



**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ  
„ZONA METROPOLITANĂ CRAIOVA”**  
Adresă: Municipiul Craiova, Str. A.I. Cuza, Nr.7, Jud. Dolj - România  
Nr. Însciere în registrul social 18/09.03.2009  
Tel/Fax: 0251.412.508; e-mail: zona.metropolitana.craiova@gmail.com

---

**MINUTĂ**

**DEZBATERE PUBLICĂ**

**PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU POLUL DE  
CREȘTERE CRAIOVA**

**24.03.2016**

## **Cosmin Vasile – Director Executiv Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Craiova”**

Acest proiect a început în septembrie 2014, în septembrie 2014 am avut prima întâlnire a grupului de lucru. Zona Metropolitană, Primăria Craiova, de asemenea am avut alături principalele instituții din județul Dolj, Consiliul Județean, Prefectura, Camera de Comerț și Industrie și o serie de ONG-uri. Acest proiect a avut mai multe etape, finalizarea lui a fost în noiembrie 2015. Odată cu varianta finală, am început și perioada de proceduri administrative, aviz de mediu, dezbateri publice la mediu, iar într-un final am primit avizul necesar. Având avizul de la mediu, urmează ca el să fie preluat la consiliul local și o să meargă spre adoptare după procedurile consiliului local.

### **Anca Brânzărea – Search Corporation**

Acest plan de mobilitate a respectat standardele și legislația în vigoare. Scopul și domeniul de aplicare și abordare. Ca abordare, acest plan de mobilitate privește orașul și zona din jurul său, la nivel funcțional, nu numai ca un teritoriu administrativ, ci ca un teritoriu din punct de vedere al influenței, de exemplu câte persoane vin în Craiova din Zona Metropolitană; vizează toate formele de transport, privat și public, are în vedere atât traficul în mișcare cât și cel staționar, parcuri și are în vedere transportul de pasageri și de marfă. Evident că au fost analizate documente sectoriale, sociale, de dezvoltare urbană, de la toate nivelurile de autoritate și de la toate localitățile din polul de creștere. Principalele caracteristici ale unui plan de mobilitate, principiile acestor planuri care reprezintă o generație nouă de master planuri urbane, de transport urban care încearcă să aducă o viziune pe termen lung, o abordare participativă, vorbim despre colaborarea tuturor autorităților dar ne referim și la dialogul cu oamenii, că planificarea trebuie să pună pe primul plan omul, cetățeanul. Evident, planurile trebuie să asigure o dezvoltare integrată a tuturor modurilor de transport, să preia proiecte și idei și să coreleze toate aceste lucruri la nivel teritorial, pe orizontală dar și verticală, să fie evaluate performanțele sistemului de transport, să fie evaluate costurile externe, accidentele, dar, ce este mai important, pe viitor, planul de mobilitate să fi monitorizat și bine înțeles îmbunătățit. Condiționalitățile unui astfel de plan – el este un document strategic și nu veți găsi în acest plan soluții foarte specifice pentru că aceste aspecte vor fi tratate mai departe în studiile de fezabilitate. Pe de altă parte, planul de mobilitate s-a corelat cu master planul general de transport și trebuie să se coreleze cu planul de urbanism general. S-a corelat și cu planul de dezvoltare regională și cu alte strategii din zonă. Acest plan de mobilitate este obligatoriu pentru finanțarea proiectelor în programul operațional regional 2014-2020. Etapele de elaborare au inclus în primul rând o etapă amplă de colectare de date și au existat consultări cu instituții și cu factori interesați. Colectarea de date a fost un prim pas important care a pus alături o serie de date legate de populație, motorizare, date economice dar și legate de oferta de transport. O parte dintre ele au intrat în modelul de transport. În urma analizelor au fost identificate probleme specifice zonei. Analizele au avut și o componentă financiară. Au fost analizate resursele bugetare și previziunile până în anul 2030. Măsurile propuse au fost structurate pe 3 scenarii alternative. Acestea au fost analizate prin analize cost-beneficiu, prin analize multicriteriale, și a rezultat un scenariu optim care a fost recomandat, după care au mai existat consultări. Astfel s-a născut prima versiune a planului de mobilitate care a parcurs procedura de evaluare a impactului asupra mediului. Acum ne aflăm în pasul de revizuire a formei finale a planului de mobilitate, pasul următor fiind aprobarea în consiliul local. Structura care este conform normelor de aplicare a legii 350 include 3 componente, o componentă strategică în care au fost incluse toate analizele, au fost făcute prognozele, au fost prezentate scenariile, viziunea de dezvoltare a orașului din punct de vedere a mobilității urbane. O a doua etapă este componenta operațională, planul de acțiune, proiectele concrete prevăzute pe termen scurt, mediu și lung. A treia etapă – monitorizarea implementării planului de mobilitate unde se dau direcțiile pentru ceea ce va urma în continuare și anume implementarea anumitor proiecte din cadrul planului de mobilitate. Din punct de vedere al procesului participativ, acesta are 4 etape

