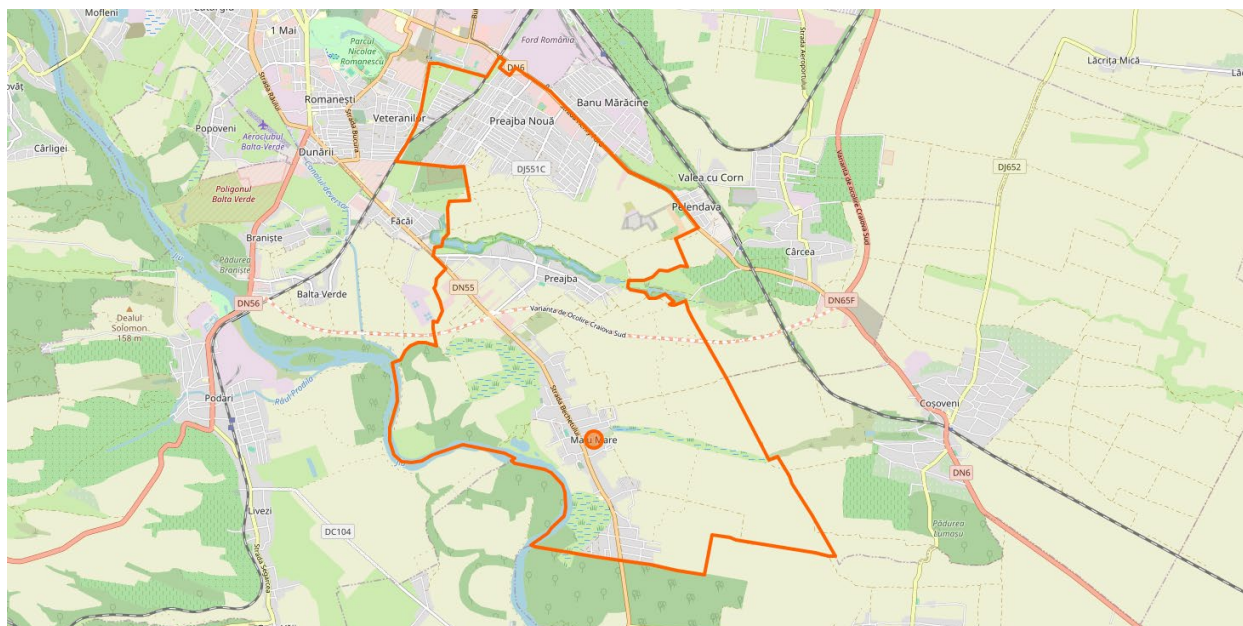


STUDII DE FUNDAMENTARE - CU CARACTER ANALITIC

ACTUALIZARE PLANUL URBANISTIC GENERAL

COMUNA MALU MARE, JUD. DOLJ



ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI TRANSPORTURILOR

BENEFICIAR: Comuna MALU MARE, Jud. Dolj
Calea Teculescu, nr.14, Jud. Dolj

PROIECTANT GENERAL IN URBANISM: CP BAMPROIECT S.R.L
str.Brazda lui Novac , nr.83. jud. Dolj, telefon .0741233084, fax 0351-807432

COORDONATOR ȘI ȘEF DE PROIECT:
Dr. Arh. Urb. MOHAMMAD AL-BASHTAWI
arhitect - urbanist atestat, pentru întocmirea documentațiilor de urbanism și amenajare
a teritoriului – Expert RUR

CUPRINS	<i>pag.</i>
1. DATE GENERALE	3
1.1. DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI	3
1.2. SCOPUL ȘI OBIECTIVELE LUCRĂRII	3
1.3. BAZĂ LEGALĂ ȘI BAZE DE DATE UTILIZATE	4
1.4. METODOLOGIE DE LUCRU	4
2. INTRODUCERE	4
2.1. EVOLUTIE ISTORICĂ	4
2.2. RELAȚII ÎN TERITORIU	8
3. SITUAȚIA EXISTENTĂ	10
3.1. CONTEXT SOCIO-ECONOMIC	10
3.2. RATA DE MOTORIZARE	11
3.3. REȚEAUA DE TRANSPORT	12
3.4. REȚEAUA DE TRANSPORT PUBLIC	14
3.4. REȚEAUA ALTERNATIVĂ DE TRANSPORT	17
4. DIAGNOSTIC GENERAL	18
5. CONCLUZII	19

Condiții generale de elaborare a studiilor de fundamentare

Aceste studii sunt definite ca și lucrări de specialitate prin care se realizează analize și propuneri de soluționare a problemelor teritoriului și localităților, pe domenii, rezultatele acestora având drept scop susținerea propunerilor de reglementare a modului de dezvoltare a unităților administrativ-teritoriale, care se formulează prin documentația de bază și a politicilor și proiectelor prin care documentațiile se operaționalizează¹.

Studiile de fundamentare trebuie să asigure compatibilitatea teritorială dintre PATN și strategiile și planurile elaborate la nivel european, național, regional, județean și local în domeniile țintă și se realizează anterior sau concomitent cu elaborarea PATN.

Prezenta documentație se elaborează cu respectarea prevederilor **Ghidului privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al planului urbanistic general**, aprobat prin Ordinul MLPAT nr. 13/N/1999, iar regulamentul local de urbanism aferent, cu respectarea prevederilor **Ghidului privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism, aprobat prin Ordinul MLPAT nr. 21/N/1999**.

Studiile de fundamentare ce stau la baza elaborării Planului Urbanistic General au fost întocmite în acord cu rigorile instituite de art. 20 Fundamentarea și elaborarea documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism din cadrul Normei metodologice de aplicare a prevederilor Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, parte integrantă a Ordinului MDRAP nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001.

¹ În conformitate cu Codul Amenajării Teritoriului, Urbanismului și Construcțiilor, art. 80, alin. 1.

1. DATE GENERALE

Comuna Malu Mare este situată la sud de municipiul Craiova, de-a lungul drumului național Craiova-Bechet, în câmpia de est a Jiului, subunitate a "Câmpiei Olteniei".

Comuna Malu Mare are (2) două localități componente care sunt situate în teritoriul administrativ astfel:

- satul Malu Mare - reședință de comună situat în zona Centrală a teritoriului, în lungul DN 55.
- satul Preajba este situat în partea de Nord a teritoriului, alipit practic de Municipiul Craiova delimitat în Est de Bulevardul Henry Ford (DN6)

Legătura dintre cele (2) două localități ale comunei se face prin intermediul drumului județean DJ551C.

Unitatea administrativ-teritorială are o suprafață de 3086 ha, conform suportului topografic pus la dispoziție proiectantului de către beneficiar, primit de la ANCPI; și o populație de 6950² persoane, conform datelor Direcției Regionale de Statistică Dolj, transmise de beneficiar.

Comuna Malu Mare se învecinează cu următoarele unități administrativ - teritoriale:

- NORD – Municipiul CRAIOVA;
- EST – NORD - EST – Comuna COȘOVENI;
- VEST – comuna PODARI;
- SUD – Comuna GHINDENI

1.1. DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI

- Denumirea lucrării: ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL (P.U.G.), Comuna MALU MARE - Județul Dolj
- Beneficiar: Comuna Malu Mare, jud. Dolj
- Proiectant general, proiectant de urbanism: CP BAMPROIECT srl, mun. Craiova, Dolj
- Coordonator: urbanist cu drept de semnătură dr.arh.Urb. **Mohammad Al-Bashtawi**.
- TEL: 0741 233 084; FAX: 0351 807 432, E-mail: bamproiect@yahoo.com
- Data elaborării: 2024 – 2026

1.2. SCOPUL ȘI OBIECTIVELE LUCRĂRII

Obiectul prezentei lucrări este teritoriul delimitat ca teritoriu intravilan al comunei Malu Mare, Județul Dolj, pentru care se elaborează actualizare Planul Urbanistic General (PUG) și Regulamentul Local de Urbanism aferent PUG, pentru actualizarea P.U.G. elaborat în anul 2005, aprobat cu HCL nr. 54/24.10.2005 și prelungit cu HCL 37/21.03.2019 de Consiliul Local Malu Mare, și care va fi referit în continuare ca „**PUG 2005**”.

