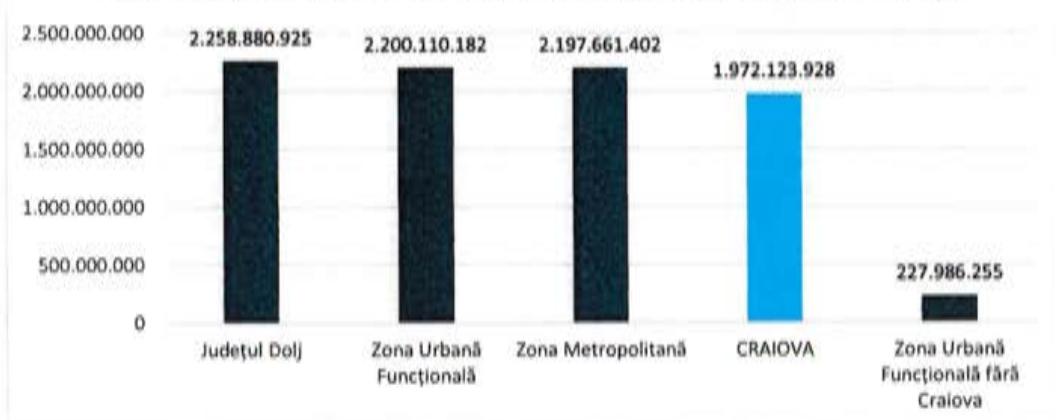


O majoritate evidentă a aportului de capital străin subscris în județul Dolj se regăsește în municipiul Craiova, cu mai mult de 87% din totalul județean. Sume importante de capital străin au fost atrase și în Zona Urbană Funcțională, care prezintă un potențial de creștere odată cu dezvoltarea infrastructurii rutiere care va conecta Craiova la alți poli de creștere naționali.

Figura 103. Valoarea capitalului social subscris străin în zona polului de creștere Craiova



Sursa: *Oficiul Național al Registrului Comerțului*

Opinia locuitorilor din Municipiul Craiova cu privire la investiții

Conform Barometrului Urban 2020, respondenții au avut ocazia de a răspunde la un set de întrebări cu privire la investițiile din orașul lor. Printre aceste întrebări regăsim informații despre satisfacția cetățenilor legată de investițiile realizate de primărie și despre prezența și atragerea investițiilor private.

54% din respondenți s-au declarat mulțumiți de atragerea investițiilor private în orașele în care locuiesc. Satisfacția față de atragerea investițiilor private corelează semnificativ cu aprecierea investițiilor realizate de către Primărie. Peste 70% grad de mulțumire s-a înregistrat în Iași (71%), Timișoara (71%), Constanța (76%), Cluj-Napoca (76%) și Oradea (82%); Sub 40% nivel de mulțumire s-a înregistrat în Piatra Neamț (37%), Caransebeș (37%), Alexandria (32%) și Buhuși (21%).

Respondenții din Municipiul Craiova au înregistrat un grad de mulțumire privind prezența și atragerea investițiilor private de doar 44%, unul dintre cele mai mici la nivel național.

Concluziile răspunsurilor referitoare la satisfacția respondenților privind investițiile private:

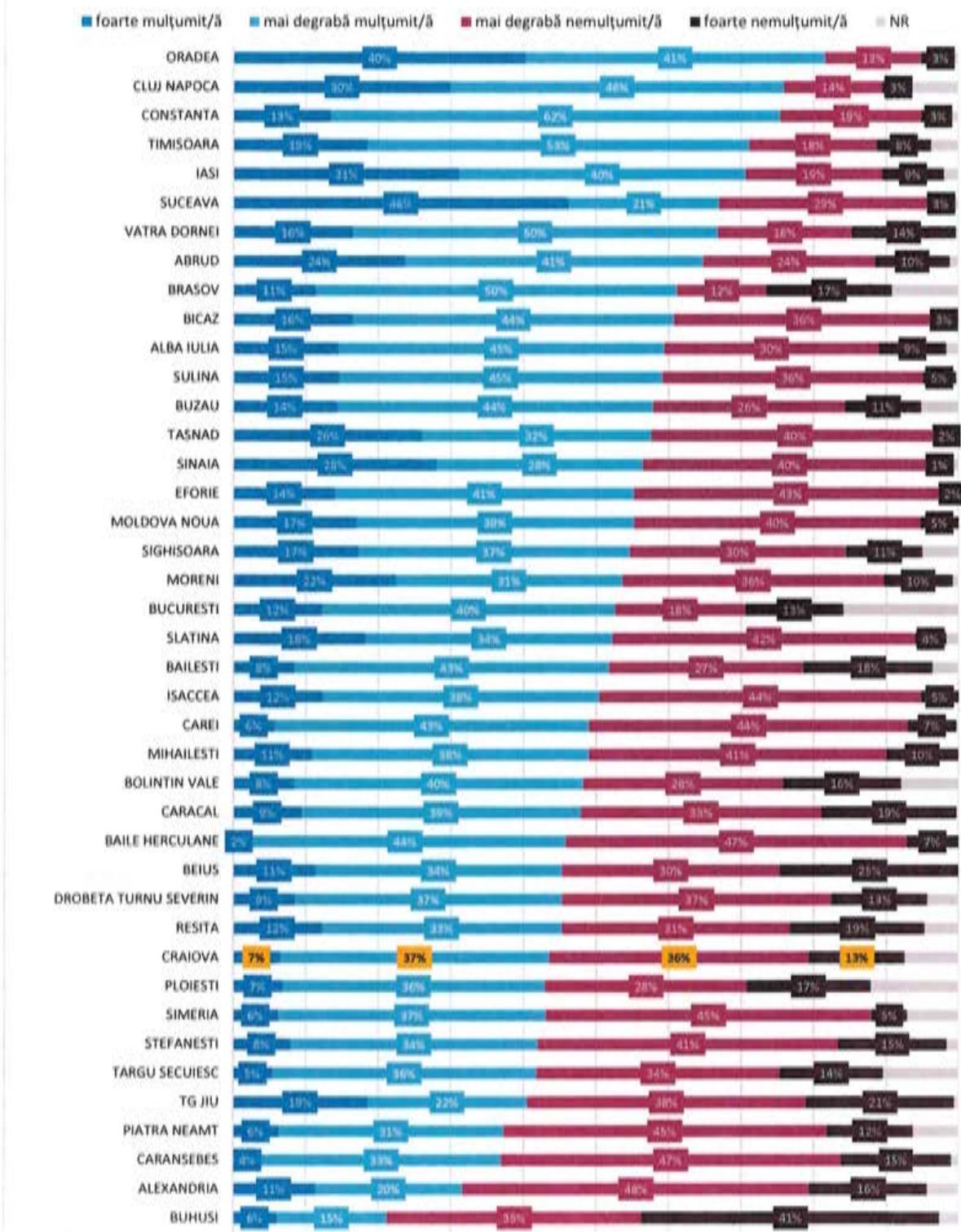
- 54% din respondenți s-au declarat mulțumiți de atragerea investițiilor private în orașele în care locuiesc;
- Locuitorii din orașele medii (20-50.000 locuitori) sunt semnificativ mai puțin mulțumiți decât restul populației (medie 43%-total mulțumire);
- La nivel regional se înregistrează disparități semnificative între regiunile Nord-Vest (68%) și Sud-Vest Oltenia (46%) respectiv, Sud-Muntenia (43%);
- Tinerii (18-24 ani) și persoanele cu venituri peste medie tind să fie mai mulțumite decât restul populației;
- Peste 70% grad de mulțumire s-a înregistrat în Iași (71%), Timișoara (71%), Constanța (76%), Cluj-Napoca (76%) și Oradea (82%); Sub 40% nivel de mulțumire s-a înregistrat în Piatra Neamț (37%), Caransebeș (37%), Alexandria (32%) și Buhuși (21%).

Aproape jumătate dintre respondenții din Municipiul Craiova sunt mai degrabă nemulțumiți de investițiile realizate de către primărie (34%) sau foarte nemulțumiți (14%). O pondere relativ redusă de respondenți s-a declarat foarte mulțumită (11%), iar 38% s-a declarat mulțumită.

Rezultatele acestui sondaj duc către următoarele concluzii:

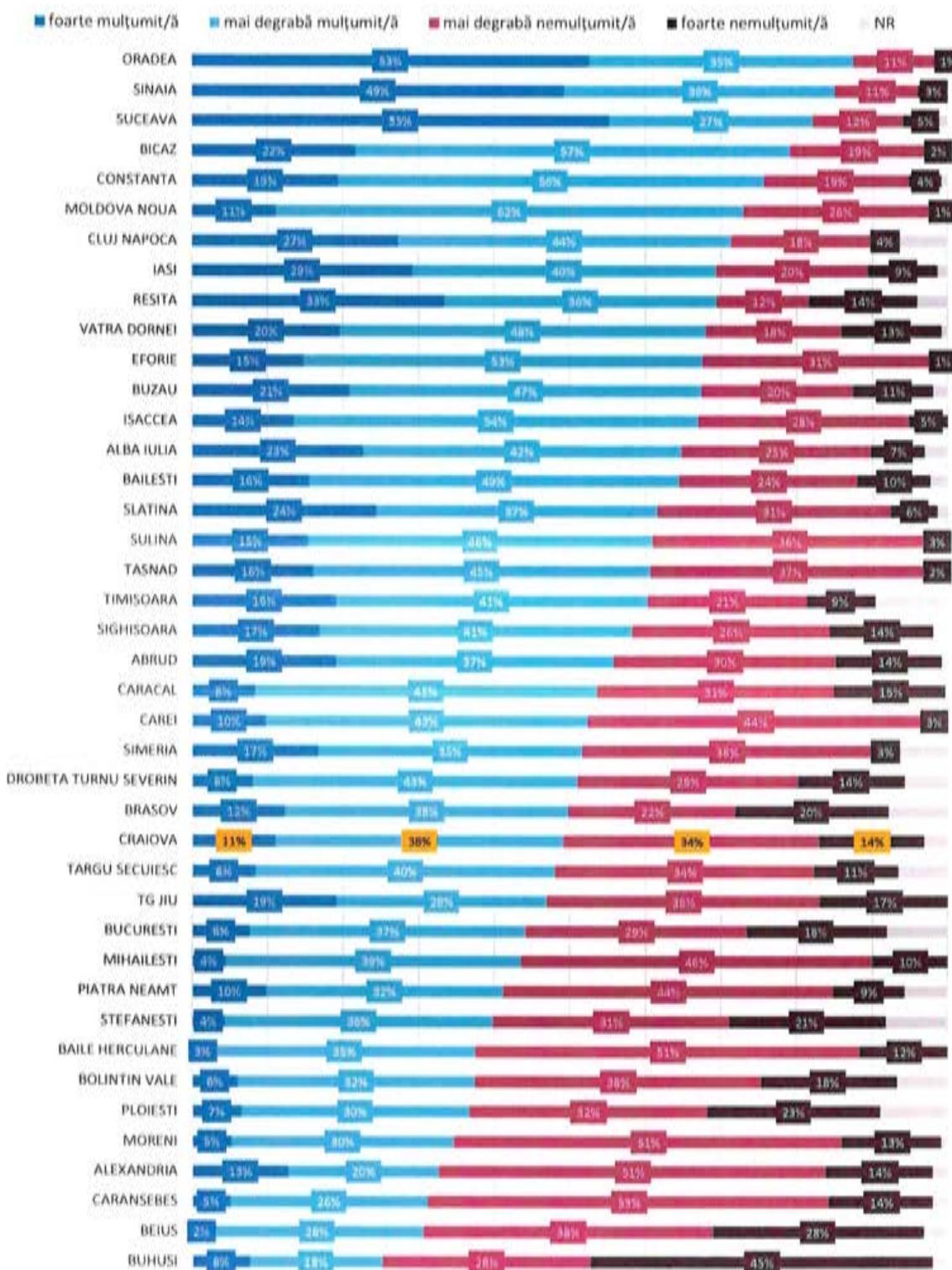
- 55% din populația urbană este mulțumită de proiectele de investiții realizate de către administrația locală;
- Mulțumirea cetățenilor este mai ridicată în orașele cu peste 50.000 de locuitori (63%), cu excepția Bucureștiului și mai scăzută în orașele între 10-50.000 de locuitori (46%);
- Cota de mulțumire este mai ridicată în regiunile Nord-Vest (68%) și Sud-Est (70%) și mai scăzută în Muntenia (41%) și București-Ialoveni (44%);
- Trei orașe înregistrează un nivel de mulțumire de peste 80%: Suceava (82%), Sinaia (85%) și Oradea (88%). Nouă orașe înregistrează un nivel de mulțumire sub 40%, Ploiești (37%) și Alexandria (33%) fiind în acest segment;
- Persoanele cu vârste între 18-24 ani tind să fie mai mulțumite decât restul populației (60%). De asemenea, un nivel mai ridicat de satisfacție a fost înregistrat în rândul angajaților din sistemul public (60%) și al persoanelor cu venituri individuale de peste 3000 lei/lună (66%).

Figura 104. În ce măsură sunteți mulțumit/ă prezenței, atragerea investițiilor private?



Sursa: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

Figura 105. În ce măsură sunteți mulțumit de proiectele de investiții realizate de către primărie? Sursa:

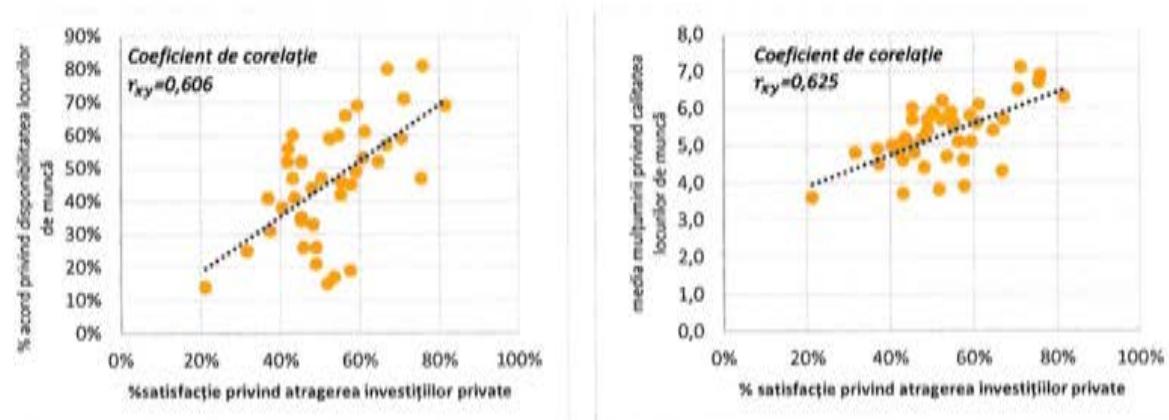
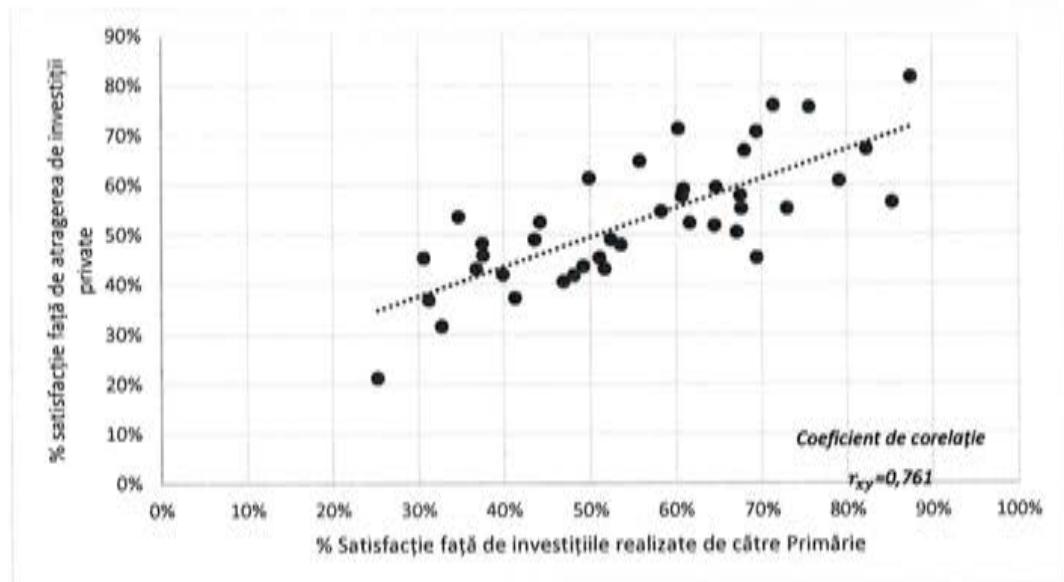


Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

Satisfacția față de atragerea investițiilor private corelează semnificativ cu aprecierea investițiilor realizate de către Primărie, așa cum poate fi observat în graficul de mai jos privind răspunsurile la întrebarea legată de satisfacția privind prezența și atragerea investițiilor private.

De asemenea, atât percepția privind disponibilitatea locurilor de muncă în localitatea în care trăiesc, cât și media aprecierii calității locurilor de muncă din oraș corelează semnificativ cu nivelul de mulțumire privind prezența / atragerea investițiilor private în localitate.

Figura 106. Corelație între mulțumire privind atragerea investițiilor private și mulțumire privind investițiile realizate de către primărie



Sursa: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

Soluții pentru promovarea, facilitarea și extinderea investițiilor private

O administrație publică gata să medieze și să răspundă rapid la nevoile investitorilor este esențială pentru construirea de parteneriate și încredere pe termen lung. Serviciile care ar trebui oferite investitorilor, în completarea infrastructurii de suport, corespund următoarelor faze:

1. **asistență în selectarea locației pentru investiții** (informații despre: indicatori statistici regionali / locali, mediul de afaceri local, sistemul de învățământ, sistemul de transport public, infrastructura și costurile utilităților, costurile investițiilor, facilitarea întâlnirilor cu instituțiile / agențiile publice)
2. **asistență în realizarea investiției** (informații privind conexiunea la rețelele de utilități publice, reglementările de urbanism aplicabile în zonă, asistență în legătură cu structurile instituțiilor publice cu atribuții în aprobarea investițiilor)
3. **asistență după finalizarea investiției, pe toată durata activității** - facilitarea relației cu companiile publice care furnizează utilități (pentru semnarea contractelor de conectare, intervenții în caz de avarie, comunicarea întreruperilor anunțate în furnizarea utilităților), asistență în legătură cu instituțiile de învățământ

În ultimii douăzeci de ani, ritmul accelerat al fenomenului globalizării a condus la creșterea competiției dintre orașele europene în domeniul promovării către fluxurile de capital sau de comerț, concurând în mod invariabil pentru obținerea de investiții.

Astfel se pune întrebarea cum autoritățile naționale, regionale și locale pot identifica o configurație optimă pentru a organiza promovarea investițiilor străine directe în cel mai eficient mod, generând un mediu potrivit de inovare și un ecosistem optim pentru a-și consolida avantajele specifice și investițiile strategice.

În vederea atragerii investițiilor străine directe, piețele locale întreprind o serie amplă de inițiative pentru a genera condiții investiționale favorabile. Printre acestea se regăsesc diverse stimulente precum reduceri de impozite, reforme administrative, investiții în infrastructuri logistice, parteneriate comerciale, sau centre pentru reconversie profesională. Cu toate acestea, rezultatele fluxului ISD din cele mai performante centre urbane europene arată o corelație clară a rezultatelor pozitive cu capacitatea de a se face vizibile pentru a se „vinde” drept gazde viabile pentru proiecte de investiții.

Revenind la principalele centre urbane europene, principalul mecanism de facilitare a accesului la potențialii investitori este realizat prin crearea unei Agenții de Promovare a Investițiilor (API). Concentrarea sporită asupra promovării și facilitării localizării este evidentă în estimările care sugerează că ar putea exista mai mult de 10.000 de API – cuprinzând API regionale, naționale, precum și niveluri subnaționale diferite (județe, zone metropolitane, orașe, comune)⁴².

Evaluarea a 30.000 de proiecte de investiții străine directe relevă faptul că asistența directă oferită de autoritățile locale a influențat major deciziile investitorilor străini de a-și extinde operațiunile în diferite economii⁴³.

Model de organizare: intern vs. extern

Organizarea activităților de sprijinire și atragere a investitorilor pe plan local se poate face prin trei modele diferite, care vizează atât variante interne, cât și externe.

Modelul 1: Departament intern în cadrul primăriilor

Având o medie de 68 de firme înregistrate la fiecare 1.000 de locuitori⁴⁴ și cu un total de 1,93 miliarde de euro atrase în anul 2017, Biroul de Relații Externe și Investitorii din cadrul Primăriei și Consiliului

⁴² Estimări OCO Global, 2013

⁴³ Kusi Hornberger, Joseph Battat, Peter Kusek, Atragerea ISD: Cât de mult contează climatul investițional? World Bank Group, nr. 327, August 2011.

⁴⁴ Sursa: Institutul Național de Statistică

Local Cluj-Napoca este unul dintre cele mai performante departamente de atragere a investițiilor străine la nivel național și chiar regional. Biroul de Relații Externe și Investitori din Cluj își desfășoară activitatea în cadrul Primăriei municipiului Cluj-Napoca și este subordonat primarului.

Biroului de Relații Externe și Investitori are ca principal obiectiv „creșterea din punct de vedere calitativ și cantitativ a investițiilor în municipiu prin întărirea capacitatii de absorbție a investițiilor străine⁴⁵”. Obiectivul este urmărit prin platforma web dedicată⁴⁶ denumită Cluj Business, care conține o serie de informații utile, promovată intens în oportunitățile de abordare a investitorilor străini.

Modelul 2: Agenții municipale

La nivel european, cele mai importante destinații de investiții străine directe sunt reprezentate la nivel local și regional de agenții municipale specializate. Acestea au rolul de a menține contactul cu investitorii și de a extinde activitățile antreprenoriale în locațiile de investiții.

Una dintre cele mai importante agenții municipale de atragere a investițiilor străine la nivel european este *Choose Paris Region*, agenția Consiliului Regional din Ile-de-France care se ocupă de atragerea investițiilor străine, cu birouri în Paris, Statele Unite (San Francisco și New York) și China (Shanghai și Beijing). Agenția implementează strategia de atraktivitate regională în coordonare cu actorii economici publici și privați.

Choose Paris Region este unul dintre principali poli magnetici pentru investițiile străine în Franța, ajutând Parisul să atragă mai mult de 1.000 de investiții în perioada octombrie 2012 - septembrie 2017, devenind astfel câștigătorul regional în categoria „orașe și regiuni europene ale viitorului” din cadrul studiului realizat de publicația *Financial Times*⁴⁷.

Modelul 3: Colaborarea cu companii dedicate de atragere a investitorilor

Al treilea model de atragere a investitorilor include o externalizare a eforturilor API și a departamentelor de atragere a investitorilor din cadrul primăriilor și consiliilor locale. Acest model constă în strânsa colaborare dintre agențile de promovare a investițiilor și companii private dedicate atragerii investițiilor străine.

Raportul *The Financial Times fDI* arată că Marea Britanie și-a menținut în anul 2018 prima poziție în calitate de destinație de investiții în Europa⁴⁸, cu o cotă de piață de 22% din ISD (o valoare de 38 miliarde de lire sterline). Londra își păstrează prima poziție în clasamentul european al atragerii investițiilor străine, în pofida incertitudinilor declanșate de Brexit. Alături de Invest UK (agenția guvernamentală a Regatului Unit de atragere a investițiilor străine), compania Fitzgerald&Law a contribuit în mod semnificativ la crearea celor 1.600 de noi locuri de muncă pe săptămână în UK.⁴⁹

Obiectivele API

În general, API urmărește patru obiective majore, fiecare dintre ele cu un set de activități specifice. Cele mai bune practici internaționale în domeniul API-urilor⁵⁰ sugerează următoarele obiective:

- *ACTIONIUNI DE ADVOCACY* la nivel local și central pentru eliminarea obstacolelor administrative;
- *CREAREA UNELI IMAGINI FAVORABILE* pentru promovarea comunității ca destinație de investiții;

⁴⁵ A se vedea: <https://primariaclujnapoca.ro/organograma/primar/biroul-relatii-externe-si-investitori/>

⁴⁶ A se vedea: <http://clujbusiness.ro/>

⁴⁷ Raportul FDI European Cities & Regions of the Future 2018/19, Financial Times

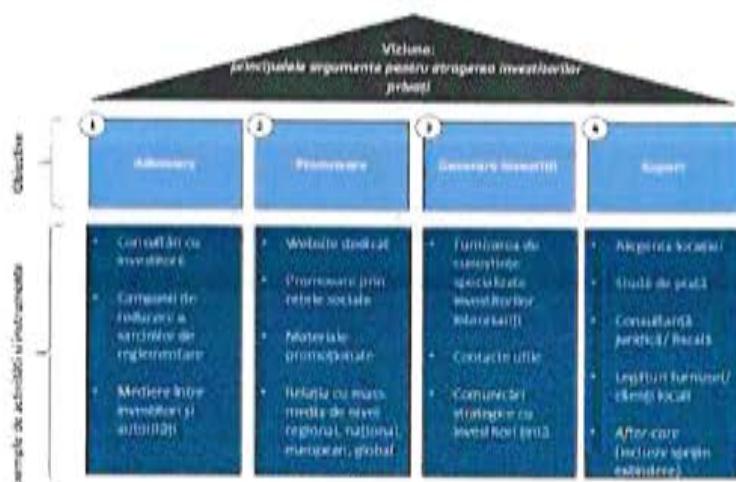
⁴⁸ idem

⁴⁹ Comunicat de presă F&L, martie 2017

⁵⁰ Raport OECD – Policy Framework for Investment User's Toolkit, 2011

- *Generarea de investiții* prin abordarea activă a investitorilor pe baza planurilor naționale, regionale sau locale de dezvoltare.
- *Servicii de facilitare a investitorilor*, pentru a ajuta la rezolvarea problemelor cu care se confruntă investitorii existenți sau potențiali.

Figura 107. Model structură API: vizuire, obiective, activități



Sursa: Îndrumar Atragerea Investițiilor Strâine – UrbanizeHub

Activitățile API

A. Interacțiuni cu autoritățile pentru eliminarea obstacolelor administrative

- Identificarea barierelor în calea investițiilor prin consultarea investitorilor străini și autohtoni, prezentând recomandări de politici și programe specifice administrațiilor locale și centrale.
- Sprijinirea eforturilor de reducere a birocratiei, ajutând la preluarea de bune practici și idei inovatoare de la investitorii străini.
- Stabilirea de consultări între mediul privat și sectorul public, oferind o platformă de dialog cu investitorii străini și ajutând astfel administrația locală să își optimizeze procesele de atragere a ISD.

B. Crearea unei imagini favorabile pentru promovarea comunității ca destinație de investiții

- Materiale de marketing: API produce și distribuie o serie de materiale de marketing, precum: broșuri, buletine de știri, prezentări pe internet și materiale video, atât în limba engleză, cât și în alte limbi de circulație internațională.
- Prezentări: Prezentările pot fi furnizate investitorilor potențiali fie de către membrii API, fie direct prin autoritățile locale. Prezentările sunt modulare, astfel încât acestea să poată fi modificate în conformitate cu audiența investitorilor: interesul lor special, sectorul, țara/regiunea de unde provin etc.
- Website-ul API. Agențiiile de promovare a investițiilor mențin prezență online printr-o platformă web dedicată, cu informații legate de oportunitățile de investiții, stimулantele de stat, fondurile europene disponibile, modalitățile de înregistrare a întreprinderilor, precum și calitatea vieții din comunitățile reprezentate.
- Media. Reprezentanții API au apariții constante în mass-media locală, națională și internațională, distribuind comunicate de presă cu privire la evoluțiile investițiilor și a companiilor prezente la nivel local.

- Prezență în cadrul comunității și la evenimente internaționale. API au rolul de a participa, organiza sau sponsoriza evenimente de business cu investitorii și oficialii guvernamentali, în scopul promovării activității de investiții.

C. *Generarea de investiții prin abordarea activă a investitorilor* pe baza planurilor naționale, regionale sau locale de dezvoltare.

- Întâlniri și asistență. Reprezentanții API se întâlnesc cu investitorii potențiali și discută despre avantajele competitive ale comunității, oferind informații cu privire la procedurile legate de investiții și date de contact ale autorităților locale.
- Generarea de contacte. Una dintre principalele preocupări ale API reprezintă crearea și contactarea de liste cu potențiali clienți, prin discuții cu ambasadele străine și asociațiile de afaceri, cu agențiile regionale de promovare a investițiilor, cu misiunile diplomatice ale României în străinătate, precum și participarea activă la evenimente de business internaționale.
- Misiuni de investiții. API organizează misiuni de investiții în străinătate, concentrându-se pe cele mai atractive sectoare, locații și investitori potențiali.
- Comunicarea strategică cu investitorii din principalele sectoarele economice vizate de municipalitate.

D. *Servicii de facilitare a investițiilor*, pentru a ajuta la rezolvarea problemelor cu care se confruntă investitorii existenți sau potențiali. Aceste servicii includ, dar nu se limitează la: asistență pentru înregistrarea întreprinderilor, informații despre amplasament, asistență pentru extinderea investițiilor, legătura cu furnizorii de utilități și infrastructură, raportări către autoritățile publice și publicul larg, suport și răspunsuri pentru cereri de informații.

Conform sondajului Băncii Mondiale *Global Investment Competitiveness Survey 2017-2018*, investitorii apreciază diferențele serviciilor oferte de API în proporții diferite: asistență pentru gestiunea problemelor în relația cu autoritățile publice (75%), informații privind înregistrarea companiei (73%), îmbunătățirea mediului de afaceri (69%), întâlniri pentru identificarea oportunităților de afaceri (54%), reprezentarea țării la evenimente externe de tipul expozițiilor și târgurilor (42%) și publicitate/reclame despre oportunitățile de investiții (39%).

Figura 108. Investitorii apreciază ajutorul API în rezolvarea problemelor (ponderea procentuală a respondenților)⁵¹



Sursa: Banca Mondială, Global Investment Competitiveness Survey, 2017-2018

Servicii și infrastructura de suport pentru afaceri și inovare

Parcuri industriale

Parcul industrial este definit prin Legea 186/2013, privind constituirea și funcționarea parcurilor industriale, ca „zonă delimitată în cadrul căreia se desfășoară activități economice, de cercetare științifică, de valorificare a cercetării științifice și/sau de dezvoltare tehnologică, agroindustriale, logistice și inovative, industriale etc., într-un regim de facilități specific.” Situația parcurilor industriale din România, întocmită de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației la data 13.04.2020, indică prezența unui număr de 92 de parcuri industriale pe teritoriul țării.

Parcurile industriale asigură infrastructura necesară pentru inițierea rapidă a investițiilor (drumuri, electricitate, alimentare cu apă și drenaj, eliminarea și epurarea apelor uzate, furnizarea gazului, încălzire, servicii de telecomunicații), precum și facilități fiscale (scutire de impozit pe terenuri și clădiri parc). Parcurile industriale sunt, de asemenea, o soluție pentru companiile care doresc să mute activitățile de producție, în conformitate cu legislația care impune transferul capacitaților de producție în afara zonelor urbane.

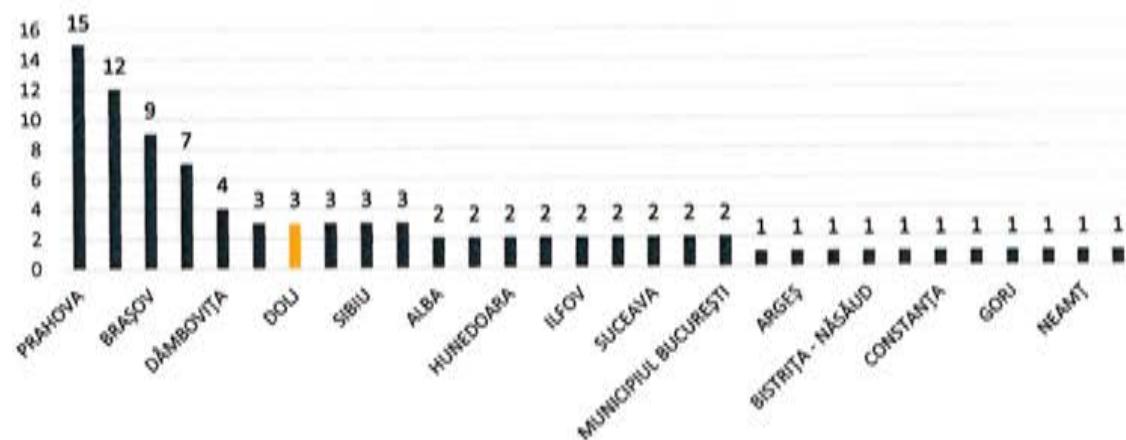
Ca instrumente de dezvoltare regională și locală, parcurile industriale au ca scop atragerea de investiții și reprezintă o direcție strategică importantă a României, susținută la nivel guvernamental. În 2014, prin Hotărârea Guvernului nr. 959/2014, a fost înființat un Comitet interministerial pentru stimularea și facilitarea înființării de noi parcuri industriale, care include un reprezentant al Ministerului Economiei, Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Finanțelor Publice, Fondurilor Europene și Educației Naționale.

⁵¹ Notă: Întrebările privind serviciile API au fost adresate către 632 de respondenți. Acești respondenți au răspuns oarecum important, important sau extrem de important cu privire la întrebarea: "Cât de importante sunt serviciile de înaltă calitate și sprijinul din partea API al țării în decizia de a investi în țările în curs de dezvoltare?".

În Regiunea Sud-Vest Oltenia există în 2020 7 parcuri industriale constituite conform O.G. nr. 65/2001 și Legii nr. 186/2013, din care trei în județul Dolj. În comparație cu celelalte județe ale țării, județul Dolj este pe locul șase, alături de județele Covasna, Iași, Sibiu și Timiș.

1. Parc Industrial Craiova (DJ)
2. Parc Industrial Bumbești Jiu - Gorj (GJ)
3. Parc Industrial Drăgășani – Vâlcea (VL)
4. Parc Industrial Bălcești – Vâlcea (VL)
5. Parc Industrial Slatina (OT)
6. Parc Industrial High-Tech Craiova (DJ)
7. Parc Industrial Ișalnița (DJ) – stadiu *greenfield*

Figura 109. Distribuția parcurilor industriale pe județe, 2020



Sursa: MDLPA

La nivelul Craiovei și zonei urbane funcționale, 2 parcuri industriale sunt active (Parcul Industrial Craiova, Parcul Industrial High-Tech Craiova) și unul este în stadiul de *greenfield* (Parcul Industrial Ișalnița). De asemenea, în Craiova există și parcuri industriale private precum Southern Industrial Park (13 ha), investiție Zacaria - oferă spații industriale Clasa A, ELI Park Craiova (5.4 ha), aflat în stadiu de dezvoltare, investiție Element Industrial, ambele fiind situate în apropierea fabricii Ford.

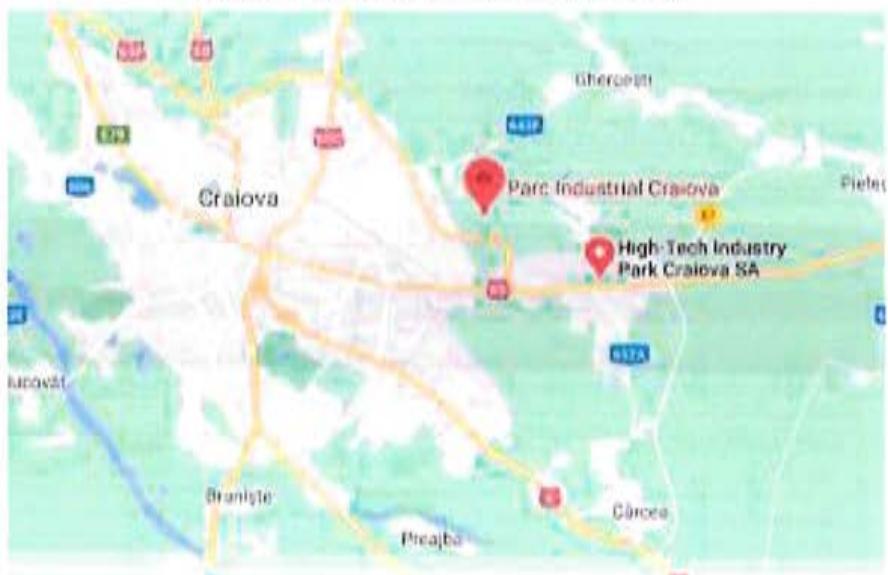
Parcul Industrial Craiova

<https://www.parcindustrialcraiova.ro/>

Parcul a fost înființat în 2004 și este gestionat de societatea comercială pe acțiuni Parc Industrial Craiova, având 5 actionari: Județul Dolj (99.9%), comuna Ghercești, comuna Pielești, comuna Cârcea și comuna Coșoveni. Parcul are o suprafață de 18,30 ha, având un procent de ocupare de 100% la finele anului 2019. În cadrul celor 25 de firme rezidente erau angajate în 2019 791 de persoane, la care se adaugă 28 de angajați ai societății administrator.

- Suprafața parcului: 18,30 ha
- Grad de ocupare: 100%
- Număr de firme rezidente: 25
- Angajați: 791

Figura 110. Localizarea Parcului Industrial Craiova



Sursa: Google Maps

Din punct de vedere al infrastructurii, Parcul Industrial deține o rețea proprie de drumuri interioare și oferă acces companiilor rezidente la toate utilitățile necesare desfășurării activităților (energie electrică, gaze, apă, canalizare, salubritate, rețea de comunicații). De asemenea, Parcul Industrial are acces la drumul european E574, precum și drumul național DN 65F (Centura de nord a municipiului Craiova), la aproximativ 6 km de centrul orașului.

Sectoarele de activitate vizate de Parcul Industrial sunt: Industria componentelor și pieselor de schimb din sectorul auto, Sectorul IT (software, hardware, rețele, asamblare de componente, fabricare de componente etc), Sectorul bunurilor de uz casnic, Industria textilă, Industria alimentară, Sectorul de comunicații, Prestări servicii către agenții economici și populație, Cercetare științifică și/sau dezvoltare tehnologică, inclusiv valorificarea acestora.

Bilanțurile contabile din ultimii ani ale societății administrator relevă o revenire pe profit în anul 2019, după ce în 2018 a înregistrat pierdere.

High Tech Industry Park Craiova SA

<https://www.hightechindustrypark.ro/>

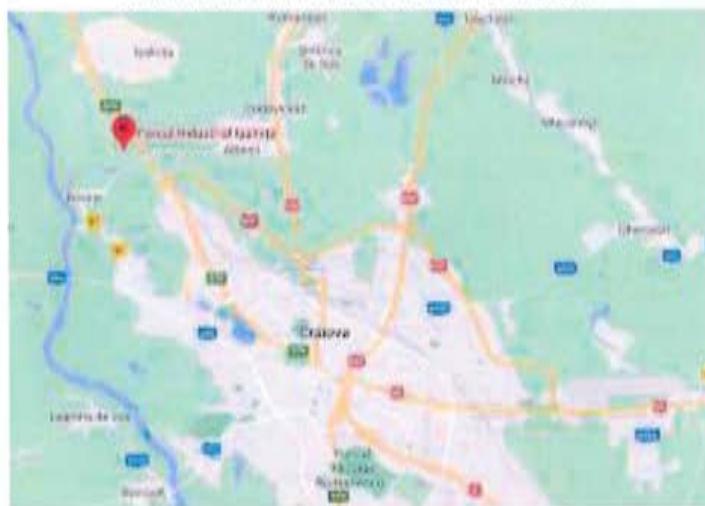
Înființat în 2014, parcul industrial are ca obiectiv dezvoltarea durabilă a zonei metropolitane de est a municipiului Craiova prin atragerea de investiții private care să genereze locuri de munca stabile în acesta zona. Firma SC HIGH-TECH INDUSTRY PARK CRAIOVA SA a fost înființată de Județul Dolj prin Consiliul Județean (99,90%) și SC Parc Industrial Craiova SA (0,10%). Suprafața parcului este de 85 ha.

Parcul industrial High-Tech Industry Park Craiova este situat în partea de Est a Municipiului Craiova pe drumul European E574, la intrarea dinspre București în municipiu Craiova la aproximativ 6 Km de centrul orașului. Este în vecinătatea Parcului Industrial Craiova, oferind, de asemenea, un nivel ridicat de accesibilitate feroviară și aeriană.

Parcul Industrial Ișalnița

Parcul Industrial Ișalnița este în stadiu *greenfield*, fiind înființat în 2018 cu obiectivul general de a îmbunătăți infrastructura de afaceri, a serviciilor, a crește interesul potențialilor investitori și a atrage noi investiții în comuna Ișalnița, respectiv în Zona Metropolitană Craiova. Domeniile vizate sunt industria prelucrătoare, cu posibilitatea concentrării pe diverse industrii de vârf, Afaceri (activități finanțier-bancare, de consultanță, proiectare, cercetare-dezvoltare, precum și activități de administrare a afacerilor), Distribuție (activități de depozitare mărfuri și logistică) și Servicii.

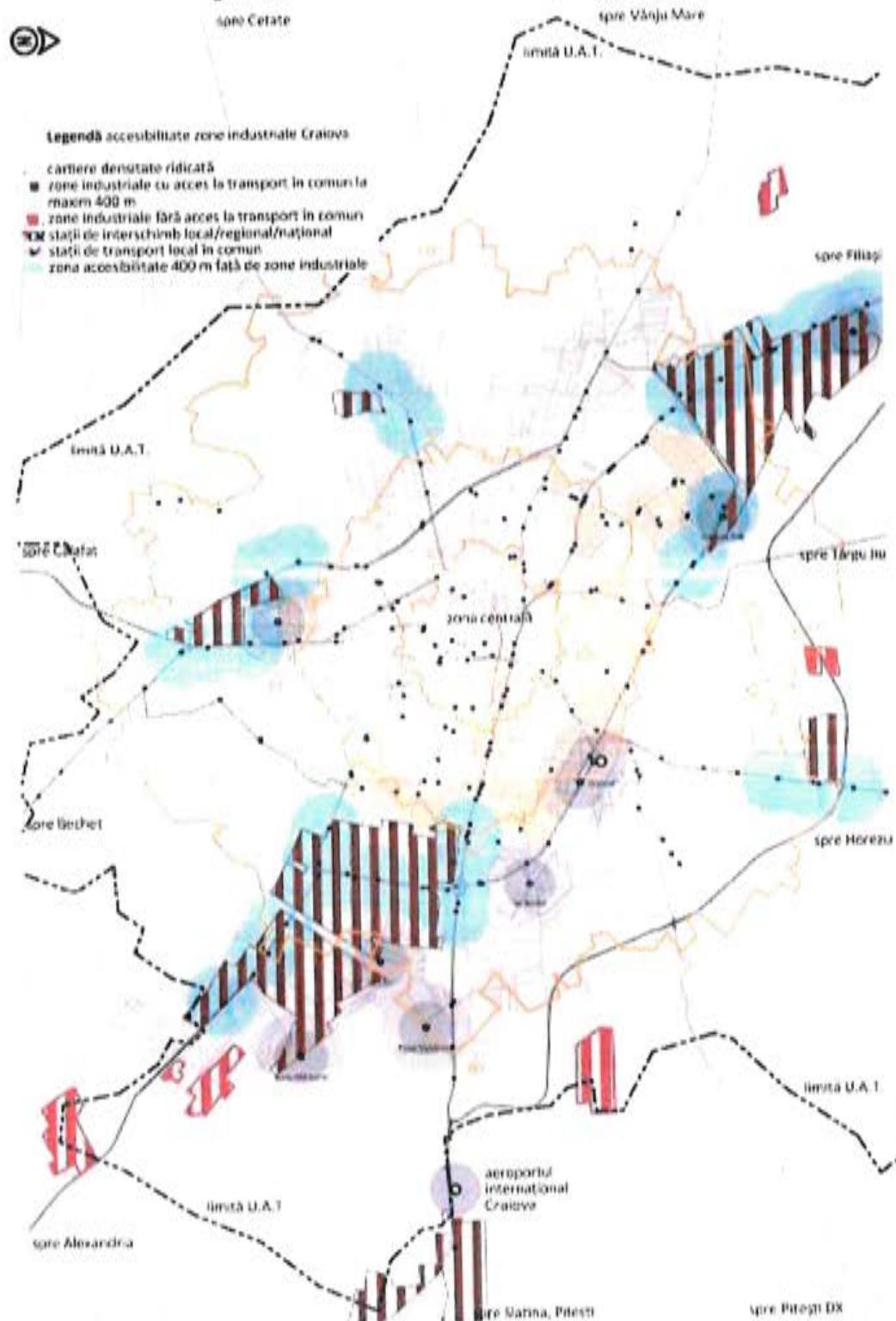
Figura 111. Localizarea Parcului Industrial Ișalnița



Sursa: Google Maps

Accesul la zonele industriale din municipiul Craiova este asigurat de stațiile de transport în comun local sau la nivel județean - regional - național. Există câteva zone industriale care nu beneficiază de acces la transportul în comun în limita celor 400 de metri adminisibili: Zona Industrială Banu Mărăcine, Zona IAS Pelendava, Platforma Fabricii de Avioane, Centura Nord și Calea Brezei. Pentru acestea trebuie asigurat accesul facil prin prelungirea rețelei de transport în comun și amenajarea conexiunii pietonale între stații și accesul pe platformele industriale.

Figura 112. Accesul la zonele industriale din municipiul Craiova



Sursa: prelucrare proprie

Incubatoare de afaceri

Conform Registrului entităților acreditate și autorizate provizoriu din infrastructura de inovare și transfer tehnologic⁵² al Ministerului Cercetării și Inovării actualizat în iulie 2018, în Zona Polului de Creștere Craiova mai funcționa doar un incubator de afaceri din cele 3 incubatoare de afaceri cuprinse în SIDU Craiova 2017.

Incubatorul Tehnologic și de Afaceri din cadrul IPA CIFATT asigură spațiul, accesul la utilitățile comune, la tehnologii, la infrastructura de comunicare, la serviciile specializate, la cele de asistență, precum și participarea la târguri, expoziții, dar și consultanța transferului tehnologic național și transnațional (TTT). Perioada de acreditare a incubatorului este valabilă în intervalul 2016 – 2021. Incubatorul este acreditat pentru următoarele domenii:

- Automatizări industriale;
- Servicii pt IMM-uri și start-up-uri;
- Software, Electronică;
- Echipamente și liniile tehnologice automate.

Incubatorul nu are personalitate juridică și funcționează în cadrul SC IPA SA București, cu sediul în filiala SC IPA SA CIFATT Craiova, în municipiul Craiova⁵³. Un număr de 11 firme sunt incubate, acestea fiind:

1. SC INDA Eltrac SA - Producător de echipamente electronice de putere pentru acționari industriale și tracțiune electrică;
2. SC CLTTE SRL - Producător de comutatoare liniare trifazate pentru transformatoare electrice de medie tensiune;
3. SC VIG IMPEX SRL ; URANUS ; SC DIGITAL IMPEX SRL - Producător de echipamente de achiziție date, sisteme înregistrare evenimente electrice, IT;
4. Softexpert SRL ; Renato PFI ; SC Digital Systems - Producător software;
5. SC ExInvent ROM SRL ; SC ECOCERT DEZ SRL - Cercetare dezvoltare în științe tehnice, inventică, proprietate industrială;
6. SC FEVRODEST AGORA SRL ; SC AICI SRL - Editura, tipografie, advertising, IT, birotică, echipamente comunicație, mobilier;
7. SC ROMCABLУ SRL - Proiectare, reparații instalații de ridicat, modernizări poduri rulante, cabluri de ridicat;
8. SC AMZUCORA PROD SRL; Best Consulting- Consultanta în domeniul afacerilor; Consultanță financiară;
9. SC ZAMAR IMPEX SRL - Producător instalații și echipamente electronice pentru termocentrale;
10. SC MASTER MASTER SRL - Proiectare, cadastru, integrator sisteme miniere de suprafață;
11. SC Alex – Andre SRL – Retailnotincluded - Execuție tehnologii confecții textile, e-commerce textile, mobilier.

⁵² Ministerul Cercetării și Inovării, *Registrul entităților acreditate și autorizate provizoriu din infrastructura de inovare și transfer tehnologic*, 2018. Document disponibil la http://www.research.gov.ro/uploads/sistemul-de-cercetare/infrastructuri-de-cercetare/infrastructura-de-inovare-si-transfer-tehnologic/2018/regisru-entitati-itt-autorizate-provizoriu_acreditate-mci-iulie-2018.pdf

⁵³ Idem

De asemenea, pentru stimularea antreprenoriatului, autoritățile județene au ca proiect dezvoltarea și operationalizarea unui incubator afaceri, precum și a unui Centru multifuncțional de transfer tehnologic în incinta High Tech Industry Park.

Centrul de Resurse și Angajament Ford din Craiova (CRAF) a fost inaugurat în luna octombrie 2018 și reprezintă un exemplu de bună practică în ceea ce privește dezvoltarea de parteneriate public-private în România. CRAF este investiție a Ford Motor Company Fund, având ca parteneri Asociația Pentru Educație SV Oltenia (EDUCOL) și Primăria Craiova, care a pus la dispoziție clădirea pentru desfășurarea activității. Centrul derulează competiții anuale de antreprenoriat social, și funcționează ca un incubator dedicat cu precădere studenților și absolvenților din Craiova, având ca scop dezvoltarea de afaceri sustenabile, care să răspundă unor nevoi stringente din comunitate, din domenii variate (de la educație, cultură, mediu, sănătate, agricultură, turism, la mobilitate intelligentă).

Alte două incubatoare pentru care sunt necesare informații privind activitatea curentă sunt:

- **Incubatorul Transfrontalier Tehnologic și de Afaceri Craiova.** Acesta a fost dezvoltat cu rolul de a contribui la dezvoltarea sectorului IMM-urilor din România, respectiv din județul Dolj, prin crearea unor noi locuri de muncă. Incubatorul a fost dezvoltat în cadrul proiectului „*Dezvoltarea infrastructurii de afaceri în Municipiul Craiova prin înființarea unui incubator transfrontalier tehnologic și de afaceri*”, finanțat de Uniunea Europeană, în cadrul Programului Phare CBC 2005 – Cooperare Transfrontalieră România – Bulgaria. Costul eligibil total al proiectului a fost de 668.279 EURO, din care 600.649 EURO reprezentând suma cerută de Autoritatea Contractantă, respectiv 89,88 % din costul total al acțiunii⁵⁴. Perioada de finalizare a proiectului conform contractului de finanțare a fost noiembrie 2008. Proiectul a fost implementat de Consiliul Municipal Craiova împreună cu Asociația Română pentru Industria Electronică și Software (ARIES) Craiova și Agenția pentru Dezvoltare Regională și Centrul de Afaceri (ADRCA) Vidin, Bulgaria. Firmele selectate puteau fi găzduite timp de 3 ani, perioadă în care beneficiază de sprijin financiar, spații pentru birouri și servicii de consultanță. În 2011, un număr de 5 firme erau incubate și susținute prin diverse programe de sprijin tehnic.
- **Incubatorul de Afaceri din cadrul Parcului Industrial Craiova** a fost înființat prin programul PHARE 2006 - Coeziune Economică și Socială și a fost preluat în exploatare în decembrie 2011, având ca scop utilizarea infrastructurii realizate prin proiect pentru susținerea incubării unor idei de afaceri cu real potențial de implementare care nu au suficient suport logistic propriu. În 2011, S.C. Parc Industrial Craiova S.A. a anunțat lansarea "Cursului de dezvoltare a abilităților antreprenoriale"⁵⁵ dedicat instruirii potențialilor antreprenori pentru a-și putea începe o afacere.

⁵⁴ Primăria Craiova, *Dezvoltarea infrastructurii de afaceri în Municipiul Craiova prin organizarea unui incubator transfrontalier tehnologic și de afaceri*, 2008. Fișă de prezentare a proiectului disponibilă la:

<https://www.primariacraiova.ro/pozearticole/userfiles/files/01/7484.pdf>

⁵⁵ Parcul Industrial Craiova, Anunț pentru atragerea de firme disponibil la:

<https://www.parcindustrialcraiova.ro/index.php?show=99>

Hub-uri antreprenoriale și de inovare

Conform Strategiei Regionale de Dezvoltare Inteligentă 2021-2027, la nivelul regiunii prezența hub-urilor de antreprenoriat și inovare este una modestă. La nivelul municipiului Craiova, se regăsesc următoarele structuri:

- **CraiovaHub**, spațiu de coworking, amplasat în centrul Craiovei
- **HUB-UCV** – Centru Suport pentru Proiecte CD Internaționale pentru regiunea Oltenia, implementat de Universitatea din Craiova, prin intermediul infrastructurii de Cercetare în Științe Aplicate – INCESA
- **HUB Digital Innovativ OLTEANIA**, ce are ca scop digitizarea industriei și economiei regionale; Acest centru de inovare este unul dintre cele 12 selectate pentru a deveni membru al Rețelei Europene din cadrul Programului Europa Digitală (2021-2027).

Clustere și poli de competitivitate

Orașele competitive au nevoie de companii competitive, dar și de un mediu colaborativ în care acestea să se dezvolte. Companiile private au de câștigat din a avea alte companii din același sector, co-locația ușurând fluxul de idei, accesul la o forță de muncă calificată și o productivitate mai mare determinată de concurența locală. Un pas important pe care îl pot face administrațiile publice în această direcție este crearea de clustere, precum și centre de inovare și transfer de tehnologie, permitând astfel un parteneriat strâns între agenții economici și instituțiile academice și de cercetare și administrațiile publice, încurajând competitivitatea.

Prezentarea clusterelor de la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia este disponibilă aici:

<https://www.adroltenia.ro/clustere/>. Acestea includ:

- Polul de Competitivitate Automotive Sud-Vest Oltenia
- Polul de competitivitate Turism Oltenia Inovare și Tradiții în Turism
- Clusterul Sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia și Clusterul Turism de Sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia (SanoTour) - aflate sub managementul ADR Sud-Vest Oltenia, membre în cadrul MEDRo – Rețeaua Română de Clustere în domeniul medical.
- Agropro Oltenia Cluster
- Construct Cluster Oltenia

CERCETARE-DEZVOLTARE-INOVARE

Cheltuieli de cercetare-dezvoltare

Valoarea cheltuielilor cu cercetarea-dezvoltarea a crescut în ultimii ani atât la nivel național, cât și la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia, însă este redusă, comparativ cu media de la nivelul UE. Dacă la nivel european, valoarea medie a cheltuielilor cu CDI din PIB a fost de peste 2%, România a cheltuit doar 0,5% din PIB, conform datelor Eurostat 2017.

În anul 2017, cheltuielile de cercetare-dezvoltare au reprezentat 0,48% din PIB, din care 0,29% pentru sectorul privat și 0,21% pentru sectorul public, în creștere față de anii anteriori. Volumul cheltuielilor

destinate activităților de cercetare este încă foarte mic în comparație cu cel al altor țări din UE. În raportul de țară realizat de Observatorul European pentru Cercetare și Inovare în anul 2018, se menționează că în România, sistemul de C&I este cronic subfinanțat. Cu o valoare pe cap de locuitor de 14 ori mai mică decât media cheltuielilor efectuate în UE-28 cu activitățile de cercetare-dezvoltare (Eurostat, 2017), România a avut, în ultimii zece ani, una dintre cele mai mici, dacă nu cea mai mică valoare din UE-28⁵⁶.

Conform datelor statistice prezentate de Institutul Național de Statistică, investițiile în C&D din sectorul întreprinderilor au crescut de la 0,16 % în 2014 la 0,27 % din PIB în 2016, dar rămân semnificativ mai scăzute decât media din UE-28.

La nivel de regiuni de dezvoltare, cel mai mare procent al cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltare în perioada 2005-2017 îl înregistra Regiunea București-Ilfov, urmată de Regiunea Sud-Muntenia și Regiunea Nord-Vest. La nivelul Regiunii Sud – Vest Oltenia, ponderea cheltuielilor totale pentru activitatea de cercetare- dezvoltare era de doar 0,28% din PIB în anul 2011, singura regiune cu o pondere mai mică fiind Regiunea Sud – Est. Comparativ cu regiunea București – Ilfov (care atribuie 1,08 din PIB-ul regional pentru dezvoltarea sectorului de cercetare dezvoltare), Regiunea Sud-Vest Oltenia atribuie un procent extrem de mic. În ceea ce privește volumul acestor cheltuieli, ele reprezentau doar 6,44% din volumul cheltuielilor cu cercetarea-dezvoltarea efectuate în regiunea București – Ilfov, la nivelul anului 2011 și 4,57 % la nivelul anului 2017⁵⁷.

Comparativ cu anul 2015, valoarea totală a cheltuielilor din activitatea de cercetare-dezvoltare de la nivel național în anul 2018 a crescut cu 27%, fiind de 4.769.279 mii lei, conform datelor INS. În regiunea Sud-Vest Oltenia s-a folosit 3.6% (171.014 mii lei) din totalul cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltare de la nivel național, iar la nivelul județului Dolj, doar 0,8% din cheltuielile naționale. Cea mai mare pondere a cheltuielilor de cercetare-dezvoltare de la nivelul Regiunii Sud-Vest Oltenia se înregistrează în județul Olt cu 43,7% din totalul la nivel de regiune, județul Vâlcea cu 31,8%, urmat de județul Dolj cu 22,8%.

Tabel 43. Evoluția cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltare

	2015	2016	2017	2018
Regiunea NORD-VEST	336409	229229	247611	250112
Regiunea CENTRU	257622	272635	256017	333439
Regiunea NORD-EST	313176	170650	153981	192526
Regiunea SUD-EST	63871	67234	61799	82953
Regiunea SUD-MUNTEANIA	304803	356332	342976	363924
Regiunea BUCURESTI - ILFOV	1801618	2167252	2807480	3001082
Regiunea SUD-VEST OLTEANIA	108776	80555	128247	171014
Regiunea VEST	290658	331255	318975	374229
România	3476933	3675142	4317086	4769279

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

La nivelul județului Dolj s-a înregistrat o creștere a cheltuielilor alocate cercetării și dezvoltării între 2015-2017, după ce în 2015, acestea au înregistrat o creștere cu 39,7% comparativ cu anul precedent. Anul 2018 a înregistrat o scădere de 8,2%, iar în comparație cu județele din regiune, județul Dolj

⁵⁶ ADR Sud-Vest Oltenia. 2020. "Strategia Regională pentru specializarea inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021 - 2027". [Link](#).

⁵⁷ Ibid.

Înregistrează cheltuieli de aproape două ori mai mici decât județul Olt, și cu 28,2% mai mici decât județul Vâlcea. Evoluția cheltuielilor la nivel de regiune⁵⁸ este prezentată mai jos:

Figura 113. Evoluția cheltuielilor cu cercetarea-dezvoltarea la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

În România, în anul 2019, s-au cheltuit 5065,3 milioane lei pentru activitatea de cercetare-dezvoltare. Cheltuielile cu cercetarea aplicativă au reprezentat 63,9% din cheltuielile totale pentru activitatea de cercetare-dezvoltare, înregistrând o scădere cu 0,8 puncte procentuale, comparativ cu cheltuielile din anul 2018. Cheltuielile cu cercetarea fundamentală au avut o pondere mai mică în cheltuielile totale destinate activității de cercetare-dezvoltare, comparativ cu anul 2018 (respectiv 18,7% față de 19,3%), în timp ce ponderea cheltuielilor cu dezvoltarea experimentală a crescut cu 1,4 puncte procentuale (de la 16,0% la 17,4%). După sursele de finanțare ale cheltuielilor totale de cercetare-dezvoltare, în anul 2019, sursele furnizate de întreprinderi au avut cea mai mare pondere, respectiv 52,6%, urmate de fondurile publice (inclusiv fondurile publice generale universitare), de 34,4%.

Salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare

În România, la sfârșitul anului 2019, în activitatea de cercetare-dezvoltare lucrau 43973 salariați, cu 1,7% mai puțini față de anul 2018, din care 46,1% erau femei.

În activitatea de cercetare-dezvoltare erau implicate 18249 persoane cu studii doctorale și postdoctorale, din care 49,2% femei.

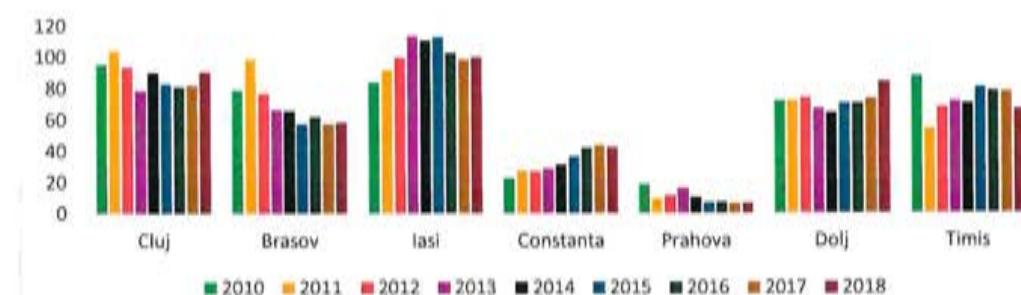
În 2018, numărul total al salariaților din activitatea de cercetare-dezvoltare a României a fost de 44.733 persoane, în creștere cu 2.9% față de 2015, conform datelor INS. La nivelul regiunii SV Oltenia, însă, numărul salariaților din acest sector a scăzut constant, menținând trendul descendente din perioada 2008-2015. Astfel, în 2018, la nivelul regiunii se regăsesc 1464 de salariați în domeniul CD, față de 2101 în 2015, echivalând cu o scădere de 31%.

Ponderea salariaților din sectorul cercetare-dezvoltare înregistrați la nivelul regiunii SV Oltenia din totalul la nivel național este de 3.2%, iar al celor de la nivelul județului Dolj, de 2.4%. Comparativ cu datele din 2015, această pondere a scăzut cu câte 1.6 puncte procentuale.

⁵⁸ Cu excepția județului Mehedinți: lipsă date INS pentru acest indicator

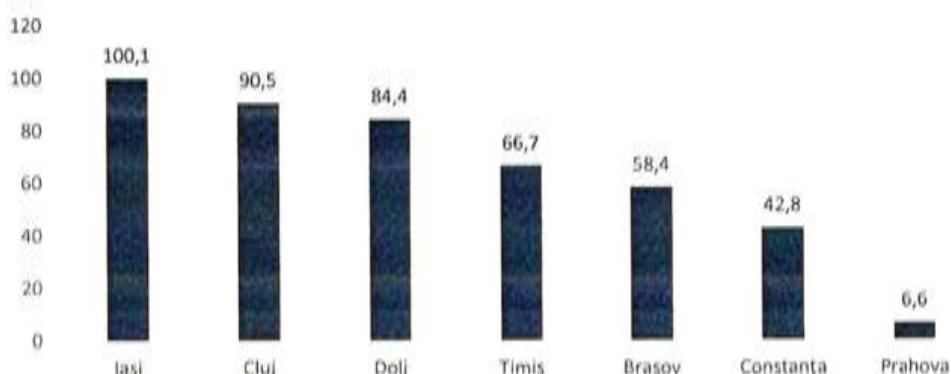
La nivelul județului Dolj au fost înregistrați, în anul 2018, 1096 salariați în activitatea de cercetare dezvoltare din totalul de 1464 de la nivelul regiunii (75%). Județul înregistrează în 2018 84,4 salariați la 10000 de persoane ocupate civile, situându-se pe locul șase la nivel național după Ilfov, Municipiul București, Iași, Sibiu și Cluj.

Figura 114. Evoluția numărului de salariați din activitatea de CD la 10.000 persoane ocupate civile, pe județe



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Figura 115. Salariați din activitatea CD la 10.000 persoane ocupate civile, pe județe (2018)



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Tabel 44. Evoluția numărului de salariați din activitatea de CD la 10.000 persoane ocupate civile în jud. Dolj

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
66,7	70,5	72,2	72,3	74,2	67,1	64,2	70,6	70,6	73,7	84,4

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

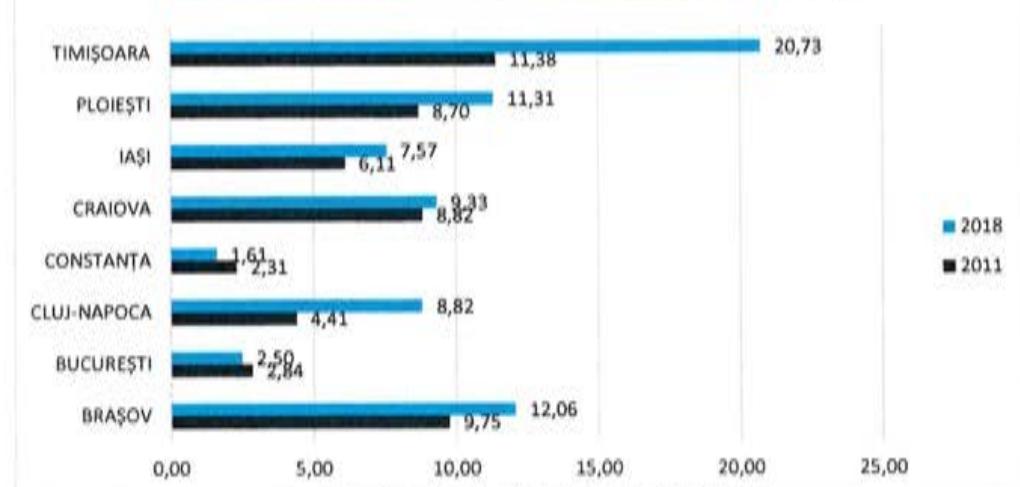
Salariații din industriile intensive în tehnologie, inovatoare înregistrează un procent de 9,33% în Craiova în 2018, însă creșterea este modestă față de 2011 (8,82%), în timp ce în Timișoara și Cluj-Napoca, acesta s-a dublat. La nivelul ZUF, orașele Filiași și Segarcea înregistrează, de asemenea, scăderi față de 2011.

Acest indicator poate fi asimilat industriilor intensive în tehnologie, care sunt considerate specializate în angajați STEM, și, pe cale de consecință, au și cele mai mari șanse să facă inovare, indiferent de tipul ei. Astfel, industriile inovatoare sunt cele cu o intensitate tehnologică medie spre ridicată și ridicată (Eurostat). Conform acestei abordări, s-a calculat procentul angajaților angrenați în CAEN-urile:

- 20 – Fabricarea substanțelor chimice și a produselor chimice,
- 21 – Fabricarea produselor farmaceutice de bază și a preparatelor farmaceutice,
- 26 – Fabricarea calculatoarelor și a produselor electronice și optice,

- 27 – Fabricarea echipamentelor electrice,
 28 – Fabricarea de mașini, utilaje și echipamente,
 29 – Fabricarea autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor și semiremorcilor,
 30 – Fabricarea altor mijloace de transport și s-a obținut ponderea forței de muncă în industriile inovatoare la nivel local.

Figura 116. Salariații din industriile intensive în tehnologie, inovatoare



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Tabel 45. Evoluția numărului salariaților din industriile intensive în tehnologie, inovatoare

Localitate	2011	2018
Craiova	8,82%	9,33%
Filiași	6%	0,06%
Segarcea	4,07%	0,99%

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Unități de cercetare-dezvoltare

Dezvoltarea cercetării aplicate prin creșterea colaborărilor cu mediul economic reprezintă o oportunitate importantă pentru Craiova. Aceasta presupune aplicarea unor modele competitive de organizare, precum și atragerea tinerilor cercetători în domeniile cheie ale centrelor de cercetare.

Unitățile de inovare și transfer tehnologic acreditate sunt Centrul de transfer tehnologic – CTT INCESA și Institutul de cercetare IPA CIFATT - ITA Craiova, Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare și Încercări pentru Electrotehnică - ICMET Craiova, la care se adaugă centrele de cercetare din cadrul celor două universități acreditate din Craiova și o serie de institute, centre și stațiuni de cercetare.

Institutele, centrele și stațiunile de cercetare din județ sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 46. Institute, centre și stațiuni de cercetare în județul Dolj

Principalele institute, centre și stațiuni de cercetare	Localitate
Centrul de Transfer Tehnologic CTT-INCESA (Infrastructura de Cercetare în Științe Aplicate).	Craiova
Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare și Încercări pentru Electrotehnică ICMET Craiova;	Craiova
SC IPA CIFATT SA;	Craiova
Centrul de inovare și transfer tehnologic- CITT Craiova;	Craiova
Stațiunea de cercetare și producție pomicolă Dolj;	Craiova
Stațiunea de Cercetare – Dezvoltare Agricolă Șimnic – pentru pomicultură (Academia de Științe Agricole și Silvice „Gheorghe Ionescu Șișești” din București)	Șimnic
Stațiunea de Cercetare – Dezvoltare pentru Legumicultură Ișalnița – pentru legumicultură (Academia de Științe Agricole și Silvice „Gheorghe Ionescu Șișești” din București)	Ișalnița
Stațiunea centrală de cercetări pentru cultura plantelor pe nisipuri	Dăbuleni
Institutul de Cercetări Socio-Umane „C.S. Nicolăescu - Plopșor” Craiova;	Craiova
Institutul de cercetare științifică Inginerie tehnologică și proiectare pentru mine de lignit ICSITPMI RA din Craiova;	Craiova
Institutul Național de Cercetări și modernizări energetice – INCD pentru Energie – ICEMENERG, Sucursala Craiova	Craiova
Institutul de cercetare proiectare în domeniul aeronaotic CPCA SA din Craiova;	Craiova
Oficiul de Studii Pedologice și Agrochimice (OSPA)	Craiova
Centrul de Implementare a invențiilor	Craiova

Universitatea Craiova și Universitatea de Medicină și Farmacie din Craiova au un rol activ în domeniul cercetării la nivel județean. Universitatea Craiova are 10 școli doctorale, în 27 de domenii⁵⁹, iar Universitatea de Medicină și Farmacie din Craiova e reprezentată de Școala Doctorală IOSUD UMF Craiova.

Transferul de tehnologie din cadrul Universității din Craiova se realizează prin intermediul [Centrului de Transfer Tehnologic CTT-INCESA](#) (Infrastructura de Cercetare în Științe Aplicate), inaugurat în 2016. Centrul a fost realizat cu fonduri europene în cadrul POS CCE și reprezintă una din cele mai mari organizații dedicate cercetării aplicate la nivel național, cu patru centre și 12 laboratoare de cercetare inovare. Contribuția acestui centru la competitivitatea regiunii se datorează organizării echipelor de lucru pe proiecte, cu scopul de a oferi soluții tehnice către agenții economici. Până în 2019, INCESA a derulat proiecte cu agenții economici în valoare de peste 10 milioane de euro. Ca urmare a colaborării de succes cu mediul privat, centrul a devenit furnizor de primă instanță pentru principalele companii din regiune, inclusiv pentru cele multinaționale.

Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare și Încercări pentru Electrotehnică ICMET Craiova, înființat în 1974 în cadrul uzinei Electropuțere Craiova are ca domeniu principal de activitate: cercetarea-dezvoltarea în alte științe naturale și inginerie (CAEN 7219). Institutul este unul dintre cele mai puternice laboratoare de cercetare și încercări în domeniul echipamentelor electrotehnice de înaltă și foarte înaltă tensiune la nivel european. În 2019, ICMET a derulat 93 de studii pentru operatori economici naționali și internaționali, în creștere față de 2018 (44) și în 2017 (26). Creșterea colaborărilor cu agenții economici și alte unități CDI și educaționale în cercetarea aplicată reprezintă una dintre principalele direcții de dezvoltare ale ICMET.

⁵⁹ Lista completă a școlilor Doctorale din cadrul Universității Craiova este disponibilă aici: https://www.ucv.ro/invatamant/educatie/programe_doctorat/scoli_doctorale.php

Conform strategiei de dezvoltare 2019-2022 a ICMET, vechimea infrastructurii, cu consumuri energetice ridicate, vîrstă medie ridicată a personalului (peste 45 ani) și ponderea mică a personalului cu titlul de doctor în știință în totalul salariaților reprezintă punctele slabe ale ICMET, adresarea acestor puncte constituind principalele priorități de dezvoltare. O oportunitate care poate fi valorificată rezidă în instruirea și specializarea studenților, masteranzilor și doctoranzilor în acest domeniu, cu perspectiva angajării în cadrul centrului.

Un alt actor important în domeniul CDI este SC IPA SA CIFATT Craiova, ce a fost înființată în anul 1980 și desfășoară activități de cercetare-dezvoltare, software, automatizări și sisteme IT. Societatea este partener în cadrul unor proiecte internaționale din zona Dunării și a derulat o serie de colaborări internaționale și proiecte de impact la nivel regional și național⁶⁰. Ca partener în cadrul proiectului Danube S3 Cluster - Cooperare transnațională a clusterelor active în domeniul agroalimentar (2018-2021), SC IPA SA CIFATT Craiova contribuie la dezvoltarea ecosistemului antreprenorial bazat pe inovare în zona Dunării, în contextul specializării inteligente la nivelul regiunii.

Un alt proiect internațional în care este implicată societatea IPA este Proiectul RESTART_4Danube (2020-2022), care vizează stimularea industriilor creative în regenerarea urbană și va avea ca rezultat și dezvoltarea unui plan de acțiune locală pentru industria culturală și creativă în municipiul Craiova.

Figura 117. Unități și domenii de cercetare-dezvoltare-inovare la nivelul Zonel Urbane Funcționale Craiova



Universitatea Craiova găzduiește 50 centre de cercetare recunoscute la nivel de universitate, în diferite domenii (matematică și științe ale naturii, științe ingineresti, științe umaniste și arte, științe sociale)⁶¹. De asemenea, în cadrul Universității mai există trei stațiuni de cercetare în domeniul agronomiei: Stațiunea Didactică (SD) Banu Mărăcine, Stațiunea de Cercetare-Dezvoltare Agricolă (SCDA) Caracal, Stațiunea de Cercetare-Dezvoltare pentru Pomicultură (SCDP) Vâlcea.

În cadrul Universității există, de asemenea, două sisteme de calcul de înaltă performanță ce pot fi accesate de către cadrele didactice și cercetătorii Universității din Craiova, în scopuri academice și de cercetare. ([GRID OLTEANIA](#) și [DATA ROOM](#)), o platformă multimedia pentru instruire, cercetare și

⁶⁰ Lista completă a colaborărilor internaționale ale SC IPA CIFATT SA poate fi consultată aici: http://www.ipacy.ro/index.php?cPath=projects&nav_id=international

⁶¹ Lista completă a centrelor de cercetare afiliate la facultățile Universității Craiova poate fi consultată aici: https://www.ucv.ro/cercetare/unitati_cdi/centre_de_cercetare/centre_cercetare_afiliate.php

dezvoltare de aplicații în mecatronică și automatică, o platformă de cercetare-inovare interdisciplinară, formare și transfer de cunoștințe (Tehnoplat Oltenia).

În cadrul Universității de Medicină și Farmacie funcționează următoarele centre de cercetare:

- Centrul pentru studii de Morfologie Microscopică și Imunologie (CCMI) este dotat cu 4 laboratoare destinate cercetării și cuprinde 3 departamente: departamentul de cercetări histologice, departamentul de imunologie și departamentul diagnostic histopatologic
- Centrul de Cercetare în Gastroenterologie și Hepatologie (CCGH), care cuprinde 4 departamente: departamentul de gastroenterologie, de hepatologie, de patologie și de genetică moleculară
- Centrul de Cercetare în Reumatologie – CCR,
- Centrul de Cercetare a Medicamentului – CCM,
- Centrul de Cercetare pentru Medicina Clinică și Experimentală – CCMCE
- Centrul de Cercetare în Medicina Dentară – CCMD.

Inovare

Conform indicatorilor de inovare colectați la nivel european, România este un inovator modest, regiunea Sud-Vest Oltenia înregistrând cel mai redus scor la nivel național, între 2011-2019. Diferențele regionale din perspectiva inovării sunt ridicate în România, cu cea mai performantă regiune, București - Ilfov (RO32), având o performanță de 3,6 ori mai mare decât Sud-Vest Oltenia în 2019. Performanța a scăzut puternic pentru această regiune, de la 31,38 în 2011 la 14,98 în 2019.

Tabel 47. Evoluția indicatorilor de inovare la nivel de regiuni

Regiune	2019	2017	2015	2013	2011
București - Ilfov*	54,08	48,30	48,38	60,50	61,97
Nord-Vest	31,06	29,61	26,88	39,02	40,83
Vest	34,35	29,30	26,87	32,20	40,01
Centru	28,58	27,15	24,32	35,48	39,40
Sud-Est	23,14	23,62	28,75	35,72	42,68
Nord-Est	22,52	19,21	29,74	38,17	41,54
Sud - Muntenia	19,29	22,68	26,23	33,93	36,11
Sud-Vest Oltenia	14,98	13,92	14,63	26,68	31,38

Sursa: Regional Innovation Scoreboard, 2019

În comparație cu celelalte regiuni ale României, pentru Sud-Vest Oltenia valorile sunt medii-scăzute pentru toți indicatorii, cu excepția indicatorului IMM-uri inovatoare și colaborative (19,91), cu un scor apropiat de regiunile Nord-Vest (20,95) și București-Ilfov (19,42). Pentru regiunea Sud-Vest Oltenia (Regional Innovation Scoreboard 2019), cele mai mari scoruri se înregistrează pentru indicatorii **Angajare în producție de tehnologie medie și înaltă și servicii care necesită un nivel avansat de cunoștințe, Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare - sectorul public, Publicațiile cele mai citate și Populația cu studii superioare**.

Tabel 48. Indicatori de inovare la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia

Indicator	Sud-Vest Oltenia
Aplicații de proiectare (<i>design applications</i>)	14,71
Angajare în producție de tehnologie medie și înaltă și servicii intensive în cunoștințe	37,47
Cereri de brevet EPO	9,69
Indicele inovației	14,98
IMM-uri inovatoare care colaborează cu alții	19,91

Învățarea pe tot parcursul vieții	0,99
Inovatori de marketing sau organizaționali	0
Publicațiile cele mai citate	31,36
Cheltuieli de inovare non-C&D	12,72
Populația cu studii superioare	30,8
Inovatori de produse sau procese	6,4
Co-publicații public-private	0
Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare în sectorul de afaceri	5,79
Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare în sectorul public	36,57
Vânzări de inovații noi pe piață și noi pentru firme	13,88
Co-publicații științifice	29
IMM-uri care inovează intern	7,4
Aplicații pentru mărci comerciale	20,06

Sursa: Regional Innovation Scoreboard, 2019

Tabel 49. Indicatori de inovare regională

Indicator	Nord-Vest	Centru	Nord-Est	Sud-Est	Sud - Muntenia	Bucuresti - Ilfov*	Sud-Vest Oltenia	Vest
Aplicații de proiectare (<i>design applications</i>)	49,8	58,88	30,88	6,83	21,11	86,37	14,71	35,3
Angajare în producție de tehnologie medie și înaltă și servicii intensive în cunoștințe	62,6	102,74	14,25	52,56	84,49	157,47	37,47	209,47
Cereri de brevet EPO	14,83	14,35	11,13	10,03	13,12	19,45	9,69	17,88
Indicele inovației IMM-urilor inovatoare care colaborează cu alții	31,06	28,58	22,52	23,14	19,29	54,08	14,98	34,35
Învățarea pe tot parcursul vieții	20,95	3,24	14,21	7,87	4,23	19,42	19,91	8,89
Inovatori de marketing sau organizaționali	4,95	4,95	4,95	0	7,92	6,93	0,99	4,95
Publicațiile cele mai citate	27	9,44	24,46	20,05	3,89	15,02	0	14,87
Cheltuieli de inovare non-C&D	48,34	28,47	42,97	41,64	35,06	41,41	31,36	55,44
Populația cu studii superioare	35,61	36,42	43,05	81,39	28,21	44,89	12,72	35,74
Inovatori de produse sau procese	51,48	51,9	17,3	9,7	6,33	157,81	30,8	43,04
Co-publicații public-private	15,97	8,81	9,13	29,29	4,48	12,69	6,4	4,48
Cheltuieli pentru cercetare și	18,2	27,01	11,46	13,19	11,9	82,97	0	0
	20,03	44,83	11,69	1,62	50,27	64,86	5,79	50,27

dezvoltare în sectorul de afaceri								
Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare în sectorul public	45,52	14,04	45,52	25,67	17,35	84,22	36,57	34,59
Vânzări de inovații noi pe piață și noi pentru firme	18,59	27,14	33,21	41,14	21,98	23,42	13,88	14
Co-publicații științifice	80,59	49,83	52,85	26,06	14,92	120,54	29	65,65
IMM-uri care inovează intern	17,99	10,13	8,86	31,4	3,85	12,35	7,4	4,63
Aplicații pentru mărci comerciale	46,46	38,25	30,26	11,78	18,71	72,99	20,06	38,02

Sursa: *Regional Innovation Scoreboard, 2019*

Conform *Strategiei Regionale pentru Specializarea Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021 - 2027*⁶², regiunea Sud-Vest Oltenia, înregistra cel mai mic număr de întreprinderi cu inovație de produs și/sau proces, respectiv 49 de unități din 1556 existente la nivel național în anul 2016. La nivel național, întreprinderile cu inovație de produs și/sau proces au înregistrat o tendință de scădere semnificativă în perioada 2006 – 2016. Astfel, numărul de acest tip de întreprinderi a scăzut de la 6013 în 2006, la 3763 în 2010 și a continuat să scadă, ajungând în 2016 la 1556 unități. Aceasta tendință de scădere s-a manifestat în toate regiunile de dezvoltare. În ceea ce privește tipologia inovatorilor, se poate observa că cele mai multe întreprinderi inovatoare din România au doar inovație de organizare și/sau de marketing, întrucât inovația de produs sau de proces este mai greu de obținut.

La nivelul Regiunii Sud-Vest Oltenia, numărul întreprinderilor inovatoare, însemnând acele întreprinderi care au lansat bunuri sau servicii noi sau semnificativ îmbunătățite, a avut o fluctuație semnificativă în perioada 2008-2016⁶³. Se observă că numărul întreprinderilor inovatoare a înregistrat, în intervalul 2008 - 2010 o creștere de doar 4.56% , urmând o scădere drastică în perioada 2012 – 2016, de la 365 întreprinderi la doar 57.

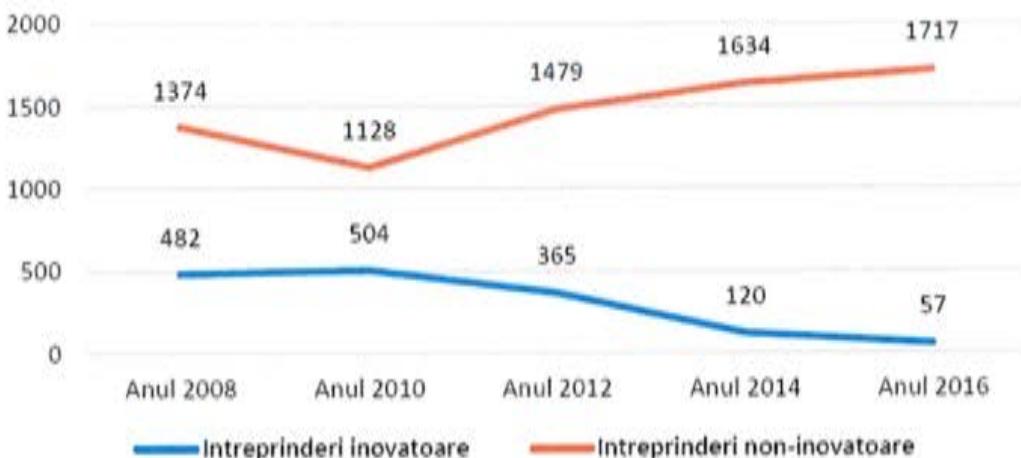
În anul 2018, la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia există o întreprindere inovatoare la 22 de întreprinderi non-inovatoare.

