Primăria municipiului Slatina

Strada M. Kogălniceanu nr. 1, Slatina, Olt, 230080
telefon 0249/439377; 439233 fax: 0249/439336
e-mail: office@primariaslatina.ro site: www.primariaslatina.ro

Nr. 87590/04.10.2023

A N U N Ţ

Primăria municipiului Slatina

Astăzi 04.10.2023 , Primăria municipiului Slatina, anunță deschiderea procedurii de transparență decizională a procesului de elaborare a proiectului următorului act normativ referitor la:

Proiectul de hotărâre referitor la: ***aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027***

Documentația aferentă proiectului de act normativ include:

Referat de aprobare privind necesitatea adoptării actului normativ propus;

Raportul de specialitate al compartimentului de resort;

Studiile de fundamentare, datele brute care au stat la baza lor; textul complet al proiectului actului respectiv:

Alte documente considerate relevante.

Documentația poate fi consultată:

- pe pagina de internet a instituției la *www.primariaslatina.ro;*
- la sediul instituției Primăria municipiului Slatina.

Proiectul de act normativ se poate obține în copie, pe bază de cerere depusă la biroul de relații cu publicul al instituției.

Propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare privind proiectul de act normativ supus procedurii de transparență decizională se pot depune până la data de 15.10.2023:

- ca mesaj în format electronic pe adresa de e-mail office@primariaslatina.ro.
- prin poștă, pe adresa Primăria municipiului Slatina, str. Mihail Kogălniceanu, nr.1, jud. Olt;
- la sediul instituției, la Registratură, la adresa municipiul Slatina, str. Mihail Kogălniceanu, nr.1, jud. Olt, între orele 08.00 - 16,45;

Materialele transmise vor purta mențiunea,"Propuneri privind proiectul de hotărâre referitor la: ***aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027***

Propunerile, sugestiile, opiniile cu valoare de recomandare vor fi publicate pe pagina de internet a instituției, la linkul **http://www.primariaslatina.ro/transparenta_decizionala.html**.

Nepreluarea recomandărilor formulate și înaintate în scris va fi justificată în scris.

Pentru informații suplimentare, vă stăm la dispoziție la următoarele date de contact: telefon 0249/439377,e-mail office@primariaslatina.ro.persoană de contact Smarande Mihaela.

Primar,
Constantin Stelian Emil MOȚ

Primăria municipiului Slatina

Strada M. Kogălniceanu nr. 1, Slatina, Olt, 230080
telefon 0249/439377; 439233 fax: 0249/439336
e-mail: office@primariaslatina.ro site: www.primariaslatina.ro

Nr. 242 / 04. 10. 2023

HOTĂRÂRE
PROIECT

Privind: ***aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027***

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI SLATINA, întrunit în şedinţa ordinară / extraordinară din data de ----------

Având în vedere:

- referatul de propunere nr. 87576 / 04. 10 .2023 întocmit de către Managerul public şi Serviciul Proiecte cu Finanţare Internaţională;
- iniţiativa Primarului Municipiului Slatina prin referatul de aprobare nr. 87577 / 04. 10 .2023;
- raportul de specialitate nr. 87589 / 04. 10 .2023 întocmit de Serviciul Proiecte cu Finanţare Internaţională şi Managerul public;
- prevederile Ghidului Solicitantului - Apel Strategii Teritoriale Integrate pentru Programul Regional Sud-Vest 2021-2027;
- prevederile art. 129 alin. (2) lit. b) şi alin. (4) lit. e) din Ordonanţa de urgenţă nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- prevederile art. 14 alin. (1) şi (2) din Ordinul nr. 233 din 26.02.2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritorilui şi urbanism şi de elaborarea şi actualizare a documentaţiilor de urbanism;
- prevederile art. 7 alin. (1) şi (2) din Legea nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată (r1);
- avizul favorabil al comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului Local al Municipiului Slatina.

În temeiul art. 139 alin. (1) coroborat cu art. 196 alin. 1 lit. a) din Ordonanţa de urgenţă nr. 57/2019 privind Codul administrativ

HOTĂRĂŞTE:

Art. 1. Se aprobă **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027** (Anexa nr. 1) care face parte integrantă din prezenta hotărâre.
Art. 2. Prezenta hotărâre se va aduce la cunoştinţă publică pe pagina de internet a Primăriei Municipiului Slatina şi se comunică la:

- Instituţia Prefectului Judeţului Olt;
- Primarul Municipiului Slatina;
- Direcţiile şi Serviciile din subordinea Consiliului Local.

Iniţiator
Primar,
Constantin - Stelian - Emil MOŢ

În baza art. 243 alin. (1) lit. a) din OUG nr. 57/2019
avizăm prezenta hotărâre
Secretarul General al Municipiului Slatina,
Mihai – Ion IDITA

PS – 03/F3

Primăria Municipiului Slatina

Strada M. Kogălniceanu nr. 1, Slatina, Olt, 230080
telefon 0249/439377; 439233 fax: 0249/439336
e-mail: office@primariaslatina.ro site: www.primariaslatina.ro

Nr. 87576/ 04.10.2023

REFERAT DE PROPUNERE

Privind: ***aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027***

Având în vedere:

- Faptul că accesarea fondurilor disponibile în cadrul obiectivelor specifice selectate pentru susținerea dezvoltării urbane în cadrul PR SV Oltenia, în perioada de programare 2021-2027, este CONDITIONATĂ de depunerea și selectarea strategiei.
- Faptul că Ghidul Solicitantului - Apel Strategii Teritoriale Integrate pentru Programul Regional Sud-Vest 2021-2027 se adresează tuturor potențialilor solicitanți din categoria autorităților publice locale din mediul urban din regiunea de dezvoltare Sud-Vest Oltenia și se aplică apelului de documente strategice și apelurilor de proiecte ce urmează a fi lansate în cadrul Programului Regional Sud-Vest Oltenia în cadrul abordării urbane.
- **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027** este un document strategic și are rolul de a reflecta viziunea, obiectivele strategice și direcțiile sectoriale de dezvoltare ale municipiului, prin implicarea factorilor de decizie, a oamenilor de afaceri și populației din municipiu, pentru stabilirea unui consens în ceea ce privește viitorul municipiului Slatina, precum și pentru a stabili prioritățile și criteriile pentru absorbția de fonduri comunitare alocate pentru perioada de programare 2021-2027 și nu numai.
- **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027** vizează dezvoltarea pe termen mediu și lung a Municipiului Slatina și cuprinde măsuri de completare a investițiilor realizate până la acest moment de Primăria Municipiului Slatina din fonduri atrase, buget local etc.

Propun spre aprobare: ***Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027.***

Manager public,
Cristiana Șerban

Șef Serviciu PFI,
Lavinia Spălățelu

PS – 03/F1

Primăria Municipiului Slatina

Strada M. Kogălniceanu nr. 1, Slatina, Olt, 230080
telefon 0249/439377; 439233 fax: 0249/439336
e-mail: office@primariaslatina.ro site: www.primariaslatina.ro

Nr. 87577/04.10.2023

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre privind ***aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027***

Unitatea Administrativ-Teritorială Municipiul Slatina este potențil beneficiar al fondurilor disponibile în perioada de programare 2021-2027 în cadrul apelului de documente strategice și a apelurilor de proiecte ce urmează a fi lansate în cadrul Programului Regional Sud-Vest Oltenia.

Ghidul Solicitantului - Apel Strategii Teritoriale Integrate pentru Programul Regional Sud-Vest 2021-2027 se adresează tuturor potențialilor solicitanți din categoria autorităților publice locale din mediul urban din regiunea de dezvoltare Sud-Vest Oltenia și se aplică apelului de documente strategice și apelurilor de proiecte ce urmează a fi lansate în cadrul Programului Regional Sud-Vest Oltenia in cadrul abordării urbane.

Strategiile din zonele urbane vor fi promovate printr-o abordare integrată, bazată pe realitatea din teritoriu a dezvoltării teritoriale, integrarea însemnând în acest caz o politică multisectorială, o guvernanță pe mai multe niveluri și cu implicarea mai multor părți interesate și o strategie multi- teritorială gestionată la nivelul comunității.

Accesarea fondurilor disponibile in cadrul obiectivelor specifice selectate pentru susținerea dezvoltării urbane in cadrul PR SV Oltenia este CONDITIONATA de depunerea si selectarea strategiei.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027 este un document strategic și are rolul de a reflecta viziunea, obiectivele strategice și direcțiile sectoriale de dezvoltare ale municipiului, prin implicarea factorilor de decizie, a oamenilor de afaceri și populației din municipiu, pentru stabilirea unui consens în ceea ce privește viitorul municipiului Slatina, precum și pentru a stabili prioritățile și criteriile pentru absorbția de fonduri comunitare alocate pentru perioada de programare 2021-2027 și nu numai.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027 vizează dezvoltarea pe termen mediu și lung a Municipiului Slatina și cuprinde măsuri de completare a investițiilor realizate până la acest moment de Primăria Municipiului Slatina din fonduri atrase, buget local etc.

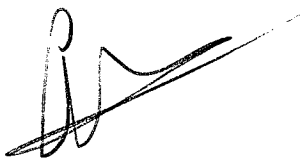
PS – 03/F2

În susținerea proiectului de hotărâre s-au avut în vedere:

- prevederile Ghidului Solicitantului - Apel Strategii Teritoriale Integrate pentru Programul Regional Sud-Vest 2021-2027;
- prevederile art. 129 alin. (2) lit. b) și alin. (4) lit. e) din Ordonanța de urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- prevederile art. 14 alin. (1) și (2) din Ordinul nr. 233 din 26.02.2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritorilui și urbanism și de elaborarea și actualizare a documentațiilor de urbanism;
- prevederile art. 7 alin. (1) și (2) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată (r1);
- prevederile art. 139 alin. (1) din Ordonanța de urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora: *În exercitarea atribuțiilor ce îi revin, consiliul local adoptă hotărâri, cu majoritate absolută sau simplă, după caz."*

Propun spre aprobarea Consiliului Local al Municipiului Slatina prezentul proiect de hotărâre cu privire la ***aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027.***

Primar,
Constantin - Stelian - Emil MOȚ



PS – 03/F2

Primăria Municipiului Slatina

Strada M. Kogălniceanu nr. 1, Slatina, Olt, 230080
telefon 0249/439377; 439233 fax: 0249/439336
e-mail: office@primariaslatina.ro site: www.primariaslatina.ro

Nr. 87589 / 04. 10 2023

RAPORT DE SPECIALITATE
(NOTĂ DE FUNDAMENTARE)

la proiectul de hotărâre privind ***aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027***

În susținerea proiectului de hotărâre s-au avut în vedere:
- prevederile Ghidului Solicitantului - Apel Strategii Teritoriale Integrate pentru Programul Regional Sud-Vest 2021-2027;
- prevederile art. 28-30 din Regulamentul CE 1060/2021.
- prevederile art. 129 alin. (2) lit. b) și alin. (4) lit. e) din Ordonanța de urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- prevederile art. 14 alin. (1) și (2) din Ordinul nr. 233 din 26.02.2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritorilui și urbanism și de elaborarea și actualizare a documentațiilor de urbanism;
- prevederile art. 7 alin. (1) și (2) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată (r1);

Unitatea Administrativ-Teritorială Municipiul Slatina este potențil beneficiar al fondurilor disponibile în perioada de programare 2021-2027 în cadrul apelului de documente strategice și a apelurilor de proiecte ce urmează a fi lansate în cadrul Programului Regional Sud-Vest Oltenia.

Ghidul Solicitantului - Apel Strategii Teritoriale Integrate pentru Programul Regional Sud-Vest 2021-2027 se adresează tuturor potențialilor solicitanți din categoria autorităților publice locale din mediul urban din regiunea de dezvoltare Sud-Vest Oltenia și se aplică apelului de documente strategice și apelurilor de proiecte ce urmează a fi lansate în cadrul Programului Regional Sud-Vest Oltenia in cadrul abordării urbane.

