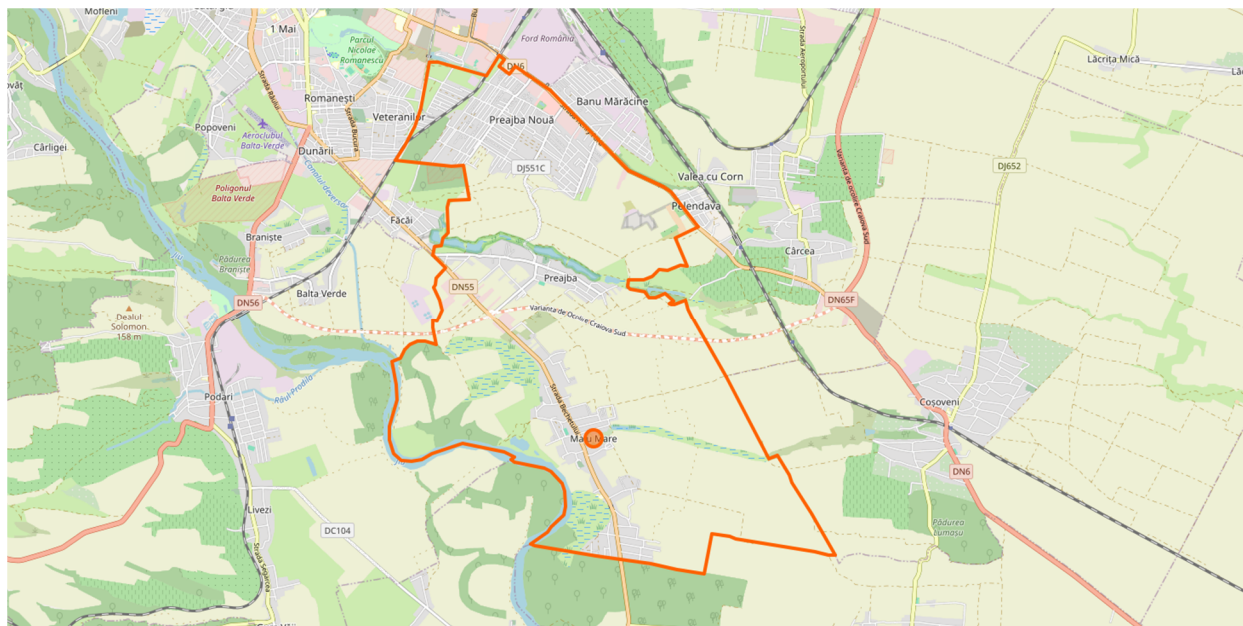


STUDII DE FUNDAMENTARE - CU CARACTER PROSPECTIV

ACTUALIZARE PLANUL URBANISTIC GENERAL

COMUNA MALU MARE, JUD. DOLJ



MOBILITATE ȘI TRANSPORT

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	9
3. SITUAȚIA EXISTENTĂ	10
3.1. CONTEXT SOCIO-ECONOMIC	10
3.1. RATA DE MOTORIZARE	11
3.2. REȚEAUA DE TRANSPORT ȘI CIRCULAȚIE RUTIERĂ	12
3.4. REȚEAUA DE TRANSPORT PUBLIC	15
CIRCULAȚIA FERROVIARĂ	15
CIRCULAȚIA AERONAUTICĂ	16
TRANSPORTUL ÎN COMUN	
3.5. REȚEAUA ALTERNATIVĂ DE TRANSPORT	17
4. PLANURI ȘI STRATEGII PRIVIND MOBILITATEA, ORGANIZAREA	19
IRCULAȚIEI ȘI TRANSPORTURILOR	
4.1. PREVEDERI ALE DOCUMENTAȚILOR DE AMENAJARE A	19
TERITORIULUI	
4.2. PREVEDERI ALE STRATEGIILOR DE DEZVOLTARE	22
4.3. PREVEDERI ALE PLANURILOR DE MOBILITATE	23
4.4. DISFUNȚIONALITĂȚI ALE MOBILITĂȚII	25
6. CONCLUZII	26

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 operaționalizează.

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. DATE GENERALE

Comuna Malu Mare este situata la sud de municipiul Craiova, de-a lungul drumului national Craiova-Bechet, in campia de est a Jiului, subunitate a "Campiei 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 ANCP; și o populație de 6950¹ 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 opțiunile populației și aspirațiile acestora pentru perioada următoare în care PUG va fi valabil, de la data aprobării sale în consiliul local, prin hotărâre.

¹ Date statistice și informații actualizate furnizate de beneficiar

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.

SURSE DOCUMENTARE

- Planul de Amenajare a Teritoriului Național,
- Planul pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2021-2027 (PDR Sud-Vest Oltenia), aprobat de Consiliul pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest
- Planul de Amenajare a Teritoriului Județului Dolj.
- Planului Urbanistic General ale comunei Malu Mare aprobat cu HCL 37/21.03.2019
- Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2021-2027

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
1939-1843	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.

Economia: În anul 1912 în sat se gaseau 1 bancă populară, 1 grădina de zarzavat, 1 conac de moșie, 1 carciumă.

Evoluția demografică: În anul 1892, în sat erau 509 locuitori (257 B, 252 F), 44 case, 73 bordeie; în 1912- 680 locuitori (334 B, #46 F), 142 clădiri locuite, 11 clădiri nelocuite, 156 gospodării.

Instituii: În anul 1892, în sat se gasea o școală mixtă (funcționează din octombrie 1890 și este întreținută de stat); în anul 1912- primărie, școală, post de jandarmi, post telefonic.

Personalități: Manole Neagoe (1930), istoric medievist.

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 înregistrat în plasa Ocolu (1860-1890)

A făcut parte din comunele Ghindeni (1873-1875, 1887-1992), Carcea (1912-1939), Malu Mare (1943- până în prezent).

