantaj demografic important. Acest potențial poate fi maximizat prin investiții în educație și formare profesională aliniate cerințelor pieței muncii și prin crearea de oportunități de angajare locale atractive, reducând astfel navetismul și păstrând talentele în zonă.
4. Există un potențial semnificativ, exploatat încă insuficient, în consolidarea mecanismelor de cooperare și planificare la nivel metropolitan. Proiecte integrate precum un sistem de transport public metropolitan eficient, strategii economice comune și o planificare teritorială coordonată sunt esențiale pentru gestionarea sustenabilă a creșterii, reducerea disparităților teritoriale și creșterea competitivității zonei metropolitane Oradea ca ansamblu funcțional.
5. Comunele periurbane pot oferi un model rezidențial atractiv, echilibrând accesibilitatea față de Oradea cu un mediu de viață mai calm și mai apropiat de natură. Dezvoltarea coerentă a serviciilor locale (educație, sănătate, agrement, cultură), protejarea peisajului

și a spațiilor verzi pot transforma zona metropolitană într-o regiune cu o calitate a vieții ridicată, devenind un magnet pentru rezidenți calificați și pentru afaceri care valorizează bunăstarea angajaților.

B. Oportunități specifice de dezvoltare ale comunei Sântandrei :

1. Beneficiind de proximitatea imediată de Oradea și, mai ales, viitoarea conectivitate directă la rețeaua de transport rapid (via DEx Arad-Oradea și legătura cu A3), Sântandrei are oportunitatea majoră de a atrage atât rezidenți, cât și potențiale investiții în logistică de proximitate, servicii conexe transportului și companii care caută acces facil la infrastructura majoră și la piața urbană.
2. Populația numeroasă, în creștere, relativ tânără și cu putere de cumpărare bună creează o piață locală solidă pentru o gamă largă de servicii și produse, de la cele de bază la cele specializate.
3. Sântandrei are oportunitatea de a-și diversifica baza economică prin planificare urbanistică strategică pentru dezvoltarea unor infrastructuri de sprijinire a afacerilor pentru unități de producție nepoluantă și centre de servicii, capitalizând pe accesibilitatea sa și disponibilitatea unui capital uman tânăr și educat.
4. Investițiile direcționate în infrastructura edilitară, rutieră (soluții pentru fluidizarea traficului local), spații verzi, facilități educaționale, sociale și recreative sunt esențiale. Acestea pot transforma Sântandrei dintr-o simplă zonă rezidențială într-o comunitate completă și extrem de atractivă, atât pentru locuitori, cât și pentru afaceri.
5. Implicarea proactivă în proiectele și strategiile zonei metropolitane (ex: transport public integrat, managementul deșeurilor, promovare turistică comună) poate aduce beneficii directe comunei, cum ar fi soluții eficiente la probleme locale (ex: mobilitate), acces la finanțări nerambursabile și o mai bună integrare funcțională în ansamblul metropolitan.

Astfel Zona Metropolitană Oradea precum și comuna Sântandrei se află într-un moment strategic, definit de oportunități majore de dezvoltare, stimulate în special de investițiile în infrastructura de transport. Totuși, valorificarea acestui potențial este condiționată de capacitatea de a gestiona provocările creșterii rapide demografice. Adoptarea unei viziuni strategice clare, implementarea unei planificări integrate și, mai ales, consolidarea cooperării la nivel metropolitan devin, astfel, imperative pentru a asigura o traiectorie de dezvoltare economică durabilă, echilibrată și benefică pentru toți locuitorii arealului periurban.