Strategiile din zonele urbane vor fi promovate printr-o abordare integrată, bazată pe realitatea din teritoriu a dezvoltării teritoriale, integrarea însemnând în acest caz o politică multisectorială, o guvernanță pe mai multe niveluri și cu implicarea mai multor părți interesate și o strategie multi- teritorială gestionată la nivelul comunității.

Strategiile vor fi elaborate în conformitate cu prevederile art. 28-30 din Regulamentul CE 1060/2021, condiție obligatorie pentru a avea acces la finanțare. Strategiile reprezintă elementul central al dezvoltării urbane durabile, astfel cum este promovată aceasta în cadrul politicii de coeziune, și reflectă înțelegerea actuală a planificării strategice, care este concepută ca un proces adaptiv care implică gestionarea schimbărilor.

Strategiile teritoriale implementate în temeiul investițiilor teritoriale integrate sau a unui alt instrument teritorial de sprijinire a inițiativelor concepute de statul membru, **conțin, conform Art. 29 al Regulamentului (UE) 2021/1060, următoarele elemente:**

(a) zona geografică vizată de strategie;

(b) o analiză a nevoilor de dezvoltare și a potențialului zonei, inclusiv a interconexiunilor economice, sociale și de mediu;

(c) o descriere a unei abordări integrate care răspunde nevoilor de dezvoltare identificate și potențialului zonei;

(d) o descriere a implicării partenerilor, în conformitate cu articolul 8, în pregătirea și implementarea strategiei.

Accesarea fondurilor disponibile în cadrul obiectivelor specifice selectate pentru susținerea dezvoltării urbane în cadrul PR SV Oltenia este CONDITIONATA de depunerea și selectarea strategiei.

În baza contractului de prestări servicii cu nr. 6118 din 25.01.2023 S.C. DEVLINK COMTECH TECHNOLOGIES S.R.L. va eloabora ***Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană pentru perioada 2021 – 2027.***

În procesul de elaborare a SIDU 2021-2027 prestatorul a realizat consultarea publică a locuitorilor Municipiului Slatina prin distribuirea chestionarului de consultare publică pentru SIDU și apoi prin colectarea datelor, interpretarea datelor și identificarea nevoilor comunității.

S.C. DEVLINK COMTECH TECHNOLOGIES S.R.L. și Municipiul Slatina, în calitate de promotor al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană pentru perioada 2021 – 2027 au organizat o consultare cu privire la etapele de dezvoltare a ***Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027***, sens în care au transmis invitații către principalii actori locali de la nivelul Municipiul Slatina.

Reprezentanții principalilor actori locali de la nivelul Municipiul Slatina au participat la cele patru întâlniri de consultare cu privire la etapele de dezvoltare a ***Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027.***

Prima întâlnire de consultare a avut loc în data de 28.06.2023, începând cu ora 10:00, la Casa Căsătoriilor, Dealul Grădiște, municipiul Slatina.

În timpul consultării s-au discutat subiecte din categorii precum:

- ✓ planificarea și dezvoltarea urbană în cadrul comunității;
- ✓ furnizarea de servicii sociale și de sănătate;
- ✓ promova patrimoniul cultural, artistic și sportiv local.

A doua întâlnire de consultare a avut loc în data de 28.06.2023, începând cu ora 14:00, la Casa Căsătoriilor, Dealul Grădiște, municipiul Slatina.

În timpul consultării s-au discutat subiecte din categorii precum:

- ✓ dezvoltarea și îmbunătățirea infrastructurii locale;
- ✓ asigurarea unei forțe de muncă pregătite și calificate corespunzător;
- ✓ atragerea de investiții în comunitate și de facilitarea dezvoltării afacerilor locale;
- ✓ promovarea inovației și tehnologiei în comunitate;
- ✓ gestionarea eficientă a resurselor și reducerea impactului asupra mediului înconjurător.

În data de 29.06.2023, începând cu ora 09:00, la Casa Căsătoriilor, Dealul Grădiște, municipiul Slatina a avut loc a treia întâlnire de consultare.

În timpul consultării s-au discutat subiecte din categorii precum:

- ✓ asigurarea infrastructurii digitale și a tehnologiilor emergente pentru acces la educație;
- ✓ crearea unui mediu educațional de înaltă performanță;
- ✓ mijloacele pedagogice necesare perfecționării educației;
- ✓ utilizarea tuturor resurselor și a tehnologiilor digitale /emergente, stimularea creativității și a spiritului antreprenorial.

A patra întâlnire de consultare care a avut loc în data de 29.06.2023, începând cu ora 11:30, la Casa Căsătoriilor, Dealul Grădiște, municipiul Slatina.

În timpul consultării s-au discutat subiecte din categorii precum:

- ✓ planificarea și dezvoltarea urbană în cadrul comunității;
- ✓ furnizarea de servicii publice esențiale;
- ✓ stimularea dezvoltării economice la nivel local;
- ✓ politici și reguli care guvernează activitățile economice și sociale la nivel local.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027 a fost supusă consultării publice conform prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată (r1) și a prevederilor Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, pe pagina de internet a instituției la www.primariaslatina.ro și la sediul Primăriei municipiului Slatina.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027 este un document strategic și are rolul de a reflecta viziunea, obiectivele strategice și direcțiile sectoriale de dezvoltare ale municipiului, prin implicarea factorilor de decizie, a oamenilor de afaceri și populației din municipiu, pentru stabilirea unui consens în ceea ce privește viitorul municipiului Slatina, precum și pentru a stabili prioritățile și criteriile pentru absorbția de fonduri comunitare alocate pentru perioada de programare 2021-2027 și nu numai.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027 vizează dezvoltarea pe termen mediu și lung a Municipiului Slatina și cuprinde măsuri de completare a investițiilor realizate până la acest moment de Primăria Municipiului Slatina din fonduri atrase, buget local etc.

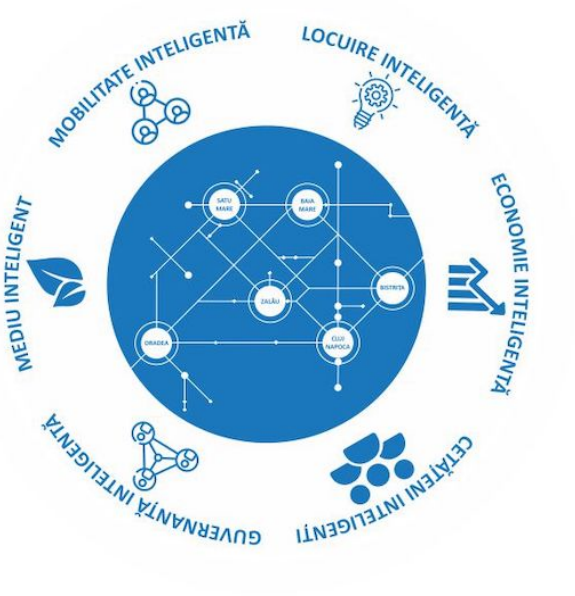
Având în vedere cele expuse, considerăm că proiectul de hotărâre privind ***aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru perioada 2021 – 2027*** poate fi supus aprobării.

Manager public,
Cristiana Șerban

Șef Serviciu PFI,
Lavinia Spălățelu

Avizat de legalitate Consilier juridic,
Adriana Popescu

PS – 03/F4



STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ 2021-2027

Municipiul Slatina

Consultant

DEVLINK
PARTENERI IN DEZVOLTARE

Corneliu Popa
Expert Specializare Sectoriala

SECȚIUNEA 1: CONTEXT STRATEGIC

1.1. ROLUL STRATEGIEI INTEGRATE DE DEZVOLTARE URBANĂ

Strategia integrată de dezvoltare urbană reprezintă unul dintre principalele instrumente de planificare strategică aflate la dispoziția municipiilor, orașelor și zonelor metropolitane, urmărind utilizarea optimă și responsabilă a resurselor disponibile pentru a asigura o coeziune urbană și pentru a maximiza oportunitățile sustenabile de dezvoltare urbană.

Pilonul central al unei Strategii Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) îl reprezintă viziunea coerentă de dezvoltare - sprijinită de comunitate și factorii implicați în procesul de consultare – care transpune obiective strategice și tematici de dezvoltare în direcții de acțiune, prefigurând apoi unportofoliu concret de proiecte prioritare, cu mecanisme de implementare și surse de finanțare.

Ca instrument de planificare, **elaborarea SIDU are loc cu participarea reprezentanților administrației locale și cu contribuția activă a partenerilor sociali și economici locali**, printr-un proces participativ de bună guvernanță care să asigure continuitatea viziunii de dezvoltare pe termen mediu și lung.

Percepția generală cu privire la rolul unui document strategic la nivel urban este strâns legată de necesitatea atragerii fondurilor comunitare (în perspectiva cadrului financiar 2021-2027) și naționale (cu atât mai mult cu cât România urmează să implementeze prima Politică Urbană anul acesta) destinate dezvoltării urbane durabile. **Cu toate acestea, scopul principal al unei SIDU trebuie să privească dincolo de identificarea unor surse de finanțare** pentru proiecte locale**, aspirând să definească locul și rolul ocupat de localitate în regiune în perspective de timp medii și lungi**, având la bază un proces constructiv de întărire a planificării integrate.

Ca urmare a unui studiu elaborat de Programul URBACT la nivelul a 205 orașe participante din Uniunea Europeană, s-au definit **șase aspecte ale dezvoltării urbane integrate sunt**:

1. *Dezvoltarea urbană durabilă* - acțiunile abordează toți cei trei piloni ai dezvoltării durabile în ceea ce privește obiectivele economice, sociale și de mediu;
2. *Integrarea sectorială* - abordarea întregii game de politici și sectoare de activitate, inclusive infrastructură, transport, ocupare, educație, spații verzi, locuințe, cultură etc.
3. *Integrarea spațială locală* - coerența acțiunilor în diferite locații din oraș și luarea în considerare a coerenței spațiale generale în interiorul și între locații și cartiere;
4. *Integrarea teritorială* - coerența și complementaritatea acțiunilor și politicilor implementate de localitățile învecinate;
5. *Guvernare pe mai multe niveluri* - acțiunile sunt planificate coerent la diferite niveluri de guvernanță, acoperind nivelurile locale (district, oraș), regionale și naționale;
6. *Implicarea părților interesate în implementare* - întreaga gamă de părți interesate relevante sunt implicate în implementarea acțiunilor planificate.

Date fiind circumstanțele în care localitățile urbane din Uniunea Europeană s-au regăsit în anul 2020 – unde pandemia Covid-19 a provocat numeroase consecințe la nivel social, demografic și economic – **sunt necesare soluții rapide și eficiente pentru atingerea obiectivelor unei economii competitive, durabile și favorabile incluziunii**. Aceste priorități se sprijină reciproc și pot duce la obținerea unui nivel ridicat de ocupare a forței de muncă, de productivitate și de coeziune socială.