Evolutia proprietatii: Conform catagrafiei din anul 1828 satul era împartit în Preajba de Sus și Preajba de Jos. Preajba de Sus aparținea paharnicului Stan Jianu având 25 birnici (4 frunte, 6 mijloc, 15 coada) iar Preajba de Jos aparținea cluceresei Rucsandrii Otetelisanu, având 10 birnici (4 mijloc, 6 coada).

În catagrafia din anul 1831 satul apare împartit în două părți; Preajba Mare și Preajba Mica; Preajba Mare aparținea logofetesei Zmaranda Brailoiu și căminarul Stefan Hagi Mosu, având 146 familii (10 feciori de muncă) iar Preajba Mica aparținea de-a valma logofetesei Smaranda Brailoiu, stolnicului Costache Brailoiu și părintelui Mihai Cliiriscul având 50 de familii (14 feciori de muncă).

După legea rurală din 1864 sunt improprietariti 93 de locuitori, prin cea din anul 1921, 53 locuitori, iar prin cea din 1945, 16 locuitori.

Localitatea complet colectivizată în anul 1962.

Teritoriul a avut următoarea împărțire administrativă și componență:

PERIOADA	COMUNĂ	PLĂȘI	COMPONENȚA
1865	Malu Mare	Ocolu	satele Malu Mare, Malu Mic
1873	Malu Mare	Ocolu	satele Malu Mare, Malu Mic
	Preajba	Ocolu	satele Carcea, Prisca, Preajba
1875	Malu Mare	Ocolu	satele Malu Mare, Malu Mic
	Preajba	Ocolu	satele Carcea, Prisca, Preajba, Cosoveni de Sus
1887	Malu Mare	Amaradia-Ocol	satele Malu Mare, Malu Mic
	Preajba	Ocolu	satul Preajba
1889	Malu Mare	Balta-Verde	satele Malu Mare, Malu Mic
1908	Malu Mare	Sacuiu	satele Malu Mare, Malu Mic
1912	Malu Mare	Sacuiu	satele Malu Mare, Malu Mic
1930	Malu Mare	Sacuiu	satele Malu Mare, Malu Mic
1932	Malu Mare	Craiova	satele Malu Mare, Malu Mic
1939	Malu Mare	Craiova	satele Malu Mare, Malu Mic
	Preajba	Ocolu	satele Preajba, Lunga și Carcea
1941	Malu Mare	Craiova	satele Malu Mare, Malu Mic
1943	Malu Mare	Craiova	satele Malu Mare, Malu Mic, Preajba
1950-1968	Malu Mare	Craiova	satele Malu Mare, Malu Mic, Preajba

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 Mic² (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.

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.

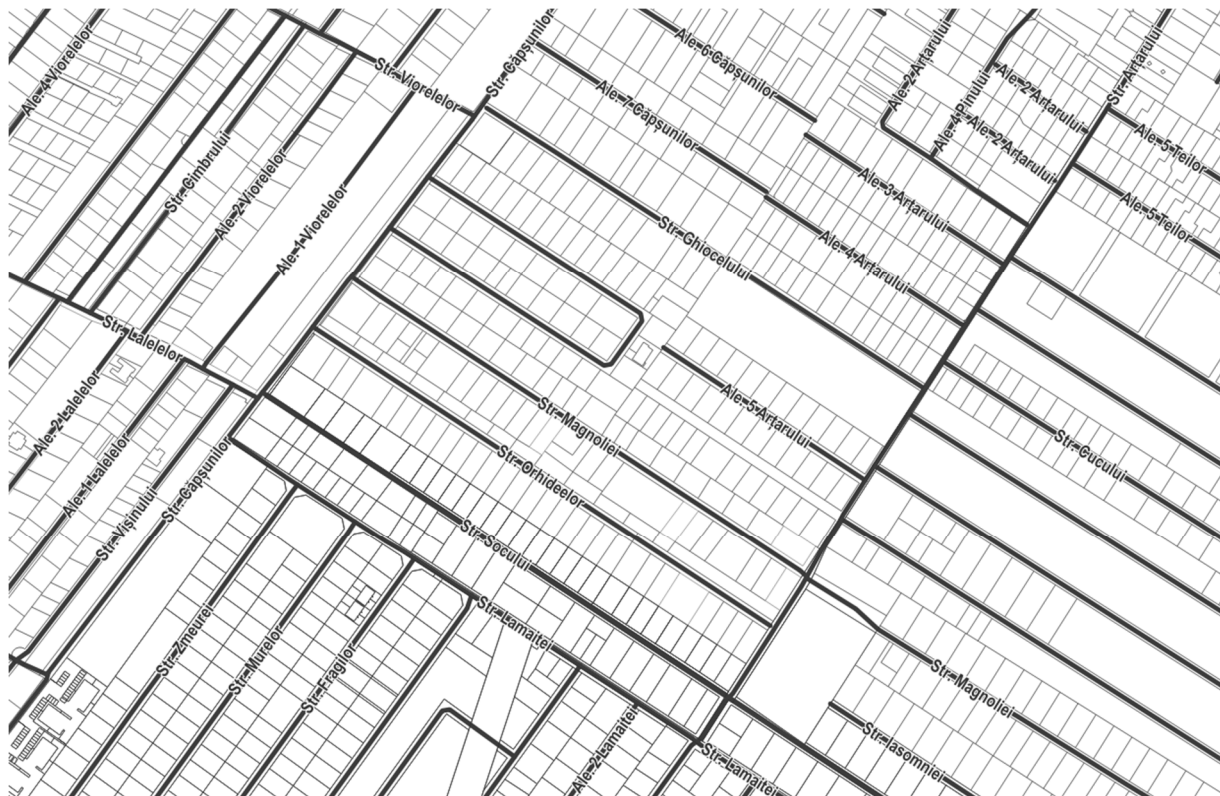
Malu Mare a fost de la început și s-a menținut ca un sat linear foarte întins, situat de-a lungul drumului de legătură cu Malu Mic, respectiv Mun. Craiova și cu nucleul deja format în Preajba.