La nivelul regiunii existau în 2018 un număr de 81 de întreprinderi inovatoare, identificate printr-o gamă mai largă de coduri CAEN. Dintre acestea, 67 erau în industrie și 14 în domeniul serviciilor. Conform acestui indicator, „întreprinderi inovatoare sunt întreprinderile care au lansat produse (bunuri sau servicii) noi sau semnificativ îmbunătățite pe piață sau au introdus procese noi sau semnificativ îmbunătățite sau noi metode de organizare sau de marketing. Termenul acoperă toate tipurile de inovatori, inovatori de produs, de proces, de metode de organizare sau de metode de marketing, precum și întreprinderile cu inovații nefinalizate sau abandonate și se referă la întreprinderile active” (INS).

⁶² ADR Sud-Vest Oltenia. 2020. “Strategia Regională pentru specializarea inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021 - 2027”. [Link](#).

⁶³ Ibid.

Figura 118 Dinamica întreprinderilor inovatoare și non-inovatoare (2008 – 2016)



Sursa: Strategia Regională pentru specializarea Intelligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021 - 2027

La nivelul județului Dolj au fost identificate 46 de firme care au ca obiect principal de activitate codurile CAEN 7211 – Cercetare-dezvoltare în biotecnologie și 7219 – Cercetare-dezvoltare în alte științe naturale și inginerie, din totalul de 70 de firme la nivelul regiunii⁶⁴. Societățile comerciale cu activitate în domeniul cercetării-dezvoltării includ INDA SRL (Instituție de Cercetare și Dezvoltare în domeniul electronicelor de putere și a echipamentelor de control bazate pe microcontrolere); INDAELTRAC SA (producător de echipamente electronice de putere); Institutul pentru analiza sistemelor INAS SA, Softronic SA, Popescu SA (utilaj greu), SC APPLIED SYSTEMS SRL.

Conform Eurostat, activitatea de inovare de produs și proces este dependentă de finanțarea publică pentru inovare. Peste o treime dintre întreprinderile din România cu produse și/sau procese inovatoare - (38,4%) au folosit un tip de finanțare publică pentru activitățile de inovare în perioada 2014-2016; la nivelul UE28, doar Olanda și Franța înregistrează ponderi mai mari, de 39,5%, respectiv 46,9%. Dintre întreprinderile cu inovare de produs și/sau proces din România, 24% au primit fonduri de la Uniunea Europeană, 17,8% de la agenții guvernamentale sau de la ministere și 4,4% de la autorități locale/ regionale.

Conform Strategiei Regionale pentru Specializarea Intelligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021 – 2027⁶⁵, distribuția teritorială a întreprinderilor inovatoare este dezechilibrată. Regiunile Sud-Est (16,9%) și Nord-Est (13,8%) înregistrează cele mai ridicate ponderi ale întreprinderilor inovatoare în total întreprinderi, la polul opus situându-se Regiunea Sud-Muntenia (4,2%) și Sud-Vest Oltenia (3,2%) (INS, 2018).

Potrivit ultimelor date Eurostat disponibile, Regiunea Sud-Vest Oltenia avea în anul 2012 cel mai mic număr de aplicații pentru obținerea de brevete din cele 8 regiuni de dezvoltare din România, cel mai bine reprezentată fiind regiunea București – Ilfov, urmată de Regiunea Vest. Din anul 2010, numărul de aplicații din Regiunea Sud – Vest Oltenia a scăzut de la 1.13 aplicații la un milion de locitori, la doar 0.324 aplicații la un milion de locitori în anul 2012.

⁶⁴ Studiu privind dezvoltarea economică a regiunii Sud-Vest Oltenia, în perspectiva elaborării documentelor de programare 2021-2027

⁶⁵ ADR Sud-Vest Oltenia. 2020. "Strategia Regională pentru specializarea intelligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021 - 2027", [Link](#).

ANALIZA DIAGNOSTIC: CONCLUZII, PROVOCĂRI, TENDINȚE ȘI RECOMANDĂRI

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Context economic național, regional și județean	
<ul style="list-style-type: none">Regiunea Sud-Vest are un sector privat slab dezvoltat.Profil economic dominat de industrie, servicii cu valoare adăugată scăzută (de ex. retail) și minerit.	<ul style="list-style-type: none">Finalizarea proiectelor mari de infrastructură rutieră, feroviară, aeriană și navală ce vor îmbunătăți accesul Regiunii Sud-Vest la piețele vest-europene și vor susține accesul investitorilor din alte sectoare industriale.
Motoare economice și potențial de specializare	
<ul style="list-style-type: none">Cele mai multe întreprinderi au activat în activități economice din domeniul comerțului cu valoare adăugată scăzutăDependență de câteva companii mari (de ex. Ford)Un număr restrâns de sectoare economice cu potențial de specializare pentru Zona Metropolitană	<ul style="list-style-type: none">Dezvoltarea sectoarelor economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&C) și dezvoltarea unui Parc IT, având în vedere că Municipiul Craiova este pe locul 5 în țară în ceea ce privește atractivitatea sectorială în acest domeniuDezvoltarea infrastructurii turistice, pentru a pune în valoare resursele naturale și antropice, în vederea creșterii veniturilor din aceste activități
Mediu și dinamica antreprenorială	
<ul style="list-style-type: none">Regiunea SV Oltenia este pe ultimul loc în clasamentul național în ceea ce privește contribuția numărului de întreprinderi la totalul național.Este necesară creșterea densității antreprenoriale	<ul style="list-style-type: none">Gândirea unor programe care să încurajeze antreprenoriatul și inovarea la nivel local.Dezvoltarea programelor de incubare a afacerilor, sprijinite de către administrația localăDezvoltarea parteneriatelor public-private în vederea dezvoltării de soluții pentru comunitatea localăValorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice și asigurarea transparentei privind resursele disponibile la nivel local pentru mediul de afaceri
Atragerea de investiții, servicii și infrastructura suport pentru afaceri și inovare	
<ul style="list-style-type: none">Pondere redusă a diversității investițiilor străine în comparație cu alți poli de creștere naționaliAccesul dificil din punct de vedere al infrastructurii rutiere nu permite o accelerare a activităților economice	<ul style="list-style-type: none">Dezvoltarea unei agenții de promovare a investițiilor străine la nivel municipal, pentru a promova și facilita accesul potențialilor investitori în Zona MetropolitanăAsigurarea rezolvării cât mai rapide a cererilor (autorizații de construcție, certificate de urbanism)Promovarea parcurilor industriale High-Tech Industry Park și Ișalnița (stadiu greenfield) pentru ocuparea completă a capacitații

- Monitorizarea atentă a lucărtilor asupra Drumului Expres Craiova-Pitești și lobby la nivel central pentru a accelera procesul de modernizare a infrastructurii rutiere;

Cercetare-dezvoltare-inovare

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Personalul din domeniul cercetării-dezvoltării are o pondere importantă, însă este în diminuare la nivelul unităților CDI din oraș • Necesitatea de a continua și întări transferul tehnologic către mediul privat, prin structurile existente • Cheltuieli reduse cu cercetarea-dezvoltarea la nivel de regiune; cel mai redus scor de inovare conform indicatorilor la nivel european pentru regiunea Sud-Vest Oltenia în perioada 2011-2019 | <ul style="list-style-type: none"> • Identificarea priorităților în domeniul cercetare-dezvoltare la nivel local și implicarea unităților CDI și Universității și mediului de afaceri în proiecte de profil, precum și dezvoltarea de soluții urbane • Valorificarea contribuției pe care resursa umană din domeniul cercetare-dezvoltare o poate aduce în dezvoltarea Craiovei • Măsuri pentru asigurarea înnoirii resursei umane din cercetare, având în vedere pensionarea personalului înalt-calificat, cu posibilitatea de implicare post-pensionare a acestuia • Măsuri pentru încurajarea absolvenților universităților din Craiova să rămână în oraș și să se implice în proiecte de cercetare-dezvoltare • Continuarea dezvoltării cercetării aplicate la nivelul tuturor unităților CDI din Craiova și ZUF, prin creșterea colaborărilor cu agenții economici, alte unități CDI și mediul academic |
|--|---|

Piața forței de muncă

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Riscul migrației forței de muncă calificate, datorate unei scăderi constante a locurilor de muncă vacante în municipiul Craiova, începând din 2017 • Îmbătrânire demografică • Orașele Filiași și Segarcea înregistrează o rată ridicată a populației dezavantajate pe ocupare, cu oportunități reduse de angajare în ciuda existenței unei forțe de muncă profesional calificate (cu 36,3%, respectiv 40%, spre deosebire de Craiova, unde rata este de 7%). | <ul style="list-style-type: none"> • Municipiul are un potențial ce trebuie valorificat printr-o abordare strategică în următorii ani pentru a atrage noi locuitori și a limita migrația către alte orașe sau alte țări. • Dezvoltarea universităților din Craiova și creșterea performanței mediului academic din regiune, dublate de creșterea calității vieții ce vor face Craiova mai atractivă pentru forța de muncă bine pregătită. • Măsuri în vederea creșterii ratelor de ocupare în localitățile dezavantajate pe ocupare, prin asigurarea unui transport metropolitan eficient, pentru conectarea populației din ZUF la oportunitățile din municipiu • Continuarea dezvoltării și promovării programelor de învățământ dual, precum și de reconversie profesională pentru personalul necalificat. |
|---|--|

ANEXE – PROFIL ECONOMIC

ANEXA 1 – METODOLOGIA ANALIZEI POTENȚIALULUI DE ATRACTIVITATE AL OFERTEI TURISTICE LA NIVELUL UNITĂȚILOR ADMINISTRATIV-TERITORIALE URBANE DIN ROMÂNIA

I. Repere teoretice și conceptuale generale

Potențialul turistic (grupând componentele atractive naturale și antropice) al unui teritoriu este sinonim ofertei sale turistice primare sau potențiale, iar împreună cu infrastructura generală și cea cu specific turistic (care grupează echipamentul de producție a serviciilor turistice, respectiv structurile de primire, alimentație, agrement-divertisment), dublate de calitatea, varietatea și condițiile de comercializare a produsului turistic și forța de muncă din domeniul formează **oferta turistică reală (efectivă) sau patrimonul turistic**.

Potențialul turistic reprezintă „materia primă” a fenomenului turistic, a cărui prezență și caracteristici calitative sau cantitative se constituie în premise esențiale în organizarea și amenajarea spațiului turistic, în afirmarea sau, dimpotrivă, inexistența unor tipuri și forme de turism și, nu în ultimul rând, în polarizarea fluxurilor turistice în măsură să consume produsul turistic rezultat din prezența și amenajarea turistică a elementelor de atractivitate.

Resursele turistice joacă un rol diferit în motivarea cererii turistice spre o anumită destinație, în funcție de calitatea, structura și complexitatea lor, oricare dintre componentele resurselor turistice naturale sau antropice, singure sau în asociere, fiind în măsură să genereze dezvoltarea unuia sau a mai multor forme de turism (desigur, pe fondul existenței resurselor financiare reclamate de echiparea turistică necesară asigurării condițiilor optime de afirmare a acestora).

Pe acest fond, analiza noastră vizează o abordare selectivă, pe tipuri de obiective (parcugând în succesiune logică și cronologică pașii impuși de un asemenea demers: identificarea, inventarierea și reliefarea particularităților resurselor atractive strict individualizate), aceasta permitând realizarea unei estimări mai facile și mai apropiate de realitate a gradului de atractivitate a resurselor cu valențe turistice și realizarea unei ierarhizări valorice a acestora, datorită comparării acelorași elemente concrete sau însuși.

Acest demers va permite cuantificarea potențialului turistic pe categorii de resurse și asamblarea lor – prin însumarea valorii atractive a tuturor elementelor de interes recreativ, curativ sau culturalizant inventariate – într-un tot unitar sinonim ofertei atractive, relevat de indicele global al atraktivității turistice propriu fiecărei UAT urbane care a făcut obiectul prezentei analize.

Cunoașterea detaliată și ierarhizarea valorică a resurselor atractive permite decelarea facilă a tipului sau tipurilor de turism pentru care aceasta relevă cele mai numeroase facilități și posibilități, precum și creionarea formelor și activităților turistice practicate sau a căror afirmare este posibilă în cadrul fiecărei UAT urbane în parte. Astfel, decelarea atraktivității turistice centrelor urbane ale României are astfel menirea de a oferi factorilor decizionali, informația necesară luării decizilor oportune, nu numai în ceea ce privește prioritățile amenajării, ci și a diversificării ofertei turistice, prin includerea în exploatare a cât mai multor atracții cât mai variate. Totodată, favorizează delimitarea locațiilor și arealelor pretabile și rentabile care pot și trebule să facă obiectul viitoarelor demersuri de amenajare turistică, respectiv etapizarea punerii lor în valoare și, implicit, concentrarea eforturilor de investiții în teritoriile cu potențial mai ridicat și a căror includere în circuitele turistice poate fi realizabilă în urma transpunerii în practică a acțiunilor de amenajare turistică creionate cu ajutorul și prin raportare la rezultatele demersului întreprins. Astfel, se creează premisele ca viitoarele inițiative de amenajare să nu devină cazuri izolate, inițiative strict localizate, ci un element al unei matrice teritoriale sistémice, cu un rol bine definit și funcții corect precizate.

II. Metodologia privind evaluarea potențialului turistic din unitățile administrativ-teritoriale de bază urbane din România

În pofida formulării în timp de către diversi cercetători a mai multor metode de bonitare și estimare (apreciere) a valorii atractive a resurselor turistice aferent unor teritorii de extensiuni variabile ca extindere și complexitate a resurselor atractive grupate în cadrul acestora, metodologia demersului nostru are ca și repere majore cadrul conceptual oficial agreat de către autoritățile superioare de profil în cadrul Planului de Amenajare a Teritoriului Național (validat prin articolul 9 din cadrul Legii nr. 190/25 mai 2009 prin care s-a legiferat Ordonanța de urgență a guvernului nr. 142/2810.2008 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național, secțiunea a VIII-a – ZONE TURISTICE și publicată în M.O. al României, Partea I, nr. 781 din 21 noiembrie 2008), care a vizat componentele turistice grupate la nivelul UAT-urilor fiecărui județ din România.

În vederea evaluării și ierarhizării unităților – administrativ teritoriale urbane s-a utilizat, luând în considerare întreaga gamă de elemente componente ale ofertei turistice generale, metoda arborilor de analiză pe criterii de bază și subcriterii, atribuirea nivelurilor de estimare valorică făcându-se prin ponderarea unui total de 100 de puncte.

În urma analizării și evaluării-reevaluării în raport cu dinamica resurselor antropice, infrastructurii turistice și infrastructurii și având în vedere structura și caracteristicile unora dintre componente specifice care alcătuiesc oferta turistică entităților administrative-teritoriale urbane (cu impact semnificativ, în multe cazuri chiar decisiv, asupra atragerii de fluxuri turistice convergente consistente), a impus actualizarea și adaptarea metodologiei menționate pentru a asigura surprinderea cu o acuratețe cât mai ridicată a rolului și ponderii participative la alcătuirea ofertei turistice actuale a acestora, demers care a vizat o serie de aspecte, după cum urmează:

- alocarea unui punctaj mai ridicat resurselor turistice antropice, de 30 de puncte (datorită ponderii ridicate și rolului major al resurselor patrimoniului cultural material și imaterial în conturarea atraktivității majorității centrelor urbane), în comparație cu cele 25 de puncte rezervate resurselor atractive naturale (a căror pondere participativă la alcătuirea zestrei atractive globale relevă o consistență mai limitată în cazul majorității orașelor țării, cu excepția majorității stațiunilor climaterice, balneoclimaterice și balneare și a orașelor amplasate în proximitatea sau în cadrul unor zone montante); de asemenea, infrastructurii cu specific turistic, datorită rolului său de factor decisiv în fixarea și reținerea și fixarea cererii turistice pentru o perioadă cât mai ridicată, i-s-a alocat o pondere similară resurselor turistice antropice, respectiv 30 de puncte;
- eliminarea unor indicatori aferenți infrastructurii tehnico-edilitare ai căror relevanță pentru conturarea potențialului de dezvoltare turistică a centrelor urbane s-a diminuat considerabil (cazul furnizării de servicii publice de gospodărie comună - deși la nivelul unor centre urbane sau al unor zone din cadrul acestora aceasta poate fi, pe alocuri, deficitară, situație ce nu poate fi însă evaluată din cauza lipsel datelor - și a celor de telecomunicații/gradul de acoperire cu servicii GSM, pe considerentul că accesul la acestea este evasiv generalizat la nivelul centrelor urbane). S-a renunțat, de asemenea, la inventarierea și evaluarea meșteșugurilor tradiționale, deoarece prezența acestora în spectrul ocupațional al populației centrelor urbane este mai puțin reprezentativă, menținându-se doar componenta aferentă manifestărilor cultural-artistice anuale/repetabile (integrând un spectru larg de evenimente și manifestări de profil cu impact atractiv ridicat și generatoare de fluxuri turistice convergente consistente, precum festivalurile, serbările, sărbătorile, târgurile etc.);
- introducerea în cadrul componentei alocate accesibilității la infrastructura majoră de transport a unui indicator care vizează accesul la autostradă, care constituie un avantaj major pentru includerea mai facilă a unui centru urban/teritoriu în circuitul turistic;
- adăugarea unor noi subcategorii și indicatori cu importanță tot mai ridicată în promovarea ofertei turistice, precum existența centrelor naționale de informare turistică (și a site-urilor

afferente), dedicate promovării ofertei turistice generale a centrelor urbane și a arealelor din proximitate.

În pofida acestor modificări/ajustări, am păstrat logica de ansamblu a "mecanismului" de abordare a resurselor care alcătuiesc potențialul de atraktivitate al ofertei turistice, respectând succesiunea logică de abordare a categoriilor și subcategoriilor implicate în conturarea indicelui de atraktivitate secvențial (al potențialului turistic natural, potențialului turistic antropic, infrastructurii generale/tehnice și a celei cu specific turistic) și general (cumulat) al ofertei turistice a UAT-urilor vizate de demersul întreprins.

A. RESURSE TURISTICE NATURALE

A1. Cadrul natural grupând 6 componente:

- Poziția în raport cu marile unități (trepte) majore de relief
- Elemente geomorfologice cu impact turistic, component biogeografică (vegetație și fauna de interes turistic)
- Elemente hidrografice cu impact turistic
- Peisaje de interes turistic

A2. Factori naturali terapeutici cuprinzând următoarele componente:

- ape minerale terapeutice
- lacuri terapeutice
- nămoluri terapeutice (sapropelice, minerale, de turbă etc.)
- emanații naturale de gaze terapeutice (mofete, solfatare, fumarole)
- ansamblul elementelor fizico-chimice ale litoralului marin
- ansamblul elementelor climatice ale litoralului marin;
- factorii sanogeni ai principalelor tipuri de bioclimă regăsite pe teritoriul României, inclusiv de la nivelul peșterilor și salinelor (bioclimat tonic-stimulant, bioclimat sedativ-indiferent sau de crăiere, bioclimat excitant-solicitant etc.) etc.

A3. ARII PROTEJATE cuprinzând următoarele componente:

- rezervații ale biosferei
- parcuri naționale
- parcuri naturale
- alte rezervații și monumente ale naturii

B. RESURSE TURISTICE ANTROPICE

B1. Monumente istorice, cu următoarele categorii: monumente, ansambluri situri arheologice, de arhitectură, monumente de folos public, respectiv monumente memoriale-funerare

B2. Muzeu și colecții publice, cu următoarele categorii:

- muzeu, case memoriale
- colecții publice, galerii de artă

B3. Manifestări culturale anuale/repetabile, cu următoarele componente: festivaluri, serbări, sărbători, târguri etc.

B4. Instituții de spectacole și concerte

C. INFRASTRUCTURĂ SPECIFIC TURISTICĂ

- C1. Structuri de primire cu funcții de cazare turistică
- C2. Instalații de tratament
- C3. Săli de spectacole, concerte, săli de conferință etc.
- C4. Pârtii de schi
- C5. Alte instalații și dotări de agrement – divertisment
- C6. Centre naționale de informare turistică

D. ACCESIBILITATEA LA INFRASTRUCTURA MAJORĂ DE TRANSPORT

În vederea evaluării și ierarhizării unităților-administrativ teritoriale s-a utilizat metoda arborilor de analiză pe criterii de bază și subcriterii, atribuirea nivelurilor de apreciere făcându-se prin ponderarea unei valori maximale de 100 de puncte, fiecărei componente alocându-i-se un punctaj variabil în funcție de ponderea lor participativă în alcătuirea ofertei turistice globale.

A. RESURSE TURISTICE NATURALE

Resurselor turistice naturale li s-au acordat un maxim de 25 puncte, repartizate la nivelul următoarelor categorii:

CATEGORIE	PUNCTAJ MAXIM
A1. Cadrul natural	10
A2. Factori naturali terapeutici	10
A3. Areale naturale protejate	5
TOTAL	25

Având la bază criteriile de mai sus, **cadrului natural (categoria A1)** aferent fiecărei unități administrativ-teritoriale de bază î s-a alocat un punctaj diferențiat, cuprins între 1 și 10 (valoarea minimă fiind 1, iar 10 valoarea maximă, acordată UAT cu potențial turistic natural excepțional).

ELEMENTE	PUNCTAJ
Pozitia pe trepte de relief	
câmpie	1
Dealuri și podisuri	2
Subcarpați	3
Munți	4
Litoral și Delta Dunării	4
Elemente geomorfologice de interes/attractive (prezența unor chei, abrupturi, relief carstic, vecinătatea unor unități de relief)	1
Vegetatie	
Pădure peste 30%	1
Pădure sub 30%	0.5
Fauna	
Interes cinegetic mare	1
Interes cinegetic mediu	0.5
Hidrografie	
Prezența unor lacuri, amenajări piscicole, izvoare minerale, cascade	1

Piesaj	
Interes ridicat	2
Interes mediu	1

Al doilea criteriu în evaluarea resurselor turistice naturale (**UAT cu stațiuni turistice și UAT cu factori naturali terapeutici naturali terapeutici – categoria A2**) a vizat următoarele repere:

- Categoriile de UAT cu factori terapeutici naturali:
 - UAT cu stațiuni de interes național – în această categorie intră stațiunile cu maximum de factori naturali terapeutici tradițional valorificați, dotări pentru tratament, cazare și agrement.
 - UAT cu stațiuni de interes local - sunt stațiunile cu minimum de factori naturali terapeutici, dotări pentru satisfacerea cerințelor de tratament și cazare pentru un număr relativ redus de pacienți, proveniți de obicei din zone apropiate.
 - UAT care dețin factori naturali terapeutici - sunt UAT cu anumiti factori naturali terapeutici - de obicei ape minerale, fără dotări de tratament speciale sau cu dotări sumare.

UAT cu stațiuni turistice au fost grupate în patru categorii ce determină de fapt și importanța turistică a acestora: Categoria I: UAT cu stațiuni de interes național intrate în circuitul internațional: 10 puncte

Categoria II: UAT Stațiuni de interes național general: 6 puncte

Categoria III: UAT cu stațiuni de interes local: 3 puncte

Categoria IV: UAT cu factori naturali terapeutici: 1 punct

Cel de al treilea criteriu pentru analiza și evaluarea resurselor turistice naturale este reprezentat de **Arealele naturale protejate (categoria A3)**, căruia își alocă un punctaj cuprins între 1-5 puncte, valoarea 5 reprezentând punctajul maxim (acesta fiind acordat unităților administrativ-teritoriale al căror teritoriu integrează rezervații ale biosferei, parcuri naționale, parcuri naturale sau rezervații/areale protejate cu valoare deosebită).

Evaluarea s-a făcut pe baza următoarelor criterii:

- gradul de reprezentativitate al ariei naturale protejate: 1 p
- suprafața totală protejată (ca pondere din suprafața UAT): 1 p
- gradul de conservare și starea actuală a rezervației: 1 p
- valoarea peisagistică a ariei naturale protejate: 1 p
- posibilitatea practicării unei forme de turism: 1 p

Pornind de la punctajul acordat fiecărui areal cu statut de protecție, în final s-a acordat un punctaj general fiecărei unități administrative-teritoriale care include o arie naturală protejată.

În cazul în care o unitate administrativ-teritorială grupează două sau mai multe areale naturale protejate, punctajul final acordat acestora este cel mai mare punctaj acordat unei dintre arealele protejate.

B. RESURSE TURISTICE ANTROPICE

Evaluarea resurselor antropice ale unităților administrativ-teritoriale de bază are la bază un punctaj maxim de 30 puncte repartizate diferențiat pe categorii, astfel:

CATEGORIE/SUBCATEGORIE/ELEMENTE	PUNCTAJ MAXIM
B1. Monumente istorice de interes național	8
I-arheoloaie	
II-arhitectura	
III-monumente de fol public	
IV-memoriale	

B2. Muzee și colecții publice	8
I. <i>Muzei, case memoriale</i>	
II. <i>Colectii publice, galerii de artă</i>	
B3. Manifestări culturale anuale/repetabile	8
I. <i>Festivaluri, serbări, sărbători, târguri etc.</i>	
B4. Instituții de spectacole și concerte	6
I. <i>Teatru, operă, filarmonică etc.</i>	
TOTAL	30

În prima categorie integrate resurselor turistice antropice au fost supuse evaluării monumentele istorice ce se clasează conform legislației în grupa A - monumentele istorice de interes național (cf. Legii 422/2001 cu modificările și adăugirile ulterioare, inclusiv lista anexă la Ordinul ministrului culturii nr. 2.828/2015, pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice, actualizată și a Listei monumentelor istorice dispărute, cu modificările ulterioare din 24.12.2015, ordin în Monitorul Oficial al României, Partea I, Nr. 113 bis, 15.02.2016), valoarea maximă alocată acestei categorii fiind alocat de 8 puncte. Unităților administrativ-teritoriale de bază ce dețin monumente UNESCO, metodologia le-a rezervat punctajul maxim, respectiv 30 puncte.

Punctajele din cadrul categoriei muzee, case memoriale, colecții publice și galerii de artă, care pot atinge, de asemenea, o valoare maximă de 8 puncte, au fost acordate prin ponderarea mai multor indicatori (numărul unor astfel de instituții existente pe teritoriul administrativ, notorietatea, valoarea și diversitatea obiectelor/exponatelor și numărul mediu de vizitatori atrași).

Categoria „Manifestări culturale anuale/repetabile” (B2) include evenimente sau activități cu un spectru și adresabilitate (public-țintă) mai diversificate, punctajele acordate fiecărei categorii și subcategorii fiind obținute, de asemenea, prin ponderarea mai multor indicatori (numărul unor astfel de evenimente și manifestări derulate pe teritoriul administrativ, diversitatea activităților și exponatelor, notorietatea acestora, numărul mediu de vizitatori atrași și impactul economic generat).

Astfel, punctajul pentru fiecare subcategorie care se regăsește în categoria B3 (Manifestări culturale anuale/repetabile) a fost acordat într-o manieră similară, astfel încât însumate acestea să obțină maxim 8 puncte, asemenea subcategoriilor assimilate categoriilor B1 și B2, considerate, în termenii prezentei metodologii, ca furnizoare de “materie primă” similară ca pondere și importanță în alcătuirea zestrei atractive a UAT-urilor cu profil urban. Instituțiilor care găzduiesc și organizează spectacole și concerte li s-a alocat un maxim de 6 puncte, criteriile de alocare vizând numărul, diversitatea și notorietatea, coroborate cu numărul mediu de vizitatori atrași.

C. INFRASTRUCTURA SPECIFIC TURISTICĂ

Etapa a doua a evaluării a constat în evaluarea infrastructurii specific turistice și tehnice, indispensabile derulării eficiente și de calitate a activităților turistice, fixării și reținerii cererii turistice pentru o perioadă cât mai mare de timp.

Evaluarea *infrastructurii specific turistice* din cadrul unităților administrativ-teritoriale de bază a pornit de la acordarea unui punctaj maxim de 30 puncte, distribuit pe categoriile următoare:

	PUNCTAJ
C1. Structuri de primire turistică cu funcțuni de cazare	15
C2. Instalații de tratament	4
C3. Săli de spectacole, concerte, conferință	3
C4. Pârtii de schi	4

C5. Alte instalații și dotări de agrement-divertisment (parcuri de distracții/aventură, parcuri acvatice, facilități și instalații de agrement nautic, centre echitație, teren golf, grădină zoologică, grădină botanică	3
C6. Centre de informare turistică	1
TOTAL	30

În cadrul grilei de evaluare a infrastructurii specific turistice, structurilor de primire turistică cu funcțuni de cazare li s-a atribuit un punctaj maxim cumulat de 15 puncte.

Datorită complexității și relevanței mai ridicate pentru scopul analizei noastre a indicatorilor urmăriți (gradul de confort, numărul de camere al structurilor de primire, dar și a luării în evidență a întregii tipologii a structurilor de cazare, inclusiv cea temporară/sezonieră) și actualizării cu o ciclicitate lunară a informațiilor statistică centralizate, demersul nostru a utilizat datele statistice oficiale ale ministerului care integrează și gestionează domeniul turistic ([Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri - http://turism.gov.ro/web/autorizare-turism/](http://turism.gov.ro/web/autorizare-turism/)) (data de referință a informațiilor statistică utilizată fiind 13.03.2020). Setul de date statistică gestionată de INSSE și disponibile prin aplicația TEMPO ONLINE (<http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>) au fost prelucrate la nivelul tuturor categoriilor relevante de indicatori disponibili, oferind posibilitatea urmăririi evoluției acestor indicatori în profil temporal, pe intervale de timp variabile.

În funcție de distribuția numărului total de locuri regăsit la nivelul tipurilor de structuri de primire turistică, au fost atribuite următoarele punctaje:

- hotel (inclusiv hostel și hotel-apartament): 4 puncte
- pensiune turistică (inclusiv pensiune agroturistică, pensiune turistică urbană, pensiune turistică rurală) și vilă turistică: 2 puncte
- alt tip de structură de cazare cu excepția hotelurilor și a pensiunilor turistice: cabană turistică, motel, popas turistic, sat de vacanță, camping turistic, spații tip camping, bungalowuri, spații și parcele de campare, apartamente și camere de închiriat, nave fluviale și pontoane plutitoare: 1 punct

Acordarea punctajelor la nivelul fiecărei unități administrativ-teritoriale a fost realizată însumând punctajul acordat fiecărelia dintre cele grupe de structuri de cazare individualizate mai sus cu valoarea ponderală aferentă locurilor de cazare care revine fiecărei tip de structură de cazare din totalul locurilor de cazare existente la nivelul mediului urban din România.

Aceste punctaje au fost corectate în plus sau în minus (cu valori cuprinse între 0,1 și 1 punct) în funcție de distribuția numărului de locuri, respectiv a numărului de camere pe categorii de confort ale structurii(-lor) de primire, dar și al diversității tipologice a structurilor de primire, a numărului de categorii de structuri de cazare autorizate existente în UAT-ul în cauză.

În situația în care există o diversitate a distribuției numărului de locuri de cazare și camerelor de categorii superioare de confort, o pondere mai ridicată a structurilor de cazare de tip hotel în totalul ofertei de cazare a centrului urban, dar și o diversitate tipologică mai ridicată a structurilor de primire turistică cu funcțuni de cazare de care dispune UAT-ul în cauză, punctajele au fost rotunjite în plus, în caz contrar acestea au fost rotunjite în minus, distribuirea punctajelor realizându-se în mod proporțional.

Pentru *Instalațiile de tratament* s-a alocat un punctaj maxim de 4 puncte. Criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a acestor instalații au urmărit numărul și diversitatea instalațiilor de tratament, respectiv a procedurilor pe care le realizează acestea.

Punctajul maxim acordat *părțiilor de schi omologate* a fost de 4 puncte, criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a acestora vizând numărul, lungimea și gradul de diversitate, UAT cu cele mai multe părți de schi distanță față de principalele zone furnizoare de turiști, precum și durata

intervalului mediu în care este posibilă practicarea sporturilor de iarnă (în funcție de regimul temperaturii aerului, îndeosebi numărul mediu anual al zilelor cu îngheț la sol și, în legătură cu aceasta, de durata de menținere a stratului de zăpadă).

Pentru *infrastructura turistică reprezentată de săli de spectacole, concerte și conferințe* au fost acordate 3 puncte, plecând de la premisa că turismul de evenimente, pe de o parte, dar și cel de afaceri și congrese, pe de altă parte, sunt aducătoare de venituri mai ridicate comparativ cu alte tipuri sau forme de turism.

Criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a infrastructurii pentru spectacole, conferințe, reunii etc. au fost următoarele:

- capacitatea totală spațiilor existente exprimată în număr de locuri
- UAT cu cea mai capacitate pentru organizarea de evenimente

Nr. locuri în săli	Punctaj
Peste 10.000 locuri	3,00
5000–9999 locuri	2,50
3000–4999 locuri	2,00
1500–2999 locuri	1,50
500–1499 locuri	1,00
100–499 locuri	0,50
Sub 100 locuri	0,25

În categoria instalații și facilități de agrement-divertisment și sportive au fost incluse acele facilități ce motivează deplasarea turiștilor și consumul produsului turistic specific acestora, respectiv: parcuri acvatice și instalații de agrement nautic, parcuri de distracții/aventură, centre de echitație/herghelii, terenuri de golf, grădini botanice, grădini zoologice etc. Punctajul maxim acordat pentru acestea este de 3. Prezența facilităților pentru wellness/SPA a constituit un avantaj pentru UAT evaluată, primind un punctaj suplimentar, dar fără a depăși cele 3 puncte maxim posibile. Criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a instalațiilor de agrement-divertisment au fost numărul acestora și diversitatea instalațiilor și facilităților oferite.

Datorită rolului important în promovarea ofertei turistice și, implicit, în constituirea unei imagini pozitive a destinațiilor, a diferitelor obiective turistice și a produselor turistice care le integrează, existența centrelor naționale de informare turistică a fost "recompensată" cu 1 punct.

D. ACCESIBILITATEA LA INFRASTRUCTURA MAJORĂ DE TRANSPORT

Evaluarea *accesibilității la infrastructura majoră de transport* a avut în vedere prezența pe teritoriul UAT-urilor urbane a unor căi/noduri majore de transport de călători, condiție esențială pentru ca un teritoriu să poată fi integrat în circuitul turistic, acestei componente alocându-i-se un punctaj maxim de 15 puncte.

Cei patru indicatori care au fost luați în considerare pentru a evalua accesul direct al unităților administrativ-teritoriale la rețeaua majoră de transport au fost ponderați în funcție de importanța acestora în rețeaua națională și internațională de transport, precum și de intermodalitatea în transportul de călători.

ACCESIBILITATEA LA INFRASTRUCTURA MAJORĂ DE TRANSPORT: 15 PUNCTE

Criteriu	Denumire	Punctaj	Evaluare
	Accesul direct la infrastructura majoră de transport Port	15 1 Da Nu	1 0

Indicatori	Aeroport național/internațional	5	Da Nu	1 0
	Acces la drum European (E)/ autostradă (A)	5	Da Nu	1 0
	Acces la drum național/cale ferată (DN/CF)	5	Acces la DN/E și CF Acces la DN sau CF Fără acces la rețeaua	1 0,5 0

Punctajul s-a obținut după înmulțirea punctelor de evaluare (între 0 și 1) pe fiecare indicator cu punctajul de ponderare pe indicatori din cele 15 puncte ale criteriului, astfel:

- din cele 15 de puncte prin care s-a evaluat importanța accesibilității la infrastructura majoră de transport a unei UAT pentru desfășurarea unei activități turistice, 5 au fost direcționate către criteriul accesibilității la un aeroport național/internațional;
- pentru accesul la drum național, european sau autostrada și cale ferată s-au acordat 5 puncte din totalul de 15, dar acestea nu sunt acordate decât dacă UAT are acces la cel puțin două modalități de transport;
- dacă unitatea administrativ-teritorială de bază are acces doar la drum național sau cale ferată atunci acesta va primi doar jumătate din punctaj (adică $0,5 \times 5 = 2,5$).

ANEXA 2 – Metodologia de calcul a competitivității și a atraktivității orașelor

1. Indicele de competitivitate (IC)

- Calculat ca o medie ponderată a trei indicatori: economic, social și tehnologic. La rândul lor, fiecare din acești indicatori sunt calculați ca medie ponderată a variabilelor selectate din cele 3 categorii de interes major – economic, social, tehnologic.
- Ponderile utilizate pentru fiecare dintre cei trei indicatori (suma ponderilor fiecărui indice este 100%) sunt prezentate mai jos:
 - o Indicatorul economic (Ie)
 - E1 = PIB/locuitor (estimat pentru 2018, INS) – 30
 - E2 = Productivitatea muncii (estimată pentru 2018, INS) – 40
 - E3 = Venitul net/cap de locuitor (2018, MDRAP) – 30
 - o Indicatorul social (Is)
 - S1 = Rata de ocupare pentru populația cu vârstă cuprinsă între 20-64 ani (2018, INS) – 60
 - S2 = Rata de dependență a vîrstnicilor (Dumitru Sandu) – 40
 - o Indicatorul tehnologic (It)
 - T1 = Populația ocupată în industriile inovatoare (2018, calculat pe baza INS) – 40
 - T2 = Absolvenții de studii universitare (2017, INS) – 30
 - T3 = Utilizare internet (RPL, 2011) – 30

Modelul de calcul este:

$$\text{Indicatorul economic Ie} = (30*E1+40*E2+30*E3)/100$$

$$\text{Indicatorul social Is} = (60*S1+40*S2)/100$$

$$\text{Indicatorul tehnologic It} = (40*T1+30*T2+30*T3)/100$$

Valoarea indicelui de competitivitate este dată de următoarea medie ponderată a celor trei indicatori, după cum urmează:

$$Ic = (40*Ie+30*Is+30*It)/100$$

Mai departe, am normalizat (am raportat la medie) fiecare indicator la media urbană și l-am calculat, obținând, în final, indicele de competitivitate.

2. Indicele de atraktivitate generală (IA)

- Calculat ca o medie ponderată a trei indicatori: accesibilitate, abundența de forță de muncă și calificarea populației. Indicatorul referitor la calificarea forței de muncă este compus.
 - o Indicatorul referitor la accesibilitate (Ia)
 - Acesta a fost normalizat diferit, întrucât o valoare mică a indicatorului semnifică o accesibilitate ridicată. În această situație, am normalizat datele după formula:

$$X \text{ normalizat} = (X-X_{\min})/(X_{\max}-X_{\min})$$

S-a luat în calcul max și min nu după valoarea efectivă, ci după semnificația indicatorului. Astfel, max = București (deși are cea mai mică valoare, dar atraktivitatea este mare), min = Sulina.

- o Indicatorul referitor la forța de muncă excedentară tradusă prin ponderea șomerilor în totalul resurselor de muncă (INS, 2019)
- o Indicatorul referitor la calificarea forței de muncă
 - ICFM1 = Pregătirea forței de muncă (persoanele absolvente de studii liceale, postliceale și universitare, 2017, INS) – 50
 - ICFM2 = Ocupații (persoanele cu ocupări de manageri și specialiști cu studii superioare, tehnicieni și muncitori calificați, RPL 2011) - 50

Valoarea indicelui de atraktivitate este dată de următoarea medie ponderată a celor trei indicatori, după cum urmează:

$$IA = (30*Ia+35*IFEXC+35*ICFM)/100$$

3. Indicele de atraktivitate sectorială (IAS)

Acest indicator a fost calculat pentru ramurile industriale și serviciile care vor oferi o creștere pe termen lung, la nivel național, deoarece dependența de piața europeană este foarte mare:

- Industria automotive (CAEN 29 și 30 – fabricarea autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor și a semiremorcilor, a altor mijloace de transport)
- Industria chimică (CAEN 17, 19, 20, 21 și 22 – fabricarea hârtiei și a produselor din hârtie, fabricarea produselor de cocserie, fabricarea substanțelor și a produselor chimice, fabricarea produselor farmaceutice, fabricarea produselor din cauciuc și mase plastice)
- Industria echipamentelor electrice (CAEN 27 – fabricarea echipamentelor electrice)
- IT&C (CAEN 58, 60, 61, 62, 63, 95 – activități de servicii în tehnologia informației, activități de difuzare și transmitere de programe, telecomunicații, activități de servicii informatici, activități de editare)
- Transport & Logistică (CAEN 49, 50, 51, 52, 53 – transporturi terestre și transporturi prin conducte, transporturi pe apă, transporturi aeriene, depozitare și activități auxiliare pentru transporturi, activități de poștă și de curierat).

Pentru calculul acestor indici de atraktivitate sectorială s-a ținut cont, în principal, de următoarele caracteristici specifice:

- Pentru ramurile industriale: accesibilitatea, forța de muncă disponibilă, precum și relevanța profilului funcțional al zonei, înțeles ca un indice de industrializare (cât la sută din cifra de afaceri realizată în zona respectivă provine din activități industriale).
- Pentru serviciile cu valoare adăugată mare (IT&C): forța de muncă, număr de absolvenți.
- Pentru transport & logistică: mai ales accesibilitatea și proximitatea la infrastructura mare sau noduri de transport.

Indicatorii luați în calcul pentru fiecare domeniu sunt:

1. Industria automotive:

- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Forța de muncă (salariați, 2018)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2018)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2018)

- Elevii calificați în școli profesionale, licee tehnologice cu profil: electric, electronic, electronică automatizări, mecanică (nr. de elevi, 2019)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

IAS auto = $(20 * \text{indice de accesibilitate normalizat} + 15 * \text{min of travel timp} + 20 * \text{salariați} + 10 * \text{cifra de afaceri} + 15 * \text{indice de industrializare} + 20 * \text{nr. de elevi calificați}) / 100$

2. Industria chimică

- Forța de muncă (salariați, 2018)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2018)
- Elevii calificați în școli profesionale, licee tehnologice cu profil de chimie industrială (nr. de elevi, 2019)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2018)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

IAS industria chimică = $(20 * \text{indice de accesibilitate normalizat} + 15 * \text{min of travel timp} + 20 * \text{salariați} + 10 * \text{cifra de afaceri} + 15 * \text{indice de industrializare} + 20 * \text{nr. de elevi calificați}) / 100$

3. Industria echipamentelor electrice

- Forța de muncă (salariați, 2018)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2018)
- Elevii calificați în școli profesionale, licee tehnologice cu profil de electronică automatizări și electric (nr. de elevi, 2019)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2018)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

IAS echipamente electrice = $(20 * \text{indice de accesibilitate normalizat} + 15 * \text{min of travel timp} + 20 * \text{salariați} + 10 * \text{cifra de afaceri} + 15 * \text{indice de industrializare} + 20 * \text{nr. de elevi calificați}) / 100$

4. IT&C

- Forța de muncă (salariați, 2018)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2018)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Pregătirea forței de muncă (indicatorul se interpretează ca nr. persoanelor absolvente de studii liceale, postliceale și universitare, 2017)

- Absolvenți de studii universitare (2017)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

IAS IT&C = (25*indice de accesibilitate normalizat+25*salariați+25*pregătirea forței de muncă+25*nr. de absolvenți)/100

5. Transport & Logistică

- Forța de muncă (salariați, 2018)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2018)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2018)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.

IAS transport&logistică = (20*indice de accesibilitate normalizat+20*salariați+20*cifra de afaceri+20*min of travel+20*indice de industrializare)/100

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ZONEI URBANE FUNCȚIONALE CRAIOVA 2021 - 2030

PROFIL SPAȚIAL ȘI FUNCȚIONAL	1
Relațiile teritoriale și funcționale din ZUF Craiova	1
Identificarea dinamicilor spațiale și a zonelor de dezvoltare	10
Importanța monitorizării dinamicilor spațiale	10
Dinamicile spațiale: analiza statistică	12
Dinamicile spațiale: principalele zone de expansiune	21
Locuirea la nivelul zonei urbane funcționale Craiova	26
Locuirea în România în raport cu contextul European	26
Dinamica locuirii: contextul național, regional și local	27
Dinamica locuirii: Zona Urbană Funcțională Craiova	29
Calitatea locuințelor: gradul de aglomerare	32
Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și Recomandări	36

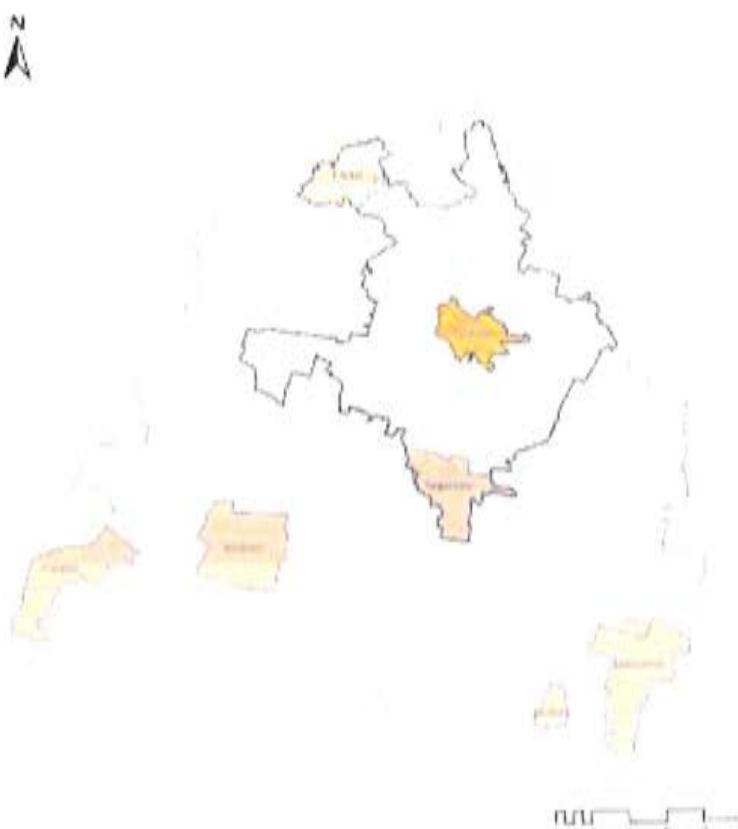
PROFIL SPATIAL SI FUNCTIONAL

RELATIILE TERITORIALE SI FUNCȚIONALE DIN ZUF CRAIOVA

Zona urbană funcțională a polului de creștere Craiova este amplasată în partea de sud-vest a țării, în regiunea de dezvoltare Sud-Vest, mai exact în nordul județului Dolj. Amplasarea în teritoriu, face ca distanța dintre ZUF Craiova și orașele importante ale României să fie considerabilă – 390 km până la Cluj Napoca, 621 km până la Iași și 335 km până la Timișoara, municipiul fiind însă apropiat de capitala țării – distanță de 228 km până la București.

Zona urbană funcțională acoperă extremitatea nordică a județului Dolj și are în componență trei din cele șapte așezări urbane din județ – municipiul Craiova și orașele Filiași și Segarcea. Din suprafața totală a județului, 814,97 km² (11%) este acoperită de așezările urbane, mai exact de municipiul reședință de județ Craiova (1,09%), municipiile Băilești (9,1%) și Calafat (7,6%) și orașele Bechet (1,65%), Dăbuleni (10,2%), Filiași (5,6%) și Segarcea (6,7%). Suprafața polului de creștere Craiova are ponderea cea mai mică dintre acestea, iar suprafața urbană a ZUF Craiova reprezintă doar 36,97% din totalul suprafeței urbane. Pe de altă parte, suprafața intravilană a municipiilor și orașelor din ZUF Craiova era conform datelor INS pentru 2019 de 82,86 km², reprezentând 69,02% din totalul suprafeței intravilane a orașelor și municipiilor din jud. Dolj - 120,06 km². Aceste date reflectă o concentrație mai mare a construcțiilor în orașele din zona urbană funcțională, față de celelalte orașe din județ, în ciuda rezervelor mai limitate de teren.

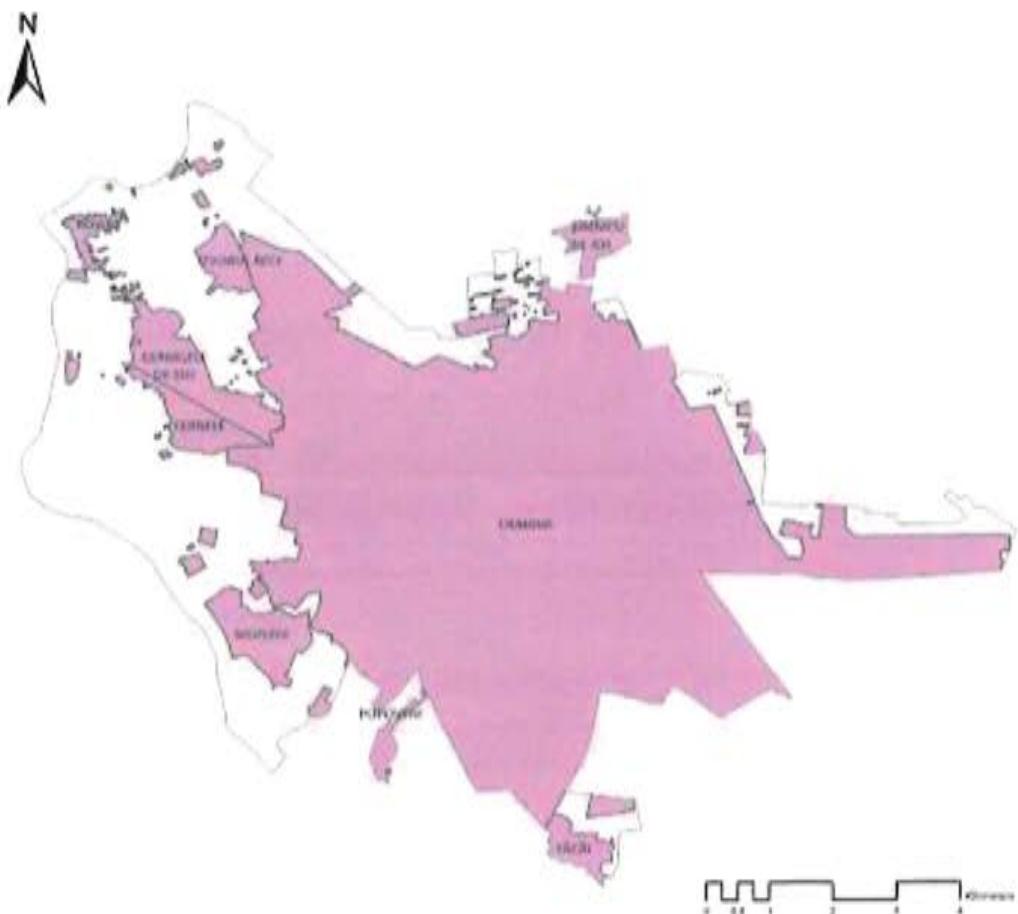
Figura 1. Amplasarea ZUF Craiova în cadrul județului Dolj și în raport cu celelalte orașe din județ.



Sursa: autorii.

Unitatea administrativ teritorială a Municipiului Craiova cuprinde mai multe așezări rurale pe care le are în gestiune, pe lângă nucleul orașului Craiova și anume localitățile Făcăi, Mofleni și Popoveni în sud-vestul orașului, localitatea Șimnicu de Jos în nord, și satele Cernele, Cernele de Sus, Izvorul Rece și Rovine în nord-vestul orașului. Acestea formează un nucleu urban cu o amprentă construită compactă, ce acoperă 56,81 km², adică 69,8% din suprafața UAT-ului, conform datelor puse la dispoziție de ANCPI pentru anul 2020, din care 48,65 km² (85,6%) este suprafața Craiovei iar 8,16 km² este suprafața celorlalte localități componente (14,4%).

Figura 2. Municipiul Craiova și satele aparținătoare din UAT Craiova.

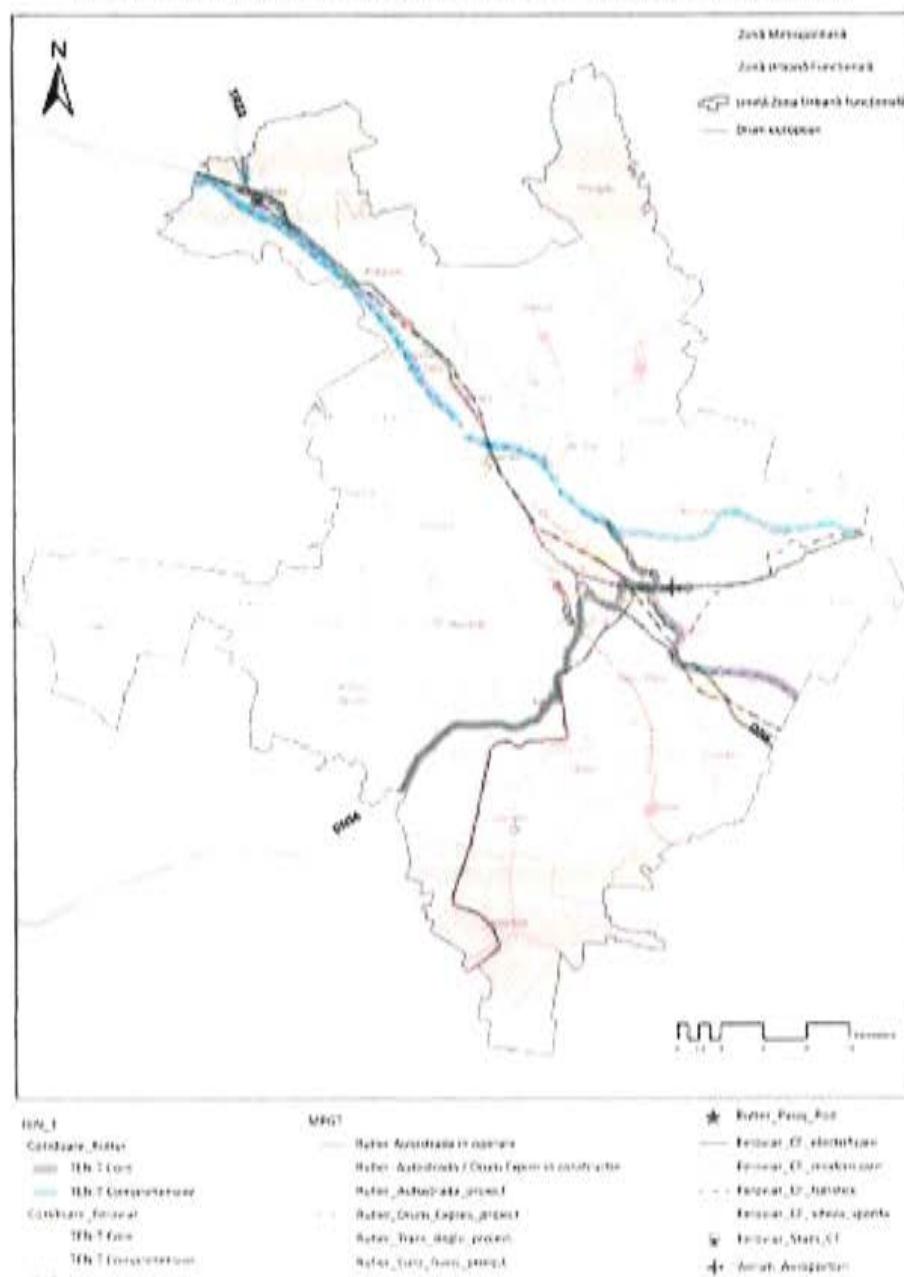


Sursa: autorii, vizualizare date ANCPI.

Zona urbană funcțională Craiova are o suprafață totală de 1791,24 km², reprezentând 24,16% din suprafața județului Dolj, municipiul Craiova ocupând doar 81,41 km², adică 4,54% din suprafața ZUF și 1,09% din suprafața județului. Cele mai întinse localități sunt orașul Segarcea – 120,08 km² (6,7%), localitățile Vârvoru de Jos – 107,86 km² (6%) și Murgași – 99,73 km² (5.6%) și orașul Filiași – 99,73 km² (5.6%), iar între cele cu suprafața cea mai mică se numără Coțofenii din Față – 24,17 km² (1,3%), Almăj – 27,36 km² (1,5%) și Ghindeni – 29,34 km² (1,6%).

Principalele trasee rutiere ce străbat centrul orașului sunt E70: Timișoara – Drobeta Turnu Severin – Filiași – Craiova, E574: Craiova – Pitești – Brașov – Bacău, E79: Oradea – Deva – Târgu Jiu – Craiova și DN65: Craiova – Pitești. De asemenea, zona urbană funcțională este conectată la rețeaua de orașe europene prin intermediul Aeroportului Craiova, amplasat în estul municipiului. Din punct de vedere al accesibilității rutiere și feroviare, se identifică o serie de localități din ZUF ce întâmpină dificultăți, în special cele din extremitatea sud-vestică, Predești, Vârvoru de Jos, Terpezița și Vela, Breasta și Bucovăț în vecinătatea vestică a municipiului.

Figura 3. Componența Zona Urbană Funcțională și Zona Metropolitană Craiova

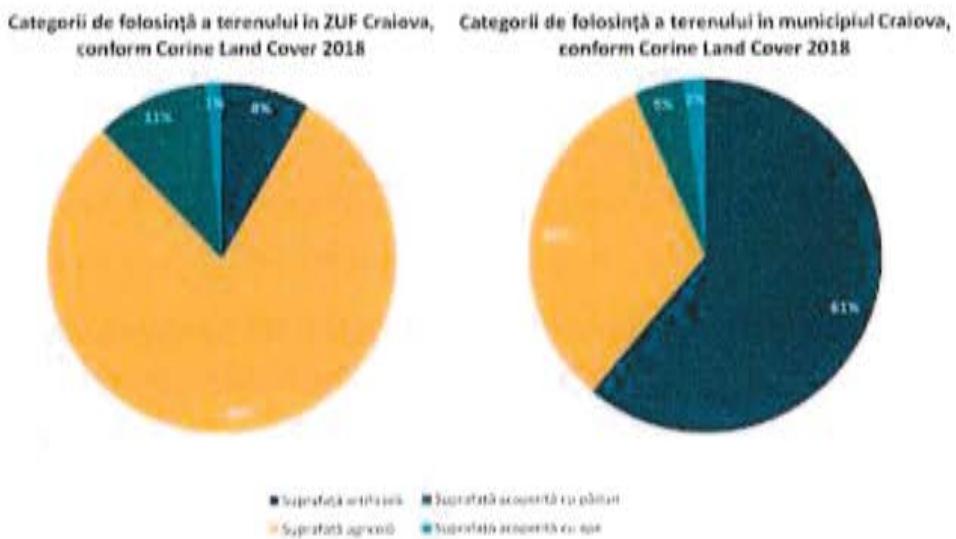


Sursa: autorii.

Zonificarea funcțională a municipiului Craiova și a zonei urbane funcționale indică principalele zone rezidențiale, puncte de atracție dar și resurse naturale – agricole și forestiere. Aceste informații sunt disponibile din două surse: suprafața fondului funciar după modul de folosință, puse la dispoziție anual de INS, în intervalul 1990-2014 și categorile de folosință identificare în baza de date Corine Land Cover conform datelor satelitare Landsat și Sentinel. Categoriile de folosință a terenului în cadrul zonei urbane funcționale a polului de creștere Craiova sunt influențate de așezarea ei geografică, la intersecția dintre Câmpia Românăilor, Câmpia Băileștilor, Piemontul Bălăciței și Piemontul Oltețului, între Subcarpații Getici la N și Fluviul Dunărea la S, ceea ce determină o înclinație generală a terenului nord-sud dar și un relief relativ vălurit, din cauza rețelei hidrografice.

Categoriile de folosință identificate de Corine Land Cover 2018 pentru ZUF Craiova indică o pondere a suprafețelor construite de 8%, a suprafețelor agricole de 80%, o suprafață acoperite cu păduri de 11% și a suprafețelor acoperite cu ape de 1%. În același timp, la nivelul municipiului Craiova, suprafață construită ocupă 61%, cea agricolă 32%, cea a pădurilor și arilor naturale 5% și cea a apelor 2%.

Figura 4. Categoriile de folosință ale terenului în Municipiul Craiova și ZUF Craiova.

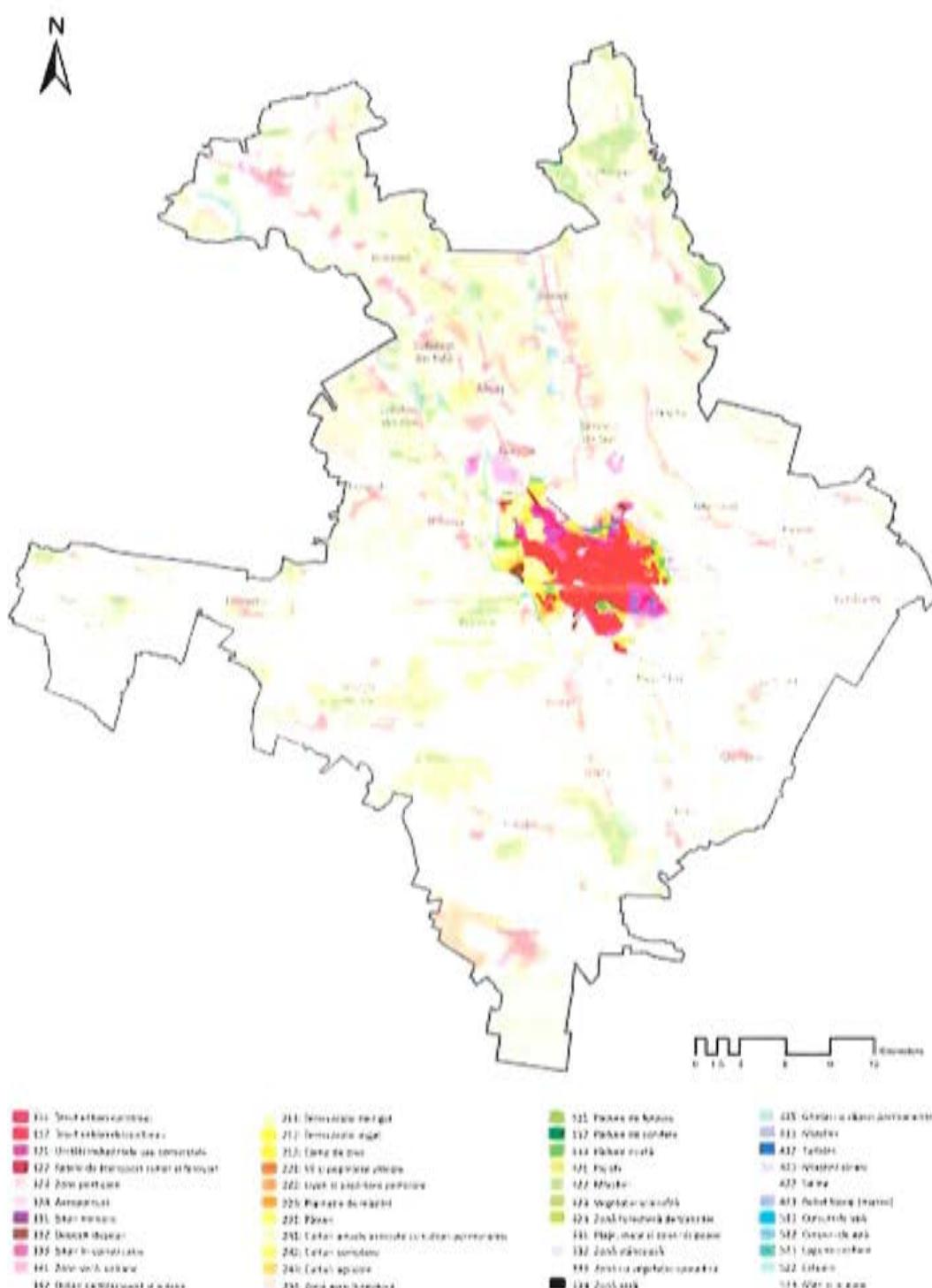


Sursa: prelucrare date din CORINE Land Cover 2018.

Suprafața agricolă acoperă 80% din suprafața zonei urbane funcționale, dar este mai întinsă în localitățile din extremitatea vestică și sudică, cea mai întinsă fiind în orașul Segarcea, unde acoperă 96,26% din suprafața UAT-ului, Mischii – 94,45% și Ghercești – 94,13% și cel mai puțin extinsă în mun. Craiova - 32,32%, Bucovăț - 55,33% și Murgași – 59,7%. Totodată, se disting localitățile Segarcea (10,84%), Cârcea (10,77%) și Coțofeni din Față (6,62%) ce au o suprafață viticolă mai însemnată, Predești (14,21%) Vârvoru de Jos (7,42%) și Podari (6,23%) cu o suprafață mai extinsă acoperită de livezi și pepiniere pomice.

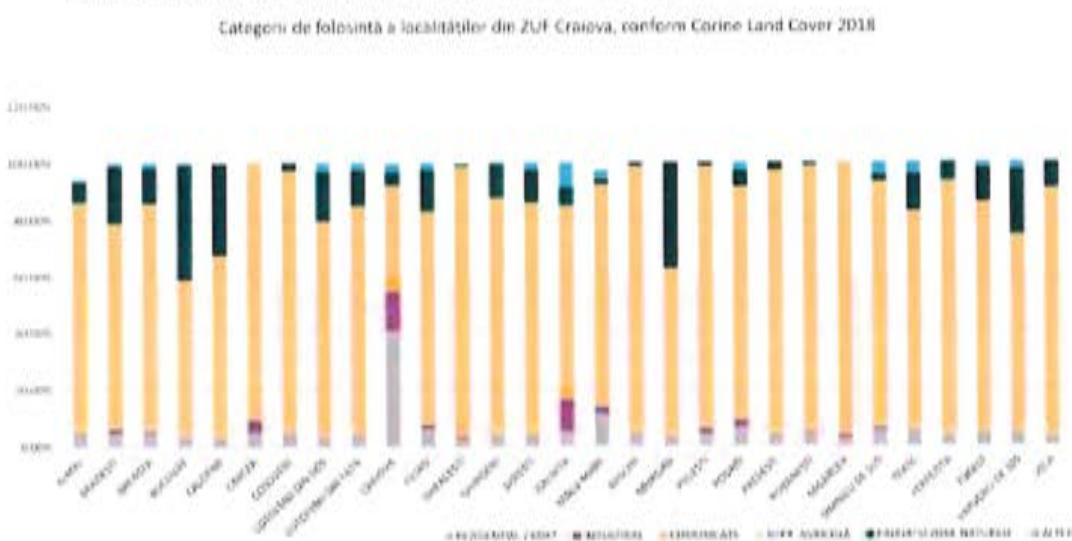
Suprafața acoperită cu pădure și alte zone naturale se întinde doar pe 11% din totalul zonei urbane funcționale și este mai extinsă în sud-vestul municipiului Craiova, până la limita localității Segarcea (Bucovăț – 40,42%, Calopăr – 36,89% și Vârvoru de Jos – 22,69%) dar și în extremitatea nordică a ZUF-ului (Murgași – 36,89%, Brădești – 19,6%). Aceasta vine ca urmare a intervenției omului din ultimele două secole, ce au determinat despădurirea câmpiei și a unei părți însemnante din Piemontul Getic.

Figura 5. Categorii de folosință a terenurilor în ZUF Craiova conform CORINE Land Cover 2018.



Sursa: autorii, vizualizare date din CORINE Land Cover 2018.

Figura 6. Categorii de folosință în localitățile din ZUF Craiova, conform CORINE Land Cover 2018.

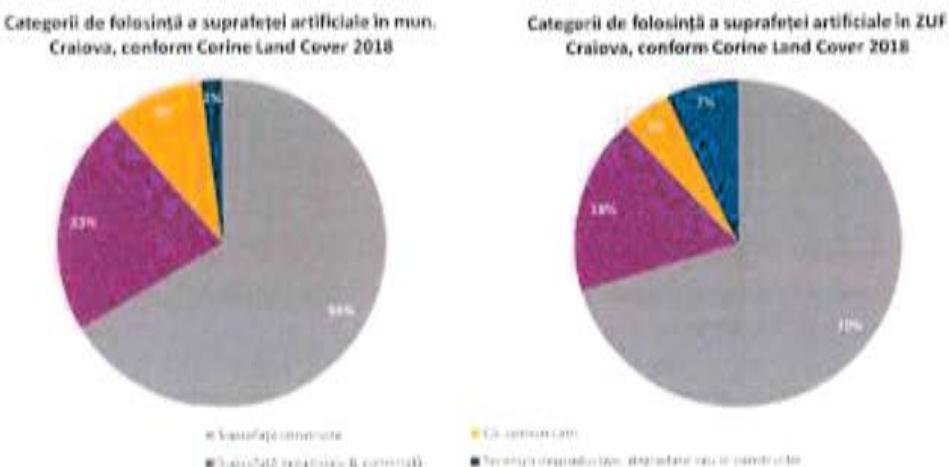


Sursa: prelucrare date CORINE Land Cover 2018.

Suprafața artificială, așa cum este identificată prin categoriile de folosință a terenurilor în baza de date Corine Land Cover, se împarte în suprafață construită formată din zone preponderent rezidențiale sau cu funcții mixte – cu formă urbană compactă (CLC 111) sau fragmentată (CLC 112) și zone industriale și comerciale (CLC 121), principalele căi de comunicații rutiere, aeriene și feroviare (CLC 122-124), dar include și terenurile degradate și neproductive, precum fostele mine sau depozitele de deșeuri. Astfel, din procentul de 8,26% din totalul suprafeței zonei urban funcționale, suprafetele artificiale din ZUF sunt împărțite astfel:

- 5,81% suprafață construită rezidențială sau cu funcții mixte
- 1,45% suprafață construită cu funcții industriale și/sau comerciale
- 0,41% căi de comunicare principale
- 0,58% terenuri degradate, neproductive sau în construcție

Figura 7. Categorii de folosință a suprafeței artificiale din ZUF Craiova, conform CORINE Land Cover 2018.



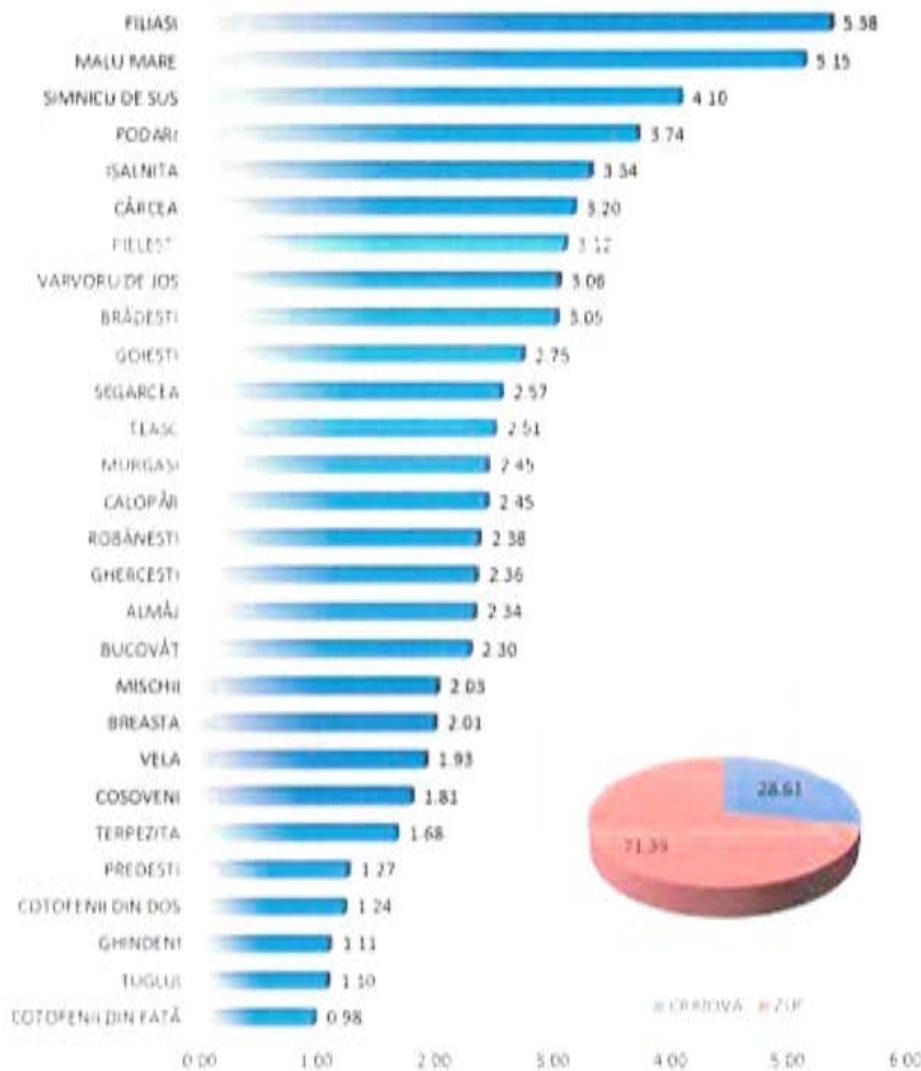
Sursa: prelucrare date CORINE Land Cover 2018.

Perimetru construit din cadrul ZUF Craiova, conform datelor ANCPI pentru anul 2020, era de 198,61 km², adică 11,1% din suprafața totală, din care municipiul Craiova are o pondere de 28,6%, urmat de orașul Filiași (5,38%), și de localități din primul inel peri-urban precum Malu Mare (5,15%), Șimnicu de Sus (4,10%) și Podari (3,74%) și Ișalnița (3,34%). Orașul Segarcea se află pe locul 11, cu o pondere de doar 2,57% din totalul perimetrului construit al ZUF-ului.

Procentul de utilizare a terenului, măsurat prin raportul dintre perimetru construit și suprafața UAT-ului, este cel mai ridicat în municipiul Craiova (69,8%) și în localitățile Malu Mare (32,9%), Ișalnița (20,7%) și Almăj (17,0%) și cel mai redus în orașul Segarcea (4,3%) și localitățile din extremitatea vestică - Vela (4,6%) și Terpezița (5%), și respectiv cea nordică – Murgași (4,9%).

Figura 8. Ponderea perimetrului construit al localităților din ZUF și ZM Craiova.

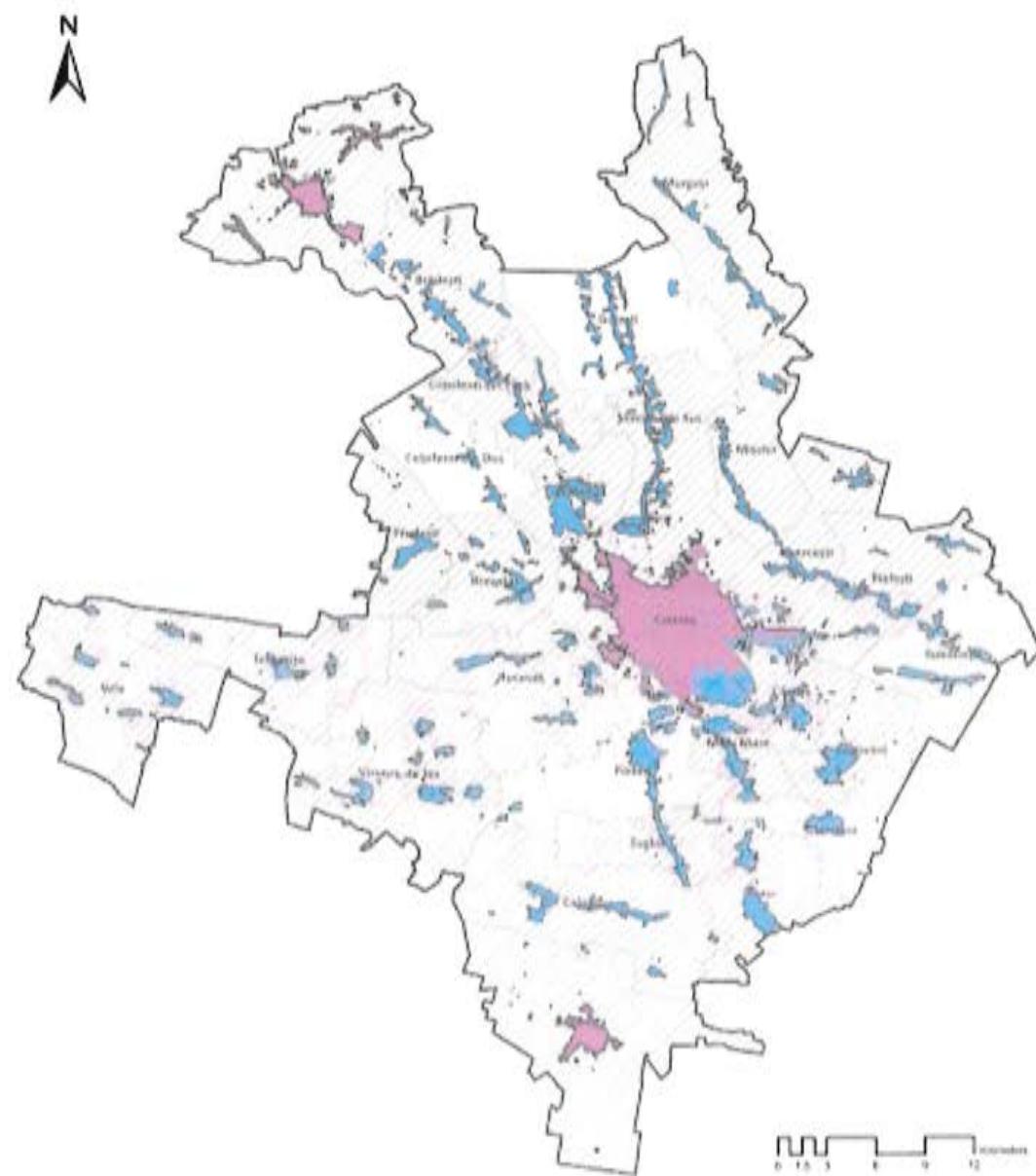
PONDEREA PERIMETRULUI CONSTRUIT AL LOCALITĂȚILOR DIN ZUF
CRAIOVA, ÎN 2020



Sursa: prelucrare date ANCPI 2020.

Așezările antropice din zona urbană funcțională prezintă un grad mare de fragmentare, dar urmăresc principalele axe rutiere, având astfel o formă preponderent liniară ce radiază dinspre polul de creștere Craiova, care prin contrast, are o amprentă construită compactă. Totuși la nivelul primului inel peri-urban se observă o serie de așezări mai compacte, ce se contopesc sau urmează să fuzioneze cu amprenta construită a nucleului urban, precum cele din extremitatea sudică (Podari), sud-vestică (Malu Mare, Cârcea) și nord-estică (Ișalnița). Pe de altă parte, localitățile mai greu accesibile din vestul ZUF-ului, precum Vela, Vârvoru de Jos, Terpezița, sunt alcătuite din așezări mici și disperse.

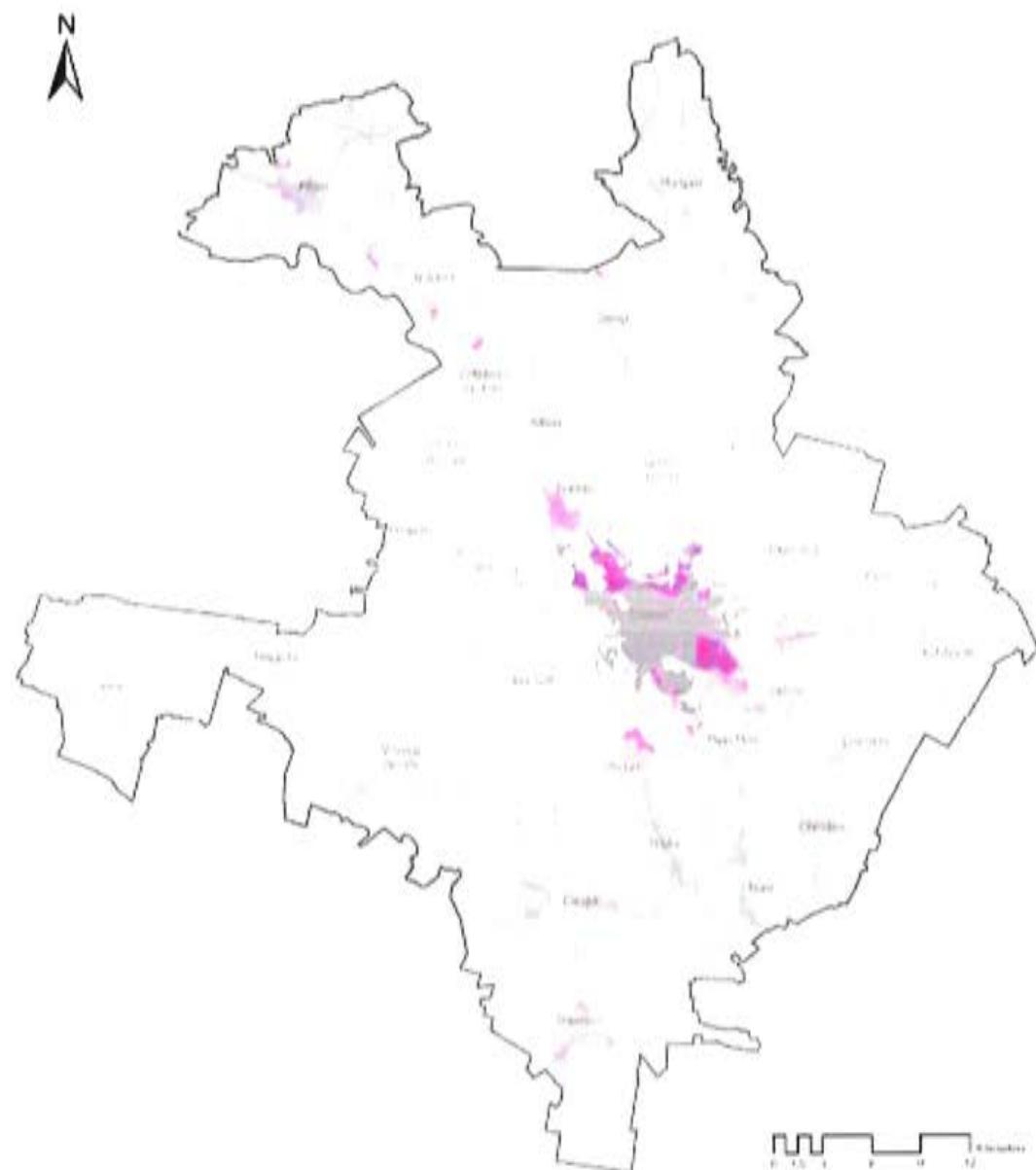
Figura 9. Așezările antropice din ZUF și ZM Craiova.



Sursa: autorii, vizualizare date ANCPI 2020.