Strategia integrată reprezintă un instrument indispensabil în vederea identificării problemelor cu care se confruntă orașul și înțelegerii contextului urban actual. Astfel, în cadrul SIDU, planificarea pe termen mediu a viziunii și obiectivelor sale vizează consolidarea tuturor aspectelor determinante de dezvoltare urbană – cu integrare verticală-orizontală, analizând și diagnosticând următoarele domenii:

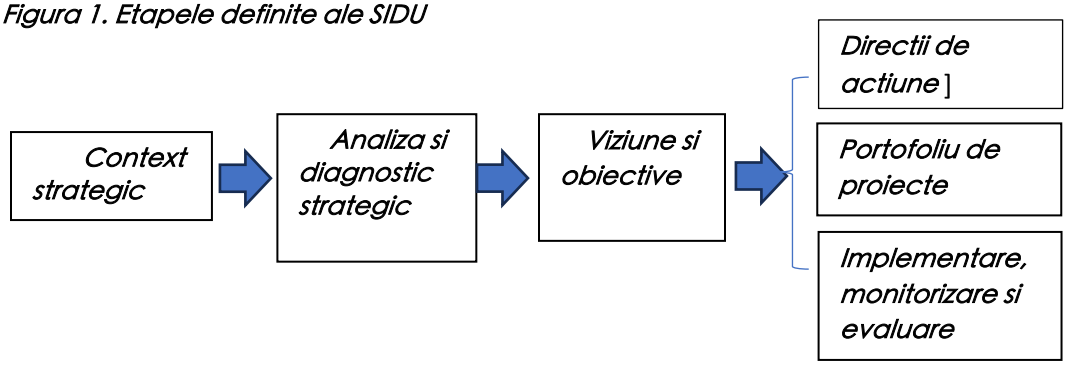
- Profil socio-demografic
- Profil economic

- Profil spațial și funcțional
- Infrastructura de transport și mobilitate
- Echiparea tehnico-edilitară
- Servicii publice
- Mediu și schimbări climatice
- Profil și capacitate administrativă
- O agendă țintită pentru orașele inteligente (Smart City)

După procesul amplu de consultare a tuturor factorilor interesați și de colectare a datelor pentru identificarea clară a contextului actual al municipiului pentru toate dimensiunile specificate anterior, **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană stabilește viziunea și obiectivele strategice pentru un orizont de timp mediu și lung**, determinând direcții de acțiune clare și portofoliul de proiecte alocate exercițiului financiar multianual.

Desigur, considerând orizontul mare de timp atribuit viziunii și obiectivelor sale, **procesul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană nu se finalizează odată cu elaborarea propriu-zisă a documentului strategic,** ci intră în faza de implementare, monitorizare și evaluare a proiectelor. Principiul dimensiunii multianuale este esențial în implementarea unei SIDU, solicitând astfel autorităților locale să își gestioneze resursele pe un cadru ce se extinde pe durata mai multor exerciții financiare.

Figura 1. Etapele definite ale SIDU



Nu în ultimul rând, asumarea implementării strategiei integrate se efectuează printr-un process participativ de dezvoltare locală, agregând interesele tuturor actorilor locali pentru a crea premisele unui avantaj competitiv față de alte unități administrativ-teritoriale**.** Asumarea publică a implementării direcțiilor de dezvoltare de către autoritățile locale generează un mediu stabil și predictibil atât pentru locuitori, cât și pentru potențialii investitori. Transparentizarea proceselor de implementare, monitorizare și evaluare a proiectelor dispuse în strategie conduc la procesul participativ al factorilor interesați, un element esențial în dezvoltarea urbană sustenabilă.

1.2. CONCEPTE CHEIE ȘI TENDINȚE INTERNAȚIONALE, REGIONALE ȘI LOCALE

Dezvoltarea durabilă a unei unități administrativ-teritoriale din România are loc într-un context în care aceasta trebuie să fie corelată în plan vertical cu planuri strategice constituite la nivel european, național, regional și județean. Astfel, unul dintre principalele elemente din procesul elaborării sale îl reprezintă **flexibilitatea viziunii sale strategice, adresată în mod eficient pe planurile ierarhice superioare**.

Pentru a-și atinge obiectivele strategice pe termen mediu, **municipalitățile trebuie să identifice oportunităților ce îi pot oferi o poziție competitivă pe piața globală**, angajându-se în formularea unor politici de dezvoltare orientate către rezultat.

Filosofia unei planificări strategice orientată către rezultat rezidă în capacitatea unităților administrativ-teritoriale de a identifica avantajele sale specifice, bazate pe cererea actorilor regionali și coroborate cu nevoile comunității sale. În acest mod, proiectele-fanion ale municipalității pe termen mediu pot genera dezvoltarea urbană, utilizând combinații unice de produse și servicii urbane și rurale, incluzând infrastructura, facilitățile de educație și cercetare, mediul economic, turismul, calitatea vieții sau alți factori de atracție.

În urma procesului de planificare, **strategia de dezvoltare pornește de la profilarea teritoriului pe piața regională** (identificând punctele tari, oportunitățile, problemele sau amenințările sale), de la o viziune unanim acceptată și propune politici sectoriale care să conducă la programe şi proiecte ce răspund acelei viziuni.

Contextul strategic general de elaborare pornește de la o integrare a problematicii acestuia (prezentată în cadrul analizei diagnostic) într-o radiografie teritorială, care vor răspunde priorităților de dezvoltare teritorială națională și ale Uniunii Europene.

La nivel național, formularea prezentei strategii integrate de dezvoltare prezintă **oportunitatea de a fi parte din proiectul pilot al primei Politici Urbane a României**, (elaborată în cadrul unui proiect de asistență tehnică derulat de Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației și Banca Mondială în perioada septembrie 2019 – martie 2020), prezentata ca instrument de consolidare a capacității administrative și de planificare strategică a zonelor urbane din România. În acest sens, strategia va fi corelată cu agenda comună a autorităților publice de la nivel central, iar seturile sale de măsuri vor fi perfect integrate cu viziunea dezvoltării sustenabile
la nivel național.

Contextul internațional

Contextul internațional este determinat de adoptarea de către ONU a *Agendei 2030 pentru dezvoltare durabilă*, un program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal şi care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile (economic, social şi de mediu), vizând în egală măsură statele dezvoltate şi cele aflate în curs de dezvoltare.

Figura 2. Obiectivele ONU pentru Dezvoltarea Durabilă

Sursa: Website ONU (tradus)

Cele 17 Obiective de Dezvoltare Durabilă reprezintă un set de ținte legate de dezvoltarea internațională pe viitor, care stabilesc direcții de acțiune în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților şi a injustiției şi protejării planetei până în 2030, după cum urmează:

1. Eradicarea sărăciei în toate formele sale şi în orice context;
2. Eradicarea foametei, asigurarea securităţii alimentare, îmbunătățirea nutriției şi promovarea unei agriculturi durabile;
3. Asigurarea unei vieţi sănătoase şi promovarea bunăstării tuturor la orice vârstă;
4. Garantarea unei educaţii de calitate şi promovarea oportunităţilor de învăţare de-a lungul vieţii pentru toţi;
5. Realizarea egalităţii de gen şi împuternicirea tuturor femeilor şi a fetelor;
6. Asigurarea disponibilităţii şi managementului durabil al apei şi sanitaţie pentru toţi;
7. Asigurarea accesului tuturor la energie la preţuri accesibile, într-un mod sigur, durabil şi modern;
8. Promovarea unei creşteri economice susţinute, deschise tuturor şi durabile, a ocupării depline şi productive a forţei de muncă şi a unei munci decente pentru toţi;
9. Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile şi încurajarea inovaţiei;
10. Reducerea inegalităţilor în interiorul ţărilor şi de la o ţară la alta;
11. Dezvoltarea oraşelor şi a aşezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente şi durabile;
12. Asigurarea unor tipare de consum și producție durabile;
13. Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice şi a impactului lor;
14. Conservarea şi utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor şi a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă;
15. Protejarea, restaurarea şi promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea şi repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate;
16. Promovarea unor societăți pașnice și incluzive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toţi şi crearea unor instituţii eficiente, responsabile şi incluzive la toate nivelurile;
17. Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.

Contextul European

Contextul european este determinat de propunerea pentru Agenda Teritorială 2030, de Agenda Urbană pentru UE (Pactul de la Amsterdam, 2016), Inițiativa Urbană Europeană (2021-2027), Programul URBACT IV (2021-2027), și Politica de coeziune a UE 2021-2027.

Agenda urbană pentru UE

Agenda urbană pentru UE (https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda-eu/what-urban-agenda-eu) se concentrează, în mod special, pe trei piloni ai elaborării și implementării politicilor UE:

1. O reglementare mai bună

- Se concentrează pe o implementare mai eficientă și mai coerentă a politicilor, legislației și instrumentelor existente ale UE. Legislația UE ar trebui să fie concepută astfel încât să atingă obiectivele la costuri minime, fără a impune sarcini legislative inutile.

2. O finanțare mai bună

- Va contribui la identificarea, susținerea, integrarea și îmbunătățirea surselor tradiționale, inovatoare și ușor de utilizat pentru zonele urbane, la nivel institutional relevant, inclusiv din fondurile europene structurale și de investiții (FESI) (în concordanță cu structurile juridice și instituționale deja existente) în vederea implementării eficiente a intervențiilor în zonele urbane.

3. O cunoaștere mai bună

- Va contribui la îmbunătățirea bazei de cunoștințe privind problemele urbane și la schimbul de bune practici și cunoștințe. Datele de încredere sunt importante pentruportretizarea diversității structurilor și sarcinilor autorităților urbane, pentruelaborarea de politici urbane bazate pe dovezi, precum și pentru furnizarea de soluții adaptate la provocările majore.

Inițiativa Urbană Europeană

Inițiativa Urbană Europeană își propune să consolideze abordările integrate și participative la dezvoltarea urbană durabilă și să ofere o legătură mai puternică cu politicile relevante ale UE și, în special, cu investițiile în politica de coeziune, prin următoarele trei linii de acțiune:

- sprijin pentru consolidarea capacităților orașelor în conceperea politicilor și practicilor urbane durabile într-un mod integrat și participativ și îmbunătățirea proiectării și implementării strategiilor și planurilor de acțiune urbane durabile în orașe;
- sprijin pentru acțiunile inovatoare prin dezvoltarea de soluții inovatoare transferabile și scalabile la provocările urbane;
- sprijin pentru cunoaștere, elaborarea de politici și comunicare.

Programul de cooperare URBACT IV (2021-2027)

URBACT este un program dedicat cooperării urbane interregionale, urmărind să consolideze eficiența Politicii de coeziune și astfel, promovarea schimbului de experiență, creșterea capacității și identificarea, transferul și valorificarea practicilor urbane durabile și integrate.

Viitorul program urmărește sprijinirea acțiunilor și completarea inițiativelor suplimentare prevăzute în propunerea de Regulament pentru Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) și alte elemente, care sunt relevante pentru contextul urban european, în special Inițiativa Urbană Europeană, Agenda Urbană pentru UE, Acordul Verde al UE și revizuirea Cartei de la Leipzig.

Agenda teritorială a Uniunii Europene 2030

Propunerea pentru Agenda Teritorială 2030 este un document strategic la nivel european care oferă un cadru de acțiune către coeziunea teritorială, aducând în același timp plus valoare printr-o abordare orientată spre implementare și creștere a vizibilității. Agenda teritorială propune șase priorități pentru dezvoltarea teritoriului european, și anume:

- Europa echilibrată – dezvoltare teritorială mai echilibrată, utilizând diversitatea Europei
- Regiuni funcționale – dezvoltare locală și regională și mai puține inegalități între teritorii
- Integrare și dincolo de frontiere – trăind și muncind peste granițele naționale
- Mediu sănătos – medii ecologice de viață mai bune și orașe și regiuni neutre din punct de vedere climatic
- Economie circulară – economii locale puternice și durabile într-o lume globalizată
- Conexiuni durabile – conectivitate digitală și fizică durabilă a teritoriilor

Politica de coeziune a UE 2021-2027

Versiunea modernizată a Politicii de coeziune a Uniunii Europene, principala politică de investiții la nivel european, acoperă domenii precum dezvoltarea urbană, mobilitatea, mediul și dezvoltarea rurală. Versiunea pentru perioada programatică 2021-2027 are la bază următoarele cinci priorități investiționale:

- **O Europă mai inteligentă**, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii;
- **O Europă mai verde**, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice;
- **O Europă conectată**, cu rețele strategice de transport și digitale;
- **O Europă mai socială**, pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate;
- **O Europă mai apropiată de cetățenii săi**, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.