distincte, evident pe durata elaborării planului de mobilitate, pe perioada procesului de evaluare a impactului asupra mediului, pe durata procedurii de aprobare în consiliul local și pe durata implementării proiectelor, în viitor. Ce instrumente de comunicare au fost folosite de când s-a născut proiectul – a fost creată o adresă de email oficială, a fost creată o pagină de facebook, primăria, zona metropolitană, polul de creștere, au creat pagini dedicate planului de mobilitate, au existat comunicate de presă, a existat comunicare și pe perioada colectării datelor, pentru anchete în gospodării, pentru anchetele origine-destinație, au existat afișe în mijloacele de transport în comun și aplicația online care a funcționat o lună pe site-ul primăriei, în care au fost colectate comentariile publicului din polul de creștere, pe toate problematicile legate de mobilitate. Polul de creștere Craiova a fost analizat cu un indice de motorizare foarte ridicat. În ceea ce privește ratele de călătorie, dacă municipiul are o rată modestă, în localitățile limitrofe mobilitatea este foarte scăzută. Aceste călătorii se efectuează pietonal, cu autoturismul și într-o proporție de aproape 20% cu transportul public. Din anchete s-a remarcat că deplasările cu bicicleta sunt foarte modeste. În ceea ce privește distanțele și duratele de călătorie, observăm că cu transportul public se efectuează călătoriile pe distanțe relativ scurte, dar cu un timp de călătorie ridicat. Transportul public nu este suficient de competitiv în raport cu celelalte moduri de transport. A fost analizată și rețeaua de transport. În ceea ce privește rețeaua rutieră, la nivelul polului s-a observat o lipsă a conectivității pe partea de S-V iar la nivelul municipiului o lipsă de accesibilitate în zona de S-V, în zona de N-E a orașului, și în partea de sud. O altă problemă specifică este lipsa unui inel la nivel central în municipiul Craiova. Cu ajutorul modelului de transport au fost identificate punctele critice ale rețelei stradale din municipiu și din polul de creștere. În ceea ce privește transportul public s-a observat că există o relativ bună acoperire a orașului cu stații, mai puțin în zona de est, s-a observat că transportul public nu este neapărat prioritarizat. O parte din stații necesită îmbunătățiri. În ceea ce privește flota, flota de tramvaie este depășită, dar în ceea ce privește flota de autobuze au început să se facă primii pași de înnoire a acesteia. Analizele s-au făcut și la nivelul polului de creștere și al județului pentru transportul public. Puncte intermodale insuficient amenajate și lipsa unei politici tarifare integrate, iar contractele cu operatorii necesită să fie conforme cu regulamentul european. Politica de parcare nu este suficient definită, circa 20% din parcările din zona centrală a municipiului se realizează pe spațiile dedicate circulației pietonale, nu sunt aplicate suficiente sancțiuni. Infrastructura pentru deplasarea cu bicicleta este în formare. Au început să se creioneze trasee în zona centrală, dar rețeaua necesită îmbunătățiri. Un mare plus pentru circulația pietonală în municipiul Craiova este zona pietonală din centru. Analiza mobilității și a rețelei implică și analiza accidentelor. Toată rețeaua este împânzită de zone cu potențial negativ. /sunt prezentate rezultatele aplicației online/ Au fost postate probleme, recomandări și aprecieri. Toate acestea fost luate în considerare, au fost trimise și către primărie și către ceilalți factori implicați. Au fost identificate zone cu potențial de dezvoltare rezidențială și non-rezidențială. În modelul de transport au fost introduse foarte multe date referitoare la populație, la niveluri mici de detaliere, la locuri de muncă. Din punct de vedere tehnic, prognoza indicelui de motorizare a arătat că ne putem aștepta la o creștere a motorizării. Rezultatele modelului au furnizat informații referitoare la fluxurile de călători, de vehicule, impactul proiectelor nou propuse. /exemple despre capacitatea de utilizare a modelului de transport/ În ceea ce privește viziunea pentru 2016-2030, aceasta este de a implementa un sistem de transport eficient, durabil și sigur care să răspundă obiectivelor strategice importante cum sunt accesibilitatea, siguranța, protecția mediului, eficiența economică și calitatea mediului urban. Proiectele cuprinse s-au orientat către transportul public, către încurajarea deplasărilor cu bicicleta, către eficientizarea utilizării spațiului public, politici de parcare, intermodalitate, managementul traficului, creșterea confortului deplasării pietonale. Pentru a se implementa astfel de proiecte este important să se mărească capacitatea instituțională și administrativă. Atunci când se implementează proiectele trebuie să se obțină o îmbunătățire a circulației traficului. Pentru analizele care s-au făcut în cele 3 scenarii a fost necesară crearea