Documentația se elaborează cu respectarea cerințelor stabilite prin legislația aferentă domeniului urbanismului și amenajării teritoriului și domeniile conexe și transpune

² Date statistice și informații actualizate furnizate de beneficiar – 2021

opțiunile populației și aspirațiile acesteia pentru perioada următoare în care PUG va fi valabil, de la data aprobării sale în consiliul local, prin hotărâre.

De asemenea, la formularea soluțiilor urbanistice propuse prin prezenta documentație, s-au analizat documentele strategice la nivel național, județean și local și s-au reținut acele prevederi care au impact asupra dezvoltării viitoare a localității.

1.3. BAZA LEGALĂ ȘI BAZE DE DATE UTILIZATE

Prezentul studiu se întemeiază pe art. 20/cap.III (Fundamentarea și elaborarea documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism) din 233/2016 Fundamentarea studiilor și concluziilor din cadrul prezentei documentații de urbanism PUG sunt realizate pe baza datelor colectate, interpretate și analizate în vederea actualizării Planului Urbanistic General al Comunei Malu Mare.

Baza de date cuprinde lucrările de specialitate prin care se realizează analizele și propunerile de soluționare a problemelor teritoriului și localităților componente, pe domenii, rezultatele acestora având drept scop susținerea propunerilor de reglementare a modului de dezvoltare a unităților administrativ-teritoriale.

Acestea se preiau prin documentația de bază PUG și RLU aferent, în conformitate cu concluziile formulate; de asemenea, au fost folosite studii, cercetări și proiectele anterioare prezentei documentații PUG.

1.4. METODOLOGIE DE LUCRU

Datele utilizate în realizarea studiilor de fundamentare ce stau la baza actualizării Planului Urbanistic General al comunei Malu Mare, județul Dolj, denumit în cele ce urmează PUG 2024-2026, au fost furnizate, prin grija beneficiarului, primăria comunei Malu Mare, de către Institutul Național de Statistică, prin intermediul Direcției Județene de Statistică Dolj.

În vederea elaborării prezentei documentații, au fost preluate, utilizate și interpretate cele mai noi date, puse la dispoziția proiectantului de către beneficiar.

2. INTRODUCERE

2.1. EVOLUȚIE ISTORICĂ

De la înființare și până în prezent, teritoriul comunei Malu Mare a fost înregistrat în jud. Dolj astfel:

PERIOADA	COMPONENTA
1860	Satul Preajba este înregistrat în plasa Ocolu.
1864	Satele Malu Mic și Malu Mare sunt menționate în Szathmary, Comuna Malu Mare este înființată
1873-1875	Comuna Preajba este înființată și desființată
1887-1912	Comuna Preajba este reînființată și desființată
1930-1932	Comuna Malu Mare este desființată și reînființată
1939-1943	Comuna Preajba este reînființată și desființată
Prezent	Comuna Malu Mare este alcătuită din satele Preajba și Malu Mare

COMUNA MALU MARE

Comuna a fost înființată prin legea administrativă din 31 martie 1864, desființată în anul 1930, reînființată în anul 1932. A făcut parte din plășile: Ocolu (1865-1887, 1932-1950), Amaradia-Ocol (1887-1889), Balta-Verde (1889-1908), Sacuiu (1908-1930) și din raionul Craiova (1950-1956- sub numele de Malu, 1956-1968). A fost constituită din satele Malu Mare (1864-1865, 1873-1887), Malu Mare, Malu Mic (1865-1873, 1887-1939, 1932-1943), Malu Mare, Malu Mic, Preajba (1943-1968). Conform ultimei împărțiri administrative din 2004 comuna este formată din satele Malu Mare și Preajba.

În conformitate cu ultima împărțire administrativă, este alcătuită din satele: Malu Mare(reședință) și Preajba.

Asezarea. Localitate în Campia Romanati, pe stanga Vaii Jiului, la 11 km Sud-Est de Municipiul Craiova.

Vecini. Nord, Municipiul Craiova; Sud-Est, comuna Leu; Vest, comunele Teasc, Tuglui și Podari.

Relieful. Campie (Campia Romanati, subdiviziunea Campul Leu- Diosti) cu altitudinea mai mare de 150 m, caracterizată printr-o pronunțată netezime a reliefului.

SATUL MALU MARE:

Sat adunat. A făcut parte din comunele Malu Mare, (1864-1930, 1932-1943), Cosovenii de Sus (1930-1932), Malu (1950-1956). Zona a fost locuită din cele mai vechi timpuri.

În punctul "La jumatati", situate la 250 m Vest de Primarie, s-a descoperit pe terasa stanga a Jiului o asezare hallstattiana. Punctul se afla pe un bot de deal mai înalt decât restul terasei, distrus la Sud de apele Jiului care macina terasa.

Asezarea se întinde pe aproximativ 150x50m. Stratul de cultura este gros de 0,50x0,70m și se observa clar în rupturile terasei. Ceramica aparține culturii Basarabi. S-a recuperat și un vas borcan întregibil, ornamentat cu două brauri alveolare crestate.

Este menționat în Szathmary (1864). Prin legea rurală din 1864 au fost improprietariti 149 locuitori, prin cea din anul 1921, 60 locuitori, iar prin cea din anul 1945, 24 locuitori.

Localitate complet colectivizată în anul 1962.

Personalitati: Manole Neagoe (1930), istoric medievalist.

SATUL MALU MIC:

Sat adunat. A făcut parte din comunele: Malu Mare (1865-1930), 1932-1950, 1956-1965), Cosovenii de Sus (1930-1932), Malu (1950-1956).

Este menționat în Szathmary (1864).

Evoluție demografică. În anul 1912 în sat erau 285 locuitori (151 B, 134 F), 57 case locuite, 2 nelocuite, 66 gospodării, 2 carciumi.

COMUNA PREAJBA:

Comuna înființată în anul 1873, desființată în anul 1875, reînființată în anul 1887, desființată în anul 1912, reînființată în anul 1939, desființată în anul 1943.

A fost înregistrată în plasile Ocolu (1873 - 1875, 1887-1912, 1939-1941), Craiova (1941-1950).

A fost formată din satele Carcea, Prisca, Preajba (1873-1874), Carcea, Prisca, Preajba, Cosoveni de Sus (1874-1878), Preajba Lunga și Carcea (1939-1943).

SATUL PREAJBA:

Sat adunat Inregistrat in plasa Ocolu (1860-1890)

A facut parte din comunele Ghindeni (1873-1875, 1887-1992), Carcea (1912-1939), Malu Mare (1943- pana in prezent).

Evolutia proprietatii: Conform catagrafiei din anul 1828 satul era impartit in Preajba de Sus si Preajba de Jos. Preajba de Sus apartinea paharnicului Stan Jianu avand 25 birnici (4 frunte, 6 mijloc, 15 coada) iar Preajba de Jos apartinea cluceresei Rucsandrii Otetelisanu, avand 10 birnici (4 mijloc, 6 coada).