² „Dicționarul istoric al localităților din județul Dolj”

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 geometrice; 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 ha³**, 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 3086⁴ ha din care:

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

Extravilanul cuprinde terenuri agricole și neagricole.

³ conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, și conf. Strategia de dezvoltare economico-socială a Județului Dolj pentru perioada 2021 – 2027

⁴ Conf. PUG 2005

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.

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 rurale (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 Bailești oraș cel mai apropiat

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

De asemenea, urmează să se realizeze în 2026 Centura ocolitoare de sud a Municipiului Craiova, ce face legătura între DN6(E70) și DN56(E79). Aceasta traversează Comuna Malu Mare de la Est la Vest.

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

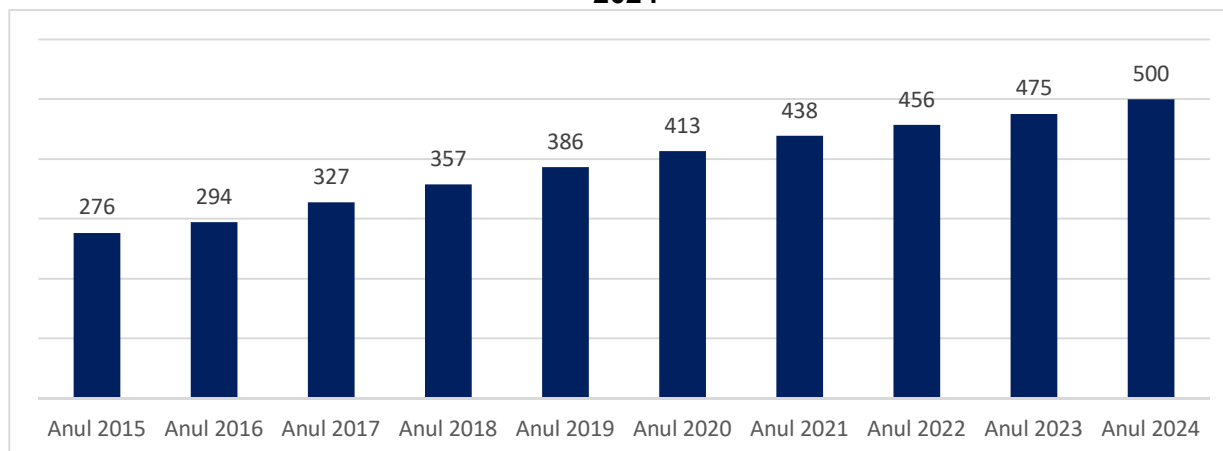
Rata de motorizare este un indicator cheie pentru planificarea transportului, reflectând accesibilitatea populației la autoturisme și corelația directă cu nivelul veniturilor. În comuna Malu Mare, caracterul periurban și dependența față de Craiova determină o utilizare intensă a transportului privat,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

Inmatriculari 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 autoremorche	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/1.000 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.

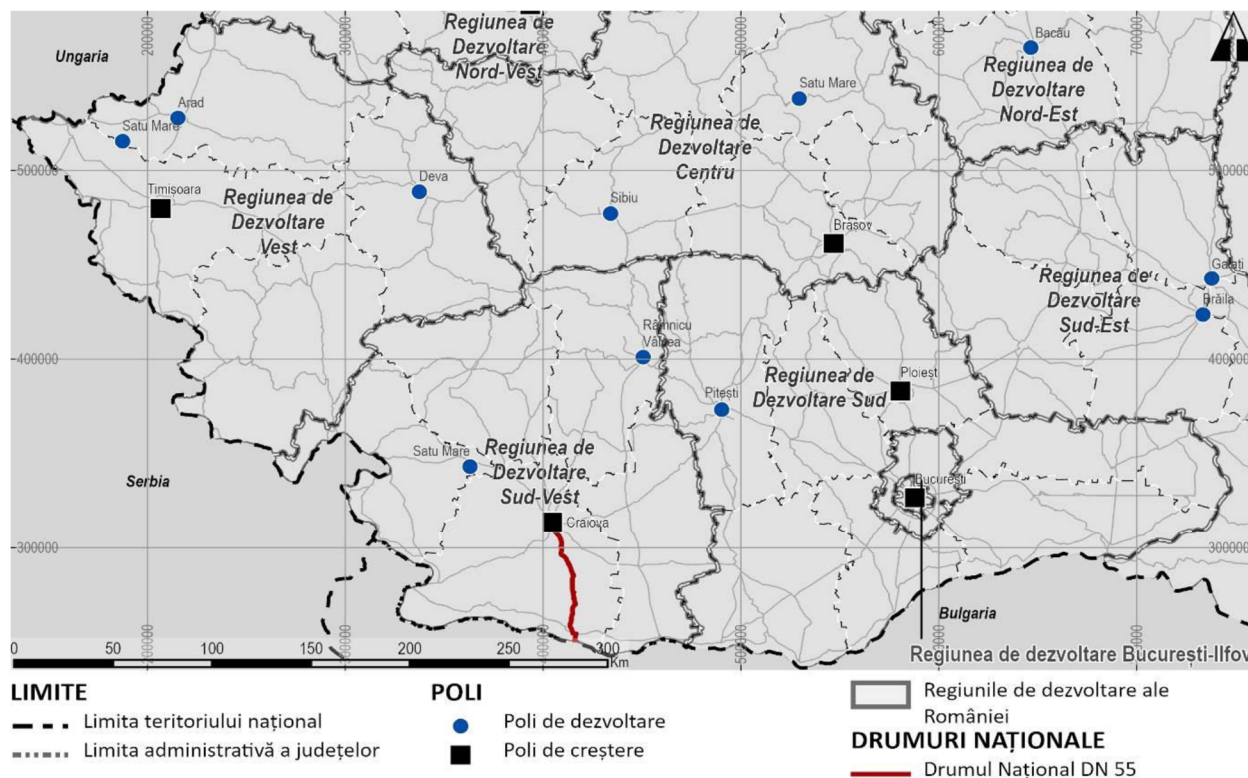
Drumurile se clasifică în două categorii:

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.