Principalele zone care înglobează activități comerciale și industriale sunt concentrate la periferia municipiului Craiova în extremitatea nordică și sudică. Totodată se evidențiază și localitatea Ișalnița, unde activitățile industriale și comerciale au o pondere de 45,41% din suprafața artificială, dublă față de suprafața rezidențială – 20%, dar există și o pondere ridicată a suprafețelor neproductive, de 20,5%. De asemenea, se mai identifică zone industriale și comerciale însemnante la periferia orașelor Filiași și Segarcea, dar și în localități adiacente orașelor precum Podari, Cârcea și Pielești din sud-vestul municipiului Craiova și Brădești, la granița orașului Filiași.

Figura 10. Principalele zone industriale și comerciale din ZUF și ZM Craiova.



Sursa: autorii, vizualizare date CORINE Land Cover 2018.

IDENTIFICAREA DINAMICILOR SPATIALE ȘI A ZONELOR DE DEZVOLTARE

Importanța monitorizării dinamicilor spațiale

Este important pentru toate localitățile, dar în special pentru cele urbane și peri-urbane să monitorizeze dinamicile de expansiune urbană și să faciliteze dezvoltarea sustenabilă și integrată a zonei metropolitane, încurajând utilizarea productivă a resurselor de teren, conectarea și diversificarea funcțională a fragmentelor urbane și peri-urbane și regenerarea urbană, limitând astfel expansiunea necontrolată. Dezvoltarea urbană și forma așezărilor au o influență importantă asupra consumului excesiv de combustibili fosili, atât prin ponderea sectorului construcțiilor ca un principal consumator de energie și generator de CO₂ dar și prin facilitarea unui anumit stil de viață pentru locuitorii săi, tipare ce sunt strâns legate de amprenta de carbon individuală. Dincolo de obiectivele Europene legate de consumul de combustibil și poluare, forma și calitatea fondului construit al orașelor influențează calitatea vieții și atractivitatea unui oraș atât pentru locuitorii săi, cât și pentru investitori.

O parte din orașele României se confruntă cu fenomenul de expansiune necontrolată, în timp ce altele se confruntă cu un declin demografic și economic, cu consecințe asupra fondului construit. În perioada 2000-2018, 94 din orașele României au înregistrat expansiune spațială, 189 au stagnat, iar 37 au înregistrat o contracție a suprafeței construite, luând în considerare dinamica suprafeței construite, așa cum este ea suprinsă de CORINE Land Cover și totalul numărului de autorizații de construire eliberate. Expansiunea spațială a fost susținută de o creștere demografică mai mare de 5% în doar 28 dintre orașe, în timp ce 123 din cele în care amprenta construită a stagnat au înregistrat un declin demografic mare de 5%, în 47 din acestea populația a rămas statică (între -5% și 5%) și doar în 19 din ele a crescut.

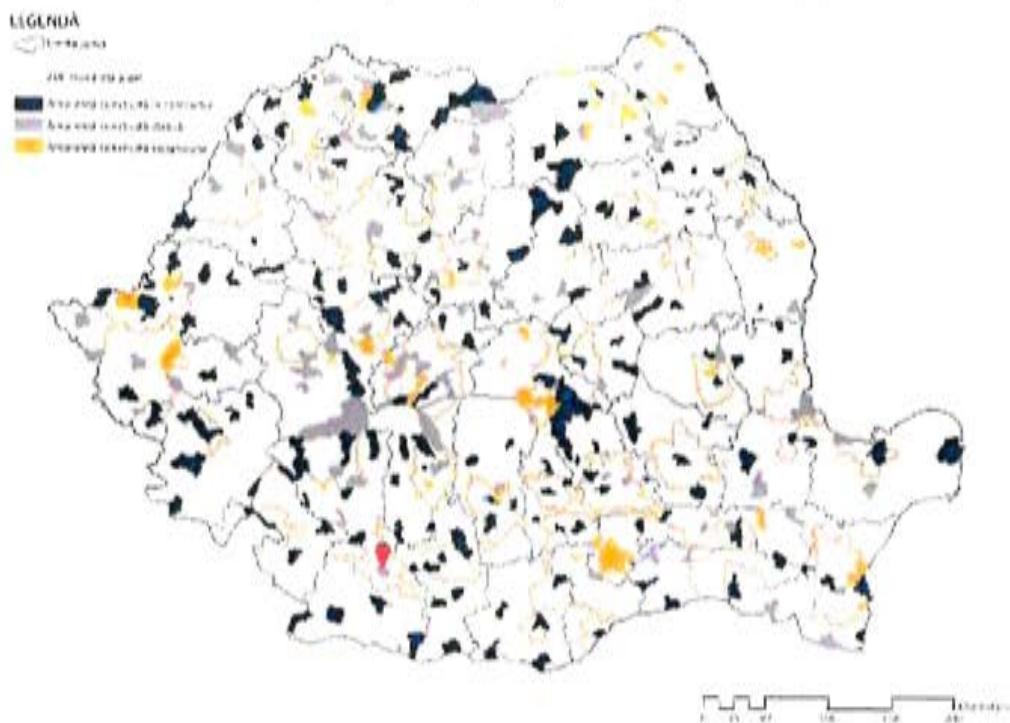
- Pe de o parte, dezvoltarea dispersată, la periferia orașelor, fără a fi justificată de un grad mare de utilizare a zonelor deja urbanizate și de reconversie funcțională a terenurilor neproductive, de tip *brownfield* sau de o conectare eficientă la o rețea de transport public, consumă mai multe resurse economice prin presiunea pusă asupra infrastructurii de transport și utilității și facilitează un stil de viață nesustenabil, centrat pe utilizarea automobilului personal. Cu toate astea, procesul de peri-urbanizare și consumul accelerat de teren a caracterizat dezvoltarea urbană din ultimele decenii atât la nivel global și european, cât și la nivelul principalelor orașe din România, în ciuda tendințelor de declin demografic.
- Pe de altă parte, fenomenul de orașe în contracție sau orașe în declin - *shrinking cities*, se manifestă nu doar prin declinul demografic, prin lipsa unei economii locale suficiente de puternice sau scăderea efectivă a suprafeței construite, dar și prin creșterea numărului de spații vacante ca urmare a populației în scădere și îmbătrânirea fondului construit. Acest fenomen este specific în special fostelor orașe industriale și orașelor mici, ce nu au în proximitate un pol de creștere.

Pentru dezvoltarea reziliență a orașelor și creșterea calității vieții, orașele în expansiune și cele în contracție se confruntă cu provocări distințe, dar și cu particularități locale pe care fiecare oraș le poate exploata pentru a-și crea specificul local și identitatea. Relațiile teritoriale și zonele urbane funcționale devin cu atât mai importante și pot ajuta la regenerarea economiei în unele centre urbane mici, fără o economie locală puternică, însă pe lângă crearea de locuri de muncă, fiecare oraș trebuie să își păstreze locuitorii și să atragă alții noi prin asigurarea unei bune calități a vieții, a locuirii și a spațiului construit. De regulă, orașele cu o expansiune rapidă trebuie să gestioneze problema cartierelor rezidențiale noi, unde lipsește adesea infrastructura tehnico-edilitară de calitate, spațiile publice și transportul public, în timp ce orașele statice și cele în contracție, pot spori atractivitatea și calitatea vieții prin intervenții de regenerare urbană a spațiilor publice. Regenerarea urbană a cartierelor rezidențiale construite în perioada socialistă, rămâne o temă importantă pentru toate orașele României, întrucât ea are un impact atât asupra calității vieții și poate crește atractivitatea centrului urban, reducând fenomenul de suburbanizare.

În timp ce principiul universal de dezvoltare urbană sustenabilă trebuie să fie cel al orașelor compacte, regenerate și conectate, este important ca dinamicile spațiale, de dezvoltare și de locuire să fie analizate la nivel local, pentru a identifica provocările și principalele obiective ale fiecărui oraș în parte. Zonele urbane formate din așezări contigue, dense și cu un procent ridicat de mixitate funcțională, ce respectă principiile conceptului de orașe compacte - *compact cities*, sunt considerate a fi mai sustenabile prin utilizarea productivă a resurselor de teren din zonele deja urbanizate, eficiența crescută a infrastructurii tehnico-edilitare și distribuția serviciilor publice.

Pe lângă analiza statistică, două instrumente critice de monitorizare și planificarea spațială, ce contribuie la gestionarea eficientă a resurselor de teren sunt **planul urbanistic general** și **un sistem integrat de tip GIS**, care să incorporeze toate informațiile necesare unei bune planificări și colaborări între administrația publică, investitorii și cetățeni. Actualizarea planurilor urbanistice generale este critică pentru aplicarea obiectivelor de dezvoltare compactă, PUG-ul reprezentând cadrul de implementare și planificare. O dată cu elaborarea unui nou PUG, este importantă și dezvoltarea sistemului integrat de tip GIS, pentru a facilita planificarea spațială și dezvoltarea integrată pornind de la o evaluarea corectă a resurselor existente de teren, în special cele din fostele zone industriale, a zonelor intravilane sub-dezvoltate și a activelor publice cu potențial de reconversie funcțională, poate contribui la dezvoltarea spațială sub formă compactă a orașelor prin promovarea acestor resurse de teren înainte de a extinde suprafața intravilană. Extinderea excesivă a acesteia poate facilita expansiunea necontrolată și fragmentată, înspre periferie. În momentul de față, municipiul Craiova se folosește de un PUG elaborat în anul 1999 și reactualizat în anul 2015, dar există un nou PUG aflat în curs de avizare. Dinamicile spațiale din ultimele decenii, au produs schimbări importante în structura spațială și funcțională a municipiului, de aici importanța elaborării planurilor urbanistice generale cu regularitate, pentru a își putea îndeplini rolul în a ghida dezvoltarea conform unei viziuni coordonate.

Figura 11. Orașe în expansiune, statice și în contracție din România.



Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însotitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.

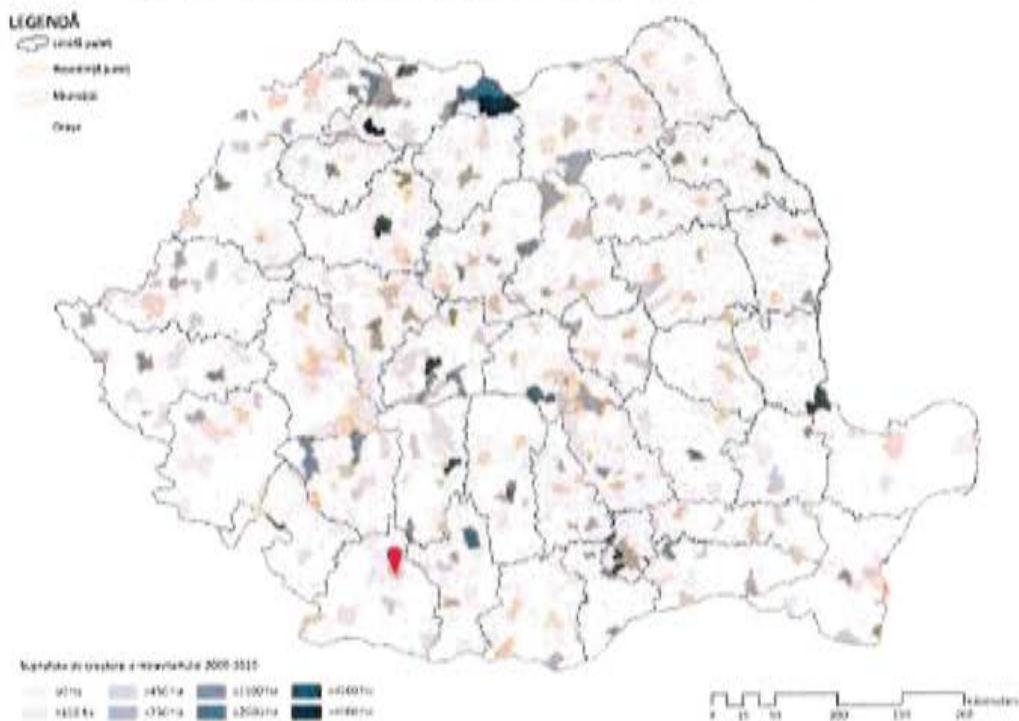
Dinamicile spațiale: analiza statistică

Primul pas către implementarea și adaptarea politicilor de dezvoltare sustenabilă la nivel local, îl reprezintă cunoașterea dinamicilor de dezvoltare spațială și analiza structurii funcționale a unei așezări, prin monitorizarea unor serii de indicatori cantitativi și calitativi, precum: procentul de extindere al intravilanului, resursele de teren neutilizate din cadrul intravilanului, procentul de expansiune a suprafeței construite, numărul de autorizații de construire emise sau profilul funcțional al noilor zone de expansiune. Această analiză va ghida elaborarea unei strategii de dezvoltare coordonată la nivel metropolitan și identificarea unor direcții și zone prioritare pentru dezvoltare.

Extinderea excesivă a suprafeței intravilanului, poate facilita expansiunea fragmentată și necontrolată, și în consecință poate accentua fenomenul de peri-urbanizare, în special atunci când această creștere nu este susținută de o utilizare eficientă a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la infrastructura de transport și de utilități. La nivel național, în intervalul 1993-2019, cele 319 orașe și-au dublat suprafața intravilană, o creștere procentuală de 107% iar în intervalul 2000 – 2018, suprafața intravilanului a crescut cu 91%. De cele mai multe ori expansiunea intravilanului nu este justificată de o nevoie reală survenită din dinamicele piețelor imobiliare și de epuizarea resurselor de teren din interiorul orașului, ci vine organic, din dorința de a stimula dezvoltarea sau sub influența legii finanțelor publice (legea nr. 273 / 2006), care condiționează distribuția finanțelor publice de suprafața intravilanului.

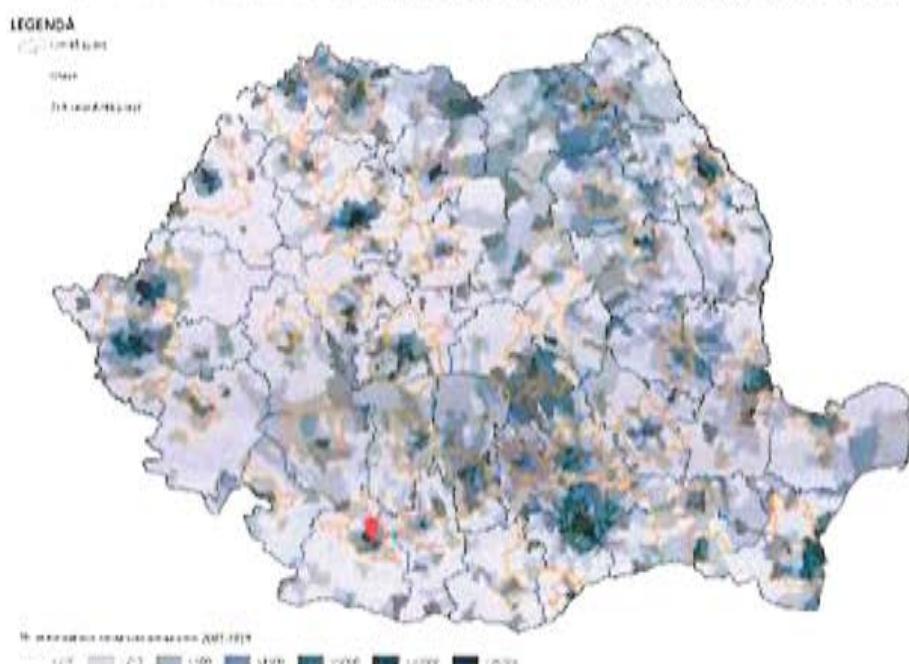
Procentul de extindere intravilană a Municipiului Craiova în perioada 2000-2019 a fost de 4,41%, suprafața intravilană crescând cu 2.98 km², însă în intervalul 1993-2000, aceasta a crescut cu 17,3% (10 km²). Totodată, suprafața intravilanului din orașele Filiași și Segarcea a crescut semnificativ față de anul 1993, a Filiașului cu 25,6% (1.14 km²) în anul 2000 și a Segardei cu 64,36% (2.6 km²) – .98 km² în 2000 și 1.6 km² în 2015, deși acestea se confruntă cu un declin demografic mai accentuat.

Figura 12. Dinamica suprafeței intravilane în România în intervalul 2000 – 2019.



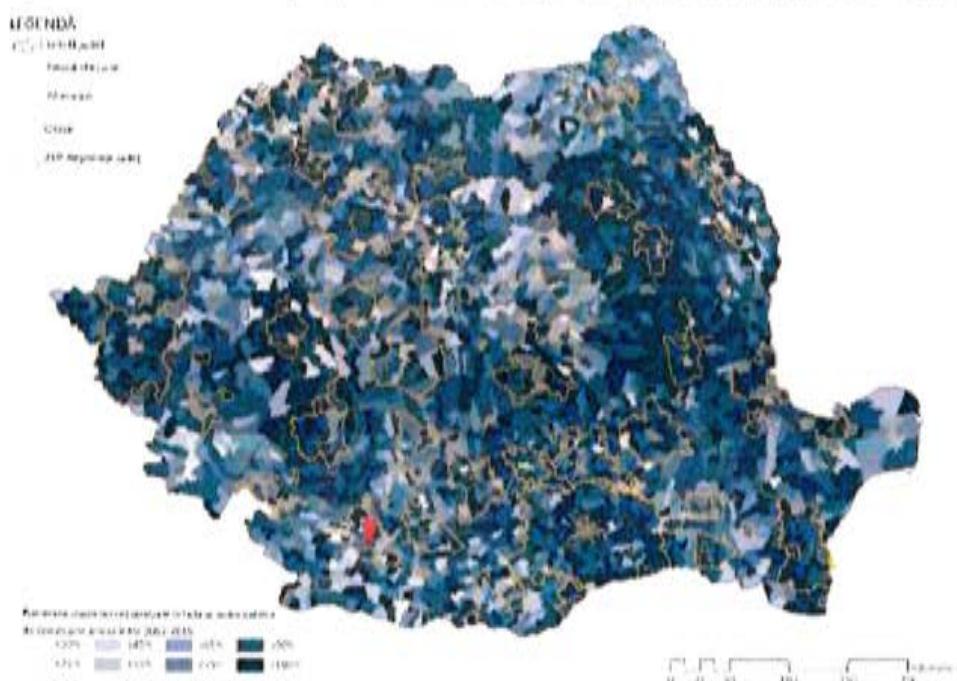
Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.

Figura 13. Numărul total de autorizații de construcție la nivel de UAT între 2002 – 2019.



Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.

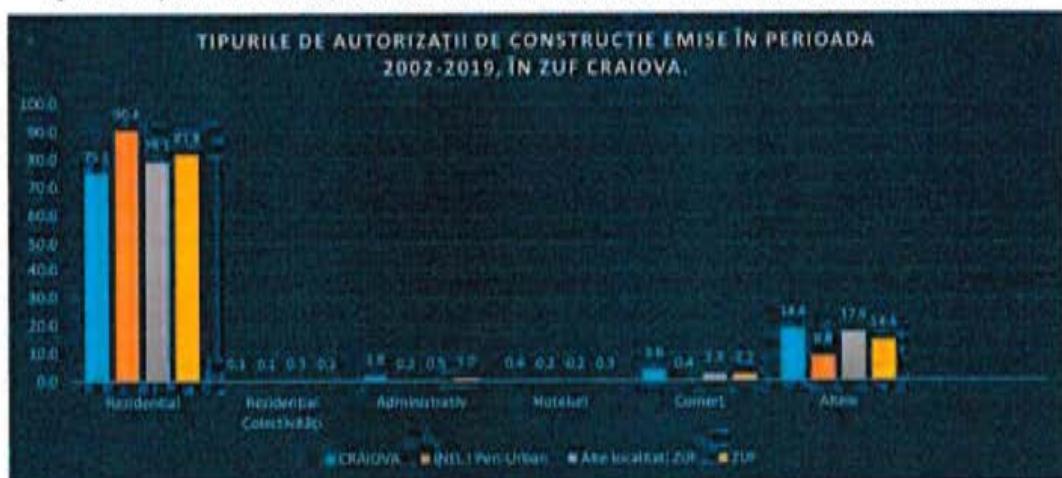
Figura 14. Ponderea autorizațiilor pentru clădiri rezidențiale din totalul autorizațiilor 2002 – 2019.



Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document Însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă.

Numărul și evoluția autorizațiilor de construcție emise la nivelul fiecărei localități, ne indică atât gradul de atractivitate pe piața imobiliară a acesteia dar și dinamicile spațiale la nivel teritorial. În cadrul ZUF Craiova, în intervalul 2002-2019, conform datelor puse la dispoziție de INS, atât în municipiu Craiova, cât și în localitățile adiacente acestuia au fost eliberate câte o treime din totalul de 23.686 de autorizații emise, mai exact 7.595 (31,2%) în municipiu și 7.312 (30,06%) în inelul periurban. Din acestea, 85% au fost emise pentru construcții rezidențiale, procentul fiind mai ridicat în primul inel periurban – 91,6% și mai mic în municipiu – 81,8%, indicând o concentrație mai mare a autorizațiilor de construcție pentru clădiri cu destinație ne-rezidențială în interiorul municipiului, iar în afara inelului peri-urban o dezvoltare predominant rezidențială.

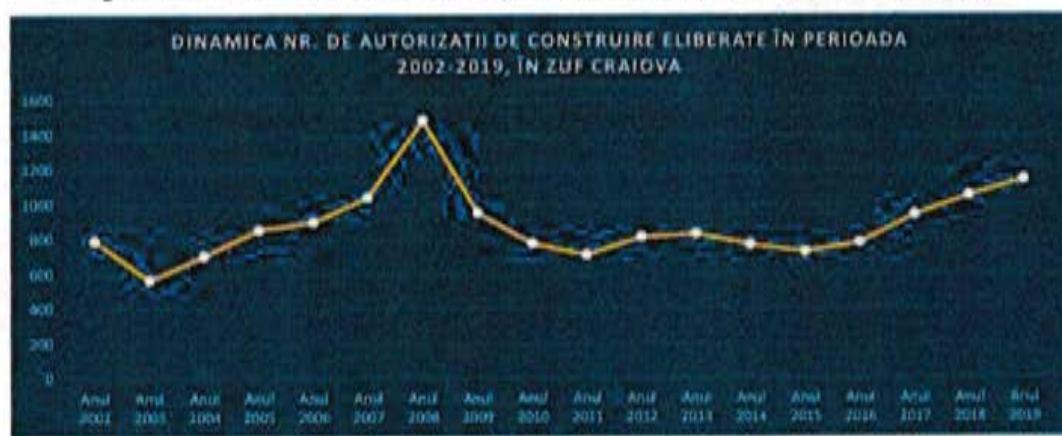
Figura 15. Tipurile de autorizații de construire emise în perioada 2002 – 2019 în interiorul ZUF Craiova.



Sursa: Prelucrare date INS Tempo, LOC108B.

Intervalul 2002-2019 surprinde atât dezvoltarea accelerată din perioada anterioară crizei economice, ce a atins vârful chiar în anul 2008, atunci când au fost eliberate cele mai multe autorizații (1482) cât și creșterea susținută din intervalul 2016-2019. Deși în intervalul 2009-2011 numărul autorizațiilor a scăzut brusc, dezvoltarea peri-urbană a menținut numărul total de autorizații la nivelul ZUF pe o linie relativ constantă în intervalul 2011-2015.

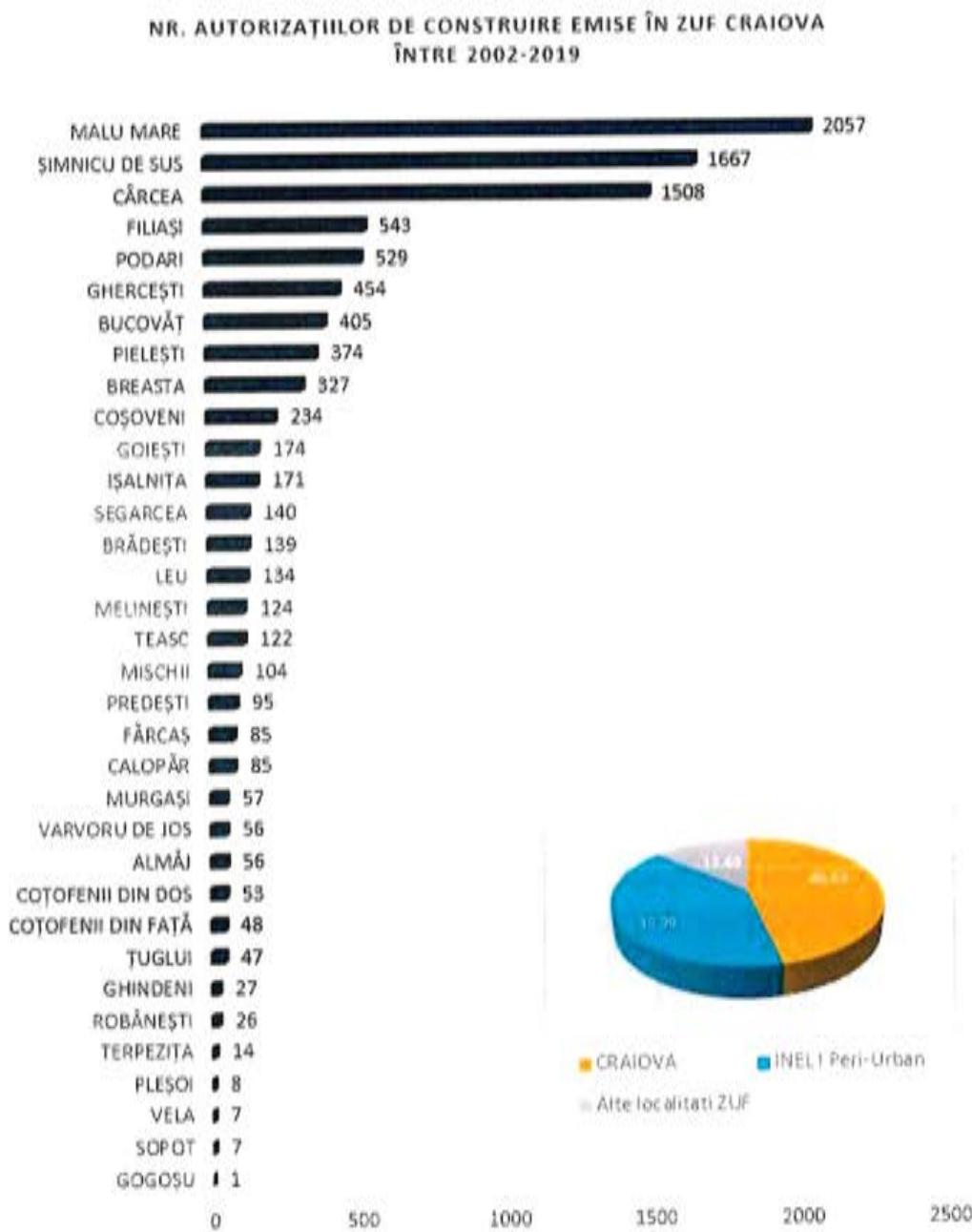
Figura 16. Dinamica numărului de autorizații de construire eliberate în perioada 2002 – 2019.



Sursa: Prelucrare date INS Tempo, LOC108B.

Din totalul autorizațiilor de construire emise în localitățile din ZUF Craiova, 46,53% au fost emise în municipiu, 39,99% în inelul peri-urban și doar 13,49% în celelalte localități componente. Se remarcă localitățile Malu Mare, Șimnicu de Sus și Cârcea cu cel mai mare număr de autorizații eliberate, peste 1500 în intervalul 2002 – 2019, urmate de orașul Filiași unde au fost eliberate cu aproape 1.000 de autorizații mai puțin.

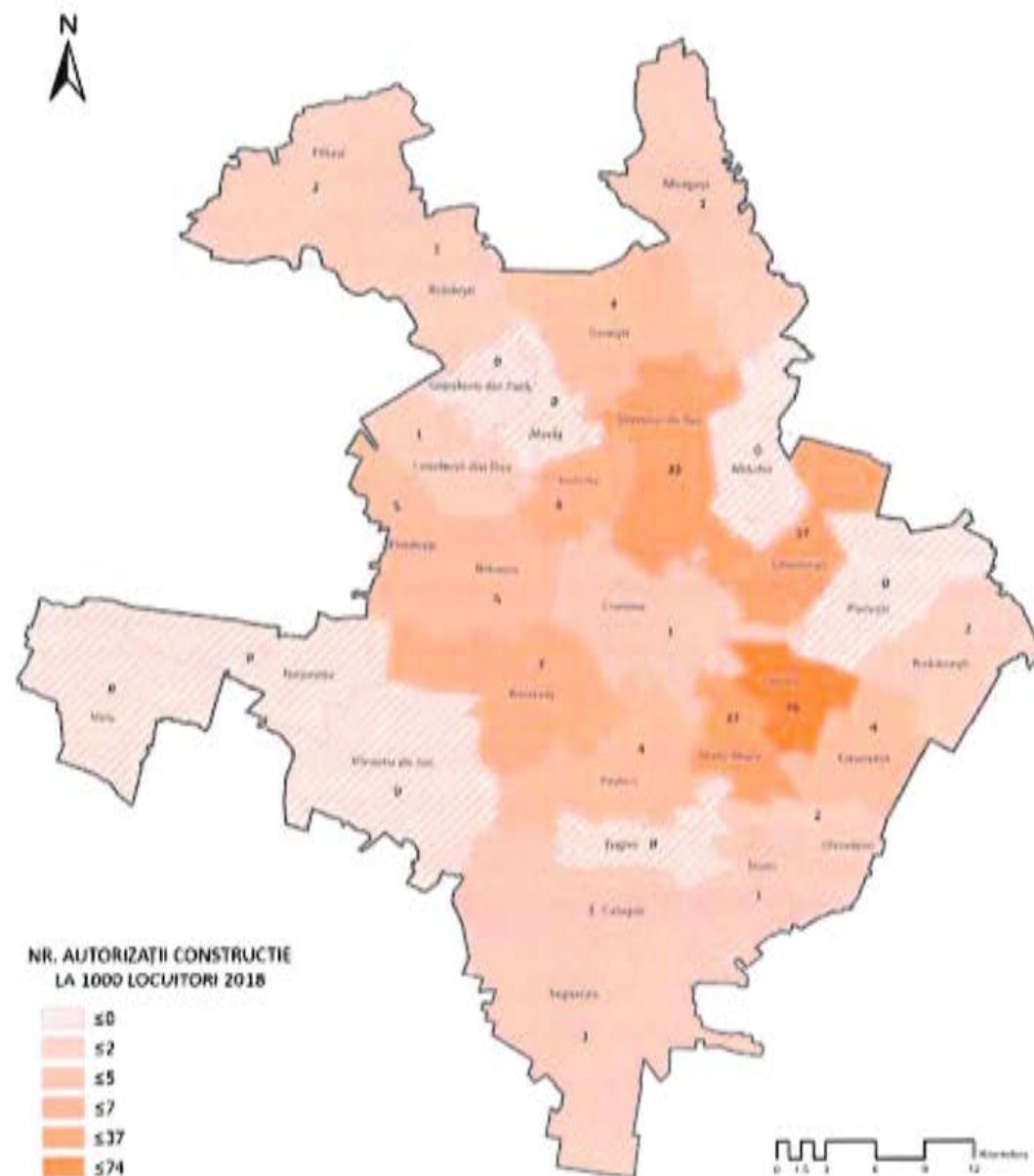
Figura 17. Distribuția autorizațiilor de construire emise în ZUF Craiova între 2002 și 2019.



Sursa: Prelucrare date INS Tempo, LOC108B.

În 2018, numărul de autorizații de construcție emise la 1000 de locuitori era la nivelul municipiului Craiova de 1.46, semnificativ mai scăzută față de media de 7.9 de la nivelul zonei urbane funcționale. Totuși această medie este influențată de raportul mare înregistrat în localitățile din sud-estul și nord-estul municipiului. Se remarcă un număr de trei ori mai mare de autorizații la mia de locuitori emise în interiorul primului inel peri-urban de 22.6, în special în localitățile Cârcea (74.25), Ghercești (37.26), Malu Mare (37.04) și Șimnicu de Sus (33.35).

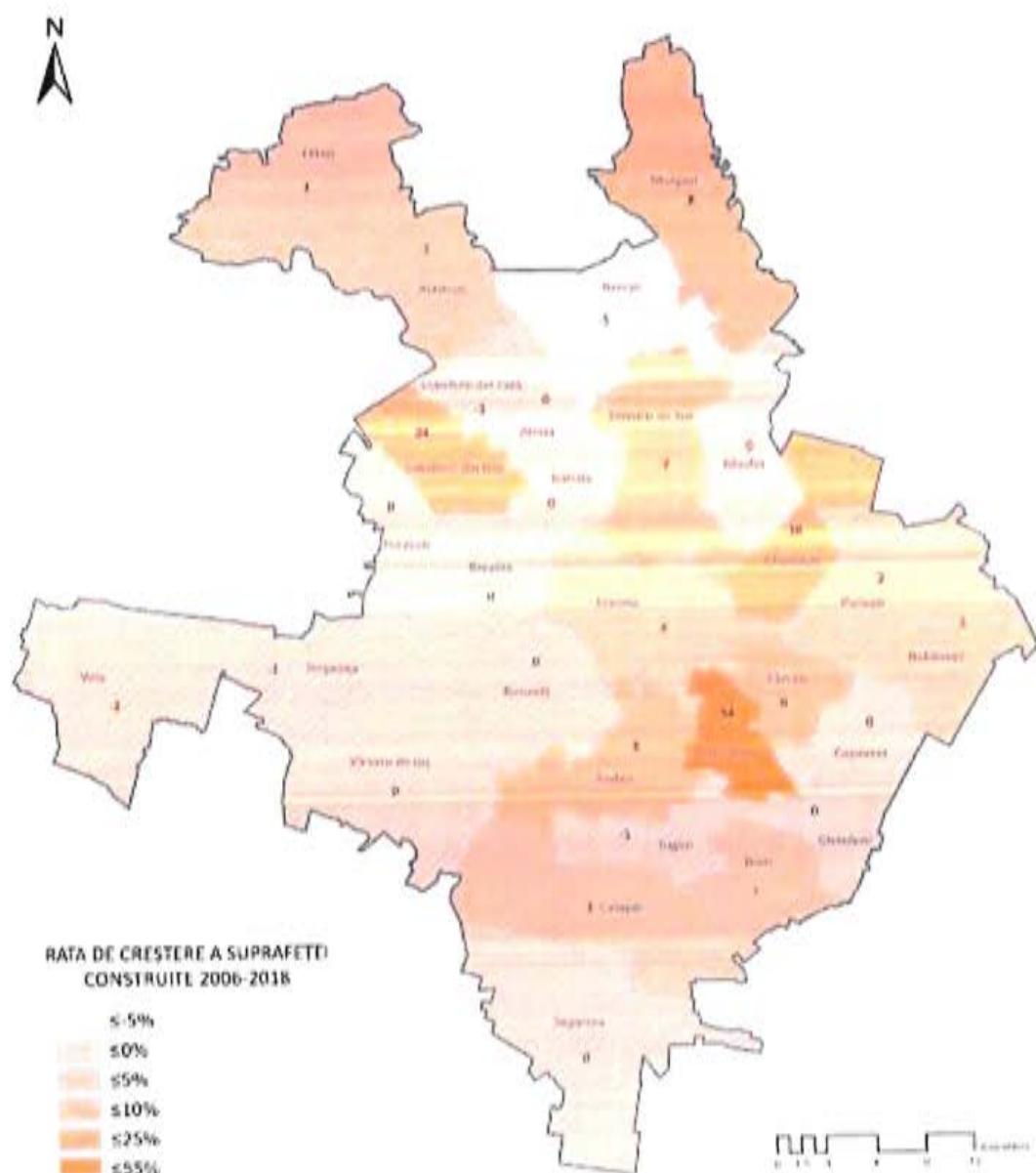
Figura 18. Numărul de autorizații de construire emise raportate la 1.000 de locuitori, în 2018.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date INS TEMPO, LOC108B.

Dinamica suprafeței construite a municipiului Craiova indică o creștere moderată, dar constantă de 4,5% în intervalul 2006-2018, conform datelor din Corine Land Cover, similară cu procentul de 4,3% înregistrat în zona urbană funcțională a polului de creștere Craiova. Se observă o creștere mai accelerată în cadrul primului inel peri-urban, reflectând procesul de peri-urbanizare și de expansiune în spate zonele de sud-est și nord-est ale municipiului - se remarcă localitățile Malu Mare cu o creștere procentuală de 54,4%, Ghercești cu 17,9%, Șimnicu de Sus cu 6,8% și Podari cu 6,51%. De asemenea, se observă o încetinire a ratei de creștere din intervalul 2012-2018, față de 2006-2012, în special la nivelul inelului peri-urban.

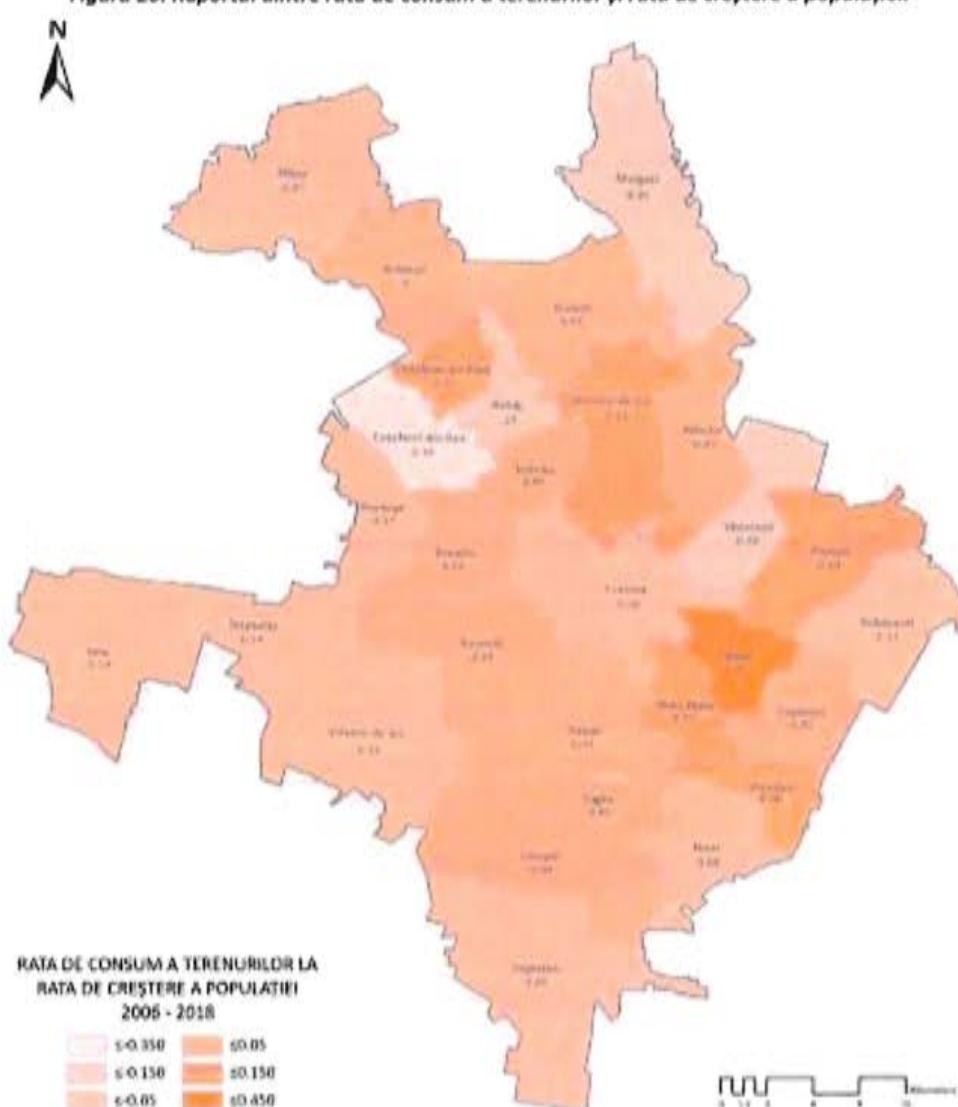
Figura 19. Dinamica suprafeței construite în intervalul 2006 – 2018.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date CORINE Land Cover.

Raportul dintre rata de creștere a suprafeței construite și rata de creștere demografică ne indică dacă expansiunea spațială a fost susținută de o creștere a populației, sau dimpotrivă, a venit pe fondul unei scăderi demografice, generând astfel dinamici de creștere nesustenabile.¹ Aceste formule indică o rată de expansiune nesușinută de dinamica demografică, venită pe fondul declinului demografic atât în municipiul Craiova cât și în alte 20 din cele 34 de localități componente ZUF – indicator negativ, în timp ce rata de consum a terenurilor a fost mai lentă decât cea a creșterii populației în celelalte localități. Se observă că în șapte din cele opt localități învecinate municipiului Craiova, indicatorul a fost unul pozitiv, reflectând o rată de creștere a populației mai mare față de cea a consumului de teren, în cluda procesului accelerat de expansiune.

Figura 20. Raportul dintre rata de consum a terenurilor și rata de creștere a populației.

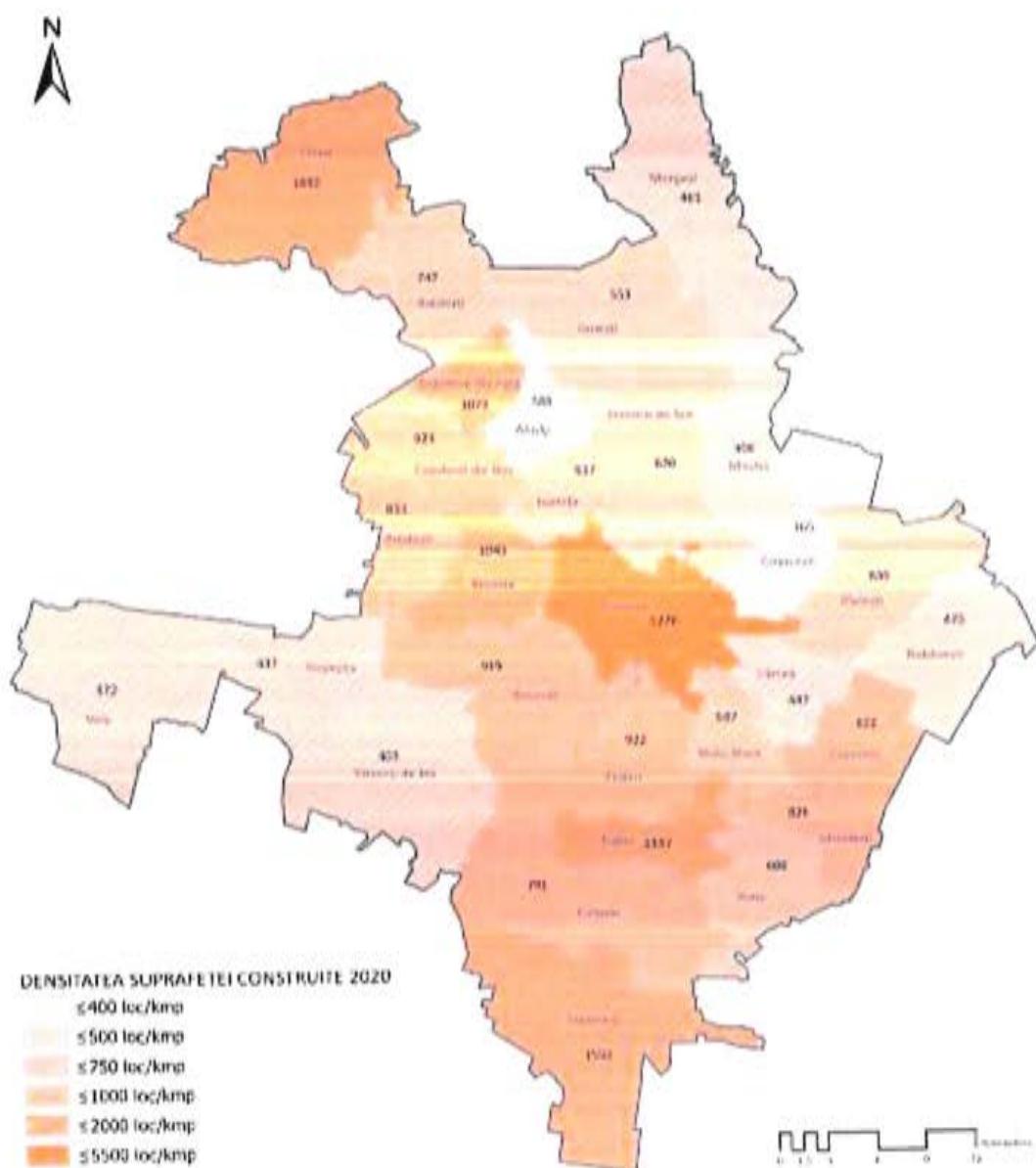


Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date CORINE Land Cover și INS TEMPO.

¹ Avem la dispoziție formula propusă de UN-Habitat ca parte a cadrului obiectivelor de dezvoltare durabilă în perspectiva anului 2030 – LCRPGR, o formulă alternativă propusă de Corbane et al, numită și formula de calcul a eficienței utilizării terenurilor – LUE, dar și raportul dintre modificările procentuale dintre cei doi indicatori.¹¹

Densitatea populației raportată la suprafața construită ne indică principalele aglomerări urbane și peri-urbane, în timp ce dinamica densității reflectă principalele forme de expansiune, de densificare sau de dispersie. Comparativ cu celelalte poli de creștere, municipiul Craiova are o densitate a suprafeței construite de 5277.2 loc / km², mai mare față de media de 4957.9 loc / km² și se situează pe locul al patrulea, după Iași, Timișoara și Constanța. La nivelul ZUF Craiova, cele mai dense localități după municipiul Craiova și orașele Filiaș și Segarcea sunt localitățile Țuglui, Coțofenii din Față și Breasta – ce și-au menținut forma perimetrală compactă, în timp ce printre localitățile cu cea mai mică densitate se numără Ghercești și Almăj.

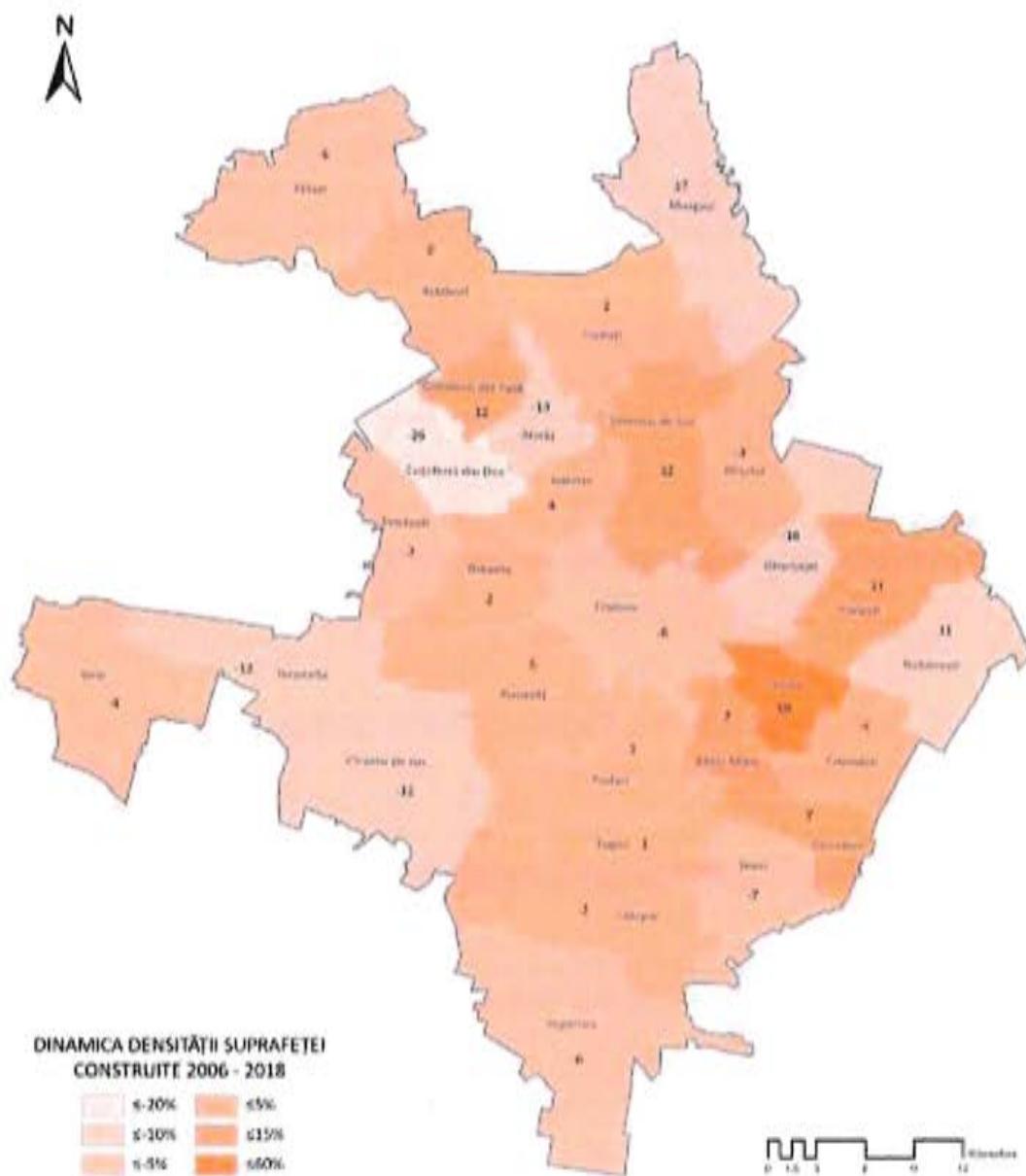
Figura 21. Densitatea suprafeței construite 2020.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date ANCPI și INS TEMPO.

Dinamica densității suprafeței construite ne indică localitățile unde perimetru conținut s-a densificat și cele ce se confruntă cu fenomenul de dispersie, așa cum reiese din raportul dintre dinamica suprafeței construite raportate de Corine Land Cover pentru 2006 și 2018 și dinamica populației cu domiciliu. Astfel se remarcă localitatea Cârcea, cu o rată de densificare de 59% - datorită creșterii populației cu 68%, iar la polul opus se află localitatea Coțofeni din Dos cu o rată de dispersie de -26%, unde a fost înregistrată o creștere de 23,6% a suprafeței construite, în timp ce populația a scăzut cu 8,3%.

Figura 22. Dinamica densității suprafeței construite 2006 – 2018.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date CORINE Land Cover și INS TEMPO.

Dinamicile spațiale: principalele zone de expansiune

Municiul Craiova s-a aflat în perioada post-socialistă într-un proces de expansiune spațială, asemenea multor orașe medii și mari din România, în ciuda unui ușor declin demografic înregistrat pe plan național. Dezvoltarea este concentrată la periferia nucleului urban, trecând de granițele administrativ teritoriale ale orașului înspre inelul de localități din zona de contiguitate a polului de creștere, fenomen cunoscut și sub numele de peri-urbanizare. Acest fenomen este caracterizat de conversia accelerată a terenurilor agricole sau de tip greenfield în zonă construibilă și de o expansiune spațială neplanificată, de dezvoltarea necordonată a terenurilor individuale, fără o viziune de ansamblu, ducând astfel la fragmentarea și dispersia masei construite, construcții mono-funcționale caracterizate de înălțime și densitate mică, fără o trămadă stradală planificată și adesea cu deficiențe în conexiunea la rețelele de utilități și transport public.

Actualizarea planurilor urbanistice generale este critică pentru aplicarea obiectivelor de dezvoltare compactă, PUG-ul reprezentând cadrul de implementare și planificare. În momentul de față, municipiul Craiova se folosește de un PUG adoptat în anul 2000, expirat și prelungit succesiv, cel mai recent în 2018 și prelungit pentru perioada maximă de 5 ani până în 2023. Aceasta nu mai reflectă realitatea urbană și aşadar nu își mai îndeplinește rolul de a ghida dezvoltarea conform unei viziuni coordonate. Municipiul Craiova este în procesul de elaborare a noului PUG (termen finalizare 2021), iar acesta își propune să dezvolte și un sistem GIS, ce va facilita planificarea spațială și dezvoltarea integrată. Acest proces este un instrument critic pentru a cunoaște situația existentă de la nivelul municipiului,

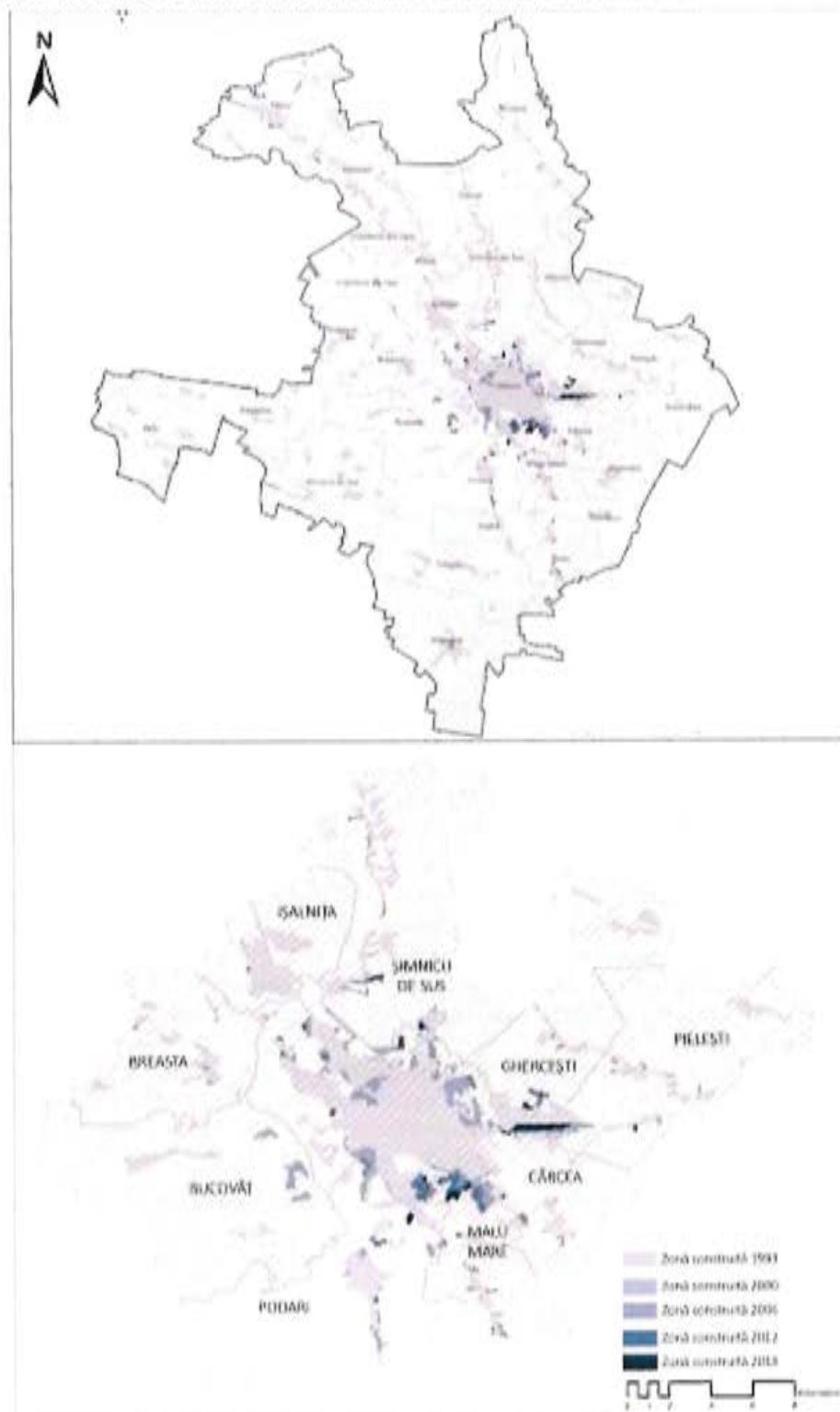
Cum expansiunea trece dincolo de limitele UAT-urilor, este importantă consultarea administrației locale a UAT-urilor învecinate în procesul de elaborare al PUG-urilor pentru a coordona dezvoltarea integrată a zonei. Prin Planul Urbanistic General al Municipiului Craiova din anul 2000 sunt reglementate următoarele comune: Cârcea, Ghercești, Malu Mare, Podari, Șimnicu de Sus, însă coordonarea ar trebui făcută la nivelul întregului inel peri-urban, pentru a limita expansiunea necontrolată și a concentra resursele de regenerare pentru a crește condițiile de viață din cartierele periurbane deja existente. Asta va duce la o creștere a atractivității acestora și va facilita densificarea și dezvoltarea compactă a acestor comunități fragmentate.

Expansiunea spațială înregistrată în intervalul 1990-2018 în ZUF Craiova este concentrată în jurul nucleului urban al municipiului Craiova dar și în localitățile din sud-estul acestuia, în localitățile Malu-Mare, Podari, Cârcea și Pielești, spre care amprenta urbană a continuat să se extindă compact, dar și în continuarea așezărilor existente din localități precum Ghindeni, Predești sau Coțofenii din Dos și din orașele Filiași și Segarcea.

Noile așezări sunt concentrate în interiorul municipiului Craiova și în primul inel peri-urban, sub forma de dispersie urbană la periferia așezărilor urbane și rurale existente, caracterizată prin discontinuitatea țesutului și densitate mică. La nivelul primului inel, 52% din noile construcții sunt la marginea nucleului urban sau de infill, 34,4% la marginea așezărilor peri-urbane iar 13,6% sub formă fragmentată, de dispersie în salturi – leapfrog.

Zonele de dezvoltare sunt predominant mono-funcționale, atât rezidențiale – în special în zona de sud-est dar și în nord-vest cât și industriale sau comerciale, concentrate în nordul municipiului, la ieșirea din Craiova către Filiași, acolo unde zona a trecut printr-un proces de expansiune dar și de conversie funcțională iar acum concentrează centre comerciale de tipul big-box dar și spații logistice și industriale precum Heineken România și Softronic. Activitatea industrială – uzina Ford, este localizată în extremitatea sud-vestică și a atras după sine noi așezări rezidențiale în apropiere, precum cartierul Preajba Nouă.

Figura 23. Zonele de expansiune spațială din ZUF Craiova, față de perimetru construit din 1990.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date CORINE Land Cover.

Principala provocare în dezvoltarea durabilă o reprezintă expansiunea urbană necontrolată, mai exact fenomenul de dezvoltarea în extenso, sub formă dispersată și de densitatea mică, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. Formele de dezvoltare din jurul Craiovei sunt cu precădere nesustenabile, zonele de creștere având un caracter monofuncțional - zone rezidențiale sau parcuri de retail, cu deficiențe în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, dar și infrastructura tehnico-edilitară și cea socială. Acest fenomen generează următoarele provocări punctuale:

- costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și menținării infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone
- ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mică
- ineficiența construirii liniilor de transport în comun / creșterea frecvenței în zone fragmentate, cu densitate mică sau imposibilitatea introducerii liniilor de transport în comun din cauza tramei stradale necorespunzătoare
- traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe
- pericolul de a dezvolta zone neinclusivе, ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare socială din cauza lipsei infrastructurii sociale, a celei pietonale, ceea ce le face inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor).

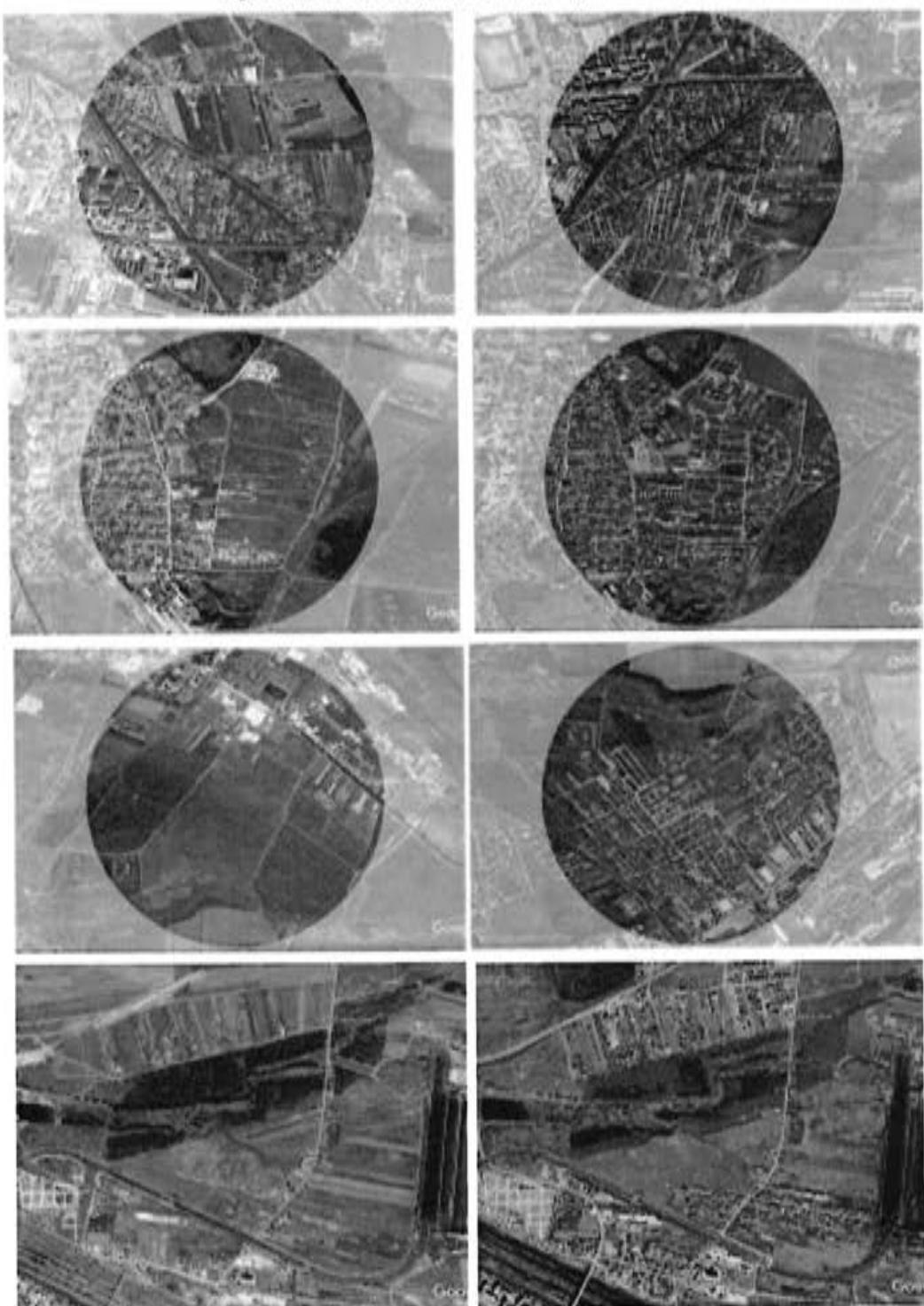
Piața rezidențială a reprezentat forma dominantă de dezvoltare din polul de creștere Craiova și din localitățile adiacente, 68,1% din totalul autorizațiilor de construire emise în municipiu Craiova și 73,51% din cele din inelul periurban fiind emise pentru construcții rezidențiale. Conform autorizațiilor de construire emise între 2002 și 2019, dezvoltarea inelului periurban a fost aproximativ egală cu cea din municipiu, în Craiova fiind eliberate 9,136 de autorizații de construire, în timp ce în celelalte localități periurbane s-au eliberat 8,032 de autorizații.

Putem observa conturarea în ultimele două decenii, la periferia orașului, a unor noi cartiere, în special în extremitatea sudică șiestică a orașului, în proximitatea zonei industriale și logistice din S-E (Ford, Elecroputere Parc), ce prezintă provocările mai sus amintite dar și diverse particularități ce sunt importante în dezvoltarea integrată a zonei urbane funcționale și în conectarea lor cu orașul, așa cum a reieșit din consultările publice cu societatea civilă.

În urma unor documentații de urbanism ulterioare (PUZ și PUD) și a unor derogări de la Planul Urbanistic General, au apărut noi cartiere rezidențiale, precum Veteranilor, Preajba Nouă, Valea Fetii, Bordei, Plaiul Vulcănești. Imaginile din satelit ne arată modele de creștere relativ necoordonate, fără o sistematizare și planificare spațială, caracterizate de amestecul de case unifamiliale și blocuri de înălțime mică și medie, de o rețea fragmentată de străzi dezvoltată ulterior loturilor individuale precum în Veteranilor și Bordei, de lipsa trotuarelor. Chiar și în cazul cartierului Preajba Nouă, unde a fost realizată o rețea de străzi înainte de ridicarea clădirilor, neetapizarea construcțiilor a dus la o expansiune fragmentată și dispersată. Chiar dacă dezvoltarea a fost concentrată în zone reglementate prin PUZ, măsurile specifice în aceste documentații nu au fost implementate suficient, iar rețelele tehnico-edilitare și de transport nu au ținut pasul cu expansiunea rezidențială rapidă.

- **Cartierul Veteranilor – Hipodrom**, la extremitatea S-E a Parcului Nicolae Romanescu și a cartierului Romanești
- **Cartierele Valea Fetii, Preajba Nouă** în sudul platformei industriale și al uzinei Ford, întinzându-se pe teritoriul localității Malu Mare
- **Cartierele Bordei, Plaiul Vulcănești și Bariera Vâlcii**, în zona de est a municipiului Craiova, dincolo de linile de cale ferată
- **Zonă cu locuințe dispuse în zona Craiova Nord - Lacul Tanchiștilor**, dincolo de linile de cale ferată și în vestul Termocentralei Complexului Energetic Oltenia – Craiova II

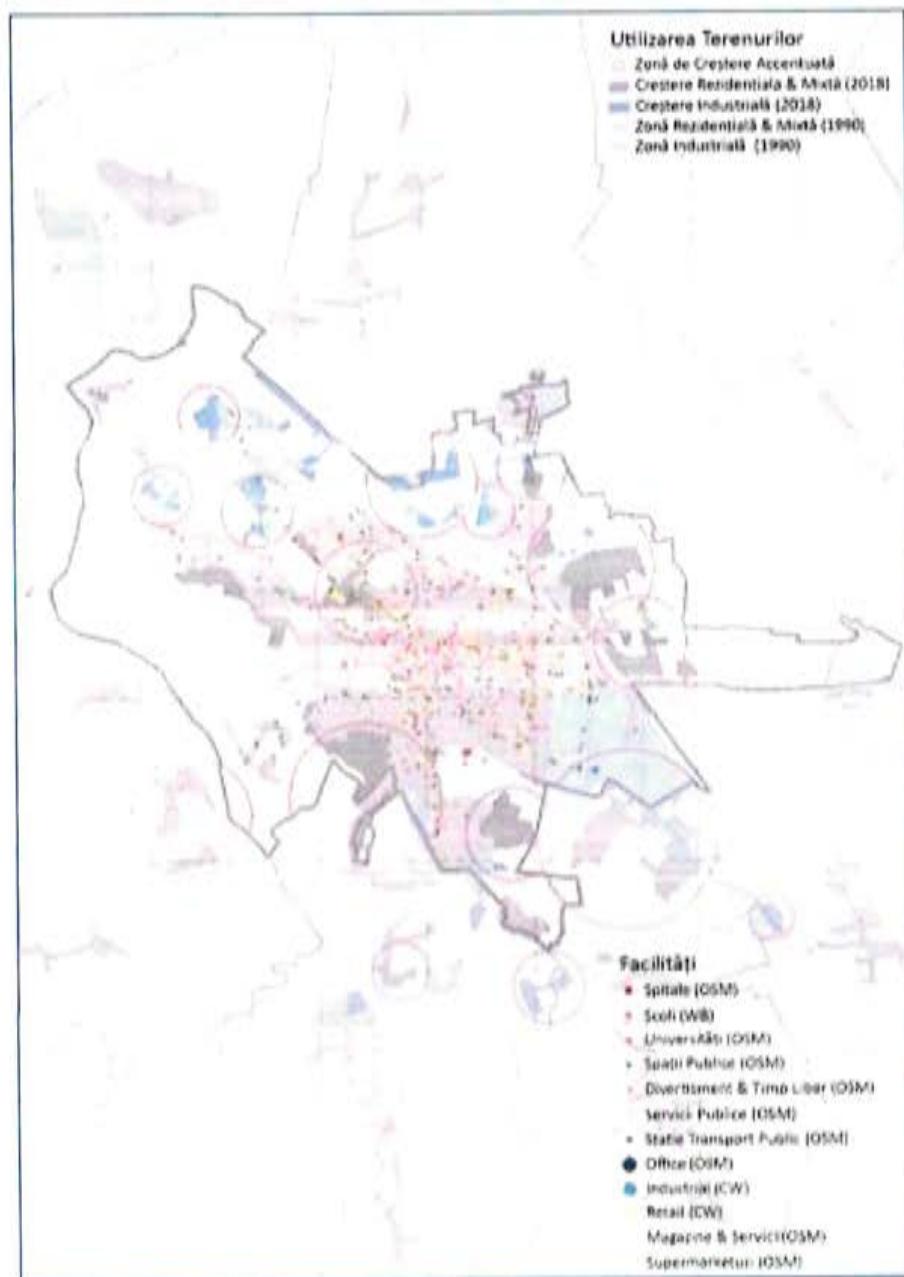
Figura 24. Zonele de dezvoltare de la periferia Craiovei.



Sursa: Google Earth – preluare din Politica Urbană a României, Livrabilul 1 – Document Însuțitor 4: Creșterea și declinul orașelor din România, Anexa 3.

Distribuția serviciilor publice și a principalilor atractori din Municipiul Craiova, indică faptul că infrastructura socială, serviciile publice și private și spațiile publice și de recreere reprezentative rămân concentrate în centrul orașului, iar noile zone de dezvoltare au un grad scăzut de diversitate funcțională și de deservire cu serviciile publice de bază, crescând astfel dependența față de automobil și excluderea socială.

Figura 25. Modul de folosință al zonelor de expansiune și accesibilitatea la infrastructura socială din acestea.



Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 1 – Document Însoțitor 4: Creșterea și declinul orașelor din România, Anexa 3.

LOCUIREA LA NIVELUL ZONEI URBANE FUNCȚIONALE CRAIOVA

Locuirea în România în raport cu contextul European

Accesul cetățenilor la locuințe de calitate este un drept fundamental, iar dinamica fondului locativ ne poate indica atât gradul de accesibilitate al locuințelor, cât și atraktivitatea anumitor zone pe piața imobiliară și un eventual fenomen de expansiune necontrolată sau dispersie, atunci când dinamica suprafeței locuibile este coroborată cu dinamica demografică. La nivel European, acest indicator a fost analizat în cadrul celui mai recent Flash Eurobarometer, publicat în 2016, prin evaluarea gradului de satisfacție cu privire la *ușurința de a găsi o locuință bună la un preț rezonabil* în 83 de orașe, incluzând toate capitalele europene – în România au fost analizate orașele București, Cluj-Napoca și Piatra-Neamț. Din cei intervievați, peste 50% se declară satisfăcuți / oarecum satisfăcuți, însă nivelul de satisfacție este mai scăzut în rândul locuitorilor din capitalele Europei, majoritatea populației fiind satisfăcută doar în Atena (62%) și Zagreb (50%), iar în 15 capitale mai puțin de 20% din populație s-a declarat satisfăcută. Totodată, locuitorii din centrul orașelor s-au declarat în general mai puțin satisfăcuți față de cei din zona metropolitană. Rezultatele colectate pentru România indică faptul că aproximativ 48,6% din respondenți s-au declarat satisfăcuți / oarecum satisfăcuți, cel mai mare procent fiind înregistrat în Piatra Neamț (60%) iar cel mai redus în Cluj-Napoca (44%). De asemenea, barometrul a evaluat *gradul de satisfacție față de locuința actuală*, iar 63 din 83 de orașe au înregistrat un procent de satisfacție mai mare de 90%. La nivelul României, gradul de satisfacție parțial sau totală a fost de 87,6%, mai scăzut în București (81%) față de Cluj Napoca (93%) și Piatra Neamț (89%).

Conform statisticilor Eurostat pentru 2019, România înregistra cel mai mare procent al populației care locuiește într-o locuință proprietate privată (95,8%) – față de media EU-27 de 69,8%, dar și cel mai mare procent al populației care trăiesc într-o locuință supra-aglomerată (45,8%) – față de media EU-27 de 17,1% și cel mai mare procent al populației private de locuințe de calitate (14,2%) – față de media EU-27 de 4%. Este important de menționat totuși că România a înregistrat o rată mare de îmbunătățire a acestor indicatori în perioada 2012-2018. În ceea ce privește calitatea locuirii, România alături de Polonia și Croația înregistrau cel mai mic număr de camere pe cap de locuitor (1,1) din Uniunea Europeană – EU 27, unde se înregistra o medie de 1,7 camere, dar și cea mai mică suprafață locuibilă pe cap de locuitor ($19,5 m^2$) – față de media UE de $42,56 m^2$.

Raportul *The State of Housing in EU 2019* evidențiază faptul că Uniunea Europeană trece în continuare printr-o criză locativă ce se manifestă mai puternic la nivelul zonelor urbane, în special în sectorul locuințelor sociale/accesibile ca preț, ceea ce adâncește gradul de diviziune socială. La nivel european, în 2019, 10,1% din gospodării și 37,1% din gospodăriile vulnerabile, cu risc ridicat de sărăcie, foloseau mai mult de 40% din venituri pentru cheltuieli legate de locuință. România se situa sub media europeană, cu o rată de 8,6% din populația generală, o ameliorare semnificativă față de anul 2012, când la nivel european media era de 11,4% iar România înregistra o rată de 18,4%. De asemenea, în cadrul populației vulnerabile, România înregistra în 2019 o pondere de 29,7%, sub media Europeană și valoarea de 45% înregistrată în anul 2012, atunci când se situa peste media UE de 38,1%.

Figura 26. Indicatori privind locuirea – analiza comparativă dintre media EU și România.



Sursa: INS TEMPO și EUROSTAT.

Dinamica locuirii: contextul național, regional și local

Dinamica numărului de locuințe finalizate în cursul anului 2019 la nivel național era conform celor mai recente date puse la dispoziție de INS de 67.488 unități, depășind pentru prima dată pragul maximal de 67.255 unități, înregistrat în anul 2008. Vârful imobiliar înregistrat înainte de instalarea crizei economice din 2008, a fost urmat de o perioadă în care numărul locuințelor noi a scăzut brusc între 2008-2010, cu -27,3% față de vârful din 2008, iar apoi moderat dar continuu până la pragul de 43.587 unități în 2013. La nivelul regiunilor, cea mai mare pondere din totalul unităților înregistrate la nivel național o avea regiunea București-IIfov (22%), urmată de regiunea Nord-Vest (19%).

Ponderea regiunii Sud-Vest Oltenia în numărul total de locuințe finalizate era în 2019 de doar 4,3%, cea mai redusă dintre regiunile tărilor. Începând cu anul 2008, cu excepția anului 2010 când a surclasat regiunea Vest cu 0,25%, regiunea Sud-Vest Oltenia a avut constant cea mai redusă pondere din totalul național, iar aceasta s-a aflat în continuă scădere, de la 6,4% în 2008 la 4,3% în 2019. Cum județul Dolj are ponderea cea mai mare din regiune, acesta a înregistrat același trend descendente, însă scăderea din intervalul 2008-2010 a fost mai accentuată decât cea înregistrată la nivel național, numărul de locuințe finalizate în 2010 fiind cu 40,2% mai scăzut decât cel din 2008 – de 992 unități. În timp ce media națională a început să crească constant începând cu 2013, la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia și a jud. Dolj, redresarea a venit mai târziu, numărul de locuințe finalizate începând să crească cu anul 2018. Totuși atât la nivel regional cât și județean, numărul de locuințe finalizate într-un an rămâne considerabil mai mic față de pragul maximal din 2008, cu -33% la nivelul regiunii și -14% la nivelul județului.

În Municipiul Craiova în 2019 au fost finalizate 1.031 de noi unități, cu 90% mai multe față de anul de referință 2008, reprezentând de altfel 72,9% din totalul unităților finalizate în județ, față de doar 32,7% în 2008 și 35,6% din totalul regiunii, față de 12,6% în 2008. Mai mult, 82%, adică 314 unități din totalul de 382 unități construite în 2019 în județ, cu excepția celor din municipiul Craiova, au fost construite în Zona Urbană Funcțională Craiova, o creștere față de 2008, atunci când localitățile componente ZUF Craiova aveau o pondere de 43,2% din totalul unităților construite în județ, în afara municipiului.

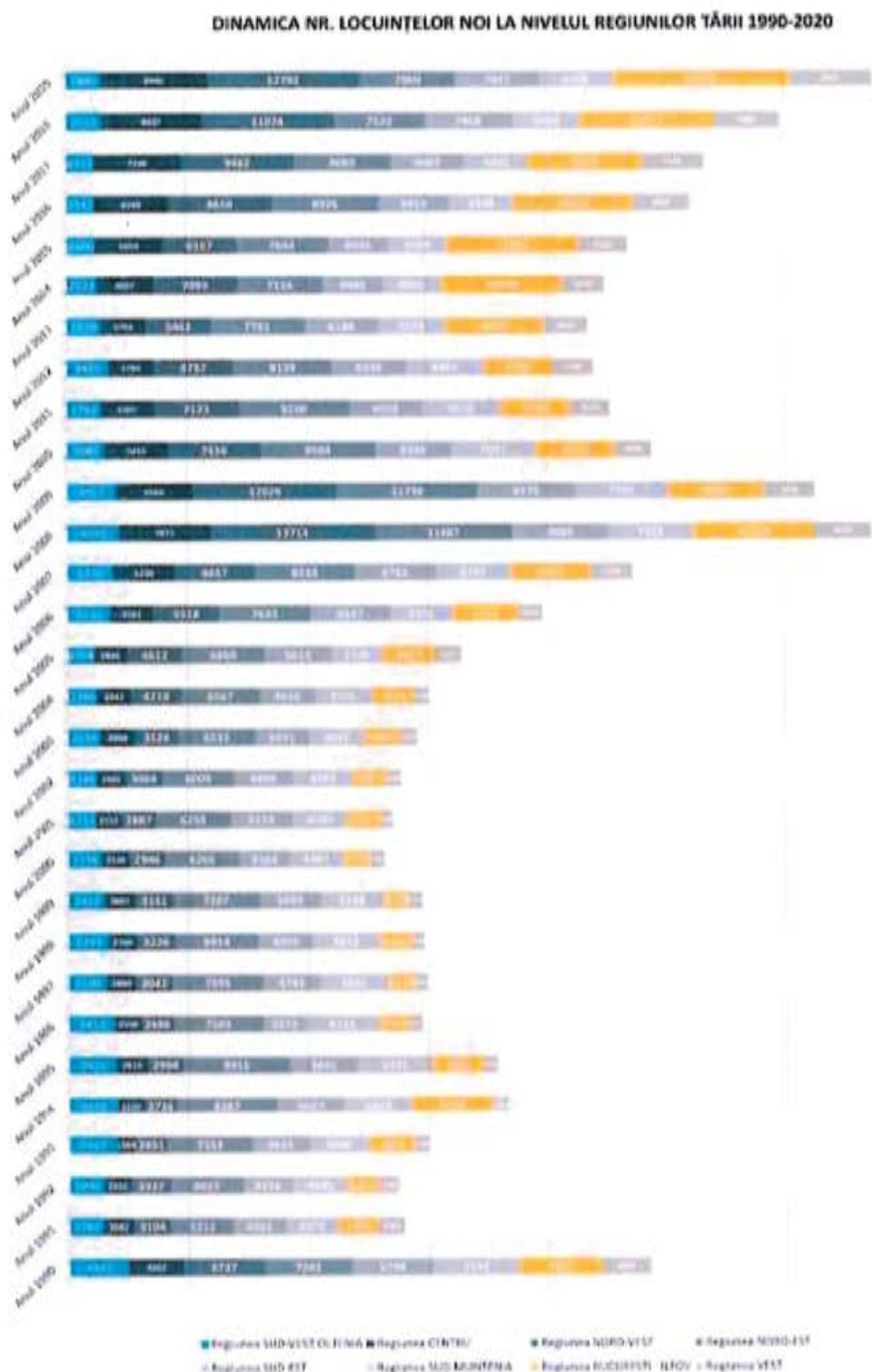
Față de ceilalți poli de creștere, în 2019, în municipiul Craiova a fost finalizat al doilea cel mai mic număr de locuințe, după municipiul Ploiești. Totuși, între 2018-2019, Craiova a înregistrat o rată de creștere de 40,2%, a doua cea mai mare din rândul polilor de creștere, după municipiul Iași (98%), în timp ce în Timișoara (+28,6%) și Cluj-Napoca (0,14%) creșterea a fost mai mică iar în ceilalți poli de creștere rata a fost negativă. În linie cu dinamicile naționale, perioada 2006-2009 a fost una de vîrf și la nivelul municipiului Craiova, pragul maximal de 636 de unități fiind atins în 2007, însă acesta a fost depășit în 2018 cu 735 unități noi și apoi în 2019 cu 1031 unități noi. Așadar, în timp ce media națională a depășit timid pragul din 2008 abia în 2019 (+3%), iar cea din mediul urban a trecut în 2018 cu 7,1% față de pragul din 2008, ajungând în 2019 la o cifră cu 24,6% mai mare, municipiul Craiova se află cu mult peste această medie, finalizând în 2018 un număr de locuințe cu 15,5% mai mare iar în 2019 cu 62,1% peste maximul atins în 2007. Aceste dinamici indică o creștere a importanței Craiovei atât la nivel județean cât și regional, poziționând zona urbană funcțională a municipiului ca pe un pol de atractivitate din regiune.

Figura 27. Dinamica locuințelor terminate – evoluție comparativă între Craiova și alți poli de creștere.



Sursa: prelucrare date INS TEMPO

Figura 28. Dinamica locuințelor finalizate anual în regiunile țării, în perioada 1990-2020.