In catagrafia din anul 1831 satul apare impartit in doua parti; Preajba Mare si Preajba Mica; Preajba Mare apartinea logofetesei Zmaranda Brailoiu si caminarul Stefan Hagi Mosu, avand 146 familii (10 feciori de munca) iar Preajba Mica apartinea de-a valma logofetesei Smaranda Brailoiu, stolnicului Costache Brailoiu si parintelui Mihai Cliiriscul avand 50 de familii (14 feciori de munca).

Dupa legea rurala din 1864 sunt improprietariți 93 de locuitori, prin cea din anul 1921, 53 locuitori, iar prin cea din 1945, 16 locuitori.

Localitatea complet colectivizata in anul 1962.

Teritoriul comunei a avut mai multe împărțiri administrative. Prima împărțire este dată de componența Plășilor Ocolu, Amaradia-Ocolu, Balta-Verde, Sacuiu și Craiova; iar a doua dată de componența comunelor, Malu Mare și Preajba (astăzi parte a comunei Malu Mare).

Comuna avea trei sate componente: Malu Mare (reședință) și satele Preajba și Malu Mic³ (sat comasat).

În momentul de față comuna Malu Mare are două sate:

- Sat reședință de comună cu același nume_Malu Mare.
- Sat component Preajba

Comuna face parte din așezările rurale tradiționale din Câmpia Română, are două componente majore: vatra și moșia. Vatra satului reprezintă zona construită, iar moșia este zona de teren cultivat, aflată în afara vetrei satului. Vatra satului este nucleul localității și corespunde zonei pe care astăzi o numim „intravilan”, în opoziție cu „extravilan” – terenurile neconstruite, aflate pe teritoriul administrativ al localității.

Comuna se află pe Valea Jiului, în zona de contact dintre Piemontul Getic (unitățile Bălăciței în nord-vest și Oltețului în nord-est) și Câmpia Română (subunitatea Câmpia Olteniei cu Câmpul Sălcuța și Câmpul Leu-Rotunda) și se învecinează în Nord cu Municipiul Craiova.

Ca morfologie, comuna are o configurație diferită în funcție de sat, datorită proximității satului Preajba de Mun. Craiova, a preluat o altă configurație a țesutului parcelar în partea de nord a comunei, decât în partea de sud. Tendința sa actuală este de unificare lineară spre nord-vest, cu Municipiul aflat la mică distanță, satul preajba fiind deja alipit de Craiova.

³ „Dicționarul istoric al localităților din județul Dolj”

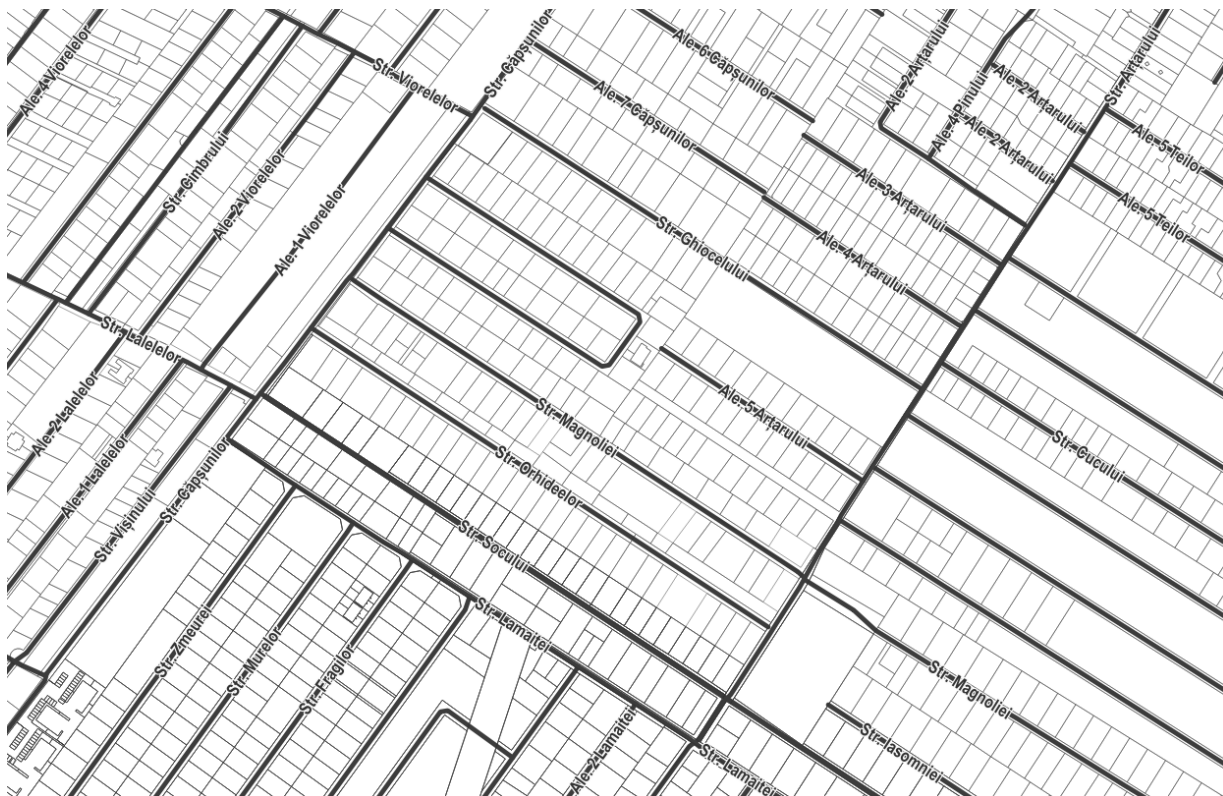
Satul Malu Mare, reședință de comună are un țesut dezvoltat de-a lungul drumului DN55, unde forma gospodăriile reies din parcelări succesive ale terenului agricol.

Malu Mare a fost de la început și s-a menținut ca un sat linear foarte întins, situat de-a lungul drumului de legătură cu Malu Mic, respectiv Mun. Craiova și cu nucleul deja format în Preajba.



Asemenea se poate observa și pentru satul Preajba, dar în partea de sud, în zona delimitată de Complexul lacustru Preajba-Făcăi și Strada Trandafirului.

În schimb, în zona direct adiacentă municipiului Craiova, preia o rețea semi-ortogonal geometrică, ce pleacă din strada DN6.



Trama stradală este dispusă după o rețea ortogonală și vernaculară, relația cu teritoriul este asigurată prin rețeaua stradală existentă.

Parcelele sunt dispuse de-a lungul drumurilor, cu dimensiuni și configurații similare, cu mici excepții, iar în partea de nord, se disting parcelări rectangulare geoemtric; de cele mai multe ori parcelarul este format din terenuri relativ mici, fără a fi dezvoltate în adâncime cu terenuri agricole; în general nu există terenuri cultivate de dimensiuni mari în interiorul localității.

*

Unitatea administrativ-teritorială are o suprafață de **3086 ha⁴**, și o populație de 6950 locuitori înregistrați în 2022, comuna se situează în categoria comunelor mari, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică)

Teritoriul administrativ are o suprafață de 3086⁵ ha din care:

- intravilan: 1577,00 ha (potrivit PUG 2005);
- extravilan: 1509,00 ha (potrivit PUG 2005);

Extravilanul cuprinde terenuri agricole și neagricole.

2.2.RELAȚII ÎN TERITORIU

Pentru acest capitol au fost analizate secțiunile PATN aprobate, *Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2021-2027, Planul de Dezvoltare Regională – SV Oltenia 2021-2027*, alte documente strategice menționate la capitolul 2.1. Concluziile acestor analize sunt prezentate pe capitole, în cadrul documentației.