unui instrument de comparație. La nivelul orașului au fost incluse în această analiză toate proiectele aflate în curs de implementare, dar au fost incluse și proiectele din master planul general de transport pentru polul de creștere. Scenariul de bază a avut în vedere proiecte și intervenții minimale pentru toate direcțiile de acțiune. Un alt scenariu orientat mai mult pe infrastructura de transport. Scenariul 3 care a pus pe primul plan transportul public și o politică de parcare mai strictă care să îmbunătățească utilizarea spațiului public. După analizele multicriteriale, cu modelul de transport, și în urma consultărilor a rezultat scenariul propus și planul de acțiune. Trebuie să se dezvolte un departament specific de planificare a transportului care să aibă în vedere toate modurile de transport. O provocare va fi gestionarea transportului public. S-au făcut primele propuneri, ca realizarea unei asociații de transport public la nivel metropolitan. În ceea ce privește transportul public, prioritățile sunt achizițiile de vehicule noi, de echipare, de modernizare a stațiilor, de amenajarea unor sectoare dedicate pentru tramvaie și autobuze, să se țină seama de accesibilizarea pentru toate categoriile de călători. Au fost făcute propuneri de reorganizare a liniilor de transport care trebuie corelate cu dezvoltarea infrastructurii rutiere și care să acopere toată zona municipiului și a polului de creștere. În ceea ce privește încurajarea deplasărilor cu bicicleta s-au făcut propuneri pentru extinderea rețelei, pentru amenajarea de parcări pentru biciclete. În ceea ce privește infrastructura rutieră, planul de mobilitate a încercat să creeze o rețea de viitor care să întregască un inel exterior, care să găsească posibilitatea unui inel în jurul zonei centrale, de a accesibiliza cât mai bine zona de nord, de a se crea o axă de cartier. În ceea ce privește parcare a fost recomandată o politică de parcare, dar cu o ofertă de parcări în jurul zonei centrale dar și în zonele rezidențiale. În ceea ce privește legăturile de transport cu polul de creștere, s-au gândit relații care să pună în valoare existența liniei ferate. Au fost recomandate amenajarea unor parcări în lungul căilor ferate. În ceea ce privește intermodalitatea la nivelul municipiului Craiova au fost gândite park&ride-uri la capetele liniilor de tramvai. Nu a fost uitată nici circulația vehiculelor de marfă, au fost propuse trasee dedicate circulației de marfă, și parcări tampon la intrarea în oraș sau în zona parcului industrial, sau pentru vehicule de mică capacitate în zona piețelor. Au fost propuse o serie de reorganizări a circulației pentru creșterea confortului deplasărilor pietonale. Extinderea zonei pietonale pentru zona centrală dar și în zonele rezidențiale. Toate reorganizările trebuie să se fundamenteze pe studii detaliate. Sunt propuse reorganizări de intersecții, trotuare, implementarea unor soluții de spațiu utilizate în comun, dar și implementarea unor străzi cu sens unic. Va mulțumesc!