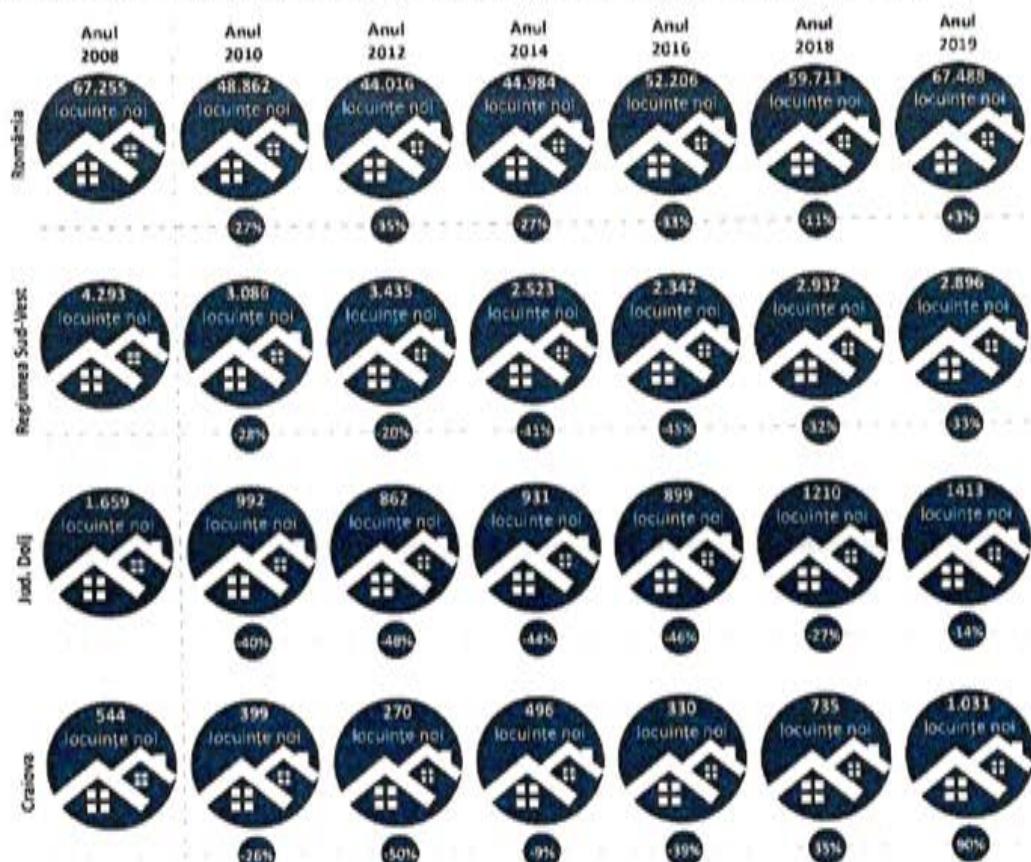
Sursa: prelucrare date INS TEMPO

Dinamica locuirii: Zona Urbană Funcțională Craiova

Municipiul Craiova, din poziția de pol de creștere al României, reprezintă împreună cu zona urbană funcțională din jurul său și un pol de atraktivitate pentru piața imobiliară regională. Evoluția principaliilor indicatori pentru ultima decadă relevă o creștere a tuturor indicatorilor privind locuirea în ciuda declinului demografic, dar și o creștere accelerată la nivelul localităților din primul inel peri-urban, indicând astfel procesul de suburbanizare. Creșterea suprafeței locuibile pe fondul declinului demografic a condus la îmbunătățirea indicatorilor de calitate a locuirii, în particular la suprafața locuibilă înregistrată pe cap de locitor și astfel ducând la scăderea ratei de supra-aglomerare a locuințelor, acolo unde România se situează pe ultimul loc la nivel european.

Conform datelor puse la dispoziție de INS, în intervalul 2008-2019 numărul de locuințe a crescut cu 6,8% în municipiul Craiova și cu 8,4% în ZUF Craiova, dar în același timp regiunea a continuat să înregistreze o scădere a populației de 3,5% în municipiu și 2,2% în ZUF, ducând astfel la o creștere considerabilă a suprafeței locuibile pe cap de locitor dar indicând de asemenea dinamici de expansiune urbană nesustenabile, caracterizate de consumul de teren nesusținut statistic de dinamicile demografice. Suprafața locuibilă pe cap de locitor a crescut în același interval de timp de la $13,4 \text{ m}^2$ la $19,6 \text{ m}^2$ – creștere de 45,8% în municipiul Craiova și la $14,3 \text{ m}^2$ la 20 m^2 – creștere de 42,9% în ZUF Craiova. Se remarcă o creștere accelerată a tuturor indicatorilor în primul inel peri-urban, din care se remarcă dublarea suprafeței locuibile desfășurate în intervalul 2008 - 2019

Figura 29. Dinamica locuințelor terminate – evoluție comparativă la nivel național, regional și județean.



Sursa: prelucrare date INS TEMPO

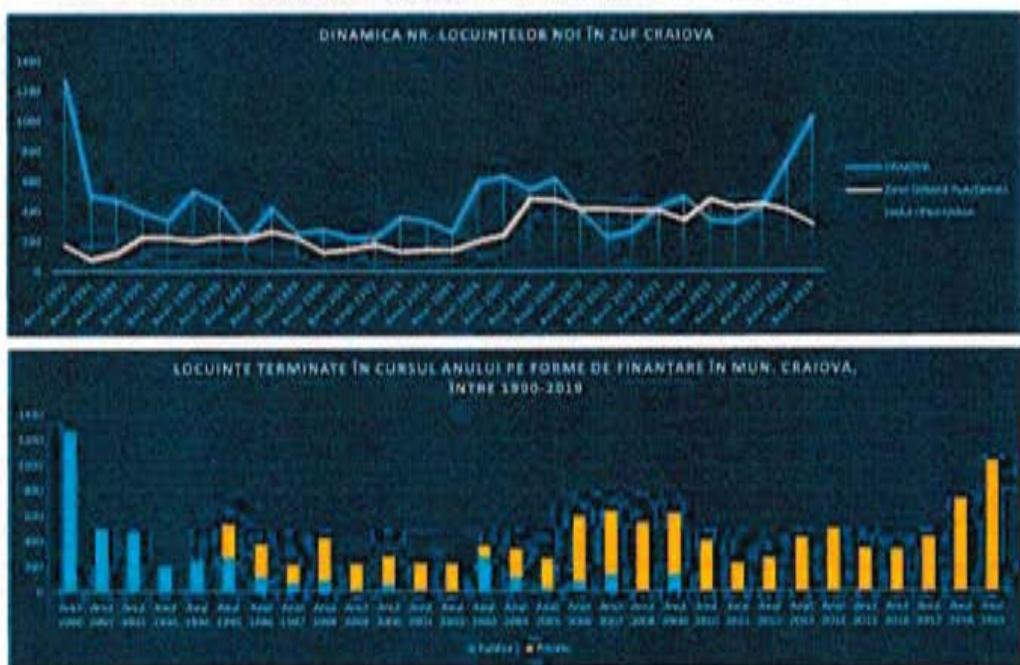
Tabel 1. Indicatori ai locuirii în Craiova și zona urbană funcțională.

	Nr. locuințe existente			Suprafața locuință (m ²)			Suprafața locuință/capita (m ² /loc.)		
	2008	2019	Dinamica	2008	2019	Dinamica	2008	2019	Dinamica
Craiova	104.939	112.106	6.83%	4.201.569	5.908.271	40.62%	13.43	19.58	45.80%
ZUF Craiova	149.020	161.482	8.36%	6.057.488	8.523.449	42.45%	14.34	20.05	42.90%
Inel I Peri-Urban	13.347	17.884	33.99%	584.624	1.123.292	101.89%	17.21	29.74	72.81%
Jud Dolj	276.100	288.126	4.36%	10.782.154	14.407.159	30.75%	14.80	20.41	37.85%
România	8.328.663	9.092.963	9.18%	32.220.549	43.401.719	34.70%	14.28	19.55	36.87%

Sursa: prelucrare date INS TEMPO

Zone Urbană Funcțională Craiova avea în 2019 de 95,1% din totalul locuințelor finalizate în cursul anului în județul Dolj, pe fondul unui maxim înregistrat la nivelul municipiului - 1.031 de noi unități, cu 90% mai multe față de anul de referință 2008, dar al unui minim înregistrat în celelalte localități componente din ZUF Craiova din anul 2008. Spațiul locativ raportat la numărul de locuitori era în 2019 de 19,58 m² în municipiul Craiova și 20,05 m² în ZUF Craiova, mai mare atât față de media națională înregistrată în mediul urban, de 19,05 m²/capita dar mai mică față de media națională generală de 19,54 m²/capita. Localitățile componente din zona urbană funcțională, cu excepția municipiului, au înregistrat cel mai mare număr de locuințe finalizate în anul 2008 – 484 unități, iar de atunci rata anuală a fluctuat între creșteri și scăderi ușoare, scăzând sub 400 de unități doar în anul 2014 - 341 și în 2019 – 314 unități. Per total, la nivelul ZUF Craiova, în intervalul 2008 - 2019 numărul de locuințe finalizate a crescut cu 8,4%, mai accelerat la nivelul inelului peri-urban unde procentul de creștere a fost de 40%.

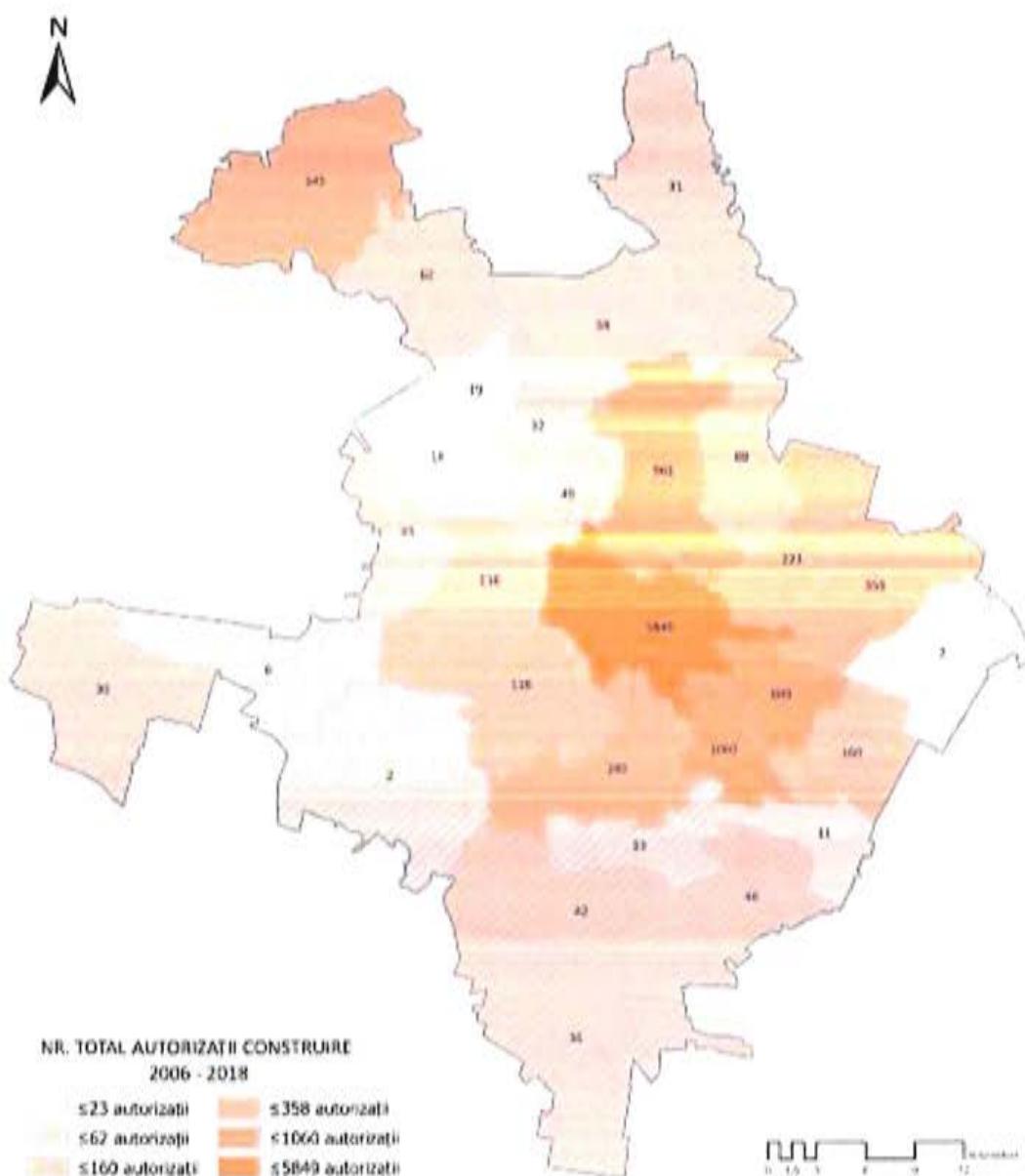
Figura 30. Dinamica locuințelor terminate în 1990-2020 în ZUF Craiova.



Sursa: prelucrare date INS TEMPO

Totalul locuințelor finalizate în perioada 2008-2019, indică un interes crescut pe piața de real-estate din zona urbană funcțională, pentru localitățile din primul inel peri-urban, în special pentru cele din sud-estul și nord-estul orașului: Malu Mare (1060 unități), Șimnicu de Sus (961 unități) și Cârcea (809 unități) și Pielești (358 unități). Orașul Filiași se află pe locul șase cu 345 de locuințe noi finalizate în acest interval, în timp ce orașul Segarcea se află la polul opus, cu un total de doar 36 unități noi. Totodată se remarcă localitățile din extremitatea vestică, unde în intervalul 2008-2019 s-a înregistrat un număr foarte scăzut de locuințe noi - Vela (2 unități), Terpezița (6 unități), dar și Robănești (7 unități) sau Ghindeni (11 unități) în extremitatea estică.

Figura 31. Număr total de autorizații construire în ZUF și ZM Craiova.

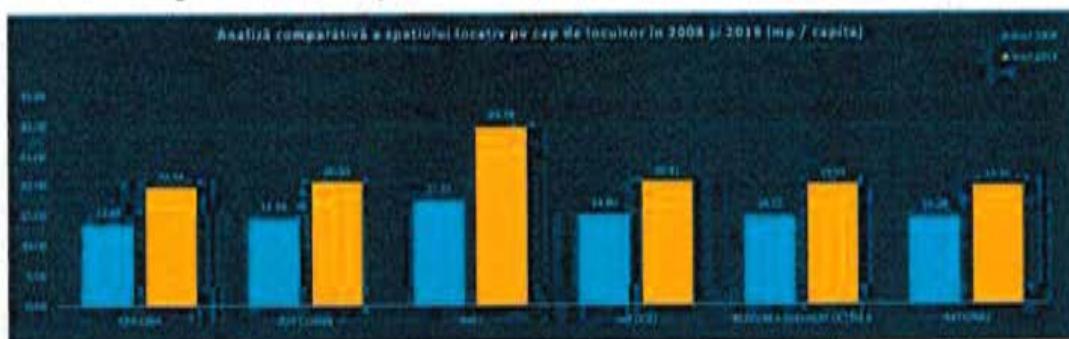


Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date INS TEMPO, LOC108B.

Calitatea locuințelor: gradul de aglomerare

Suprafață medie locuibilă pe cap de locuitor era în 2019 de $19,58 \text{ m}^2$ în municipiul Craiova, mai scăzută față de media ZUF de $20,5 \text{ m}^2$. Se remarcă o suprafață medie de $29,74 \text{ m}^2$ în localitățile din primul inel peri-urban. Dinamica spațiului locativ pe cap de locuitor ne indică o evoluție constantă în perioada 2008-2019, mai accelerată decât rata anuală de creștere înregistrată la nivel național, de 3,15%, municipiul Craiova înregistrând o rată anuală de 3,7% iar ZUF Craiova de 3,85%. Se remarcă primul inel peri-urban al municipiului, unde suprafața locuibilă s-a dublat din 2008, înregistrând o creștere de 101,9% - o rată anuală de 9,26%. Totuși este important de menționat faptul că în urma recensământului din 2011 a fost preluată statistic informația corectă și s-a înregistrat un salt considerabil în suprafața locuibilă totală, ceea ce indică faptul că pragul raportat în 2008 poate să fie mai mic decât suprafața reală din acel an, și astfel și procentul de creștere să fie mai mic. Astfel dacă ajustăm rata de creștere a suprafeței construite pentru intervalul 2011-2019, procentul de creștere este proporțional mai mic - 3,28% în municipiul Craiova, 5,54% în ZUF Craiova și 21,5% în primul inel peri-urban.

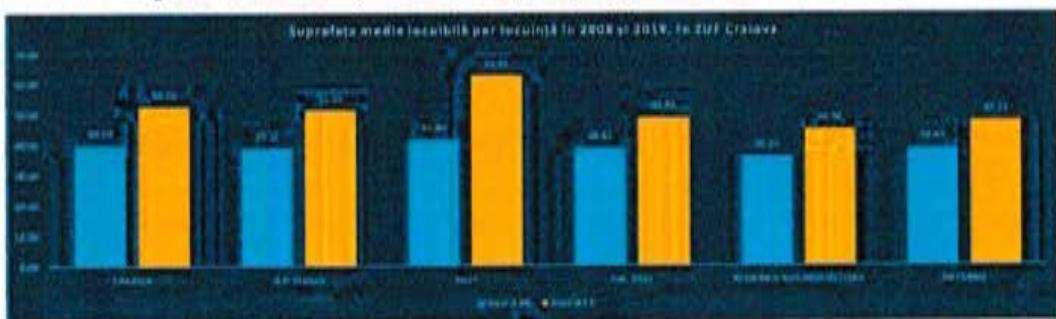
Figura 32. Analiza comparativă a evoluției spațiului locativ pe cap de locuitor.



Sursa: prelucrare date INS TEMPO, LOC103B.

Suprafața medie locuibilă per locuință a fost în anul 2019 de $52,7 \text{ m}^2$ în municipiul Craiova, mai mare față de media de $51,55 \text{ m}^2$ din ZUF Craiova, cu 31,6% și respectiv 31,7% mai mare față de anul de 2006. Suprafața medie a unei locuințe a crescut mai accelerat în primul inel peri-urban, de la $41,69 \text{ m}^2$ în anul 2006 – ușor mai mult față de municipiu și ZUF, la $62,81 \text{ m}^2$ în anul 2019, cu 50,6% mai mult. Se observă faptul că atât în 2006, cât și în 2019 acest indicator în ZUF Craiova indică o suprafață medie locuibilă per locuință mai mare față de media județeană, regională și națională, indicând astfel un nivel mai crescut al locuirii în zona de influență a polului de creștere Craiova.

Figura 33. Analiza comparativă a evoluției suprafeței medii locuibile per locuință.

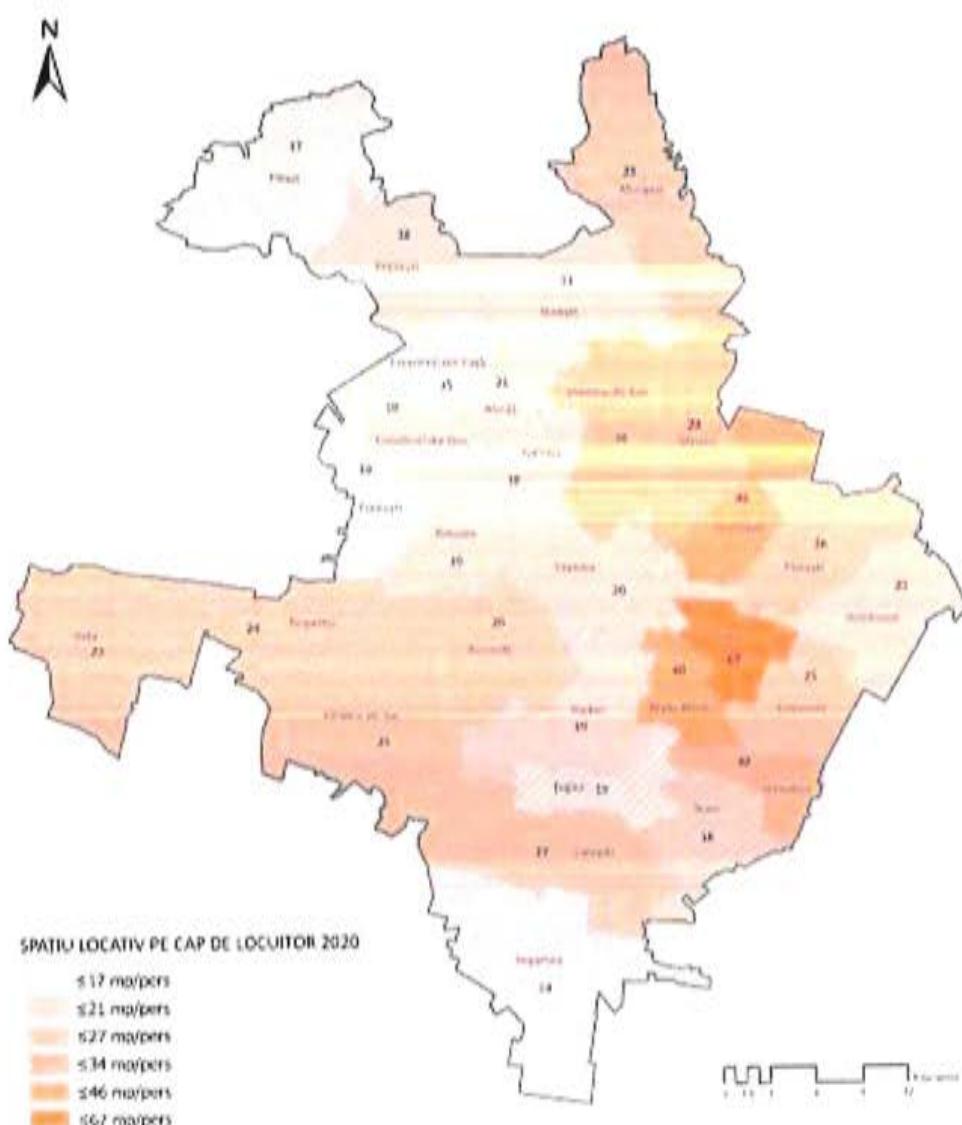


Sursa: prelucrare date INS TEMPO, LOC103B.

Numărul mediu de camere pe cap de locuitor, era în 2019 la nivelul jud. Dolj de 1,2 camere / persoană, la nivelul regiunii de 1,3, ușor mai mari față de media națională de 1,1, dar sub media UE de 1,7. Acest indicator este mai mic în mediul urban, la nivelul județului indicând un număr de 0,98 camere / persoană. De asemenea, numărul mediu de camere per locuință era de 2,96 camere per locuință la nivelul județului, ușor mai mare față de anul 2008 atunci când se înregistrau 2,87 camere per locuință. Acești indicatori sunt importanți pentru a evalua rata de supra-aglomerare și calitatea locuirilor.

Localitățile cu o rată de expansiune mare înregistrează de asemenea o medie a spațiului locuit generoasă, de exemplu Cârcea – 67,2 mp/pers, Ghercești – 45,6 mp/pers și Malu Mare – 40,1 mp/pers. La polul opus se află orașul Segarcea - 14,4 mp/pers și localitățile Tuglui – 15 mp/pers sau Coțofenii din Față – 15 mp/pers., împreună cu alte 10 localități unde suprafață locuibilă pe cap de locuitor este sub media națională.

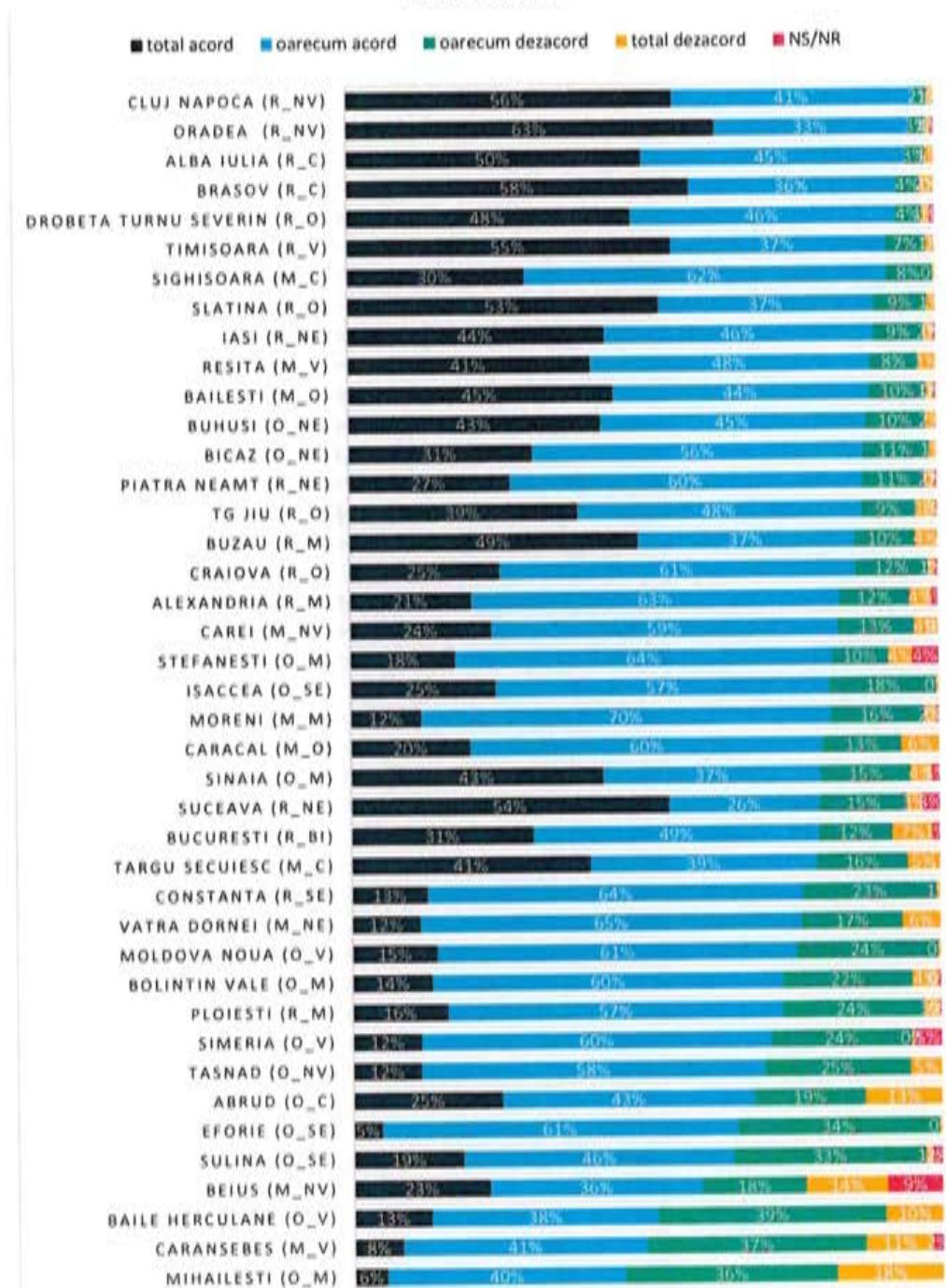
Figura 34. Spațiu locativ pe cap de locuitor în 2020.



Sursa: autorii, prelucrare și vizualizare date INS TEMPO, LOC103B.

Gradul de satisfacție față de locuirea în orașul Craiova, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, poziționează Craiova pe locul 17 din 41 de orașe analizate, 25% declarându-se total mulțumiți și 61% oarecum mulțumiți.

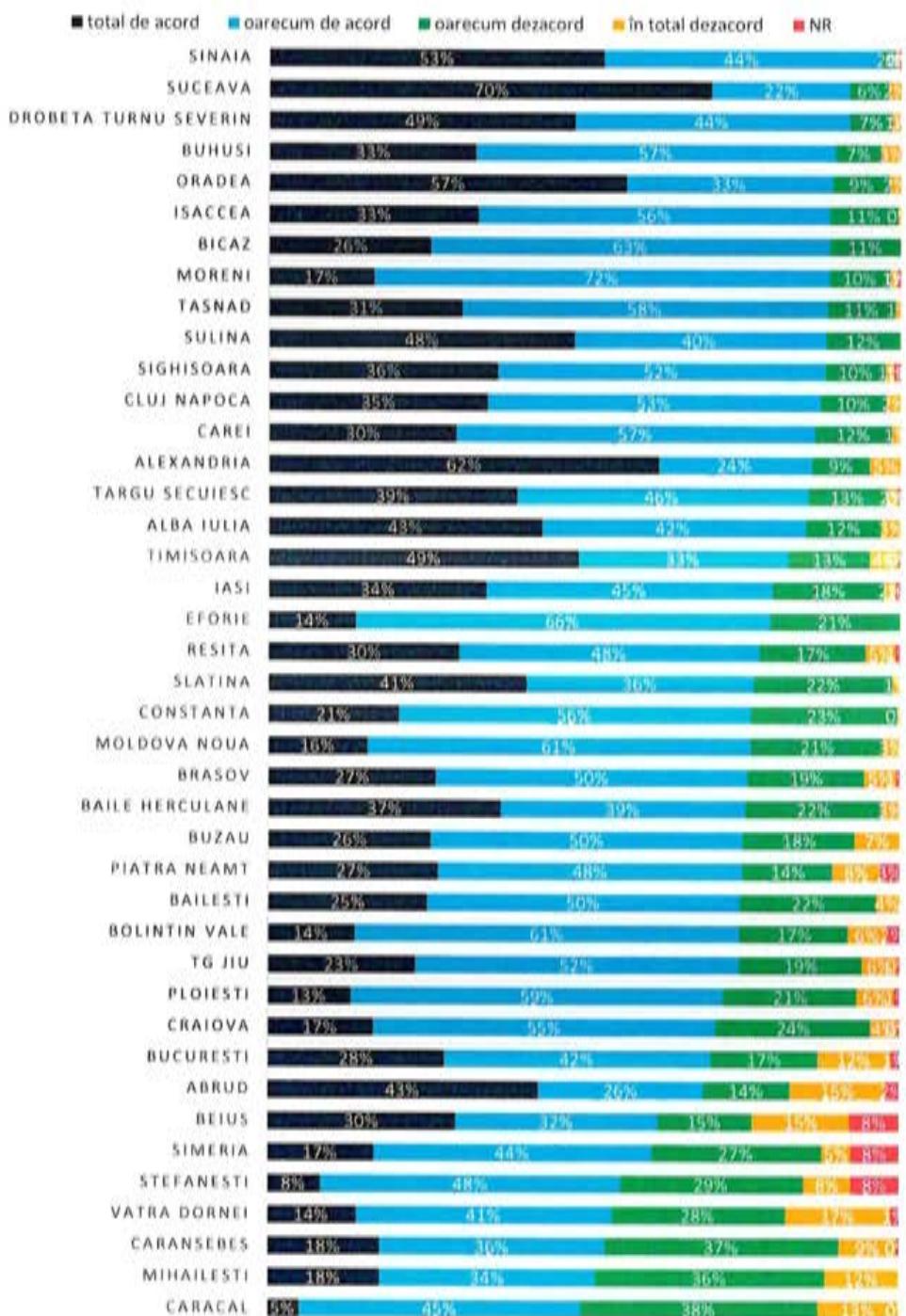
Figura 35. În ce măsură sunteți de acord cu următoarea afirmație: sunt mulțumit/ă să locuiesc în...[orașul dvs.]-comparație



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

În ceea ce privește siguranța în cartiere, doar 17% din populație a declarat că se simte total în siguranță în cartierul lor, 28% fiind în total dezacord sau dezacord parțial cu afirmația 'mă simt în siguranță în cartierul meu', ceea ce situează Craiova pe locul 32 din 41 de orașe analizate.

Figura 36. În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „mă simt în siguranță în cartierul meu”



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

ANALIZA DIAGNOSTIC: CONCLUZII, PROVOCĂRI, TENDINȚE ȘI RECOMANDĂRI

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Dinamicile spațiale și principalele zone de dezvoltare	
<p>Craiova se află într-un proces accelerat de expansiune urbană necontrolată sub formă dispersată și de densitatea mică, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun (ex. cartierele Veteranilor, Bordei, Preajba Nouă, Bariera Vâlcii)</p> <p>Formele de dezvoltare sunt cu precădere nesustenabile, zonele de creștere având un caracter monofuncțional - zone rezidențiale sau parcuri de retail, cu deficiențe în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, dar și infrastructura tehnico-edilitară și cea socială. Acest fenomen generează următoarele provocări:</p> <ul style="list-style-type: none"> • costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și menținării infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone • ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mică • ineficiența construirii liniilor de transport în comun în zone fragmentate, cu densitate mică • traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe • ansambluri de locuințe neinclusivе, fără infrastructură socială și pietonală, inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor), ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare socială. <p>Procesul de retrocedare a unor parcele ce aparțin domeniului public, pot împiedica procesul de regenerare urbană integrată, în contextul densității mari a cartierelor și în lipsa unor intervenții rapide de identificare a nevoilor cartierelor în ceea ce privește dimensionarea corectă a parcărilor și a dotărilor pentru comunitate și securizarea unor rezerve de teren cu potențial de valorificare.</p> <p>Lipsa unei abordări integrate asupra dezvoltării și a investițiilor, a coordonării dintre proiectele urbanistice, cele de transport și de infrastructură edilitară. Dificultăți în gestionarea așezărilor ce fuzionează la granițele administrative dintre oraș și așezările peri-urbane, dar și existența unor conflicte în zonificarea funcțională a utilităților publice (ex. groapa de gunoi Mofleni și Water Park Craiova).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planificare urbană proactivă care să limiteze expansiunea urbană necontrolată și să faciliteze implementarea unor politici care să stimuleze densificarea, compactarea și diversificarea funcțională a zonelor ce nu respectă principiile de dezvoltare durabilă. • Adresarea disfuncționalităților rezultante din expansiunea urbană necontrolată și reducerea decalajului dintre dezvoltare, accesibilitate și echipare tehnico-edilitară. • Inventarierea resurselor de teren și a patrimoniului construit pentru identificarea celor cu potențial de dezvoltare și valorificare în scop economic, rezidențial sau de utilitate publică - atât active publice din gestiunea primăriei, cât și a celor din gestiunea altor instituții publice. Un instrument critic în gestionarea acestor informații dar și în transparentizare și facilitarea dialogului în procesul de dezvoltare urbană este sistemul GIS, pe care orașul ar trebui să îl perfeționeze constant. • Încurajarea dezvoltării preferențiale în anumite zone ale orașului, prioritizând zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. • Gestionarea resurselor de teren și implementarea unor politici care să priorizeze zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. • Aplicarea acelorași standarde urbanistice pentru așezările compacte ce se întind pe teritoriul a două UAT-uri. <ul style="list-style-type: none"> • Abordarea integrată de dezvoltare și coordonarea la nivel metropolitan a strategiilor de dezvoltare urbană, a planurilor urbanistice generale și a celor de transport și infrastructură. • Coordonarea investițiilor la nivel metropolitan și la nivel sectorial (ex. infrastructura de transport cu infrastructura social/agrement).

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
<p>Lipsa infrastructurii sociale, a serviciilor publice/private și a spațiilor publice și de agrement în noile zone de dezvoltare, cresc dependența față de automobil și excluziunea socială.</p>	<p>Eficientizarea investițiilor în infrastructura socială (școli, polyclinici, spații publice), într-un mod integrat la nivel metropolitan, în jurul unor comunități de 15-20 minute, indiferent de limitele UAT-urilor.</p>
<p>Nu există un sistem de planificare și transport integrat la nivel metropolitan, generând o serie de provocări specifice:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se pierde oportunitatea unei zonificări funcționale integrate la nivel metropolitan, prin care de exemplu să se încurajeze dezvoltarea spațiilor industriale și logistice în afara nucleului urban. • Presiunea pusă de lipsa soluțiilor de transport în comun asupra principalelor puncte de intrare în oraș și a cartierelor unde acestea se găsesc. • Infrastructura pietonală și intermodală deficitară în interiorul noilor zone de dezvoltare. <p>Piața de birouri puțin dinamică și lipsa spațiilor de birouri de calitate care să atragă angajații în oraș.</p>	<p>Regândirea mobilității în interiorul comunităților noi dezvoltate ce se confruntă cu disfuncționalități în acest sens. Intervențiile după caz pot implica:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Asfaltarea străzilor. ○ (Re)planificarea tramei stradale, acolo unde țesutul urban permite, pentru a o adapta la noile volume de trafic sau pentru a facilita accesul mijloacelor de transport în comun. ○ Construirea de trotuare sau amenajarea străzilor sub formă de spațiu partajat, acolo unde volumul de trafic o permite sau unde lățimea profilului stradal nu permite amenajarea de trotuare. • Încurajarea dezvoltării unor spații de birouri sau a altor activități economice atât în zona centrală, cât și în alte zone bine conectate la infrastructură. • Dezvoltarea de parteneriate public-private prin care administrația locală să contribuie la dezvoltarea zonelor de interes prin investiții de regenerare urbană în cazul pieței de birouri și spații comerciale, sau prin facilitarea conectivității la infrastructura edilitară și de transport în cazul pieței industriale / logistice.

Dinamica locuirii și calitatea fondului locativ	
<p>Scăderea atraktivității locuințelor din cartierele existente față de noile ansambluri rezidențiale.</p>	<p>Reabilitarea blocurilor din perioada socialistă printr-o abordare comprehensivă, care să includă:</p>
<p>Îmbătrânirea fondului construit din ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă și nevoia de regenerare rapidă a clădirilor care și-au depășit ciclul de funcționare (mai mult de 50 de ani vechime) – ex. blocurile din zona Valea Roșie, Craiova Nouă.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic. ○ reabilitare termică și eficientizarea energetică. ○ adaptarea blocurilor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire prin facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și a vârstnicilor, astfel încât ei să fie încurajați să aibă o viață cât mai activă. ○ valorificarea teraselor blocurilor.
<p>Clădirile de locuințe colective nu respectă principiile accesibilității - nu sunt adaptate nevoilor persoanelor cu dizabilități, persoanelor vârstnice etc.</p>	<p>Reabilitarea energetică a blocurilor deschide oportunități pentru regenerarea integrată a acestora, împreună cu spațiul public din jurul lor, adoptarea unor obiective ambițioase de eficiență energetică (nZEB) și rezolvarea unor provocări în ceea ce privește accesibilitatea în clădirile de locuințe colective.</p>

ϕ

\cup

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ZONEI URBANE FUNCȚIONALE CRAIOVA 2021 - 2030

REGENERAREA URBANĂ.....	1
Importanța regenerării urbane integrate în dezvoltarea durabilă a orașelor	1
Valul renovării – reabilitarea clădirilor conform principiilor sustenabilității	4
Metodologie	5
Abordarea regenerării spațiilor publice reprezentative	6
Abordarea regenerării cartierelor	7
Regenerarea urbană a spațiilor publice reprezentative.....	9
Bune practici de reabilitare a spațiului public.....	9
Regenerarea spațiilor verzi și valorificarea cadrului natural.....	12
Regenerarea spațiilor liniare – principalele coridoarele de mobilitate	17
Regenerarea zonei centrale și a zonelor construite protejate.....	19
Regenerarea patrimoniului construit.....	26
Regenerarea urbană integrată a cartierelor	29
Analiza atraktivității cartierelor din Craiova și zona sa periurbană.....	29
Bune practici de regenerare a spațiului public în cartierele de locuințe colective	35
Oportunități de regenerare în cartierele de locuințe colective	39
Propunerile de regenerare urbană în cartiere	43
Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări.....	50

REGENERAREA URBANĂ

IMPORTANȚA REGENERĂRII URBANE INTEGRATE ÎN DEZVOLTAREA DURABILĂ A ORAȘELOR

Spațiul public este o componentă definitorie a atractivității unui oraș și a calității vieții pe care acesta o asigură locuitorilor, reprezentând locul în care oamenii își pot petrece timpul liber, se pot întâlni și unde pot construi spiritul de comunitate. Calitatea și gradul de accesibilitate al spațiului public joacă un rol important pentru calitatea vieții din oraș. Termenul general de spațiu public nu include doar spațiile publice bine definite, precum parcurile, piețele publice sau locurile de joacă, dar și străzile sau fațadele clădirilor, toate jucând un rol important pentru vitalitatea și atraktivitatea unui oraș.

Spațiile publice se împart în trei categorii principale:

- **Spații publice de tip suprafață:** spații publice ample, cu rol de coagulare, ce reprezintă un punct de atracție la nivelul orașului, precum parcurile, grădinile publice sau centrul civic.
- **Spații publice punctuale:** de dimensiuni reduse (mai puțin de 3 ha), preponderent de interes local, precum scuaruri, piațete sau locuri de joacă pentru copii, ce preiau rolul unor dotări de proximitate, importante în calitatea locuirii din cartiere.
- **Spații publice liniare:** elemente de legătură între punctele de atracție ale unui oraș, precum zonele pietonale, bulevardele, străzile amenajate cu mobilier urban pentru activități de odihnă sau socializare.

Având în vedere că regenerarea urbană este o prioritate la nivel european și o direcție de acțiune finanțabilă din fonduri externe nerambursabile (Fondul European de Dezvoltare Regională și Mecanismul de Redresare și Reziliență) cu un buget estimat de 1,5 mld. Euro, autoritățile publice trebuie să adopte o abordare proactivă în identificarea oportunităților de regenerare de la nivelul orașelor pe care le reprezintă sau de la nivelul zonelor metropolitane din care fac parte, caz în care proiectele se pot dezvolta în parteneriat cu consiliile județene.

Urmărind o abordare integrată, administrația publică trebuie să stabilească zonele prioritare de regenerare urbană. Intervențiile asupra spațiului public trebuie gândite într-o viziune de ansamblu, pentru a evita intervențiile punctuale și a maximiza impactul investițiilor asupra tuturor nivelurilor hierarhice (municipal, cartier, punctual), având în permanență ca scop îmbunătățirea calității vieții.

Lista completă a spațiilor eligibile pentru regenerare urbană, prin proiecte finanțabile din fonduri externe nerambursabile, conform proiectului unei ordonațe de urgență ce reglementează măsurile pentru aceste proiecte, include:

- a) zonele centrale;
- b) zonele istorice și zonele construite protejate;
- c) spațiile publice din interiorul ansamblurilor de locuințe colective, respectiv, ansambluri de locuințe sau zone cu locuințe de tip condoniu;
- d) zona autogărilor și gărilor centrale și secundare, feroviare și portuare, situate în interiorul sau la limita localităților urbane, indiferent dacă sunt în uz, abandonate, sau au altă destinație;
- e) falezele, malurile și insulele râurilor, fluviului și lacurilor din interiorul localităților urbane;
- f) haldele de steril și depozitele de deșeuri închise de pe raza localităților urbane;
- g) zonele rezidențiale periferice destrucționate, zonele de blocuri degradate și așezări informale din mediul urban;
- h) siturile industriale dezafectate, zonele cu infrastructuri majore dezafectate, situri militare dezafectate;
- i) grădinile și parcurile publice urbane, parcurile dendrologice, grădinile botanice;
- j) piețele agroalimentare urbane.¹

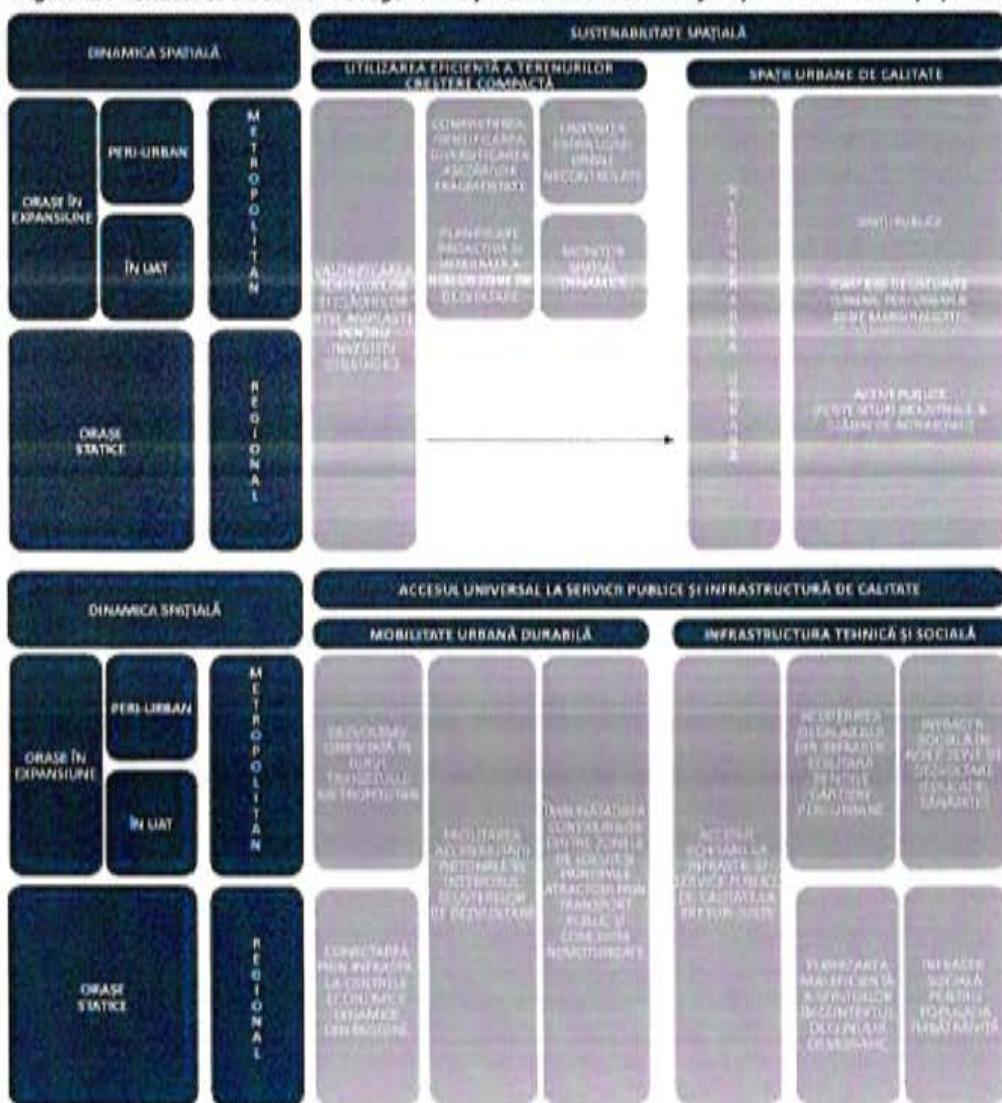
¹ Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, proiect OUG privind stabilirea unor măsuri pentru proiectele de regenerare urbană finanțabile din fonduri externe nerambursabile.

Intervențiile de regenerare trebuie să fie prioritizate în funcție de nevoile diferite ale cartierelor, așa cum reies ele din analiza urbană a acestora. Municipiul Craiova este un oraș complex, ce se confruntă cu problema duală a scăderii calității vieții din cartierele nucleului urban și expansiunea urbană necontrolată în inelul periurban, manifestată prin

- îmbătrâinarea fondului construit și problematica parcărilor din cartierele dense de blocuri
- infrastructura deficitară din
 - cartierele de locuințe unifamiliale mai puțin dezvoltate și zonele marginalizate
 - cartierele periurbane, formate în urma expansiunii urbane necontrolate.

Așadar procesul de regenerare urbană se va ghida atât după măsurile recomandate de Politica Urbană a României – obiectivele prioritare ale *sustenabilitatea spațială și accesului echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate*, cât și după nevoile și oportunitățile specifice fiecărui cartier.

Figura 1. Prioritarea măsurilor de regenerare și dezvoltare urbană în funcție de dinamicile spațiale.



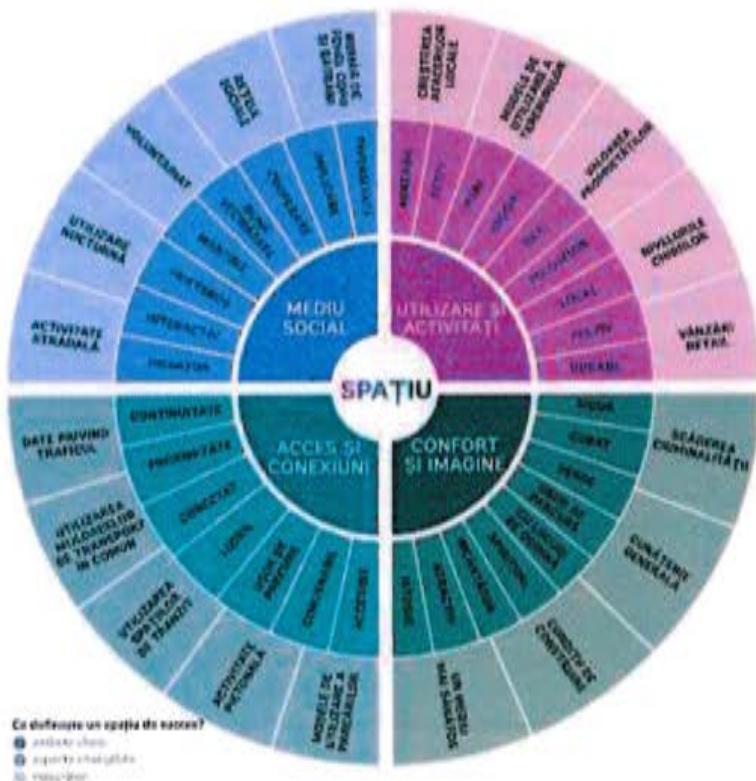
Sursa: autorii

Următoarele instrumente pregătitoare pot facilita procesul de prioritizare și elaborare a proiectelor, maximizând totodată impactul investițiilor:

- Inventarierea comprehensivă și actualizată a spațiilor verzi, a spațiilor publice, a clădirilor de patrimoniu și a activelor publice cu potențial de reconversie funcțională (situri industriale dezafectate, situri militare dezafectate) pentru protejarea, regenerarea și valorificarea lor.
- Colaborarea cu alte entități publice sau private, dar și cu administrațiile învecinate sau cu consiliul județean, pentru a facilita valorificarea resurselor strategice ce nu se află în administrația primăriei (ex. infrastructura verde-albastră, situri industriale sau militare dezafectate).
- Coordonarea proiectelor de regenerare cu alte obiective și investiții strategice, ca de exemplu corelarea reabilitării unui spațiu public cu planurile de mobilitate sau stimularea investițiilor private într-o zonă priorită prin investiții în calitatea spațiilor publice.
- Organizarea unor concursuri de soluții de urbanism și arhitectură pentru promovarea calității proiectelor și a caracterului inovativ al soluțiilor.

Gradul de atracțitate și impactul unui spațiu asupra comunității depind de calitatea spațiului public, de accesibilitatea, imaginea, funcționalitatea și gradul de inclusiune al acestuia. Așadar, în conturarea unui spațiu public de calitate trebuie luat în considerare un spectru larg de paliere, dincolo de arhitectura și planificarea spațiului, urmărind patru paliere generale: 1) accesul și conectivitatea, 2) utilizarea și activitățile propuse, 3) confortul și imaginea, 4) impactul asupra mediului social.

Figura 2. Elemente definitorii pentru un spațiu public de succes



Sursa: Prelucrare date Project for Public Spaces, în SIDU București.²

VALUL RENOVĂRII – REABILITAREA CLĂDIRILOR CONFORM PRINCIPIILOR SUSTENABILITĂȚII

Vechimea fondului construit urban reprezintă o provocare pentru dezvoltarea sustenabilă a orașelor, o provocare întâmpinată atât la nivel național unde 87% din locuințele urbane au fost construite înainte de 1990, cât și la nivelul Uniunii Europene, unde 85% din clădiri au fost construite acum mai mult de 20 de ani și se preconizează că 85%-95% din ele vor exista și în 2050.

Abordarea Europeană, detaliată în *Valul Renovării și Pactul Verde European*, vizează reducerea consumului de energie din combustibili fosili de care sunt responsabile clădirile, ele fiind unul din consumatorii principale de energie, fiind responsabile pentru 40% din consumul total de energie din UE în timp ce în România, sectorul gospodăriilor și sectorul terțiar reprezintă 45% din consumul României.

- **accelerarea reabilitării termice a fondului construit**, public și privat, pentru a atinge obiectivul performanței energetice, prin modernizarea energetică a clădirilor existente, atât prin anvelopări / termo-izolatii, așa cum se practică deja în România, cât și prin modernizarea sistemelor centralizate de furnizare a utilitărilor termice și electrice;
- **creșterea numărului de clădiri a căror consum de energie este aproape egal cu zero (nZEB)** pentru noile clădiri, prin utilizarea de surse de energie regenerabilă și un grad mare de eficiență energetică.

Valul Renovării va contribui direct la conservarea clădirilor cu valoare culturală și la creșterea atraktivității locuințelor existente și a calității vietii, contribuind astfel atât la valorificarea patrimoniului construit, limitarea expansiunii urbane necontrolate – suburbanizarea și scăderea consumului de energie generat de industria construcțiilor.

Urmând obiectivul eficientizării energetice, se recomandă o abordare integrată a renovării, atât la nivelul clădirilor cât și la nivelul cartierelor, care să includă și reducerea riscului seismic, expertize tehnice ale structurii de rezistență și eventualele consolidări necesare, intervenții de accesibilizare a clădirilor pentru persoanele cu mobilitate redusă – mai ales în contextul îmbătrânirii populației, dar și alte intervenții arhitecturale precum valorificarea acoperișurilor clădirilor pentru spații publice sau pentru montarea de panouri solare și stabilirea unor ghiduri cromatice și de imagine la nivelul cartierelor, pentru a le adapta noilor standarde de locuire. Această abordare integrată este explorată prin inițiativa europeană *New European Bauhaus*, ce încurajează soluțiile situate la intersecția dintre inovație, cultură, incluziune socială, știință și tehnologie.

Obiectivele Valului Renovării atât la nivel european, cât și național, pot fi realizate doar prin acțiunea la nivel local, întindind:

- dublarea ratei de renovare a clădirilor cu scopul eficientizării energetice, la nivel european, așa cum este specificat în strategia – “*Valul Renovării în Europa – Ecologizarea clădirilor noastre, crearea de locuri de muncă, îmbunătățirea calității vietii*” (2020);
- reducerea de minim 30% a consumului de energie pentru clădirile rezidențiale și de 30% a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru clădirile publice, a proiectelor finanțate din *Planul Național de Redresare și Reziliență*;
- întinerea pragurilor maxime de eficiență și respectarea directivelor europene, a legislației naționale și a specificațiilor tehnice pentru eficientizarea energetică și construirea de clădiri nZEB, ca de exemplu *Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung* (SRTL), *Planul de creștere a numărului de clădiri nZEB* (2014), *Legea nr. 372/2005 și Legea nr. 101/2020* privind modificarea și completarea legii nr. 372/2005, conform Directivei UE 2018/844 privind performanța energetică și a Directivei 2012/27 privind eficiența energetică.

² Project for Public Spaces, *What makes a great place?*, <https://www.pps.org/article/grplacefeat>

La nivelul municipiului Craiova, starea fondului construit, relevă faptul că din cele 3172 de clădiri de locuințe colective analizate, doar 778 (24,6%) au fost termo-izolate în totalitate, 902 (28,4%) sunt termo-izolate parțial iar 1492 (47%) nu au fost încă termo-izolate – vezi fig. 20.

METODOLOGIE

Secțiunea aceasta descrie sintetic procesul de analizare a spațiilor publice în scopul regenerării urbane, trasând pașii necesari înțelegerii contextului local și trasarea principalelor direcții de intervenție. Analiza spațiilor publice și strategia de regenerare urbană abordează tematica regenerării printr-o abordare structurată în funcție de scară urbană a intervențiilor:

- **regenerarea spațiilor publice reprezentative**, la scară municipală sau metropolitană;
Din această categorie se disting intervențiile de revitalizare a zonelor istorice, de reabilitare și extindere a spațiilor verzi și de valorificare a caracterului de spațiu public al principalelor coridoare de mobilitate.
- **regenerarea cartierelor de locuințe**, la scară unității de vecinătate și a insulelor urbane;
Din această categorie se disting intervențiile specifice de regenerare a ansamblurilor de locuințe colective, cele ce vizează conectivitatea și mixitatea funcțională și socială în cartierele de locuințe individuale sau extinderea și modernizarea infrastructurii tehnico-edilitare, sociale și a conexiunilor la transportul public în zonele periurbane.

Regenerarea urbană are ca scop îmbunătățirea cadrului fizic, al vitalității și dinamicilor socio-economice din mediul urban, prin modernizarea, reabilitarea sau extinderea unor spații sau clădiri neperformante, degradate, slab utilizate sau abandonate, cu scopul creșterii atraktivității orașului și a calității vieții urbane. Sintetizând literatura de specialitate dar și exemplele de bună practică din domeniul regenerării urbane, se disting următoarele **principii directoare**:

- **principiul regenerării urbane integrate**
- **principiul conectivității și a unității de vecinătate**
- **principiul mixității funcționale**
- **principiul inclusivității și a coeziunii sociale**
- **principiul calității și autenticității în reabilitarea spațiului public**

Regenerarea spațiului public trebuie să fie un obiectiv prioritar atât al orașelor dinamice, aflate în expansiune, cât și al celor aflate în contracție, care se confruntă cu provocări demografice, economice sau spațiale, deși prioritizarea acțiunilor poate dифe în funcție de tipologia orașului și particularitățile contextului local. Regenerarea urbană are un impact direct asupra primelor trei obiective strategice din Politica Urbană a României:

- **orașe verzi și reziliente**, prin intervențiile de scădere a dependenței față de automobil și de promovare a deplasărilor nemotorizate, dar și prin intervențiile de integrare, regenerare și valorificare a spațiilor verzi și a infrastructurii verzi-albastre, pentru a crește accesul cetățenilor la spații verzi și pentru a asigura un mediu verde și curat;
- **orașe competitive și productive**, prin crearea unor spații publice de calitate, care să stimuleze atractivitatea orașului pentru locuire, muncă și investiții, dar și prin valorificarea eficientă a clădirilor și terenurilor bine amplasate pentru investițiile strategice;
- **orașe echitabile și incluzive**, prin creșterea accesului echitabil la utilități, servicii și dotări publice, prin accesibilizarea domeniului public pentru toți cetățenii – inclusiv cei vîrstnici sau

cu dizabilități și prin crearea unor spații comunitare incluzive, care să stimuleze spiritul comunitar.

Abordarea regenerării spațiilor publice reprezentative

Regenerarea spațiilor publice reprezentative necesită analizarea concomitentă a următoarelor componente și abordarea integrată a revitalizării și interconectării acestora:

- spațiile verzi și elementele cadrului natural;
- zonele centrale ale orașului / zonele istorice și zonele construite protejate;
- patrimoniul construit - cultural, arhitectural, industrial și clădirile de utilitate publică;
- principalele coridoare de mobilitate de la nivelul orașului.

Identificarea spațiilor verzi și a resurselor cadrului natural a fost realizată cu ajutorul *Registrului Spațiilor Verzi* elaborat la nivelul municipiului, acolo unde acesta este disponibil, al informațiilor primite de la Direcția Generală a Domeniului Public, al platformei Google Maps, al bazei de date Corine Land Cover și al bazei de date Natura 2000 a Agenției Europene de Mediu³. Analizarea resurselor s-a axat pe următoarele criterii de evaluare:

- cuantificarea suprafeței spațiilor verzi, din prisma suprafeței pe cap de locuitor, raportat la standardul de 26 m² reglementat la nivel național și european – acest pas reprezintă primul nivel de analiză, ce ne ajută să identificăm oportunitățile și provocările în asigurarea accesului echitabil la spațiu public;
- identificarea spațiilor verzi accesibile publicului larg, precum parcurile și grădinile publice – un pas important având în vedere că multe din suprafețele cuantificate la pasul anterior, nu sunt amenajate ca spații publice propriu-zise sau nu au o calitate satisfăcătoare;

Principalele coridoare de mobilitate la nivelul orașului au fost identificate atât prin analizarea empirică a structurii țesutului urban, cât și prin analizarea „științifică”, din punct de vedere spațial (geometric), a gradului de accesibilitate al tramei stradale, analiză elaborată de Space Syntax România, prin modelele metodologice elaborate de aceștia. Acestea sunt identificate prin analizarea sistemului stradal la nivel „global” – probabilitatea ca un segment să fie tranzitat utilizând calea cea mai scurtă de deplasare între oricare două puncte din sistem. Aceste străzi cu un grad mare de accesibilitate coincid cu arterele mari de circulație, însă dincolo de intensitatea traficului auto, aceste artere deschid anumite oportunități:

- sunt propice desfășurării de activități economice, datorită gradului mare de accesibilitate și al traficului pietonal generat, însă pentru asta ele trebuie să îndeplinească anumite criterii calitative, care să le facă propice mobilității pietonale și activităților de promenadă;
- profilul stradal permite reconfigurarea lor sub forma unor coridoare ecologice care să conecteze și să integreze principalele spații verzi, elementele cadrului natural sau punctele de atracție de importanță municipală.

Pe lângă acestea, s-au analizat principalele spații publice din zona centrală – spații de tip suprafață (ex. parcuri, piețe civice), spații liniare (ex. zona pietonală, elementele de legătură), spații punctuale (ex. scuaruri) și **patrimoniul construit, cultural, arhitectural și industrial**, identificat prin lista monumentelor istorice realizată de Ministerul Culturii dar și alte obiective de interes local, ce nu sunt incluse formal în această listă.

Pentru a prioritiza și a detalia măsurile de regenerare urbană, aceste spații trebuie analizate din punct de vedere calitativ, prin evaluarea unor aspecte cheie:

- conectivitatea la principalele rețele pietonale, de transport public și nemotorizat;

³ European Environment Agency, Natura 2000 Network Viewer, <https://natura2000.eea.europa.eu/>

- gradul de reprezentativitate al spațiului public și scară umană a elementelor urbanistice;
- existența și calitatea mobilierului urban, iluminatului public, gradului de umbră etc.;
- gradul de acces al persoanelor cu mobilitate redusă în spațiul public și contribuția acestuia la coeziunea socială.

Abordarea regenerării cartierelor

Îmbătrânirea fondului construit și creșterea dependenței față de automobil au un impact negativ asupra calității vieții din cartierele de locuințe. În cartiere, se disting două problematici generale:

- accesul limitat la dotări de cartier și spații publice în proximitatea locuințelor, conform principiului accesibilității pietonale;
- prioritizarea traficului auto în fața deplasărilor nemotorizate și parcările ce sufocă domeniul public, problematici ce se răsfrâng asupra calității spațiului public și al mobilității pietonale.

Totodată provocările și oportunitățile sunt nuanțate în funcție de tipologia cartierelor, astfel împunându-se o abordare diferențiată pentru:

1. ansamblurile de locuințe collective din perioada socialistă, ce cuprind 69,7% din locuințele urbane, unde trebuie prioritizate cu precădere regenerarea blocurilor, rezolvarea problematicii parcărilor și creșterea accesului la dotări și spațiu public de calitate.
2. zonele de locuințe unifamiliale din interiorul nucleul urban, cu un țesut urban dens, unde trebuie prioritată facilitarea accesibilității pietonale și creșterea gradului de acces la dotări de cartier.
3. așezările rurale aflate în administrarea orașului unde trebuie asigurat accesul la servicii publice de bază și conexiunea cu nucleul urban.

Zonele marginalizate și așezările informale necesită o abordare adaptată la condițiile de trai din comunitățile identificate, atât prin investiții în infrastructură - de la asigurarea serviciilor publice de bază la prețuri accesibile, la managementul deșeurilor și la regenerarea fondului construit sau construirea de noi locuințe sociale, cât și prin programe de dezvoltare comunitară și integrare socială – programe de recalificare, asistență socială, accesul la educație.⁴

Abordarea regenerării cartierelor trebuie să urmărească analizarea fondului construit și identificarea oportunităților de revitalizare într-o manieră structurată, conform următoarelor principii:

- **Principiul abordării integrate a spațiilor verzi**, ce vizează valorificarea tuturor spațiilor verzi din interiorul cartierului, de la buzunare verzi la parcuri, și interconectarea lor, prin consolidarea unor coridoarelor ecologice de-a lungul principalelor axe de mobilitate, care vor defini totodată limitele cartierelor.
- **Principiul mixității funcționale și al complementarității dotărilor de cartier**, ce vizează conturarea unor cartiere complete de 15-20 minute, un concept urbanistic ce urmărește facilitarea accesului în proximitatea locuinței la un set complet de dotări - transport public, școală, grădiniță, teren de sport, loc de joacă, spații de socializare, magazin de proximitate etc. Principiul ghidează prioritizarea intervențiilor de regenerare urbană din cadrul unui cartier, urmărind obținerea unei complementarități a activităților și serviciilor oferite.
- **Principiul unităților de vecinătate**, ce vizează facilitarea accesibilității pietonale a tuturor rezidenților la servicii și spații publice de calitate, prin structurarea intervențiilor în jurul unor unități de vecinătate, ce urmează principiul accesibilității pietonale într-o rază de 400 m (5 minute), distanță optimă pe care un om o parcurge confortabil pietonal⁵. După implementarea acestui principiu, intervențiile pot merge chiar mai departe, prin densificarea

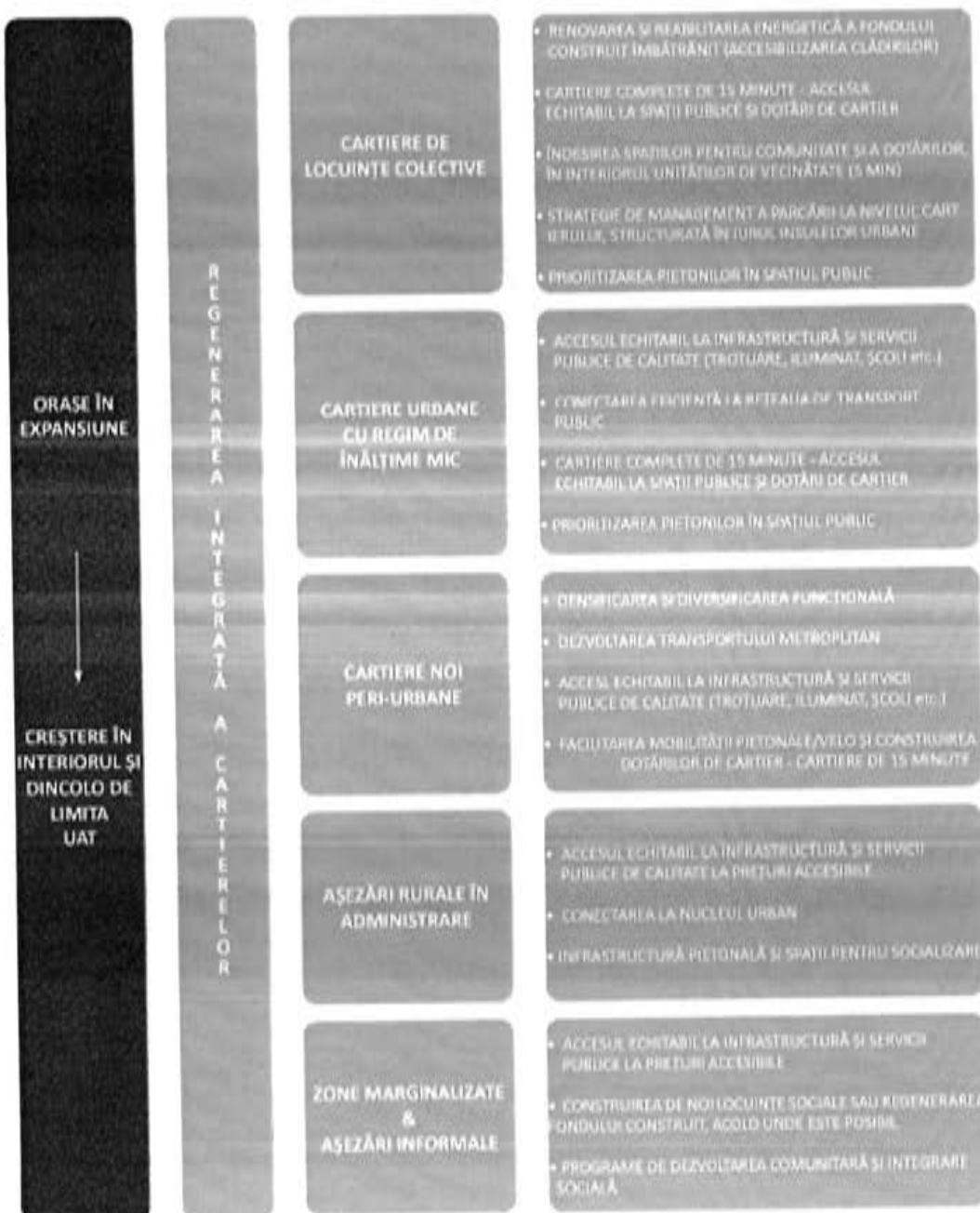
⁴ Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Contribuții la Politica Urbană 2020-2035, Document însoțitor 8: Marginalizare, sărăcie și excluziune în orașele românești.

⁵ Jan Gehl, *Cities for People*, September 2010.

dotărilor în jurul unor comunități locale, cu o rază de deservire de aproximativ 200 m (2.5 minute).

- **Principiul ierarhizării spațiului public**, ce vizează configurarea unor insule urbane, în cadrul cărora să se desfășoare reorganizarea locurilor de parcare și structurarea spațiului deschis conform gradului de accesibilitate, conturând atât spații publice cât și private.

Figura 3. Măsuri de regenerare urbană a cartierelor din orașele dinamice.



Sursa: Autorii.

REGENERAREA URBANĂ A SPAȚIILOR PUBLICE REPREZENTATIVE

Bune practici de reabilitare a spațiului public

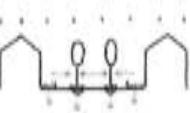
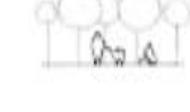
Există o serie de principii pentru amenajarea spațiilor publice, în funcție de destinația acestora. Extragem în tabelul de mai jos măsuri propuse pentru spații publice în general, spații verzi, locurile de joacă pentru copii, spații publice în cartiere istorice și spații publice în cartiere noi, referindu-ne la estetică, materialitate, elemente vegetale, elemente edilitare, managementul apelor pluviale sau mobilier urban.

Spațiile publice sunt eminentmente pietonale, cu posibilitatea accesului bicicletelor (diferențiere între deplasarea în viteză și cea lentă a acestora din urmă). Un spațiu public este, de asemenea, definit de calitatea limitelor lui, de felul în care arată clădirile din jur și de cât de mult este construit între aceste limite (în raport cu cât este deschisă).

Tabel 1. Măsuri propuse pentru spațiile publice de suprafață și cele punctuale

	Ideograme	Măsuri	U	ZI	CN	PA	SP
1		Locurile de joacă ar trebui integrate în amenajarea generală a spațiului public	x				
2		Când se alege amplasamentul pentru un loc de joacă, trebuie analizate contextul urban și dorințele locuitorilor	x				
3		Scara amenajărilor trebuie adaptată la context. Proportiile, zonificarea și capacitatea locului de joacă trebuie să relasă din caracteristicile sitului ales.	x				
4		Un loc de joacă îngrădit trebuie implementat doar în situațiile în care anumite măsuri de siguranță impun acest lucru.	x				
5		Rolul locurilor de joacă este acela de a încuraja libertatea copilului și autocunoașterea.	x				

	Ideorame	Măsuri	UJ	ZI	CN	PA	SP
6		Pentru a integra comunitatea locală, locurile de joacă trebuie să atragă persoane din mai multe categorii de vârstă. În amenajare, trebuie integrate mese de picnic, jocuri pentru toate vîrstele și locuri de sedere.	x				
7		Orice element pentru siguranța traficului trebuie să aibă un caracter urban. Faptul că acestea sunt temporare, nu trebuie să fie o scuză pentru o formă strict utilitară, care nu are un design potrivit.				x	
8		Înainte ca infrastructura tehnică să fie plasată sub pământ, este necesar un studiu compozițional și funcțional al spațiului public care urmează să fie modificat.		x	x		x
9		Traseele de utilități subterane trebuie să fie poziționate în funcție de aliniamentele de copaci existente. Ele trebuie să permită plantarea arborilor în viitor, în funcție de caracteristicile fiecărui spațiu public. Rădăcinile trebuie împiedicate să străpungă fâșia plantată și să afecteze zona de siguranță a utilităților. Rădăcinile și infrastructurile tehnice pot fi protejate prin mijloace tehnologice diverse, nu doar prin separarea lor fizică.	x	x	x	x	x
10		Grilajele de scurgere și alte elemente deschise trebuie poziționate cu gratiile perpendiculare pe direcția de mers, nu paralele.				x	
11		Pentru a păstra ritmul străzii și aliniamentul de copaci, toate cerințele tehnice pentru iluminatul stradal, linile aeriene și nevoile biologice ale copacilor trebuie luate în calcul în planurile dedicate infrastructurilor tehnice și de transport.	x	x	x	x	x
12		Managementul apelor pluviale poate fi aplicat în orice spațiu public. Dacă absorbția nu poate fi realizată de străzi, apele pot fi direcționate spre parcurile adiacente.	x	x	x	x	x
13		Orice luciu de apă planificat în parcuri sau piese ornamentale cu apă trebuie să ia în considerare managementul apelor pluviale.	x	x	x	x	x

	Ideogramme	Măsuri	LJ	ZI	CN	PA	SP
14		Un sistem de canalizare descentralizat necesită un concept integrat de peisagistică în cadrul spațiului public, luând în considerare caracterul local.	x	x	x	x	x
15		Iluminatul stradal trebuie gândit într-un context mai larg, pentru a lăsa seama atât de aspectele legate de siguranța traficului, cât și de aspectele arhitecturale, urbane și estetice, precum și de efectele obosităre ale iluminării excesive.				x	
16		În cazul trecerilor de pietoni, este important ca pietonii să fie iluminați pentru șoferi, și viceversa.				x	
17		Proiectarea unei surse de lumină ar trebui aleasă în funcție de caracterul general al zonei. Pentru spațiile de categorii mai importante pot fi utilizate surse de lumină cu aspect fizic diferit față de cele folosite în mod regulat.		x			
18		Dacă designul mobilierului stradal nu face parte din proiectul arhitectural general al unui spațiu, autoritățile locale și alți manageri trebuie să aleagă mobilierul standard dintr-un catalog de mobilier pentru spații publice. În cazul în care un astfel de catalog nu există, el ar trebui elaborat.	x	x	x	x	x
10		Administrațiile locale ar trebui să încearcă să standardizeze chioșcurile și să conceapă un design unic pentru diferite mărimi pe care acestea le pot avea		x	x		x
20		Reabilitarea unei străzi trebuie să aibă ca parte integrată reînnoirea aliniamentului. Copacii utilizati în conturarea aleilor trebuie să aibă trunchiul drept, să permită cosmetizare și să reziste la condițiile mai dure din mediul urban. Dispunerea corectă a pomilor dintr-un masiv vegetal poate să contribuie pozitiv la crearea unei compozиii, cu coroane intercalate, care să contureze un spațiu public unitar, umbrat.	x	x	x	x	x

Sursă: Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane, Banca Mondială, 2020⁶

⁶ Legendă: LJ – locuri de joacă, ZI – zone istorice, CN – cartiere noi, PA – parcuri și spații verzi, SP – orice spațiu public

Regenerarea spațiilor verzi și valorificarea cadrului natural

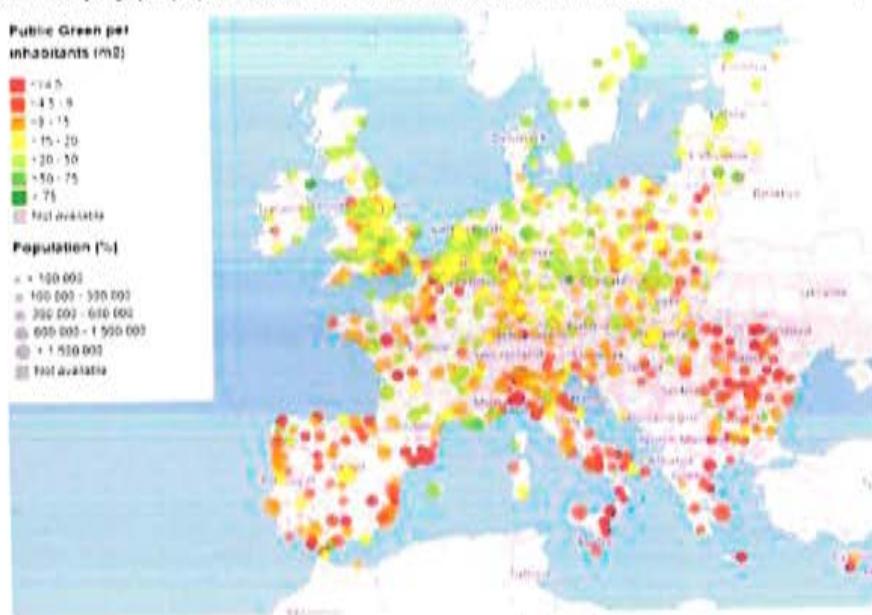
Amenajările de tipul spațiilor verzi sunt importante nu doar pentru rolul lor estetic și în petrecerea timpului liber, dar și pentru impactul pe care spațiu verde îl joacă în crearea unui mediu sănătos și plăcut pentru oameni. Totodată spațiile verzi pot contribui la ameliorarea calității aerului, la combaterea efectului de insula de căldură urbană, la reducerea zgomotului urban sau la managementul riscului de inundații.

Accesul la spații verzi de calitate influențează direct calitatea vieții din oraș, bunăstarea și sănătatea locuitorilor, aşadar conservarea și extinderea suprafețelor acoperite cu verdeță și facilitarea accesului tuturor cetățenilor la spații publice verzi, în proximitatea locuinței trebuie să fie o prioritate în dezvoltarea urbană, în cluda unor eventuale politici de densificare a anumitor zone urbane.

Totodată, infrastructura verde-albastră reprezintă o resursă importantă pentru creșterea calității vieții din orașe, iar municipalitățile ar trebui să acorde mai multă atenție valorificării inteligente a acestor resurse, atât în scopuri recreative dar și în adaptarea la schimbările climatice și combaterea poluării urbane. Adesea pe teritoriul orașelor sau în inelul periurban se află resurse importante de vegetație, situri NATURA 2000 sau lacuri, ce ar trebui privite în ansamblu, ca un ecosistem urban ce pot suplini suprafața de spațiu verde limitată din interiorul cartierelor dense sau lipsa acestora în noile cartiere periurbane.

Conform prevederilor legislative de la nivel național și european, orașele trebuie să dispună de un minim de 26 m² de spațiu verde pe cap de locuitor, prag pe care 73,4% din orașele din România nu îl respectă. Totuși, chiar și în cazul celor care îndeplinesc acest minim, este important de evaluat calitatea acestor spații și din punct de vedere al accesibilității și al dotărilor. În extinderea rețelei de spațiu verde sau regenerarea spațiilor existente, este important să se urmeze principiul accesibilității echitabile, facilitând accesul pietonal al tuturor locuitorilor la un spațiu verde – Politica Urbană a României recomandă setarea unui standard de 15 m² / capita într-o rază de 10 minute de mers pe jos (800 m).

Figura 4. Suprafața spațiului public verde accesibil pe cap de locuitor la nivelul Uniunii Europene



Sursa: JRC – Maes et al, 2019⁷

⁷ European Commission, Space and the City, <https://urban.jrc.ec.europa.eu/thefutureofcities/space-and-the-city#the-chapter>

Suprafața spațiilor verzi de care dispune Municipiul Craiova este de 806,27 ha, conform datelor puse la dispoziție de INS în 2019, ceea ce înseamnă o medie de 29,88 m² / capătă raportat la populația stabilită din 2011 sau 26,89 m² / capătă raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2020. Municipiul Craiova îndeplinește standardul de 26 m² / capătă. Municipiul Craiova se situează pe locul al treilea în rândul reședințelor de județ, după Baia Mare și Bistrița și pe locul întâi între polii de creștere la suprafața spațiilor verzi pe cap de locuitor. Totuși, această medie este sub media de 50 m²/capătă recomandată de World Health Organization. Pe de altă parte, analiza satelitară a CORINE Land Cover indică o suprafață a spațiilor verzi și recreative de 670 ha în Municipiul Craiova, ceea ce reprezintă 8% din totalul suprafeței UAT-ului, din care 354 ha (53%) este clasificată ca „zonă naturală nefragmentată”, ceea ce înseamnă 11,81 m² / capătă, raportat la populația cu domiciliul din 2020.

Suprafața parcilor urbane din Municipiul Craiova este de 193,69 ha, adică 6,46 m² / capătă dacă raportăm la populația cu domiciliul din 2020, respectiv 7,18 m² / capătă raportat la populația stabilită din 2011. Aceasta este un indicator ce reflectă mai fidel accesul populației la spații publice verzi de calitate, întrucât în suprafața totală a spațiilor verzi intră și proprietăți ce nu pot fi efectiv utilizate ca spațiu public, chiar dacă modul de raportare variază între regiuni și țări. Media spațiului verde accesibil publicului de la nivelul Uniunii Europene este de 18,2 m² conform unui studiu din 2019, medie ce nu este îndeplinită de nici unul din orașele României incluse în studiu. Media municipiului Craiova în acest studiu era de 8,62 m² / capătă.

În Municipiul Craiova au fost identificate **10 spații verzi și parcuri de o importanță semnificativă pe plan municipal** prin amplasarea, suprafața și caracteristicile lor:

1. **Parcul Romanescu**: parte din patrimoniul orașului, obiectiv de importanță națională conform clasificării Ministerului Culturii, se întinde pe mai bine de 89 ha și datează încă din 1903, fiind considerat unul dintre cele mai reprezentative monumente de artă peisagistică din România.
2. **Parcul Tineretului (fost Lunca Jiului)**: se întinde pe o suprafață de 52,2 ha, din care doar 5% este acoperită de suprafețe artificiale / asfaltate, bucurându-se de o mare biodiversitate și un potențial peisagistic deosebit. Aici a fost amenajat parcul acvatic Water Park Craiova, ce se întinde pe o suprafață de 49.300 mp.
3. **Parcul Sf. Dumitru (Grădina Băniei)**: se întinde pe o suprafață de 20.850 mp și este locul în care sunt concentrate mai multe obiective istorice din Craiova, ca de exemplu Casa Băniei, monument de interes național și Catedrala Metropolitană Sf. Dumitru. Acest parc cuprinde și Grădina Trandafirilor sau Grădina Frații Buzești, localizată în sudul parcului.
4. **Grădina Unirii (English Park) și Parcul Prefecturii**: amplasate în centrul orașului, în fața clădirii Primăriei Craiova și de o parte și de alta a clădirii Prefecturii și a pieței Mihai Viteazul, ele formează împreună cu acestea un ansamblu emblematic de spații publice.
5. **Parcul Teatrului Național**: reabilitat odată cu amenajarea parcării subterane din zonă, pune în valoare amplasamentul Teatrului Marin Sorescu.
6. **Grădina Botanică**: construită în complementaritate cu Parcul Romanescu din sudul orașului, pentru a deservi zona de nord, are o suprafață de 11,8 ha și este considerată una dintre cele mai frumoase grădini botanice din România, alături de cele din Cluj-Napoca, București și Iași.
7. **Parcul Pușkin - Crizantemelor**: este situat în cartierul rezidențial Pușkin și a școlii gimnaziale Mircea Eliade, deservind cartierul Siloz. Acesta este amenajat cu bănci și pașiști generoase, vara putând fi activat prin elemente de peisagistică și mobilier urban care să faciliteze activitățile în aer liber și utilizarea zonelor verzi (hamace, cinema în aer liber etc.)
8. **Grădina Mihai Bravu**: este situată în fața facultății de agronomie și a Tribunalului Dolj – casa boierească Glogoveanu, monument istoric de interes național și lângă statuia lui Tudor Vladimirescu.
9. **Parcul Hanul Doctorului**: planificat în anii 1960, dar finalizat / revitalizat în 2018 ca zonă de agrement cu activități piscicole, în zona rezidențială în dezvoltare Plaiul Vulcănești.
10. **Parcul Mureșului**: localizat în apropierea Spitalului Clinic Județean de Urgență Craiova, în partea de sud-vest a orașului.

Se mai remarcă de asemenea zone cu potențial de valorificare și regenerare, ce vor crește accesul la spații verzi și spațiile pentru agrement:

- **zona verde din jurul Bălții Craiovei – Bălții Cernele (Parcul Craiovița):** are potențial pentru a deveni o zonă de agrement și promenadă, existând o rețea de alei pietonale informale deja conturate – va deservi cartierele Craiovița Veche, Cernele, Craiovița Nouă, Breste, zone foarte dense, fără parcuri amenajate.