La nivel regional, una dintre principalele disfuncționalități o reprezintă inexistența unei autostrăzi, ca și starea precară a rețelei de drumuri din zona Dunării. Nu trebuie neglijate nici aspectele precum densitatea mică a căilor ferate, slaba echipare a porturilor dunărene existente, fără posibilitatea de transbordare Ro-Ro, dar și utilizarea containerelor, prin care nu se poate asigura un transport optim de călători și marfă. Infrastructura portuară este asigurată doar în orașele Corabia, Calafat și Bechet, care dețin porturi amenajate corespunzător.

De asemenea, aeroportul Craiova, cel mai apropiat în zonă, nu poate asigura un transport de călători și marfă la standarde europene. Dar acesta urmează să fie extins printr-un proiect ce va fi complet finalizat în anul 2026.

Dezvoltarea în perspectivă a transporturilor la nivel regional va putea asigura creșterea conectivității și accesibilității, prin modernizarea axelor de comunicație Nord-Sud și a celor două axe diagonale, precum și prin construirea de autostrăzi și drumuri expres prevăzute. Totodată, sunt necesare lucrări de modernizare/reabilitare a tronsoanelor drumurilor naționale, județene și locale, prezente în zonă.

Nu în ultimul rând, un impact major asupra dezvoltării localităților județului l-ar avea modernizarea rețelei feroviare și realizarea unui pod peste Dunăre la Corabia, ca și modernizarea portului, în scopul creșterii capacității de transport de marfă și călători. Implementarea cu succes a unei astfel de măsuri ar avea un impact benefic general la nivel regional.

⁴ conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, și conf. Strategia de dezvoltare economico-socială a Județului Dolj pentru perioada 2021 – 2027

⁵ Conf. PUG 2005

Comuna Malu Mare se învecinează cu Municipiul Craiova, centrul administrativ și politic în Nord și la cca. 30 km față de Orașul Segarcea (prin DN55/DJ561).

Rețeaua de căi de comunicație rutieră permite în orice moment legături directe și cu orașele Băilești, Calafat (prin DN56) și Bechet (prin DN55) pentru traversare între România și Bulgaria (Oraș Vidin, respectiv Oraș Rahova).

Comuna Malu Mare se învecinează cu următoarele unități administrativ - teritoriale:

- NORD – Municipiul CRAIOVA;
- EST – NORD - EST – Comuna COȘOVENI;
- VEST – comuna PODARI;
- SUD – Comuna GHINDENI

Rețeaua de localități în interiorul județului este densă și dispersată, cu profil predominant agricol, acestea fiind legate prin infrastructuri de transport și alimentare parțial nemodernizate, necorespunzătoare în raport cu cerințele la nivel de județ și de regiune.

Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2021-2027 menționează rolul tradițional pe care o serie de poli de excelență rurali (comune cu potențial de dezvoltare și de deservire a zonelor rurale adiacente, cu funcții tradiționale de loc central, cele mai multe aflate la mare depărtare de centrele urbane) cum sunt Ostroveni, Călărași, Plenița, Amărăștii de Sus, l-au jucat la nivelul județului și anume acela de deservire – microregional – și de echilibru în teritoriu, cu diferite servicii administrative, medicale, sociale, educaționale, comerciale, culturale etc.

În ceea ce privește legătura în teritoriu cu municipiul reședință de județ (Craiova), aceasta este asigurată de drumul european E 79 Craiova-Calafat prin municipiul Băilești oraș cel mai apropiat.

Proximitatea față de mun. Craiova transformă Malu Mare într-o zonă cu potențial de dezvoltare rezidențială și logistică (flux de navetă, cerere pentru servicii) — asta recomandă prioritizarea conexiunilor rutiere între DN55, nodurile locale și rețelele de transport public.

Rețeaua de căi rutiere ce trece prin comună sunt:

- traseul drumului DN55 Craiova - Bechet;
- traseul drumului DN6 Craiova - Alexandria;
- traseul drumului DJ551C Sat Preajba – Sat Malu Mare

Comuna Malu Mare este compusă din satele **Malu Mare (reședința)** și **Preajba**; se află pe malul stâng al râului **Jiu** și în Câmpia Română și face parte din **Zona metropolitană Craiova** și este situată la aproximativ **10 km** de municipiul Craiova (centru administrativ al județului), fapt care o poziționează ca localitate peri-urbană cu legături de navetă spre Craiova.

Drumul Național DN55 traversează comuna pe direcția Craiova — Bechet, fiind artera rutieră principală care asigură legătura rapidă cu municipiul Craiova și cu alte localități din regiune, în teritoriul comunei există și drumuri județene și drumuri comunale/străzi în intravilan.

Există **legături regulate de transport rutier metropolitan** către Craiova (linie/traseu metropolitan RAT Craiova — Malu Mare / Preajba), folosite frecvent de navetiști.

Comuna este deservită de **stația feroviară „Malu Mare Hm”** pe Magistrala CFR (linie principală care leagă București — Craiova — Timișoara); există plecări/sosiri în/din direcția Craiova, utile pentru navetă sau legături regionale.

proiecte de infrastructură sau studii (ex.: modernizare drum comunal, semnalizare, piste ciclabile, extindere transport metropolitan)

De asemenea, în curs de realizare Centura ocolitoare de sud a Municipiului Craiova, care face legătura între DN6(E70) și DN56(E79). Aceasta traversează Comuna Malu Mare de la Est la Vest cu program de finalizare în anul 2026.

3. SITUAȚIA EXISTENTĂ

3.1.CONTEXT SOCIO-ECONOMIC

Comuna Malu Mare, localizată în imediata vecinătate a municipiului Craiova, face parte din zona periurbană a acestuia și este direct influențată de dinamica economică și demografică a polului urban central. Poziționarea geografică și conexiunile rutiere existente determină o interacțiune funcțională accentuată între Malu Mare și Craiova, ceea ce generează fluxuri consistente de deplasări zilnice.

Municipiul Craiova, ca pol de creștere economică și unul dintre cele mai importante centre industriale din România, atrage forță de muncă din teritoriile limitrofe, inclusiv din Malu Mare. Activitățile industriale (producție electrotehnică, automotive, utilaje agricole, confecții, chimie), împreună cu rețelele comerciale și de servicii, constituie principalii poli de atracție pentru mobilitatea populației.

Astfel, navetismul reprezintă fenomenul dominant în relația Craiova–Malu Mare.

La nivel socio-demografic, comuna Malu Mare se caracterizează printr-o populație în creștere, structurată pe grupe de vârstă active, fapt care amplifică cererea de mobilitate către municipiu. Distribuția pe ocupații indică o pondere ridicată a persoanelor angajate în domenii industriale și de servicii localizate preponderent în Craiova, ceea ce determină deplasări zilnice cu o intensitate ridicată în intervalele de vârf.

Gradul de motorizare al gospodăriilor din Malu Mare este în creștere și se corelează direct cu nivelul veniturilor, ceea ce conduce la utilizarea predominantă a autoturismului personal în deplasările cotidiene. Acest aspect contribuie la încărcarea arterelor principale care conectează comuna de Craiova, accentuând presiunea asupra infrastructurii rutiere existente.

În paralel, dezvoltarea rezidențială semnificativă din Malu Mare amplifică tendințele de mobilitate, atât prin creșterea populației, cât și prin diversificarea fluxurilor de trafic (deplasări pentru muncă, educație, servicii, activități comerciale). Totodată, amplasarea unor funcțiuni economice la nivel local poate genera, la rândul său, deplasări atrase, cu impact suplimentar asupra circulației.