**Cosmin Vasile**

Dacă sunt întrebări din sală vă rugăm să le puneți.

**Ionel Pană – consilier local**

Nu era normal să avem o strategie de dezvoltare până în anul 2030 ca să putem ști ce fluxuri de călători vor fi, unde se vor amplasa, dacă se vor amplasa noi unități de producție gen parcuri industriale. Vreau să știu dacă s-a ținut cont de acest lucru.

De ce nu mergem cu o linie de tramvai de la pasajul Electroputere până la gară și de la gară până la universitate. O altă problemă este vorba de educația cetățenească pentru folosirea transportului în comun. Numai dacă dezvoltăm transportul în comun și această mentalitate putem să desconggestionăm traficul. Mulțumesc!

**Virgil Toader – consilier local**

Vreau să remarc un lucru. Apreciez măsurile pentru reorganizarea în interior a zonei orașului dar privind harta cu fluxul de trafic la nivelul anului 2030 pare descurajantă conectarea spre exterior la rețelele de transport naționale și europene. Văd aceleași drumuri care sunt și acum. Ar trebui formulată o idee pentru că avem Dunărea la câteva zeci de kilometri, culoarul 4 european, iar o mare problemă este această izolare pentru investitori. Privind puțin la intrările și ieșirile din Zona Metropolitană, să fie o viziune și propuneri în acest sens. Mulțumesc!



### **Gabriel Vlăduț – Președinte Camera de Comerț și Industrie Dolj**

În primul rând doresc să apreciez faptul că avem acest plan de mobilitate. Era un lucru esențial pentru o dezvoltare durabilă, în același timp să fim conștienți că, văzând și multe alte orașe europene, acest plan se va dezvolta în etape succesive și mai ales se va adapta necesităților, aici este rolul nostru, al tuturor, al comunității, să participăm la dezvoltarea acestui plan. Și eu as sublinia necesitatea, și sper că există în plan interconectarea polilor de creștere. Fără intrări și ieșiri în acest mare pol, nu putem vorbi de o dezvoltare durabilă, sustenabilă. În același timp cred că managementul parcarilor, care la prima vedere nu este un punct esențial, dar în realitate, în conceperea întregului plan, vom vedea că este un punct care asigură și mai ales dezvoltă sistemul de trafic. Aici trebuie să fim puțin mai atenți și așa zice mai pragmatici în sensul că parcarile în Craiova sunt fără plată. Cred că este momentul ca și Craiova să vină pe linia orașelor europene cu sisteme de tarifare diferite. Acest sistem aducând în același timp venituri către primărie, primăria putând în felul acesta întreține aceste spații. Mi-a plăcut sistemul de parcare pe care l-ați gândit în jurul punctelor de intrare în oraș, mi-aș permite să spun că ar trebui asociat cu sistemul de car pooling care există în întreaga Europă. Craiova este primul oraș din România care are un început și de ce să nu îl dezvoltăm și să îl întreținem? În același timp mi-aș dori ca înainte să construim un nou sistem de management al traficului, să îl repunem în funcțiune pe cel care există la R.A.T., pentru că și aici Craiova a fost unul dintre primele orașe din România, pe concepte absolut europene. E un sistem complex, nu vreau să intru în amănunte pentru că duce la toate punctele pe care dumneavoastră le-ați dezvoltat, inclusiv securitatea persoanelor din stații și modernizarea stațiilor. Da, într-adevăr, tramvaiul din Craiova este învechit, dar numai ca mecanică, din punct de vedere al acționării electrice, 11 din tramvaiele acelea sunt perfect compatibile cu cele de la Viena. Au redus consumul de energie electrică cu 40%. Mulțumesc!