Figura 5. Balta Craiovei – Balta Cernele și țesutul urban ce o înconjoară.



Sursa: Google Earth

- **malurile râului Valea Șarpelui – Lacul Tanchiștilor, în zona Tancodrom –** fostă groapă de gunoi Valea Șarpelui: deși localizată la periferia nordică a orașului și este mărginită de țesut urban industrial (Termocentrala Complexului Energetic Oltenia – Craiova II), zona poate fi valorificată ca un spațiu pentru agrement care să deservească atât locuitorii Craiovei, ai localității Șimnicu de Sus, dar și cel din localitățile din nordul inelului periurban. Mai mult, în zona s-au dezvoltat anumite parcele într-un mod fragmentat, ce nu dispun de infrastructură tehnico-edilitară adecvată, așezării a căror atractivitate va crește ca urmare a regenerării spațiului verde și ce ar putea face obiectul unui proiect integrat de regenerare, ce va stimula densificarea și creșterea compactă în zonă.

Figura 6. Zona Valea Șarpelui și evoluția zonelor de dezvoltare din jurul ei 2004-2019.



Sursa: Google Earth

- **Parcul Cornițolu (35,777 m²)** – zona se prezintă momentan ca teren viran împânzit de vegetație spontană, iar în ultimii ani, proiectele imobiliare au mușcat din suprafața spațiului deschis. Aici Primăria vizează amenajarea unui parc, ce va reprezenta un punct de atracție la nivelul orașului și va deservi comunitățile locale din cartierele Craiova Nouă, Brazda lui Novac și George Enescu.

Figura 7. Zona Parcului Cornițolu și evoluția ei spațială 2009 – 2019.



Sursa: Google Earth

Amplasarea parcurilor municipale (reprezentative) în zona centrală și în extremitățile de V și S ale orașului ne indică un grad mic de accesibilitate din cartiere de locuințe, în special cele din nordul și estul zonei centrale. Conform datelor colectate în cadrul proiectului Politica Urbană a României, gradul de accesibilitate al parcurilor din municipiul Craiova este de 43.71 min.⁸

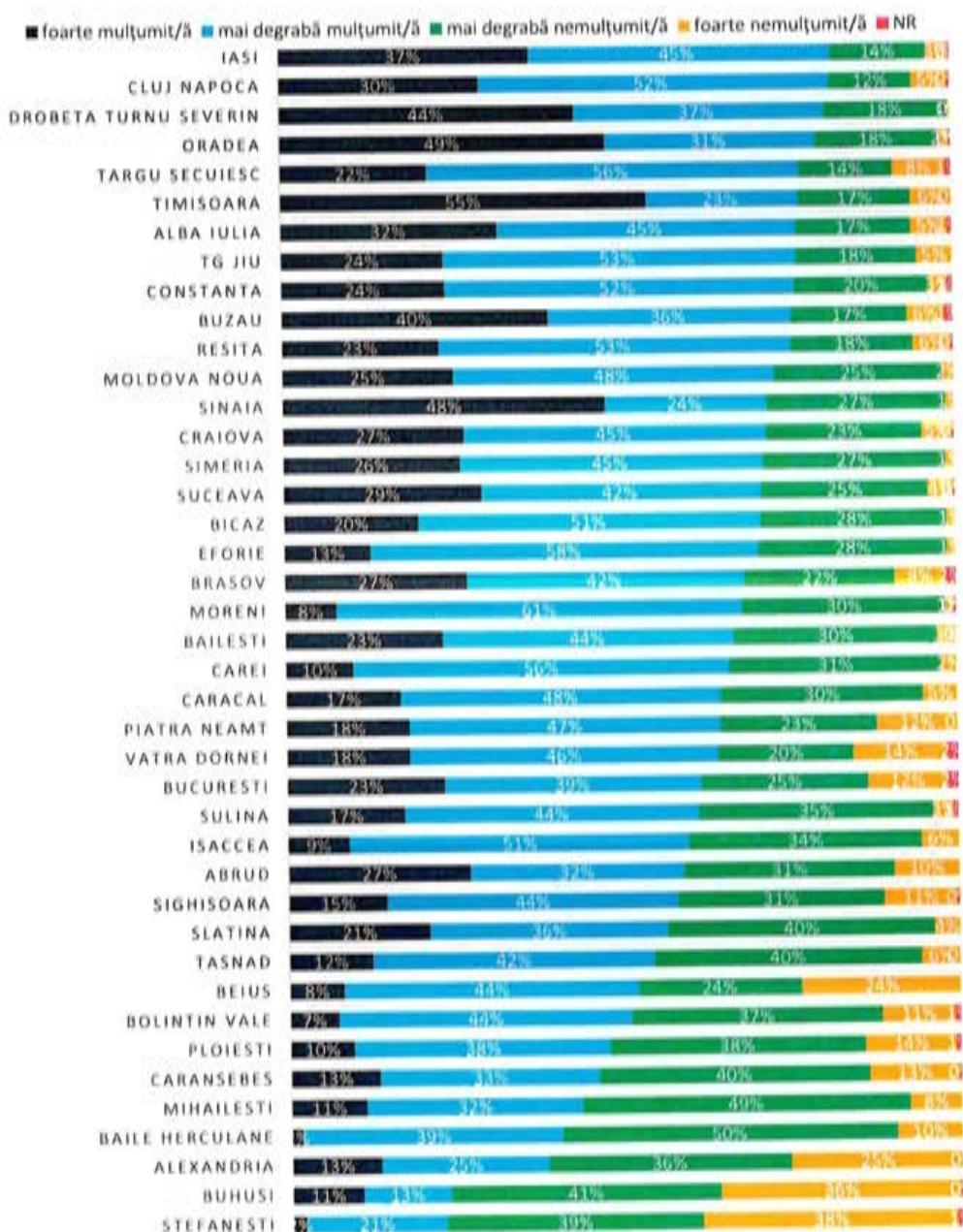
De aceea este importantă valorificarea resurselor verzi cu suprafețe întinse, identificate anterior, dar și a spațiilor deschise din interiorul cartierelor – spațiilor din proximitatea blocurilor acoperite cu vegetație spontană și a celor recuperate prin managementul mai eficient al parcărilor de reședință. Densitatea mare a cartierelor Craiovei face necesară elaborarea acestor analize la nivelul cartierelor cât mai rapid, pentru a identifica oportunitățile de extindere a spațiilor verzi, pentru a atinge obiectivul accesibilității pietonale echitabile la spațiu verde în 10 minute față de locuință.

Mai mult, având în vedere expansiunea orașului spre zona peri-urbană prin noi cartiere de locuințe dar și potențialul relativ scăzut de extindere semnificativă a zonei verzi în interiorul intravilanului, pot fi căutate resurse naturale în aria peri-urbană. În jurul Municipiului Craiova, nu există păduri cu potențial recreațional în raza de 1 km, însă în raza de 5 km există 271.31 ha și încă 63.73 ha în raza de 10 km.

⁸ Politica Urbană a României, Cadrul European pentru Orașe Durabile, Dimensiunea Spațială: 5.Promovarea înaltei calități și funcționalități a spațiilor publice și a mediului de viață – 5.7. Accesibilitatea parcurilor naturale. <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Gradul de satisfacție al cetățenilor municipiului Craiova cu privire la spațiile verzi, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, a indicat că un procent de 72% din populație este mulțumită sau mai degrabă mulțumită, în timp ce doar 5% s-au declarat foarte nemulțumiți, astfel Craiova clasându-se pe locul 14 din cele 41 de orașe analizate.

Figura 8. Cât de mulțumiți sunteți de spațiile verzi, precum parcurile și grădinile din orașul dvs.....[orașul dvs.]-comparație



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

Regenerarea spațiilor liniare – principalele coridoarele de mobilitate

Spațiiile publice liniare cuprind atât spațiile dedicate activităților de promenadă și loisir, precum zonele pietonale reprezentative, malurile amenajate ale râurilor sau porțiunile din bulevarde amenajate cu mobilier urban, cât și toate străzile orașului, ce în esență sunt spații publice, chiar dacă prea puține sunt valorificate.

Străzile au potențialul de a fi reconfigurate, astfel încât ele să stimuleze activitatea economică, să faciliteze un mediu sigur și plăcut pentru promenadă sau alte deplasări nemotorizate, să fie coridoare ecologice și chiar să funcționeze ca un spațiu public propriu-zis, prin implementarea unor politici de partajare sau prin amenajarea trotuarelor cu mobilier urban. Măsurile de regenerare urbană a acestor spații ar trebui să urmărească concomitent următoarelor direcții de acțiune:

- **îmbunătățirea calității spațiilor publice liniare reprezentative**, precum aleile pietonale, ca parte integrată a regenerării zonelor centrale sau a coridoarelor verzi;
- **regenerarea principalelor coridoare de mobilitate de importanță municipală**, îmbunătățind conectivitatea în mediul urban și schimbând paradigma prioritizării modurilor de deplasare, de la autoturism, la pieton și mijloacele nemotorizate: pieton > biciclist > transport în comun > autovehicul personal;
- **reconfigurarea străzilor din cartierele de locuit**, facilitând deplasările pietonale, partajarea străzilor și dinamizarea fațadelor și a activităților de la parterul blocurilor – măsurile vor fi elaborate în capitolul dedicat regenerării integrate a cartierelor.

La nivelul orașelor din România există pentru categorii de străzi, în funcție de intensitatea traficului auto și a rolului pe care îl au în structura tramei stradale și a orașului. Fiecare categorie în parte prezintă diferite oportunități și limitări pentru regenerarea urbană, însă o caracteristică dominantă a acestora, în momentul actual, este orientarea cu prioritate a măsurilor și intervențiilor către confortul automobilului, în detrimentul pietonilor și al celorlalte mijloace de transport.

- Străzile de categoria I – magistralele;
- Străzile de categoria a II-a – de legătură;
- Străzile de categoria a III-a – colectoare;
- Străzile de categoria a IV-a – de folosință locală;

Străzile din categoriile I și II au un rol important în conectivitatea de la nivelul municipiului, preluând fluxurile majore ale orașului și asigurând conexiunea între zonele funcționale și de locuit și fiind suprapuse de regulă cu principalele coridoare de transport în comun. Adesea ele coincid cu artere importante pentru activitatea economică a orașului și pentru conectarea principalelor spații publice sau obiective culturale, aşadar necesitând o atenție sporită asupra siguranței și confortului pietonilor sau bicicliștilor. O stradă configurată cu atenție pentru scara umană, cu vegetație, iluminat public adecvat și mobilier urban, va avea un impact pozitiv asupra activității economice și va deveni un spațiu pentru promenadă și socializare.

Dimensiunea economică și dimensiunea socială se consolidează reciproc, însă ambele sunt condiționate de calitatea amenajării spațiului public - o stradă cu magazine, dar neprietenoasă circulației pietonale, ori una amenajată cu grijă pentru pieton însă căreia îl lipsește mixitatea funcțională nu va genera fluxul pietonal necesar pentru ca activitatea economică să prospere. O stradă sigură, cu spații pentru odihnă și socializare și cu diversitate economică, va fi mereu atractivă și va avea un mare potențial economic.

Este necesară o schimbare de paradigmă în prioritizarea mijloacelor de transport, printr-o abordare axată în primul rând pe scăderea dependenței față de automobil și facilitarea transportului public și al mijloacelor nemotorizate de deplasare, pentru a atinge obiectivele sustenabilității și rezilienței și a construi un oraș verde, cu spații publice de calitate.

Prin analiza elaborată de Space Syntax (Anexa 1), au fost identificate principalele coridoare de mobilitate cu un grad mare de accesibilitate, detaliate în tabelul de mai jos. Acestea coincid cu străzile cu un volum mare al traficului, cu principalele linii de transport public și cu o activitate economică mai dinamică, fiind aşadar intens circulate de pietoni. Acestea sunt listate în tabelul de mai jos.

Tabel 2. Străzi cu grad mare de accesibilitate la nivel global (1.2 km – 15 min), de importanță municipală

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
Calea București	Creșterea calității spațiului pietonal și facilitarea unui mediu sigur și confortabil, ce presupune:
Bd. Nicolae Titulescu	<ul style="list-style-type: none"> Investiții în infrastructura pietonală, pentru a asigura trotuare suficient de largi, fără obstacole, iluminat public adecvat, treceri de pietoni suficient de dese și chiar un nivel de umbră care să sporească confortul pietonilor pe timpul verii;
Bulevardul Carol I	
Strada Caracal	
Strada Frații Golești	
Str Corneliu Coposu	
Bd. Nicolae Romanescu	
Bulevardul 1 Mai	
Strada Râului – segmentul dintre Str. Dr. Dimitrie Gerota și Str. Elena Theodorini	
Str. Elena Theodorini	
Str. Brestei	
Bulevardul Decebal	
Bulevardul Dacia	
Str. Henri Coandă	
Bd. Ilie Balaci	
Str. Râului	

Figura 9. Gradul de accesibilitate la nivel global - principalele coridoare de mobilitate.



Sursa: Space Syntax pentru SIDU Craiova – Anexa 1.

Regenerarea zonei centrale și a zonelor construite protejate

Zonele istorice, cele protejate și centrele civice ale orașelor au un rol important în consolidarea identității locale, prin autenticitatea și bogăția lor arhitecturală, fiind elemente ce trebuie protejate și valorificate. Tot în zona centrală se regăsesc de regulă principalele spații publice reprezentative ale orașului, precum piețele publice și străzile pietonale, concentrând astfel activități economice și recreative ce conferă dinamism viații publice.

Calitatea spațiilor publice este esențială atractivității zonei centrale, atât pentru activități de *leisure* orientate spre localnici, cât și pentru turiști. Calitatea clădirilor, a spațiilor publice și conexiunile facile între acestea sunt importante în valorificarea zonelor istorice și a specificului cultural în scopuri turistice, dar și în crearea unui mediu atractiv pentru investitori. Pentru a proteja specificul locului, este necesar să se reglementeze și să se implementeze măsuri care să asigure respectarea contextului arhitectural în intervențiile și construcțiile viitoare. Jan Gehl identifică următoarele elemente esențiale unui spațiu public de calitate, care să dinamizeze viața publică⁹:

- **Siguranța – Protection**
 - Protecția față de traficul auto
 - Siguranța spațiului public (prevenirea criminalității)
 - Protecția împotriva elementelor senzoriale neplăcute (ploale, vânt, arșiță)
- **Confortul – Comfort**
 - Spațiu potrivit pentru promenadă
 - Spațiu potrivit pentru staționare (staying & standing)
 - Spațiu potrivit pentru a sta jos
 - Spațiu potrivit pentru a observa mediul înconjurător
 - Spațiu potrivit pentru a interacționa (hearing & talking)
 - Spațiu potrivit pentru joacă și recreere
- **Calitatea spațiului public / Plăcerea – Enjoyment**
 - Spațiu dimensionat la scară umană
 - Valorifică aspectele pozitive ale climatului (soare, umbră etc.)
 - Calitățile estetice

Piețele tradiționale ale zonelor istorice și compacte ale unui oraș, definite de clădirile care le înconjoară, sunt, de obicei, printre spațiile publice de cea mai înaltă calitate. Calitatea unei piețe este, de asemenea, dependentă de proporțiile ei (de exemplu raportul suprafeței și al înălțimii clădirilor din jur). Adesea, spațiile publice (re)gândite în perioada socialistă nu au fost concepute la o scară umană, ci ca spații deschise întinse, care creează un mediu ostil pentru activitățile recreative. Structurile de dimensiuni reduse, mobilierul urban și copaci pot crea o tranziție plăcută de la nivelul străzilor până la înălțimile clădirilor din jur. Totodată, ar trebui să existe o conectivitate pietonală continuă în interiorul și între spațiile publice, deoarece barierele în calea mișcării naturale a pietonilor fragmentează spațiul public, reduc dinamismul spațiilor izolate și au un impact negativ asupra percepției calității spațiului public.

Centrul istoric al Craiovei, reabilitat recent printr-un proiect cu finanțare europeană sub forma unei zone pietonale, concentrează numeroase instituții de cultură, muzeu, clădiri administrative, biserici dar și o serie de case cu valoare arhitecturală, ce se află pe lista monumentelor istorice. Zona centrului istoric al municipiului Craiova este delimitată perimetral de str. C.S. Nicolaescu – Plopșor, str. Alexandru Ioan Cuza, str. Arieș, str. C.D. Fortunescu și str. Mihail Kogălniceanu, străzile din interior având destinație preponderent pietonală, punând în valoare clădirile din zonă. Piața Mihai Viteazu – primărie. Tot aici este și principala zonă de promenadă și relaxare - de tip *leisure*, deoarece după restaurarea centrului vechi, aici au apărut numeroase magazine, restaurante, terase și cofetării, ce activează și concentrează viața publică.

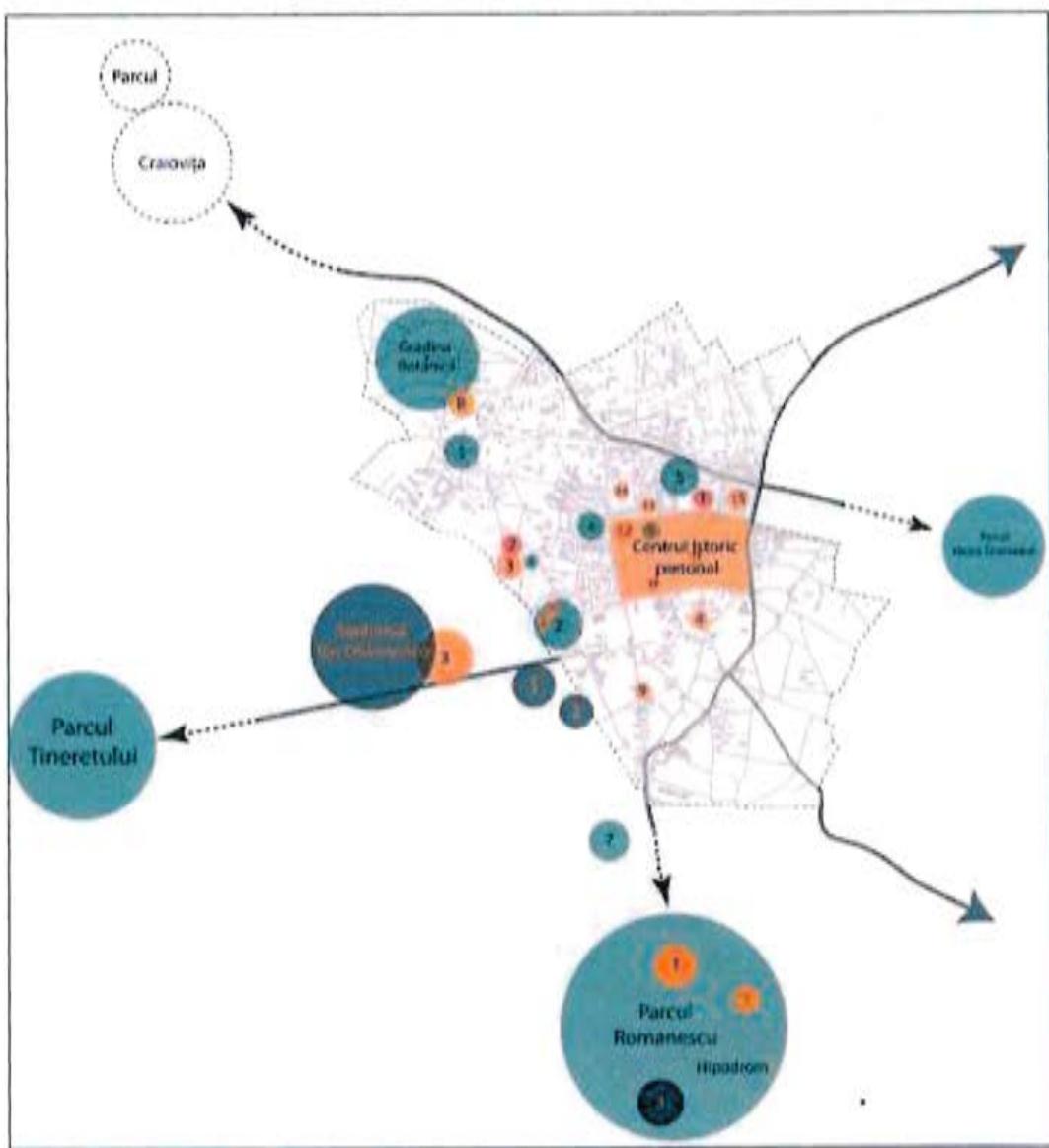
⁹ Gehl Institute, The Public Life Diversity Toolkit 2.0, 2016

Printre spațiile publice reprezentative din centrul orașului regăsim Piața Buzești, nucleul original în jurul căruia a fost construit orașul, aici fiind situate centrul politic de odinioară (Casa Băniei), centrul religios (Biserica Sfântul Dumitru) și cel comercial (Piața Elca), dezvoltată cu precădere în a doua jumătate a secolului al XVII-lea. De asemenea, în jurul centrului istoric găsim și cele patru palate ale Craiovei, grădina Băniei, Teatrul Național Marin Sorescu, Grădina Unirii, Parcul Prefecturii dar și majoritatea monumentelor de importanță națională.

Infrastructura culturală din municipiul Craiova este una bogată, însumând 27 de instituții, concentrate în zona centrală a orașului, dintre care o bună parte au fost reabilitate deja. Acestea reprezintă puncte de interes în oraș și fac parte din rețeaua de spații publice. Instituțiile culturale se împart astfel:

- 7 muzei, 3 galerii de artă și o colecție de artă:
 - Muzeul „Sf. Nicodim” al Centrului de Restaurare, Conservare Patrimoniu și Vizualizare al Arhiepiscopiei Craiovei și Colecția Muzeală a Mitropoliei Ortodoxe a Olteniei,
 - Muzeul de Artă ce funcționează din anul 1954 în clădirea Palatului Constantin Mihail, clădire construită între anii 1898 și 1907, ce este considerată una din cele mai frumoase monumente de arhitectură din oraș (arh. Paul Gottereau). Aceasta a fost reabilitat prin POR 2007-2013 prin lucrări de rezistență, lucrări de restaurare și arhitectură, lucrări de instalații electrice / ventilație, sanitare și încălzire, fiind redeschis în anul 2015.
 - Muzeul Olteniei își desfășoară activitatea în patru imobile cu valoare arhitecturală deosebită: Secția de Etnografie Casa Băniei – clădire în stil Brâncovenesc, Secția de Istorie-Arheologie a cărei reabilitare a fost finalizată în 2012, Secția de Științele Naturii.
 - Muzeul Teatrului Național Marin Sorescu și Galeria de Artă nr. 2 ce aparțin de Ministerul Culturii.
 - Galeria de Artă ce aparține de UAPG
 - Galeria Electroputere ce aparține de Consiliul Local Craiova.
- 5 instituții de spectacole cu un total de 1.703 locuri:
 - Teatrul Național Marin Sorescu, a cărui documentație de reabilitare și modernizare a fost depusă în august 2020, această clădire având nevoie de lucrări de consolidare, reabilitare termică, modificări interioare de compartimentări pentru respectarea normelor ISU și intervenții de natură tehnică la nivelul spațiilor de spectacole și a celor tehnice.
 - Opera Română Craiova, proiectul de reabilitare este în desfășurare, în prezent fiind aprobați indicatorii tehnico-economi, urmând a fi inițiată procedura de achiziție. Acest proiect are prevăzută o durată totală de realizare de 30 de luni.
 - Filarmonica Oltenia, dispune de săli clasice de concert, dar își desfășoară activitatea și în spații neconvenționale.
 - Teatrul de Vară, amplasat în parcul Nicolae Romanescu, acesta a fost reabilitat prin POR 2007 – 2013 și dispune de 878 de locuri.
 - Teatrul pentru copii și tineret Colibri dispune de 370 de locuri dar își desfășoară activitatea și în spații neconvenționale.
- Casa de cultură Traian Demetrescu
- Casa Memorială Elena Farago
- Direcția Județeană pentru Cultură Dolj
- Centrul Județean pentru Conservarea și Promovarea Culturii Tradiționale Dolj
- Grădina Zoologică Craiova

Figura 10. Rețeaua de spații publice reprezentative



LEGENDĂ:

PARCURI	SPASE PUBLICE REPREZENTATIVE	INFRASTRUCTURĂ CIVILĂ
1. Grădina Mihai Băcescu	1. Parcul Botanică Craiova	1. Internațional Matăreasa
2. Parcul Tineretului / Gradina Botanică	2. Centrul Românesc	2. Nisipul Olaneș - Sânătatea și Recreia (Atelierele F)
3. Parcul Crângeni	3. Parcul Romanescu	
4. Parcul Poștei	4. Muzeul Național Ion Irimescu - Odorhei	
5. Parcul Teatrului Național	5. Spitalul de Urgență "Sf. Spiridon"	
6. Parcul Iosefin - Giulești	6. Muzeul Apărării Naționale "Mihail Kogălniceanu" - Palatul Decebal	
7. Parcul Manastur	7. Castelul Iacob	
8. Parcul 2 Decembrie 1918	8. Muzeul Mihai Eminescu și Muzeul	
INFRASTRUCTURĂ CIVILĂ	SPASE PUBLICE REPREZENTATIVE	PARKURI
1. Internațional Matăreasa	9. Casa Drăghici - Muzeul Drăghici	1. Grădina Mihai Băcescu
2. Nisipul Olaneș - Sânătatea și Recreia (Atelierele F)	10. Casa Șerban Vodă Parțene	2. Parcul Tineretului / Gradina Botanică
	11. Muzeul Etnografic	3. Parcul Crângeni
	12. Palatul Admirentului - Peleșul Mic - Muzeul Mihai Eminescu	4. Parcul Iosefin - Giulești
	13. Palatul Baroc Centralul - Piatra	5. Parcul Teatrului Național Ion Irimescu
	14. Palatul Comunității Mihai Eminescu (Muzeul Drăghici)	6. Parcul 2 Decembrie 1918
	15. Parcul de la Intrarea în Municipiul din Giulești	7. Parcul Manastur

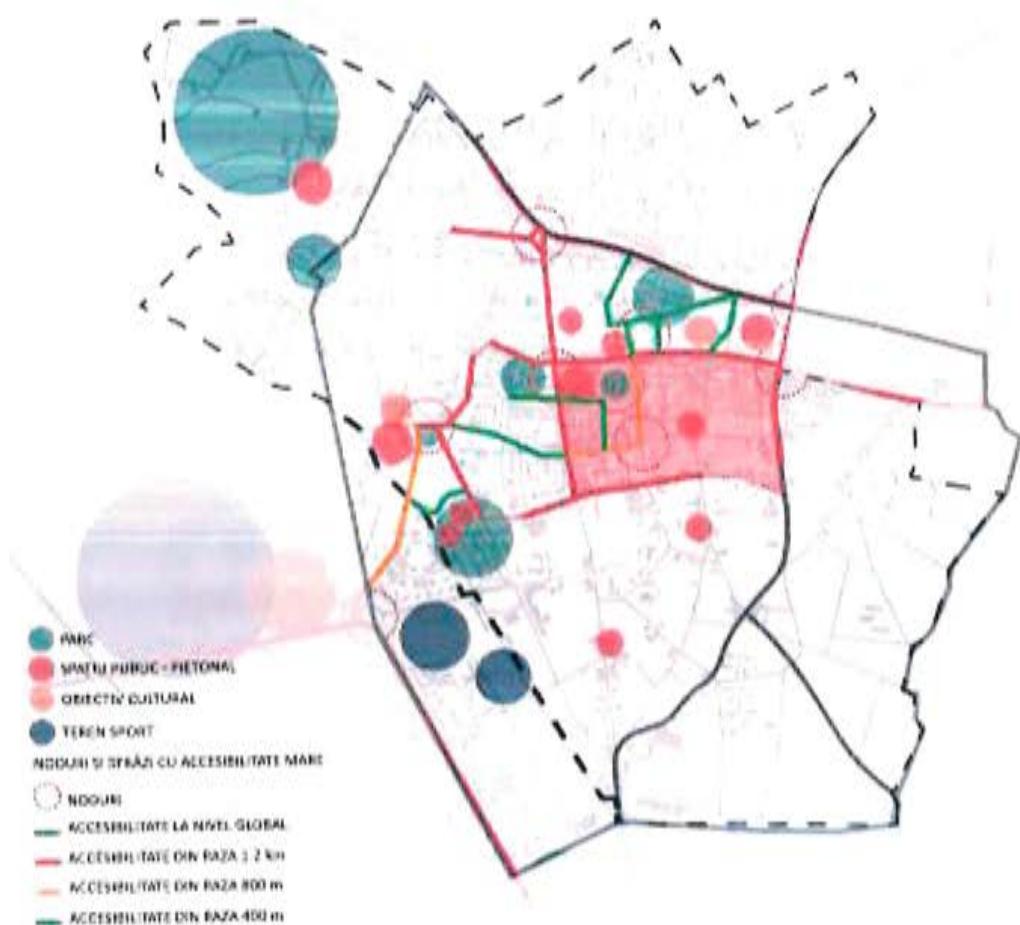
Sursa: autorii, hartă suport Open Street Maps¹⁰

Analiza Space Syntax ne indică arterele și nodurile din zona centrală ce au un grad mare de accesibilitate pietonală din punct de vedere geometric. Datorită fluxului pietonal generat aceste străzi sunt propice pentru desfășurarea de activități economice, iar nodurile pentru amenajarea unor spații publice pentru socializare și odihnă.

Pentru a putea fi valorificate în scopuri economice și recreative, ele trebuie să alătă un grad mare de calitate a spațiului urban, pornind de la calitatea pietonalului, la mobilier urban și elemente peisagistice la scară umană și la aspectul fațadelor ce le înconjoară. Harta și tabelul de mai jos identifică principalele străzi și noduri cu un grad mare de accesibilitate, identificate în cadrul analizei Space Syntax și propune o serie de recomandări specifice pentru acestea.

Calitatea patrimoniului construit, cu precădere a fațadelor este de asemenea importantă pentru atractivitatea zonei, iar municipalitatea ar trebui să acorde o atenție deosebită proiectelor de reabilitare a fațadelor clădirilor, atât ale clădirilor publice și ale blocurilor, cât și prin colaborarea cu proprietarii clădirilor de patrimoniu.

Figura 11. Străzile și nodurile cu grad mare de accesibilitate în raport cu principalele din zona centrală



¹⁰ Pentru legendă, consultați Figura 11.

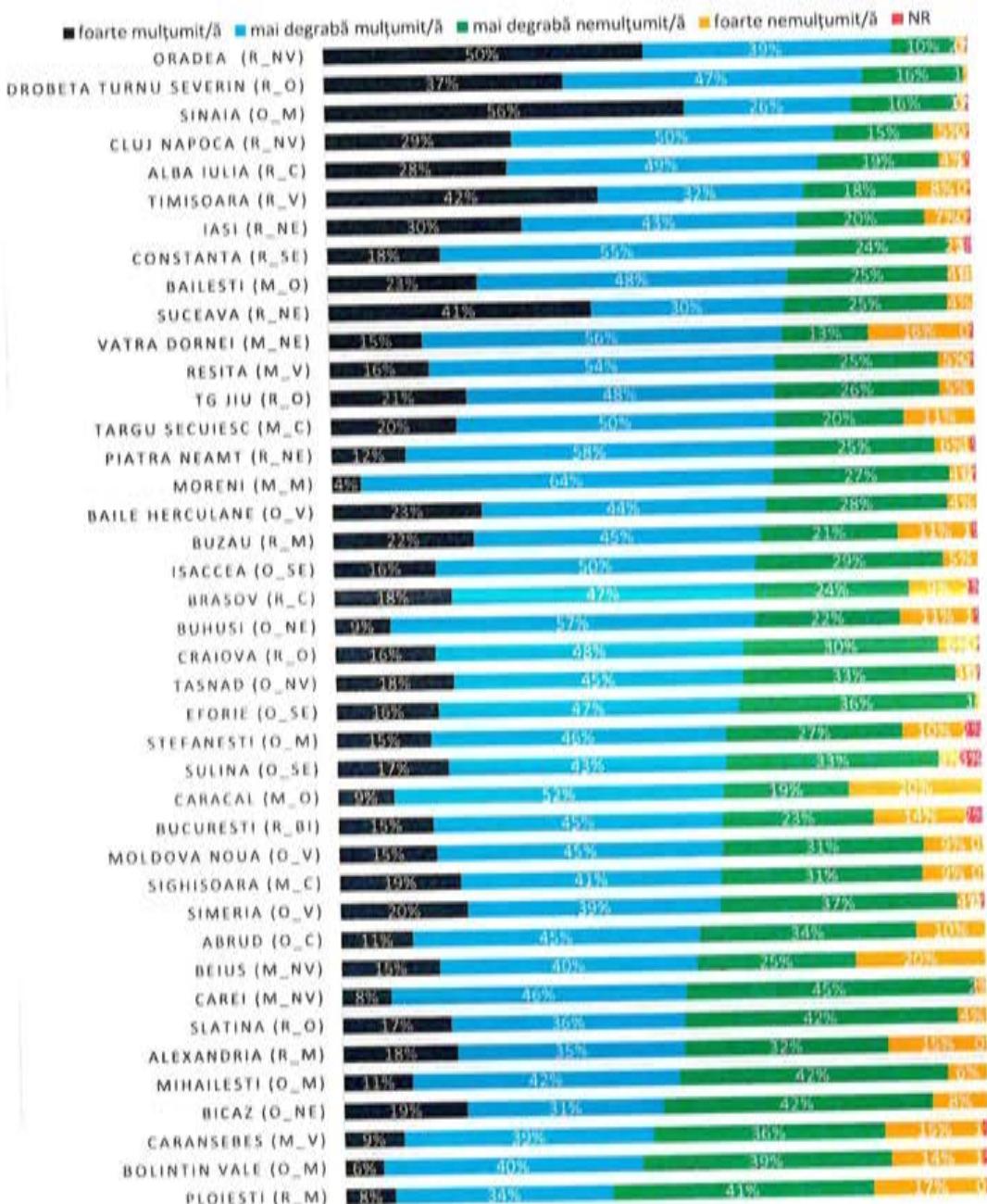
Sursa: autorii, pe baza studiului de accesibilitate Space Syntax și Open Street Maps.

Tabel 3. Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate, cu potențial de valorificare la nivelul zonei centrale.

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
1. Calea Unirii	Creșterea calității spațiului pietonal și facilitarea unui mediu sigur și confortabil, amenajarea cu mobilier urban a scuarurilor sau a trotuarelor mai late, intervenții peisagistice, încurajarea activităților economice, colaborarea cu proprietaril de cafenele/restaurante pentru a crea spații dedicate pentru terase.
2. Calea București	
3. Str. Alexandru Ioan Cuza – Str. Popa Șapcă	
4. Str. Mihail Kogălniceanu – Sf. Dumitru	
5. Str. Arieș - Pasajul Universității	
6. Str. Matei Basarab – Între Str. Madona Dudu și Str. Sfântu Dumitru	Creșterea calității spațiului pietonal și facilitarea unui mediu sigur și confortabil, prin scăderea dominației automobilului din spațiu public. Este necesară aplicarea legislației cu privire la mașinile parcate ilegal pe trotuar și/sau montarea unor bariere fizice care să opreasă această practică, dar și construirea de infrastructură dedicată pentru acestea – ex. parcări subterane. Aceste operațiuni vor crește calitatea spațiului urban, dinamizând spațiu public.
7. Str. Ion Maiorescu	
8. Strada Bibescu	
9. Str. Theodor Aman	
10. Str. Lipscani – Str. Madona Dudu	
11. Str. Olteț – Str. C.S. Nicolaescu Plopșor	
12. Aleea Teatrului	Integrarea aleii cu spațiile publice din jurul ei, parcul și esplanada Teatrului Marin Sorescu și asigurarea unui mediu sigur și confortabil pentru pietoni, prin reconfigurarea ei ca spațiu partajat.
13. Nod: Piața Unirii	Nodurile aflate la intersecția principalelor coridoare de mobilitate, concentrează activitatea economică și un flux pietonal mare, însă calitatea spațiului este influențată negativ de volumul mare de trafic auto. Se recomandă astfel asigurarea unor fluxuri continue și de calitate pentru pietoni, bicliști și între stațiile mijloacelor de transport public și implementarea unor măsuri de calmare a traficului.
14. Nod: Bd. Carol I și Calea București	
15. Nod: Str. Alexandru Ioan Cuza și Pasajul Universității	
16. Nod: Calea Unirii – Str. Popa Șapcă – Str. Olteț	
17. Nod: Bd. Ilie Balaci și Bd. 1 Mai	
18. Nod Str. Lipscani – Str. Theodor Aman	
19. Nod: Aleea Teatrului – Str. Romul – Str. Theodor Aman	
20. Nod: Str. Matei Basarab – Str. Madona Dudu – Str. Maiorescu	Noduri aflate la intersecția unor străzi secundare ce pot fi valorificate pentru activități economice și ca spații secundare de socializare. Calitatea acestora suferă din cauza sufocării cu mașini parcate / a dominației automobilului.

Gradul de satisfacție al locuitorilor Craiovei cu privire la starea spațiilor publice din oraș, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, a indicat că un procent de 64% din respondenți sunt foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți, însă doar 16% din aceștia sunt foarte mulțumiți iar 6% sunt foarte nemulțumiți, astfel Craiova situându-se pe poziția 22 din 41 de orașe analizate.

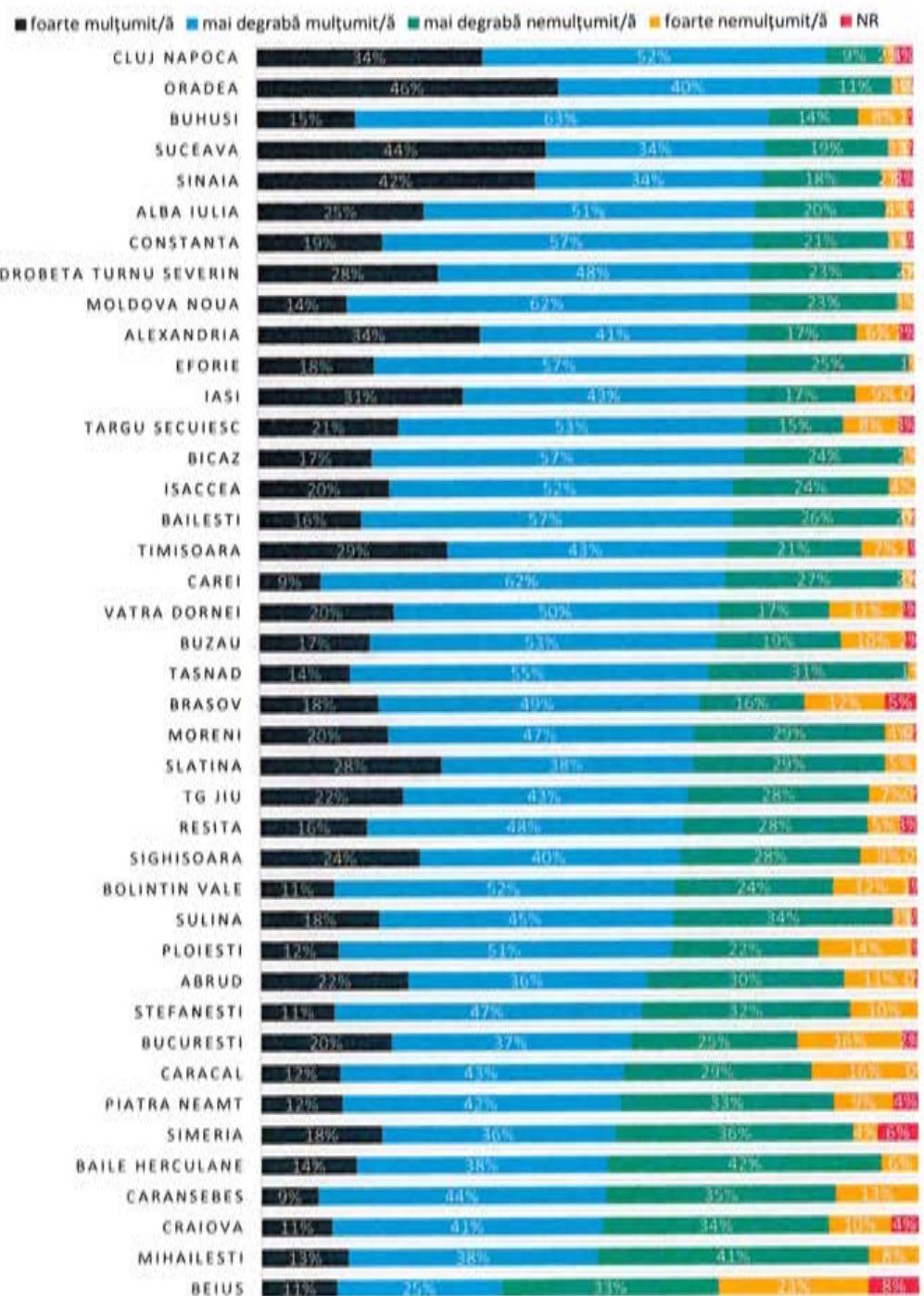
Figura 12. Cât de mulțumiți sunteți de spațiile publice, precum piețele publice, zonele pietonale din orașul dvs – comparație



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

În ceea ce privește siguranța în spațiile publice, Craiova se situează pe locul 38 din 41, cu un procent de doar 11% al populației declarându-se foarte mulțumită, în timp ce 56% s-au declarat mai degrabă nemulțumiți sau foarte nemulțumiți.

Figura 13. În ce măsură sunteți mulțumiți de siguranța în spațiile publice din orașul – comparație



Sursa: Poliția Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

Regenerarea patrimoniului construit

Patrimoniul construit joacă un rol important în consolidarea identității și autenticității locale, atât patrimoniul cultural și monumentele istorice protejate, cât și alte clădiri reprezentative pentru comunitatea locală sau istoria orașului, fie ele parte din patrimoniul industrial al unui oraș sau clădiri ce găzduiesc funcțiuni publice de interes municipal, precum gările, autogările sau piețele alimentare. Analiza atentă a acestora în contextul urban este necesară procesului de prioritizare a proiectelor de regenerare urbană, iar ea trebuie să urmărească următoarele direcții:

- **Identificarea obiectivelor și clădirilor de patrimoniu vulnerabile**, ce au nevoie de reabilitare, modernizare sau de reglementări urbanistice suplimentare asupra zonei, pentru a proteja valoarea lor arhitecturală, a le crește funcționalitatea și a le integra mai bine în țesutul urban;
- **spațializarea și conectarea obiectivelor culturale** prin coridoare pietonale, velo sau prin liniile de transport public, pentru a unifica modul în care acestea sunt prezentate și a cristaliza identitatea culturală a orașului, având astfel un impact direct asupra atractivității turistice;
- **reconversia funcțională a clădirilor de patrimoniu abandonate**, urmărind valorificarea lor în folosul comunităților locale (ex. centre de cartier) și accelerarea procesului de regenerare, prin stabilirea de parteneriate public-private cu investitori interesați să le reabilitizeze și să desfășoare activități economice / civice sau prin alte instrumente fiscale care să stimuleze reabilitarea clădirilor de valoare aflate în proprietate privată.

Municipiul Craiova are un bogat patrimoniu arhitectural și cultural, construit din poziția de oraș cheie în istoria națională, centru al marilor decizii istorice încă din secolul al XV-lea, Craiova fiind în trecut considerată chiar a doua capitală a țării sau capitala aristocrației românești. Profilul cultural al Craiovei a fost marcat de personalitățile orașului ce au contribuit la înființarea primelor instituții de învățământ din Țara Românească dar și de boierii, aristocrații și domnitorii ce au atras arhitecți și artiști din țară dar și din Franța, Germania sau Italia, ce au oferit orașului numeroase clădiri cu o arhitectură deosebită, din care se remarcă stilul brâncovenesc, renascentist, baroc, clasic, neoclasic sau romantic. Deși orașul a fost profund transformat în perioada comunistă, multe clădiri de patrimoniu au scăpat de demolările din această perioadă, pozitionând Craiova pe un loc fruntaș între orașele României ce se pot mândri cu un bogat patrimoniu arhitectural.

Conform datelor puse la dispoziție de Ministerul Culturii, Craiova are un număr semnificativ de clădiri monument din țară, 310 în municipiul Craiova și 7 în localitățile aparținătoare - 1 în Rovine, 4 în Mofleni, 1 în Popoveni, 1 în Șimnicu de Sus, printre acestea fiind 15 monumente de interes național sau universal, reprezentând un procent de 5% din total, în timp ce celelalte 305 (95%) sunt de interes local. Cele de interes național sunt:

- Ansamblul Arhiepiscopiei Craiovei și Mitropoliei Olteniei
- Biserica Adormirea Maicii Domnului (Madona Dudu)
- Biserica de Lemn Toți Sfinții
- Casele Băniei
- Casa Glogoveanu (Tribunalul Dolj)
- Casa Nicolae Romanescu
- Casa Scrisitoarei Elena Farago (Biblioteca Alexandru și Aristia Aman)
- Casa Vârvoreanu (Palatul Mitropolitan)
- Liceul Carol I
- Palatul Administrativ (Prefectura)
- Palatul Banca Comerțului (Primăria Municipiului Craiova)
- Palatul Constantin Mihail (Muzeul de Artă)
- Palatul de Justiție (Universitatea din Craiova)
- Parcul Nicolae Romanescu

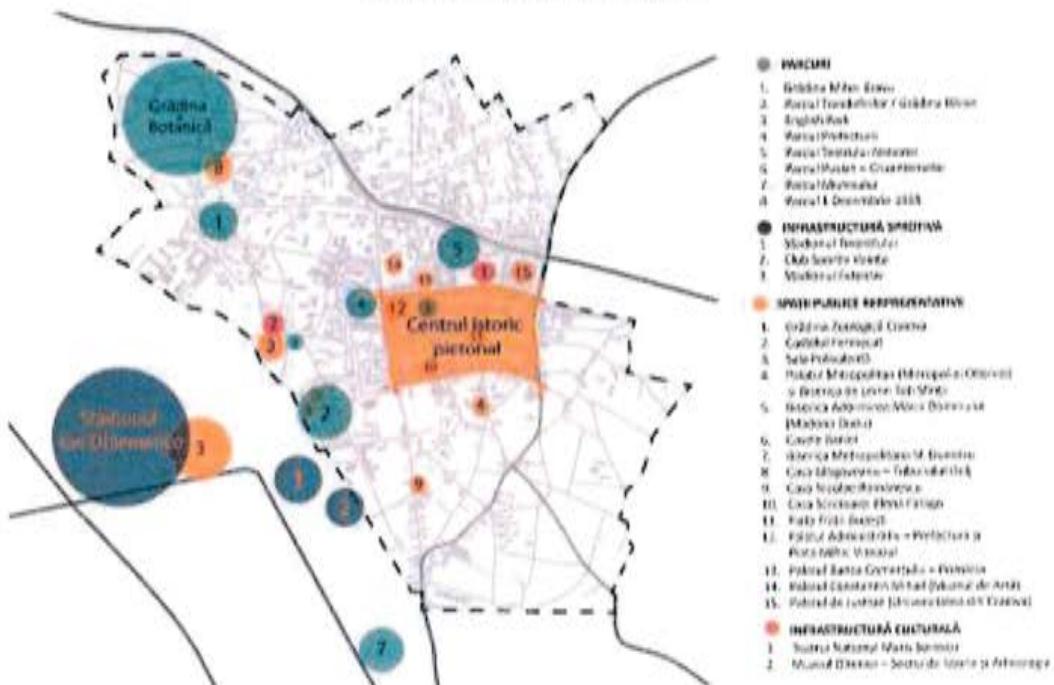
Din punct de vedere structural, monumentele se împart în patru categorii în funcție de natura lor, iar la nivelul municipiului Craiova ele se împart astfel:

- 265 sau 85.5% sunt de tip II – monumente de arhitectură,
- 17 sau 5.5% sunt de tip III – monumente de folos public,
- 28 sau 9% sunt de tip IV – monumente memoriale și funerare.

Mai exact printre cele 310 monumente din municipiul Craiova se numără:

- 33 biserici și mănăstiri
- 190 de case patrimoniu arhitectural
- 30 de monumente funerare
- 8 busturi și statui
- 5 fântâni
- hoteluri
 - o fostul Hotel Palace - azi pavilionul administrativ al Primăriei Craiova
 - o Hotel Metropol
 - o Hotel Minerva
 - o Hotel New York
- 5 foste fabrici și uzine: fabrica de motoare A. Weichmann – azi atelierul didactic al Universității din Craiova, fabrica Hoffenschranz, fabrica Florica, fabrica Traiul – coșul de fum, fosta Uzină Electrică – azi sală de sport
- Banca Națională a României, Filiala Dolj
- Spitalul Filantropia – pavilionul administrativ, pavilionul staționar C
- Hala alimentară
- Cinematograful Jean Negulescu

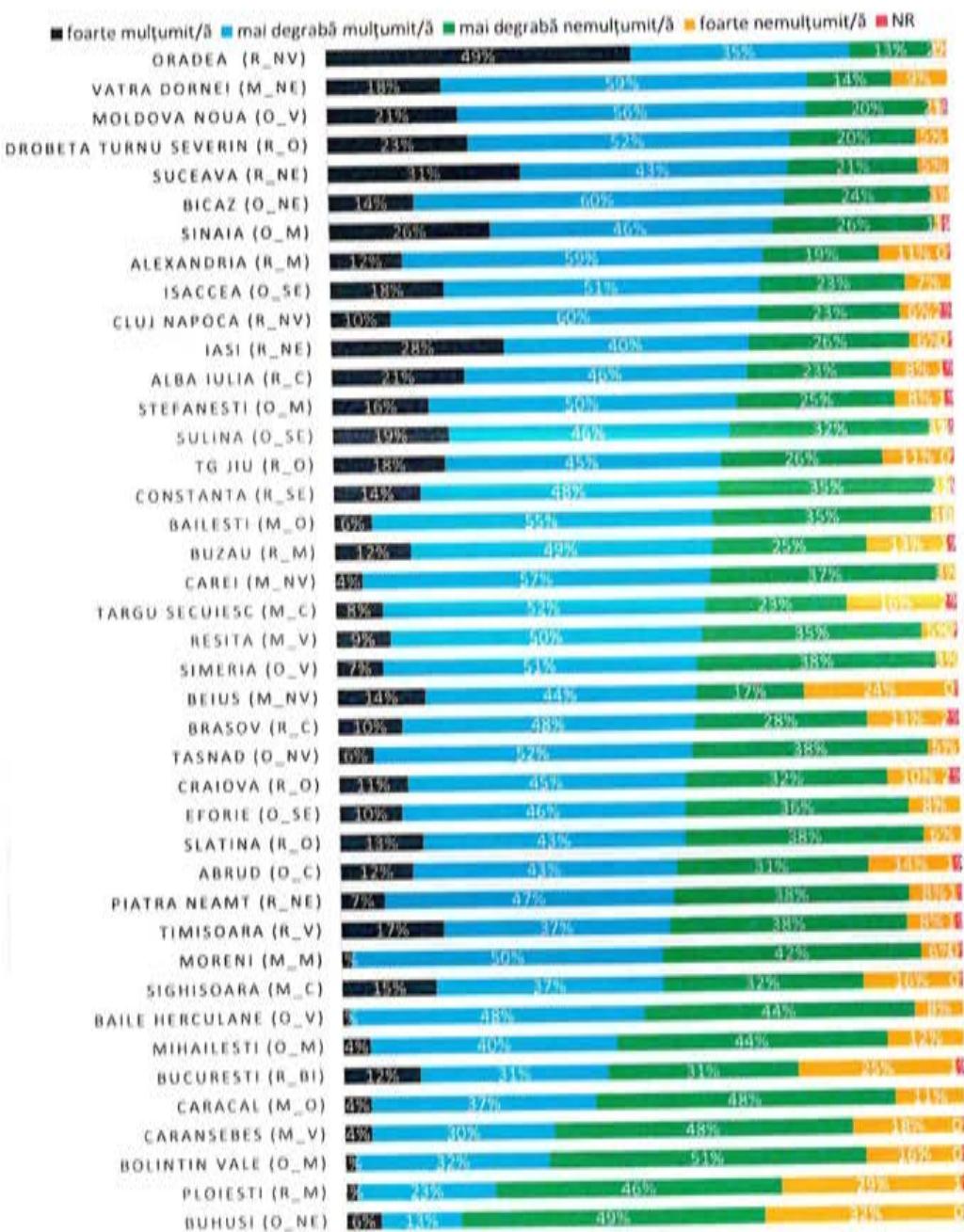
Figura 14. Zona centrală a Craiovei



Sursa: autorii, hartă suport Open Street Maps

Gradul de satisfacție al locuitorilor Craiovei cu privire la starea clădirilor din orașul lor, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, a indicat un procent de 56% de respondenți foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți, însă în ierarhia orașelor analizate, municipiul Craiova se situează pe locul 26 din 41, 10% din respondenți declarându-se foarte nemulțumiți.

Figura 15. Cât de mulțumiți sunteți de starea clădirilor din orașul dvs.....[orașul dvs.] - comparație



Sursa: Politica Urbană a României, Barometrul privind Calitatea Vieții 2020.

REGENERAREA URBANĂ INTEGRATĂ A CARTIERELOR

Analiza atraktivității cartierelor din Craiova și zona sa periurbană

Structura cartierelor Municipiului Craiova și a zonei sale periurbane poate fi împărțită în:

- 1) **Zona Centrală**, ce concentrează principalele obiective culturale, istorice și spații publice reprezentative ale orașului, în jurul cărora există atât locuințe cu regim de înălțime mic, cât și blocuri de locuințe colective, din perioada socialistă.
- 2) **Cartierele de locuințe colective** – George Enescu, Craiovița Nouă, Brazda lui Novac, Piața Gării, Rovine, Sărari, 1 Mai, Lăpuș Argeș, Valea Roșie, ce sunt de regulă bine deservite de dotări publice, însă calitatea vieții este afectată de supra-aglomerarea spațiului public cu mașini parcate și de numărul insuficient de spații pentru recreere și socializare în proximitatea locuinței.
- 3) **Cartierele urbane cu regim de înălțime mic (vechi)** – Știrbei Vodă, Brestei, Siloz, Ungureni, Cernele, Craiovița Veche, Nispuri Dorobanția, Severinului, Fața Luncii, Lascăr Catargiu, Mofleni, Popoveni, Romanești, Dunării, ce au un țesut urban foarte dens și unde calitatea locuirii și gradul de acoperire cu dotări de cartier variază. Pe alocuri, calitatea infrastructurii de transport și a celei pietonale, infrastructura tehnico-edilitară și cea socială sunt deficitare, făcând aceste cartiere să fie greu de parcurs pietonal. În timp ce unele cartiere se află în proximitatea zonei centrale sau sunt bine conectate la rețeaua de transport public, altele se află la o distanță semnificativă de centrul și sunt greu accesibile fără automobil.
- 4) **Cartierele nou dezvoltate la periferia orașului**, atât în interioul limitelor administrativ teritoriale – cartierele Veteranilor, Hipodrom, Bordel, Plaiul Vulcănești, Bariera Vâlcii, cât și în localitățile din sudul și estul inelului periurban – Valea Fetii, Preajba Nouă, Banu Mărăcine. Aceste cartiere sunt de regulă compuse din locuințe unifamiliale sau blocuri cu regim de înălțime mic, prezintă un grad mare de fragmentare în dezvoltarea parcelelor și au deficiențe cu privire la infrastructura tehnico-edilitară, infrastructura de transport – atât străzi neASFALTATE, trotuar lipsă cât și lipsa unor linii de transport public metropolitan, infrastructura socială de bază – școli, polyclinici, dar și în ceea ce privește accesul la spații publice și dotări de cartier – locuri de joacă, de socializare, magazine de proximitate.
- 5) **Satele apartinătoare** – Făcăi, Mofleni, Popoveni, Șimnicu de Jos, Cernele, Cernele de Sus, Rovine, Izvoru Rece, așezări de dimensiuni mici, localizate la granița UAT-ului cu localitățile periurbane. Principalele obiective pentru aceste zone sunt facilitarea accesului echitabil la infrastructura de bază – tehnico-edilitară și socială și conectarea mai eficientă cu zona centrală, pentru a conecta locuitorii de principalii atractori, fie ei angajatori, spații comerciale, spații pentru cultură și agrement etc.

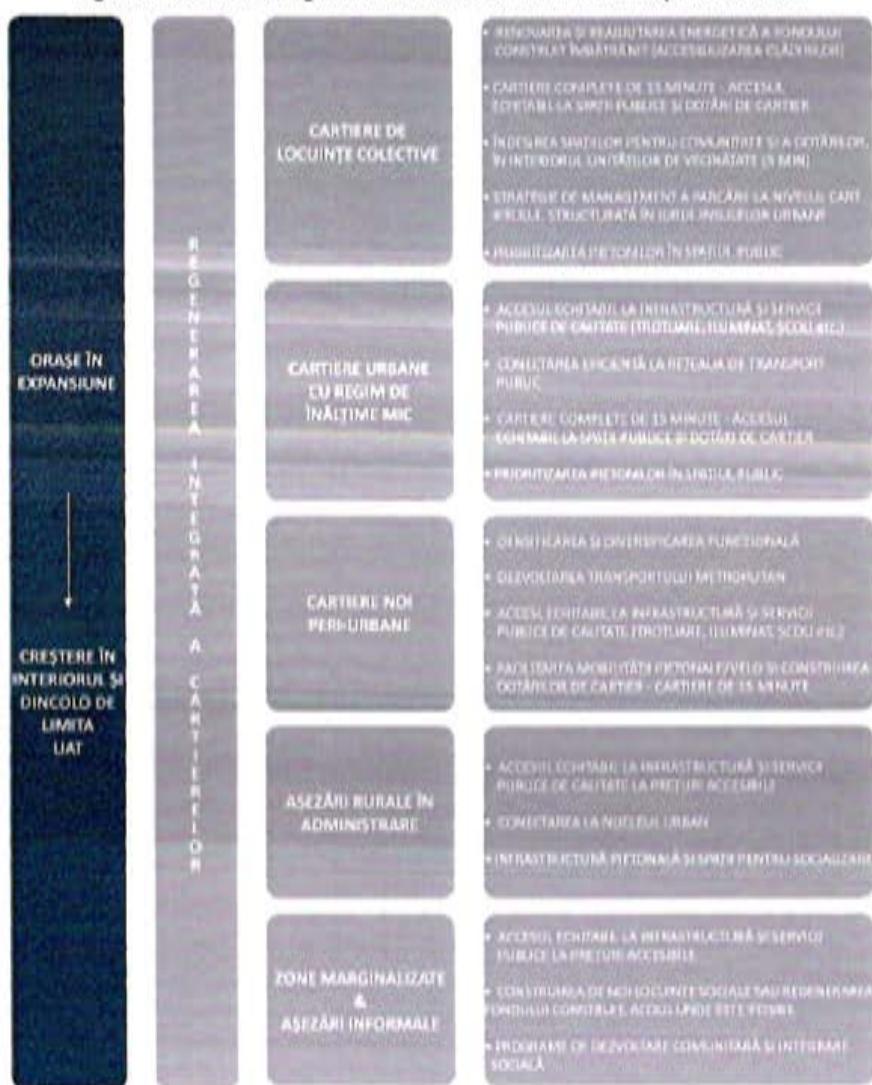
Structura complexă a orașului Craiova necesită programe de regenerare urbană adaptate pentru fiecare tipologie de cartier, iar implementarea trebuie să se facă într-un mod integrat atât la nivelul cartierului sau al unității de vecinătate, cât și la nivelul direcțiilor de dezvoltare, prin coordonarea proiectelor de regenerare cu cele de mobilitate și infrastructură. O abordare integrată și adaptată va crește gradul de atractivitate al cartierelor vechi și al celor nou dezvoltate deopotrivă, scăzând astfel consumul nejustificat de teren și expansiunea urbană necontrolată.

Pentru a scădea dependența față de automobil, în îndeplinirea obiectivului orașelor verzi și reziliente, este important de analizat amplasarea zonelor de locuințe în raport cu principalele coridoare de mobilitate, ce fac legătura între acestea și alte zone funcționale ale orașului. Procesul de prioritizare trebuie să urmărească asigurarea accesului echitabil la transport public prin extinderea rețelei de transport, eficientizarea liniilor de transport existente și creșterea frecvenței astfel încât transportul public să devină un mijloc de transport de încredere. Concomitent trebuie să fie îmbunătățită accesibilitatea pietonală, prin intervenții de infrastructură în zonele deficitare și de management al locurilor de parcare în cartierele dense – de locuințe colective, astfel încât deplasările să fie sigure și confortabile.

Accesul la dotările de cartier în proximitatea locuinței contribuie la creșterea calității vieții în cartiere, iar regenerarea urbană a cartierelor urmărint principiile complementarității și al unităților de vecinătate va contribui la scăderea dependenței de automobil, prin asigurarea facilităților necesare vieții de zi cu zi la o distanță confortabilă de parcurs pietonal. Noile cartiere din localitățile periurbane, ce de cele mai multe ori nu dispun de infrastructura necesară, au ca prioritate extinderea și îmbunătățirea calității străzilor, a trotuarelor și construcția de școli și dotări de cartier.

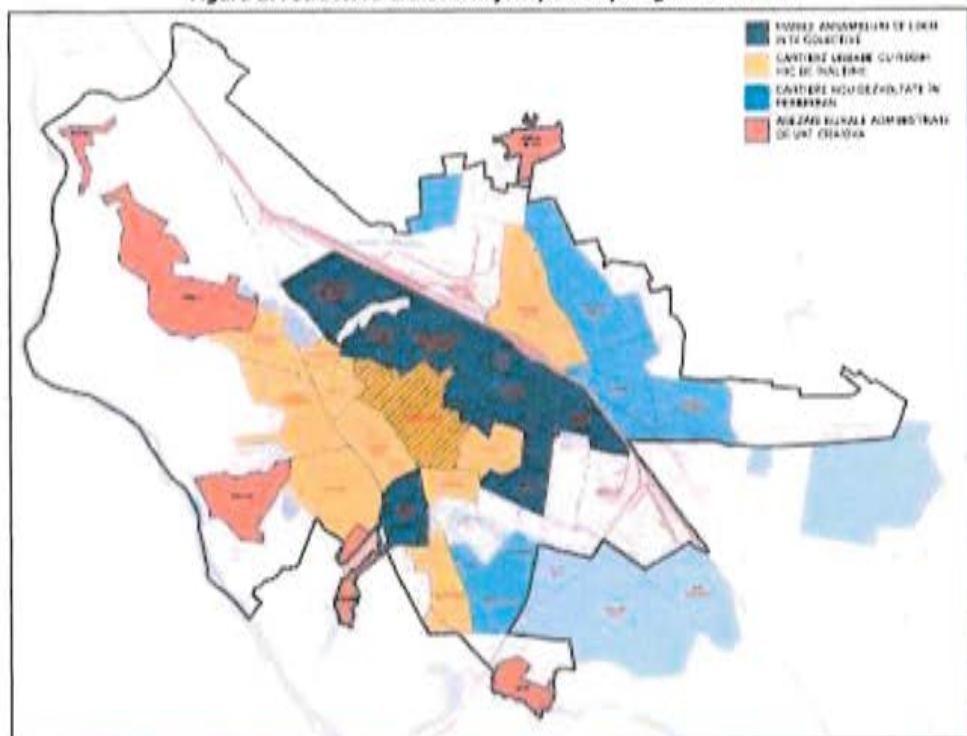
Reabilitarea integrată a blocurilor din perioada socialistă, la nivelul imobilului, al cartierului și al palierelor de intervenție (eficiență energetică, arhitectură și structură), va contribui la creșterea calității spațiului public și al locuirii, făcând aceste cartiere și clădiri opțiuni competitive pentru locuire. O atenție deosebită trebuie acordată accesibilizării clădirilor de locuințe, atât pentru a asigura accesul facil pentru persoanele cu dizabilități, al celor cu cărucioare pentru copii și al vârstnicilor, încurajând un stil de viață mai activ și implicarea în comunitate.

Figura 16. Măsuri de regenerare urbană a cartierelor din orașele dinamice.



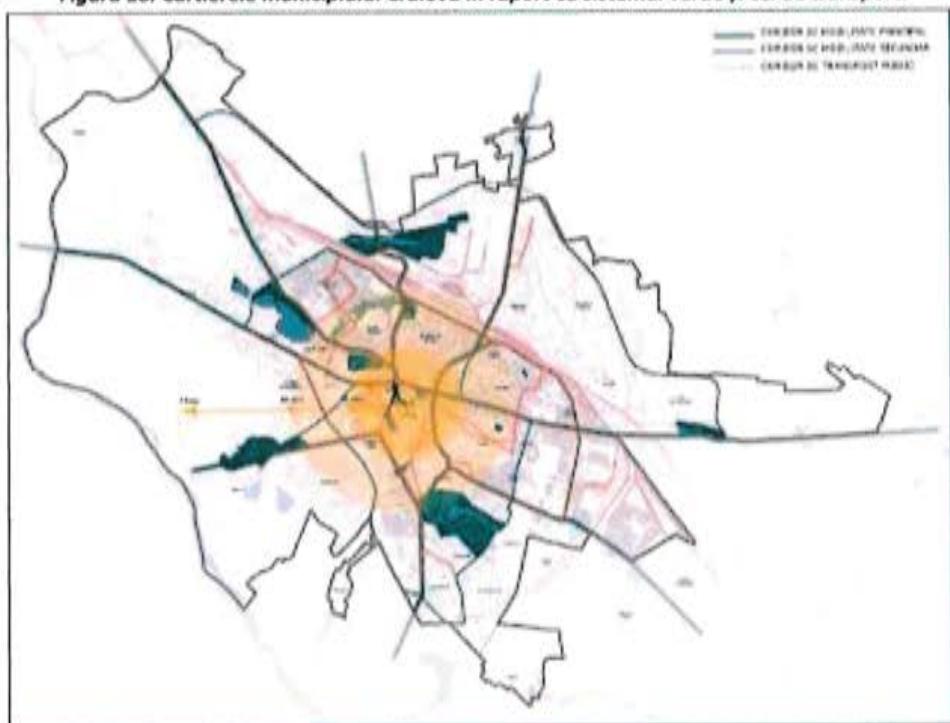
Sursa: Autorii.

Figura 17. Structura Craiovei în funcție de tipologia cartierelor.



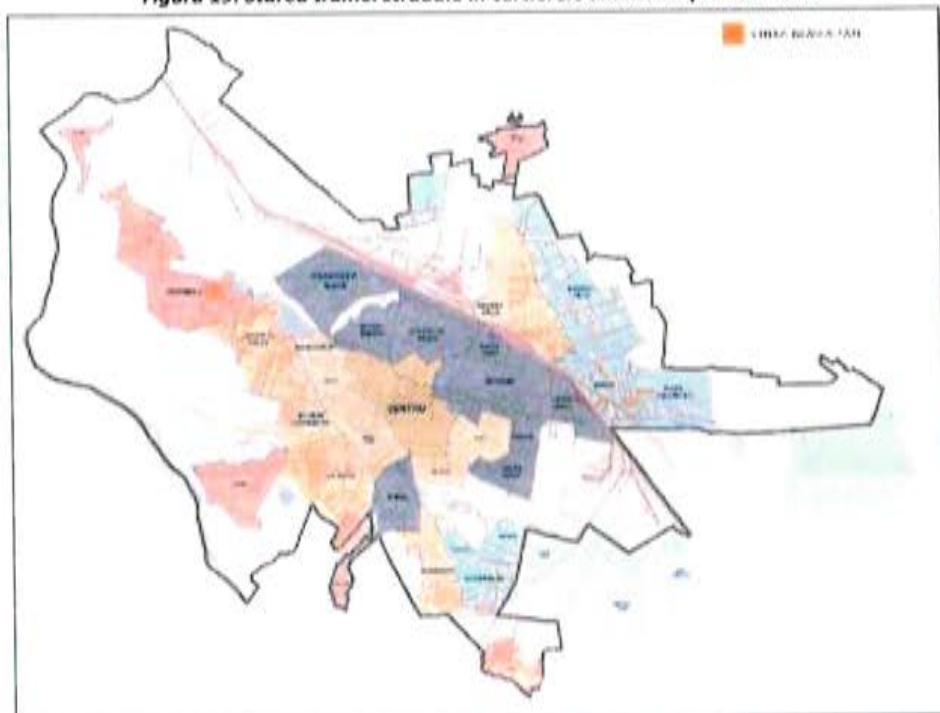
Sursa: Autorii.

Figura 18. Cartierele municipiului Craiova în raport cu sistemul verde și cel de transport.



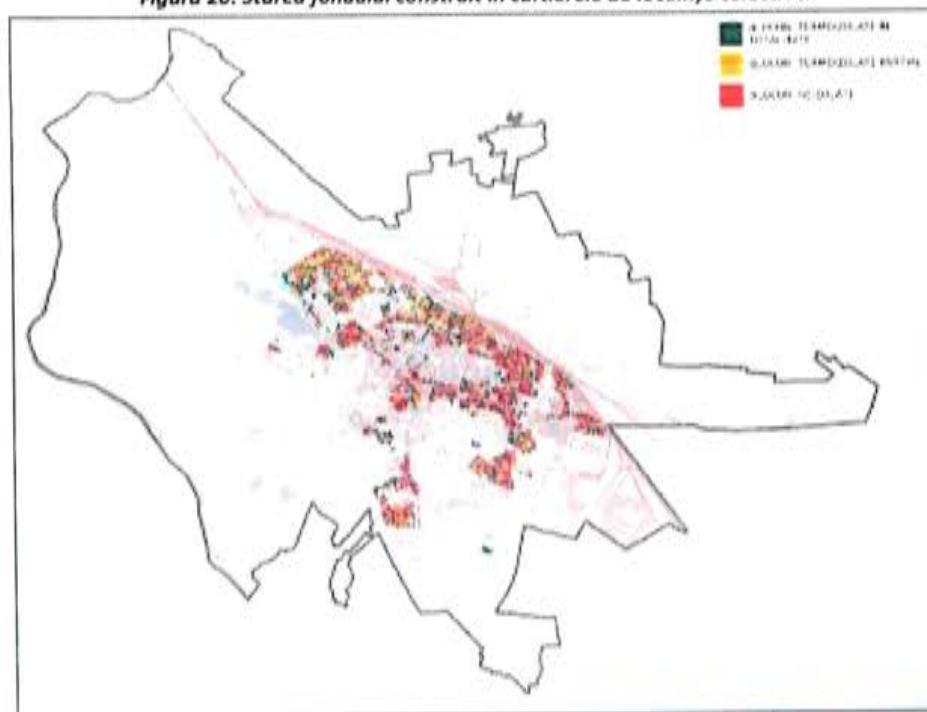
Sursa: Autorii

Figura 19. Starea tramei stradale în cartierele din Municipiul Craiova.



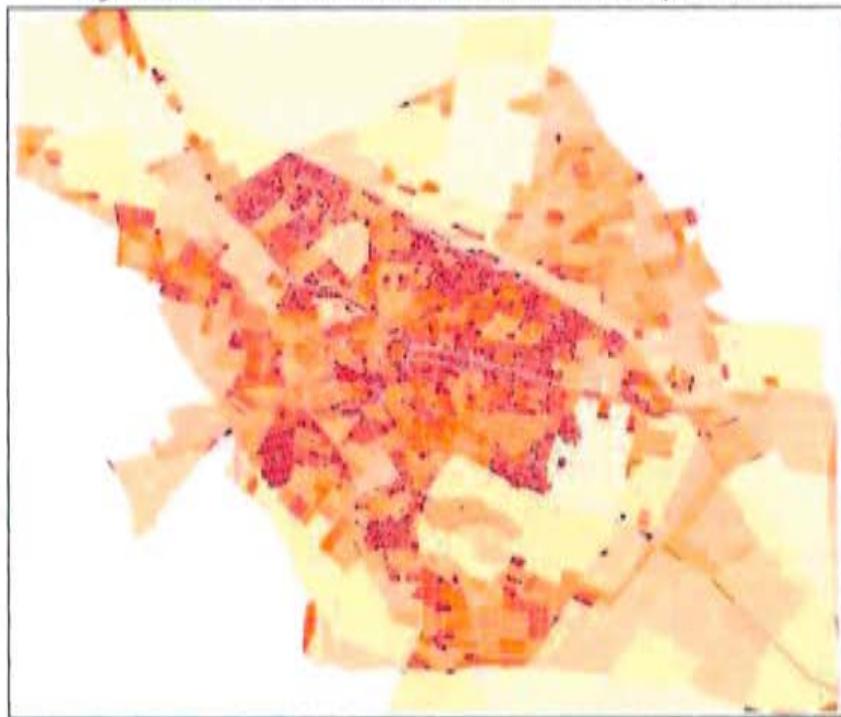
Sursa: Autorii.

Figura 20. Starea fondului construit în cartierele de locuințe colective.



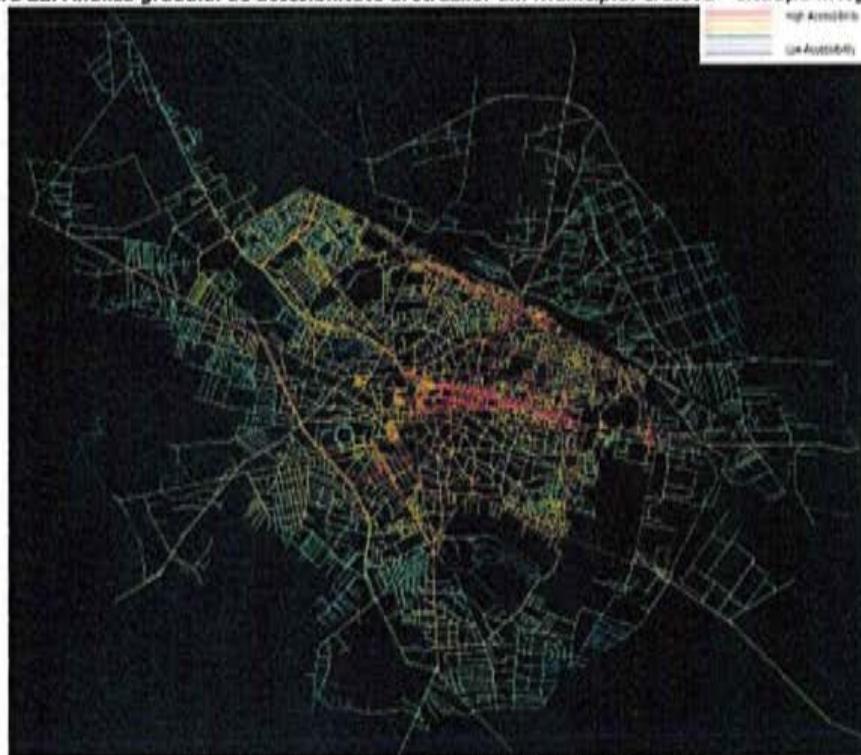
Sursa: Autorii

Figura 21. Analiza dimensiunilor insulelor urbane din Municipiul Craiova



Sursa: Space Syntax pentru SIDU Craiova – Anexa 2

Figura 22. Analiza gradului de accesibilitate al străzilor din Municipiul Craiova – situația integrată.



Sursa: Space Syntax pentru SIDU Craiova – Anexa 1

Tabel 4. Starea infrastructurii și gradul de acoperire al dotărilor în cartierele Craiovei¹¹

Tipologie	Cartier	Infrastr. pietonală	Legături cu atractorii	Infrastr. socială	Spații publice
Tesut urban mixt	Centru	++	++	++	++
	Craiovița Nouă	-/+	++	++	-/+
	George Enescu	+/-	++	++	++
	Brazda lui Novac	+/-	+	++	-/+
Locuințe colective	Piața Gării	+/-	++	++	-/+
	Rovine	+/-	+	++	+/-
	Sărari	-/+	+	+/-	-/+
	Lăpuș Argeș	-/+	++	+	--
	1 Mai	-/+	++	+	+/-
	Știrbei Vodă	-/+	++	+/-	+/-
	Brestei	-/+	++	+/-	++
	Craiovița Veche	--	+/-	--	--
Locuințe cu regim de înălțime mic	Romanescu	--	+/-	-/+	+/-
	Nisipuri Dorobanția	--	+/-	--	-/+
	Catargiu	--	-/+	-/+	-/+
	Ungureni	+/-	++	-/+	--
	Siloz	+/-	++	-/+	+/-
	Valea Roșie	-/+	-/+	+	-/+
	Bariera Vâlcii	--	-/+	--	--
	Bariera Vâlcii	--	--	--	--
Cartiere noi din zona periurbană	Bordei	--	-/+	--	--
	Plaiul Vulcănești	--	--	--	+
	Valea Fetii	--	--	--	--
	Preajba Nouă	--	--	--	--
	Banu Mărăcine	--	--	--	--
	Veteranilor	--	-/+	-/+	--
	Hipodrom	+/-	+	--	+
	Valea Șarpeului	--	-/+	--	+/-
Așezări rurale aflate în administrarea UAT Craiova	Aeroport	--	--	--	--
	Cernele	--	-/+	-/+	--
	Izvorul Rece	--	--	--	--
	Mofleni	-/+	+/-	--	+/-
	Popoveni	--	--	--	--
	Făcăi	--	--	--	--
	Șimnicu de Jos	--	+/-	--	--

Sursa: Autorii, pe baza analizei situaționale.

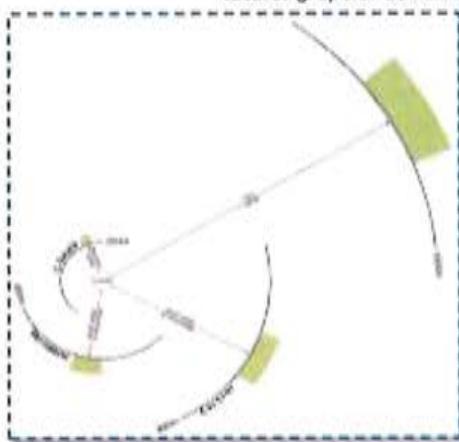
¹¹ LEGENDĂ: ++ stare / acoperire foarte bună, + stare/acoperire bună +/- stare / acoperire satisfăcătoare, -/+ stare nesatisfăcătoare a dotărilor, dotările nu există, dar există potențial, străzile sau infrastructura pietonală nesatisfăcătoare, -- dotările nu există / străzi neasfaltate și lipsă trotuare.

Bune practici de regenerare a spațiului public în cartierele de locuințe collective

Procesul de regenerare a marilor ansambluri de locuințe și de prioritizare a intervențiilor necesită o abordare etapizată și structurată în jurul intervenției la diferite scări urbane (cartier → unitate de vecinătate → insula urbană). Tabelul de mai jos sintetizează măsurile și obiectivele propuse în *Ghid de Regenerare Urbană* pentru marile ansambluri de locuințe collective, elaborat de Banca Mondială.¹²

Tabel 5. Măsuri propuse pentru regenerarea cartierelor de blocuri

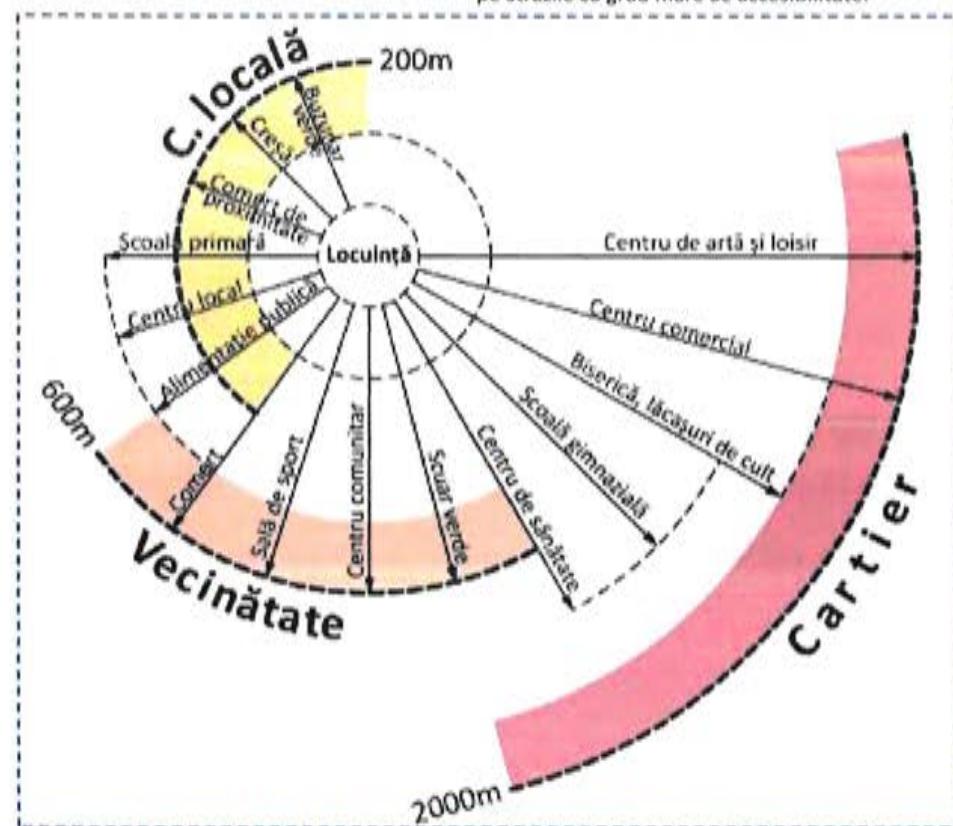
Obiectiv	Măsuri
ETAPA 1. <i>Consolidarea unui sistem verde integrat și facilitarea accesului echitabil la spații publice verzi în proximitatea locuinței.</i> <ol style="list-style-type: none"> Particularități ale cartierelor de blocuri: supafețe însemnante de zone cu plantări de arbori și arbusti, localizate între unitățile de locuit, ce de regulă nu sunt amenajate și nici accesibile dar pot fi valorificate ca spații verzi și investite cu funcționalități suplimentare (loc de joacă, mobilier urban pentru socializare etc.) și astfel pot contribui la asigurarea necesarului de spațiu verde și de dotări la nivelul cartierului. Particularități ale cartierelor periurbane: posibilitatea dezvoltării în parteneriat public-privat a terenurilor nevalorificate. Particularități ale cartierelor de locuințe individuale: deși aici există limitări cu privire la resursele de teren, există posibilitatea unor intervenții temporare pe spațiile vacante și de reconfigurare a coridoarelor de mobilitate verde. 	<ol style="list-style-type: none"> Identificarea și valorificarea diverselor tipologii de spații verzi publice <ul style="list-style-type: none"> Buzunar verde ($S=0.01 \text{ ha} - 1 \text{ ha}$) la 200 m față de locuință (2.5 minute) Scuar verde al "vecinătății" ($S=1 \text{ ha} - 6 \text{ ha}$) la 400 m față de locuință (5 min) Scuar verde al "comunității" ($S= 6 \text{ ha} - 8 \text{ ha}$) la 800 m față de locuință (10 min) Parc urban ($S=18 \text{ ha}-200 \text{ ha}$) = 1600 m (20 min) față de locuință Parc natural / parc pădure ($S>200 \text{ ha}$) = 3200 m față de locuință Identificarea coridoarelor ecologice și integrarea spațiilor verzi într-un sistem integrat: <ul style="list-style-type: none"> Străzile de categoria I și II permit reconfigurarea profilului stradal și introducerea de noi elemente ecologice – arbori aliniament, supafețe verzi cu rol de biofiltru, petice de habitat spontan, prieinice facilitării mobilității nemotorizate, cu precădere accesul pietonal. Valorificarea spațiilor verzi înaccesibile, dintre blocuri, a terenurilor virane sau a spațiilor vacante, sub forma unor buzunare verzi, investite cu funcționalități suplimentare, care să răspundă direct nevoilor comunității locale, urmărind totodată complementaritatea activităților și acoperirea nevoilor tuturor grupelor de vârstă



¹² The World Bank, Ghid de Regenerare Urbană, Iunie 2020.