Craiova, reședința județului Dolj, este principalul centru urban al regiunii și influențează puternic mobilitatea și dezvoltarea localităților limitrofe, inclusiv Malu Mare, care beneficiază de acces facil la drumurile naționale și județene ce tranzitează municipiul.



Rețeaua rutieră principală include:

- **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 (prima imagine) 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, îmbrăcămintea acestuia fiind 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, îmbrăcămintea acestuia fiind în mare parte asfaltată dar și cu porțiuni neasfaltate. Drumul prezintă două benzi pe sens.

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.

- 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.

Rețeaua rutieră secundară include:

Circulații de categoria II – drumuri de legătură între zone funcționale și rezidențiale;

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 îmbrăcămintelor 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.

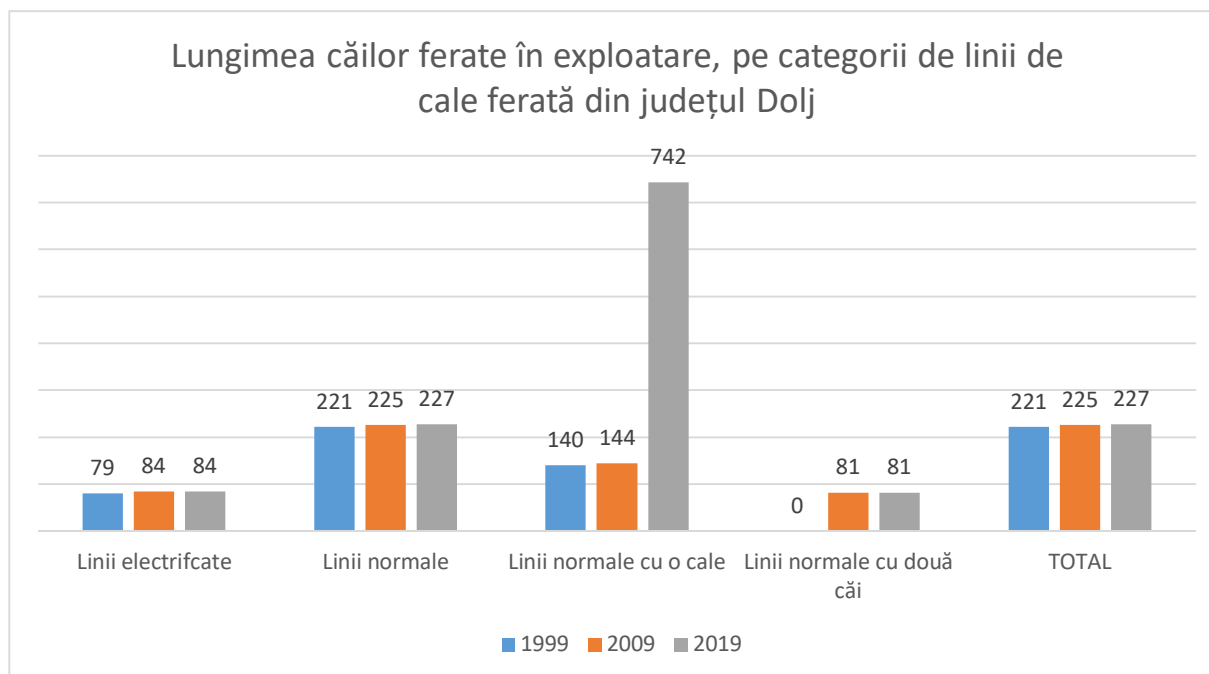
Transportul public de călători este asigurat de Regia Autonomă de Transport Craiova și Autoritatea Județeană de Transport a consiliului județean Dolj prin operatori privați. Rețeaua administrată de aceștia pe teritoriul comunei Malu Mare include 4 trasee metropolitane de transport călători, dintre care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

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
- interstacia 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 neregulamentar). 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.

Există trasee neoficiale create de cicliști amatori.

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

4. PLANURI ȘI STRATEGII PRIVIND MOBILITATEA, ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI TRANSPORTURILOR

Scopul principal al documentelor de planificare spațială și strategică cum sunt planurile de amenajare a teritoriului, strategiile de dezvoltare locală sau planurile de mobilitate, este acela de a integra politicile economice, sociale, ecologice și culturale, pentru a asigura o dezvoltare coerentă, sustenabilă și echilibrată a comunităților.

Documentațiile de amenajare a teritoriului au un caracter director: direcțiile directoare stabilite la nivelul planurilor și strategiilor teritoriale superioare trebuie respectate și transpuse în planurile și strategiile de nivel inferior. În același sens, strategiile de dezvoltare locală și planurile de mobilitate își extrag obiectivele din cadrul general definit de aceste documente, adaptându-le la nevoile și specificul comunităților.

Planurile de amenajare a teritoriului (național, județean, zonal sau local) constituie cadrul spațial de referință, stabilind direcții majore privind utilizarea terenurilor, protecția mediului, infrastructura și echilibrul teritorial.

Strategiile de dezvoltare locală definesc priorități și obiective pe termen mediu și lung pentru domenii precum economie, infrastructură, servicii publice, educație, cultură sau mediu, având rolul de a asigura coerența acțiunilor la nivel comunitar.

Planurile de mobilitate urbană durabilă sunt instrumente operaționale prin care se stabilesc direcții pentru organizarea transportului, circulației și accesibilității, cu scopul de a crește calitatea vieții urbane și de a susține dezvoltarea economică prin soluții eficiente și sustenabile.

4.1. PREVEDERI ALE DOCUMENTAȚIILOR DE AMENAJARE A TERITORIULUI

PLANUL DE AMENAJARE AL TERITORIULUI NAȚIONAL (P.A.T.N)

Scopul esențial al documentațiilor de amenajare a teritoriului – la nivel național, regional și județean – este de a corela politicile economice, sociale, ecologice și culturale, astfel încât să fie asigurată o dezvoltare echilibrată și coeziunea între diferitele zone. Aceste documentații au caracter director: prevederile stabilite la nivelurile superioare trebuie respectate și integrate în elaborarea documentațiilor de la nivelurile inferioare.