#### **Cosmin Vasile**

Dacă nu mai e altă întrebare, aș răspunde eu pe scurt domnului Pană după care o las pe colega mea de la Search.

Planul de Mobilitate este una din componentele principale ale Strategiei Integrate de Dezvoltare a Municipiului Craiova și a Zonei Metropolitane, pe care o s-o avem în perioada imediat următoare. Evident că prognozele s-au făcut pe date statistice și pe studii, pentru că, în afară de studiile clasice și colectarea de date, au fost inclusiv interviuri la domiciliu și studii de trafic. Cu reorganizarea administrativă suntem perfect de acord, dacă nu reorganizare administrativă, măcar o lege a zonelor metropolitane, de asta noi am și făcut planul de mobilitate la nivelul zonei metropolitane și nu am studiat strict Craiova, pentru că fiecare localitate a fost studiată distinct și a fost integrată în acest plan. Avem și proiecte mici, de conștientizare și campanii pentru transportul local.

#### **Dana Ionescu - BERD**

Toate aspectele pe care le-a menționat domnul consilier sunt prinse în plan.

#### **Anca Brânzărea**

Este bine că cineva a ridicat problema ipotezelor și prognozelor pe parte socio-economică și teritorială. Nu trebuie să planifici doar la prezent, planul acesta și mobilitatea trebuie conectate cu populația. Am observat, în ultimii ani, că în multe strategii lipsește o prognoză. La noi au fost gândite prognoze pe termen scurt, mediu și lung. Dar care este rolul modelului de transport și al acestui instrument de planificare – să fie adaptat în mod continuu. Ipotezele care acum sunt pe termen lung, vor deveni pe termen mediu, și tot așa. Astfel, din pas în pas se merge în viitor.

#### **Pană Ionel**

Aveți modele?

#### **Anca Brânzărea**

Da. Suntem pregătiți chiar și cu o imagine directă din modelul de transport care acum există și la nivelul Municipiului, și softul. Vreau să vă răspund și la întrebarea legată de Malul Mare și Cârcea. Am gândit acolo niște coridoare care să lege aceste localități pentru că ele

funcționează împreună, sunt ca un trup al Craiovei. Când am vorbit despre planul de mobilitate am și spus la început că nu este vorba de orașul administrativ ci de orașul funcțional.

**Pană Ionel**

Mulțumesc, mult succes!

**Anca Brânzărea**

O a doua intervenție a fost legată de relația cu teritoriul național și cu accesul la coridoarele de transport. Așa cum am spus și mai devreme planul de a prelua prevederilor din documentațiile de planificare națională și are incluse și autostradă, și legătură spre Calafat, dar așa cum am precizat anterior, nu știm ce se va întâmpla până în anul 2013. Actualizând modelul pas cu pas și analizele, ele pot deveni lucruri concrete care să îmbunătățească accesibilitatea și conectivitatea minicipiului.

**Toader Virgil**

Nu e vorba doar de prognoză, de previziuni. E vorba de niște obligații ale Guvernului. Guvernul s-a angajat, când a venit Ford aici, să facă drum rapid Craiova – Pitești și Craiova – Calafat. Au fost obligații contractuale. Ford este încă aici și anunță dezvoltarea unui nou model de automobil.