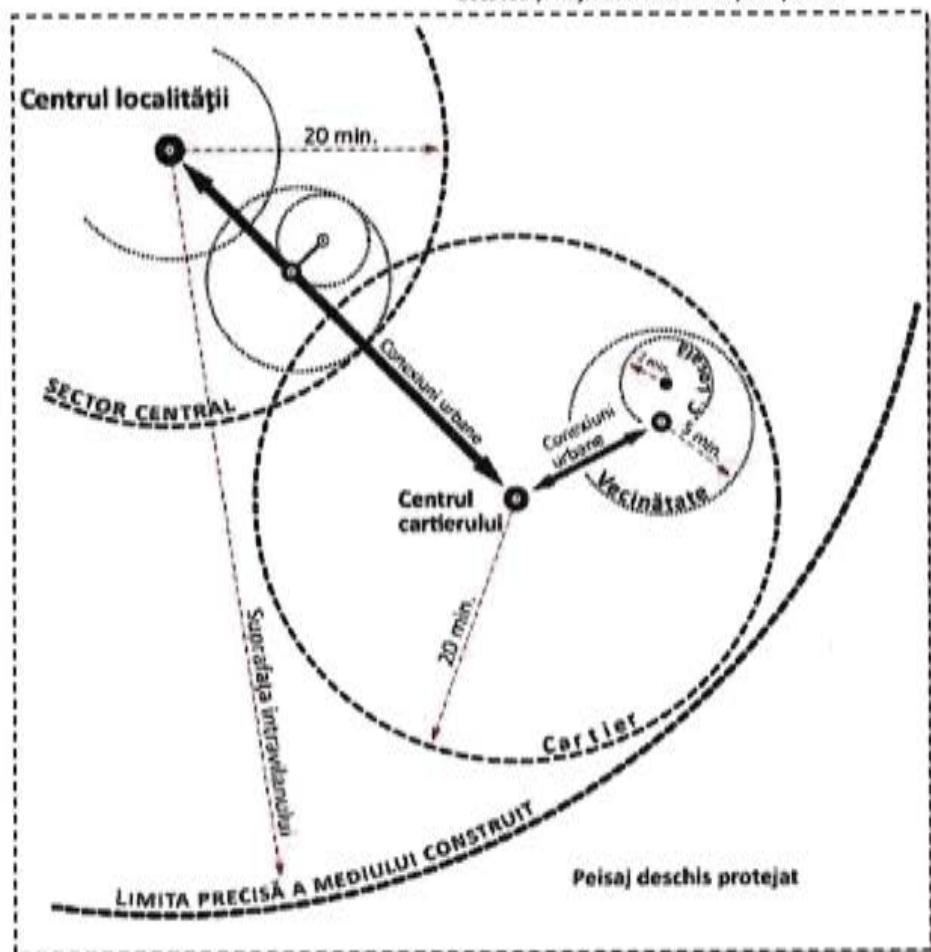
- Identificarea necesarului de dotări publice**, în funcție de nr. de locuitori și dotările existente.
 - Comunități locale 150-250 m
 - școală primară ((2.500-4.000 loc)
 - medic de familie (2.500-3.000 loc)
 - comerț de proximitate (2.000-5.000 loc)
 - Unități de vecinătate 400-600 m
 - spații birouri comunitare (7.500 loc)
 - centru comunitar (7.000 – 15.000 loc)
 - alimentație publică (5.000 – 7.000 loc)
 - administrație locală (5.000 – 10.000 loc)
 - Cartier 2 – 6 km
 - centru sportiv (25.000 – 40.000 loc)
 - centru de cartier (25.000 – 40.000 loc)
 - bibliotecă (12.000 – 30.000 loc)
 - centru de sănătate (9.000 – 12.000 loc)
- Conturarea unor centre de cartier** cu funcții recreative pentru toate grupele de vârstă (centru de tineret, club pentru seniori), culturale (cinematograf, galerie de artă)
- Valorificarea spațiilor sportive ale școlilor (curților) ca spații pentru comunitate**, în afara cursurilor, pentru a crește accesul la terenuri de sport.
- Reconversia funcțională a parterurilor blocurilor aflate pe străzile cu grad mare de accesibilitate.**

ETAPA 2.1.
Reorganizarea structurală și funcțională a cartierului, în jurul unor centre de cartier.



ETAPA 2.2
Definirea comunităților urbane în interiorul cărora să se asigure accesul pietonal la servicii și dotări de comunitate.

1. **Aplicarea conceptului cartierului de 15-20 minute** în identificarea zonelor prioritare de regenerare, pornind de la elemente cheie ale funcționării acestora, precum sistemul de transport în comun. Cartierele pot fi identificate după:
 - morfologie - marile ansambluri de locuit din perioada socialistă au fost concepute sub formă de cartier
 - populație - cartierul concentrează, de regulă, o comunitate între 25.000-50.000 loc
 - lizibilitate - identificarea *clusterelor* de dezvoltare din zonele rezidențiale destrucționate
2. **Reorganizarea structurală a cartierului în jurul unor comunități urbane hierarhizate**, fiecare scară îndeplinind un alt rol pentru comunitatea urbană.
 - *Unitate de vecinătate*: rază de deservire de 400 m, 5 min de mers pe jos, 5.000-10.000 loc
 - *Comunitatea urbană locală*: rază de deservire de 200 m, 2 min de mers pe jos, 2.000-3.000 loc
3. **Facilitarea mobilității pietonale și a conexiunilor urbane**, în interiorul unităților de vecinătate dar și între acestea și mijloacele de transport public.



ETAPA 3.

Configurarea unor insule urbane în interiorul cartierelor în cadrul cărora să se efectueze:

1. Reorganizarea parcărilor de reședință și prioritizarea circulației pietonale.
2. Ierarhizarea și amenajarea spațiului deschis, cu funcții pentru comunitate.

ETAPA 3.1.

Managementul parcărilor de reședință, în jurul insulelor urbane

Principii generale de management al parcărilor în marile ansambluri de blocuri:

- Închiderea traficului în interiorul insulei urbane și disponarea parcărilor în zona perimetrală acesteia
- redirecționarea parcărilor de reședință de-a lungul străzilor principale, paralele cu direcția de deplasare sau în garaje subterane, supraterane, în sistem compus.



ETAPA 3.2.

Ierarhizarea spațiului deschis din interiorul insulelor urbane



Definirea insulelor urbane, în interiorul cartierelor de blocuri, prin analizarea lizibilității existente la nivelul cartierului, identificarea spațiilor deschise dintre blocuri și grupările de clădiri ce le delimitizează. Adesea în marile ansambluri colective, blocurile sunt dispuse astfel încât ele definesc clar un spațiu semi-inchis, similar unei curți interioare.

Abordarea 1. Recuperarea spațiului din interiorul insulei urbane din utilizarea ca loc de parcare și stabilirea unor alternative de parcare în zona perimetrală insulei urbane, de-a lungul străzilor.

Abordarea 2. Construirea unor parcare subterane sau semi-ingropate peste care se pot amenaja spații publice (ex. terenuri de sport).

Abordarea 3. Construirea unor parcare supra-etajate pe anumite terenuri virane sau eliberate în urma desființării garajelor individuale.

Pentru a fi compatibile cu perspectiva unui viitor verde, în care primează mobilitatea nemotorizată și transportul public dar și pentru a aduce o contribuție pozitivă asupra comunității locale, structurile supraetajate destinate parcărilor trebuie gândite urmăind următoarele direcții:

- includerea unor spații pentru comunitate (ex. teren de sport pe acoperiș) și funcții mixte la parter
- multifuncționalitatea și adaptabilitatea spațiilor (ex. înălțimi libere mai mari ale etajelor, pentru a fi investite ulterior cu funcții publice)
- fațade interesante, care să creeze un ambient plăcut și un spațiu public de calitate (ex. fațade verzi, artă stradală / murală etc.)

Structurarea și organizarea spațiului determinat de insulele urbane, conform unei ierarhii public-private, pentru a descompune scara macro la care au fost proiectate inițial clădirile și spațiul dintre ele și a le elibera din supra-aglomerarea cu mașini parcate. Spațiul delimitat de grupările de clădiri pot fi investite cu funcții publice, orientate spre comunitatea locală (200 m), definind astfel centre secundare de cartiere.

Oportunități de regenerare în cartierele de locuințe collective

Acțiunile de regenerare trebuie să urmărească diminuarea domniașiei automobilului și prioritizarea deplasărilor nemotorizate, provocarea comună a cartierelor de locuințe colective fiind sufocarea spațiului public cu mașini parcate și lipsa de atenție pentru confortul pietonilor și spațiile pentru comunitate. Marile ansambluri de locuințe colective sunt cartiere complexe, ce necesită o abordare integrată, ce poate fi realizată cel mai eficient prin elaborarea unor masterplanuri la nivel de cartier, prin care să se elaboreze analiza diagnostic și să se identifice principalele provocări și oportunități.

- **Intervenții complexe ce necesită planuri coordonatoare - reconfigurarea parcărilor și a spațiilor deschise în jurul insulelor urbane.** Gradul de permeabilitate al țesutului urban și implicit dimensiunea insulelor urbane, influențează calitatea spațiului public – o zonă permeabilă, cu insulelor urbane de dimensiuni mici, creează un mediu propice deplasărilor pietonale. În Municipiul Craiova, gradul de permeabilitate este mai mare în zona centrală și în cartierele de blocuri, în timp ce zonele de case, noi sau vechi, au un grad de permeabilitate mai mic. Intervenții posibile în jurul insulelor urbane cuprind: reconfigurarea spațiilor pentru parcare spre limitele exterioare ale acestora și în parcări multi-etajate pentru a recupera spații pentru comunitate, valorificarea spațiilor verzi și a spațiilor deschise din interiorul insulei, reconfigurarea străzilor locale ca spații partajate, atribuirea spațiilor recuperate cu funcții complementare care să deservească comunitatea locală sau să formeze subcentre de cartier, reabilitarea locurilor de joacă și a mobilierului urban deja existent.
- **Liniile de acțiune comune, prin care să se îmbunătățească punctual calitatea vieții din cartiere, ce pot deveni programe ale administrației locale:**
 - **amenajarea curților școlilor** astfel încât ele să deservească comunitatea locală în afara orelor de program, ca locuri de joacă sau spații pentru sport.
 - **valorificarea străzilor ca spații publice liniare:**
 - străzi cu grad mare de accesibilitate – valorificarea potențialului economic și comunitar
 - străzi de deservire locală – reconfigurarea ca spații publice partajate.
 - **valorificarea spațiilor deschise și refuncționalizarea lor cu dotări publice** – locuri de joacă, terenuri de sport, spații de socializare pentru diverse interese etc.
 - noduri cu grad mare de accesibilitate (ex. scuaruri),
 - spațiile verzi, inaccesibile, cu vegetație spontană, din preajma blocurilor,
 - terenuri virane sau alte spații recuperate în urma reconfigurării parcărilor.

Figura 23. Gran via de Ferran el Catolic, Valencia - Regenerarea unui coridor principal de mobilitate ca spațiu public liniar.



Sursa: Space Syntax pentru SIDU Craiova – Anexa 2.

Tabel 6. Oportunități de regenerare în cartierele de locuințe collective din Municipiul Craiova.

Zone cu potențial de regenerare	Insule urbane cu potențial de reconfigurare
CARTIERUL ROVINE – PIATA GĂRII	
Străzi cu grad mare de accesibilitate	
<ul style="list-style-type: none"> • Str. Vasile Alecsandri, Str. Nanterre • Str. Dezrobirii, Str. Horia, • Str. Spania – Str. Petre Ispirescu • Str. Gogu Constantinescu, Bd. Dacia • Str. Frații Golești – segmentul dintre Str. Vasile Alecsandri și Str. Alexandru Ioan Cuza • Str. Nicolae Iorga – segmentul dintre Str. Dezrobirii și Str. Gogu Constantinescu • Str. Traian Lalescu – segment între Str. Gogu Constantinescu și Str. Dezrobirii 	
Scoli ale căror curți ar putea fi valorificate:	
<ul style="list-style-type: none"> • Școala Gimnazială Nicolae Bălcescu • Liceul Matei Basarab • Școala Postliceală Sanitară Queen Elizabeth • Școala Gimnazială Gheorghe Tîțeica • Liceul Teoretic Tudor Arghezi 	
Noduri cu grad mare de accesibilitate:	
<ul style="list-style-type: none"> • Str Horia – între blocurile P4, A7 • Str. Velovan și Str. Petre Ispirescu • Str. George Fotino și Str. Arhitect Ion Mincu • Bd. Nicolae Iorga și Aleea Nicolae Iorga • Gradina Rovine – între blocurile E7, E12 • Gara / Autogara Nord (Str. Nicovalei) • Piața Constantin Brâncuși (Bd. Dacia) • Bd. Dacia (în fața blocului 63) 	
CARTIERUL GEORGE ENESCU	
Noduri cu grad mare de accesibilitate	
<ul style="list-style-type: none"> • Bd. Nicolae Titulescu și Str. Amaradia • Bd. Nicolae Titulescu - Str. Maria Tânase – Str. Pașcani 	
Scoli ale căror curți ar putea fi valorificate	
<ul style="list-style-type: none"> • Colegiul Tehnic Energetic • Școala Gimnazială Decebal 	
	<p>Str. N. Iorga – Aleea N. Iorga – Str. Buciumului</p>  <p>Str. N. Iorga – Str. Traian Lalescu – Str. Dezrobirii</p>  <p>Str. Basarabia – Str. Maramureșului – Str. Bucovina</p>  <p>Str. Pașcani – Str. Dâmbovița – Str. George Enescu</p> 

CARTIERUL BRAZDA LUI NOVAC

Străzi cu grad mare de accesibilitate

- Str. Brazda lui Novac, Str. Doljului
- Str. 1 Decembrie 1918
- Str. General Constantin Argetolanu
- Str. General Dr. Ion Cernătescu (între Str. Privighetoarei și Str. General Constantin Argetolanu)

Școli ale căror curți ar putea fi valorificate

- Școala Gimnazială Sfântul Gheorghe
- Școala Nr. 23
- Școala Gimnazială Terraveda
- Colegiul Național Ștefan Velovan
- Colegiul Tehnic de Arte și Meserii C. Brâncuși
- Liceul Tehnic Transporturi Căi Ferate

Noduri cu grad mare de accesibilitate

- Str. Sergent Constantin Popescu și Str. General Dr. Ion Cernătescu
- Str. Brazda lui Novac și Str. Mareșal Alexandru Averescu
- Str. Lămălței și Str. Sergent Constantin Popescu
- Str. Mihail Cerchez nr. 8

Str. Gr. Ștefan Fălăcanu – Str. Brazda lui Novac – Str. Gr. Nicolae Măgureanu



Str. Brazda lui Novac – Bd. Dacia – Str. Frații Golești



CARTIERUL CRAIOVITA NOUĂ

Străzi cu grad mare de accesibilitate

- Bd. Oltenia
- Str. George Enescu
- Str. Elena Farago (N. De Bd. Oltenia)
- Aleea Arh. Duiliu Marcu – spațiu verde

Școli ale căror curți ar putea fi valorificate

- Liceul Tehnic George Bibescu
- Școala Gimnazială Alexandru Macedonski
- Școala Gimnazială Elena Farago
- Școala Gimnazială Mihai Viteazul

Noduri cu grad mare de accesibilitate

- Pe Bd. Oltenia la intersecția cu Bd. Tineretului, Str. Castanilor, Aleea Castanilor, Str. Frații Bobescu, Str. Elena Farago (bloc 128 B), Aleea Arh. Duiliu Marcu (nr. 12 - bl. 9, 9A, 26A)
- Str. George Enescu și Aleea Arh. Duiliu Marcu
- Str. Castanilor și Aleea Castanilor
- Str. Castanilor și Str. Nicolae Coculescu

Bd. Tineretului – Bd. Oltenia - Aleea Arh. Duiliu Marcu



Bd. Dacia – Bd. Oltenia – Str. Gorunulul



CARTIERUL 1 MAI

Străzi cu grad mare de accesibilitate

- Str. Dr. Ion Cantacuzino (E de Str. V. Gomoiu)
- Str. Popoveni (între Str. Constantin Angelescu și Str. Mihai Cănciulescu)

Școli ale căror curți ar putea fi valorificate

- Școala Gimnazială Gheorghe Bibescu
- Colegiul Național Economic Gheorghe Chițu

Noduri cu grad mare de accesibilitate

- Str. Dr. Ion Cantacuzino – Str. Dr. Victor Gomoiu – Str. Dr. Ștefan Berceanu
- Str. Dr. Victor Gomoiu – Str. Dr. Nicolae C. Păulescu
- Str. Dr. Victor Gomoiu – Str. Popoveni
- Str. Dr. Nicolae Ionescu Sisești – Str. Dr. Ion Cantacuzino

Str. Dr. Ion Cantacuzino – Str. Dr. Victor Gomoiu – Str. Popoveni – Str. Constantin Angelescu



CARTIER VALEA ROSIE

Străzi cu grad mare de accesibilitate

- Str. Henri Coandă (între Str. Împ. Traian și Str. I.D. Sârbu)
- Str. Pandurilor
- Str. 22 Decembrie 1989 (S de Str. I.D. Sârbu)
- Str. I.D. Sârbu
- Str. Revoluției
- Str. Vântului

Școli ale căror curți ar putea fi valorificate

- Colegiul Ștefan Odobleja
- Școala Gimnazială Nicolae Romanescu
- Școala Gimnazială Theodor Aman

Noduri cu grad mare de accesibilitate

- Str. I.D. Sârbu (între Str. 22 Decembrie 1989 și Str. Henri Coandă)
- Str. Revoluției (între Str. Vântului și Str. Revoluției)
- Str. Rovinari și Str. Împăratul Traian
- Piața Agroalimentară (Profi)
- Str. Vântului - Str. Aurel Vlaicu - Str. Revoluției
- Str. I.D. Sârbu – Str. Pandurilor

Str. Revoluției – Str. Caracal – Str. 22 Decembrie 1989



Potențial de valorificare – subcentru cartier



CARTIER LĂPUS ARGES

Școli ale căror curți ar putea fi valorificate

- Școala Gimnazială Mihai Eminescu
- Liceul Tehnologic Auto
- Campus Electrotehnică

Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate

- Calea București și Bd. Decebal
- Str. Grigore Pleșoianu
- Str. Eustațiu Stoenescu

Insule urbane în jurul pasajului Electroputere



CARTIER SÂRARI

Străzi cu grad mare de accesibilitate

- Str. Spania, Str. Nanterre
- Str. Împăratul Traian

Școli ale căror curți ar putea fi valorificate

- Liceul Teoretic Henri Coandă
- Liceul Tehnologic UCECOM Spiru Haret

Noduri cu potențial de valorificare

- Str. Runcu și Str. Electroputere
- Str. Ludovic Mrazec și Str. Electroputere
- Str. Sărărilor nr. 41

Potențial de valorificare a spațiilor deschise din interiorul insulelor urbane



Propuneri de regenerare urbană în cartiere

În pregătirea proiectelor de regenerare urbană din Craiova, administrația publică a analizat nevoile din teren ale cartierelor, proces în urma căruia au rezultat următoarele propuneri de proiecte.

Tabel 7. Propuneri ale administrației publice pentru regenerarea urbană a cartierelor

CARTIERUL BARIERA VÂLCII

Delimitare: Calea București – centura ocolitoare de nord - Aleea IV Șimnic – calea ferată

Școala Tuculescu

- Demolare corpuri vechi de școală
- Extindere și modernizare corp principal școală
- Construire corp nou care să includă: săli de clasă, bibliotecă, after-school, cabine medicale
- Extindere sală de sport
- Reabilitare și dotare clădire centrală termică + rețeaua termică pentru tot ansamblul
- Împrejmuire
- Amenajare curte școală și grădiniță
- Camere video + Wi-Fi + iluminat intelligent

Corp Grădiniță Str. Teilor (structură a școlii Tuculescu)

- Demolare/reconstruire pentru realizare pod rutier corridor N-S
- Reconfigurare intersecție Str. Teilor cu Str. Toamnei
- Amenajare loc de joacă pentru copiii din grădiniță
- Parcări
- Camere video + Wi-Fi + iluminat intelligent
- Împrejmuire

Grădiniță nr. 5 – Îngerașii (Șimnic)

- Demolare corpu
- Construire: creșă, grădiniță, școală, after-school
- Sală de sport și teren de sport
- Împrejmuire
- Amenajare curte
- Locuri de joacă
- Camere video, Wi-Fi, iluminat intelligent

Valea Șarpei

- Închidere depozit deșeuri și ecologizare zonă
- Amenajare Parc + drumuri de acces către parc și Balta Tancodrom: Aleea I Șimnic și drum de legătură între Bariera Vâlcii și Aleea IV Șimnic

Coridor Mobilitate N-S

- Drum expres și intersecția cu Str. Toamnei (până la gară) care cuprinde și pod rutier suprateran, amenajarea intersecție Str. Carpenului cu Str. Mălinului și amenajare intersecție Str. Toamnei cu Str. Teilor
- Pod hohanat peste rețeaua CFR
- Modernizare străzi și alei din cartier Bariera Vâlcii
- Reconfigurare intersecție Str. Toamnei cu Bariera Vâlcii și Str. Viilor (pasarelă)
- Continuare corridor de trafic Str. Mălinului, Str. Carpenului, Drumul Ungurenilor, Pescărușului până în Calea București

Provocări și propuneri

- Lipsă zonă comercială (supermarket/hipermarket)
- Lipsă sistematizare rețea stradală
- Lipsă sistem canalizare pluvială – Propunere: amenajare rețea pluvială cartier
- De analizat rețeaua menajeră pe toate aleile
- Extindere iluminat public
- Mobilier urban
-

CARTIERUL BRAZDA LUI NOVAC

Delimitare: Bvd. Dacia, Str. Frații Golești, Str. Păltiniș, Str. Șerban Vodă, Str. Brazda lui Novac, Str. Amaradia

Provocări, oportunități și propuneri de regenerare în cartier

- Str. Lămălței, vizavi de Blocul 31 – teren ce se pretează pentru un loc de joacă/părculeț
- Spațiu cvartal aferent blocurilor 18 și 19, teren pretabil pentru amenajare parcare
- Spațiul din fața blocului 8B' – propunere reposiționare loc de joacă către Str. Remus și construire parcare supraetajata
- Zona din fața blocului A6 (Baba Novac) – propunere amenajare parcare
- Zona vizavi de Grădiniță Căsuța cu povești, – propunere parcare
- Zona din spatele blocului D31, în spatele Polyclinicil (unde este amplasată conducta de gaze) – propunere de reamenajare
- Spațiu cvartal aferent blocurilor D24, F9 și E5 foarte generos, posibil pretabil pentru parcare
- Propunere de exproprieire dacă nu este domeniu public
- Între blocurile D24 și D23 este un teren privat degradat – propunere exproprieare și reamenajare
- Teren blocuri F6, D18 și BIG – propunere amenajare parcare
-
- Școala nr. 24 – reamenajare curte și creare bază sportivă pentru cartier
- Resistematizare intersecție Str. Doljului cu Str. 1 Decembrie 1918
- Resistematizare intersecție Str. Doljului cu Str. Brazda lui Novac
- Reconfigurare intersecție Str. Făgăraș cu Str. Amaradia
- Resistematizare intersecție Str. Frații Golești cu Bvd. Dacia și Bariera Vâlcii

- Cvartalul aferent blocurilor 18 și 19, actualmente prezentandu-se ca un spațiu sufocat de mașini și unde momentan sunt amplasate tomberoane – propunere amenajare Spațiu pietonal

CARTIERUL CRAIOVITA NOUĂ

Delimitare: Calea Severinului, Bvd. Dacia, Str. Amaradia, Str. Nicolae Titulescu, Calea Severinului

Propunerি, oportunităи și propunerি de regenerare în cartier

- Str. Fraii Bobescu, zona bloc 44 – propunere parcare supraetajată
- Staиii de autobuz reabilitate/modernizate
- Reabilitare termică blocuri
- Parcare mare vis-a-vis de școală nr. 30 existentă – propunere pentru parcare sub/supraterană
- Fântâna arteziană din față școlii nr. 30 – propunere demolare și reamenajare zona pietonală și de recreere
- Aleea din stânga fântânii arteziene – propunere reamenajare și dotări pentru persoane vîrstnice (aparate fitness, pergole, mese table, săh, etc.)
- Reabilitare esplanadă pietonală dintre Catedrală și Orizont
- Aleea spre școală nr. 30 – desființare parcare realizare zona pietonală smart
- Clădire ateliere școală nr. 30 – reabilitare + schimbare destinaie
- În față Grădiniței Floare Albastră – propunere amenajare bază sportivă pentru cartier
- Zona dintre Grădinița Floare Albastră și blocul 19 – amenajare parcare supraetajată cu loc de joacă deasupra
- Reabilitare și pictare puncte termice
- Relocare cabluri în subteran
- Reamenajare parculeт în zona din spatele Bisericii BIG Craiovita Nouă
- Relocare loc de joacă de la Poșta – BIG în perimetru din spatele Bisericii și realizare parcare data fiind poziionarea la strada principală, respectiv strada Tineretului
- Școală Elena Farago – dispune de un teren foarte generos și se propunere reamenajarea acestuia ca baza sportiva semideschisă(cu program dedicat și pentru cetătenii cartierului)
- Punct termic PTCZ 254 Big Vechi – bloc 115 – amenajare parcare
- Teren dintre Rocadă și blocul 115B2 – intrarea în Craioviă – Materna – reamenajare parculeт
- Împrejmuire Grădiniță Floarea Soarelui
- În Spatele școlii nr. 32 către Blocul 5A – parcare + reamenajare zonă, loc de joacă, parculeт
- Zonă Bloc 10 Experimental – amenajare parcare

Propunerি interventii mobilitate urbana

- Realizare buclă linie tramvai din față Auchan Craioviă pe traseul Str. Tufănele – Bvd. Oltenia – Bvd. Tineretului – cu ieșire la ANL-uri, cu bandă dedicată pentru tramvai și autobuz
- Amenajarea unei gării în intersecția Str. Brâncoveanu cu Str. George Enescu (zona Segarcea) și supralărgire Str. Constantin Brâncoveanu, tronson cuprins între Str. George Enescu și Bvd. Dacia
- Amenajare gărie la intersecția Str. George Enescu cu Bvd. Tineretului (Poșta din Craioviă Nouă)
- Amenajare gărie intersecția Str. Tufănele cu Str. Toporași (SIF Oltenia)
- Supralărgire Str. Pașcani (tronson cuprins între Bilia și cimitirul Sineasca) cu resistemizare intersecția Str. Pașcani cu Str. George Enescu și reinființare Str. Muncitorului până în Str. Făgăraș prin exproprietate terenuri aferente unor proprietăи private
- Străpungere Str. Rîului – Calea Severinului peste Balta Craiovei

CARTIERUL FĂCĂI

Delimitare: (V) Linia de cale ferată Craiova-Calafat, (E) Str. Dorna, salba de lacuri Preajba, (S) colector magistral Craiova, (N) Str. Ialomiie, Str. Rarău, Str. Dorna

Provocări, oportunităи și propunerি de regenerare în cartier:

- Cartierul de locuințe sociale
 - blocuri de locuințe sociale (2-3 blocuri)
 - parcări

- părculeț + loc de joacă + echipamente fitness + Wi-Fi
- amenajare zonă recreere și petrecere a timpului liber (șah, rummy, etc.) pentru persoane vârstnice
- bază sportivă pentru cartier
- iluminat intelligent la școală, grădiniță, loc de joacă, părculeț, zona de recreere + alte elemente Smart City
- camere de supraveghere pentru întreg cartierul
- Extindere școală existentă și transformarea acesteia în școală gimnazială (acum este școală primară)
- Extindere grădiniță pentru înființare creșă
- Extindere rețea de gaze naturale pentru întreg cartierul
- Extindere rețea de canalizare menajeră și pluvială pentru întreg cartierul
- Modernizare străzi cartier Făcăi: Str. Harghita, Str. Ialomița, Str. Oltului, Str. Dorna, Str. Rarău, Str. Caraiman, Str. Tisa, Str. Bistriței, Str. Ciucăș, Str. Cindrel
- Amenajare 2 perechi stații autobuz SMART
- Amenajare stradă colectoare trafic + piste pentru biciclete, în zona de nord a cartierului Făcăi care să preia traficul aferent străzilor: Harghita, Ialomița, Dorna
- Supralărgire Prelungirea Bechetului - sector linie cale ferată și limită administrativă municipiul Craiova
- Pasaj subtraversare cale ferată Făcăi, la nivel de 4 benzi rutiere (în vederea asigurării conexiunii cu orașul)
- Drenare, desecare, colectare și deversare ape din zona mlăștinoasă (baltă) aflată în zona de sud a cartierului
- Creare stradă colectoare trafic + piste pentru biciclete în zona de sud a cartierului Făcăi pe străzile: Tisa, Bistriței, Ciucăș, Cindrel, adiacente canalului colector
- Reabilitare și extindere clădire adăpost canin și transformarea ei în centru de servicii sociale pentru populația din cartier (taxe și impozite, evidența populației, centru de informare pentru cetăteni, servicii medicale, servicii veterinar)

CARTIERUL GARĂ – ROVINE

Delimitare: Bvd. Carol- Gara-Str. Bucovina-Str. Nicolae Iorga- Str. Dezrobirii – Str. Petre Ispirescu – Bvd. Calea București

Provocări:

- Densitate mare de trafic și sistematizare a circulației neadecvata nivelului actual de trafic, în zona Garii
- Lipsa unei amenajari corespunzătoare a spațiului aferent Garii pentru a deservi transportul intermodal de călători
- Funcțiunile modale de transport public în zona Garii sunt neomogene și nu pot asigura un transport intermodal de calitate
- Legatura rutieră între bulevardul Dacia și bvd. Decebal care trebuie să asigure un trafic fluent pe relația Gara - Platforma industrială de sud – est este asigurată de 2 străzi în pereche cu sens unic, cu stranguri semnificative cauzate de traficul stationar și localizarea pieței agroalimentare
- Zona intersecției str. Nicolae Iorga cu str. Bucovina este deficitară din punct de vedere al sistematizării circulației (giratie nedimensionată corespunzătoare, semnalizare rutieră neadecvată)
- Între str. Nicolae Iorga și str. Nicolae Julea există un spațiu viran neamenajat cu funcțiune de parcare, care necesită refuncționalizare
- Zona de congestie trafic la intersecția str. Nicolae Iorga, str. Dezrobirii și str. Petre Ispirescu necesită resistematzare și reconfigurare
- Intersecția str. Traian Lalescu cu str. Dezrobirii prezintă un potențial ridicat de congestie de trafic, în perspectiva realizării strapungerii bvd. Calea București, pe relația Str. Traian Lalescu – str. Henri Coanda
- O problema generală a cartierului Rovine constă în urmatoarele: cartierul Rovine este caracterizat ca un cartier cu densitate mare de locuitori și autoturisme private, cu trama stradală subdimensionată fata de cerințele actuale și de perspectiva, cu deficiențe majore în ceea ce privește locurile de parcare sistematizate corespunzătoare

-
- Tot ca o problema generala a cartierului, ca de altfel a tuturor cartierele de blocuri din municipiu Craiova, se evidențiaza delimitarea și inchiderea spațiilor verzi din zona blocurilor de locuințe prin gard metalic și/sau gard viu și limitarea accesului locuitorilor cartierului/orasului.

Propuneri:

- Amenajarea unui punct intermodal în zona Gării Craiova
- Supralargirea tronsonului de strada de pe bvd. Dacia, între Gara și intersecția bvd. Decebal cu str. Titeica
- Reconfigurare intersecție str. Nicolae Iorga cu str. Bucovina, str. Pastorului și str. Buclumului
- amenajare parcare supraetajată pe spațiul vîran identificat între str. Nicolae Iorga și str. Nicolae Julea(in spatele Postei Rovine)
- Sistematizarea intersecției str. Traian Lăescu cu str. Dezrobirii și str. Petre Ispirescu
- amenajare parcare supraetajată în zona str. George Fotino și str. Stefan Velovan
- Reamenajare spații verzi aferente blocurilor prin conceptul „open and smart space” - fără delimitarea acestora prin gard viu/metalic și dotarea cu elemente smart: bancute cu panouri fotovoltaice care să alimenteze porturile pentru încarcare device-uri: telefoane, tablete, laptopuri, sistem de iluminat intelligent cu panouri fotovoltaice și senzori de prezenta, minidotari pentru socializare pe categorii de varsta)

ZONA PIAȚA VECHÉ

Delimitare: Str. Nicolaescu Plopșor, Kogălniceanu, Unirii, Știrbei Vodă, Rîului, Știrbei Vodă, Câmpia Islaz, Libertății, Madona Dudu, Ion Maiorescu, A.I. Cuza

Provocări:

- Fântâna arteziană Doljana degradată
- Inexistența unui culoar de legătură între zona Centrului istoric refăcută și zona Piața Veche
- Clădire cu valoare istorică degradată – Hotel București
- Teren 30 Decembrie privat pe care sunt amplasate în permanență mașini, teren și intersecție nevalorificate corespunzător
- Zona de blocuri vis-a-vis de piața veche foarte aglomerată, cu parcare haotică de mașini, clădire punct termic degradată și care ocupă un procent mare din terenul aferent cartierului de blocuri, zonă nevalorificată corespunzător
- Intersecție Mitropolie nevalorificată corespunzător
- Statuie Buzești degradată
- Pârculeț Mitropolie care necesită reamenajare și valorificarea corespunzătoare a întregului teren
- Pasarelă Mercur degradată, care necesită reamenajare
- Parcarea de sub pasarelă Mercur este insuficientă și neamenajată corespunzător

Propuneri:

- Reabilitare fântâna arteziană Doljana
- Amenajarea unui culoar de legătură între zona Centrului istoric refăcută și zona Piața Veche
- Reamenajare intersecție 30 Decembrie cu amplasarea unei statui
- Amenajarea unei parcări în zona de blocuri vis-a-vis de piața veche
- Amenajarea intersecției Sf. Dumitru cu Str. Matei Basarab
- Reabilitare statuie Frații Buzești
- Reamenajare Pârculeț Mitropolie
- Amenajarea unei parcări corespunzătoare pasarelă Mercur
- Amenajare intersecție Matei Basarab cu Madona Dudu și Libertății
- Realizare parcare supraetajată pe jumătate din pârculețul Madona Dudu
- Reconfigurare intersecție Știrbei Voda cu Câmpia Islaz și reamenajare zona fântâna arteziana

- Achiziționare teren din fața stadionului de atletism pentru amenajare parcare supraterană
- Achiziționare și reabilitare Hanul Puțureanu
- Supralărgire Str. Ion Maiorescu, A.I. Cuza și Mihai Viteazul cu reconfigurare intersecții

CARTIERUL SĂRARI

Delimitare: Str. Putnei, Str. Spania, Str. Împăratul Traian, Str. Sărărilor, Str. Mircești, Str. Henri Coandă, Str. Putnei

Provocări, oportunități și propuneri de regenerare în cartier:

- Regenerare terasa blocului M3,
- Zonă Bl. M11, Str. Mircești – teren mixt (zonă verde + parcare) cu posibilitate de amenajare parcare supraterană
- Zonă Str. Vasilescu Carpen și Str. Ludovic Mrazec – zonă cu funcțiune mixtă (parcare + zonă verde) care poate fi amenajată ca parcare supraterană
- Zonă aferentă cvartalului de blocuri M48, M49, M52 (în spatele Librăriei Luceafărul) – teren mixt (loc de joacă neamenajat + parcare) cu potențial de amenajare parcare supraetajată cu loc de joacă
- Zonă Str. Împăratul Traian, Str. Henri Coandă, vizavi de Biserica din Sărari, lipite de UCECOM, există câteva garaje pe domeniul public, cu potențial de amenajare parcări
- Reconfigurare intersecție Str. Henri Coandă cu Str. Mircești
- Reconfigurare intersecție Str. Henri Coandă cu Str. Împăratul Traian (cu mărire găuri)
- Reconfigurare intersecție Str. Împăratul Traian, Str. Spania, Str. General Magheru și Str. Rovinari (cu mărire găuri)
- Posibilitate de achiziție Stadion Electroputere pentru amenajare parcare multinivel + teren de sport/joacă deasupra

ZONA UNIVERSITATE

Delimitare: Str. Împăratul Traian, Str. Nicolae Bălcescu, Calea București, Bd. Carol I, Str. Arieș

Provocări:

- Clădiri puncte termice (în spatele cinema Patria + Judecătorie) – de reabilitat sau demolat

Propuneri:

- Pasaj suprateran peste Calea București cu resistemantizarea circulației în intersecția de la nivelul solului, cu găuri supraterană la intersecția Calea București cu Bd. Carol I
- 2 tuneluri subtraversare (câte unul pe sens, de către o bandă pe fiecare sens) pe relația Calea București cu subtraversare Carol I
- 2 pasaje pietonale subterane cu subtraversare Carol I, de o parte și de alta a Str. Calea București
- Tronson circulație mixtă (pieton + biciclete + transport public) între Calea Unirii și Str. Arieș
- Achiziție teren intersecția Arieș cu Împăratul Traian pentru acces auto parcare supraterană + reconfigurare intersecție
- Parcare supraterană în spatele Judecătoriei cu dezafectare bazin CAO
- Reamenajare Str. România Muncitoare, iluminat public + reabilitare fațade case istorice
- Reabilitare Str. Giuseppe Peressutti
- Supralărgire Calea București prin desființarea parcărilor adiacente drumului + alte parcări supraterane – de identificat terenuri în spatele primului front de blocuri de pe Calea București pentru amenajare parcări supraetajate rezidențiale
- Amenajare zonă verde, mobilier urban, Wi-Fi lângă cinematograful Patria

CARTIERUL VALEA ROȘIE

Delimitare: Str. Caracal, Str. Anul 1848, Str. General Magheru, Str. Împăratul Traian, Str. Henri Coandă

Provocări, oportunități și propuneri de regenerare în cartier:

- Terenul din fața Bl. 12 Vechi, Str. 22 Decembrie – teren insalubru - propunere reamenajare

-
- Curte Grădiniță Elena Farago – reamenajare + transformare în bază sportivă semideschisă pentru cartier
 - Bazin CAO vizavi de Bl. 25, Str. Revoluției – propunere demolare/reabilitare
 - Reabilitare piață Valea Roșie
 - Zonă corespunzătoare cvasitulului de blocuri P11, P12, P15, Str. Pandurilor – teren generos - propunere parcare supraetajată
 - Propunere parcare supraetajată pe terenul din fața Blocului 14 – clinica Priority Medical
 - În fața Școlii Nicolae Romanescu – Str. Vântului – teren propunere bază sportivă pentru cartier
 - Teren din fața magazinului Profi nemenajat – propunere reamenajare peisagistică
 - Bazin CAO în spatele Profi, adjacente cu Str. Vântului, propunere demolare/reabilitare
 - Amenajare zonă verde vizavi de bazinul CAO de lângă blocul H6
 - Propunere demolare construcție metalică de lângă punctul termic, vizavi de blocul e, sc. 4 (Asociația de proprietari Eroilor)
 - Reconfigurare intersecție Str. Împăratul Traian cu Str. Henri Coandă, Str. Împăratul Traian cu Str. Spaniei și Str. General Magheru cu Str. Rovinari
 - Reconfigurare intersecție Str. Caracal cu Str. Henri Coandă
 - Reconfigurare intersecție Str. Anul 1848 cu Str. General Magheru
-

ANALIZA DIAGNOSTIC: CONCLUZII, PROVOCĂRI, TENDINȚE ȘI RECOMANDĂRI

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural	
<p>Spațiul verde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amplasarea principalelor parcuri municipale în extremitățile orașului și lipsa unor conexiuni nemotorizate cu zona centrală și cartierele de locuințe. • Accesul deficitar la spații verzi din cartierele de locuințe colective din estul orașului (ex. Rovine, Siloz, Lăpuș Argeș), din cartierele peri-urbane (ex. Bariera Vâlcii, Bordel, Preajba Nouă, Banu Mărăcine). • Existența unor suprafețe acoperite cu vegetație neaccesibile/nevalorificate în jurul blocurilor din marile ansambluri de locuințe colective. • Resurse verzi-albastre nevalorificate în inelul peri-urban. 	<p>Extinderea și valorificarea resurselor verzi-albastre pentru a asigura accesul echitabil la spațiu verde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urmărirea obiectivului accesului echitabil la spațiu verde prin asigurarea de $15 \text{ m}^2 / \text{capita}$ într-o rază de 10 minute de mers pe jos (800 m) • Valorificarea principalelor coridoare de mobilitate ca și coridoare ecologice (piste de biciclete, trotuare sigure, separarea spațiului pietonal/velo de trafic etc.) • Valorificarea spațiilor verzi/deschise din cartierele de locuințe. • Identificarea unor terenuri în zonele peri-urbane pe care să fie amenajate spații verzi și dotări de cartier. • Valorificarea resurselor verzi-albastre din interiorul orașului și din zona peri-urbană (lunca Jilului, băilele, pădurea Bucovățului) prin amenajarea unor spații de agrement, piste de biciclete etc. • Realizarea, publicarea și actualizarea frecventă a registrului spațiului verde, ca să se construiască cadrul legal care să opreasă retrocedările de spații verzi/domeniu public, ce sunt ulterior valorificate în scopuri imobiliare. • În planificarea marilor proiecte rezidențiale, este necesară asigurarea necesarului de spațiu verde de către dezvoltator.
<p>Coridoarele de mobilitate cu grad mare de accesibilitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dominația automobilului în prioritizarea intervențiilor și a mijloacelor de transport în comun. • Lipsa unor spații dedicate pentru parcare (la nivelul cartierelor) duce la supra-aglomerarea străzilor și a trotuarelор cu mașini parcate. • Calitatea spațiului pietonal este deficitară în multe zone din oraș, în special, pe străzile secundare și cele de importanță locală. • Potențialul economic și social al coridoarelor cu grad mare de accesibilitate nu este valorificat suficient, din cauza calității slabe a spațiului urban. 	<p>Creșterea calității spațiului pietonal și facilitarea unui mediu sigur și confortabil, ce presupune:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investiții în infrastructura pietonală, pentru a asigura trotuare suficient de largi, fără obstacole, iluminat public adecvat, treceri de pietoni suficient de dese și chiar un nivel de umbră care să sporească confortul pietonilor pe timpul verii; • Aplicarea legislației cu privire la mașinile parcate ilegal pe trotuare și montarea unor barieri fizice care să opreasă această practică, precum jardiniere, limitatori de parcare / bolarzi, sau alte elemente de vegetație sau mobilier urban. • Amenajarea de spații pentru odihnă și recreere, prin introducerea elementelor de mobilier urban în scuarurile și zonele verzi din fața blocurilor și în zonele unde lărgimea trotuarelor o permite. • Reconfigurarea profilului stradal pentru a extinde spațiul public, a calma traficul și unde este posibil, pentru a delimita o linie dedicată transportului public.

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural	
<p>Spațiul public:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nevoia continuă de extindere și îmbunătățire a calității spațiului public, atât în zona centrală, cât și în zonele de locuințe. • Consolidarea identității locale, prin valorificarea bogăției arhitecturale și activarea spațiilor din zona centrală. • Calitatea și accesul echitabil la spații publice în proximitatea locuinței 5-10 minute de mers pe jos. • Spațiile publice trebuie să fie gândite cu o atenție deosebită către detaliile arhitecturale și urbanistice, scara umană, siguranță și confort, dar și să concentreze un număr cât mai mare de funcții. <p>Patrimoniul construit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Degradarea rapidă a unor clădiri de patrimoniu și limitarea capacitatei administrației publice de a desfășura operațiuni de reabilitare din cauza ambiguităților asupra statutului juridic al proprietății sau din cauza dialogului deficitar dintre instituțiile ce dețin active publice. • Degradarea rapidă a unor monumentelor de patrimoniu aflate în proprietate privată, din lipsa investițiilor venite din partea proprietarilor. • Lipsa unor trasee bine definite și a elementelor de signalistică (fizică și digitală) care să unească și să valorifice patrimoniul construit al orașului, consolidând imaginea orașului. 	<p>Abordarea integrată asupra proiectelor de regenerare a spațiului public:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inventarierea și cartografierea activelor publice și a resurselor naturale și de patrimoniu, incluzând amplasare, condiția în care se află și informații despre statutul juridic al proprietății. <ul style="list-style-type: none"> ○ Colaborarea cu alte instituții ale statului pentru valorificarea obiectivelor aflate în proprietatea / administrarea lor (ex. Ruinele romane Pelendava aflate în incinta Manastirii Cosuna - proprietate Arhiepiscopia Craiovei) ○ Aplicarea unor politici fiscale care să stimuleze restaurarea patrimoniului arhitectural aflat în proprietate privată • Stimularea creativității în amenajarea urbanistică și în soluțiile de arhitectură prin organizarea concursurilor de soluții. • Regenerarea spațiului public și accesibilizarea vecinătăților unui proiect de reabilitare și conectarea la traseele pietonale și rețeaua de transport public. • Respectarea legislației și a standardelor de bună practică în asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități motorii și a nevăzătorilor în proiectele de regenerare. • Activarea / creșterea ofertei culturale și a utilizării spațiilor reabilitate prin parteneriate cu ONG-urile, teatrele private etc. <p>Valorificarea patrimoniului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reabilitarea clădirilor de patrimoniu aflate în proprietatea administrației publice și reconversia funcțională a acestora în scopuri comunitare (ex. centru comunitar). • Creionarea unui circuit turistic vast, care să includă monumentele istorice / casele memoriale din oraș, dincolo de cele din zona centrală • Spațializarea / cartarea monumentelor istorice, elaborarea unei strategii de conectare și valorificare a acestora într-un circuit cultural și turistic și apoi aplicarea unor politici publice care să stimuleze investițiile private, în paralel cu intervențiile ale administrației de regenerare a spațiului public din jurul acestora, pentru a crește atractivitatea și potențialul economic al acestor zone.

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural	
<p>Îmbătrânirea fondului construit (clădiri de blocuri, instituții publice) ce necesită intervenții arhitecturale, structurale și de eficientizare energetică, dar și adaptarea la noile standarde de locuire sau la principiile accesibilității universale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renovarea și reabilitarea energetică a fondului construit îmbătrânit, inclusiv accesibilizarea clădirilor și asigurarea înaltei eficiențe energetice, ținând spre un consum energetic cât mai aproape de zero. • Reabilitarea fondului construit îmbătrânit, printr-o abordare comprehensivă, care să includă: <ul style="list-style-type: none"> ◦ intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic. ◦ reabilitare termică și eficientizarea energetică. ◦ adaptarea clădirilor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire prin facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și a vârstnicilor, astfel încât ei să fie încurajați să alibă o viață cât mai activă. ◦ amenajarea teraselor blocurilor pentru folosirea în activități recreative. • Adoptarea unui standard și al unui set minim de indicatori tehnici care să fie respectați în efectuarea reparațiilor capitale / reabilitarea termică.
Regenerarea integrată a cartierelor	
<p>Cartierele de locuințe colective:</p>	<p>Creșterea atractivității cartierelor de locuințe existente prin regenerarea urbană integrată a acestora:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Fondul construit îmbătrânit, ce are nevoie de reabilitarea energetică, arhitecturală și uneori chiar structurală. • Calitatea scăzută a spațiului public și insuficiența spațiilor verzi, pentru sport și recreere în proximitatea locuinței. • Sufocarea spațiului public, a trotuarelor și spațiilor deschise cu mașini și lipsa de prioritizare a pietonalui și a altor mijloace de transport nemotorizat. • Supra-aglomerarea infrastructurii sociale (școli, grădinițe etc) ca urmare a familiilor ce își aduc copiii din peri-urban și nu numai. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reconfigurarea spațiului public și a dotărilor pentru comunitate în jurul unor „cartiere complete de 15 minute” – în interiorul căror locuitori să aibă acces pietonal la spații publice și principalele funcții necesare vieții de zi cu zi. • Îndesirea spațiilor pentru comunitate și a dotărilor în interiorul unităților de vecinătate / a insulelor urbane – o rază de deservire de 5 minute (400 m), răspunzând direct la nevoile comunităților locale. • Valorificarea și regenerarea curților școlilor ca spații pentru comunitate (în afara orelor de program). • Elaborarea unei strategii de management a parcărilor la nivelul cartierului, prin construirea unor parcare subterane sau supraterane, care să includă și dotări pentru cartier și prin reorganizarea parcărilor în jurul insulelor urbane, astfel încât să se faciliteze accesibilitatea pietonală în interiorul lor. • Prioritizarea pietonalilor în spațiul public și îmbunătățirea infrastructurii pietonale deficitare.

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Cartierele urbane cu regim de înălțime mic:	
<ul style="list-style-type: none"> • Calitatea scăzută a infrastructurii pietonale și supra-aglomerarea spațiului public cu mașini parcate. • Lipsa spațiilor de socializare, a spațiilor verzi și a dotărilor de cartier. • Infrastructură socială deficitară sau supra-aglomerată. • Densitatea mare și lipsa unor resurse de teren pentru a fi valorificare în scopuri comunitare. 	<ul style="list-style-type: none"> • Asigurarea accesului echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate (trotuare, iluminat, școli, spații publice etc.) • Conectarea eficientă la rețeaua de transport public. • Reconfigurarea spațiului public și a dotărilor pentru comunitate în jurul unor „cartiere de 15 minute” – în interiorul căroră locuitořii să aibă acces pietonal la spații publice și servicii de proximitate. • Prioritizarea pietonilor în spațiul public și îmbunătățirea infrastructurii pietonale deficitare.
Cartierele peri-urbane:	
<ul style="list-style-type: none"> • Deficiențe în infrastructura tehnico-edilitară și dezvoltarea incrementală a tramei stradale, ce rezultă în subdimensionarea acesteia, străzi neasfaltate și trotuare lipsă mult timp după ce au apărut construcțiile. • Lipsa infrastructurii sociale (ex. școli, grădinițe), a celei pietonale și a dotărilor de cartier. • Grad mare de fragmentare în dezvoltarea parcelelor și densitatea mică – utilizarea ineficientă a infrastructurii. 	<ul style="list-style-type: none"> • Acoperirea golurilor din infrastructura tehnico-edilitară și de transport. • Accesul echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate (trotuare, iluminat, școli, spații publice) etc. • Densificare și diversificarea funcțională, conform principiilor sustenabilității și al așezărilor compacte. • Dezvoltarea transportului metropolitan și conectarea la nucleul urban și alți atracți principali. • Facilitarea mobilității pietonale/velo și construirea unor dotări de cartier – rază de deservire 15 min.
Satele aparținătoare:	
<ul style="list-style-type: none"> • Deficiențe în infrastructura tehnico-edilitară și socială (ex. școli, grădinițe), a celei pietonale și a dotărilor de proximitate. • Lipsa unor conexiuni eficiente cu nucleul urban și principalii atracți – dependență față de automobil sau insule de excluziune socială. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accesul echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate (trotuare, iluminat, școli, spații publice) etc. • Conectarea eficientă la nucleul urban prin mijloace alternative automobilului. • Îmbunătățirea infrastructurii pietonale și construirea unor dotări de proximitate, precum spații pentru sport, agrement, locuri de joacă etc.
Comunitățile marginalizate / așezările informale:	
<ul style="list-style-type: none"> • Zone cu așezări informale sau cu o calitate precară a locuirii și confort foarte scăzut • Infrastructură pietonală, tehnico-edilitară și socială deficitară. • Zone de excluziune socială și lipsa unor conexiuni eficiente la nucleul urban și alți principalii atracți. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accesul echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate, la prețuri accesibile. • Construirea de noi locuințe sociale sau regenerarea fondului construit, acolo unde este posibil. • Programe de dezvoltare comunitară, integrare socială și (re)calificare. • Conectarea prin transport public cu oportunitățile de angajare.

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ZONEI URBANE CRAIOVA 2021 - 2030

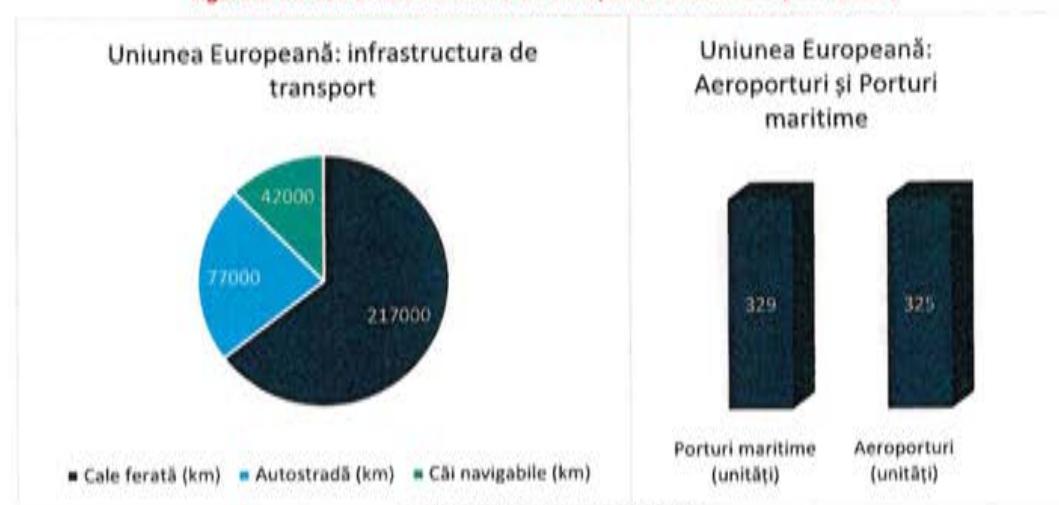
INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT ȘI MOBILITATE.....	1
Conecțare la coridoarele majore de transport existente și propuse	11
Accesibilitate rutieră	15
Starea drumurilor.....	25
Parcare	32
Accesibilitate ferată	42
Accesibilitate aeriană	51
Infrastructura pentru deplasări nemotorizate	57
Transportul în comun	88
Transport intermodal	102
Siguranța în trafic	105
Transportul de mărfuri	114
Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări.....	118
Anexe	122

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT ȘI MOBILITATE

Unul dintre factorii esențiali care duc la dezvoltare economică și o calitate a vieții ridicată pentru cetățeni este infrastructura de transport și mobilitate. România și orașele românești trebuie să fie cât mai bine conectate între ele și cu celelalte state membre ale Uniunii Europene atât pe cale rutieră, feroviară și aeriană, iar potențialul căilor navigabile și maritime trebuie exploatat real. Mobilitatea din interiorul localităților, precum și conectivitatea între întreaga rețea de localități a României trebuie să se alinieze standardelor de eficiență, siguranță și creștere a calității vieții, să respecte principiile transportului durabil și mobilității urbane durabile inclusiv prin protecția mediului și eficiență energetică.

Uniunea Europeană urmărește să construiască un sistem modern de transport integrat atât pentru cetățeni, cât și pentru bunuri, astfel încât provocările ce țin de sustenabilitate și creștere inteligentă și incluzivă să fie întămpinate, iar competitivitatea globală a Uniunii Europene să crească. Având în vedere impactul mobilității urbane atât asupra creșterii economice, cât și asupra mediului, UE promovează dezvoltarea unor strategii care să stimuleze trecerea la moduri de transport mai curate și mai durabile, precum transportul nemotorizat (mersul pe jos, mersul cu bicicleta), transportul public și noi modele de deținere și de utilizare a autovehiculelor. Astfel, încă de la aderarea României la UE, Comisia Europeană a adoptat o serie de documente de politici privind transportul durabil și mobilitatea: Cartea verde: Către o nouă cultură a mobilității urbane (2007), Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (2009), Cartea albă privind transporturile: Foale de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitive și eficient din punct de vedere ai resurselor (2011), Pachetul privind mobilitatea urbană: Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele (2013), Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți (2017). Fondurile structurale și de investiții principale prin care Uniunea Europeană susține mobilitatea urbană durabilă și transportul curat sunt Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) și Fondul de coeziune. De asemenea, alte fonduri care susțin mobilitatea și transportul sunt Orizont 2020 în domeniul cercetării și inovației și Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) pentru transporturi.

Figura 1. Infrastructura conectivă de transport a Uniunii Europene (2017)



Sursa: Prelucrare date Eurostat

Infrastructura fizică de transport a Uniunii Europene număra, în 2017, peste 217.000 km de cale ferată, 77.000 km de autostradă, 42.000 km de căi navigabile interne, 329 de porturi maritime și 325 de aeroporturi. Prin rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) UE vizează realizarea unei rețele

europeene de căi ferate, drumuri, căi navigabile, inclusiv maritime, porturi, aeroporturi și terminale feroviare. Politica TEN-T se bazează pe Regulamentul UE nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei europene de transport, regulament care subliniază printre obiectivele specifice ale documentelor strategice ale Uniunii Europene, de asemenea, permiterea mobilității neîntrerupte, sigure și durabile a persoanelor și a mărfurilor, asigurarea accesibilității și conectivității pentru toate regiunile din Uniune, precum și contribuirea la creșterea economică și a competitivității la nivel mondial¹. Prin această rețea de transport se are în vedere, pentru asigurarea la standarde mai ridicate a mobilității internaționale a călătorilor și a mărfurilor, optimizarea capacitatei și utilizării rețelei, prin eliminarea blocajelor de infrastructură, remedierea legăturilor lipsă în interiorul statelor membre, precum și între acestea și țările vecine, inclusiv legăturile cu țările candidate și potențial candidate. În figura de mai jos sunt reprezentate coridoarele TEN-T la nivel european în ce privește căile ferate (culoarea verde), rețeaua rutieră (culoarea roșie) și canalele navigabile (culoarea albastră).

Figura 2. Rețeaua TEN-T feroviar, rutier și navigabil la nivel european



Porturile, aeroporturile și terminalele feroviare incluse în TEN-T la nivel european sunt reprezentate în Figura 3 de mai jos.

¹ Regulamentul UE nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei europene de transport

Figura 3. TEN-T porturi, aeroporturi și terminale feroviare la nivel european



Sursa: Comisia Europeană, Rețeaua TEN-T, Harta interactivă
(<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

Rețeaua TEN-T cuprinde o structură pe două niveluri, constând într-o rețea globală, care include legăturile cele mai importante, planificată să fie construită până în anul 2030, precum și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale și care acoperă toate regiunile europene, planificată să fie finalizată până în 2050. Fondurile alocate rețelei TEN-T pentru perioada de programare 2014-2020 se ridică la 24 mld. euro. Rețeaua de transport globală și cea centrală planificate în România sunt evidențiate în figura de mai jos prin liniile de culoare galbenă, respectiv de culoare roz, pentru coridoarele rutiere și feroviare. Linia de culoare albastră reprezintă canalele navigabile menționate în TEN-T pentru țara noastră. Linia verde existentă pe hartă reprezintă traseul finalizat al autostrăzilor în operare.

Figura 4. Coridoarele TEN-T rutier, feroviar și navigabil din România



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

România beneficiază de o prezență slabă a autostrăzilor și a drumurilor expres care tranzitează țara noastră. Autostrăzile în operare au o lungime de 873 km și multe întreruperi. Conform raportului publicat de Comisia Europeană pe 28 august 2020, referitor la progresul implementării rețelei TEN-T în 2016-2017, pe plan rutier s-a îndeplinit 100% din ceea ce era planificat. Cu toate acestea, Comisia menționează faptul că acest raport nu evaluează și calitatea construcției autostrăzilor și a drumurilor expres respective și că există cazuri în care anumite porțiuni nu prezintă calitatea dorită, mențenanța nu este cea necesară, iar astfel porțiunile respective nu respectă standardele de operare și de siguranță. Până în 2030, pe teritoriul țării noastre sunt prevăzuți să fie dați în folosință 5.343 km de autostradă și drum expres². Harta de mai jos evidențiază principalele coridoare rutiere planificate să fie operabile până în 2030.

Figura 5. Principalele coridoare rutiere ale României (existent, în construcție și în proiect)



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Termenele din Master Planul General de Transport al României nu au fost îndeplinite în totalitate, iar stadiul actual al lucrărilor de autostradă și drum expres, inclusiv cu anul la care este prevăzută finalizarea, sunt prezentate în figura de mai jos. Astfel, până în anul 2023 este estimat să fie date în folosință tronsoanele aflate în execuție (culoarea portocalie) și cele planificate (reprezentate în negru).

² Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Highways_in_Romania

Figura 6. Harta actuală a proiectelor de autostradă și drum expres din România



Sursa: Platforma www.130km.ro

Rețeaua de căi ferate din țara noastră acoperă uniform suprafața României și deservește majoritatea centrelor urbane și economice ale țării, după cum poate fi observat în harta de mai jos (Figura 6). Rețeaua feroviară din România are o lungime totală de 20.077 km de linii de cale ferată (10.621 km lungime rețea), fiind a șaptea rețea ca mărime din Uniunea Europeană și a 23-a la nivel mondial, conform CIA World Factbook. Rețeaua cuprinde 17.945 de poduri și podețe, 176 de tuneluri și 11.473 km de terasamente.³

Figura 7. Principalele coridoare feroviare din România

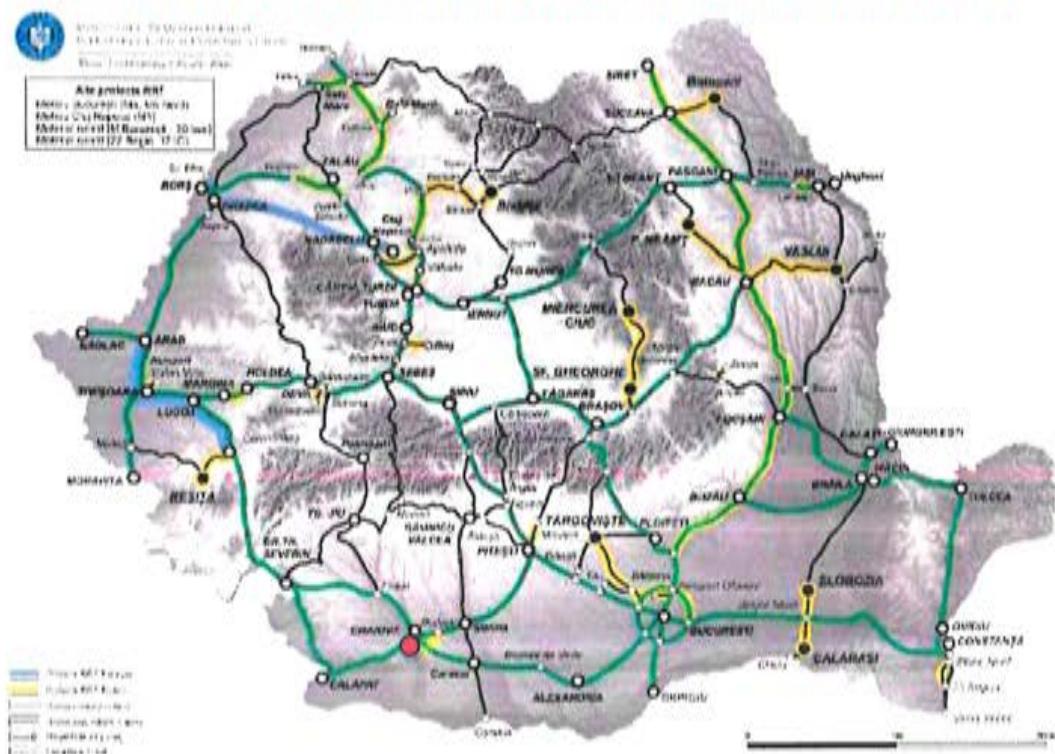


Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

³ Căile Ferate Române: www.cfr.ro

Pentru Perioada de Programare 2021-2027, Ministerul Fondurilor Europene a anunțat proiectele majore de infrastructură ce vor fi finanțate prin intermediul Programului Operațional Transport (POT) 2021-2027 și Programul Național de Redresare și Reziliență. De importanță ridicată pentru Craiova este în primul rând finalizarea Drumului Expres Pitești-Craiova.

Figura 8. Proiectele majore de transport propuse prin Programul Național de Redresare și Reziliență



Sursa: Planul Național de Redresare și Reziliență

Deși transportul pe cale ferată este mai eficient, mai curat și mai sigur decât cel rutier, infrastructura feroviară în România se află într-o stare continuă de degradare, iar bugetul alocat pentru reparații și întreținere a scăzut continuu, accentuând regresul major al țării noastre, prin comparație cu evoluția ascendentă din Europa în acest domeniu. Termenul pentru modernizarea și electrificarea liniilor ferate specificate în Master Planul General de Transport este 2030, de asemenea.

Din lungimea rețelei de cale ferată, România deține 4.029 km de linie electrificată, 6.592 km fiind linie neelectrificată. Linia ferată dublă se întinde pe o lungime de 2.917 km, ceilalți 7.704 km fiind linie simplă de cale ferată (Figura 7 de mai jos). Lungimea căilor ferate românești s-a aflat în continuă scădere în ultimii zeci de ani. În 2017/2018 Raportul de competitivitate WEF referitor la calitatea infrastructurii rutiere și feroviare a clasificat infrastructura rutieră și feroviară din România drept cea mai slabă din UE⁴.

⁴ Banca Mondială, Politica Urbană a României, 2020

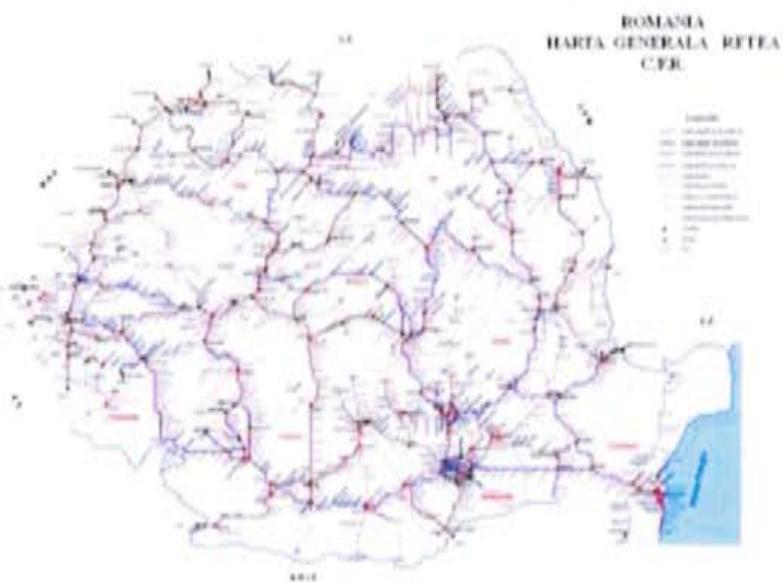
Figura 9. Lungimea căilor ferate din România



Sursa: Prelucrare indicatori INS, 2019

Rețeaua detaliată de căi ferate românești, cu toate tipurile de linii de cale ferată incluse, este prezentată mai jos.

Figura 10. Harta generală CFR (detaliat)



Sursa: Căile Ferate Române (www.cfr.ro)

Subfinanțarea infrastructurii feroviare în România a contribuit la declinul constant al numărului de pasageri începând cu anul 1989. Investiția medie în căile ferate este de 15 euro per kilometru, sumă care pune România pe ultimul loc în UE în ce privește finanțarea acestui domeniu. Viteza medie redusă atât pentru transportul de marfă (16 km/h), cât și pentru cel de călători (43 km/h), dezavantajează mult această modalitate de transport, călătorii și mărfurile orientându-se către transportul rutier, care poluează mult mai mult și nu oferă același nivel de siguranță. Conform datelor Eurostat, România se află pe locul 24 din 26 în privința eficienței serviciilor feroviare. De asemenea, creșterea parcului auto privat și dezvoltarea transportului rutier de pasageri a contribuit la scăderea semnificativă a cotei modale a transportului feroviar în România, fiind în acest moment de 4,3%, sub media UE-27 de 7,9% în 2018. Obiectivul principal al rețelelor TEN-T este integrarea rutelor de transport naționale și creșterea vitezei de deplasare la 160 km/h pentru trenurile de pasageri și 120 km/h pentru cele de marfă până în 2030.

În ceea ce privește rețeaua navigabilă, progresul din ultimii zeci de ani nu este semnificativ, infrastructura navigabilă fiind mult lăsată în urmă și foarte slab valorificată. Transportul de marfă pe canalele navigabile ar contribui major la reducerea costurilor de transport, reducerea emisiilor și decongestionarea traficului, având în vedere capacitatea de încărcare considerabil mai mare (echivalentul a sute de camioane). În anul 2019, căile navigabile din țara noastră măsurau o lungime de 2.635 km, dintre care 2.453 km râuri (inclusiv Dunărea) și lacuri navigabile, și 182 km de canale navigabile. În prezent, în România se operează pe Canalul Dunăre - Marea Neagră, cu derivația Poarta Albă - Midia Năvodari. Canalele navigabile nefinalizate sau în conservare sunt Canalul Dunăre - București, Râul Olt (între Dunăre și Slatina), Canalul Siret - Buzău și Canalul Bega. Costurile pentru finalizarea canalelor navigabile în România au fost estimate într-un raport al Curții Europene de Conturi din 2015⁵ la aproximativ 2 mld. EUR.

Figura 11. Canale navigabile, porturi și aeroporturi



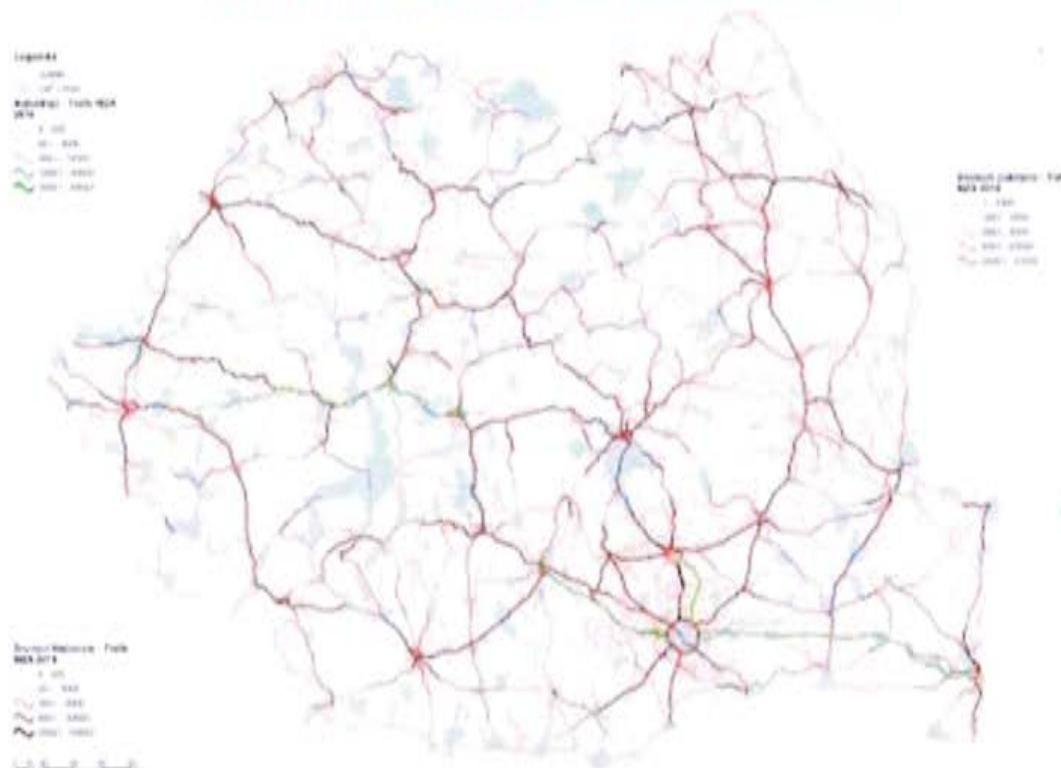
Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Transportul aerian în România este redus semnificativ în comparație cu alte țări din Europa și se desfășoară între marile centre urbane românești și extern. 15 aeroporturi românești sunt considerate de importanță conform rețelei TEN-T, 7 dintre acestea situându-se aproape de o autostradă, în prezent, de cele mai multe ori întreruptă.

Mobilitatea în țara noastră se desfășoară în cea mai mare parte pe cale rutieră. Densitatea traficului pe principalele drumuri din România (autostradă, drum național și drum județean) este reprezentată prin harta de mai jos.

⁵ Curtea Europeană de Conturi, Raport special: Transportul pe căile navigabile interioare din Europa

Figura 12. Densitatea traficului pe principalele drumuri din România



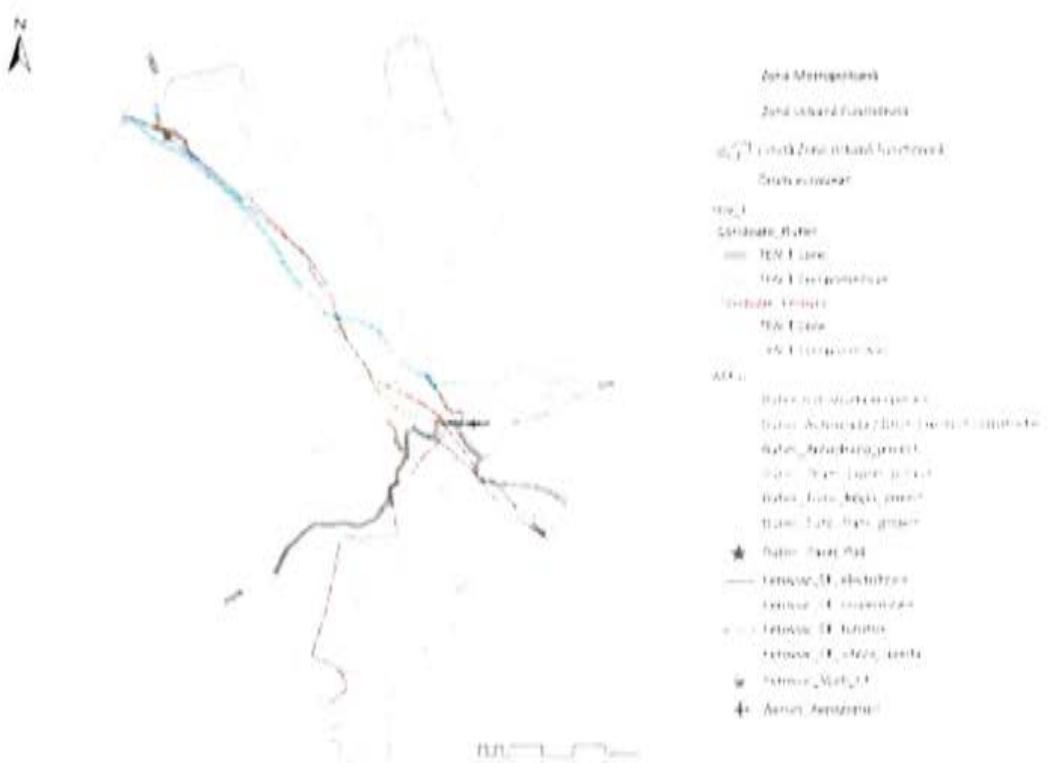
Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date recensământ trafic 2011

Având în vedere că majoritatea europenilor, precum și 76% dintre români, trăiesc în zone urbane, subiectul mobilității urbane a devenit din ce în ce mai important de-a lungul anilor. Un număr mare de cetățeni europeni sunt sensibili la timpul petrecut călătorind și la cheltuielile pe care le au cu transportul. De asemenea, peste jumătate dintre aceștia consideră că cea mai gravă problemă care afectează mobilitatea este congestia traficului. Mobilitatea urbană este responsabilă, totodată, de 40% din emisiile de dioxid de carbon produse de transportul rutier, precum și de până la 70% din poluarea produsă de alți poluanți din transport. Astfel, provocarea majoră în ceea ce privește transportul urban este cum să eficientizăm mobilitatea, reducând, în același timp, aglomerarea, accidentele și poluarea. Pentru perioada de programare 2014-2020 Comisia Europeană a alocat fonduri în valoare de peste 16 mld. euro pentru mobilitate urbană durabilă (cca. 13 mld. euro pentru transport urban curat). Cu toate acestea, raportul de audit publicat în 2020 a constatat că nu există o tendință clară prin care statele membre să se îndrepte către moduri de transport mai durabile. Pentru ca mobilitatea urbană să înregistreze îmbunătățiri considerabile, angajamentul statelor membre în acest proces este extrem de important. Drept urmare, una dintre propunerile Comisiei în urma raportului de audit al Curții Europene de Conturi este condiționarea finanțării în funcție de existența unor planuri solide de mobilitate urbană. Recomandările specifice făcute de către Comisia Europeană în 2019 României acoperă probleme de congestie, mobilitate urbană și transport durabil, iar propunerea CE pentru următoarea perioadă de programare (2021-2027) este ca utilizarea finanțării UE să fie strâns legată de aceste recomandări.

Strategia integrată de dezvoltare urbană a Craiovei și a zonei metropolitane pe perioada 2014-2020 menționa că „*Polul de Creștere Craiova se va afirma în profil regional și național ca un centru important de dezvoltare economică și culturală, devenind un spațiu atractiv pentru locuire prin oferă diversificată de locuri de muncă, servicii publice complexe și de calitate și posibilități variate de petrecere a timpului liber. Teritoriul Zonei Urbane Funcționale va fi dezvoltat echilibrat, va fi*

*caracterizat de o bună accesibilitate, va utiliza resursele rațional, respectând patrimoniul antropic și natural.*⁶ Craiova și celelalte localități din zona urbană funcțională au făcut progrese însemnante în acest sens. În prezent, municipiul Craiova și zona sa urbană funcțională dispun de accesibilitate rutieră, aflându-se la intersecție de drumuri naționale (E70) și județene, accesibilitate feroviară, Filiași fiind un important nod de cale ferată și accesibilitate aeriană prin Aeroportul Internațional Craiova, cu zboruri către 9 destinații europene. Pentru a valorifica și mai mult potențialul pe care îl are, Craiova trebuie să îmbunătățească și mai mult conectivitatea în zona urbană funcțională, cât și cu capitala, ceilalți poli regionali și internaționali, iar mijloacele de mobilitate urbană durabilă să fie încurajate real în rândul populației.

Figura 13. Zona Urbană Funcțională a Municipiului Craiova și principalele coridoare de transport



Sursa: Prelucrare informații conform Raportului metodologic de definire a tipologiei localităților și zonelor urbane funcționale din România și a componenței de localități din Zona Metropolitană Craiova, precum și conform rețelei TEN-T și Master Planului General de Transport al României

⁶ Strategia integrată de dezvoltare urbană 2014-2020 pentru Polul de creștere Craiova

CONECTARE LA CORIDOARELE MAJORE DE TRANSPORT EXISTENTE ȘI PROPUSE

Zona Urbană Funcțională Craiova se află pe coridoarele principale ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Legătura rutieră București - Alexandria - Craiova - Drobeta Turnu Severin, planificată să fie acoperită printr-un proiect de drum expres, conform Master Planului General de Transport, este parte din corridorul TEN-T rutier principal care tranzitează Craiova și zona sa urbană funcțională. Magistrala feroviară 900 București - Craiova - Timișoara - Arad, precum și calea ferată Craiova - Goleniș frontieră (Craiova - Segarcea - Calafat), fac ambele parte din rețeaua TEN-T feroviară principală.

Figura 14. Coridoare TEN-T rutier



Sursa: Master Planul General de Transport al României

Figura 15. Coridoare TEN-T feroviar

Sursa: Master Planul General de Transport al României

Proiectele planificate și în construcție care conectează Craiova și zona sa urbană funcțională cu centrele urbane și regiunile învecinate, sunt propuse în Master Planul General de Transport al României după cum sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 1. Proiecte propuse prin Master Planul General de Transport al României

Denumire	Tronson / Sector	Lungime km	Stadiu	Cost estimat (mil. euro)	Data estimată finalizare
Rutier					
Drum expres Pitești - Craiova Nord	Pitești - Craiova Nord	124 km	În construcție	645	2018 inițial, 2023 nouă dată estimată
Danubius expres	București – Craiova	195 km	Proiect	765	2031
Danubius expres	Craiova - Drobeta Turnu Severin	104 km	Proiect	615	2031
Drum de conectivitate C12		21 km			
Trans Regio DN6	Alexandria – Craiova	141 km	Proiect reabilitare	30	2016 inițial
Trans Regio DN56	Craiova – Calafat	90 km	Proiect reabilitare	19	2016 inițial

Euro Trans Tracia ET13	Craiova – Calafat	83 km	Proiect	42	2023
Feroviar					
CF electrificare Craiova – Golenții	Craiova – Golenții	96 km	Proiect în pregătire	182	2019 inițial
CF modernizare București – Craiova (dublă electrificată)	Golenții - Golenții frontieră București – Craiova	10 km 209 km	Proiect în așteptare	836	2025
CF modernizare Craiova – Caransebeș (dublă / simplă electrificată)	Craiova – Caransebeș	226 km	Proiect în așteptare	920	2030
CF modernizare Pitești - Craiova (simplă neelectrificată)	Pitești – Craiova	142 km	Proiect în așteptare	227	2029

Sursa: Master Planul General de Transport al României

Figura următoare evidențiază traseele prin care aceste proiecte traversează Zona Urbană Funcțională a Municipiului Craiova.

Figura 16. Coridoarele TEN-T, proiecte planificate și în derulare



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Aflat pe coridorul TEN-T secundar, DX12 este singurul drum care ajunge în Craiova aflat în execuție în acest moment. Datele pentru finalizare menționate în Master Planul General de Transport au fost reanalizate, iar conform ultimelor date disponibile⁷, construcția DX12, drumul expres care va conecta Craiova de Pitești, cu o lungime totală de 121,18 km, este planificată conform tabelului de mai jos.

⁷ Platforma www.130km.ro

Tabel 2. Planificare drum expres Craiova - Pitești

Tronson	Lungime	Stadiu	Construtor	Cost (fără TVA)	Deschidere
I. Craiova – Robănești	17,70km	În execuție	Tirrena Scavi SpA	358.179,48 0,69 lei	2021
II. Robănești – Slatina	39,85km, împărțit în 2 loturi	În execuție	Asocierea SA&PE Construct SRL- Spedition UMB SRL-Consitans SRL Asocierea SA&PE Construct SRL- Spedition UMB SRL-Tehnostrade SRL Asocierea SA&PE Construct SRL- Spedition UMB SRL-Tehnostrade SRL	1.453.641. 990,10 lei	iunie 2021
III. Slatina – Colonești	31,75km	În execuție		999.410,00 0 lei	2023
IV. Colonești - Pitești (A1)	31,81km	În execuție		909.670,00 0 lei	2023

Sursa: Prelucrare date disponibile www.130km.ro

Propusă încă din 2004, pe traseul București-Alexandria-Craiova-Calafat, cu extindere spre Drobeta Turnu Severin-Lugoj, pentru joncțiunea cu Autostrada A1, Autostrada Sud (A6) are în exploatare 10,5 km, iar lucrările sunt deocamdată opriate. Coridorul propus face parte și din rețeaua rutieră principală TEN-T, planificată să fie finalizată până în 2030.