Prin urmare, toate planurile de amenajare a teritoriului de nivel superior stabilesc linii directoare pentru întocmirea celor de nivel inferior, aspect care trebuie avut în vedere și în procesul de elaborare a evaluărilor de mediu strategice (SEA).

Planul de amenajare a teritoriului național (PATN) este structurat pe secțiuni adoptate de Parlament sub forma unor legi-cadru și abordează domenii sectoriale majore: transporturi și comunicații, resurse de apă, zone protejate de patrimoniu natural și construit, zone de risc natural, rețeaua de localități, turism, agricultură.

Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ) este un document obligatoriu conform Legii nr. 350. În prezent, dintre cele 41 de județe, 26 dispun de un PATJ valabil, iar pentru

celelalte 15 este necesară actualizarea. Elaborarea și conținutul PATJ se fundamentează pe prevederile incluse în secțiunile PATN.

Documentațiile de amenajare zonală a teritoriului completează acest cadru, detaliind aspectele de organizare spațială la nivel intermediar.

REȚEAUA TRANS-EUROPEANĂ DE TRANSPORT (TEN-T)

Unul dintre obiectivele majore de dezvoltare ale Regiunii de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia, care include și județul Dolj, îl reprezintă stimularea mobilității regionale prin conectarea rețelelor rutiere locale și județene la infrastructura europeană de transport TEN-T.

Rețeaua Trans-Europeană de Transport (TEN-T) este inițiativa Uniunii Europene ce urmărește realizarea unei rețele integrate de transport rutier, feroviar și naval, care să asigure conectarea între statele membre, să sprijine dezvoltarea durabilă și să reducă disparitățile teritoriale. În cazul județului Dolj, această rețea are un rol strategic, deoarece creează legături directe între zona Olteniei și coridoarele europene centrale, facilitând atât mobilitatea populației, cât și transportul de mărfuri.

Construirea și modernizarea infrastructurii asociate TEN-T reprezintă un factor esențial pentru stimularea competitivității economice și pentru consolidarea coeziunii teritoriale. În regiunea Sud-Vest Oltenia sunt relevante:

- **Axa prioritară 7 (rutieră)**, care corespunde fostului Coridor Pan-European IV și traversează zona Craiova – Calafat – Caracal, inclusiv prin proiectul Drumului Expres Craiova – Pitești;
- **Axa prioritară 22 (feroviară)**, care asigură legături de transport feroviar la nivel european;
- **Axa prioritară 18 (Dunărea)**, relevantă pentru transportul naval și conexiunile portuare.

Pentru comuna Malu Mare, aceste axe sunt importante prin prisma accesului la nodurile majore din Craiova și prin legăturile rutiere care asigură conexiunea cu Drumul Expres Craiova – Pitești și, implicit, cu rețeaua TEN-T. Modernizarea drumurilor județene și locale care traversează sau deservesc comuna va contribui direct la reducerea timpilor de deplasare, la fluidizarea traficului și la creșterea siguranței rutiere.

MASTER PLANUL GENERAL DE TRANSPORT AL ROMÂNIEI

În conformitate cu **Master Planul General de Transport al României (MGPT) 2016**, actualizat prin *Programul Transport 2021-2027* și *Programul Investițional pentru Infrastructura de Transport 2024*, proiectele naționale majore care intersectează sau afectează direct teritoriul județului Dolj și respectiv, au influență asupra comunei Malu Mare învecinată cu municipiul Craiova se concentrează pe îmbunătățirea conectivității regionale în Oltenia, prin modernizarea și extinderea rețelei rutiere TEN-T.

Acestea vizează reducerea congestiei traficului zilnic de navetiști din Malul Mare către Craiova, optimizarea accesului la noduri cheie precum cele din apropierea DJ 606 și DN

65, și integrarea localității în coridoare europene de transport, fără intersecții directe pe teritoriul comunei, dar cu impact indirect prin trasee adiacente în Dolj (cum ar fi zonele Coțofenii din Față sau Brădești).

Proiectul principal este **Drumul Expres DX12 Craiova–Pitești** (Oltenia Expres), care leagă Craiova de Pitești, traversând zone periurbane ale Craiovei și îmbunătățind accesul din Malul Mare prin noduri de conectare regionale. Acesta este structurat în patru tronsoane principale, cu o lungime totală de aproximativ 121 km. Valoarea totală estimată a fost de circa 900 milioane de euro, iar proiectul a fost finalizat complet în august 2025, cu ultimul tronson (Colonești–Pitești) deschis traficului la 1 august 2025, după accelerări în execuție.

Un alt proiect cheie este **Drumul de Mare Viteză Craiova–Târgu Jiu** (cu profil mixt de autostradă și drum expres), care asigură legătura rapidă între Craiova și Târgu Jiu, traversând Doljul inclusiv prin proximitatea Malului Mare (tronsonul Craiova–Filiași). Este împărțit în șase loturi, cu segmente precum Autostrada A6 Craiova–Filiași (aproximativ 32 km) și Drum Expres Filiași–Târgu Jiu (aproximativ 78 km), rezultând o lungime totală de circa 110 km. Valoarea totală estimată depășește 1,2 miliarde de euro, cu lucrări în execuție începând din 2025 (contracte semnate pentru loturi precum Craiova–Filiași și oferte depuse pentru altele), și perioade de finalizare eșalonate între 2026–2028.

De asemenea, reabilitarea **DN56 Craiova–Calafat** (parte a coridorului Trans-Regio și Euro-Trans ET13) traversează Doljul spre granița cu Bulgaria, afectând indirect Malul Mare prin conexiuni secundare la DJ-uri locale. Traseul are o lungime totală de aproximativ 84 km (cu focus pe segmentul Dolj reabilitat), valoare estimată la 20–25 milioane de euro, și a fost finalizat complet în 2021, cu extensii de modernizare până în 2023.