De asemenea, Politica de Coeziune are în vedere o abordare mai personalizată a dezvoltării regionale, prin simplificarea pachetului de reguli, un cadru bugetar mai flexibil, eliminarea obstacolelor transfrontaliere și sprijinirea proiectelor interregionale pentru inovare, precum și norme consolidate pentru cele mai performante investiții la nivel de UE.

Sectorul	**Denumirea documentului strategic**
Dezvoltare urbană și teritorială	Inițiativa Urbană Europeană (2021-2027) Programul URBACT (2021-2027) Declarația de la București – Către un cadru comun pentru dezvoltare urbană în Uniunea Europeană (2019) Noua Agendă Urbană (2016) Principalele propuneri ale Comisiei Europene pentru perioada 2021-2027 în domeniul dezvoltării teritoriale și urbane
Dezvoltare sustenabilă	Agenda 2030 pentru dezvoltare sustenabilă
Schimbări climatice	Politica UE în domeniul schimbărilor climatice Programul pentru mediu și politici climatice LIFE (2021-2027)
Protecția mediului	Pactul ecologic european (European Green Deal)
Dezvoltare economică	Politica UE în domeniul IMM-urilor Programul InvestEU (2021-2027) Programul privind piața unică Investiții într-o industrie inteligentă, inovatoare și durabilă. O strategie reînnoită privind politica industrială a UE
Cultură	O nouă agendă europeană pentru cultură Programul Europa Creativă (2021-2027)
Turism	Politica UE în domeniul turismului
Cercetare-inovare	O agendă europeană reînnoită pentru cercetare și inovare – șansa Europei de a-și modela viitorul – COM (2018) 306 final din 15.05.2018 Program-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa (2021- 2027)
Incluziune socială	Pilonul european al Drepturilor sociale
Educație, tineret, sport	Erasmus, programul de acțiune al Uniunii în domeniul educației, formării, tineretului și sportului (2021-2027)
Guvernanță	Bună guvernanță pentru politica de coeziune. Consolidarea capacității administrative
Energie	Politica UE în domeniul energiei până în 2030 Politica UE în domeniul energiei până în 2050 Rețeaua transeuropeană pentru energie (TEN-E)
Digitalizare	Programul Europa Digitală pentru perioada 2021-2027
Transport	Mecanismul pentru Interconectarea Europei (2021-2027) CARTE ALBĂ Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al

	transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor EUROPA ÎN MIȘCARE. Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată (2018) Document de lucru: Cadrul UE pentru 2021-2027 privind politica de siguranță rutieră – Următorii pași spre ”Viziune Zero”
Agricultură și dezvoltare rurală	Politica agricolă și de dezvoltare rurală pentru perioada 2021-2027
Cooperare teritorială	Obiectivul de cooperare teritorială europeană (Interreg) pentru perioada 2021-2027 Programul Transnațional Dunărea 2021-2027 – în lucru (document de poziție)

Sursa: Politica Urbană a României

1.3. STRATEGII RELEVANTE LA NIVEL NAȚIONAL, REGIONAL ȘI LOCAL

1.3.1 Strategii relevante la nivel national Politica Urbană a României

Politica Urbană reprezintă viziunea de dezvoltare urbană durabilă, incluzivă și rezilientă a României. Ea va stabili o agendă comună a autorităților publice de la nivel central și local pentru îmbunătățirea cadrului de dezvoltare urbană, prin furnizarea unui set de măsuri coerente și prin coordonarea și corelarea domeniilor sectoriale și a diferiților actori.

Politica Urbană vizează următoarele direcții pe care autoritățile naționale le vor aborda, și anume:

a) dezvoltare urbană verde și rezilientă;
b) competitivă și productivă;
c) justă și incluzivă;
d) orașe bine guvernate.

De asemenea, cinci „obiective prioritare” au apărut drept cele mai importante pentru realizarea efectivă obiectivelor de mai sus. Acestea au fost selectate luând în considerare aspecte precum efecte multiplicatoare, capacitatea de a genera co-beneficii și contribuția simultană la mai multe dintre cele patru obiective. Aceste cinci obiective prioritare sunt următoarele:

- Obiectivul prioritar 1: Dezvoltarea teritorială durabilă
- Obiectivul prioritar 2: Crearea de orașe inteligente locuibile și climatice prin îmbunătățirea infrastructurii verzi și albastre pentru atenuare și adaptare la pericolele urbane
- Obiectivul prioritar 3: Îmbunătățirea activității economice prin furnizarea de medii de viață de calitate, îmbunătățirea oportunităților de muncă și a locațiilor de afaceri bine deservite
- Obiectivul prioritar 4: Îmbunătățirea condițiilor de viață, în special prin extinderea accesului la locuințe și servicii publice
- Obiectivul prioritar 5: Îmbunătățirea capacității publice și a cooperării între jurisdicții și sectoare

În acest sens, a fost identificată o paletă largă de obiective și măsuri asociate la nivel național, pentru a putea fi adaptate și utilizate de toate autoritățile locale pe măsură ce își vor actualiza strategiile integrate de dezvoltare urbană.

Planul de Amenajare a Teritoriului Național

Strategia se coordonează la nivel de obiective și politici sectoriale cu Planul de Amenajare a Teritoriului Național - secțiunile: (I) Rețele de transport, (II) Apă, (III) Zone protejate, (IV) Rețeaua de localități (2014), (V) Zone de risc natural, (VI) Zone turistice.

PATN reprezintă o bază de amenajare pentru programele sectoriale strategice, determinând scopul și prioritățile pentru dezvoltarea teritorială a țării în relație cu politicile UE. Deși acesta nu este încă în formă finală, autoritățile locale au responsabilitatea de a asigura pentru comunitățile lor o dezvoltare în armonie cu principiile și liniile directoare ale PATN, pe măsură ce secțiunile sunt elaborate.

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României. România policentrică 2035. Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și egalitate de șanse pentru oameni

Prin SDTR este stabilit cadrul strategic de fundamentare a dezvoltării teritoriale a României pe termen lung, necesar pentru sprijinirea și ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de dezvoltare ale fiecărui teritoriu.

Scenariul România Policentrică urmărește, în perspectiva anului 2035, dezvoltarea teritoriului național la nivelul unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice și de capitaluri (orașe mari/medii) și conectarea eficientă a acestor zone de dezvoltare cu teritoriile europene. În cadru Strategiei au fost identificate 5 obiective generale și mai multe obiective specifice aferente:

- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband
- Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și inclusive
- Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane
- Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate Teritorială
- Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială

Strategii sectoriale naționale

Tabel 2. Documente strategice sectoriale aplicabile la nivel național

Sectorul	Denumirea documentului strategic
Dezvoltare metropolitană, urbană și locală	Orașe Magnet – Migrație și navetism în România Orașe Competitive - Remodelarea economiei geografice a României Programul Național de Dezvoltare Locală I și II Criterii de prioritizare îmbunătățite pentru proiectele PNDL
Dezvoltare sustenabilă	Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României – orizonturi 2013-2020-2030 Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung
Schimbări climatice	Strategia Națională privind Schimbările Climatice 2013-2020 (2023)
Protecția mediului	Strategia Națională de Gestionare a Deșeurilor 2014-2020 (2023) și Planul Național privind Managementul Deșeurilor
Dezvoltare economică	Strategia Națională pentru Competitivitate 2014-2020 (2023) Strategia națională pentru export a României pentru perioada 2014-2020 (2023)
Cultură	Strategia sectorială în domeniul culturii și patrimoniului național pentru perioada 2016-2022
Turism	Master Planul pentru Dezvoltarea Turismului Național al României 2007- 2026 Strategia Națională de Dezvoltare a Ecoturismului în România
Cercetare-inovare	Strategia Națională pentru Cercetare, Dezvoltare și Inovare 2014-2020 (2023)

Incluziune socială și sănătate	Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei 2015-2020 (2023) Strategia pentru Sănătate 2014-2020 (2023) Strategia națională pentru promovarea îmbătrânirii active și protecția persoanelor vârstnice 2015-2020 (2023) Strategia Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă 2014-2020 (2023) Strategia Guvernului României de incluziune a cetățenilor români aparținând minorității rome pentru perioada 2015-2020 (2023) Strategia națională pentru protecția și promovarea drepturilor copilului 2014-2020 (2023) Strategia națională ”O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități” 2015-2020 (2023)
Educație, tineret, sport	Strategia educației și formării profesionale din România pentru perioada 2016-2020 (2023) Strategia Națională pentru Învățarea pe tot Parcursul Vieții Strategia națională pentru învățământ terțiar 2015-2020 (2023) Strategia privind modernizarea infrastructurii educaționale 2017-2023 Strategia pentru reducerea părăsirii timpurii a școlii
Guvernanță	Strategia pentru consolidarea administrației publice 2014-2020 (2023) Strategia privind mai buna reglementare 2014-2020 (2023)
Energie	Strategia Energetică a României 2016-2030, cu perspectiva anului 2050
Digitalizare	Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România (2023) Planul Național de Dezvoltare a Infrastructurii – NGN (Next Generation Network)
Transport	Master Plan General de Transport al României Strategia de transport intermodal în România 2020 (2023)
Agricultură și dezvoltare rurală	Strategia pentru Dezvoltarea Sectorului Agro-Alimentar pe termen mediu și lung (orizontul 2020-2030) Planul Strategic Național Multianual privind Acvacultură

Sursa: Politica Urbană a României

1.3.2 Propunerile de arhitectură pentru Programele Operaționale 2021-2027

Programul Operațional Tranziție Justă (POTJ)

Programul Operațional Tranziție Justă își propune să asigure trecerea către o economie neutră din punct de vedere climatic, într-un mod echitabil – care să mențină sau să crească numărul locurilor de muncă din aceste sectoare, bazându-se pe obiective care vizează sprijinirea diversificării economice a celor mai afectate teritorii, măsuri de recalificare și incluziune a muncitorilor și a persoanelor aflate în căutarea unui loc de muncă.

Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD)

Viziunea Programului Operațional Dezvoltare Durabilă este în concordanță cu obiectivul Uniunii Europene de conservare și îmbunătățire a calității mediului, bazându-se pe obiective care vizează asigurarea coeziunii sociale, economice și teritoriale prin sprijinirea unei economii cu emisii scăzute de gaze cu efect de seră și prin asigurarea utilizării eficiente a resurselor naturale.

Prin PODD se urmărește finanțarea nevoilor de dezvoltare naționale din următoarele sectoare: adaptarea la schimbările climatice prin creșterea eficienței energetice și dezvoltarea sistemelor inteligente de energie, a soluțiilor de stocare a sistemului energetic; infrastructura de apă și apă uzată; economia circulară; conservarea biodiversității; calitatea aerului; decontaminarea siturilor poluate și managementul riscurilor.

Programul Operațional Transport (POT)

Viziunea Programului Operațional Transport pentru anul 2030 este de a moderniza și extinde nfrastructura de transport de pe teritoriul României, în vederea îmbunătățirii conectivității cu restul țărilor din Uniunea Europeană concomitent cu regiunile de dezvoltare ale țării.

Obiectivul general îl reprezintă recuperarea decalajelor de dezvoltare din domeniul infrastructurii de transport, concomitent cu aderarea la politicile europene de transport evidențiate prin Politica TENT, Strategia Europa 2020, pachetul „Europa în mișcare" și Master Planul General de Transport al României.

Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare (POCIDIF)

Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare propune măsuri în domeniile cercetării, dezvoltării și inovării/specializării inteligente și în domeniul digitalizării, finanțate fie prin granturi, fie prin instrumente financiare cu respectarea regulilor de ajutor de stat, după caz, pentru a răspunde provocărilor identificate la nivel național.