Analiza socio-economică evidențiază că cererea de mobilitate dintre Malu Mare și Craiova este proporțională cu indicatorii demografici și economici și are un caracter structural de durată. Prognozele demografice și economice arată o intensificare a fenomenului de navetism, ceea ce impune adaptarea infrastructurii de transport și implementarea unor soluții integrate de mobilitate (transport public, management al traficului, alternative la transportul individual).

3.2.RATA DE MOTORIZARE

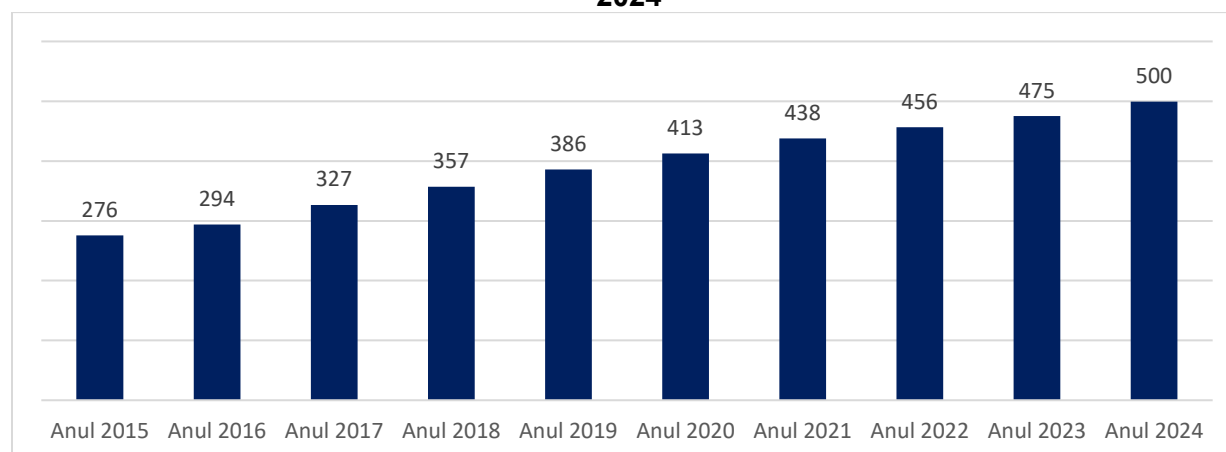
Rata de motorizare este un indicator cheie pentru planificarea transportului, reflectând accesibilitatea populației la autoturisme și corelația directă cu nivelul veniturilor. În comuna Malu Mare, caracterul periurban și dependența față de Craiova determină o utilizare intensă a transportului privat, majoritatea gospodăriilor deținând cel puțin un autoturism.

Tendința de creștere a motorizării la nivelul județului Dolj (2015–2024) se reflectă și în Malu Mare, unde dezvoltarea rezidențială și navetismul spre Craiova amplifică presiunea asupra infrastructurii rutiere. Acest context subliniază necesitatea unor soluții integrate de mobilitate metropolitană.

Inmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transport în Județul Dolj										
Categorii de vehicule	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Autocamioane	166	159	94	207	228	137	171	190	146	239
Autotractoare și autoremorhure	20	32	62	34	20	26	22	43	73	116
Remorci și semiremorci	240	321	449	473	482	508	619	522	700	675
Motorete și motociclete	24	21	37	42	57	147	93	138	155	169
Autoturisme	909	1132	1503	2163	2837	2082	2195	2068	2484	2476
Autocare, autobuze și microbuze	58	10	3	9	34	18	22	8	34	9
TOTAL	1417 ↗	1675 ↗	2148 ↗	2928 ↗	3658 ↗	2918 ↘	3122 ↗	2969 ↘	3592 ↗	3684 ↗

În general, tendința a fost mereu de creștere, cu mici variații în anii 2020 și 2022 unde numărul de înmatriculări a fost mai mică decât restul anilor analizați din cauza situației economice imediat după pandemia COVID-19, a programelor guvernamentale de reînnoire a vehiculelor și politicilor publice.

Evoluția ratei de motorizare în Județul Dolj (nr. autoturisme/1.0000 locuitori), 2015-2024



Creșterea nivelului de motorizare reduce utilizarea transportului public și schimbă structura cererii de mobilitate. Pe măsură ce tot mai multe gospodării dispun de autoturism, transportul public se confruntă cu o presiune suplimentară, fiind necesară îmbunătățirea serviciilor pentru menținerea cotei de piață.

În acest context, trecerea de la transportul individual la cel alternativ și/sau colectiv public depinde de modernizarea sistemelor de acces, informare și interconectare, precum și de oferirea unor servicii publice atractive.

Pentru prognoza ratei de motorizare la nivelul județului Dolj a fost utilizată o analiză de regresie simplă pentru anii 2016 și 2035. Rezultatele indică o creștere semnificativă: în 2028, numărul de autoturisme la 1.000 locuitori este estimat a fi cu **47,21%** mai mare față de 2020, iar în 2035 cu aproximativ **29,76%** mai mare față de același an de referință.

PROGNOZA RATEI DE MOTORIZARE					
2016	2020	2024	2028	2032	2035
294	413	500	608	711	789

3.3. REȚEAUA DE TRANSPORT

Infrastructura rutieră joacă un rol esențial în dezvoltarea localităților, iar în cazul comunei Malu Mare, situată în imediata apropiere a orașului Craiova, aceasta devine un element strategic pentru conectivitate. Drumurile care traversează comuna facilitează transportul de marfă și persoane, atât prin mijloace de transport public, cât și prin autoturismele private, asigurând legătura rapidă cu centrul urban și cu zonele limitrofe. Prin urmare, planificarea dezvoltării comunei trebuie să integreze eficient rețeaua rutieră pentru a crea o structură urbană coerentă, durabilă și adaptată nevoilor locuitorilor, valorificând totodată potențialul economic și rezidențial oferit de proximitatea față de Craiova.

În ceea ce privește dezvoltarea unei așezări, există două abordări principale:

Abordarea pasivă – presupune lipsa investițiilor în infrastructura rutieră și transportul public. În Malu Mare, acest lucru ar putea conduce la creșterea traficului auto, apariția congestiilor și dificultăți în mobilitatea către și dinspre Craiova.

Abordarea activă – presupune dezvoltarea unui sistem de transport eficient, care să răspundă nevoilor locuitorilor comunei și ale celor care circulă zilnic între Malu Mare și Craiova, reducând supraîncărcarea drumurilor și timpul de deplasare.

Infrastructura rutieră a comunei Malu Mare este influențată puternic de Mun. Craiova fiind direct adiacent acestuia.

Drumurile se clasifică în două categorii:

Rețeaua rutieră principală – formată de drumurile comunale, județene, naționale sau europene pentru legătura localității în teritoriu.

Rețeaua rutieră secundară – formată de drumurile locale care leagă teritoriul administrat de comuna Malu Mare.

De asemenea, au fost identificate arterele de legătură între cele două categorii și axele de dezvoltare ale zonei în rețeaua de localități.

- **DN 6** – leagă Bucureștiul de Timișoara și granița cu Ungaria, tranzitând 8 județe. Reprezintă o arteră strategică și pentru locuitorii din Malu Mare, oferind acces rapid la Craiova și alte centre economice. Se află în stare bună de întreținere, îmbrăcăminte de beton asfaltic. Drumul prezintă 3 benzi pe sens pe anumite porțiuni sau două benzi pe sens despărțite de un parapet din beton
- **DN 55** – leagă Craiova de Portul Bechet, cu acces la traversarea Dunării spre Bulgaria. Se află în stare bună de întreținere pe unele porțiuni și medie pe alte porțiuni, îmbrăcăminte de beton asfaltic. Drumul prezintă o bandă pe sens.
- **DJ 551 C** – leagă **DN55** de **Centura Ocolitoare a Craiovei** și leagă în același timp satele Preajba și Malu Mare reședință de comună. Se află în stare medie de întreținere, îmbrăcăminte de beton asfaltic în mare parte asfaltată dar și cu porțiuni neasfaltate. Drumul prezintă două benzi pe sens.