Proiectul **Danubius Expres DX2 Craiova–Drobeta-Turnu Severin** (parte a coridorului pan-european IX) pornește din Craiova spre Mehedinți, îmbunătățind accesul din zone rurale precum Malul Mare prin noduri la DN6. Este planificat în tronsoane, cu segmentul Craiova–Strehaia de circa 50–100 km în Dolj, lungime totală de 246 km. Valoarea totală estimată este de 600–2 miliarde de euro, cu implementare prioritară în perioada 2025–2030, conform Programului Transport, dar fără lucrări majore începute până în septembrie 2025.

În sfârșit, reabilitarea DN6 Alexandria–Craiova (parte a rețelei Core TEN-T) optimizează rutele de navetă spre Craiova, afectând indirect Malul Mare prin segmentele Dolj (aproximativ 132 km total, cu focus pe 53 km reabilitați). Costul estimat este de 30–35 milioane de euro, cu lucrări începute în 2022 și avansate la peste 35% în 2023, urmând finalizarea părții carosabile până la sfârșitul lui 2025.

Ca inițiativă de transport alternativ, MPGT promovează integrarea rutelor cicloturistice, inclusiv secțiunea românească a **EuroVelo 6 (Ruta Atlantic-Marea Neagră)**, care traversează județul Dolj de-a lungul Dunării, cu o porțiune amenajată în Dolj (parte din traseul Mehedinți–Dolj–Olt) ce oferă conectivitate indirectă către zona periurbană a Craiovei și Malul Mare prin rute secundare de biciclete (cum ar fi pe traseul Malu Mare–

Vidin de aproximativ 105 km, integrat în rețeaua locală). Acest proiect, finanțat parțial prin fonduri europene și locale, are o lungime totală europeană de circa 4.700 km, cu segmentul doljean axat pe cicloturism durabil, standarde de calitate pentru piste și atractivitate turistică, implementat prin hotărâri ale Consiliului Județean Dolj și inspectat pentru conformitate EuroVelo. Valoarea estimată pentru secțiunea Dolj este inclusă în proiecte regionale de 10–20 milioane de euro, cu finalizare parțială până în 2023–2025, contribuind la reducerea emisiilor și promovarea mobilității verzi în Oltenia.

Aceste proiecte contribuie la dezvoltarea infrastructurii din Oltenia, reducând timpul de călătorie pentru locuitorii din Malul Mare și Craiova, și integrând zona metropolitană în rețeaua europeană, fără impacturi specifice menționate exclusiv pentru comuna Malul Mare în documentațiile actualizate.

4.2. PREVEDERI ALE STRATEGIILOR DE DEZVOLTARE

În conformitate cu ***Strategia de Dezvoltare a Județului Dolj 2021-2027, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Polului de Creștere Craiova 2021-2027***

proiectele locale majore legate de mobilitate care includ direct teritoriul comunei Malul Mare (județul Dolj) și satele componente (Malul Mare și Preajba) se axează pe:

- modernizarea infrastructurii rutiere locale
- extinderea transportului public metropolitan
- promovarea mobilității sustenabile

în contextul a circa 674 de navetiști zilnici spre Craiova (date 2011, cu tendință de creștere)⁵.

Acestea vizează reducerea congestiei pe DJ 606 și DN 65, îmbunătățirea accesului la rețeaua TEN-T prin conexiuni regionale și integrarea în Zona Metropolitană Craiova, cu intersecții directe pe teritoriul comunei limitate la extinderi de drumuri locale (fără noi noduri majore, dar cu impact asupra rutelor periurbane precum Coțofenii din Față).

Un proiect cheie din SIDU Craiova și PMUD, finanțat prin POR 2021-2027 și AFIR, este modernizarea drumurilor de interes local în comuna Malul Mare, care include asfaltarea și reabilitarea a circa 5-7 km de străzi esențiale pentru navetă, precum Str. Plopilor, Str. Stejarului, Aleea I Teilor (adaptări pentru lățime restrânsă), Str. Ulmului, Str. Bradului, Str. Fagului și Aleile 1-3 Fagului, plus extinderi în zona Preajba (DJ 606 adiacent). Valoarea totală estimată: 3,2-5 milioane lei (inclusiv TVA, cu 84% finanțare nerambursabilă AFIR), implementare eșalonată 2024-2025, cu avans de 60% la execuție în septembrie 2025 (contracte semnate prin SICAP, inclusiv proiectare și execuție completă), contribuind la reducerea timpului de acces spre Craiova cu 15-20% și integrarea cu coridorul est-vest metropolitan.

Altă inițiativă prioritară din PMUD Craiova și Strategia Județeană, parte a axei 1.1.1 (îmbunătățirea accesibilității intra-județene), este modernizarea DJ 606A (tronson

⁵ SIDU-CRAIOVA

Breasta-Obedin – Mihăița – Potmelțu – Coțofenii din Dos – Scăiești, km 0+000 – 43+226), care traversează proximitatea Malului Mare și optimizează rutele de navetă locale prin noduri de conectare la DN 65. Lungime intervenită: 43 km, valoare: 40 milioane euro (finanțare mixtă: buget local, PNIAS, POR-P5), stadiu actual (septembrie 2025): studii de fezabilitate finalizate, licitație execuție lansată pentru 2026-2027, cu accent pe lărgire la 2 benzi + acostamente și iluminat LED, reducând emisiile CO2 cu 10-15% prin trafic fluidizat.

Proiectul de extindere a transportului public metropolitan, inclus în SIDU și PMUD (măsura 1.3 – Asociere transport metropolitan), vizează integrarea rutelor RAT Craiova în Malul Mare prin noi stații și linii suburbane (ex. linia 28 extinsă spre Preajba, cu frecvență crescută la 15 min în ore de vârf), plus Park & Ride la intersecția DJ 606/DN 65. Valoare estimată: 1-2 milioane lei (fonduri POR-P3 și buget local), implementare 2025-2026, cu GPS real-time pe vehicule și bilete integrate metropolitan, adresând decalajul orar al căii ferate (Magistrala 900, 5 trenuri/zi neoptimizate pentru navetă) și sporind utilizarea transportului public cu 20% în zonă periurbană.