Craiova continuă, de asemenea, rețeaua care leagă Europa de Vest de Sud-Estul Europei prin 2 coridoare principale. Primul este coridorul Orient - Mediterana de Est (reprezentat în figura de mai jos prin culoarea maro), care din Hamburg trece prin Viena și Budapesta, traversând apoi România prin Arad - Timișoara - Craiova - Calafat și continuând spre Vidin și Sofia, până în Grecia. Principalul sector cu trafic îngreunat pe acest coridor este calea ferată Timișoara - Sofia. Cel de-al doilea coridor este Rin - Dunăre (reprezentat în figura de mai jos prin culoarea albastră), care din Strasbourg ajunge în Arad - Craiova - București - Constanța și Sulina.

Figura 17. TEN-T Orient - Mediterana de Est și Rîn-Dunăre



Sursa: TEN-T Harta Interactivă

Craiova poate beneficia, de asemenea, de canalele navigabile românești, fiind la 90 km de Portul Calafat și la 100 km de Portul Corabia. În cazul în care Râul Olt va deveni navigabil din Slatina până la Dunăre, drumul european E574 ar putea conecta Craiova de un corridor navigabil prin Slatina. O altă soluție ar fi dezvoltarea unui canal navigabil de-a lungul Jilului care să conecteze direct Craiova, sau o localitate din proximitatea sudică a municipiului, precum Malu Mare sau Teasc, de Dunăre. Dezvoltarea unui asemenea canal ar implica și dezvoltarea de depozite și silozuri dar și a unei infrastructuri operaționale portuare corespunzătoare. O asemenea investiție ar aduce beneficii importante din punct de vedere al tuturor transporturilor de mărfuri inclusiv al transporturilor de autoturisme de la uzinele Dacia-Pitești.

Aeroportul Internațional Craiova operează zboruri către 9 destinații din Europa (Londra, Madrid, Bruxelles, Köln, Barcelona, Bologna, Paris, Roma, Milano). Distanța rutieră până la Aeroportul Internațional Henri Coandă este de 250 km. Capitala este accesibilă și feroviar prin existența a 18 trenuri directe zilnice pe ruta Craiova - București Nord.

ACCESIBILITATE RUTIERĂ

Craiova este conectată rutier cu capitala Bucureşti prin câteva variante de rute rutiere, fără a fi în operare o autostradă sau drum expres în acest moment. Timpul mediu efectuat între capitală și Craiova este de aproximativ 3h30min, pentru un traseu de 230 km. Drumul expres Piteşti - Craiova, în construcție și planificat să finalizeze până în 2023, va conecta Craiova cu Autostrada A1 Bucureşti - Piteşti.

Principalele trasee rutiere prin care se poate ajunge în zona urbană funcțională Craiova sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 3. Principalele trasee de accesibilitate rutieră pentru Zona Urbană Funcțională Craiova

Denumire	Traseu complet
E70	Timișoara – Drobeta Turnu Severin – Filiași – Craiova – Caracal – Bucureşti – Giurgiu
E574	Craiova – Piteşti – Braşov – Târgu Secuiesc – Oneşti – Bacău
E79	Oradea – Deva – Petroşani – Târgu Jiu – Craiova – Calafat
DN6B	Craiova – Melineşti
DN65	Craiova – Slatina – Piteşti
DN55	Craiova – Bechet
DN56	Craiova – Caracal

Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Craiova, 2017

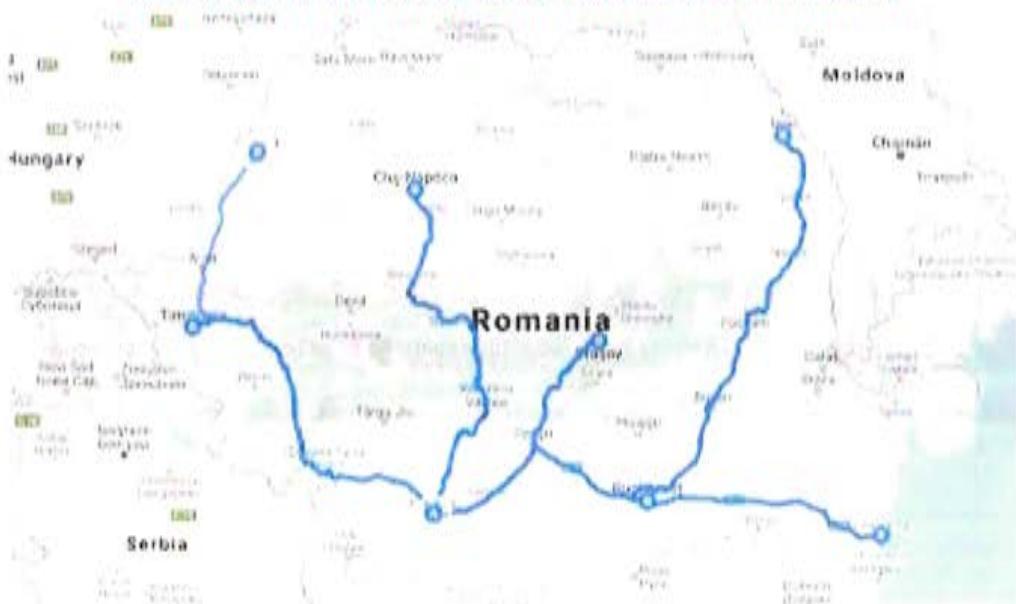
Distanța rutieră dintre municipiul Craiova, amplasat aproximativ în centrul zonei urbane funcționale și cele mai mari centre urbane din România este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabel 4. Distanța rutieră dintre Craiova și centrele urbane mari din România

Ruta	Distanță în km	Timpul estimat
Craiova – Bucureşti	230 km	3h30min
Craiova – Iași	620 km	8h30min
Craiova – Brașov	260 km	4h20min
Craiova – Constanța	450 km	5h20min
Craiova – Timișoara	335 km	4h40min
Craiova – Cluj Napoca	390 km	6h
Craiova – Oradea	485 km	6h30min

Sursa: Estimare Google Maps

Figura 18. Distanță rutieră între Craiova și centrele urbane mari din România



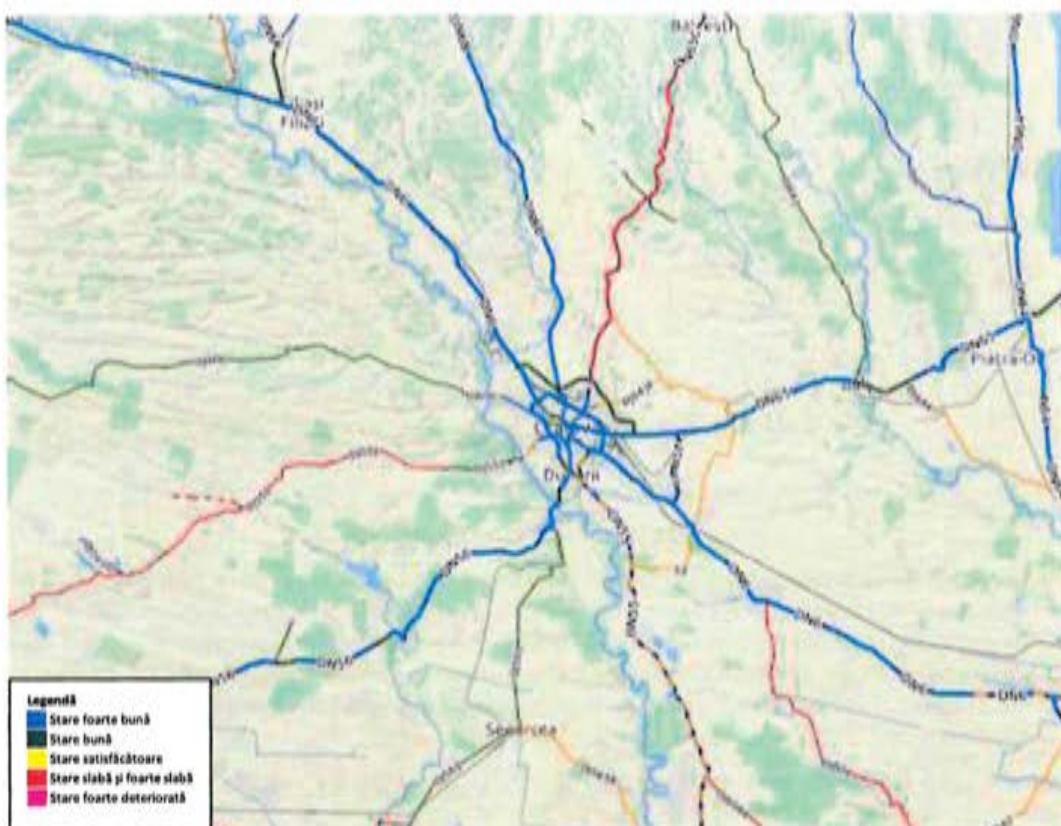
Sursa: Google Maps

Rețeaua rutieră principală care conectează municipiul Craiova cu localitățile componente ale zonei urbane funcționale și cu marile centre urbane ale României este compusă din 6 tronsoane de drum național (3 dintre ele au rangul de drum european) și 13 segmente de drumuri județene. Această rețea asigură o conexiune bună pe direcția E-NV, între municipiul Craiova și orașul Filiași prin DN6, modernizat și extins la un profil de 2 benzi pe sens + 2m de acostament pe fiecare. De asemenea, prin intermediul DN65 și DN6 (tronsonul S-E) este asigurată o bună legătură cu municipiul Caracal.

Rețeaua rutieră este în principal dispusă radial, legături inelare parțiale existând doar pe partea de Est și Nord a municipiului Craiova. Din cauza reliefului nu s-au dezvoltat legături secundare inelare, relațiile între componente zonei metropolitane realizându-se prin traversarea rețelei stradale a municipiului Craiova.

Cele mai importante drumuri județene din cadrul zonei metropolitane, DJ 552, DJ 606 și DJ 561 asigură legătura între Craiova, orașul Segarcea și comunele Bucovăț, Terpezița, Vela, Breasta și Predești. Comunele Vârvoru de Jos, Ghercești și Pielești sunt deservite de drumuri județene mai degradate, dar care sunt incluse în prioritățile de finanțare de la nivel regional. DJ 552A și DJ 641 se înscriu în lista de drumuri prioritare pentru finanțarea prin POR ce asigură o bună raccordare la rețeaua TEN-T Core, corridorul Rin-Dunăre. Cele mai mari dificultăți legate de starea drumurilor județene sunt sesizabile în vecinătatea nordică a municipiului Craiova. O bună funcționare a acestui drum îl poate transforma într-un inel care să conecteze toate așezările din nordul Craiovei.

Figura 19. Starea drumurilor în Zona Urbană Funcțională Craiova

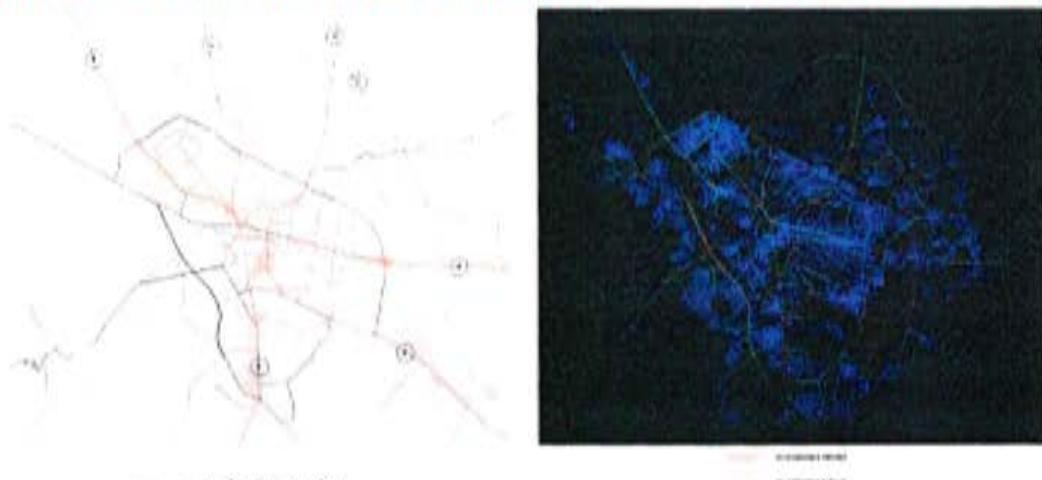


Sursa: Prelucrare Harta interactivă www.proinfrastructura.ro

Pentru a determina potențialul real de conectivitate al spațiilor publice din Municipiul Craiova, a fost efectuată o analiză profundă a tramei stradale actuale. Astfel, teoria sintaxei spațiale utilizată la baza analizei, descrie logica societății prin manifestarea ei în sistemele spațiale. Mai precis, modul în care sunt reunite spațiile - sau configurația unui anumit spațiu - și în ce măsură acesta afectează modul în care oamenii percep, se deplasează și folosesc sisteme spațiale de orice fel, de la mici spații utilitare până la mari spații urbane. Studiul integrează Planul de Mobilitate Urbană al Municipiului Craiova cât și propunerile acestuia pentru analiza impactului în sintaxa spațială.

Analizând ierarhia rutieră actuală a Municipiului Craiova (Figura de mai jos - stânga) se poate observa că există o linie puternică de mobilitate rutieră care facilitează conexiunea de la Slatina / București, spre nord-vest / Filiași (A-B), linie ce traversează centrul orașului, cu o opțiune de ocolire din zona aeroportului până în zona Izvorul Rece, (centura de Nord) (C), care ajută la reducerea volumului de trafic. Pe axa Nord / Sud sunt, de asemenea, 4 linii principale de mobilitate rutieră care se intersectează în zona centrală a orașului ajutând de asemenea la devierea sau ocolirea traficului în afara centrului (E-F-G-H).

Figura 20. Ierarhia rutieră actuală a Municipiului Craiova vs. Accesibilitatea la scară globală a tramei stradale



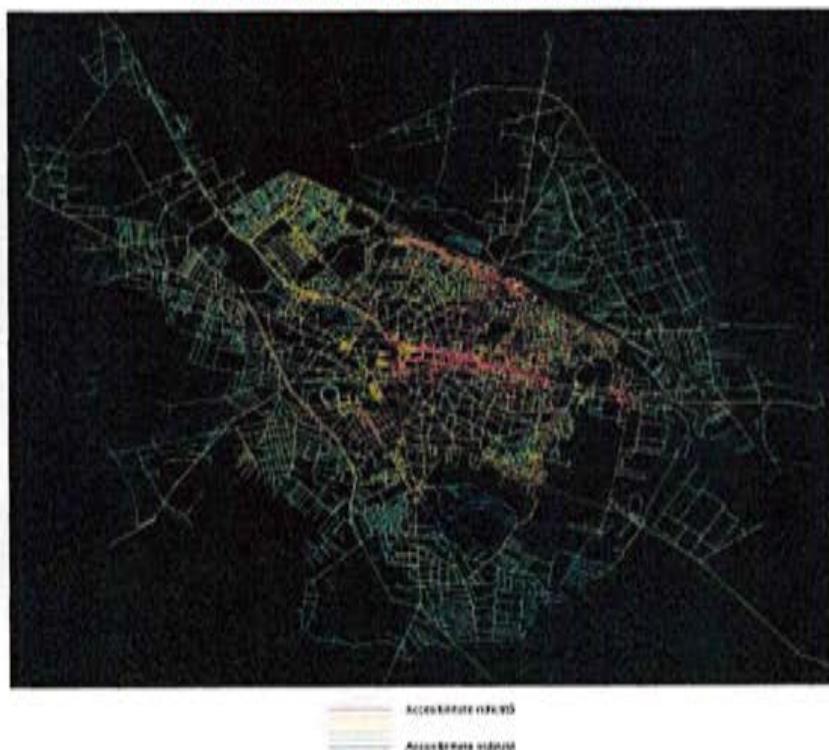
Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021

Pentru a analiza în detaliu potențialul de conectivitate al Municipiului Craiova, a fost creată o hartă axială a municipiului (Figura de mai sus - dreapta). Această hartă descrie cel mai mic număr de linii axiale care acoperă toate spațiile convexe ale unui locații și conexiunile acestora. Harta a fost apoi procesată printr-o serie de algoritmi care să măsoare integrarea spațială și alegerea globală. Integrarea spațială reprezintă măsura care demonstrează accesibilitatea în raport cu toate celelalte spații. Cu cât un spațiu este mai segregat, cu atât este mai puțin integrat spațial.

Alegere globală / locală reprezintă măsura dinamică a unui flux printr-un spațiu. Un spațiu va avea o valoare de alegere ridicată atunci când multe dintre cele mai scurte căi, care conectează toate spațiile posibile dintr-un sistem, vor trece prin el. Cu alte cuvinte, cu cât un spațiu este mai des folosit/traversat, cu atât va avea indicele de alegere globală/locală mai ridicat. Algoritmul folosit pentru a genera harta de mai sus (dreapta) arată cât de accesibile sunt unele segmente de străzi din municipiu la o scară globală. Aceasta ilustrează cele mai utilizate segmente de stradă folosite pentru a ajunge pe cea mai scurtă rută din oricare punct al municipiului în oricare alt punct al municipiului. Cele colorate cu roșu evidențiază că au fost utilizate de cele mai multe ori pentru a ajunge din oricare punct al municipiului în oricare alt punct al municipiului. Îar cele colorate cu violet sunt cele mai puțin utilizate. Din Figura de mai sus - dreapta se observă că nivelurile ridicate de accesibilitate la scară globală sunt legate de structura rutieră principală a orașului și tind să evidențieze principale linii de mișcare care vor fi alese de cetăteni în viața de zi cu zi.

În cazul Municipiului Craiova, axa vest-est Calea București / Severinului este una dintre linile principale de mișcare, împreună cu axa perimetrală a bulevardului Dacia / Decebal și axa sud-nord a străzii Caracal / Bulevardul Carol I. Pe de o parte, tocmai aceasta este și una dintre principalele probleme: faptul că structura de mobilitate depinde în prea mare măsură de bulevardul principal al zonei centrale, fără a exista alternative de linii bine conectate care să faciliteze tranzitul Nord-Sud, Est-Vest, însă fără să traverseze centrul orașului. Mai mult, lățimea tramei stradale și calitatea străzilor variază în funcție de zone, contribuind astfel la un trafic îngreunat. Din acest punct de vedere, dezvoltarea unui culoar de mobilitate urbană pe relația nord-est-sud ar prelua o bună parte din traficul de tranzit și ar contribui semnificativ la fluidizarea traficului.

Figura 21. Integrare Globală Municipiul Craiova



Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021

Din punct de vedere al integrării globale, măsurând cât de bine conectate sunt toate segmentele de stradă de toate celelalte segmente de stradă utilizând cea mai scurtă rută, poate fi observat în figura de mai sus un blocaj produs de calea ferată între extensia nordică a municipiului și zona centrală. Astfel, analiza evidențiază conectarea slabă a cartierul Bariera Vâlcii cu restul orașului cauzată de următoarele aspecte:

- Conexiune cu Piața Gării - 2 benzi de circulație realizată printr-un pasaj care subtraversează liniile de cale ferată

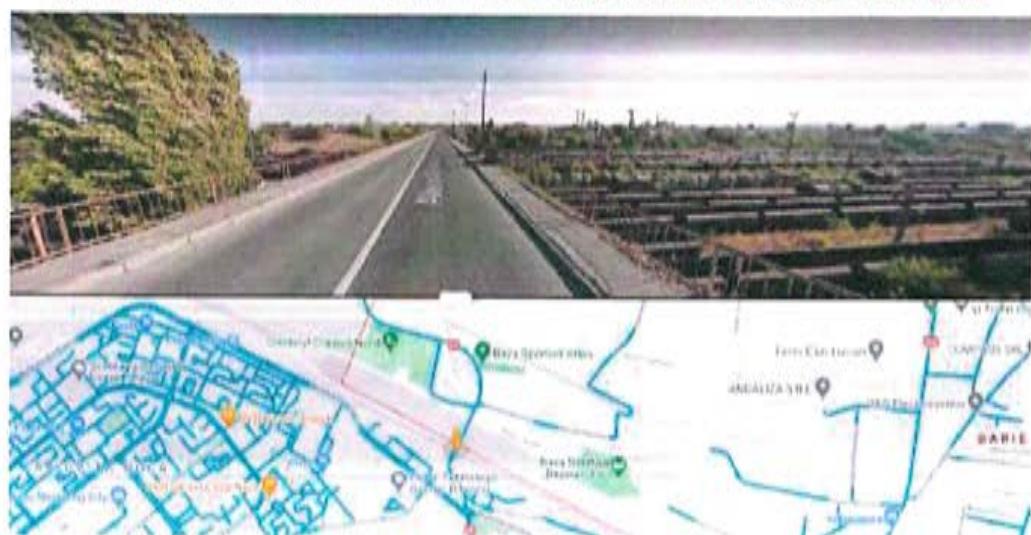
Figura 22. Conexiune centrală cartier Bariera Vâlcii: Pasaj trecere cale ferată strada Bariera Vâlcii



Sursa: Google Maps, Septembrie 2019

- Conexiune cu Brazda lui Novac și Craiovița Nouă - 2 benzi de circulație realizată printr-un pasaj peste liniile de cale ferată

Figura 23. Conexiune vestică cartier Bariera Vâlcii: Pasaj trecere cale ferată strada Aleea 4 Șimnic



Sursa: Google Maps, Septembrie 2019

Este recomandata dezvoltarea de noi treceri peste calea ferată și modernizarea străzilor din cartierul Bariera Vâlcii pentru o mai bună permeabilitate rutieră și o mai bună conectare cu restul orașului.

O problemă asemănătoare de conectivitate este de asemenea întâlnită în partea sud a municipiului în cartierele Făcăi, Dunării, Romanești, Veteranilor, Hipodrom, Valea Fetii. Deși în aceste cartiere există

segmente de străzi asfaltate cu 2 benzi pe sens, în general, calitatea străzilor este scăzută, iar permeabilitatea stradală este precară. De exemplu, în lipsa unor rute alternative, strada principală care face legătura între cartierul Făcăi și centrul orașului este întreruptă de o linie de cale ferată, și astfel se creează aglomerări de trafic pe acea stradă. Figura de mai jos evidențiază acest caz.

Figura 24. Trecere de cale ferată strada prelungirea Bechetului – Cartier Făcăi

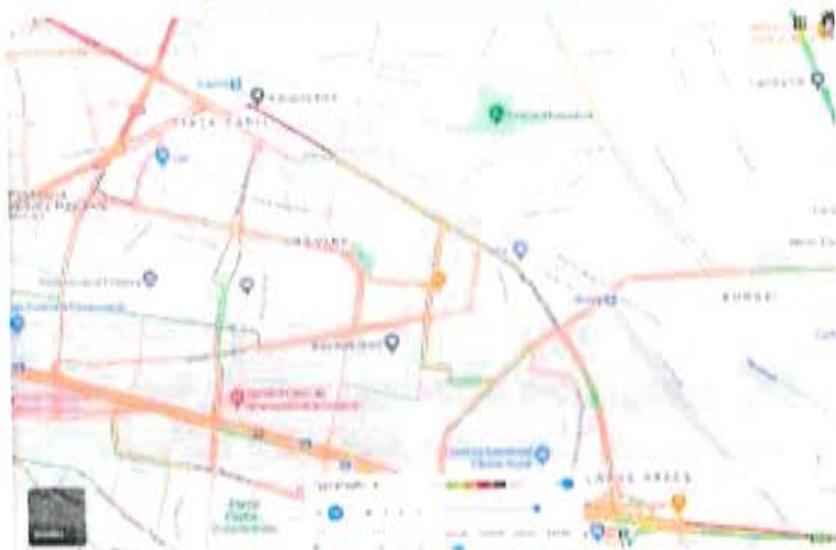


Sursa: Google Maps, 2021

La nivel cartierelor Piața Gării și Rovine poate fi observată o densitate mare de trafic (figura de mai jos). Aceasta este cauzată de următoarele:

- lipsa unor amenajări intermodale în zona Gării care să deservească transportul public și să fluidizeze traficul;
- strangulări cauzate de traficul staționar pe bulevardul Decebal care ar trebui să asigure un trafic fluent între Gară și zona industrială;
- gărie nedimensionată corespunzător și semnalizare rutieră neadecvată pentru intersecția strada Nicolae Iorga cu strada Bucovina;
- configurare și sistematizare neadecvată al intersecției strada Nicolae Iorga cu strada Dezrobirii și strada Petre Ispirescu;
- configurare și sistematizare neadecvată al intersecțiilor strada Traian Lalescu cu strada Dezrobirii și strada Gogu Constantinescu;
- densitate mare de locuitori și autoturisme private;
- tramă stradală subdimensionată în relație cu cerințele actuale de trafic și insuficiența locurilor de parcare;

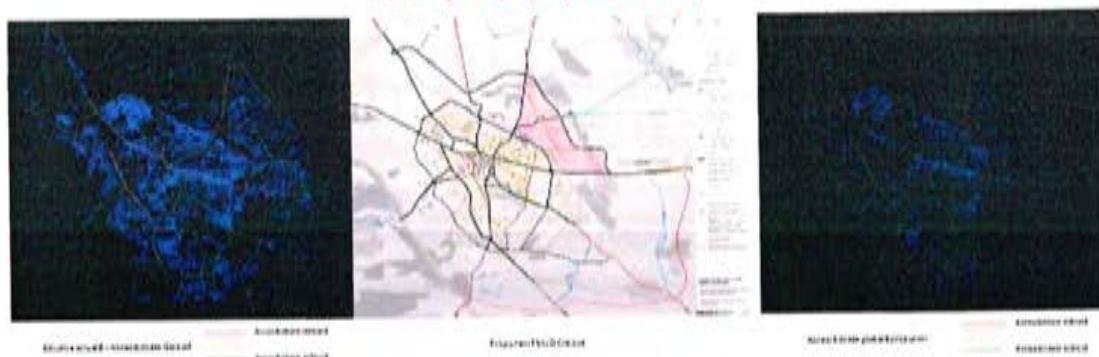
Figura 25. Trafic în cartierele Piața Gării și Rovine



Sursa: Google Maps, Trafic General – Luni, ora 17:25

Figura de mai jos arată o comparație între accesibilitatea globală pentru infrastructura existentă (stânga) și cea propusă de PMUD Craiova (dreapta). Noile segmente de drumuri ar putea avea un impact benefic, în special la scară globală în zona de nord-vest a orașului, adăugând o conexiune mai bună pentru cartierele existente cu întregul oraș încorporând astfel o mare parte a inelului central. Cu toate acestea, cartierele rezidențiale din sud-est rămân deconectate de oraș cât și partea de nord din cauza conexiunilor slabe peste calea ferată.

Figura 26. Accesibilitate Globală Municipiul Craiova (situație existentă) vs Accesibilitate Globală Municipiul Craiova (situație propusă în PMUD)



Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021

Raportul Space Syntax, ianuarie 2021, propune o serie de noi drumuri care ar putea să fie integrate în structura urbană actuală pentru reduce nivelul de trafic din centrul orașului și a deschide orașul traficului pietonal (Figura de mai jos). Soluția implică crearea de noi treceri peste calea ferată, dezvoltarea unui inel interior al municipiului și dezvoltarea de noi rute în zona industrială. Totuși, aceste propunerii nu țin cont de natura proprietății pe aceste trasee sau statutul de zonă protejată și pot face obiectul unei analize pe un areal determinat pentru asigurarea permeabilității locale.

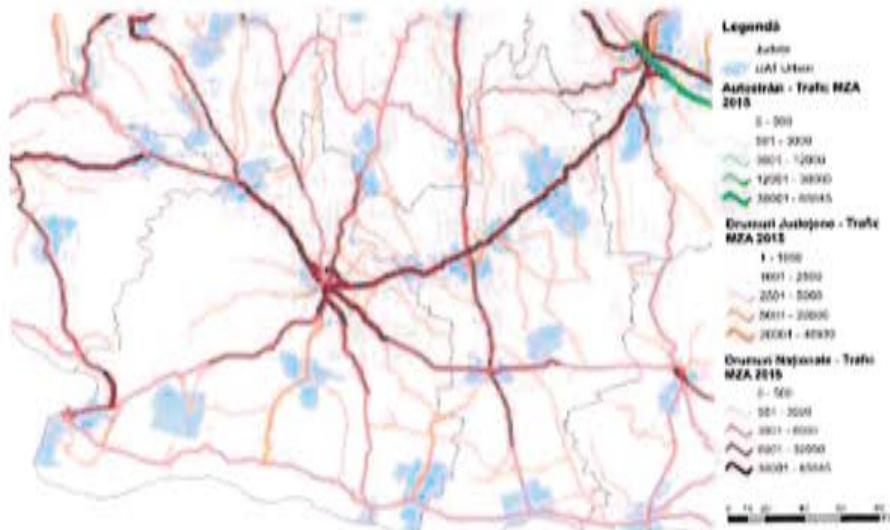
Figura 27. Accesibilitate Globală Municipiul Craiova (situație existentă) vs Accesibilitate Globală Municipiul Craiova (situație propusă de Space Syntax)



Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021

În ceea ce privește fluxurile de pe drumurile naționale și județene, unul dintre cele mai încărcate tronsoane este DN 65 în partea estică a Craiovei, de la magazinul Metro spre Pitești. Fiind continuarea unei legături între 3 centre urbane de interes național (București-Pitești-Craiova), acest segment de drum înregistrează valori de peste 22.000 de autovehicule pe zi (conform Recensământului General de Circulație Rutieră 2010, efectuat de Cestrin). Valori similare de trafic sunt vizibile și pe tronsonul vestic al DN 6 (către Filiași) care înregistrează peste 19.000 de autovehicule pe zi. Totuși, în acest caz, este vorba de un profil mai generos (2 benzi pe sens) care permite o fluiditate ridicată a traficului și o extensie a izocronei de accesibilitate către orașul Filiași. Următorul culoar din punct de vedere a traficului este reprezentat de DN 56 (peste 15.000 de autovehicule / zi) care asigură legătura cu orașul Calafat și punctul de trecere a frontierei Calafat-Vidin. Rutele mai puțin circulate sunt DN 6 segmentul care leagă Craiova de Caracal alături de DN 65C și DN 6B care reprezintă conexiuni de interes regional.

Figura 28. Densitate rutieră Zona Urbană Funcțională Craiova



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date Recensământ de trafic 2011

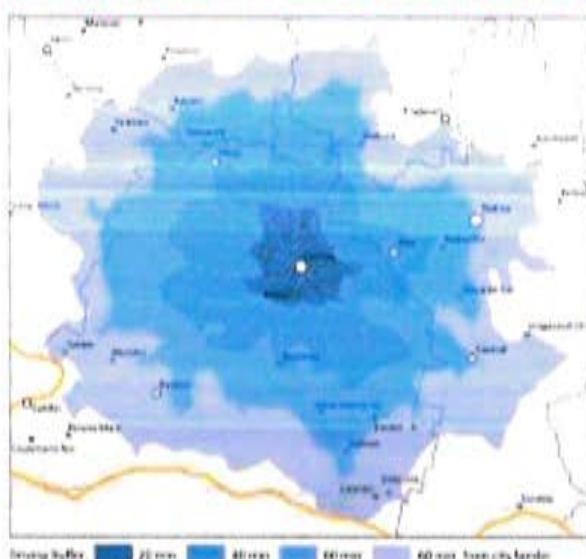
Datorită unei încărcări destul de scăzute a drumurilor naționale, nu apar blocaje în exteriorul localităților aflate dincolo de periurbanul Craiovei. Singura excepție o reprezintă două segmente scurte la intrarea în Craiova de pe DN 65 și DN 6. De asemenea, nu apar zone de congestie în partea sudică a Craiovei pe DN 56 în zona Podari care cuprinde o pondere semnificativă de activități industriale. Lipsa unei centuri pe partea sudică a municipiului face ca o mare parte a arterelor interioare să fie congestionate datorită traficului greu.

La nivelul drumurilor județene, sigurele tronsoane mai încărcate care ajung la 3.500 de vehicule / zi sunt DJ 561 care asigură legătura între Craiova, zona industrială din sud și orașul Segarcea. La valori similare ajunge și traficul pe DJ 643 F care face legătura cu comuna Ghercești și DJ 652A care preia în momentul de față rolul de ocolitoare sudică a Craiovei și aglomerează activități industriale în lungul lui.

Localitățile rurale din zona urbană funcțională au nevoi urgente de investiții în modernizarea drumurilor naționale, județene și comunale care le străbat. Conform unui studiu efectuat la nivelul UAT-urilor membre ale Zonei Metropolitane Craiova în anul 2012⁸, starea generală a drumurilor județene este una medie, iar starea celor comunale și locale este una proastă. Toate categoriile de drumuri necesită modernizare, iluminare și reabilitarea podurilor. În urma consultărilor publice reprezentanți ai Primăriei Brădești au evidențiat necesitatea unor legături între Brădești – Răcari – Piscani, reprezentanții Primăriei Predești au evidențiat necesitatea unei legături între Breasta și Predești, iar reprezentanții Primăriei Țuglui au evidențiat necesitatea unei legături între Țuglui și Sat Jil. Localitățile Brădești, Bucovăț, Coțofenii din Față și Mișchii au evidențiat necesitatea modernizării iluminatului public.

Sectoarele de drum care conectează Craiova cu Slatina, Calafat, Caracal, Bechet, Filiași, Bălcești, Melinești și Breasta prezintă un trafic semnificativ, și astfel apar blocaje și reducerea semnificativă a vitezei de tranzit, în special în timpul orelor de vârf. Nesoluționarea tuturor traversărilor de cale ferată, intersecții semaforizate și nesincronizate corespunzător, dar și lipsa unor variante rutiere de ocolire a centrului municipiului contribuie de asemenea la îngreunarea traficului și apariția de blocaje rutiere.

Figura 29. Distanțe parcuse în minute cu mașina către centrul Craiovei



Sursa: Orașe Competitive. Remodelarea Geografiei Economice a României, 2014

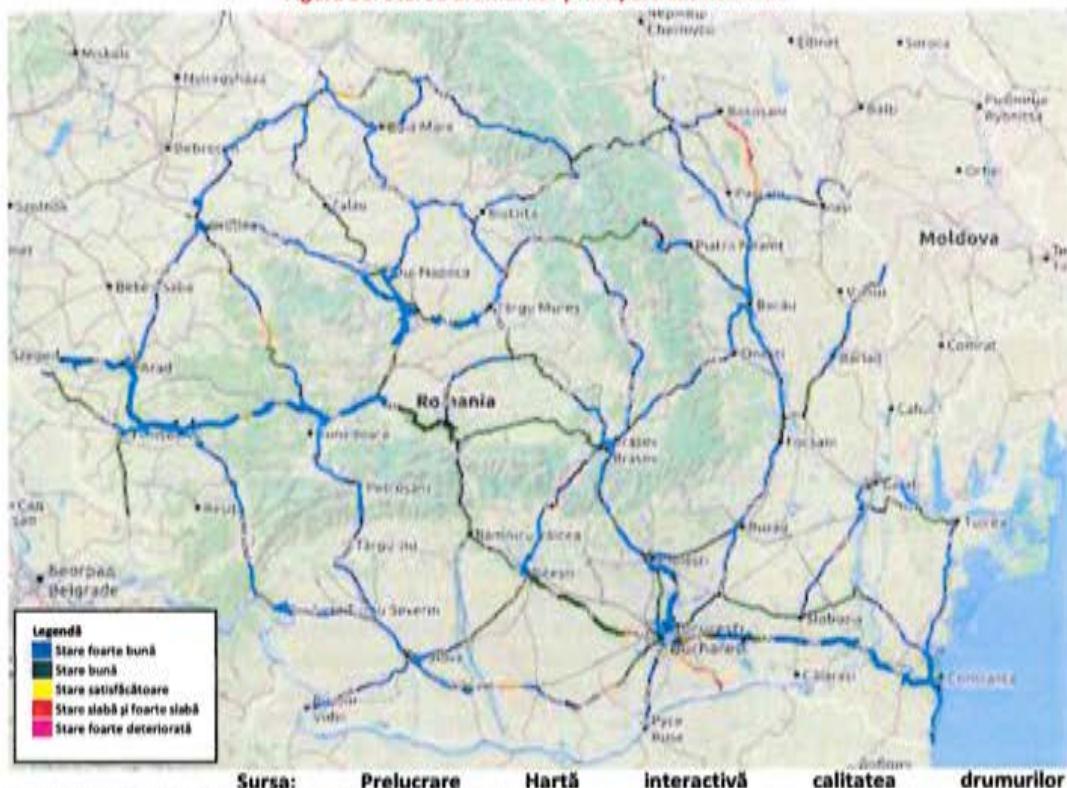
Figura de mai sus evidențiază distanța parcursă cu mașina către centrul Craiovei din diferite puncte ale zonei urbane funcționale, ale Zonei Metropolitane Craiova și chiar din afară limitelor județului. Se poate observa că aria de acoperire de 60 de minute de centrul municipiului Craiova depășește granițele județului Dolj în special în nordul și estul județului, iar aria parcursă în 60 de minute până la limita municipiului Craiova este și mai întinsă.

⁸ Evaluarea nevoilor de dezvoltare la nivelul ZMC pe termen mediu și lung și identificarea perspectivelor de dezvoltare

Starea drumurilor

Starea drumurilor în România este una precară, infrastructura rutieră fiind declarată cea mai slabă din Uniunea Europeană. Acest lucru contribuie semnificativ la rata deceselor în urma accidentelor rutiere, aceasta fiind cea mai ridicată la nivel UE.

Figura 30. Starea drumurilor principale din România



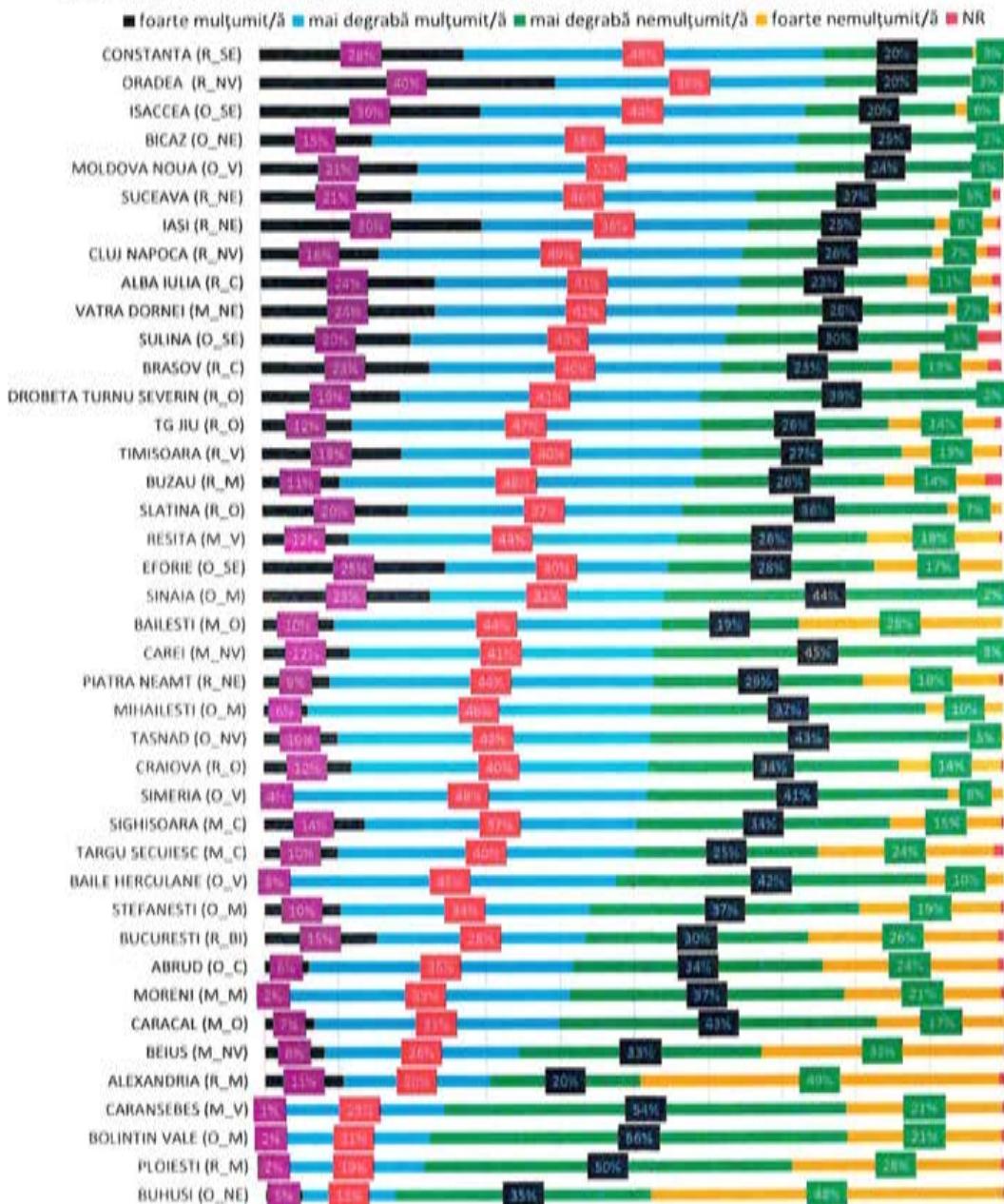
În localitățile românești starea străzilor lasă loc mult pentru îmbunătățiri. Un procent de doar 52% din populația urbană s-a declarat mulțumită de starea străzilor din localitatea în care locuiesc, gradul de mulțumire fiind mai mare în reședințele de județ (cu câteva excepții) și semnificativ mai redus în orașele de dimensiuni medii (10.000 - 50.000 de locuitori), ajungând la 40% satisfacție față de starea străzilor. Orașele cu populație între 20.000 - 30.000 locuitori manifestă un nivelul al satisfacției de doar 32%. Figura de mai jos prezintă gradul de satisfacție al cetățenilor în ce privește starea străzilor din localitățile în care trăiesc, în urma unui sondaj realizat de Banca Mondială în 2020⁹.

⁹ Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani

Figura 31. Gradul de mulțumire al cetățenilor cu privire la calitatea străzilor

R= reședință, M= municipiu altul decât reședință, O= orașe, altele decât municipii și reședințe

Regiuni: BI=București-Ilfov, C=Centru, M=Muntenia, NE=Nord-Est, NV=Nord-Vest, O=Oltenia, SE=Sud Est, V=Vest

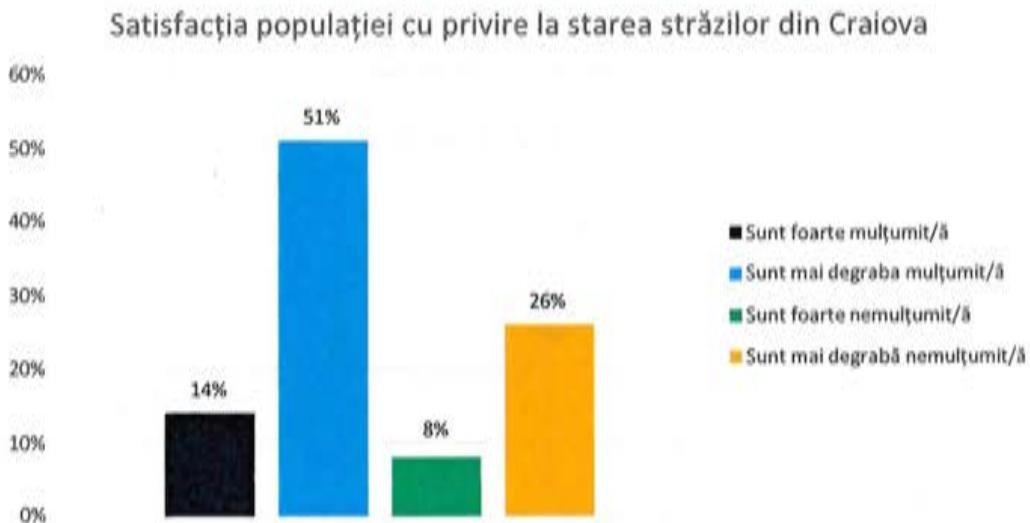


Sursa: Banca Mondială, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

Persoanele cu vârstă peste 55 de ani tind să fie mai mulțumite de starea străzilor (55%), iar persoanele cu vârstă între 25-44 ani mai puțin mulțumite (49% apreciere). Persoanele cu studii universitare sunt mai puțin apreciative decât restul populației (49% mulțumire); persoanele angajate în mediul privat sunt mai puțin apreciative decât cele angajate în mediul public (51% vs. 54%); starea străzilor mulțumește în mai mică măsură bărbații (49%) decât femeile (53%).

Craiova se aliniază mediei naționale în ce privește gradul de mulțumire cu privire la calitatea străzilor. Doar 12% din populație se declară foarte mulțumită de calitatea străzilor din Craiova, iar 40% sunt mai degrabă mulțumiți, în vreme ce 34% se declară mai degrabă nemulțumiți, iar 14% sunt foarte nemulțumiți de calitatea străzilor craiovene.

Figura 32. Nivelul de satisfacție a populație referitor la starea străzilor din Craiova



Sursa: Politica Urbană a României. Barometrul privind Calitatea Vieții, 2020: <https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

În ultimii ani municipiul Craiova a investit mult în infrastructura rutieră și multe străzi ale orașului sunt de o calitate bună. Cu toate acestea, există străzi la periferia orașului, însă și în zonele centrale, care oferă o calitate extrem de slabă. Imaginele de mai jos reflectă străzi din Craiova încadrate în categoria de calitate foarte slabă și stare foarte deteriorată.

Figura 33. Imagine starea străzilor din categoria foarte slabă și foarte deteriorată



Sursa: Google Maps, Strada Viilor (stânga) și Strada Trotușului (dreapta), Craiova, septembrie 2019

Figura de mai jos reprezintă evaluarea realizată de Asociația Pro Infrastructura¹⁰ pentru majoritatea străzilor din Craiova.

¹⁰ Asociația Pro Infrastructura – pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere: <https://www.proinfrastructura.ro/>

Figura 34. Calitatea străzilor în Craiova



Sursa: Prelucrare Harta interactivă www.proinfrastructura.ro

Harta privind calitatea drumurilor, oferită de Asociația Pro Infrastructură reprezintă majoritatea străzilor din Craiova, însă nu le acoperă pe toate.

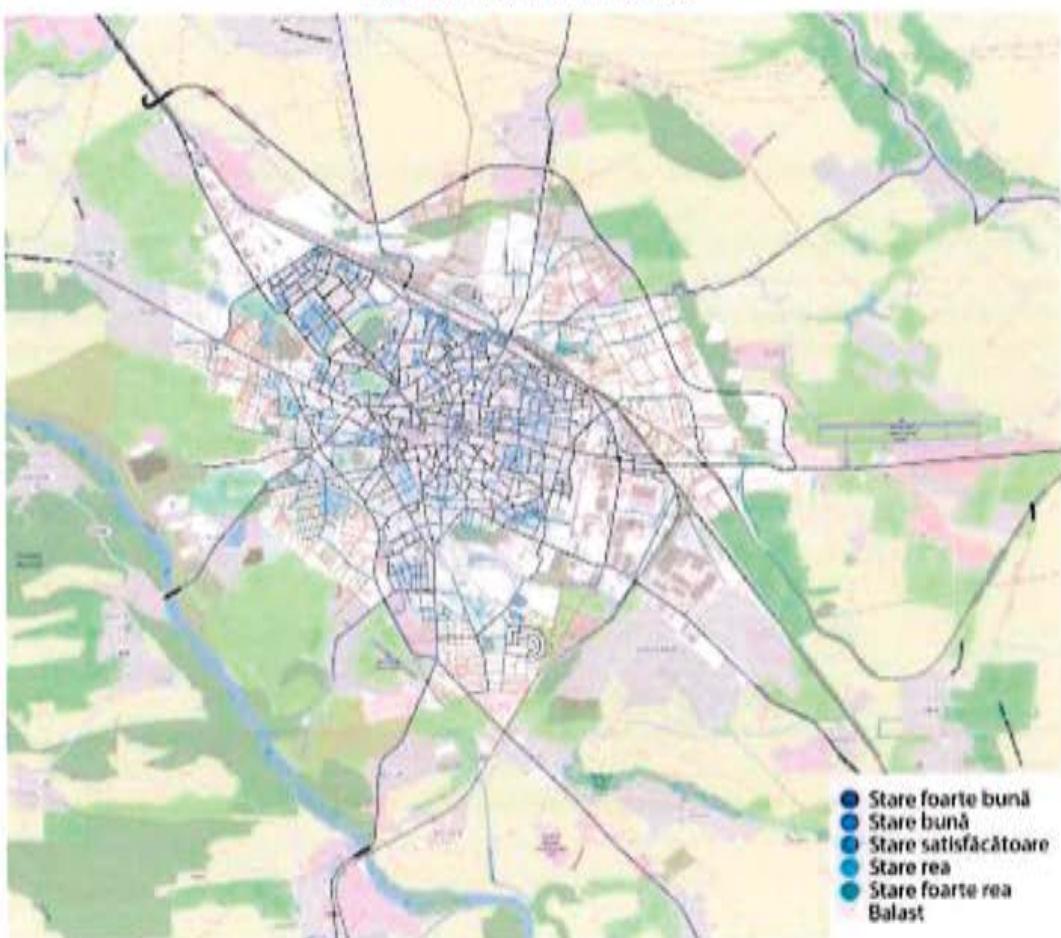
Figura 35. Trama stradală Craiova



Sursa: GoogleMaps, StreetView, 2020

Conform datelor Primăriei Municipiului Craiova, calitatea străzilor diferă dinspre bulevardele și zonele centrale către limitele exterioare. Astfel, se poate observa faptul că străzile aflate în cartierele din arealul periurban beneficiază de o calitate mai scăzută a străzilor, acestea fiind fie pietruite fie de pământ. Este vorba, aşadar, despre cartierele Catargiu, Romaneşti, Valea Fetii, Plaiul Vulcăneşti, Bordei, Bariera Vâlcii și Craiovița Veche. Marile bulevarduri sunt asfaltate, cu o calitate bună și foarte bună a suprafețelor carosabile. Acest lucru este valabil și pentru străzile principale ale marilor cartiere, în general cele pe care sunt trasate și liniile de transport în comun. Situații în care calitatea carosabilului este cel puțin bună întâlnim și în cartiere de locuințe individuale aflate în imediata vecinătate a zonei centrale, cum sunt cele aflate de-a lungul bulevardului Carol I, precum și Siloz, Ungureni sau Brestel.

Figura 36. Străzi urbane în Craiova

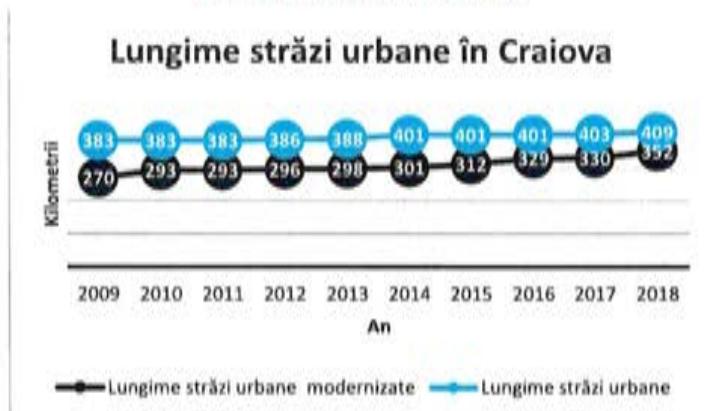


Sursa: Prelucrare date Primăria Municipiului Craiova

Situația este similară pentru localitățile aflate în periurbanul imediat, unde în general calitatea străzilor principale este bună și foarte bună, în timp ce străzile perpendiculare pe acestea sunt de pământ sau pietruite.

În Craiova, în 2018, existau 352 km străzi urbane modernizate (străzi cu îmbrăcăminte din piatră fasonată, asfalt sau beton), din totalul de 409 km străzi urbane, ponderea străzilor modernizate crescând destul de puțin de la un an la altul.

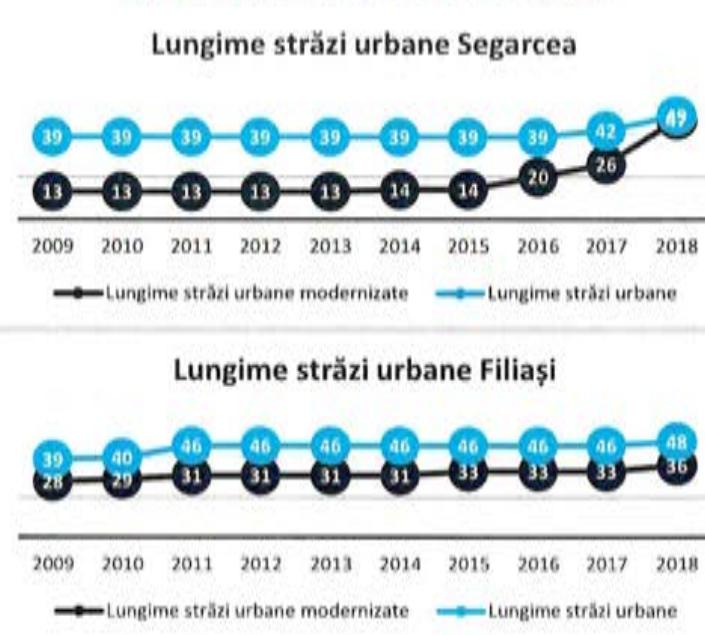
Figura 37. Străzi urbane în Craiova



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/haza-de-date-urbane/>

Calitatea străzilor din celelalte localități ale zonei urbane funcționale prezintă o stare mai slabă în comparație cu cele din orașul nucleu. Doar o parte din străzile orașului Segarcea oferă o calitate bună, în vreme ce drumurile principale care conectează Segarcea de celelalte localități sunt în stare slabă și foarte slabă. Orașul Filiaș este conectat cu celelalte localități printr-un corridor rutier aflat în stare bună, datele despre calitatea străzilor în interiorul orașului fiind limitate. Lungimea străzilor din aceste două orașe ale Zonei Metropolitane Craiova sunt evidențiate în figurile de mai jos.

Figura 38. Lungime străzi urbane Segarcea și Filiaș



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani

În anul 2018 Segarcea a reușit să modernizeze aproape toate străzile din oraș, astfel 47 km din cei 49 km existenți au fost modernizați. Din cei 48 km de străzi urbane în 2018, Filiași avea modernizați 38 de km.

În urma consultărilor publice avute de către Primăria Craiova cu reprezentanți ai primăriilor din ZUF, reprezentanții acestora și-au manifestat interesul cu privire la stare drumurilor astfel: Comuna Brădești, Bucovăț și Mischil - au nevoie de asfaltarea drumurilor de exploatare dar și de modernizarea străzilor. În Calopăr se dorește modernizarea a 7 km din drumul DC 95 spre Bâzdâna, în Coșoveni asfaltare a 28 km de străzi comunale, în Coțofenii din Față, Ghercești și Murgași - modernizare drumurilor comunale, în Predești – asfaltare străzi și asfaltare DC 77, iar în Comuna Velea – modernizarea DS 905, 906, 885, 524, DJ 552B și DJ63 legătura cu Suharu.

În urma procesului de modernizare a străzilor confortul de exploatare a acestora devine mai ridicat, calitatea circulației pe drumuri se îmbunătățește, accesibilitatea devine una mai bună, iar timpul parcurși scad. Modernizarea străzilor contribuie inclusiv la reducerea poluării și îmbunătățirea calității vieții.

Figura de mai jos evidențiază cum porțiunile de drum în stare slabă contribuie la aglomerarea segmentelor de drum în zonele respective, indiferent de perioada de timp pe parcursul zilei. Segmentele de drum în stare slabă și foarte slabă cresc timpul de parcurs chiar dacă densitatea traficului pe segmentul respectiv este mai scăzută comparat cu alte zone ale orașului.

Figura 39. Densitatea traficului în funcție de starea drumurilor



Sursa: Prelucrare date Google Maps

PARCARE

*"Dacă un oraș vrea în același timp să reducă aglomerația în trafic, să scadă costurile de trai, să îmbunătățească calitatea aerului, să atenueze efectele schimbărilor climatice, să eficientizeze administrația publică și să stimuleze economia, ar trebui să se axeze pe politicile de parcare."*¹¹

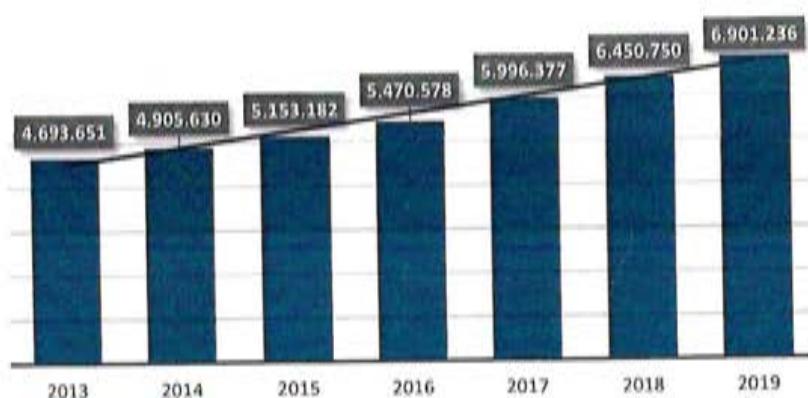
Jeffrey Tumlin, Directorul Agenției Municipale de Transport din San Francisco

În condițiile în care parcoul auto privat înregistrează o creștere constantă, politicile de parcare din Europa au fost formulate pentru a veni în întâmpinarea unei cereri din ce în ce mai mari. Deoarece un autoturism ocupă în medie un spațiu de parcare de aproximativ 8m² și este staționar în 96,5% din timp, impactul asupra unui oraș și al spațiului public este semnificativ¹². În contextul creșterii rapide a numărului de proprietari și a utilizării de vehicule private odată cu inițierea tranziției către o economie de piață în România, asigurarea de locuri de parcare adecvate în orașele românești a devenit o chestdiune presantă, acestea fiind adesea insuficiente pentru a acoperi cererea. Prin urmare, se recurge de multe ori la soluții de parcare informale, cum ar fi pe trotuar, pe pistele de biciclete și în spațiile publice, dar și pe fiecare metru de parcare disponibil la marginea drumului. Pe lângă faptul că provoacă dificultăți pietonilor, cicliștilor și altor utilizatori ai infrastructurii rutiere, această situație intensifică problemele de congestiune a traficului. Conform legislației în vigoare, o mașină parcată pe prima bandă de circulație poate fi ridicată de autoritate, însă una parcată pe trotuar nu poate fi ridicată. Această omisiune a fost rezolvată printr-o nouă inițiativă legislativă intrată în vigoare la finalul anului 2020. Conform inițiativelor, vor putea fi ridicate atât mașinile parcate nereglementar pe drumurile publice, cât și cele parcate nereglementar pe trotuar. Amenda minimă în România pentru parcările nereglementare este de 290 RON, iar cea maximă de 725 RON.

În majoritatea orașelor din România administrarea parcărilor este rudimentară sau inexistentă, cu o implementare precară sau total absentă a regulilor de parcare. În aceste orașe inițiativele de limitare a parcărilor prin taxe sau aplicarea de restricții ca un instrument de gestionare a cererii sunt aproape inexistente. Totuși, în unele orașe, noile sisteme de administrare a parcărilor preiau controlul și permit șoferilor să plătească taxele de parcare de pe telefonul mobil. Eficacitatea acestor sisteme, însă, nu a fost încă evaluată.

Figura 40. Parcul auto privat în mediul urban din România

Număr autoturisme înmatriculate în România



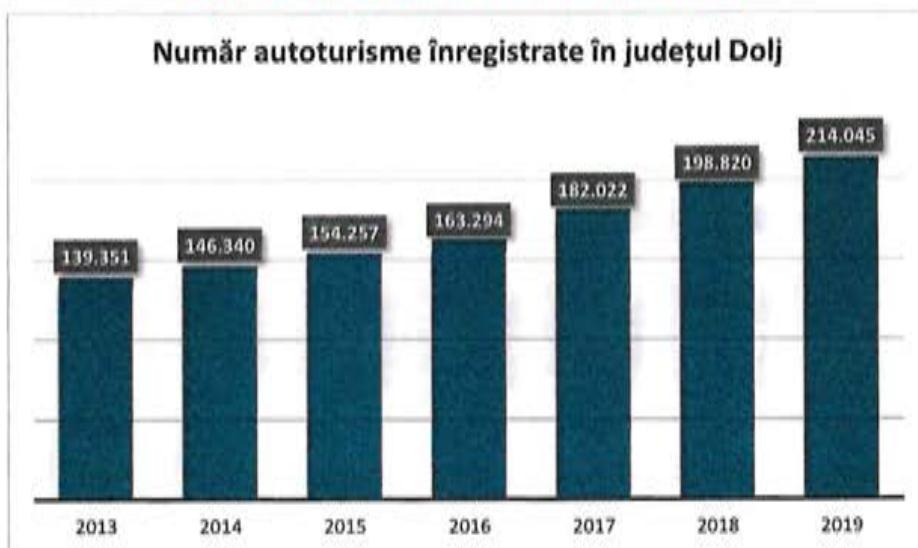
Sursa: Preluare date Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor

¹¹ Tumlin, J. (2012), Sustainable Transportation Planning: Tools for Creating Vibrant, Healthy, and Resilient Communities, p. 173, Wiley & Sons.

¹² Politica Urbană a României

La începutul anului 2020, România avea un parc auto privat de 6.901.236 de autoturisme înmatriculate, în creștere continuă în ultimii ani, cu o creștere de 7% în 2019 față de 2018. Conform unui studiu realizat de Vegacomp Consulting, în prezent există în jur de 1.200.000 locuri de parcare publice, dintre care aproximativ 600.000 sunt parcări rezidențiale¹³. Numărul parcărilor inventariate de pe stradă (on-street) este de 403.148, dintre care 128.735 sunt parcări cu plată, 252.742 sunt parcări fără plată, iar 13.728 sunt parcări pentru persoane cu dizabilități. Numărul de parcări din afara străzii (off-street) este de 155.052. Sub 1% din numărul total de parcări din România sunt parcări inteligente, acestea având alocate 9.742 de locuri, conform studiului menționat anterior. Municipiul Craiova ocupă locul 2 la nivel național în ce privește parcările inteligente, cu un număr de 1.026 de locuri. Topul este condus de Cluj-Napoca cu 6.834 locuri de parcare intelligentă, din totalul la nivel național. Mașinile electrice beneficiază de doar 124 locuri de parcare publice la nivel național. Doar 16 orașe din România au hărți publice ale parcărilor, iar parcarea se poate plăti prin aplicație online în 49 de orașe, în vreme ce prin SMS poate fi plătită în 47 de orașe. Parcometre există în 19 orașe din țară. Veniturile totale obținute de primării din utilizarea parcărilor publice în 2019 au fost de aproximativ 140.000.000 lei¹⁴.

Figura 41. Număr autoturisme înregistrate în județul Dolj



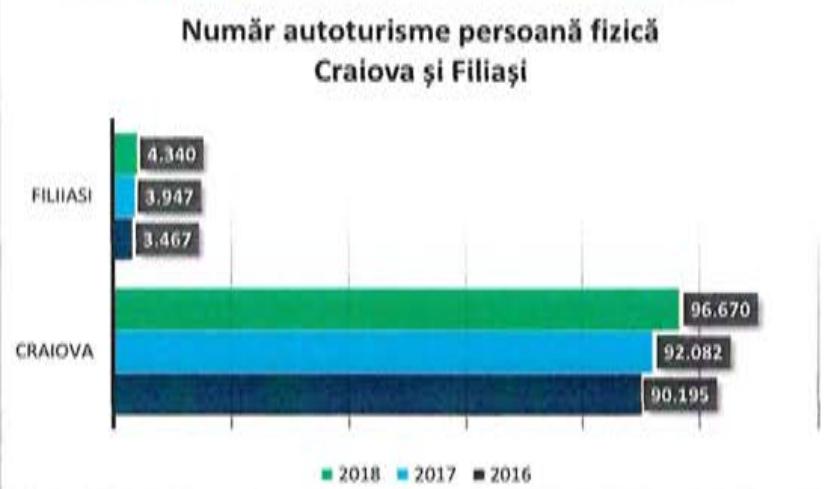
Sursa: Preluare date Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor

În 2019 în întregul județul Dolj erau 214.045 de autoturisme înregistrate, în creștere constantă de la an la an. Majoritatea acestor mașini fac naveta zi de zi către Craiova. În Craiova erau înregistrate în anul 2018 un număr de 96.670 de autoturisme pe persoană fizică, în vreme ce 198.820 de autoturisme pe persoană fizică erau înregistrate în întregul județ, în același an. Orașul Filiași avea înregistrate 4.340 de autoturisme private, iar Segarcea un număr de 1.660 autoturisme.

¹³ Vegacomp Consulting, Inventarul parcărilor din România, 2020

¹⁴ Studiu Vegacomp Consulting: <https://vegacomp.ro/public-parking-inventory-in-romania-in-2020/>

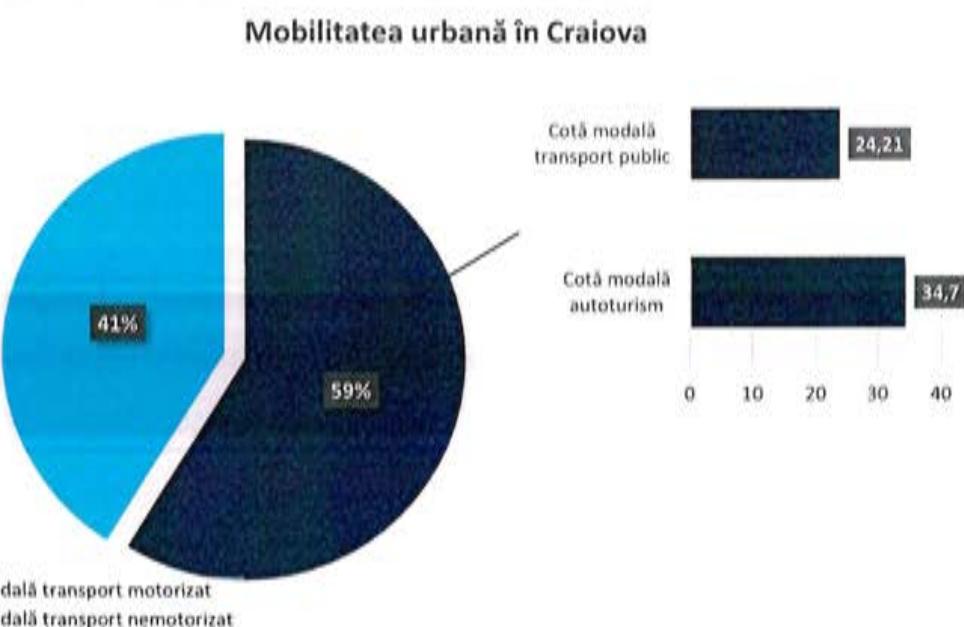
Figura 42. Pacul auto privat în orașele din Zona Metropolitană Craiova



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citudini.ro/baza-de-date-urbane/>

Fără măsuri de încurajare pentru o mobilitate urbană durabilă, majoritatea craiovenilor utilizează transportul motorizat pentru deplasările uzuale. Astfel, 59% din locuitorii Craiovei folosesc transportul motorizat, în timp ce 41% dintre ei se deplasează prin mijloace de transport nemotorizate. Autoturismul privat este folosit de 34,7% din craioveni, în timp ce 24,21% se deplasează cu transportul public.

Figura 43. Procentul călătorilor care se deplasează cu autoturismul privat în Craiova



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citudini.ro/baza-de-date-urbane/>

Lipsa unor politici de parcare coerente au dus la congestiunea tot mai mare a traficului și la formarea unui număr mare de parcări informale. Aceste parcări informale ocupă trotuarele, descurajând și cei

41% din locuitorii care folosesc transportul nemotorizat. De asemenea, parte din autoturisme sunt parcate informal pe una dintre benzile rutiere, îngreunând astfel și traficul motorizat.

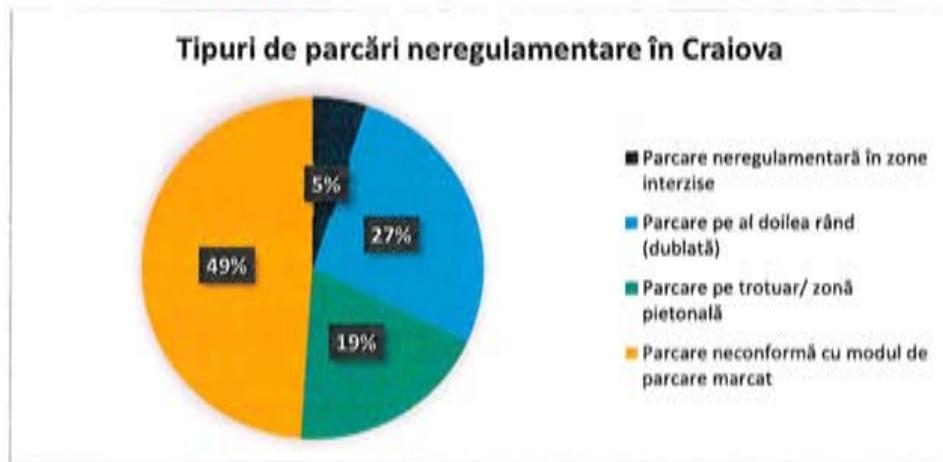
Figura 44. Imagini parcări informale Craiova



Sursa: Google Street View 2019, Craiova (Str. Constantin Rădulescu Motru stânga sus, Str. 24 Ianuarie dreapta sus, Blvd. Mihai Viteazul stânga jos, Str. Al. Macedonski dreapta jos)

Astfel, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Craiovei, finalizat în 2017, menționează că 49% din parcările neregulamentare nu respectă modul de parcare marcat, 27% sunt parcări pe al doilea rând (parcări ilegale lângă un alt vehicul parcat corespunzător), iar 19% dintre parcări sunt pe trotuar. Cele 5 procente menționate conform diagramei de mai jos reprezintă alte tipuri de parcări neregulamentare în zone interzise.

Figura 45. Tipuri de parcări neregulamentare în Craiova



Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Craiova, 2017

Parcul auto privat al municipiului Craiova (înregistrat atât pe persoană fizică, cât și pe firme private) înregistra în 2018 un număr de 109.421 autoturisme private. În 2018 locurile de parcare oficiale erau în număr de 26.000, în 2019 erau 29.000, iar în 2020, locurile de parcare oficiale erau în număr de

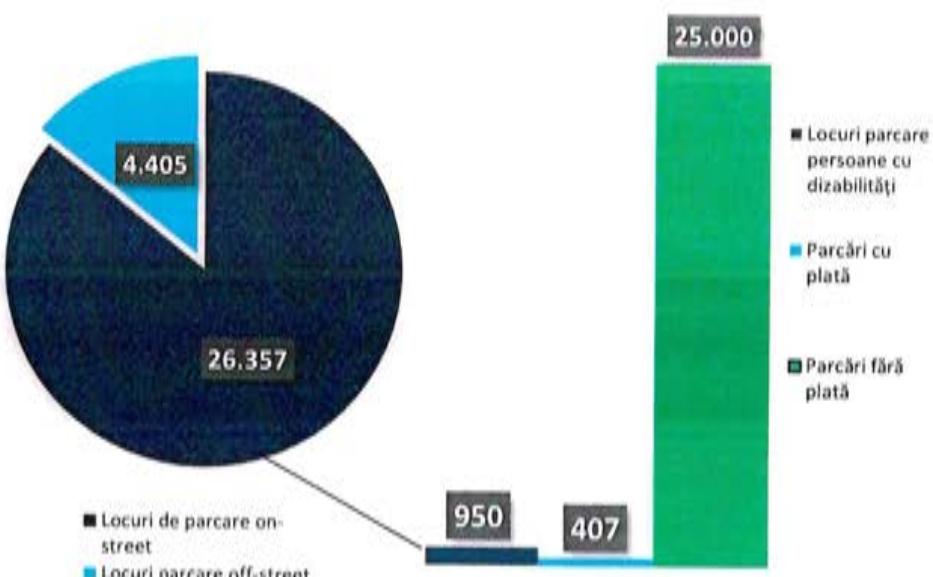
30.762, Craiova ocupând locul 6 în topul locurilor de parcare publice, exceptând capitala București, conform studiului Vegacom Consulting.

În cadrul Planului de Acțiune pentru Craiova Oraș Verde există un proiect pentru dezvoltarea unei rețele de stații de încărcare pentru autovehiculele electrice. Aceste puncte de încărcare, cu parcări aferente, ar încuraja utilizarea vehiculelor electrice fapt ce ar putea avea un efect benefic asupra reducerilor emisiilor de CO₂. Organismul de implementare al proiectului ar fi Distribuție Energie Oltenia SA, și din acest motiv, proiectul nu a fost inclus într-o acțiune specifică din cadrul Planului de Acțiune pentru Craiova Oraș Verde. În această direcție, o idee de proiect venită din partea societății civile, în urma consultărilor publice pentru dezvoltarea SIDU Craiova, a fost impunerea dezvoltării a unor stații de încărcare mașini electrice pentru fiecare clădire nouă construită, stații care să fie alimentate de rețele de panouri solare montate pe acoperișurile noilor clădiri.

În ceea ce privește veniturile din locurile de parcare, sunt multe orașe cu mai puține locuri de parcare disponibile care obțin un venit mai mare din parcări în comparație cu Craiova. În 2019, veniturile totale obținute de Craiova din locurile de parcare publice a fost de 1.900.000 lei (61,75 lei/loc raportat la numărul declarat de locuri de parcare). Prin comparație, municipiul Cluj-Napoca obține un venit de 23.600.000 lei, cu 8000 de locuri de parcare în plus față de locurile de parcare existente în Craiova. În ceea ce privește parcarea pentru persoane cu dizabilități, Craiova se află din nou în top, de data aceasta pe locul 4 la nivel național, cu un număr de 950 de locuri. De asemenea, parcările pe stradă (on-street) pun Craiova pe primul loc național, după capitala București, cu un număr de 26.357 de astfel de parcări (cele 950 de parcări pentru persoane cu dizabilități fiind incluse aici). Dintre aceste locuri, doar 407 sunt cu plată, restul de 25.000 fiind parcări fără plată.

Figura 46. Clasificarea locurilor de parcare în Craiova

Clasificarea locurilor de parcare în Craiova

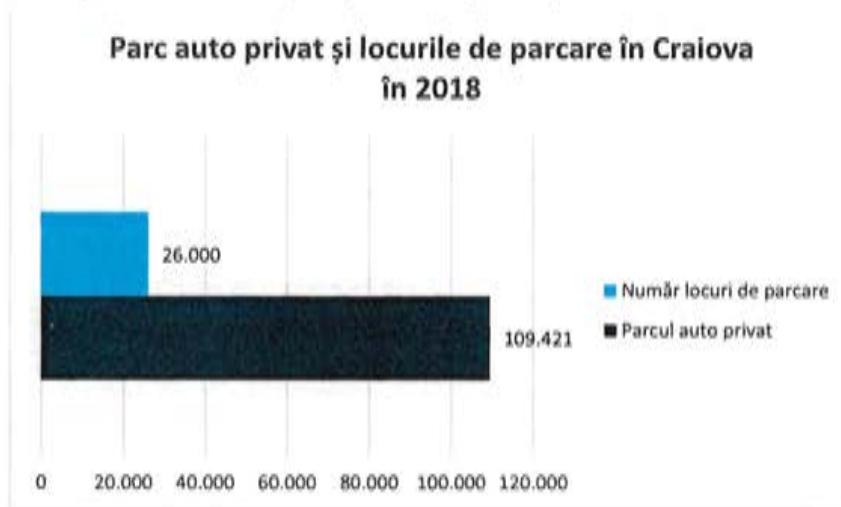


Sursa: Vegacomp Consulting, Inventarul parcărilor din România, 2020

Datele existente cu privire la parcoul auto privat și parcările publice, arată că în Craiova deficitul locurilor de parcare este de peste 4 ori mai mare prin comparație cu parcoul auto înregistrat în reședință

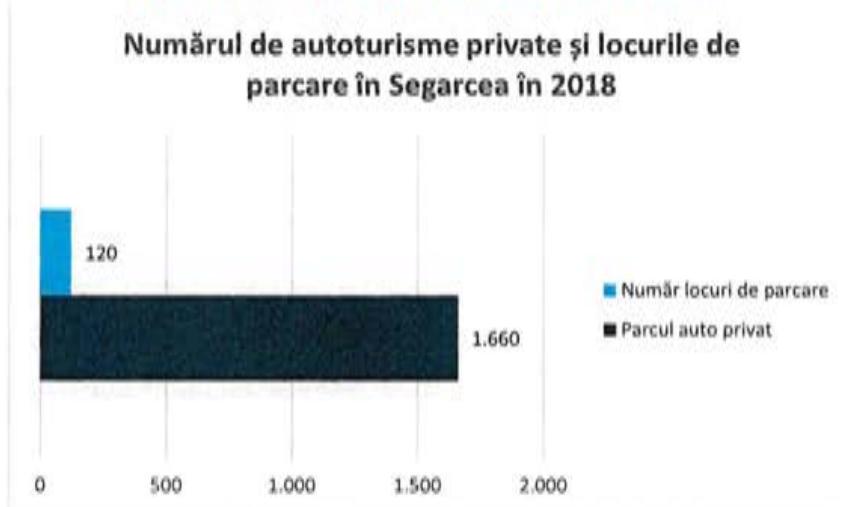
de județ. În Segarcea sunt de 14 ori mai multe autoturisme private înregistrate comparat cu locurile de parcare oficiale. Pentru Filiaș nu sunt publicate date referitoare la locurile de parcare.

Figura 47. Parcul auto privat și locurile de parcare publice în Craiova în 2018



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani

Figura 48. Parcul auto privat și locurile de parcare în Segarcea



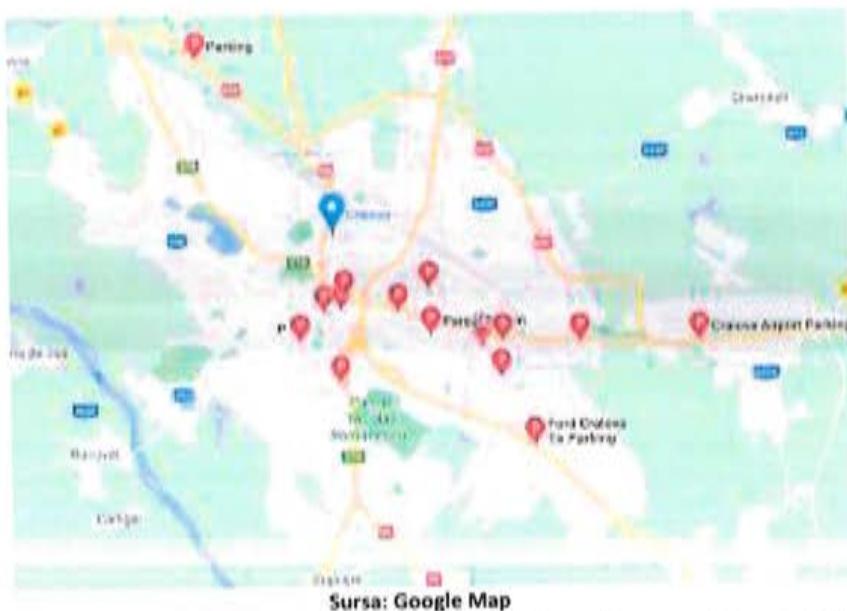
Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani

În Segarcea au fost înregistrate în 2018 un total de 1.660 autoturisme private, în timp ce locurile de parcare publice sunt în număr de 120.

Organizarea parcărilor administrate de Primăria Craiova este reglementată prin HCL 31/2017, cu modificările și completările ulterioare, însă, o politică clară privind modul în care orașul va gestiona acest domeniu pe viitor. Din anul 2015 posesorii de autoturisme care doresc să parcheze pe domeniul public în Craiova trebuie să achite o vinietă pentru fiecare vehicul, a cărei valoare se stabilește anual prin hotărâre a Consiliului Local.

Harta de mai jos reprezintă parcările publice din Craiova. În localitatea Filiaș există doar două spații de parcare publică: Parking Strada Gârji 13, și parcarea de tiruri Alin Filiaș (Tir parking).

Figura 49. Harta parcărilor publice din Craiova



Sursa: Google Map

Primăria Municipiului Craiova gestionează mai multe parcări publice cu plata prin SMS în zona centrală, pe străzile Romul (28 de locuri), A.I. Cuza (94 de locuri) și C.S. Nicolaescu Plopșor (17 locuri) și 268 locuri de parcare cu plată cu program de funcționare de zilele Luni-Vineri în intervalul orar 08:00 – 18:00 amenajate pe străzile Mihai Viteazul, Ion Maiorescu, Mihail Kogălniceanu, Sfântul Dumitru, Unirii, Matei Basarab și Bd. Ștefan cel Mare și Sfânt. Crearea unei rețele de parcare subterane sau supraterane multileujate ar reduce intensitatea ocupării spațiului public de către automobile. Parcarea subterană din zona Teatrului Național, care are 586 de locuri pentru autoturisme și 33 de locuri pentru motociclete, a fost deschisă în 2016 și a beneficiat de finanțare prin POR 2007-2014. Tariful este de 1 RON/oră, iar această parcare reduce numărul de parcări neregulamentare din zona centrală și eliberează spațiul public de mașini.

Figura 50. Parcări publice în Craiova



Sursa: Google Street View (2019), parcare subterană de la Teatrul Național din Craiova (stânga) și parcare publică de pe Strada Romul (dreapta)

Parcările de reședință au un impact important asupra gradului de folosire a autoturismului privat și a spațiului urban. Datele certe privind amplasarea celor 30.762 de locuri de parcare declarate în Craiova nu sunt deocamdată disponibile.

Figura 51. Delimitarea parcărilor Strada Principalelor Unite în 2012 și 2019

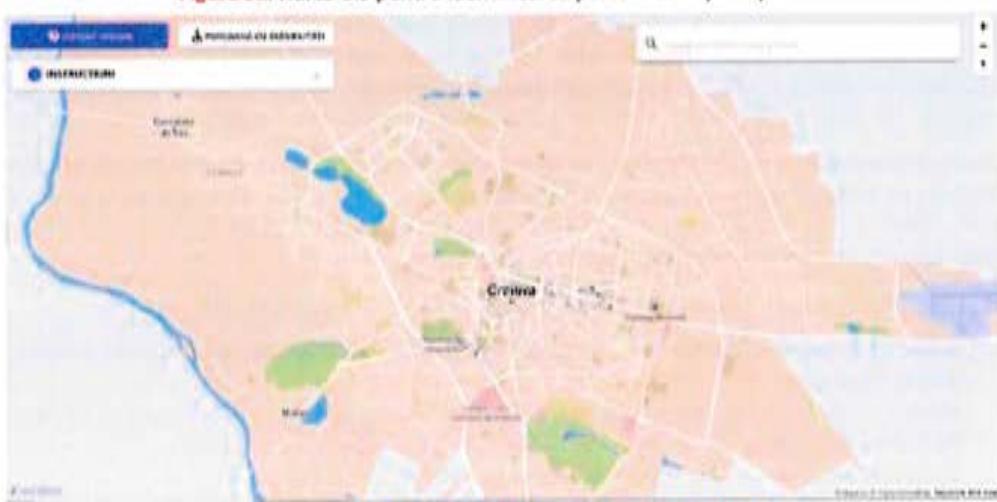


Sursa: Google Street View (2012)

Sursa: Google Street View (2019)

În martie 2020, Primăria Municipiului Craiova a simplificat procesul de atribuire a parcării de reședință prin pilotarea unei aplicații online unde locuitorii orașului pot solicita un loc de parcare (<https://parcari-gis.primariacraiova.ro/map>). Până în luna martie 2020, au fost amenajate 3786 de locuri de parcare, în parcările rezidențiale pe zona centrală.