Programul Operațional Sănătate (POS)

Programul Operațional Sănătate 2021-2027 este un document strategic de programare care acoperă o serie amplă de domenii, precum: medical, social, energie, CDI si TIC, obiectivul acestuia fiind de a contribui la strategiile elaborate în domeniile de resort, considerând astfel obiectivele și prioritățile specifice tematice selectate în funcție de nevoile naționale, regionale, județene și locale.

Programul Operațional Educație și Ocupare (POEO)

Programul Operațional Educație și Ocupare prezintă o viziune integrată privind accesul la învățământ și accesul pe piața muncii, propunându-și să modernizeze instituțiile și serviciile oferite pieței muncii, să promoveze participarea echilibrată, după gen, pe piața muncii, să asigure echilibrul dintre viața profesională și cea personală, dar și să ducă la o mai bună adaptare a lucrătorilor la schimbările rapide de pe piața muncii.

Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială (POIDS)

Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială are o importantă componentă socială, cu mai multe obiective, precum: creșterea accesului la servicii sociale pentru populația vulnerabilă, creșterea calității serviciilor sociale, reducerea gradului de excluziune socială pentru grupurile vulnerabile, creșterea capacității sistemului național de asistență socială de a răspunde la nevoile populației vulnerabile, creșterea capacității autorităților locale de a identifica și evalua nevoile sociale ale comunității într-un mod participativ.

De asemenea, POIDS se adresează unei categorii extinse de grupuri vulnerabile: persoane din mediul rural, familii monoparentale, persoane fără locuință, familii cu o situație materială precară, emigranți, personae cu dizabilități, vârstnici, victime ale violenței domestice, etc.

Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT)

Programul Operațional Asistență Tehnică are drept scop continuarea abordării din perioada 2014-2020, respectiv finanțarea din POAT a măsurilor orizontale și a asistenței tehnice pentru programele operaționale gestionate de MFE care nu vor avea axă proprie de asistență tehnică, respectiv PODD, POCIDIF, POS, POIDS și POAT. Acest mecanism permite implementarea eficace a asistenței tehnice, în sensul în care elimină riscul de duplicare a funcțiilor de evaluare, monitorizare, verificare cereri de rambursare și achiziții pentru proiectele de asistență tehnică implementate.

1.3.3 Strategii relevante la nivel regional

Programul Operațional Regional Sud Vest 2021-2027

Strategia POR Sud Vest reflectă orientările politicii de coeziune a Uniunii Europene pentru perioada 2021-2027 și a fost elaborată luând în considerare nevoile și provocările existente la nivelul regiunii, precum si concluziile Raportului de țară din 2019 pentru România.

Strategia prezintă 8 axe prioritare, anume:

- Prioritatea 1 – Competitivitate prin inovare si intreprinderi dinamice
- Prioritatea 2 – Digitalizare in beneficiul cetatenilor si a firmelor
- Prioritatea 3 – Eficienta energetica si infrastructura verde
- Prioritatea 4 – Mobilitate urbana durabila
- Prioritatea 5 – Accesibilitate si conectivitate la nivel regional
- Prioritatea 6 – Educatie moderna si incluziva
- Prioritatea 7 – Dezvoltare teritoriala sustenabila
- Prioritatea 8 – Asistenta tehnica

Planul de Dezvoltare Regionala Sud Vest Oltenia 2021-2027

Planul de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia 2021-2027 reprezinta instrumentul de planificare strategica prin care regiunea, plecand de la analiza socio-economica regionala si avand drept cadru obiectivele tematice, prioritatile de investitii si actiunile cheie prevazute de proiectele de regulamente privind fondurile europene, isi promoveaza prioritatile si interesele in domeniul economic și social.

PDR reprezintă atât o reflectare a nevoilor de dezvoltare a regiunii, în vederea reducerii cât mai rapide a decalajelor existente față de regiunile mai dezvoltate din UE, cât și un instrument de prioritizare a investițiilor în regiune.

Planul va avea ca anexă portofoliul de proiecte relevante la nivel regional, aflat momentan in lucru, ce va stabili necesarul si tipurile de investitii ce vor fi finantate din viitoarele Programe Operationale sau alte surse de finantare, in concordanta cu prioritatile regiunii, direcțiile de acțiune si obiectivele specifice de atins la finalul perioadei de programare.

Strategia pentru Cercetare și Inovare Regională prin Specializare Inteligentă RIS3 SUD VEST

Strategia de Specializare Inteligentă a Regiunii Sud-Vest Oltenia pentru perioada 2021-2027a fost aprobata in CDR in data de 01.10.2021

Strategia Regională de Specializare Inteligentă RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027 propune un cadru coerent pentru investiții, care se concentrează pe susținerea start-up-urilor și IMM-urilor inovative, consolidarea și dezvoltarea infrastructurilor, capacităților și competențelor în materie de cercetare și inovare, stimularea cooperării între organizațiile publice de cercetare și industriile inovatoare.

Elaborarea Strategiei Regionale de Specializare Inteligentă reprezintă o precondiție pentru accesarea finanțărilor europene disponibile în cadrul Obiectivului de politică 1 „O Europă mai inteligentă” aferent noii Politici de Coeziune a UE și se bazează pe parteneriatul regional între ADR Nord-Est și toți actorii cheie regionali.

1.3.4 Contextul la nivelul județului Olt

Planul de amenajare a teritoriului județean Olt

Planul de Amenajare a Teritoriului Judeţean are caracter director şi reprezintă expresia spaţială a programului de dezvoltare socio –economică a judeţului pe o perioadă de timp scurtă, medie şi de largă perspectivă. Strategia de dezvoltare spaţială va viza un orizont temporal de 15 ani, căruia îi corespund propuneri şi un program de măsuri etapizat pe termen scurt şi mediu (5 ani), mediu şi lung (10 ani) şi de perspectivă (15 ani).

Proiectul se constituie într-o documentaţie de amenajarea teritoriului a cărei necesitate este stabilită conform prevederilor Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismului.

Strategia de Dezvoltare Economică și Socială a Județului Olt pentru perioada 2014-2020

Strategia de Dezvoltare Economică și Socială a Județului Olt pentru perioada 2014-2020 a fostelaborată la inițiativa Consiliului Județean Olt, cu scopul de a deveni principalul instrument de planificare strategică și de orientare a investițiilor pentru instituție, pentru administrațiile publice locale, dar și pentru alte categorii interesați, precum cei din mediul privat, universitar sau nonguvernamental.

Plan de mentinere a calitatii aerului in judetul Olt 2020 – 2024

Plan de mentinere a calitatii aerului in judetul Olt 2020 – 2024 are în prim plan viziunea de a crește calitatea vieții locuitorilor prin dezvoltarea durabilă a județului, realizată prin reducerea efectelor schimbărilor climatice în mod direct și indirect, cu impact asupra scăderii emisiilor de gaze cu efect de seră.

1.3.5 Strategii relevante la nivel local

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina

Versiunea precedentă a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina, realizată pentru perioada 2014-2020, își propunea „dezvoltarea capacității Municipiului Slatina de a asigura servicii și implementa programe în vederea dezvoltării durabile a localității și a creșterii nivelului de trai al populației” Împreună cu viziunea stabilită, Strategia își propunea un set de 14 obiective strategice, după cum urmează:

OS1. Bază economică solidă şi diversificată ce asigură competitivitatea la nivel local şi regional
OS2. Sistem de învăţământ performant, corelat cu cerinţele pieţei muncii şi ale angajatorilor
OS3. Atractivitate crescută a municipiului printr – un sistem revitalizat de dotări de agrement şi cultură de nivel municipal şi extramunicipal
OS4. Infrastructură şi servicii urbane adecvate cerinţelor şi necesităţilor tinerilor şi familiilor tinere
OS5. Capital uman dezvoltat în zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu şi Progresul IV (Şcoala de Poliţie)
OS6. Infrastructură şi servicii publice care asigură deservirea tuturor categoriilor de utilizatori
OS7. SIguranţă crescută în spaţiul public
OS8. Infrastructură care încurajează deplasările durabile şi deserveşte într – un mod eficient zonele rezidenţiale
OS9. Sistem rutier modern şi funcţional
OS10. Eficientizarea fluxurilor principale de persoane şi marfă dinspre şi către oraş prin modernizarea şi extinderea infrastructurii pentru traficul greu şi a reţelei majore de circulaţie
OS11. Reţea de spaţii verzi publice extinsă, care pune în valoare atracţiile locale, reconectând zonele rezidenţiale cu centrul istoric
OS12. Poluare redusă şi calitate ridicată a factorilor de mediu în municipiul Slatina
OS13. Terenuri degradate recuperate şi reintroduse în teritoriul urban
OS14. Eficienţă energetică crescută

Documentul reprezintă punctul de plecare pentru prezenta Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană, care continuă sinergia de proiecte și obiective propuse anterior, completându-le cu viziunea strategică adaptată la realitățile globale pentru perioada 2021-2029

Planul de mobilitate urbana durabila pentru Municipiul Slatina

Plan de Mobilitate Urbana Durabila pentru Municipiul Slatina a fost aprobat in data de 30.08.2022 si reprezinta un document strategic, o documentatie complementara a planului urbanistic general (P.U.G.), dar si instrumentul de planificare strategica teritoriala prin care este corelata dezvoltarea spatiala a localitatilor cu nevoile de mobilitate si transport ale persoanelor si marfurilor.

1.4. PROCESUL DE CONSULTARE ȘI IMPLICARE A FACTORILOR INTERESAȚI

Formularea strategiei integrate de dezvoltare urbană este rezultatul unui proces participativ, care implică factorii de decizie, oamenii de afaceri, asociațiile și organizațiile non-guvernamentale, cetățenii, în vederea stabilirii unor direcții prioritare pentru dezvoltarea orașului în orizontul de timp 2021-2027.

Creșterea transparenței și implicarea cetățenilor în luarea deciziilor publice este elementul de bază al unei bune guvernări, angajament asumat de către România prin semnarea Pactului pentru o guvernanță deschisă și o serie de documente legislative. Dincolo de obligativitatea informării cetățenilor cu privire la deciziile administrative, este necesară dezvoltarea unui culturi a dialogului și consultării cetățenilor, al căror rezultat să fie integrat în deciziile care privesc dezvoltarea comunității.

De asemenea, participarea activă a cetățenilor la implementarea și monitorizarea direcțiilor de dezvoltare și obiectivelor prioritare pentru orașul lor este esențială pentru stabilirea unei relații de colaborare eficientă între administrație și cetățeni. Cu cât cetățenii sunt mai implicați în viața orașului lor, cu atât orașul devine mai atractiv, competitiv și dezvoltat.

Asociația Internațională pentru Participarea Publică (IAPP) descrie trei niveluri de participare activă:

· **Implicarea publicului în elaborarea politicilor publice**, un proces gestionat de autorități pentru a se asigura că opiniile diferitelor părți interesate sunt considerate, armonizate și integrate în produsul final.

· **Parteneriatele public-private,** prin care instituția publică se angajează în colaborare și parteneriat cu diferiți actori din comunitate, în fiecare etapă a dezvoltării politicilor publice, de la identificarea și selectarea alternativelor, până la implementarea, monitorizarea și evaluarea acestora.

· **Delegarea responsabilităților legate de implementarea politicilor publice, unor grupuri interesate din comunitate,** care primesc puterea, precum și responsabilitatea de a atinge obiectivele asupra cărora a fost convenit, contribuind la crearea unei comunități puternice.

O comunitate implicată se construiește pe încredere. La nivel național, implicarea cetățenilor în deciziile administrative și gradul de informare cu privire la documentele strategice locale sunt reduse, fiind necesare măsuri pentru o mai bună comunicare și deschidere din partea administrațiilor locale. Simpla încurajare a implicării active nu este o strategie eficientă pe termen lung, dacă nu este urmată de demonstrare a analizării și integrării propunerilor.