Reteaua rutieră secundară include:

13

Circulații de categoria III – drumuri colectoare, preiau fluxul de trafic din cartiere și îl direcționează către arterele principale;

Circulații de categoria IV – drumuri locale, care asigură accesul la locuințe și servicii curente, cu trafic redus.

La nivelul rețelei secundare de circulație din comuna Malu Mare se evidențiază o diversitate tipologică a îmbrăcăminților rutiere, de la tronsoane asfaltate, cu strat de uzură bituminos, până la străzi cu îmbrăcăminți rutiere ușoare (balast stabilizat, pietriș) sau chiar drumuri de pământ. Rețeaua principală, corespunzătoare străzilor de categorie I și II, este asigurată prin îmbrăcăminți asfaltice moderne, care conferă o fiabilitate bună spre foarte bună, asigurând legături rapide între nucleele de locuire, zonele economice și arterele județene de tranzit.

Diversitatea stratului rutier apare predominant la nivelul străzilor de categorie III și IV, unde soluțiile constructive sunt eterogene și adesea precare. În aceste zone se întâlnesc drumuri pietruite, cu strat de balast parțial consolidat, respectiv trasee de pământ susceptibile la fenomene de eroziune și degradări accentuate în condiții meteorologice nefavorabile. Situația este frecvent întâlnită pe ulițele secundare ale satelor componente, unde procesul de urbanizare este mai recent și unde intervențiile de modernizare rutieră sunt încă în derulare.

Un exemplu semnificativ îl constituie zonele din satul Preajba, în special perimetrul Selgros, unde lucrările de introducere a rețelelor edilitare au afectat structura rutieră existentă, generând tasări și apariția craterelor în stratul de rulare. Aceste deficiențe conduc la scăderea gradului de accesibilitate și la creșterea costurilor de întreținere. În general, în ariile cu drumuri neasfaltate predomină funcțiunea rezidențială individuală, cu locuințe de regim redus (P–P+2), densitatea relativ scăzută a construcțiilor făcând dificilă și etapizată implementarea lucrărilor de asfaltare.

3.4. REȚEAUA DE TRANSPORT PUBLIC

Transportul public reprezintă un element esențial pentru dezvoltarea infrastructurii de transport durabile în timp a unei comunități, iar pentru comuna Malu Mare acesta are un rol strategic, dată fiind poziționarea sa în imediata vecinătate a municipiului Craiova. Mobilitatea populației nu se limitează doar la relația locuință–serviciu, ci include accesul la educație, sănătate, recreere și interacțiune socială. În lipsa unui sistem bine organizat, locuitorii comunei resimt dificultăți în conectarea cu centrele urbane și cu infrastructurile majore ale regiunii.

TRANSPORTUL RUTIER ȘI ÎN COMUN

Malu Mare se bazează în principal pe transportul rutier pentru legătura cu Craiova și cu alte localități din județ. Transportul public cu autobuze și microbuze are un rol fundamental în deplasările zilnice ale populației, în special pentru persoanele care nu dețin autoturisme proprii. Deși există rute operate spre Craiova, acestea nu acoperă întotdeauna toate nevoile de mobilitate, mai ales în ceea ce privește frecvența curselor

și conectivitatea cu principalele puncte de interes (unități de învățământ, instituții medicale, zone comerciale sau industriale).

Stațiile de transport din comună trebuie gândite ca puncte de acces și interacțiune – sigure, accesibile pentru toate categoriile de utilizatori (inclusiv persoane cu mobilitate redusă) și corelate cu rețeaua rutieră. Îmbunătățirea transportului public local ar contribui la reducerea dependenței de autoturismele personale, scăzând presiunea pe infrastructura rutieră și pe traficul din Craiova.

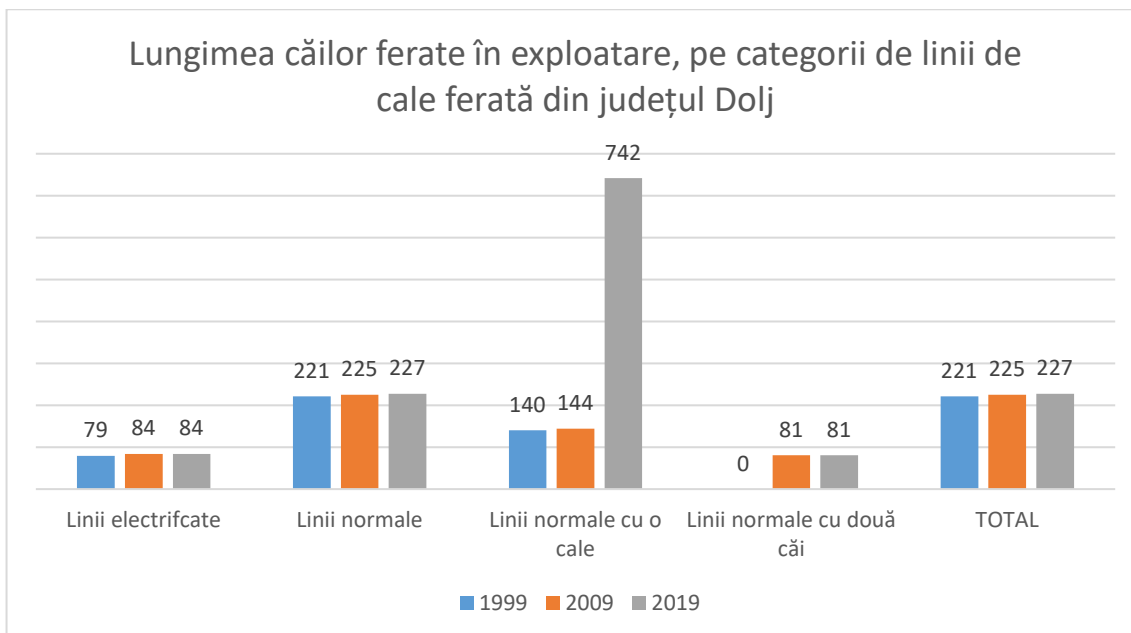
Transportul public de călători este asigurat de Regia Autonomă de Transport Craiova și Autoritatea Județeană de Transport a consiliului județean Dolj prin operatori privați. Rețeaua administrată de aceștia pe teritoriul comunei Malu Mare include 4 trasee metropolitane de transport călători, dintre care 11 stații de autobuz în teritoriu.

TRASEE TRANSPORT CU AUTOBUZE/MICROBUZE PE TERITORIUL COM. MALU MARE					
NR LINIE TRASEU	TRASEU	LUNGIME TRASEU	NR CURSE PLANIFICATE	NR VEHICULE ACTIVE PE TRASEU	OPERATOR
CRAIOVA-MALU MARE	TEATRU CRAIOVA-CARTIER ROMANEȘTI-SAT FĂCĂI-SAT PREAJBA	9,70 Km	-	-	Regia Autonomă de Transport Craiova
028	CRAIOVA AMPL. 10-SAT MALU MARE -SAT BRATOVOEȘTI	24 Km	8	4	S.C. NEAGTOVO PROD S.R.L.
029	CRAIOVA AMPL. 10-SAT FĂCĂI-SAT PREAJBA	10 Km	-	-	S.C. NEAGTOVO PROD S.R.L.
030	CRAIOVA AMPL. 10-SAT MALU MARE -SAT GHINDENI	22 Km	3	1	S.C. NADIRA TRANS S.R.L.