Figura 52. Harta GIS pentru identificarea parcărilor de reședință în Craiova



Sursa: <https://parcari-gis.primariacraiova.ro/map>

În continuare există o problemă din cauza cererii mari de locuri de parcare în zona centrală și de aceea mulți recurg la parcări neregulamentare. Parcările informale creează situații în care pietonii sunt obligați să ocbolească mașinile pe carosabil ca să se poată deplasa, deoarece trotuarul se reduce la sub 1m lățime. În același timp, amenajarea parcărilor în zonele rezidențiale este de multe ori în defavoarea pietonilor. Pe Bulevardele Oltenia și Tineretului, spre exemplu, trotuarul este foarte mic și poate fi ocupat foarte ușor de mașini, mai ales în zonele unde există și activități comerciale.

Dezvoltarea economică a zonei urbane funcționale Craiova va duce la creșterea traficului spre Craiova și mărirea parcoului auto privat va pune o presiune suplimentară pe parcările din municipiu. În acest sens, problema principală identificată este lipsa parcărilor de tip Park&Ride la porțile orașului care să

permite transferul rapid către alte metode de transport (transport public, biciclete, sau taxi). Creșterea tarifelor de parcare în centrul orașului ar reduce semnificativ traficul în oraș. Nu există parcări pentru biciclete în zonele de reședință.

Efectele negative în lipsa unor politici de parcare sunt extrem de vizibile și au un efect de negativ asupra calității vieții. Obstrucționarea transportului public, creșterea aglomerăției în trafic, obstrucționarea accesului serviciilor de urgență (ex. salvare, pompieri), vizibilitate redusă în intersecții și pe lângă trecerile de pietoni, îngreunarea deplasării pietonilor, a persoanelor cu mobilitate redusă și a biciclistilor, reducerea calității estetice a zonei urbane din cauza ocupării spațiului public cu parcări, impactul negativ asupra mediului prin creșterea zgromotului și diminuarea calității aerului, toate acestea sunt cauzate de sisteme haotice de parcare. Formularea unor politici de parcare ar trebui să țină cont de reducerea impactului asupra mediului înconjurător și să elibereze spațiul public pentru deplasările nemotorizate și transportul public. Organizarea eficientă a parcărilor în orice oraș mare poate să aibă la bază următoarele idei cheie: (1) Promovarea economiei, (2) Reducerea efectelor schimbărilor climatice, (3) Încurajarea modalităților de deplasare alternative, (4) Dezvoltarea transportului public, (5) Creșterea calității spațiului public din oraș.

Primăria Craiova are în desfășurare elaborarea unei noi politici de parcare pentru municipiu, care ar include atât parcările rezidențiale cât și cele de marfă. Proiectul, de prioritate ridicată, a fost selectat și inclus în acțiunea SM 7 din Planul de Acțiune Craiova Oraș Verde. Acțiunea are ca obiectiv încurajarea utilizării transportului public și reducerea emisiilor de CO₂, prin dezvoltarea unui studiu pentru o nouă politică de parcare. Se dorește revizuirea și actualizarea tarifelor de parcare în conformitate cu nevoile cetățenilor și a business-urilor din zona centrală, implementarea de controale mai drastice și reducerea locurilor de parcare de lungă durată în zona centrală a municipiului. Conform acelaiași plan de acțiune, cetățenii municipiului au solicitat mai multe parcări, dar și amenzi mai drastice pentru nerespectarea regulilor de parcare. Utilizarea stâlpilor pentru oprirea parcărilor ilegale, oprirea alocării individuale al locurilor de parcare dar și mai multe locuri de parcare cu plată au fost de asemenea sugerate în plan. Acțiunea are un buget estimat de 500.000 – 1.000.000 euro, unde 50.000 Euro pentru studiu, și restul bugetului pentru investiții. Perioada de implementare a fost estimată Q1 - Q2 2021 pentru studiu, și din Q3 2021 în continuare pentru proiectare și implementare.

Proiectele de dezvoltare a rețelei de parcări propuse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Craiova din 2017 au ca obiectiv reducerea gradului de ocupare a spațiului public. Dezvoltarea locurilor de parcare subterane și supraterane din zona centrală eliberează spațiul urban pentru transportul public și deplasările nemotorizate cu bicicleta și pe jos.

Alte idei de proiecte pentru dezvoltarea unui infrastructură de parcare mai eficientă sunt:

- Măsuri pentru conștientizare și încurajare a publicului în vederea eliminării parcărilor neregulamentare.
- Măsuri pentru corectarea abuzurilor privind parcările neregulamentare care afectează fluiditatea traficului.
- Campanie de promovare a respectării regulilor rutiere.
- Amenajarea de parcări în zonele rezidențiale cu cea mai mare densitate a populației și scoaterea acestora la licitație.
- Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate la sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcarea. Accentul în acest caz cade pe zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective.
- Partajarea parcărilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidențiale. Rezidenții din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 19:00 - 8:00.
- Amenajarea de parcări în vecinătatea principalilor generatori de trafic (parcări cu plată). Sistem TIC pentru parcare: informare, gestiune și plată.

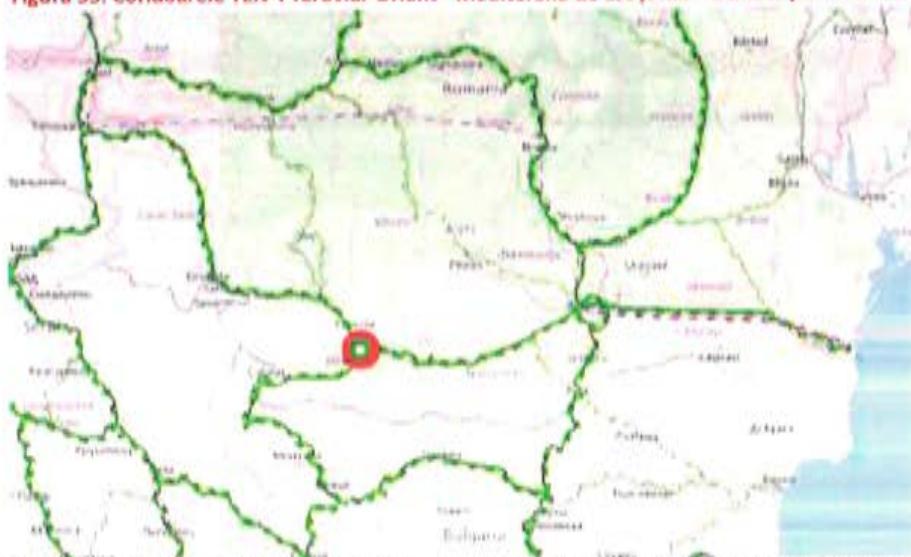
- Reallocarea resurselor financiare obținute din parcare către proiecte de mobilitate durabilă sau amenajări de spațiu public. Astfel utilizatorii pot vedea direct beneficiile plății parcării. Resursele financiare provenite din parcarea cu plată vor fi gestionate transparent. Publicul larg va avea acces la informațiile legate de sumele colectate și modul în care acestea au fost folosite în favoarea orașului.
- Amplasarea de indicatoare digitale care să prezinte numărul de locuri disponibile în parcările în afara străzii.
- Dezvoltarea continuă de noi funcționalități pentru aplicația centrală de parking (afișarea în timp real al locurilor de parcare disponibile, traseu direct până la locul liber de parcare, plată instantă prin citirea numărului de înmatriculare, utilizarea spațiilor de parcare ale complexelor comercială pentru parcarea pe timp de noapte etc).
- Amenajarea de parcări cu senzori în zona centrală pentru o mai bună monitorizare a gradului de ocupare / monitorizarea locurilor de parcare cu senzori sau camere video și transmiterea informațiilor în aplicația pentru parcări.
- Extinderea parcării cu plată, diversificarea și creșterea tarifelor și introducerea tarifării pe zone. Diversificarea modului de plată a parcării la parcometrui (card bancar, bancnote), aplicație smartphone.
- Campanie pentru conștientizarea „valorii” unui loc de parcare (ex. Parkingday).
- Stimulente pentru familiile care decid să trăiască fără autovehicul.

ACCESIBILITATE FERĂTĂ

Transportul feroviar este un sector de interes major pentru România inclusiv în contextul politicilor UE din ultimii 25 de ani de a crește cota modală a transportului feroviar. Pentru dezvoltarea unei industrii de transport feroviar competitivă, eforturile Comisiei Europene s-au concentrat pe deschiderea transportului feroviar către concurența de piață, îmbunătățirea interoperabilității și siguranța în transportul feroviar, precum și pe dezvoltarea infrastructurii de transport.

Craiova este traversată de 2 coridoare ale rețelei TEN-T principale de transport feroviar, și anume Coridorul Orient - Mediterana de Est și Coridorul Rin Dunăre. Principalul sector de trafic îngreunat al Coridorului Orient – Mediterana de Est se află între Timișoara și Sofia și trece prin Craiova.

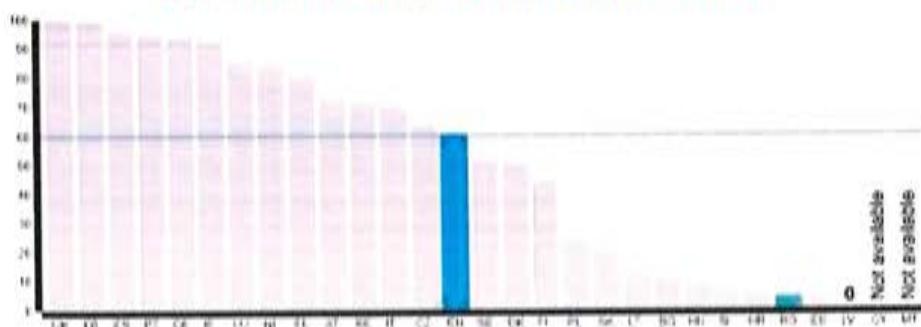
Figura 53. Coridoarele TEN-T feroviar Orient - Mediterana de Est și Rin – Dunăre prin Craiova



Sursa: TEN-T – Harta interactivă (<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map>)

Prin Craiova trece rețeaua principală de cale ferată care conectează Vestul de Sud-Estul Uniunii Europene și continuă spre Bulgaria și Grecia. Majoritatea tronsoanelor care traversează țara noastră sunt planificate să fie modernizate. Planificarea precară și constrângerile bugetare au făcut ca proiectele de modernizare a acestor linii de cale ferată să nu avanseze conform estimărilor inițiale. În acest sens, România se află pe locul 24 din 26 la nivelul UE cu un scor de 4% în 2016, mult sub media UE care este de 60%. Figura de mai jos evidențiază gradul de completare al rețelei TEN-T feroviare în anul 2016.

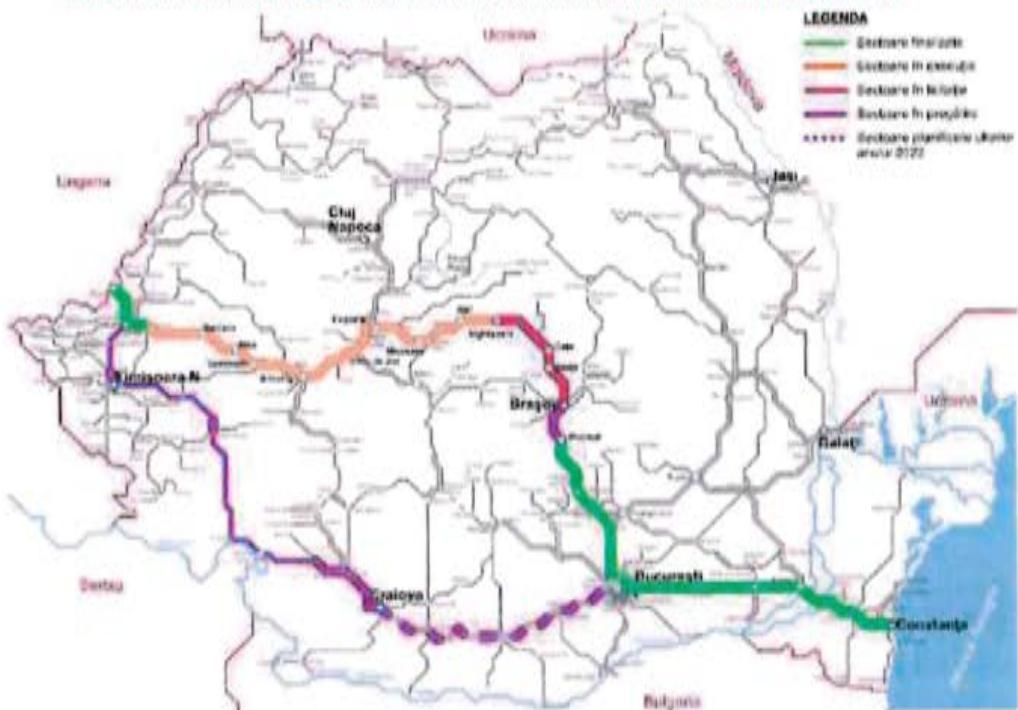
Figura 54. Nivelul de completare al rețelei TEN-T de cale ferată



Sursa: Comisia Europeană, Date Eurostat

Sectorul de cale ferată Arad - Craiova - Bucureşti se află în stadiul de pregătire, tronsonul Craiova - Bucureşti fiind planificat să fie modernizat după anul 2022. De asemenea, pandemia SARS COV-19 cauzează alte întârzieri neplanificate în implementarea proiectelor de dezvoltare a căilor ferate. Harta de mai jos reprezintă stadiul lucrărilor de modernizare a rețelei TEN-T de cale ferată care traversează România.

Figura 55. Stadiul lucrărilor de modernizare a coridoarelor feroviare TEN-T în România



Sursa: Căile Ferate Române (www.cfr.ro)

Modernizarea liniilor TEN-T feroviare oferă un avantaj major pentru zona urbană funcțională a municipiului Craiova, îmbunătățind accesul către capitală Bucureşti și Portul Constanța, pe de o parte, și către Europa de Vest, Bulgaria și Grecia, pe de altă parte.

Gara Craiova este situată în partea de nord a orașului, fiind dată în folosință în anul 1875 odată cu inaugurarea căii ferate București-Pitești-Slatina-Craiova. Este cea mai importantă gară din regiunea Sud-Vest asigurând conexiuni cu principalele orașe ale României, dar și legături cu Budapesta, Sofia și Belgrad. Gara Craiova are un total de 69 de plecări zilnice și 71 de sosiri. Gara Craiova are un rol important în preluarea fluxului de navetăși, fiind folosită cu precădere de elevi și angajații din localitățile care au acces la stațiile CFR. RAT Craiova operează 5 linii de autobuz care conectează gara de principalele puncte ale orașului. Conform monitorizării MyTrain, în perioada august 2019-novembrie 2020, Gara Craiova a înregistrat o medie de 581 de minute de întârziere pe zi¹⁵. Astfel, Gara Craiova este pe locul 2 în topul minutelor de întârziere în monitorizarea făcută de MyTrain, după București Nord cu 612 minute/zi. Aceste întârzieri reduc considerabil potențialul Gărilor Craiova de a prelua fluxul de navetăși dinspre zona metropolitană. Lipsa de predictibilitate a orelor de sosire și plecare, au un rol determinant în alegerea pe care o fac navetășii între diversele modalități de transport.

¹⁵ <https://mytrain.ro/en/intarzieri/craiova/>

Figura de mai jos evidențiază locația Gării Craiova, precum și Craiova Triaj și Bordei.

Figura 56. Localizarea gărilor din municipiul Craiova



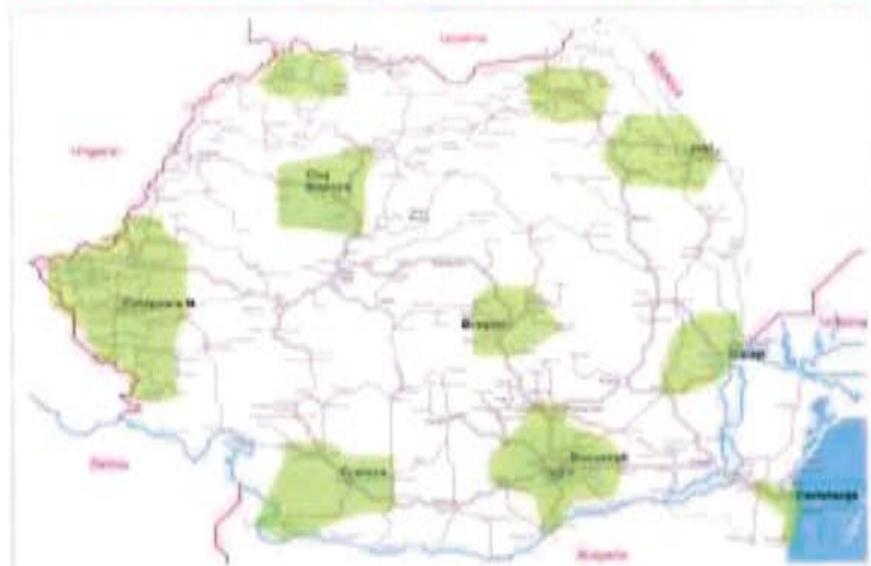
Sursa: Prelucrare Google Maps

Craiova este conectată de București prin peste 20 de trenuri directe zilnice în ambele sensuri. Spre și dinspre Timișoara circulă zilnic 5 trenuri, în timp ce legătura directă cu Arad este asigurată de 4 trenuri zilnice. Spre Cluj-Napoca pleacă zilnic 11 trenuri, în timp ce returnul este asigurat de 6 trenuri zilnice.

Legătura cu Sofia este oferită de 1 cursă pe zi cu plecare dimineața în jurul orei 9 cu trenul internațional 1091. Traseul include un transfer în localitate Vidin, Bulgaria. Legătura cu Budapesta este posibilă prin mai multe rute zilnice. Trenul internațional 72 oferă călătorilor posibilitatea unei călătorii fără transfer. O altă variantă este călătoria cu trenul internațional 1693 cu transfer în gara Timișoara Nord pentru trenul internațional 78.

Dezvoltarea liniilor regionale de cale ferată, însă, nu a fost inclusă în documentele strategice de dezvoltare ale sectorului. Zona urbană funcțională a municipiului Craiova are un potențial mare de dezvoltare a liniilor regionale de cale ferată, fapt ce ar permite preluarea fluxului de navetiști de către transportul rutier. Conform ultimului recensământ, realizat în anul 2011, 24.926 de persoane făceau naveta zilnic către Craiova, reprezentând 14,6% din populația ZUF Craiova. Harta de mai jos evidențiază zonele cu potențial de dezvoltare a liniilor regionale de cale ferată.

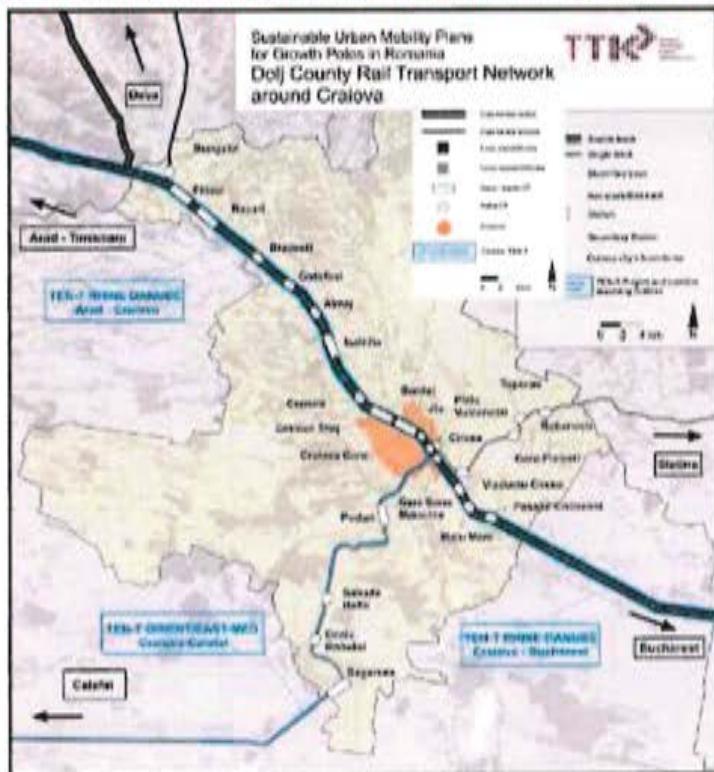
Figura 57. Regiunile cu potențial de dezvoltare a liniilor regionale de cale ferată din România



Sursa: Căile Ferate Române (www.cfr.ro)

Rețeaua feroviară la nivelul Zonei Metropolitane Craiova este reprezentată în harta de mai jos.

Figura 58. Rețeaua de transport feroviar la nivelul Zonei Metropolitane Craiova



Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Craiova, 2017

La nivelul Zonei Metropolitane Craiova, serviciile feroviare sunt operate de SNTFCC CFR Călători, Regiotrans SRL și Softrans Călători SRL. Dintre aceste 3 companii, doar CFR Călători oferă și servicii Interregio (IR), cât și Regio (R), cu opriri în fiecare stație din fiecare localitate a zonei metropolitane. Regiotrans și Softrans operează exclusiv în regim Intercity (IC), spre și dinspre Craiova, fără opriri în celelalte stații din zona metropolitană. Principalele UAT-uri de proveniență a navetistilor care vin zilnic în Craiova, conform recensământului național din 2011, sunt Filiași (930), Podari (821), Cârcea (762), Bucovăț (740), Malu Mare (674), Șimnicu de Sus (656), Pielești (531) și Segarcea (417)¹⁶.

Magistrala 900 București Nord - Stamora Moravița, în lungime totală de 533 km, este principala linie de cale ferată dublă electrificată care traversează Regiunea Sud-Vest Oltenia de la est la vest prin județele Dolj, Olt și Mehedinți. În interiorul Zonei Metropolitane Craiova sunt localizate mai multe stații de-a lungul acestei magistrale, cuprinzând nord-vestul zonei metropolitane, și anume Filiași, Răcari, Ișalnița, Craiova Triaj și Craiova Gară. Pe această linie circulă 18 trenuri pe zi cu durată între 26 și 52 de minute. Sud-estul zonei metropolitane este acoperit prin stațiile Bordei (13 conexiuni), Gara Banu Mărăcine (10 conexiuni), Viaductul Circea (8 conexiuni), Malu Mare (5 conexiuni) și Pasajul Coșoveni (10 conexiuni).

Mersul trenurilor nu este corelat cu fluxurile normale de navetisti care vin la muncă dimineața și se întorc acasă seara. Conexiunea feroviară pe ruta Filiași-Craiova este bună la o primă vedere, deoarece există 21 trenuri pe zi Craiova-Filiași și 21 Filiași-Craiova, cu o durată între 26 și 45 de minute. Orarul pe aceste rute, însă, este stabilit în funcție de programul CFR la nivel național, nefiind adaptate nevoilor călătorilor la nivel regional. Astfel, pe ruta Filiași-Craiova există 6 trenuri operate de CFR care circulă între orele 2:25 - 8:29, dintre acestea, doar 3 trenuri Regio circulă în intervalul orar 6-9, intervalul de timp cel mai intens pentru navetisti. Trenurile Regio, opresc în stațiile feroviare din zona metropolitană, dar durata drumului este de 46 de minute. Pentru navetistii care se întorc către Filiași există 3 trenuri care circulă în intervalul orar 16:20-18:16.

Tabel 5. Trenuri Directe Craiova-Filiași

Oră plecare Craiova	Operator	Timp călătorie	Oră sosire Filiași
0:53	CFR Călători	24 min	1:17
3:16	CFR Călători	25 min	3:41
3:20	CFR Călători	43 min	4:03
4:30	CFR Călători	42 min	5:12
5:45	CFR Călători	43 min	6:28
6:05	CFR Călători	44 min	6:49
8:00	CFR Călători	24 min	8:24
8:05	CFR Călători	43 min	8:48
8:35	CFR Călători	24 min	8:59
9:35	CFR Călători	24 min	9:59
12:00	CFR Călători	41 min	12:41
12:32	CFR Călători	25 min	12:57
14:20	CFR Călători	43 min	15:03
14:45	CFR Călători	25 min	15:10

¹⁶ Banca Mondială, Orașe Magnet – Migrație și Navetism în România, 2017

16:20	CFR Călători	42 min	17:02
17:35	CFR Călători	45 min	18:20
18:16	CFR Călători	24 min	18:40
19:15	CFR Călători	24 min	19:39
20:15	CFR Călători	25 min	20:40
20:22	CFR Călători	45 min	21:07
23:50	Astra Trans Carpatic	26 min	0:16

Sursa: mersultrenurilor.ro

Tabel 6. Trenuri directe Filiaș - Craiova

Oră plecare Filiaș	Operator	Timp călătorie	Oră sosire Craiova
2:04	CFR Călători	26 min	2:30
3:21	Astra Trans Carpatic	24 min	3:45
4:33	CFR Călători	25 min	4:58
5:42	CFR Călători	43 min	6:25
6:25	CFR Călători	52 min	7:17
6:42	CFR Călători	25 min	7:07
8:28	CFR Călători	42 min	9:10
10:42	CFR Călători	45 min	11:27
11:12	CFR Călători	25 min	11:37
11:16	CFR Călători	43 min	11:59
11:47	CFR Călători	25 min	12:12
15:07	CFR Călători	25 min	15:32
15:35	CFR Călători	44 min	16:19
16:00	CFR Călători	27 min	16:27
16:20	CFR Călători	25 min	16:45
16:58	CFR Călători	45 min	17:43
17:53	CFR Călători	43 min	18:36
18:58	CFR Călători	43 min	19:41
20:01	CFR Călători	26 min	20:27
21:05	CFR Călători	45 min	21:50
22:34	CFR Călători	42 min	23:16

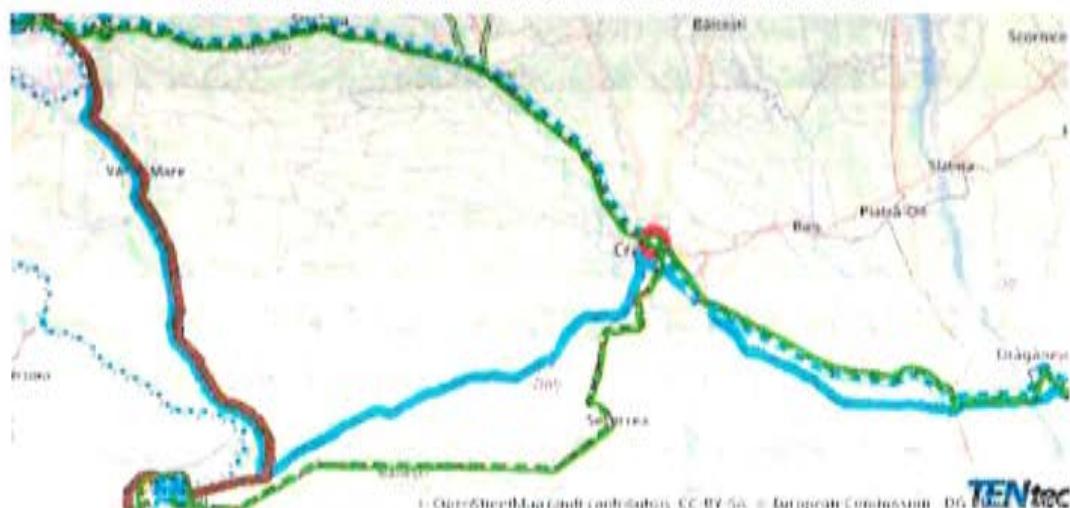
Sursa: mersultrenurilor.ro

Dezvoltarea conexiunilor feroviare de transport în zona metropolitană prin introducerea unor trenuri care să opereze la orele de vârf de dimineață și seară ar face mai atractivă naveta zilnică pentru

persoanele care ar vrea să acceseze un loc de muncă în Craiova. Mobilitatea profesională este strâns legată de crearea unei infrastructuri care să permită accesul către marile orașe, care au locuri de muncă mai bine plătite. În PMUD se recomandă înființarea unei asociații de transport public la nivelul zonei metropolitane (PMUD 1.3) care ar putea să regleze fluxul de transport la nivelul regiunii.

În Master Planul General de Transport al României s-au alocat 4 mld. euro pentru modernizarea coridoarelor TEN-T. Proiectele de modernizare a infrastructurii feroviare care trece prin județul Dolj includ modernizarea Magistralei 900 București-Craiova-Timișoara-Arad (2,185 mld. euro, până în 2030), electrificarea liniei secundare 912 Craiova-Calafat (182 mil. Euro), electrificarea liniei secundare Craiova-Pitești (227 mil. Euro, până în 2029) și electrificarea liniei secundare Filiași-Simeria (853 mil. euro, până în 2025), precum și achiziția de material rulant, lucrări de eliminare restricții de viteză și programe de comerciale în stațiile de pe Magistrala 900 București-Craiova-Timișoara (68 mil. Euro).

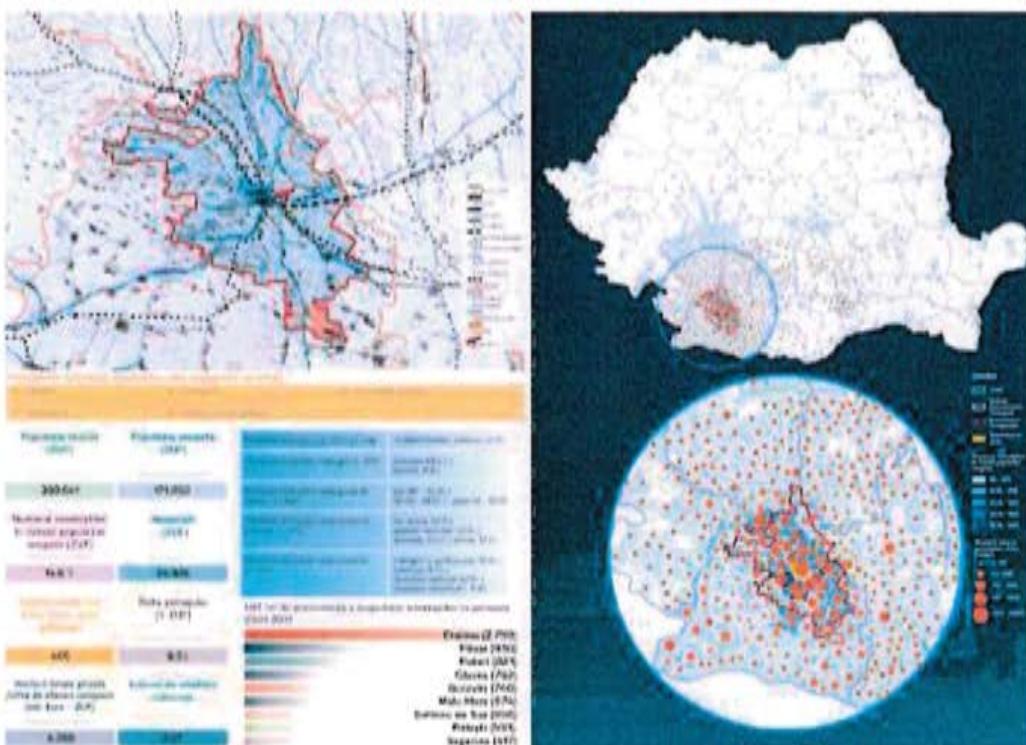
Figura 59. Harta de modernizare a rețelelor TEN-T din Regiunea Sud-Vest



Sursa: [TEN-T Network](#)

Dezvoltarea Gării Craiova are potențialul să reducă ponderea traficului rutier dinspre zona metropolitană către Craiova cu efecte pozitive în ceea ce privește mediu înconjurător și siguranța în trafic. Câteva măsuri cheie care ar putea îmbunătății accesibilitatea feroviară a Craiovei sunt mărirea spațiului pietonal care să crească nivelul de siguranță al pasagerilor, crearea unei parcuri de tip Park & Ride, crearea unei linii de tramvai care să conecteze centrul orașului cu Gara Craiova, punerea la dispoziție de facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Figura 60. Tendințele de navetă la nivelul ZUF Craiova (2011)¹⁷



Sursa: Banca Mondială, Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România, 2017¹⁸

Dezvoltarea liniilor regionale deschide accesul către bazinul demografic pe care municipiul Craiova îl are la dispoziție. Conform studiului Orașe Competitive, Craiova dispune pe o rază de 60 de minute de la marginea orașului, de cel mai mare bazin demografic¹⁹. Deși 302.000 de persoane trăiesc la 20 de minute de centrul orașului, potențialul de creștere economică este de 4 ori mai mare²⁰.

Figura de mai sus arată zonele urbane care depășesc granițele administrative ale județului. La 60 de minute de marginea orașului Craiova se află o populație de 1,08 milioane care însumează 2,94% din veniturile firmelor la nivel național²¹. Datele disponibile pentru 2011 arată faptul că 24.926 de persoane fac naveta zilnică către Craiova, ceea ce înseamnă 14,6% din populația ZUF. Principalele UAT-uri de proveniență a navetistilor sunt Filiași (930), Podari (821), Cârcea (762), Bucovăț (740), Malu Mare (674), Simnicu de Sus (656), Pielești (531) și Segarcea (417). În 2018, doar 1,1% din populația angajată din Regiunea Sud Vest făcea naveta la locul de muncă față de 8,8% în Regiunea SUD, ce include Bucureștiul. De exemplu, zona din jurul Bruxelles-ului, provincia Vlaams-Brabant, ponderea este 41,6%.

¹⁷ Cristea Marius, Codruța Mare, Ciprian Moldovan, Andreea China, Thomas Farole, Adina Vințan, Jane Park, Keith Patrick Garrett, Marcel Ionescu-Heriu. 2017. ORAȘE-MAGNET: Migrație și navetism în România, Washington, DC: Banca Mondială.

¹⁸ <http://documents1.worldbank.org/curated/en/448771499322731333/pdf/116400-ROMANIAN-REVISED-PUBLIC-Magnet-Cities-Migration-and-Commuting-in-Romania-RO.pdf>

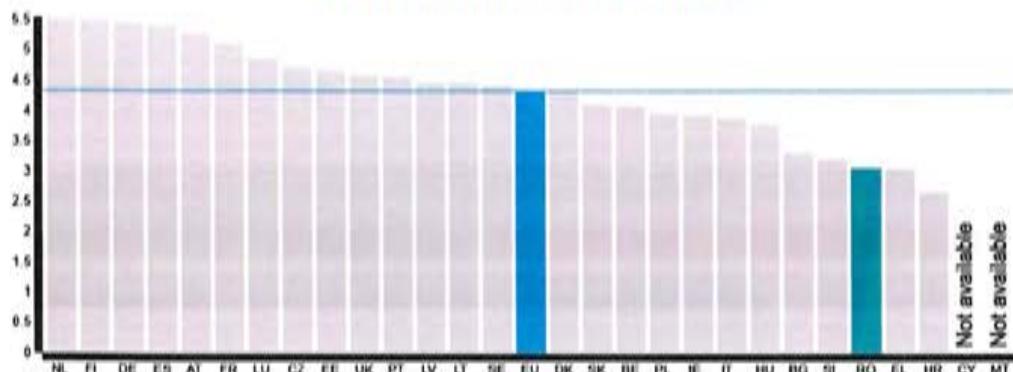
¹⁹ Orașe competitive, pag. 179

²⁰ Cristea Marius, Codruța Mare, Ciprian Moldovan, Andreea China, Thomas Farole, Adina Vințan, Jane Park, Keith Patrick Garrett, Marcel Ionescu-Heriu. 2017., pag 275, ORAȘE-MAGNET: Migrație și navetism în România, Washington, DC: Banca Mondială.

²¹ Orașe competitive, pag. 77

Scorul acordat României în ce privește eficiența serviciilor feroviare, de 3,06, este cu mult sub media UE de 4,4 și reflectă lipsa de investiții în infrastructura feroviară și a dus la o eficiență foarte slabă serviciilor. Conform monitorizării făcute de site-ul Mytrain, în România trenurile întârzie în medie 6,651 minute pe zi²².

Figura 61. Eficiența serviciilor feroviare în UE



Sursa: Eurostat

Coridoarele TEN-T feroviare, la nivel european, și Master Planul General de Transport al României și mai recent prin Planul de Reziliență și Redresare al României stabilesc prioritățile de investiții în infrastructura feroviară a României.

²² Monitorizarea Mytrain poate fi consultată [aici](#).

ACCESIBILITATE AERIANĂ

Aeroportul Internațional Craiova este administrat de Consiliul Județean Dolj și a fost deschis traficului internațional în 2011. Aeroportul din Craiova este principala infrastructură aeriană din Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia, fiind folosit cu precădere de călătorii din județele Dolj, Gorj, Mehedinți, Olt și Vâlcea. În Master Planul General de Transport, Aeroportul Internațional Craiova a fost clasificat ca aeroport regional mic, însă proiectele propuse au ca obiectiv dezvoltarea sa ca hub internațional datorită unei populații de captare mari, de 2 milioane de locuitori²³.

În ceea ce privește serviciile aeroportuare, Aeroportul Internațional Craiova are o capacitate de operare pentru 500 de pasageri în maxim 30 de minute. Caracteristicile tehnice ale aeroportului sunt următoarele:

- Caracteristici pistă decolare/aterizare: Suprafață: 2500 m X 45 m / PCN 29 R/A/W/T, asfalt;
- Caracteristici cale de rulare: Suprafață: 380 m X 18 m / PCN 27 R/A/W/T, asfalt;
- Platformă îmbarcare/ debarcare: Suprafață: 75 m /110 m / PCN 30 R/A/W/T, asfalt;
- Cod IATA: CRA

Figura 62. Terminalul Aeroportului Craiova

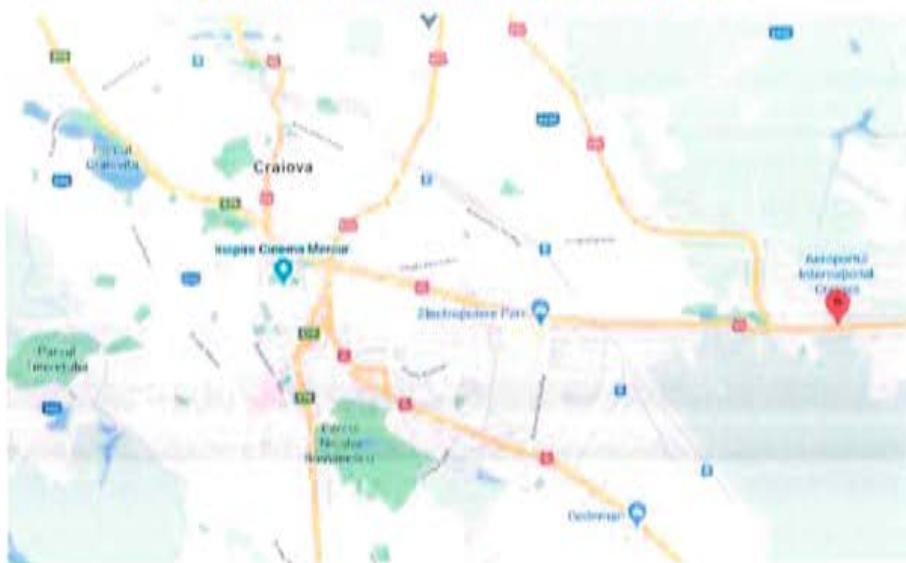


Sursa: Platforma Facebook a Aeroportului Internațional Craiova

Aeroportul este amplasat la 7 km est de centrul Craiovei, pe drumul DN 65 Craiova-Pitești, într-o zonă care permite dezvoltarea și extinderea aeroportului în vederea îmbunătățirii serviciilor și capacitatei sale de a gestiona un tranzit mai mare de pasageri. Aeroportul se află la o distanță de până în 3 km față principalelor zone industriale din oraș.

²³ Master Planul General de Transport al României

Figura 63. Localizarea Aeroportului Internațional Craiova



Sursa: Google Maps

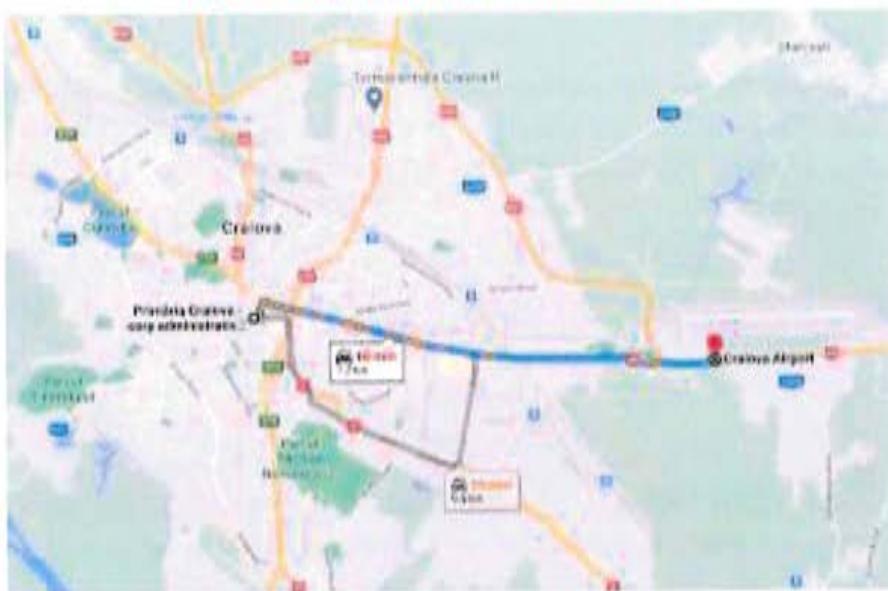
Din centrul municipiului Craiova se poate ajunge la aeroport cu mașina sau cu transportul public. RAT Craiova asigură cursele de transport public la un interval de 30 de minute, între orele 5:30 și 21:30, pe ruta 9. Călătoria cu transportul public din centrul orașului are o durată de aproximativ 1 oră, față de 15 minute parcuse în medie cu mașina. În apropierea aeroportului se află o linie de cale ferată secundară, conectată la linia CF Craiova-Slatina, dar care nu este funcțională.

Figura 64. Timpul parcurs până la aeroport cu transportul public



Sursa: Google Maps

Figura 65. Timpul parcus până la aeroport cu mașina



Sursa: Google Maps

Aeroportul din Craiova este al 6-lea ca mărime după numărul de pasageri din 2019, 514.544, ceea ce reprezintă 2% din traficul aerian comercial. Deși creșterea procentuală a numărului de pasageri față de 2014 este de 600%, Aeroportul Internațional Craiova nu a atins un volum de 2,01 milioane de pasageri în 2020 conform estimărilor din MPGT.

Tabel 7. Estimările privind numărul de pasageri pentru Aeroportul Craiova

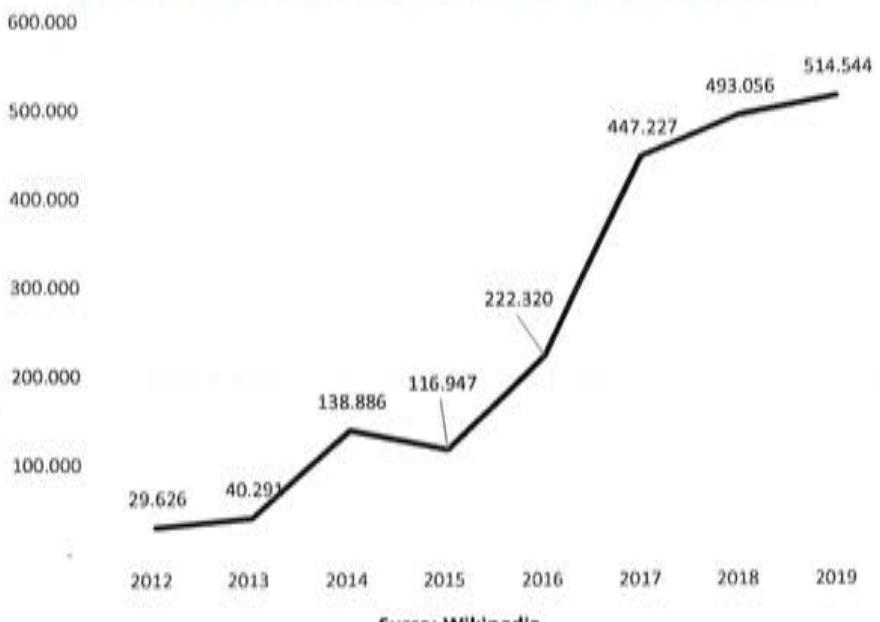
Pasageri în 2019	Estimare număr pasageri 2020	Estimare număr pasageri 2025
514.544	2.012.088	2.555.877

Sursa: Master Planul General de Transport

Pandemia SARS COV-2 din 2020 a însemnat o reducere semnificativă a traficului aerian internațional, o mare parte a zborurilor dinspre și spre Craiova fiind anulate în primăvară, iar traficul aerian scăzând cu 60% conform estimărilor conducerii aeroportului. Principalele curse afectate de pandemie au fost cele spre Italia.

Reducerea traficului pe aeroportul din Craiova a însemnat, conform conducerii, o scădere a veniturilor cu 500.000 de lei pe lună. În același timp, cheltuielile pentru adaptarea la pandemie au pus o presiune suplimentară pe bugetul aeroportului iar acesta a trebuit să accepte ajutoarele de stat acordat de Guvernul României. Situația s-a ameliorat pe perioada sezonului de vară, ca urmare a relaxării restricțiilor și reluarea curselor către Londra, Madrid și Barcelona.

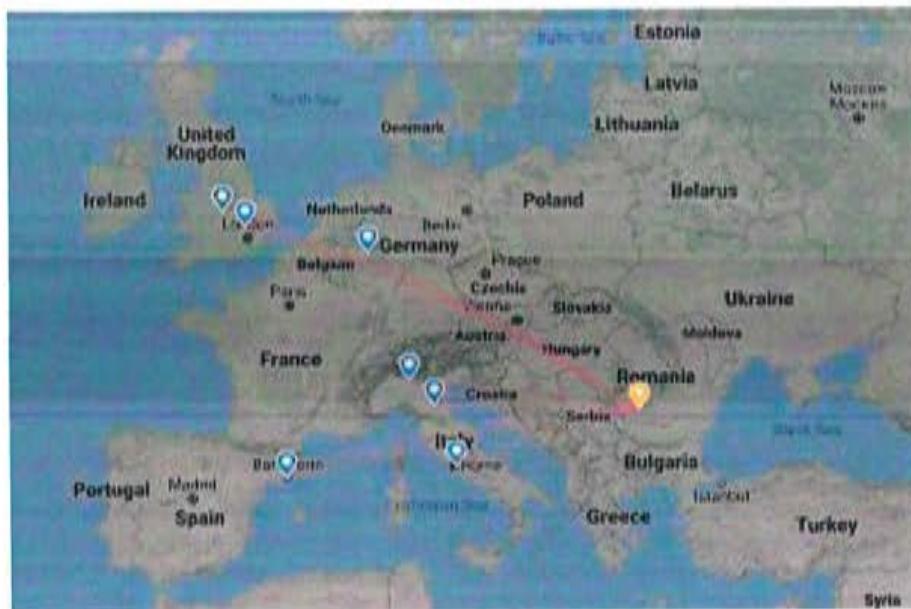
Figura 66. Evoluția traficului de pasageri pe Aeroportul Internațional Craiova



Sursa: Wikipedia

În prezent, WizzAir este singura companie care are o bază pe aeroport și operează curse către destinații internaționale precum Londra, Birmingham, Bologna, Milano, Roma, Barcelona, Madrid, Paris sau Köln. Compania RyanAir s-a retras în 2018, după 2 ani de activitate, de pe Aeroportul din Craiova din cauza restrângerii activității sale în Europa.

Figura 67. Cursele operate de pe Aeroportul Internațional Craiova



Sursa: Flightradar

În ultimii ani, Aeroportul Internațional Craiova a atras fonduri în valoare de 24 de milioane de euro prin care s-a reabilitat pista și sistemul de balizaj. Proiectul de extindere a terminalelor de sosiri și plecări, în valoare de 6 milioane de euro finanțat de Consiliul Județean Dolj, este în curs de implementare. De asemenea, în august 2020, s-a semnat contractul de finanțare pentru securizarea aeroportului în valoare de 16 milioane de euro, finanțat prin POIM 2014-2020²⁴. În urma consultărilor publice pentru elaborarea SIDU Craiova, reprezentanții Aeroportului Internațional Craiova, au prezentat viitoarele proiecte de modernizare a aeroportului care se vor axa pe următoarele:

- Creșterea gradului de siguranță și securitate a Aeroportului Internațional Craiova în contextul tranzitiei verzi prin:
 - Achiziționarea de echipamente de control și securitate aeroportuară – în valoare de 2,8 mil Euro:
 - Sistem de securitate perimetrală anti-dronă
 - Sistem de scanare cu raze X a autovehiculelor de gabarit mare
 - Sistem portabil de detecție cu termoviziune
 - Achiziționarea de echipamente pentru siguranța operațională – în valoare de 6,08 mil Euro:
 - Autospeciale pentru trecerea la CAT 9 a aeroportului
 - Echipament multifuncțional pentru întreținerea infrastructurii de mișcare
 - Sistem de monitorizare și alarmare a stării suprafetei de mișcare
 - Sistem de combatere a vieții sălbaticice în incinta aeroportului
- Extinderea și modernizarea Aeroportului Internațional Craiova prin:
 - Construcția unui nou terminal pasageri cu toate dotările necesare inclusiv amenajarea unei suprafete nivelațe a benzii pistei de aterizare/decolare și a ariei de siguranță, dezvoltarea de parcare și drumuri de acces, dezvoltarea unui terminal de transport în comun – în valoare de aproximativ 106 mil Euro
- Securizare completă indoor și outdoor a aeroportului prin:
 - Dezvoltarea unui drum tehnologic perimetral și a sistemului de iluminat aferent drumului, instalarea unui sistem de detecție perimetrală complet cu sistem de control acces portă, sistem extins CCTV, gard perimetral extins și reabilitat, echipamente de securitate pentru control bagaje și pasageri – în valoarea de aproximativ 15,5 mil Euro.
- Tranzitia Aeroportului Internațional Craiova către un Aeroport Verde prin:
 - Amenajarea parcărilor auto din incinta aeroportului cu panouri fotovoltaice – în valoare de 5 mil Euro
 - Amenajarea a 50 de stații de încărcare pentru autovehiculele electrice – în valoare de 2 mil Euro
 - Achiziția de echipamente aeroportuare electrice în vederea unei tranzitii verzi – în valoare de aproximativ 6,7 mil Euro
- Transformarea și tranzitia digitală a Aeroportului Internațional Craiova prin:
 - Dezvoltarea unei aplicații mobile pentru menținerea legăturii dintre produsele și serviciile oferite și stakeholderi – în valoare de aproximativ 80.000 Euro
 - Data Center și sistem pentru recuperare date și continuare a activităților în caz de dezastre – în valoare de aproximativ 650.000 Euro
 - Software de gestionare a documentelor într-un un mediu de lucru sigur și colaborativ – în valoare de aproximativ 35.000 Euro
 - Software management documente și contracte active – în valoare de aproximativ 28.000 Euro
 - 20 de terminale și software aferent de tip Stand alone / InfoTRIP AP-CRA Plecări/Sosiri – în valoare de aproximativ 180.000 Euro

²⁴Sursa:<https://www.aeroportcraiova.ro/en/securizare-completa-outdoor-indoor-a-aeroportului-international-craiova/>

- 10 Terminale de tipul Self-Services / Passport Validare stare de sănătate și verificare status vaccinare Anti-Covid AP-CRA Plecări – în valoare de aproximativ 460.000 Euro

În pofida provocărilor apărute din cauza pandemiei SARS COV-2, Aeroportul Internațional Craiova este esențial în dezvoltarea mobilității în Regiunea de dezvoltare Sud-Vest Oltenia. Investițiile viitoare în infrastructura aeroportuară trebuie să alibă în vederea atragerea operatorilor aerieni care să permită creșterea fluxului de pasageri, dar să conțină și măsuri de atenuare a impactului negativ asupra mediului înconjurător. Proiectele propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vizează îmbunătățirea conexiunii RAT Craiova prin extinderea liniei de tramvai către aeroport și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare.

INFRASTRUCTURA PENTRU DEPLASĂRI NEMOTORIZATE

În spațiul public accesibil se desfășoară trei categorii de activități: necesare, optionale și sociale. Fiecare dintre acestea necesită asigurarea unor aspecte minime. Prioritatea presupune abordarea etapizată a facilităților necesare celor trei tipuri de activități. Prima categorie, *activitățile necesare*, include sarcinile zilnice uzuale, cum ar fi mersul la serviciu, la școală sau la cumpărături. Aceste activități ar avea loc pe orice tip de vreme și pe tot parcursul anului, participanții fiind condiționați de deplasare pentru a-și asigura subzistența. A doua categorie, *activitățile optionale*, apare atunci când există dorința de a efectua aceste activități și când sunt create condițiile de mediu favorabile participării la acestea. Exemplul incluză plimbările, deplasările pentru mișcare fizică, activitățile de timp liber. Spre deosebire de activitățile necesare, este puțin probabil ca activitățile optionale să aibă loc atunci când condițiile de mediu nu sunt prielnice. Frecvența activităților optionale depinde, de asemenea, de calitatea spațiului public: în zonele urbane dense în care calitatea spațiului public este limitată, activitățile optionale sunt reduse la minim, dar într-un mediu construit de calitate activitățile optionale au loc cu frecvență ridicată. A treia categorie, *activitățile sociale*, apare atunci când oamenii se întâlnesc și socializează. Acest tip de activități includ copiii care se joacă, conversațiile între cunoșcuți sau trecătorii care se recunosc reciproc. Aceste activități sunt adesea de natură spontană și pot avea loc într-o mare varietate de spații publice. Aceste activități evoluează frecvent din activități din primele două categorii, întrucât oamenii din același spațiu se întâlnesc, chiar dacă pentru timp scurt. În mod similar cu activitățile optionale, activitățile sociale sunt condiționate de starea fizică a spațiului public. În orașe fără o calitate ridicată a mediului construit, activitățile sociale vor avea un caracter superficial, întrucât multe interacțiuni, cum ar fi a vedea și a auzi alte persoane, pot fi clasificate doar ca sociale.

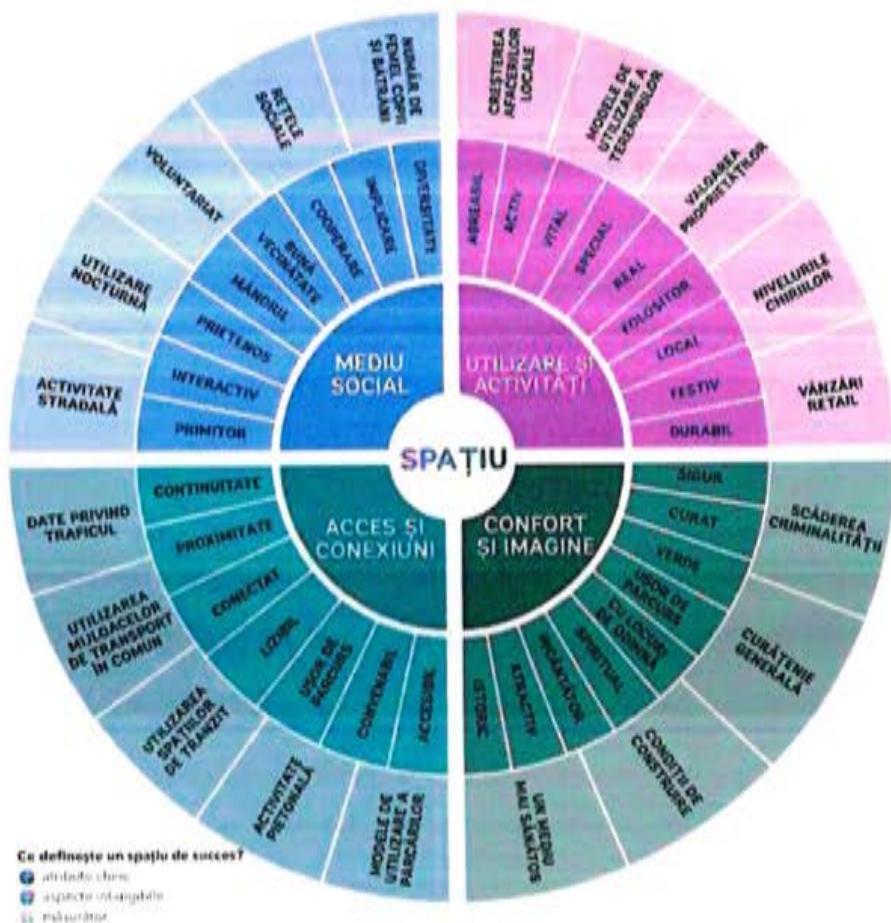
Un spațiu public de calitate, indiferent că are un caracter tranzitoriu sau de coagulare, respectă 12 criterii de calitate. Primele trei se referă la elementele de bază pentru activități necesare, următoarele șase fac referire la cele optionale, iar ultimele trei la cele sociale:

Tabel 8. Criterii de calitate pentru spațiile publice

Tipuri de activități	Criterii de calitate
Activități necesare	<ol style="list-style-type: none">Protejează împotriva traficului și a accidentelor: traversări sigure, elemente de separare față de traficul de viteze mari.Protejează împotriva agresiunilor: mobilier urban familiar, deschiderea fațadelor spre spațiul public, funcții deschise non-stop, iluminat public la scară umană.Protejează împotriva aspectelor senzoriale neplăcute: elemente verticale de protecție împotriva vântului și a curentului, elemente orizontale care protejează față de ploaie și ninsoare, separatoare care oferă protecție față de frig sau căldură, elemente pentru protecția față de poluarea sonore, olfactivă, auditivă și praf.Oferă opțiuni pentru diverse tipuri de mobilitate: lățime suficientă pentru deplasarea pietonală, fațade cu o estetică pozitivă, lipsa obstacolelor pe traseu, suprafețe continue, accesibilitate nediscriminatorie.Oferă oportunități pentru oprire și staționare: limite atractive și funcționale, locuri prestabilite pentru stat, obiecte pentru sprijinire, fațade cu detalii care invită la stat.
Activități optionale	<ol style="list-style-type: none">Oferă oportunități pentru a ședea: obiecte destinate pentru șezut, perspective favorabile spre puncte de interes, opțiuni comerciale și necomerciale pentru șezut, oportunități pentru odihnă și aşteptareOferă oportunități de vizibilitate: distanțe vizuale rezonabile, perspective interesante și neobturate, orientare facilă, iluminat nocturn.

8. Oferă oportunități pentru a vorbi și pentru a fi ascultat: limite pentru a reduce nivelul zgomotului în spațiul public, aranjamente ale mobilierului pentru a încuraja comunicarea.
9. Oferă oportunități pentru joacă și activități fizice, prin stabilirea unor suprafețe și amenajări dedicate, posibilitatea de a organiza activități temporare (comerciale, culturale, comunitare).
10. Dimensionarea la scară umană: dimensiunile clădirilor și spațiilor în relație cu scară umană în ceea ce privește simțurile, mișcarea, dimensiunea și comportamentul.
11. Oferă oportunități pentru a beneficia de elementele pozitive ale climatului: deschiderea spre soare, umbrirea, protecția față de vânt.
12. Oferă calități estetice și experiențe senzoriale pozitive prin design și detaliere de calitate, materiale de calitate, perspective favorabile spre clădiri iconice, experiențe senzoriale bogate: arbori, plante, apă.

Figura 68. Elemente definitorii pentru un spațiu public de succes



Sursa: Prelucrare date Project for Public Spaces, 2020

La nivel european, transportul motorizat atinge un nivel ridicat, iar până în 2050 se estimează o creștere de 42% a transportului rutier de pasageri, fiind un semn bun pentru economia europeană.

Acest lucru, însă, va pune o presiune destul de mare pe rețeaua de transport și, de asemenea, pe mediul înconjurător. Un angajament clar al Pactului Ecologic European este ca transportul să devină drastic mai puțin poluant, în acest sens fiind necesară dezvoltarea accelerată a combustibililor alternativi durabili (inclusiv biocombustibili avansați), hidrogen verde și electromobilitate în transport, precum și furnizarea și stocarea durabilă de energie.

Carta Albă a Transporturilor în UE, adoptată în 2011, propune reducerea progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional. În mediile urbane, promovarea deplasărilor nemotorizate au ca efect reducerea aglomerării în trafic, a zgromotului, a impactului asupra mediului și îmbunătățirea calității vieții. Politicile care au un efect pozitiv pentru promovarea deplasărilor nemotorizate includ: îmbunătățirea trotuarelor și a rețelei de piste pentru biciclete; sisteme de închiriere publice sau private a bicicletelor; dezvoltarea spațiului public și a clădirilor în funcție de pietoni; măsuri de calmare a traficului, îmbunătățirea paisajului stradal, reducerea vitezei în trafic, restricționarea accesului vehiculelor și realocarea spațiului destinat mașinilor; educarea publicului privind siguranța în trafic sau programe de promovare a deplasărilor nemotorizate; parcări pentru biciclete integrate în sistemul de transport public; politicile de parcări ale orașului.

Mijloacele de transport verde, precum folosirea bicicletelor, a transportului în comun, a vehiculelor electrice, a mașinilor hibrid, a vehiculelor cu mai mulți ocupanți (carpooling) pot fi adoptate de tot mai mulți cetățeni în viața de zi cu zi. Mersul pe jos este modul principal de deplasare pentru o mare parte a populației și are un efect benefic asupra mediului și a sănătății oamenilor. Deși reprezintă o cotă modală importantă, deplasările pietonale sunt fragmentate de traficul rutier și de ocuparea trotuarelor cu parcarea mașinilor.

Etapele pentru a implementa un sistem de mobilitate durabilă au în vedere o creștere graduală a cantității și calității facilităților oferite pentru pietoni și bicicliști. Primii pași se referă la conversia străzilor în pietonale, implementând proiecte pilot în zonele centrale și cele cu densitate ridicată din cartiere sau în zonele cu o concentrare ridicată a activităților în spațiul public. Pot exista mai multe tipuri de abordări, manifestate prin limitările impuse mijloacelor de transport: limitarea completă sau parțială a accesului autoturismelor, mijloacelor de transport în comun, oportunitățile oferite deplasărilor cu bicicleta. Importantă este, în aceste circumstanțe, creșterea incrementală a suprafețelor pietonale și unirea acestora în rețele complete la nivelul orașului. Un al doilea pas, care presupune o activitate continuă, se referă la reducerea treptată a numărului de locuri de parcare din zona centrală a orașului, cu o rată de 2-3% anual. Spațiul eliberat se transformă în piețe publice mici, oferind oportunități pentru creșterea calității spațiului public. Aceste operațiuni sunt realizate în același timp cu procese de reglementare care oferă o scară diminuată a mediului construit și, astfel, posibilitatea de a limita prezența vântului în lunile nefavorabile reci. Scara umană este, de asemenea, un obiectiv urmărit prin reglementarea unui raport favorabil între suprafețele vitrate și cele opace ale fațadelor, precum și o tratare deosebită a unor elemente ale clădirilor sau obiectelor de mobilier urban. Pentru a asigura prezența locuitorilor în spațiul public este necesară o politică de dispersie eficientă a locuirii în spațiul urban, avantajând, acolo unde este cazul, funcțiunile mixte împreună cu locuirea. În interiorul cartierelor, etapa următoare vizează realizarea amenajărilor care permit deplasarea pietonală sau cu bicicleta a elevilor la școală sau dinspre școală spre locuințe. În ceea ce privește rețeaua comercială, este necesară facilitarea păstrării teraselor active chiar și în timpul iernilor, prin metode specifice de încălzire. Pentru mobilitatea pe distanțe medii, orașele înființează noi piste sau benzi dedicate pentru biciclete, amplasate în locul unor locuri de parcare eliminate. Acestea funcționează complementar cu sisteme de parcare și bike-sharing amplasate oportun în relație cu punctele de maximă activitate și atractivitate.

Conform *Ghidului de Reabilitare a Spațiilor Publice Urbane*²⁵, spațiul urban este fundalul interacțiunilor sociale care au loc pe parcursul deplasărilor, influențând deplasările pedestre prin calitatea fondului construit și a spațiului public. O distanță de 5 minute de parcurgere pe jos este considerată distanță

²⁵ Banca Mondială, Ghid de reabilitare a spațiilor publice urbane, 2020

pe care oamenii sunt dispuși să o parcurgă înainte de a opta pentru a conduce automobilul propriu. Bazată pe viteza medie de mers, o plimbare de 5 minute reprezintă o rază de 400 m. Această regulă este utilizată pentru a calcula ariile de acoperire ale stațiilor de transport public, sau pentru a determina accesibilitatea destinațiilor în interiorul cartierelor – dotările, atractorii. Această rază de parcurs este de obicei calculată în jurul unui centru comunitar sau a unei funcții cum ar fi o piață publică, o școală, o conglomerație administrativă, în general spații în care găsim o concentrare socială și comercială. În urbanism, distanța de 5 minute este rezonabilă pentru a determina accesibilitatea serviciilor publice, devenind un element de cuantificare a cât de ușor este de parcurs o comunitate. În realitate, trama stradală, aspectul și configurarea trotuarelor, factorii de mediu, sentimentul de siguranță, afectează viteza de parcurs a unui spațiu.

Planul de acțiune pentru Craiova – Oraș Verde evidențiază necesitatea de a îmbunătăți infrastructura de ciclism (inclusiv traseele și schemele de închirieri biciclete - Bike & Ride), precum și abordarea provocărilor specifice din rețeaua de drumuri urbane cu reamenajarea intersecțiilor și limitările de viteza. Scopurile acestui plan vizează încurajarea unei utilizări mai mari a transportului public și a rețelelor active de călătorie, încurajarea utilizării vehiculelor cu emisii reduse, îmbunătățirea peisajului stradal, precum și o planificare urbană care minimizează impactul asupra mediului și îmbunătățește activele naturale. Nevoia unei infrastructuri pentru biciclete a fost evidențiată, în urma consultărilor publice, și de reprezentanți ai Primăriei din Bucovăț, Mișchii și Predești.

Cu privire la rețeaua de ciclism și dezvoltarea parcărilor la nivel de oraș, *planul Craiova – Oraș Verde* propune realizarea unui studiu de fezabilitate pentru identificarea rutelor și soluțiilor pentru amenajarea benzilor și a facilităților pentru biciclete din oraș. Rețeaua de ciclism trebuie să încurajeze călătoriile mai durabile, să reducă utilizarea mașinii și să sprijine stiluri de viață mai sănătoase. În momentul de față, există piste de biciclete și benzi limitate prevăzute în Craiova, cu doar 7,2 km implementate până în 2018, cu căi actuale care susțin utilizarea recreativă (de exemplu, în jurul parcului Romanescu), mai degrabă decât să ajute călătoriile regulate ale navetștilor. O nouă rețea este propusă pentru dezvoltare și implementare ca parte a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și există un sprijin semnificativ al părților interesate pentru mai multe rute de biciclete și infrastructură pentru a crea rute sigure și atractive, conectând destinațiile din tot orașul. Conexiunile directe, sigure și ciclice vor lega zonele rezidențiale de centrul orașului și de locurile cheie de angajare, de vânzare cu amănuntul și de educație. Dezvoltarea și implementarea unei rețele de ciclism la nivel de oraș va încuraja călătoriile mai durabile, va reduce utilizarea mașinii și va sprijini stiluri de viață mai sănătoase, inclusiv realizarea unei deplasări modale de la utilizarea obișnuită a mașinii. Parcarea pentru biciclete este un aspect foarte important al oricărui traseu de ciclism și program de facilități, cu standuri necesare la toate destinațiile principale, cum ar fi clădirile publice – biblioteci, centre de sănătate, școli și colegii de învățământ, zone de vânzare cu amănuntul, oficii poștale etc.

Tintele propuse în cadrul *Planului Craiova – Oraș Verde* se referă la creșterea opțiunilor de călătorie prin îmbunătățirea calității și conectivității la transportul public fiabil și rețelele active de călătorie, ducând la niveluri îmbunătățite de satisfacție a călătoriei de către cetățenii care utilizează aceste moduri, precum și creșterea nivelurilor de călătorie durabilă către toate destinațiile cheie de educație, ocupare, agrement, comerț cu amănuntul din oraș, măsurată printr-o creștere a ponderii modale pentru modurile de transport public și activ cu 5% până în 2030. Părțile interesate dinspre care se solicită implicare sunt Primăria, grupuri de utilizatori și asociații, comunitatea locală, grupurile de rezidenți.

Un alt obiectiv al *Planului Craiova – Oraș Verde* este realizarea schemei de închiriere de biciclete la nivel de oraș. Pentru aceasta se propune dezvoltarea unui nou sistem municipal de închiriere de biciclete în întregul oraș pentru a încuraja o mai mare utilizare a ciclismului ca mod de transport obișnuit pentru navetă și călătorii de agrement. În prezent, Craiova se confruntă cu probleme legate de aglomerare și probleme de mediu, în special în zona centrală, iar orașul dorește să maximizeze beneficiile oferite de ciclism ca alternativă la transportul privat motorizat. În plus față de dezvoltarea rețelei de trasee de ciclism la nivel de oraș, orașul dorește să dezvolte un sistem de închiriere de

biciclete la nivelul întregului oraș, care să le permită oamenilor să aibă acces la biciclete și la facilități sigure oferite în întregul oraș. Acest sistem va oferi biciclete și parcare pentru biciclete ușor disponibile, de bună calitate și întreținute în mod regulat, care pot fi închiriate în funcție de cerințele utilizatorului. Există o opțiune de a include biciclete electrice în cadrul sistemului de partajare a bicicletelor pentru a contribui la îmbunătățirea atraktivității pentru potențialii bicicliști. Bicicletele electrice permit, de asemenea, parcurgerea unor distanțe mai mari, ceea ce ar permite utilizatorilor schemei Bike Share să acopere o zonă geografică mai mare.

Al treilea obiectiv al Planului Craiova – Oraș Verde, cu reflectare în mobilitate nemotorizată, este dezvoltarea unei noi rețele de trasee pietonale la nivel de oraș. Se propune dezvoltarea unei noi rețele de circulație pentru circulația pietonilor la nivel de oraș cu o hierarhie a rețelei de trasee bazată pe utilizare, care va include modificarea zonei pietonale (inclusiv lucrări de construcție și mobilier urban nou), împreună cu construirea de zone prioritare pentru pietoni. În momentul de față, Craiova se confruntă cu probleme legate de aglomerație și probleme de mediu, în special în zona centrală, iar în ultimii ani orașul a introdus o serie de măsuri pentru îmbunătățirea condițiilor pentru pietoni, pentru a oferi mai mult acces și condiții mai sigure pentru mersul pe jos în centrul orașului. Dezvoltarea unui nou concept de rețea de trasee pietonale va contribui la asigurarea faptului că facilitățile pietonale de bună calitate sunt furnizate pe traseele cheie din oraș pe baza funcționalității și a dimensiunii de utilizare. La identificarea anumitor rute și standarde ar trebui luate în considerare următoarele aspecte: volumele pietonilor, accidentele, vârsta și tipul de pasaj și caracterul și utilizarea traficului pe carosabilul adiacent.

Sunt propuse, de asemenea, restricții de accesibilitate în oraș. Gestionarea restricțiilor de acces în oraș în zonele pietonale ale orașului, inclusiv noi controale ale funcționării vehiculelor, accesul vehiculelor și tipului de vehicule, facilități îmbunătățite și semnalizare pentru spații de încărcare și descărcare, norme mai aspre pentru reducerea nivelului de parcare nediscriminatorie și reducerea la minim a conflictelor cu pietonii și alți utilizatori ai drumurilor din centrul orașului, reducerea emisiilor, creșterea siguranței traficului, îmbunătățirea capacitatii rutiere și fiabilitatea sistemului de transport. Craiova se confruntă în acest moment cu probleme legate de aglomerație și probleme de mediu, în special în zona centrală. În ultimii ani au fost introduse măsuri în Craiova pentru a introduce restricții de acces pentru mașinile private în zona centrală a orașului, prin instalarea de bariere în trei puncte principale de acces menite să reducă nivelurile de poluare a vehiculelor și să reducă volumul traficului în centrul orașului. Susținute de tehnologia de gestionare a traficului, ca parte a unui proiect CIVITAS intitulat MODERN, au fost folosite borne ascendente la punctele de intrare pentru a ajuta la optimizarea fluxului de trafic privat și public și pentru a oferi un acces mai bun la serviciile de autobuz și pentru a încuraja un mediu de peisaj stradal mai bun în centrul orașului. Lucrarea completează centrul istoric cu o zonă pietonală mare care a fost introdusă cu străzile suplimentare planificate, cu vehicule parcate îndepărтate pentru a crea mai mult spațiu deschis în inima Craiovei. Noul control dinamic al vehiculului va gestiona accesul către și dinspre centrul orașului, cu prioritatea acordată transportului public, taxiurilor și locuitorilor și afacerilor din centrul orașului. Scopul acestelui măsuri este de a crea o zonă fără poluanți în centrul orașului, fără niveluri ridicate de trafic motorizat și încurajând mai multe activități pietonale, precum și sprijinirea fiabilității serviciului și rețelei de transport public al orașului.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană anteroară amintește faptul că majoritatea dotărilor existente la nivelul zonei metropolitane sunt localizate doar în municipiul Craiova: 87,4% din suprafața spațiilor de joacă, aproape jumătate (48,2%) din numărul de bănci și 80,7% din cel al coșurilor de gunoi, precum și mai bine de jumătate din lungimea pistelor pentru biciclete (58,3%). Potrivit autorităților publice locale, pentru modernizarea spațiilor publice și de joacă pentru copii, la momentul elaborării documentației erau necesare investiții pe 37,2 ha, crearea pistelor de biciclete pe o lungime totală de 65 km, precum și crearea a 261 spații noi de joacă pentru copii. În prezent există piste de biciclete pe teritoriul municipiului Craiova, dar acestea sunt discontinue și nu asigură accesul către toate zonele populate.

La nivelul Zonei Metropolitane Craiova era considerată evidentă existența unei infrastructuri deficitare pentru activități de agrement și petrecere a timpului liber. În aceste condiții, realizarea unui demers pentru atragerea turiștilor este dificilă, o destinație turistică viabilă trebuie să disponă de o infrastructură turistică de agrement cât mai diversificată. Principalele acțiuni care trebuie avute în vedere se referă la crearea, modernizarea și extinderea infrastructurii de agrement, amenajarea obiectivelor turistice, modernizarea punctelor de observare etc.

*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*²⁶ remarcă faptul că Spațiul pietonal este acea componentă de bază a spațiului public care îl face locuibil. Zonele pietonale trebuie să fie dimensionate suficient de generos încât să permită atât mobilitatea, cât și întreprinderea unor activități de petrecere a timpului liber și pentru a susține în general ideea de atractivitate a spațiului public. Partea neobstrucționată a unui trotuar este destinată mișcării. Un trotuar trebuie extins pentru a include zone de sedere, vegetație, infrastructură și alte elemente. Caracterul și parametrii spațiali ai trotuarelor ar trebui bazate pe ideea generală de spațiu locuibil. Aceste obiective nu pot fi îndeplinite, spre exemplu, dacă se configuraază un trotuar ca spațiu rezidual de-a lungul unei străzi cu circulație auto, care satisfac doar parametrii minimali impuși de normele de proiectare. Lățimea unui trotuar trebuie decisă în concordanță cu tipul de stradă și densitatea urbană a zonei respective. În acele locuri care au un potențial sporit de a concentra activități, un trotuar este în mod ușual mai lat decât acolo unde concentrarea nu este atât de mare.

Prezența arborilor contribuie substanțial la calitatea spațiului și a mediului înconjurător. Când se realizează dimensionarea străzilor, trebuie luate în considerare spații pentru rânduri de arbori. Aceste alei trebuie să se conformeze infrastructurii tehnice și rețelei de utilități existente. Selecția speciilor de arbori trebuie adaptată în funcție de condițiile de mediu locale. Următorii factori trebuie avuți în vedere atunci când se evaluatează condițiile locale de mediu: înălțimea și tipul clădirilor, conceptul istoric și local și calitatea zonei de înrădăcinare. Este posibil să se realizeze alei de arbori și pe străzi înguste de până la 12-14 m lățime și trebuie ținut cont de faptul că gradul de confort al pietonilor trebuie să rămână la un anumit standard.

Interacțiunile care sunt importante pentru viața orașului se întâmplă la limita dintre spațiu public și privat. În consecință, dacă se dorește o îmbunătățire a calității spațiului public, zona de fronturi necesită de asemenea reabilitare. Un front stradal activ înseamnă că acolo se întâmplă mișcare, atât în interiorul, cât și în exteriorul clădirilor, și că serviciile, businessurile, cafenelele și restaurantele sunt localizate acolo. Cu alte cuvinte, spațiul din interiorul clădirilor este direct și permanent conectat cu spațiul public, atât din punct de vedere vizual, cât și fizic (ocasional, la nivel operativ). Trotuarul poate fi astfel utilizat pentru terasele cafenelelor, pentru vitrine, bănci etc. Lățimea acestor tipuri de spații trebuie să corespundă cu intensitatea la care este utilizat frontul. Orașul are nevoie să susțină activ dezvoltarea relațiilor de lungă durată. Un front activ contribuie la vitalitatea economică și la valorificarea spațiilor și aduce împreună atât interesele publice, cât și pe cele comerciale. În acest scop, trebuie îmbunătățit procesul de obținere a autorizațiilor atât din punct de vedere administrativ, cât și din punct de vedere finanțier. Pe străzile importante, unde frontul este lipsit de viață, trebuie întâi depistate motivele care au dus la acest fapt. Cauzele funcționării defectuoase pot include existența traficului auto, lipsa sau calitatea slabă a spațiilor pietonale. Modalitățile de a îmbunătăți calitatea străzilor, lățimea trotuarelor și reducerea traficului trebuie identificate în vederea reabilitării străzii.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă evidențiază cota modală a deplasărilor pietonale în Craiova, care este de 41,08% conform datelor recenzate, față de 34,7% cea a transportului motorizat privat. Acest fapt determină necesitatea de a oferi facilități pentru deplasarea pietonilor și a bicicletelor.

²⁶ Banca Mondială, Ghid de reabilitare a spațiilor publice urbane, 2020

Figura 69. Intensitatea deplasărilor pietonale în Craiova



Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Craiova, 2017

Municipiul Craiova are un număr crescut de zone pietonale dimensionate corespunzător în zona centrală, protejate de vegetație și bolarzi. Reabilitarea zonei centrale a fost un proiect de mare anvergură, fiind complet transformat într-o perioadă de 3 ani prin înlăturarea mașinilor și crearea unui spațiu public deosebit de atractiv pentru deplasările pietonale. Succesul acestui proiect a determinat efecte în lanț, prin creșterea atraktivității orașului per ansamblu și creșterea numărului de societăți comerciale care își deschid funcții spre spațiul public.

Figura 70. Rețeaua pietonală Centrul istoric Craiova

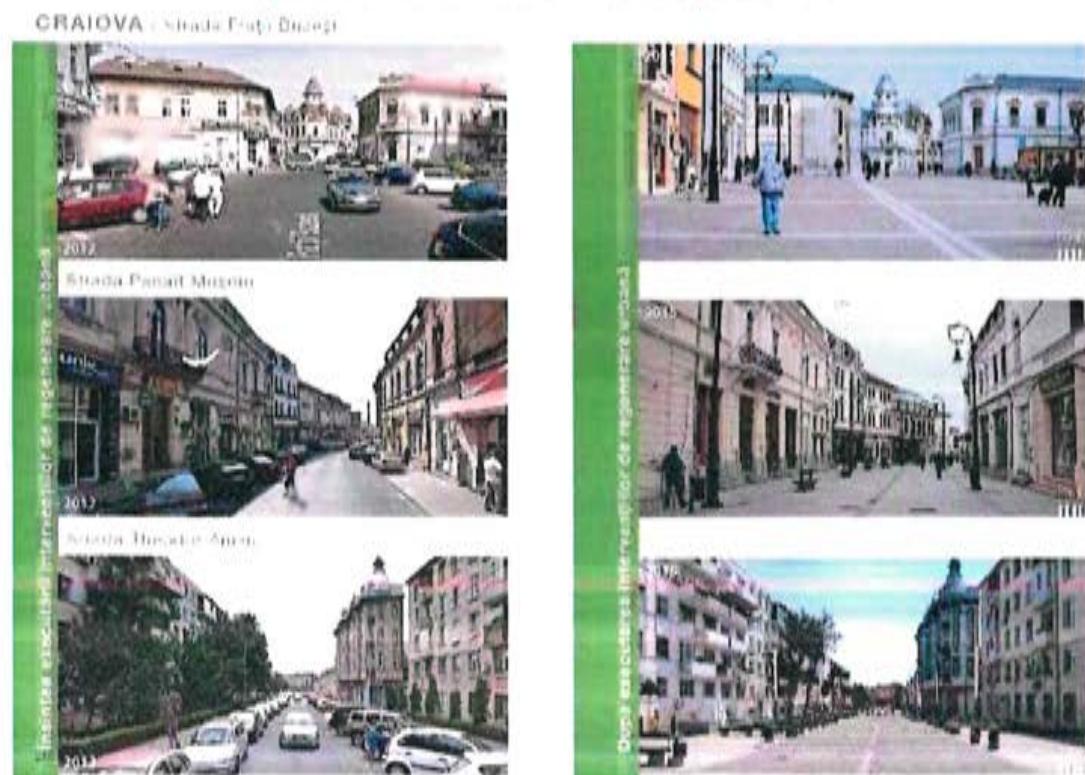


Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Craiova 2017

Implementarea acestui proiect a presupus eliminarea suprafețelor carosabile și a celor destinate locurilor de parcare, pentru a permite deplasarea nestingherită a pietonilor și bicicliștilor. Deși la prima

vedere pare o soluție care îndepărtează clienții de spațiile comerciale, se dovedește faptul că aceste tipuri de soluții cresc atraktivitatea întregii zone și afectează pozitiv chiar și mici afaceri.

Figura 71. Reabilitarea zonei centrale a municipiului Craiova



Sursa: Ghid de reabilitare a spațiilor publice, 2018

Ghidul pentru reabilitarea spațiilor publice evidențiază tipurile de spații publice cu rol de coagulare, care generează rețele pietonale de accesibilitate pe raza de 400, respectiv 800 de metri. Aceste raze corespund unor distanțe pietonale de câte 5, respectiv 10 minute. Spațiile respective pot fi spații verzi de tip parc, scuar sau grădină publică, centre de cartier, piețe agroalimentare sau suprafețe pietonizate.