Ca măsură de mobilitate sustenabilă din PMUD și Strategia Județeană (axa 1.1.1.20 – Dezvoltarea infrastructurii de biciclete), se promovează crearea unei rețele de piste cicloturistice conectate la EuroVelo 6 (traseu Jiu-Dunăre), cu segment local de circa 3-5 km în Malul Mare (de-a lungul DJ 606 și râului Jiu, integrat cu piste RAT), plus stații de încărcare EV la capete de linie. Valoare: 1 milion euro (POR-P4, PNRR, Interreg RO-BG), timeline: 2024-2026, cu avans de 40% la proiectare în 2025, promovând transport nemotorizat pentru reducerea emisiilor și turism local (conectivitate la canalul Jiu-Dunăre propus).

Aceste proiecte sporesc conectivitatea Malului Mare la polul Craiova, reducând dependența de autoturisme private și aliniindu-se la obiectivele UE de decarbonizare, fără impacte majore asupra mediului (evaluări de mediu pozitive prin APM Dolj). Pentru detalii actualizate, consultă site-urile Primăriei Malul Mare (primariamalumare.ro), Consiliului Județean Dolj (cjdolj.ro) sau PMUD Craiova pe primariacraiova.ro.

4.3. PREVEDERI ALE PLANURILOR DE MOBILITATE

În conformitate cu **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Zonei Metropolitane Craiova** (aprobat prin HCL Craiova nr. 456/2023, cu actualizări în Programul Operațional Transport 2021-2027), proiectele majore legate strict de mobilitate care includ direct teritoriul comunei Malul Mare (județul Dolj) și satele componente (Malul Mare și Preajba) se axează pe modernizarea infrastructurii rutiere locale, îmbunătățirea siguranței pietonale și a circulației auto pe DN 55, extinderea transportului public metropolitan și integrarea cu rețeaua TEN-T, în contextul a circa 674 de navetiști zilnici spre Craiova (date 2011, cu tendință de creștere).

Acestea vizează reducerea congestiei pe DJ 606 și DN 65, promovarea mobilității sustenabile și alinierea la obiectivele UE de decarbonizare, cu impact direct asupra

conectivității periurbane, fără noi noduri majore, dar cu extinderi de drumuri locale și semnalizare rutieră.

Proiectul cheie este reabilitarea și modernizarea **DC 93** (cod PMUD 4.1.2.38), care implică reabilitarea drumului comunal esențial pentru accesul local în Malul Mare.

- **Descriere:** Modernizare infrastructură rutieră pentru fluidizarea traficului periurban. Valoare estimată: 2,192,800 euro.
- **Termen de implementare:** 2016-2023 (finalizat, cu potențiale extensii post-2023 pentru mentenanță).

Un alt proiect prioritar este modernizarea str. Căpșunilor (colectoare, cod PMUD 4.1.2.17), axat pe drumuri colectoare în Malul Mare.

- **Descriere:** Modernizare străzi locale pentru îmbunătățirea circulației auto și pietonale. Valoare estimată: 2,493,800 euro.
- **Termen de implementare:** 2024-2030 (în execuție, cu finanțare multianuală).

Îmbunătățirea circulației auto și pietonale pe DN 55 în Malul Mare (cod PMUD 4.1.2.18) include mai multe subcomponente: semnalizare rutieră (amenajare intrări/ieșiri, valoare 68,400 euro), treceri de pietoni și iluminat (amenajare și înființare, valoare 103,800 euro), precum și amenajare trotuare de-a lungul DN 55 în zona locuințelor (valoare 325,700 euro). **Descriere:** Măsură de siguranță și accesibilitate pietonală pe drum național. **Termen de implementare:** 2016-2023 (finalizat pentru majoritatea componentelor).

Amenajarea și semnalizarea stațiilor de transport public (TP) în Malul Mare implică integrarea cu rețeaua metropolitană RAT Craiova.

- **Descriere:** Amenajare stații pentru transport public local, cu semnalizare și facilități. Valoare estimată: 90,700 euro.
- **Termen de implementare:** 2016-2023 (implementat de Primăria Malul Mare, finanțat prin POR 2014-2020 Axa 3, PI 3.2, buget local și alte surse).

Drumul de legătură între Uzina Ford și Drumul Expres Craiova–Pitești (cod R43) traversează zona administrativă a localităților din Dolj, inclusiv Malul Mare.

- **Descriere:** Construcție drum de legătură pentru conectivitate regională și reducerea congestiei.
- **Valoare estimată:** Nu specificată (multianual, condiționată de finanțare).
- **Termen de implementare:** Multianual, aliniat PMUD 2023-2027 (în planificare/execuție parțială până în 2030, finanțat din alte surse).

De asemenea, proiecte generale pentru Zona Metropolitană Craiova cu impact indirect asupra Malul Mare includ:

- tren urban metropolitan (cod A01, valoare 20 mil. euro fără TVA, 2027-2030, finanțat POT 2021-2027)
- asigurarea infrastructurii de acces către tren urban cu parări Park&Ride (cod A02, valoare 5 mil. euro fără TVA, 2021-2027)

- achiziție material rulant ecologic (cod A03, valoare 10 mil. euro fără TVA, 2021-2027),
- delegarea serviciului de transport feroviar metropolitan (cod A04, valoare 100,000 euro fără TVA, aliniat PMUD)
- achiziție mijloace de transport ecologice (cod A07, valoare nespecificată)
- sistem e-ticketing metropolitan (cod A08, valoare nespecificată)

Acestea promovează transportul public integrat și mobilitatea verde, reducând dependența de autoturisme private în zone periurbane precum Malul Mare. Aceste proiecte sporesc conectivitatea Malului Mare la polul Craiova, reducând emisiile CO₂ și aliniindu-se la obiectivele PMUD de creștere a utilizării transportului public cu 20% în zonă, fără impacte majore asupra mediului.