TRANSPORTUL FEROVIIAR

Transportul feroviar reprezintă o soluție eficientă energetic și economic, necesitând cu ~50% mai puțină energie decât transportul rutier și permițând volume și încărcături superioare. În județul Dolj, Craiova funcționează ca nod feroviar strategic, conectând regiunea la principalele orașe din țară și la coridoarele europene de transport.

În conformitate cu Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj, Municipiul Craiova are statutul de nod feroviar strategic la nivel național, fiind poziționat la intersecția magistralei TEN-T centrale 900 București – Craiova – Timișoara, ce asigură legături internaționale către Serbia și Ungaria, cu linia 912 Craiova – Calafat – Vidin, parte integrantă a rețelei TEN-T centrale, precum și cu linia secundară Craiova – Pitești, ce îndeplinește un rol important în conectivitatea regională.



Pe teritoriul comunei Malu Mare se află stații de transport din rețeaua feroviară națională ce deservește municipiul Craiova – unul dintre cele mai importante noduri feroviare din țară. Prin aceasta, este permis accesul indirect la rețeaua națională ce leagă zona de orașe precum București, Timișoara, Sibiu sau Constanța.

Comuna este deservită de **stația feroviară „Malu Mare Hm”** pe Magistrala CFR (linie principală care leagă București — Craiova — Timișoara); există plecări/sosiri în/din direcția Craiova, utile pentru navetă sau legături regionale.

Conform răspunsului Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. nr. 72/1/1/647/01.08.2025, **UAT Malu Mare** este străbătută de:

- Linia CF 113 Craiova – Racord Golenți – Pod Vidin între km CF 254+047 și km CF 256+086, face parte din infrastructura feroviară publică și este linie simplă, centralizată, neelectrificată, interoperabilă, hectometrată
- Linia 113A Ramificație Jiu- Jiu Vechi între km CF 0+000- km CF 1+273, face parte din infrastructura feroviară publică și este linie simplă, necentralizată, neelectrificată, interoperabilă, hectometrată
- interstata CF Jiu Nou- Podari, de la km CF 254+047 până la km CF 256+086

Nu există treceri la nivel sau pasaje CF inferioare/superioare pe raza UAT-ului Malu Mare.

Totalul suprafeței de teren ce reprezintă infrastructura feroviară pe teritoriul comunei Malu Mare, județul Dolj este de 8,42 ha

Totuși, infrastructura feroviară națională se confruntă cu probleme de modernizare și de adaptare la standardele europene, ceea ce limitează atractivitatea acestui tip de transport. Pentru Malu Mare, facilitarea accesului la gările și stațiile din Craiova este esențială, mai ales pentru populația activă ce se deplasează pe distanțe medii și lungi.

TRANSPORTUL AERIAN

Comuna Malu Mare este în proximitatea Aeroportului Internațional Craiova, situat la câțiva kilometri distanță. Acest aeroport deschide comuna către rețele naționale și internaționale, fiind singura poartă aeriană a regiunii Oltenia. Zborurile regulate către capitale și orașe europene importante (Londra, Roma, Madrid, Bruxelles etc.) susțin atât mobilitatea rezidenților, cât și dezvoltarea economică, facilitând investițiile și atragerea de noi activități economice în zonă.

Pentru Malu Mare, accesul facil la aeroport poate deveni un avantaj competitiv, mai ales în contextul dezvoltării industriale și logistice din sudul Craiovei. Integrarea transportului local cu rutele RAT Craiova și cu infrastructura aeroportuară ar contribui la creșterea atractivității comunei pentru investitori și pentru populația în căutare de locuințe în zona periurbană.

3.5. REȚEAUA ALTERNATIVĂ DE TRANSPORT

Mobilitatea alternativă în comuna Malu Mare reprezintă o prioritate în contextul dezvoltării durabile, preluând elemente esențiale din infrastructura și planurile de transport alternativ ale municipiului Craiova, ca parte a Polului de Creștere Craiova.

Alegerea modului de transport este influențată de o serie de factori, cum ar fi cei socio-economici și demografici (nivelul veniturilor, vârsta populației, densitatea locuitorilor) sau factori legați de deplasare, precum distanța parcursă, momentul din zi sau condițiile meteorologice. Deplasările nemotorizate includ mersul pe jos, mersul cu bicicleta și variantele derivate, cum ar fi mersul cu trotineta, rolele sau alte metode similare.

În scopul descurajării traficului motorizat, care generează efecte negative în aglomerațiile urbane și periurbane – poluare cu noxe, poluare fonică și altele – noua abordare la nivel european și național, adoptată și în planurile Craiovei, încurajează deplasările alternative.

Aceste mijloace de deplasare sunt prietenoase cu mediul și pot reprezenta soluții eficiente atât pentru distanțe scurte, cât și pentru cele mai lungi, deoarece nu produc impact negativ asupra mediului înconjurător.

În Malu Mare este reprezentată de rețeaua pentru pietoni (zone pietonale, trotuare, zone cu limită de viteză 30 km/h etc.). Rețeaua pentru biciclete (piste dedicate bicicliștilor, trotinetelor și dispozitivelor electrice moderne) nu există în localitate, dar se dorește dezvoltarea acesteia, preluând din infrastructura Craiovei pentru a asigura conectivitate în zona metropolitană a craiovei.

În scopul deplasărilor facile pentru pietoni, trebuie luate măsuri speciale pentru persoanele cu mobilitate redusă, adaptând soluții din planurile municipale: trotuarele trebuie coborâte la nivelul străzii în dreptul trecerilor de pietoni sau ridicate la nivelul trotuarului, scările rulante, lifturile și alte dispozitive mecanice care facilitează deplasarea, integrate în proiectele de dezvoltare ale mobilității alternative.

Caracterul rețelei de circulații în comuna Malu Mare este mixt, combinând elemente rurale cu cele urbane, similar subzonelor din Craiova. Există situații în care străzile nu sunt prevăzute cu trotuare, iar spațiul de deplasare este comun, fără delimitări clare între carosabil și zona pietonală, sau trotuare subdimensionate.

Infrastructura pietonală din Malu Mare este adesea subdimensionată pe arterele secundare și greu accesibilă, din cauza dimensiunilor, stării și obstacolelor (autoturisme parcate nereglementar). Pe multe străzi, trotuarele sunt ocupate de vehicule, forțând

pietonii pe carosabil și crescând riscul de accidente. În zonele rurale ale comunei, infrastructura pietonală lipsește pe majoritatea străzilor, iar drumurile sunt cu pietriș sau balast, dificile pentru persoanele cu dificultăți locomotorii.

Rețeaua velo din Malu Mare nu este încă realizată, lipsind continuitatea și conectivitatea cu traseele planificate din Craiova, cu deficiențe în amenajarea intersecțiilor, marcaje și separatoare. Principala cauză este lipsa reglementărilor tehnice locale și naționale, precum și a planificării integrate.

În UAT Malu Mare există trasee neoficiale create de cicliști amatori.

În Malu Mare, servicii de tip „rent-a-car” facilitează deplasările, deobicei din Craiova, operate de firme precum AVIS, AUTONOM etc., cu prețuri de la 30 €/zi.

4. DIAGNOSTIC GENERAL

Comuna Malu Mare beneficiază de proximitatea cu Craiova, ceea ce atrage investiții și forță de muncă, dar generează și provocări ale infrastructurii de transport. Populația activă se deplasează zilnic către municipiu, unde se concentrează activități industriale (automotive, electrotehnică) și servicii. Gradul de motorizare în gospodării este în creștere, corelat cu veniturile, ducând la utilizarea predominantă a autoturismelor și se formează frecvent congestii pe arterele principale.