**Anca Brânzărea**

E adevărat. Ca obiect al planului de mobilitate, noi nu am avut analiza și soluționarea problemelor la nivel național, ci strict la nivel local. Ce am făcut noi în schimb, legat de aceste posibile proiecte viitoare, am semnalat anumite posibile disfuncții. O să-l rog pe colegul meu să ne arate planșa cu infrastructura. A fost inclusă în model și în analize autostrada Craiova – Pitești, dar așa cum a fost ea studiată până în prezent, în studiile de fezabilitate anterioare. Ce putem noi să sfătuim, și am scris aceste aspecte în planul de mobilitate – să se găsească soluții optime de conectare a rețelei locale cu autostrada. Știm foarte bine că în alte zone autostrăzile nu au fost bine conectate cu orașele și atunci au apărut probleme. Acesta este un aspect – modul de conectare. Toader Virgil

Vă sugerez să consultați, dacă aveți acces, angajamentul Guvernului României. Este un document cu niște obligații.

**Dana Ionescu**

Aș vrea să intervin pe acest punct. În planul de mobilitate urbană al Craiovei și al polului de creștere, avem prinse atât Craiova – Pitești cât și Craiova – Calafat în lista de proiecte care trebuie să se facă conform master planului general de transport, inclusiv listei de proiecte anexată programului operațional infrastructură mare – POIM 2014-2020. Sunt prinse ambele în planul de mobilitate dar noi nu putem să dăm soluții tehnice pe aceste proiecte.

**Toader Virgil**

Când apare o hartă la finalul documentului cu aceleași drumuri de intrare și ieșire din zona Craiovei e puțin dezarmant.

**Dana Ionescu**

Am înțeles. Rugămintea dumneavoastră este să încercăm să schițăm o viziune, că nu va fi amplasamentul final ci va fi o propunere.

**Anca Brânzărea**

Au fost prevăzute. Acum trebuie să ținem seama că toate proiectele trebuie incluse într-un buget, fie că e la nivel local sau național.

Aș vrea să răspund la cea de-a treia intervenție. E vorba de interconectarea poliilor de creștere. Bănuiesc că v-ați referit la polii naționali? Sau la polii de mobilitate locali?

**Gabriel Vlăduț**

Chiar dacă proiectul este delimitat de polul de creștere, acesta trebuie să fie interconectat cu mediul exterior, însemnând că trebuie, pe de o parte să identificăm căile de acces, și aici s-o spunem răspicat, fără autostradă nu putem vorbi de dezvoltare durabilă. Fără îndoială, autostrada

crează o multitudine de necesități care trebuie să fie avute în considerare în dezvoltarea în interiorul proiectului, respectiv a polului de creștere.

#### **Anca Brânzărea**

Rolul planului de mobilitate este acela de a pregăti orașul pentru a primi aceste proiecte. Noi am semnalat posibile probleme sau posibile soluții pentru a ajuta rețeaua orașului să preia o autostradă, să preia fluxuri din teritoriul național și a se interconecta. De exemplu, pe partea de vest avem Jiul. Aici, întotdeauna va fi o problemă de conectare. Este un sit natura 2000. Nu o să ne putem duce cu dezvoltarea și să distrugem ceea ce ne-a dat natura, dar putem să găsim o soluție mai aproape de oraș și să ne folosim de centurile deja create. Comunitatea trebuie să fie foarte atentă la modul de conectare a acestor centuri pentru că deja aici am semnalat, și Compania Națională de Drumuri va lărgi acest sector, dar pe acest tronson, între noua centură sud și centura de nord, totdeauna, având în vedere că este și accesul la aeroport vor exista relații de trafic conflictuale. Acela va fi un punct sensibil. Pentru a preîntâmpina astfel de situații trebuie intervenit, cum ați spus dumneavoastră, încă din faza de planificare.

Este foarte important managementul parcărilor. A fost sugerată o politică de parcare așa cum ați spus dumneavoastră, s-au dat și niște direcții despre cum ar putea să se facă o eventuală tarifare diferențiată, pe orar sau pe zone sau în funcție de gradul de poluare al autovehiculelor. Se va vedea ce i se potrivește mai mult Craiovei.

#### **Cosmin Vasile**

Vă mulțumesc! Ținem cont de fiecare propunere a dumneavoastră. Planul tot timpul va avea nevoie de îmbunătățiri. Dacă nu mai sunt alte întrebări, vă mulțumesc pentru participare!

Întocmit,  
Alexandru Vânează