La nivel național, implicarea cetățenilor în deciziile administrative și gradul de informare cu privire la documentele strategice locale sunt reduse, fiind recomandate măsuri pentru o mai bună comunicare și deschidere din partea administrațiilor locale. Simpla încurajare a implicării active nu este o strategie eficientă pe termen lung, dacă nu este urmată de o demonstrare a analizării și integrării propunerilor.

Un aspect încurajator este că dacă la nivel național, 3% din persoanele intervievate la nivel național au declarat că au fost implicate/ consultate în elaborarea PUG și SDL, în Slatina procentul este de 4.32 %, fiind printre cele șapte centre urbane care înregistrează ponderi ale implicării cetățenești peste media națională, alături de orașele Sinaia (8%), Iași (7%), Brașov (6%), Craiova (5%) Oradea (6%) și Tg. Jiu (4%). În ceea ce privește gradul de informare al cetățenilor cu privire la prevederile Planului urbanistic general și al Strategiei de

dezvoltare urbană, 85% dintre respondenții din Slatina nu cunosc aceste prevederi (față de 86.6% la nivel național).

Astfel, în cadrul elaborării Strategiei integrate de dezvoltare urbană pentru 2021-2027 a fost acordată o importanță ridicată creșterii nivelului de implicare și informare al cetățenilor . În acest scop, au fost aplicate o serie de instrumente participative, descrise în continuare, precum și un plan de comunicare care să asigure o bună informare și un nivel înalt și constant de implicare a cetățenilor în implementarea și monitorizarea strategiei.

Astfel, procesul de consultare în cadrul procesului de elaborare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina (2021-2027) a fost realizat prin următoarele instrumente:

(1) Cercetare sociologică

Instrumentele de cercetare au inclus Barometrul Urban privind Calitatea Vieții realizat de către Banca Mondială în perioada 1 iulie -15 august 2020, care a utilizat ancheta bazată pe chestionar ca metodă exclusivă de colectare a datelor (telefonic și față în față). Au fost avute în vedere și rezultatele unui sondaj trimis prin e-mail către cele 319 de administrații locale din România, cu 259 de răspunsuri (inclusiv municipiul Slatina), în perioada februarie-martie 2020.

(2) Colectare de provocări și soluții (platforma Citadini.ro, Facebook)

Acțiunile de implicare a părților interesate pentru elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană au inclus și colectarea de provocări și soluții urbane din partea locuitorilor Slatina prin două platforme online dedicate Politicii Urbane a României (site-ul web citadini.ro și pagina de Facebook - Politica Urbană a României).

(3) Consultările tematice au fost realizate cu actori ai societății civile, având ca scop validarea ipotezelor analizei-diagnostic, precum și identificarea problemelor și provocărilor la nivel sectorial și propunerea unor soluții sau idei de proiecte.

Cercetarea sociologică

Barometrul Urban privind Calitatea Vieții (2020)

Barometrul Urban privind Calitatea Vieții (Urban Flash) realizat de către Banca Mondială în perioada 1 iulie - 15 august 2020 a oferit informații valoroase privind percepția locuitorilor asupra situației existente la nivelul municipiului Slatina, precum și asupra direcțiilor strategice de dezvoltare.

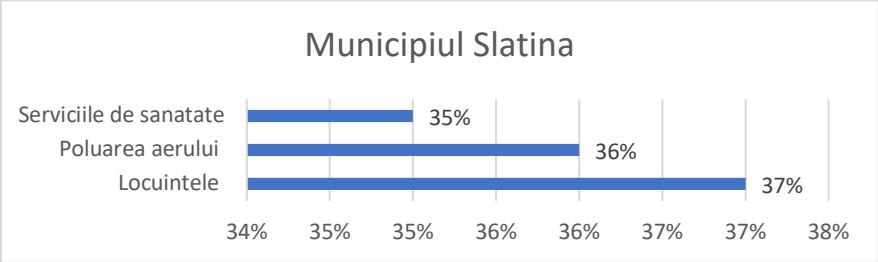
Alături de Slatina, eșantionul a inclus alte 40 de localități urbane, ceea ce a permis o analiză comparativă a rezultatelor cu alte localități urbane similare ca dimensiune și rang. Principalele teme acoperite în sondaj au fost: satisfacția față de viața urbană, percepția privind calitatea mediului și lupta împotriva schimbărilor climatice, percepția cetățenilor despre orașul lor, percepția privind situația personală, probleme și priorități de dezvoltare.

Precizări metodologice:

- Sondajul este reprezentativ la nivel național pentru mediul urban, cu o marjă de eroare statistică de +/-1% pentru un interval de încredere de 99%. Colectarea datelor s-a realizat în sistem mixt: telefonic și față în față.
- Sondajul de opinie a avut un număr de 13.380 respondenți la nivel național, din tot atâtea gospodării; aceste gospodării totalizează 32.978 indivizi cu vârste de peste 15 ani. La nivelul unei gospodării a fost selectat un singur respondent.
- La nivelul fiecărei localități au fost selectați, în funcție de categoria de dimensiune a localității, între 250 și 500 de respondenți. La nivelul municipiului Slatina au fost selectați 400 de respondenți.
- Selecția respondenților s-a realizat pe baza cotelor determinate de ponderea populației pe categorii de vârstă și gen, în conformitate cu prognozele demografice calculate de Institutul Național de Statistică pentru 1 ianuarie 2020.

Rezultatele cercetării sociologice au contribuit la identificarea nevoilor specifice sectoriale și sunt prezentate pe larg în secțiunea Analiza situației actuale. Principalele trei probleme cu care, în opinia cetățenilor, municipiul Slatina se confruntă sunt: Locuintele, Poluarea aerului si Serviciile de sănătate .

Figura 3. Care sunt principalele trei probleme cu care credeți că se confruntă orașul dvs.?



Sursa: Barometrul Urban, 2020

Respondenții au fost invitați să prioritizeze, pentru următorii 10 ani, următoarele cinci aspecte: condițiile de viață ale oamenilor, calitatea mediului, transport și conectivitate, mediul de afaceri, tehnologizare, inovare și buna administrare. Municipiului Slatina, ierarhia acestora se prezintă astfel:

1. Mediul de afaceri, tehnologizare, inovare - 30%
2. Condițiile de viață ale oamenilor - 25%
3. Buna administrare - 19%
4. Transport și conectivitate - 16%
5. Calitatea mediului - 10%

Colectarea de provocări și soluții urbane (Citadini.ro, Facebook)

Consultări online

Obiectiv

Echipa a organizat o serie de consultări online cu actori locali, cu scopul de a implica părțile interesate în procesul elaborării SIDU Slatina 2021-2027, prin identificarea provocărilor și nevoilor existente la nivel local, soluții posibile la acestea, precum și modele de bune practici care ar putea fi replicate la nivelul municipiului.

Metodologie

Maparea părților interesate a reprezentat primul pas în procesul de colaborare cu societatea civilă, sectorul privat, experții locali și mediul academic, urmat de contactarea acestora, prin intermediul emailului sau la telefon, cu scopul de a lansa invitația de a participa la consultările dedicate procesului de dezvoltare a strategiei, asigurând astfel implicarea acestora pe durata întregului proces.

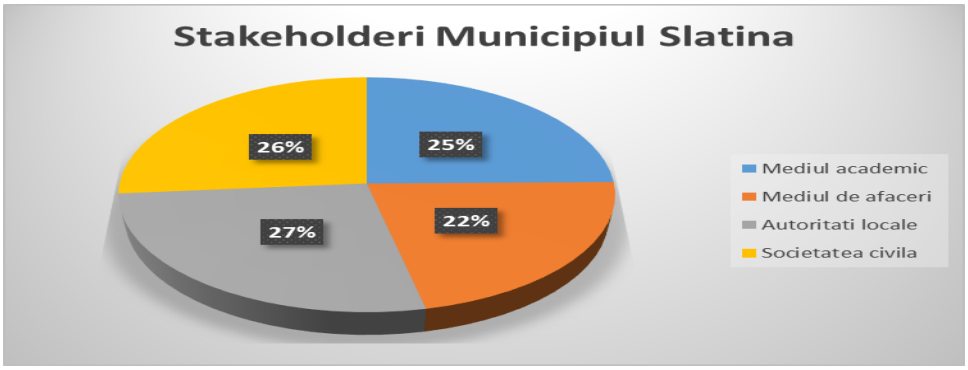
Astfel, consultările au fost atât dedicate discuțiilor tehnice și generale cu privire la direcțiile strategiei, cât și organizate pe temele dezbătute în cadrul documentului. Întâlnirile s-au desfășurat într-un format care a pus pe primul loc generarea de idei din partea participanților și a avut ca obiectiv secundar construirea unui dialogul benefic și consolidarea parteneriatelor între părțile interesate.

Profilul participanților

În perioada iunie 2023, întâlnirile cu actorii locali au avut intr-un numar de 4 intalnir, organizate in Municipiul Slatina de catre Primaria Municipiului Slatina , care au reunit aproximativ 100 de părți interesate din municipiul Slatina (autoritățile locale, societatea civilă, experții locali și mediul academic).

Procentul fiecărui grup țintă consultat este prezentat în graficul de mai jos

Figura 5. Tipul de părți interesate consultate



Tabelul de mai jos prezintă o listă a consultărilor efectuate, împreună cu numărul total de participanți la fiecare consultare.

Tabel 3. Tabel consultări cu stakeholderii din Municipiul Slatina

Data	**Denumire intalnire**	**Participanti**	**Numar participanti**	**Teme abordate**
06.2023	Prezentare SIDU-Chestionar participativ	Mediu academic din Municipiul Slatina	30	Mobilitatea urbană, spațiile verzi, dezvoltarea urbană sustenabilă, comunicarea cu societatea civilă, facilități pentru persoane cu dizabilități, reconversia clădirilor de patrimoniu/ valoare arhitecturală, cabinetele de familie, centre de permanență, susținerea mediului de afaceri, digitalizarea serviciilor publice.
06.2023	Prezentare SIDU-Chestionar participativ	Mediu de afaceri din Municipiul Slatina	28	Mobilitatea urbană, spațiile verzi, dezvoltarea urbană sustenabilă, comunicarea cu societatea civilă, facilități pentru persoane cu dizabilități, reconversia clădirilor de patrimoniu/ valoare arhitecturală, cabinetele de familie, centre de permanență, susținerea mediului de afaceri, digitalizarea serviciilor publice.
06.2023	Prezentare SIDU-Chestionar participativ	Autoritati publice locale	35	Mobilitatea urbană, spațiile verzi, dezvoltarea urbană sustenabilă, comunicarea cu societatea civilă, facilități pentru persoane cu dizabilități, reconversia clădirilor de patrimoniu/ valoare arhitecturală, cabinetele de familie, centre de permanență, susținerea mediului de afaceri, digitalizarea serviciilor publice.

06.2023	Prezentare SIDU-Chestionar participativ	Societatea civila din Municipiul Slatina	34	Mobilitatea urbană, spațiile verzi, dezvoltarea urbană sustenabilă, comunicarea cu societatea civilă, facilități pentru persoane cu dizabilități, reconversia clădirilor de patrimoniu/ valoare arhitecturală, cabinetele de familie, centre de permanență, susținerea mediului de afaceri, digitalizarea serviciilor publice.