4.3. Priorități de dezvoltare

A. Priorități de Dezvoltare la Nivelul Zonei Metropolitane Oradea (ZMO):

- 1) **Finalizarea și capitalizarea marilor proiecte de infrastructură rutieră (A3, DEx Arad-Oradea)** este prioritatea strategică absolută. Finalizarea fizică a coridoarelor rutiere trebuie completată de planificarea modalității de valorificare economică a acestor coridoare în zonele adiacente atât în interiorul zonei metropolitane cât și în afara acesteia
- 2) **Consolidarea planificării și guvernancei metropolitane integrate** în implementarea unei strategii de dezvoltare teritorială și economică comună care să coordoneze dezvoltarea urbanistică (evitarea urban sprawl-ului), localizarea zonelor economice, extinderea rețelelor de utilități și protejarea mediului.
- 3) **Implementarea unui sistem de transport public metropolitan eficient și integrat** prin dezvoltarea unor soluții de transport public rapide și comode între Oradea și comunele periurbane (inclusiv proiectul tram-train), optimizarea rutelor, crearea de parcuri Park & Ride la limita municipiului Oradea și dezvoltarea transportului public de la aceste parcuri pe direcție radială, pentru a reduce congestia cauzată de navetism.
- 4) **Sprijinirea diversificării economice în comunele periurbane** prin crearea unor condiții favorabile (infrastructură dedicată, facilități fiscale locale, promovare țintită) pentru dezvoltarea unor poli economici secundari în comune, nu doar dependenți de Oradea, cum ar fi infrastructuri de sprijin a afacerilor, hub-uri de servicii B2B, valorificând noile conexiuni rutiere.
- 5) **Gestionarea sustenabilă a creșterii și îmbunătățirea calității vieții** prin planificarea strategică a dezvoltării rezidențiale în corelare cu infrastructura de suport (utilități, servicii sociale – educație, sănătate), protejarea și extinderea spațiilor verzi la nivel metropolitan, dezvoltarea infrastructurii de agrement accesibile tuturor locuitorilor zona periurbană .

B. Priorități de Dezvoltare la Nivelul Comunei Sântandrei:

- 1) **Modernizarea și extinderea urgentă a infrastructurii locale** o prioritate absolută pentru a face față creșterii demografice:
 - a) **Infrastructura Rutieră și de Mobilitate:**
 - i) Implementarea unor soluții de management al traficului pe arterele principale (DJ797, Cazaban) pentru fluidizare
 - ii) Crearea/modernizarea unor rute alternative interne cum ar fi:

- (1) realizarea unei centuri în sudul comunei,
 - (2) realizarea unui acces suplimentar la autostrada A3 în partea de nord a comunei,
 - (3) optimizarea accesului la Parcurile industriale I și III Oradea precum și la Parcul Industrial Borș prin realizarea unui acces direct în comuna Borș și realizarea unui posibil nou pod suplimentar peste Crișul Repede
- b) **Rețele edilitare:** Extinderea și modernizarea rețelelor de apă, canalizare, gaz, electricitate pentru a acoperi noile zone rezidențiale și a susține potențiale dezvoltări economice.
- c) **Infrastructura educațională și socială:** Adaptarea și extinderea capacității școlilor și grădinițelor existente, și planificarea/construirea de unități noi pentru a satisface cererea în creștere rapidă.
- 2) **Planificare urbană strategică și controlul dezvoltării prin** adoptarea unui Plan Urbanistic General (PUG) actualizat și implementarea riguroasă a acestuia, care să definească clar zonele funcționale (rezidențial, economic, verde, servicii), să stabilească densități și regimuri de înălțime coerente, să prevină dezvoltarea haotică și să protejeze resursele de teren și peisajul ,care să fie corelat cu viziunea metropolitană.
- 3) **Stimularea diversificării economice locale prin:**
- a) Trecerea de la o economie dependentă preponderent de sectorul rezidențial la una mai diversificată și rezilientă.
 - b) Identificarea, planificarea și amenajarea unor zone dedicate activităților economice preferabil în proximitatea nodurilor de transport majore.
 - c) Atragerea activă de investiții în sectoare cu potențial (ex: logistică de proximitate, servicii B2B, IT, producție cu valoare adăugată) și sprijinirea antreprenoriatului local (ex: prin crearea unui centru de afaceri/incubator).
- 4) **Îmbunătățirea mobilității durabile și a conectivității**
- a) colaborarea cu companiile de transport public și zona metropolitană pentru a optimiza transportul public prin creșterea frecvenței și extinderea rutelor de transport public pentru a acoperii noile zone rezidențiale (cu stații accesibile conform regulii "mers pe jos 5 minute")
 - b) dezvoltarea unei rețele interne și de legătură cu Oradea de piste pentru biciclete,
 - c) Continuarea optimizării conexiunilor rutiere cu Oradea și integrarea eficientă în rețeaua de drumuri expres/autostrăzi

Succesul implementării acestor priorități locale depinde în mod critic de alinierea lor cu strategiile și investițiile de la nivel metropolitan, județean și regional. O abordare coordonată, colaborativă și multi-nivel este esențială pentru a maximiza impactul investițiilor, a evita conflictele de dezvoltare și a asigura o traiectorie sustenabilă și coerentă pentru Sântandrei în cadrul Zonei Metropolitane Oradea.