4.4. DISFUNȚIONALITĂȚI ALE MOBILITĂȚII

Pe baza analizei integrată a documentelor menționate:

- Master Planul General de Transport al României (MGPT) 2016
- Strategia de Dezvoltare a Județului Dolj 2021-2027
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Polului de Creștere Craiova 2021-2027
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Zonei Metropolitane Craiova (aprobat 2023)
- Programul Transport 2021-2027 și Programul Investițional pentru Infrastructura de Transport 2024

se identifică o serie de disfuncții majore în domeniul mobilității, agravate de creșterea rapidă a populației și expansiunea rezidențială periurbană.

Acestea afectează în special navetiștii zilnici spre Craiova, generând congestie, emisii ridicate și inechități sociale, fără soluții complete implementate până în septembrie 2025.

Principalele disfuncții includ:

- **Lipsa integrării eficiente a transportului public metropolitan:** Deși PMUD și SIDU prevăd extinderea rutelor RAT Craiova (ex. linia 28 spre Preajba), comuna Malu Mare nu beneficiază de rute directe regulate, ducând la dependență de transport individual sau microbuze informale. Acest lucru a generat proteste locale în 2023, cu riscul neprelungirii contractului de transport metropolitan în 2024, lăsând cetățenii fără opțiuni accesibile, mai ales în zonele rezidențiale noi precum Veteranilor sau Selgros.
- **Congestie și degradare a infrastructurii rutiere locale:** Drumurile colectoare (ex. Str. Căpșunilor, DJ 606) și accesul la DN 55 suferă de lățimi reduse, lipsă de acostamente și iluminat inadecvat, conform PMUD (cod 4.1.2.18), agravând timpul de navetă cu 15-20% în ore de vârf. MGPT 2016 identifică probleme regionale în Oltenia, cum ar fi deconectarea periurbană de coridoarele TEN-T, cu impact indirect asupra Malu Mare prin trafic intens pe DN 65 fără noduri de descărcare.

- **Deficiențe în mobilitatea sustenabilă și accesibilitate pietonală:** Lipsa pistelor de biciclete conectate la EuroVelo 6 (traseu Jiu-Dunăre) și stațiilor de încărcare EV, menționată în Strategia Județeană 2021-2027, limitează opțiunile nemotorizate. PMUD notează absența trotuarelor sigure pe DN 55 (doar 325.700 euro alocați, finalizați parțial), expunând pietonii riscurilor, mai ales în zonele cu densitate ridicată (>100 loc./km²).
- **Întârzieri în proiecte de conectivitate regională:** Deși MGPT și Programul Transport 2021-2027 prioritizează drumuri expres (ex. DX12 Craiova-Pitești, finalizat 2025), implementarea locală (ex. DC 93, cod PMUD 4.1.2.38) a fost amânată, cu doar 60% avans în modernizări, ducând la fragmentare a rețelei și emisii CO2 crescute (țintă de reducere 10-15% neîndeplinită).
- **Inechități sociale și lipsă de date actualizate:** SIDU subliniază decalajul orar al căii ferate (Magistrala 900, doar 5 trenuri/zi), afectând navetiștii din Preajba, iar lipsa sistemului e-ticketing metropolitan (cod A08 PMUD) descurajează utilizarea transportului public, cu o creștere estimată de doar 20% în zonă periurbană.

Aceste disfuncții, identificate în evaluările de mediu din MGPT și PMUD, reflectă o tranziție incompletă spre mobilitate durabilă, cu impact asupra calității vieții și atracției investiționale în comuna.

Deși proiecte precum modernizarea DJ 606A oferă speranțe, disfuncțiile persistă din cauza finanțărilor eșalonate și lipsei de integrare locală, riscând agravarea inegalităților (ex. dependență de autoturisme în zone defavorizate).

PUG-ul trebuie să prioritizeze o abordare holistică, aliniată la SIDU și Strategia Județeană, pentru a transforma comuna într-un model de mobilitate integrată, reducând emisiile cu 20-30% până în 2030.

5. CONCLUZII

Tipuri de acțiuni orientative relevante pentru Malu Mare și județul Dolj:

reabilitarea și modernizarea drumurilor județene care asigură conexiuni directe sau indirecte cu coridoarele TEN-T;

amenajarea de trotuare, piste pentru biciclete și modernizarea semnalizării rutiere în intravilanul comunei, pentru siguranța locuitorilor;

construcția de variante ocolitoare pentru reducerea impactului traficului greu în zonele rezidențiale;

reabilitarea podurilor și podețelor aflate pe traseele drumurilor județene și locale.

Malu Mare, ca zonă periurbană cheie în polul Craiova, este supusă unor presiuni generate de expansiunea rezidențială rapidă și infrastructura de mobilitate.

Propuneri concrete, preluate și adaptate din planurile menționate, pentru integrarea în proiectul de reactualizare a planului urbanistic general al comunei Malu Mare sunt:

- **Extindere și modernizare rețea de drumuri colectoare**
- **piste velo pentru conectate la EuroVelo 6 și municipiul Craiova**
- **Măsuri de monitorizare a traficului**

Aceste propuneri vor alinia comuna la țintele naționale și europene pentru mobilitate, va fluidiza traficul și vor crea contextul pentru o dezvoltare durabilă în viitor o dată cu dorința de dezvoltare rezidențială venită dinspre municipiul Craiova.

Aceste Studii de fundamentare 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.

Întocmit de,
Ing. DRĂGĂNESCU ALEXANDRU-MIHAIL
 Specialist în Ingineria de trafic și transport

Proiectant general de urbanism, elaboratori studiului:
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 DE STUDIU DE FUNDAMENTARE:

DR. ARH. URB. MOHAMMAD AL-BASHTAWI
 arhitect-urbanist atestat, pentru întocmirea documentațiilor de urbanism și amenajare a teritoriului - **D, D₃, D₂₀, E, G₅, G₉** – **EXPERT RUR**