Rezultate

Consultările cu părțile interesate au urmărit să stabilească cum sunt percepute provocările și soluțiile urbane de către societatea civilă, sectorul privat, experții locali și mediul academic din municipiul Slatina și au fost coordonate în jurul celor 4 piloni stabiliți în cadrul politicii urbane (Oraș verde și rezilient, Oraș competitiv și productiv, Oraș just și incluziv, Oraș bine guvernat). Concluziile consultărilor sunt expuse mai jos, în funcție de cei 4 piloni:

- **Oraș verde și rezilient.** Consultările au evidențiat necesitatea îmbunătățirii mobilității urbane prin sprijinirea infrastructurii pietonale, a ciclismului și a sistemelor de transport public, dar și prin dezvoltarea infrastructurii transportului în comun la nivelul Municipiului Slatina. Alte teme notabile au fost necesitatea de a proteja și extinde spațiile verzi, regenera spațiile publice și diminua dezvoltarea urbană necontrolată.
- **Oraș competitiv și productiv.** În cadrul consultărilor, principala soluție pentru ca Municipiul Slatina să devină un oraș competitiv a reieșit a fi dezvoltarea economiei locale, prin susținerea antreprenorilor locali, dezvoltarea turismului și atragerea investitorilor. Astfel, migrația tinerilor ar fi descurajată, iar calitatea vieții ar fi îmbunătățită. Unul dintre mijloacele recomandate pentru îmbunătățirea serviciilor și infrastructurii publice a fost digitalizarea acestora. Totodată, alte nevoi au reieșit a fi crearea de oportunități pentru cultură și agrement, prin reabilitarea patrimoniului cultural, finanțarea vieții culturale a orașului și investiții în spațiul public, atât pentru creșterea calității vieții, cât și pentru atragerea turiștilor.
- **Oraș just și incluziv.** Părțile interesate au subliniat necesitatea extinderii accesului la serviciile sociale, în special în zonele marginalizate, dar și accesibilizarea serviciilor publice și a infrastructurii sociale pentru persoanele cu dizabilități. O atenție specială ar trebui acordată infrastructurii de sănătate și de servicii sociale. În acest caz au fost enunțate nevoia de a construi diferite centre sociale de care să beneficieze grupurile vulnerabile, precum și necesitatea de a construi centre de permanență, de a dezvolta mai multe cabinete de familieși a reabilita policlinicile private. Alte două mențiuni notabile sunt necesitatea centrelor de tineret și susținerea ONG-urilor cu infrastructura necesară pentru a își desfășura activitatea.
- **Oraș bine guvernat.** Gestionarea urbană poate fi făcută mai eficientă prin creșterea cooperării la nivelul zonei urbane funcționale (ZUF), dar și prin dezvoltarea unui dialog între administrație și părțile interesate. Astfel, în timpul consultărilor, părțile interesate au propus ca soluții îmbunătățirea procesului de comunicare externă și au evidențiat necesitatea luării deciziilor participative prin adoptarea mecanismelor de consultare și implicărea tinerilor în dezvoltarea comunității.

Propuneri digitale – chestionar de consultare publica

În plus față de consultările pe grupurile de lucru, consultarea părților interesate a cuprins și plasarea unui chestionar de consultare publica pe site-ul Primariei Municipiului Slatina precum si prin transmiterea prin email a acestui chestionar catre persoanele interesate din Municipiul Slatina, instrument de consultare

publică pentru elaborarea Politicii urbane. In prima etapa chestionarul a fost completat de un numar de 489 persoane și a avut ca audiență persoane cu vârsta cuprinsă între 15 și 65+.

Profilul respondenților

Repondentii au fost persoane majoritar de sex feminin (56 %), predominant cu varste intre 40-49 ani 37 %), cu studii universitare (53 %), in proportie majoritara salariati (84 %), din toate cartierele Municipiului Slatina, dar si din comunele adiacente Municipiului si care lucreaza la companii din Slatina.

Rezultate

Prin intermediul paginii de Facebook a Primariei au fost primite propuneri de îmbunătățire a vieții locuitorilor.

Propuneri digitale primite in urma completarii chestionarului .

Tabel 4. Principalele provocări semnalate de către cetățeni pe Facebook

1.	Lipsa locurilor de parcare
2.	Poluare exagerata (Progresul II, III, Vălcea Tunari, Zahana)
3.	Probleme la retelele de utilitati: apa potabile, canalizare
4.	Prexul ridicat al apei
5.	Sistemul de colectare al deseurilor nefunctional
6.	Infrastructura rutiera cu probleme (Strazi, trotuare , alei cu gropi)
7.	Lipsa locurilor de agreement (parcuri, evenimente cultural-artistice, cinema)
8.	Centrul istoric lasat in paragina
9.	Lipsa locurilor de munca bine remunerate

Concluziile propunerilor primite prin intermediul paginii de Facebook sunt expuse mai jos, în funcție de cei 4 piloni stabiliți pentru Politica Urbană:

- **Oraș verde și rezilient.** Propunerile urbane primite in urma consultarii publice au menționat Necesitatea îmbunătățirii mobilității urbane prin sprijinirea infrastructurii pietonale, a ciclismului și sistemelor de transport public, precum și prin construirea mai multor spații de parcare. Alte subiecte menționate au fost necesitatea de a menține și extinde spațiile verzi, regenerarea spațiilor publice și a clădirilor de patrimoniu, precum și iluminatul public.
- **Oraș competitiv și productiv.** Principalele obiective ale Municipiului Slatina au reieșit a fi dezvoltarea ambientului local, atragerea investitorilor și crearea mai multor locuri de muncă. În plus, viața culturală a orașului ar trebui să fie dezvoltată și să ofere mai multe oportunități de a îți petrece timpul liber.
- **Oraș just și incluziv.** Părțile interesate au subliniat necesitatea extinderii accesului la infrastructura de bază și la infrastructura socială, precum și necesitatea mai multor locuințe sociale.
- **Oraș bine guvernat.** Cetățenii au enunțat ca principale provocări lipsa punctelor de atractie pentru petrecerea timpului liber, existenta prea multor locatii pentru jocuri de noroc, și a reglementărilor în ceea ce privește reclamele și firmele de spații comerciale.

Propuneri digitale – platforma Citadini.ro

Un alt instrument digital utilizat a fost citadini.ro, platforma de conectare și colaborare pentru specialiști și pasionați de dezvoltare urbană și regională din România, prin intermediul căreia, cetățenii pot trimite provocări urbane, precum și sugestii pentru a le aborda și pentru a îmbunătăți calitatea vieții urbane din țară. În ceea ce privește municipiul Slatina, în cadrul platformei au fost colectate alte 7 propuneri.

Profilul respondenților

Platforma este dezvoltată pentru a încuraja accesul și contribuțiile, prin instrumentele furnizate, atât pentru actorii care lucrează în domenii relevante pentru dezvoltarea politicii urbane (factori de decizie, planificatori urbani, economiști, arhitecți etc.), cât și pentru cetățenii interesați de dezvoltarea orașului și grupuri de inițiativă care susțin proiecte urbane.

Tabel 5. Principale provocări semnalate de către cetățeni pe citadini.ro

Dezvoltarea economică sustenabilă
Migrarea cetățenilor
Dezvoltarea de spații verzi și de agrement
Dezvoltarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat
Transformarea municipiului într-un oraș inteligent
Construirea mai multor locuri de parcare
Spațiile de joacă

Rezultate

- **Oraș verde și rezilient.** Dezvoltarea pistelor de bicicletă, grija față de mediu, necesitatea mai multor spații verzi și de agrement, precum și construirea mai multor spații de parcare au fost soluțiile urbane semnalate pentru a rezolva problemele cu care cetățenii se confruntă.
- **Oraș competitiv și productiv.** Principalele provocări în atingerea acestui obiectiv au reieșit a fi economia locală și migrarea oamenilor. Totodată, o altă temă menționată a fost și plata cheltuielilor către asociația de proprietari printr-o soluție digitală.
- **Oraș just și incluziv.** Spațiile de joacă și activitățile extra pentru copii au fost nevoile enunțate de către cetățeni prin intermediul platformei. În plus, o altă provocare ar fisistemul educațional care necesită investiții.

Consultările cu actori interesați în cadrul procesului de elaborare a Politicii Urbane a României

În cadrul procesului de elaborare a primei Politici Urbane a României, au avut loc consultări la nivel regional care au informat analiza situației actuale și prioritățile strategice ale municipiului Slatina. Acestea au inclus și o consultare locală online cu părți interesate în dezvoltarea Municipiului Slatina.

Consultări cu administrația locală, societatea civilă și experții în ceea ce privește prioritizarea pilonilor și obiectivelor de dezvoltare urbană

Cei 4 piloni de dezvoltare urbană, stabiliți în cadrul primei politici urbane a României, au fost supuși unui proces de ierarhizare. Acest proces a fost realizat cu ajutorul unui instrument online, Survey Monkey, prin care părțile interesate (administrația locală, societatea civilă și experții) au prioritizat pilonii în funcție de nevoile municipiul Slatina. Pe lângă această componentă, chestionarul a conținut și ierarhizarea obiectivelor fiecărui pilon.

- **Oraș verde și rezilient** cu urmatoarele obiective de dezvoltare urbana:
    - Reducerea poluării aerului
    - Reziliență seismică
    - Managementul deșeurilor în conformitate cu directivele europene
    - Reducerea riscurilor urbane
    - Neutralitate energetică
    - Mobilitate urbană durabilă

- **Oras competitiv si productiv** cu urmatoarele obiective de dezvoltare urbana:
    - Dezvoltarea și consolidarea de parteneriate
    - Încurajarea inovației și a start-upurilor
    - Spații publice de calitate
    - Forță de muncă calificată
    - Infrastructură publică de calitate
    - Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice

- **Oras bine guvernat** cu urmatoarele obiective de dezvoltare urbana:
    - Consolidarea capacității administrative
    - Reducerea birocrației și adaptarea serviciilor la nevoile cetățenilor
    - Guvernanță participativă
    - Coordonarea pe verticală și orizontală între administrații
    - Stabilitate și eficiență bugetară
    - Digitalizarea administrației publice

- **Oras just si incluziv** cu urmatoarele obiective de dezvoltare urbana:
    - Utilități și servicii la costuri accesibile
    - Acces la locuințe convenabile ca preț
    - Atragerea de noi locuitori
    - Accesul facil al tuturor la servicii publice
    - Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană
    - Eliminarea decalajului digital

SECȚIUNEA 2: ANALIZA SITUATIEI ACTUALE SI CONTEXTUL URBAN

2.0 UNITATEA SPATIALA DE ANALIZA

Dinamicile demografice, spațiale și economice asociate orașelor ne indică o relație de interdependență între centrul urban și localitățile înconjurătoare, ca urmare a influenței polilor urbani asupra dinamicilor spațiale nu doar din interiorul limitelor unității administrativ teritoriale, dar și dincolo de acestea, în localitățile peri-urbane. Mai mult, aglomerările urbane sunt motoarele de creștere ale economiei, astfel noi entități spațiale din jurul centrului urban polarizator, precum zona urbană funcțională (ZUF) – zona de navetism sau zona metropolitană a orașului (ZM), capătă o importanță crescută în analiza comprehensivă și integrată a acestora, așa cum reiese din literatura internațională și națională, deopotrivă, din documente precum: *ORAȘE-MAGNET: Migrație și navetism în România* (2017), *România Metropolitană* (2019), propunerea de modificare a Legii nr. 351/2001, etc. De exemplu, la nivel național, conform datelor preliminare puse la dispoziție de INS în urma ultimului recensământ din 2022, cele 41 de ZUF-uri din jurul orașelor reședință de județ au generat 90% din veniturile generate de mediul privat și 61% din numărul total de locuri de muncă din țară.

Municipiului reședință de județ Slatina este un municipiu de rang II prin clasificarea definită în cadrul legii nr. 351 / 2001

Analiza teritorială s-a efectuat la nivel de UAT. Având în vedere că un UAT,în cazul de față fiind vorba de municipiul reședință de județ, are dinamici de dezvoltare ce depășesc granițele sale administrative dinamicile de dezvoltare socio-economică, politicile de dezvoltare la nivel european, sistemul de relații de cooperare precum și asigurarea condițiilor necesare pentru dezvoltarea unitară și reducerea decalajelor la nivel economic, social și organizațional, este obligatoriu ca analiza să includă și un nivel teritorial mai extins întrucât acolo unde există un acord formal de colaborare între mai multe UAT-uri, mai exact o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară Zonă Metropolitană, ar trebui inclusă o analiză și la nivelul acestei zone metropolitane. Din nefericire, la nivelul judetului Olt si al Municipiului Slatina nu a fost stabilita inca o zona metropolitana.