5. Concluzii și recomandări

Analiza relațiilor periurbane confirmă dinamismul extraordinar al comunei Sântandrei, un motor demografic și rezidențial cheie în Zona Metropolitană Oradea și în zona funcțională urbană. Totuși, această creștere explozivă, neînsoțită de investiții proporționale în infrastructură și servicii, generează disfuncționalități severe: presiune acută pe rețelele edilitare și rutiere, servicii publice depășite, risc de consolidare a unui profil monofuncțional de "comună-dormitor" și accentuare a congestiei. La nivel metropolitan, dezvoltarea este inegală, cu disparități economice semnificative între localități, iar cooperarea între acestea rămâne sub nivelul optim pentru gestionarea provocărilor comune și valorificarea oportunităților strategice, cum ar fi noile coridoare de transport.

Succesul pe termen lung al comunei Sântandrei precum și al întregii zone periurbane depinde critic de alinierea strategică și acțiunea coordonată la nivel local, metropolitan și regional. Gestionarea proactivă a provocărilor și valorificarea oportunităților necesită o viziune comună și mecanisme de guvernanță metropolitană consolidate și eficiente.

În acest sens recomandările studiului pentru comuna Sântandrei sunt:

1. **Urgentarea dezvoltării infrastructurii critice** prin alocarea prioritară a resurselor pentru modernizarea și extinderea masivă a rețelelor de apă, canalizare, energie și crucial, a infrastructurii educaționale (școli, grădinițe). Implementarea unor soluții concrete de management al traficului (rute alternative, posibil centură sudică, optimizarea acceselor DJ797/Cazaban).
2. **Planificare urbană riguroasă și controlată** prin adoptarea rapidă și aplicarea strictă a unui PUG actualizat, care să definească zone funcționale clare, să controleze densitățile,

să protejeze spațiile verzi și terenul agricol valoros, și să prevină expansiunea urbană haotică. Condiționarea dezvoltărilor rezidențiale noi de asigurarea prealabilă a infrastructurii necesare.

3. **Stimularea diversificării economice :** Crearea unui mediu atractiv pentru investiții în alte sectoare decât cel imobiliar/construcții prin sprijinirea activă a antreprenoriatului local și amenajarea unor zone dedicate activităților economice valorificând noile conexiuni rutiere.
4. **Îmbunătățirea mobilității locale și metropolitane** prin extinderea și eficientizarea rutelor de transport public în comun (frecvență, acoperire teritorială) și dezvoltarea unei rețelei existente de piste pentru biciclete.

Lucrări citate

Comisia Nationala de Strategie si Prognoza, 2025. *Comisia Nationala de Strategie si Prognoza*. [Interactiv] Available at: <https://cnp.ro/prognoze-in-profil-teritorial/> [Accesat martie 2025].

ESRI, 2024. *Esri Demographics Europe*, s.l.: ESRI.

Esri, fără an <https://livingatlas.arcgis.com/>. [Interactiv] Available at: <https://livingatlas.arcgis.com/> [Accesat 2021].

Guvernul României, 2019. *Codul administrativ*, s.l.: Monitorul Oficial, Partea I nr. 555 din 05 iulie 2019..

Institutul National de Statistica, 2021. *Recensamantul populatiei și locuințelor 2021*. [Interactiv] Available at: <https://www.recensamantromania.ro/> [Accesat ianuarie-martie 2025].

Institutul național de statistica, 2025. *Baza de date statistice TempoOnline*. [Interactiv] Available at: <http://statistici.INSSE.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table> [Accesat ianuarie- martie 2025].

Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, 2016. *Strategia de dezvoltare teritorială a României*, s.l.: Guvernul României.

Satterthwaite, D., McGranahan, G. & Tacoli, C., 2010. Urbanization and its implications for food and farming. *Philosophical transactions of the royal society B: biological sciences*, 365(1554).

TopFirme, 2025. *Top Firme*. [Interactiv] available at: <https://www.topfirme.com/> [Accesat martie 2025].

UN HABITAT, 2007. *Inclusive and sustainable Urban Planning: A Guide for Municipalities*. Pristina, Kosovo: UNON Publishing Service Section.

URBAN TEAM SRL , 2021. *ACTUALIZARE PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN BIHOR Etapa a III-a – Elaborare Strategie și Plan de Acțiune*, Oradea: Consiliul Județean Bihor .

World Bank Group, 2021. *Demographic trends and urbanization*, , Washington: World Bank Group.

World Bank, 2020. *Demographic Trends and Cities:Framing the Report*. Washington : s.n.

Zhou, Y. & Ma , L. J. C., 2000. Economic Restructuring and Suburbanization in China. *Urban Geography*, 21(3).

Zona Metropolitană Oradea, 2021. *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană pentru Municipiul Oradea și Zona Metropolitană Oradea pentru perioada 2021-2027*. [Interactiv]
Available at: <https://zmo.ro/download/SIDU.pdf> [Accesat 2025].