Dezvoltarea rezidențială recentă crește numărul locuitorilor și diversifică fluxurile de trafic, inclusiv pentru educație și comerț. Funcțiunile economice locale, precum agricultură și servicii mici, adaugă deplasări suplimentare.

Infrastructura rutieră actuală (DN55 Craiova-Bechet, DN6 Craiova-Alexandria, DJ551C Preajba-Malu Mare) este parțial nemodernizată, cu disfuncționalități regionale: autostrăzile care se dezvoltă în ritm moderat, cum este cazul Centurii Ocolitoare a Craiovei, densitate mică a căilor ferate și porturi dunărene subdezvoltate. Aeroportul Craiova este în extindere până în 2026, dar nu acoperă încă toate necesitățile.

Comuna Malu Mare, localizată în zona periurbană a Municipiului Craiova, este influențată de dinamica economică și demografică urbană. Poziționarea geografică și conexiunile rutiere generează fluxuri zilnice intense între Malu Mare și Craiova. Navetismul domină relația Craiova - Malu Mare.

Populație în creștere, structurată pe grupe active, amplifică cererea de mobilitate. Ocupații: pondere ridicată în industrie/servicii localizate în Craiova, deplasări intense în ore de vârf.

Grad motorizare gospodării: în creștere, corelat cu veniturile, duce la utilizare predominantă autoturism personal, presiune pe infrastructură rutieră.

Dezvoltare rezidențială: crește populația, diversifică fluxuri trafic (muncă, educație, servicii, comercial). Funcțiuni economice locale generează deplasări atrase, impact suplimentar asupra circulației.

Pentru ameliorarea acestor disfuncții, se propun măsuri inspirate din PMUD al Polului de Creștere Craiova:

- îmbunătățirea condițiilor de accesibilitate pentru persoane cu mobilitate redusă prin eliminarea obstacolelor de pe trotuare și planeizarea circulațiilor pietonale;
- accesibilizarea străzilor unde circulă transportul public și a stațiilor aferente;
- dezvoltarea de politici pentru creșterea siguranței rutiere.

Pentru creșterea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă, trebuie implementate măsuri speciale atât pentru cei cu dizabilități motorii, cât și pentru cei cu deficiențe vizuale sau auditive. Astfel, intersecțiile și trecerile pentru pietoni trebuie echipate cu dale de ghidaj pentru nevăzători și echipamente acustice pentru persoanele cu deficiențe auditive. De asemenea, trotuarele trebuie coborâte la nivelul străzii pentru continuitatea traseului fără impedimente, iar dimensionarea și echiparea spațiului pietonal trebuie să asigure accesibilitate pentru toate categoriile de utilizatori (nevăzători, persoane în fotoliu rulant etc.).

În vederea conturării unui sistem pietonal echitabil pentru toate categoriile de utilizatori – atât pentru pietonii cu dificultăți locomotorii, cât și pentru cei fără probleme – se recomandă modernizarea și reabilitarea spațiului public, în concordanță cu planurile de dezvoltare ale zonei metropolitane. Stațiile de transport public trebuie să îndeplinească aceste caracteristici pentru a fi accesibile tuturor locuitorilor și utilizatorilor din Malu Mare. Prin rețeaua pentru pietoni se înțelege căile de acces pentru pietoni dintr-un drum public, care pot fi trotuare, străzi pietonale, piețe pietonale, precum și orice cale de acces public pe terenuri proprietate publică sau privată.

În arealele cu caracter urban din Malu Mare, rețeaua pietonală trebuie să îndeplinească 9 criterii, adaptate din standardele europene și din planurile Craiovei:

- străzi pentru toată lumea (echitabile și incluzive);
- străzi pentru securitate;
- străzi multidimensionale (dinamice, experimentate prin simțuri);
- străzi pentru sănătate (încurajând mișcarea);
- străzi ca spații publice;
- străzi multimodale (oferind diverse tipuri de transport);
- străzi ca ecosisteme (cu elemente vegetale);
- străzi care conturează valoare (catalizatori pentru activități);
- străzi adaptate contextului.

Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Polului de Creștere Craiova, care include Malu Mare, se încurajează creșterea confortului deplasărilor pietonale. Pentru zona centrală și rezidențială, se propun extinderea arealelor favorabile pietonilor prin reorganizarea străzilor ca shared-space (utilizare comună), limitarea accesului și vitezei vehiculelor (20 km/h), parcări doar în lungul străzii, configurări pentru calmarea traficului, reorganizarea intersecțiilor și corelarea cu politicile de parcare.

Disfuncțiile includ lipsa planificării, marcaje inadecvate și facilități (parcări velo, puncte de închiriere).

5. CONCLUZII

Având în vedere interesul pentru deplasări velo, se recomandă înființarea punctelor de închiriere biciclete/trotinete în puncte cheie din Malu Mare (centru, parcuri), preluând din conceptul "Celor Trei Inele de Micromobilitate" dezvoltat în Craiova de echipa STEP UP. Acest concept include inele concentrice de micromobilitate, relații radiale și trasee divergente conectoare cu extravilanul, adaptabile la configurația Malu Mare prin observații de teren, indicatori de trafic și consultări cu locuitorii. Proiectul a implicat dialoguri, workshop-uri și tururi ghidate pentru promovarea mijloacelor blânde de transport.

Se recomandă amplasarea mai multor centre de închiriere biciclete și mijloace blânde cu mediul. Transportul public include dezvoltarea infrastructurii RAT Craiova în comuna, cu modernizarea stațiilor, conform inițiativelor primăriei.

Se recomandă crearea unui sistem coerent de piste velo, conectate cu funcțiuni locale (școli, primărie) și puncte turistice, pentru siguranță și stimularea deplasărilor nemotorizate. Integrarea cu transportul public prin facilități pentru bicicliști ar reduce utilizarea autoturismelor.

Analiza situației existente relevă o infrastructură rutieră insuficient adaptată la fluxurile de trafic generate de proximitatea cu Craiova. Navetismul intens, creșterea populației și motorizării determină congestii și riscuri de siguranță. Rețeaua actuală (DN55, DN6, DJ551C) necesită modernizare pentru a susține dezvoltarea durabilă.

PROPUNERI PENTRU INTEGRARE ÎN PLANUL URBANISTIC GENERAL (PUG):

- Modernizare drumuri locale: Lărgire și asfaltare DJ551C pentru fluidizare trafic între sate.
- Dezvoltare rețea alternativă: Piste velo și trotuare pietonale conectate cu Craiova, pentru reducere dependență autoturism.
- Integrare centură sud: Adaptare intersecții locale la noua centură (2026) pentru evitare congestie.
- Măsuri siguranță: Semnalizare intersecții, limitatoare viteză în zone rezidențiale, adaptări pentru persoane mobilitate redusă.
- Extindere transport public: Introducere linii RAT Craiova în comună, cu stații accesibile.
- Monitorizare trafic: Studii periodice fluxuri pentru ajustări viitoare.

Întocmit de,

Ing. DRĂGĂNESCU ALEXANDRU-MIHAIL

Specialist în Ingineria de trafic și transport

**PROIECTANT GENERAL, PROIECTANT DE URBANISM,
CP BAMPROIECT S.R.L.**

Urb. SOFIAN AL-BASHTAWI

– Master în amenajare teritorială și dezvoltare regională

Urb. Peis. ANDREI BĂRDINICI

– Master în peisaj și teritoriu

COORDONATOR ȘI ȘEF DE PROIECT:

Dr. Arh. Urb. MOHAMMAD AL-BASHTAWI

arhitect - urbanist atestat, pentru întocmirea documentațiilor de urbanism și amenajare a teritoriului – Expert RUR