Ghidul de elaborare SIDU prezintă recomandări pentru realizarea strategiilor, însa precizează din start faptul că acestea se comportă ca și un ”*organism viu*” determinat de dinamica schimbărilor și nevoia de adaptare la ele. În această idee se poate menționa faptul că deși Zona Funcțională Urbană nu a fost delimitată inca, conform studiului ***Cadrul metodologic pentru implementarea eficientă a activităților de dezvoltare urbană durabilă*** **(Banca Mondială, 2015),** potrivit metodologiei OECD de stabilire a zonelor urbane funcționale, așa cum am precizat anterior sunt îndeplinite premisele necesare pentru includerea în ZUF Slatina si a comunelor adiacente acesteia.

Zona urbană funcțională a fost identificată astfel ca un sistem complex și unitar bazat pe fluxuri și oportunități socio-economice, caracterizat printr-o suprapunere a diverselor relații funcționale. Analiza la nivelul zonei urbane funcționale, este necesara chiar daca nu există un acord formal de colaborare teritorială la acest nivel și sunt identificate proiecte concrete ce vor fi implementate în parteneriat, inclusiv aferente ariei administrative a UAT urilor adiacente Municipiului Slatina. De asemenea, cum la nivel național putem observa fenomenul de peri-urbanizare și expansiune în extenso chiar și în orașesecundare, ce au înregistrat declin demografic, este important să analizăm cu atenție mai mare și pe viitor, dinamicile urbane de la nivelul localităților din ZUF Slatina.

Principalele beneficii ale acestei noi abordări ar fi următoarele:

- valorificarea potențialului local, prin proiectele implementate în parteneriat ;
- încurajarea democrației teritoriale și dezvoltarea sustenabilă;
- permiterea unei abordări corecte a aspectelor ce țin de navetism și mobilitate urbană;
- crearea unui cadru flexibil de dezvoltare și planificare care depășește limitele administrative, punând accentul pe impactul teritorial al intervențiilor;

- completarea și confirmarea tendințelor identificate în cadrul documentului ”Orașe magnet – migrație și navetism în România”;
- satisfacerea principiilor de guvernanță comună ale Zonei Urbane Funcționale;
- crearea premizelor pentru asigurarea accesului la educație, muncă, asistență medicală;
- contribuirea la reducerea decalajelor la nivel social, economic, organizațional și dezvoltarea unitară la nivelul tuturor UAT-urilor din ZUF.

2.1 PROFIL SOCIO-DEMOGRAFIC

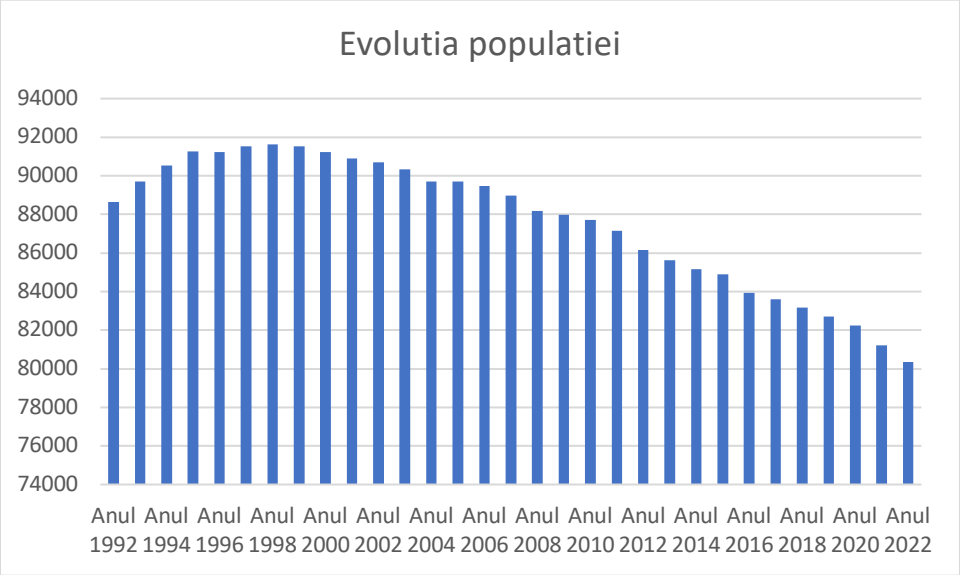
2.1.1 Structura demografică

Numărul și dinamica populației

Populația ce are domiciliul în municipiul Slatina era la 31 decembrie 2022 de 80.354 de persoane, in scadere fata de 31 decembrie 2021 (81.222 persoane) conform celor mai recente date puse la dispoziție de INS, ceea ce reprezintă 19,39% din populația județului Olt (414.454 persoane), 5,82% din cea a regiunii Sud Vest Oltenia și 0,42% din populația României.

Populația Municipiului Slatina a înregistrat o scadere demografică constantă în intervalul 1992-2022, datele indicând o scadere a populației cu domiciliul in Municipiul Slatina de 10,31%. Este important de menționat că în același interval populația României a scăzut cu 4,2%, așadar Municipiul prezintă avantajul resurei umane bogate, ce prin politici economice și urbanistice pro-active poate fi păstrată în oraș, crescând astfel nivelul de prosperitate al acestui oraș. Se remarcă o creștere accentuată a numărului de locuitori cu domiciliul în Municipiul Slatina in perioada 1992 -1998, urmata de o scadere lina a aceste in perioadele urmatoare

Figura 3. . Evoluția populației în Municipiul Slatina în perioada 1992-2022.

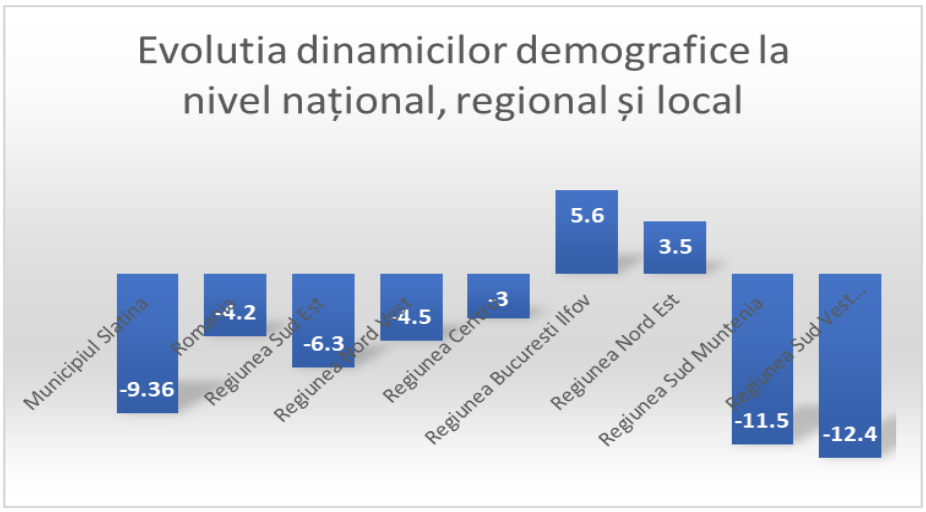


Sursa: INS Tempo

Dinamica populației indică o scadere a populației din municipiul Slatina de 9,36 % pentru intervalul 1992-2022, adică o rată medie anuală de 0,31%, însă evoluția demografică a variat în funcție de dinamicile naționale, precum scăderea natalității, migrația spre medium urban în prima decadă a periadei post-socialiste și migrația externă din ultimul deceniu, dar și de influențele regionale aparte, regiunea Sud Vest Oltenia a înregistrat deasemenea o scadere demografică în intervalul 1992-2020, datorită sporului natural dar și al migrației dinspre Romania catre tarile Europei Occidentale.

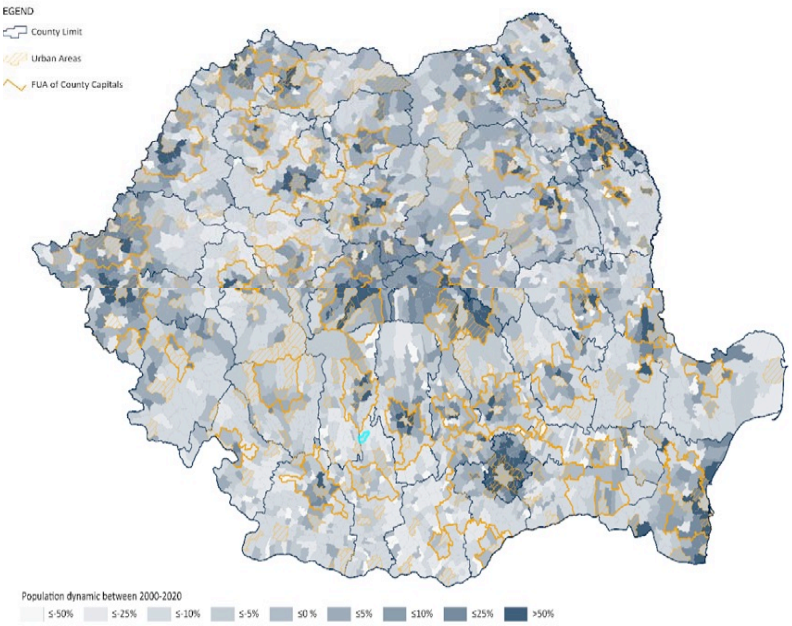
Așadar, conform datelor puse la dispoziție de INS pentru populația după domiciliu, municipiul Slatina a înregistrat o crestere de 2,30% în intervalul 1992-2002, urmată de o scădere de 3,9% în perioada 2002-2011 și apoi de o scadere accentuata de 7,80% în intervalul 2011-2022.

Figura 4. Analiza comparativă a dinamicilor demografice la nivel național, regional și local.



Sursa: INS Tempo prelucrare

Figura 5. Dinamica populației cu domiciliul 2000 – 2020.



Sursa: INS Tempo online – prelucrare date

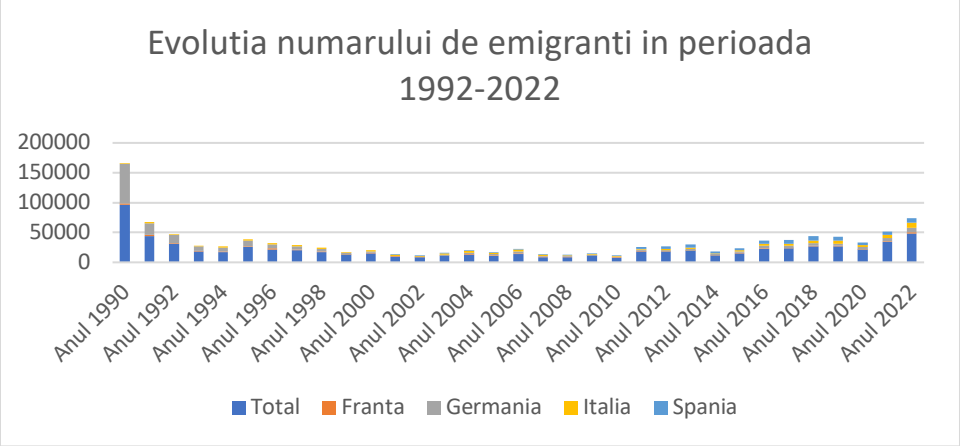
Se remarcă o scadere a populației la nivelul localităților din primul inel peri-urban al Municipiului Slatina, reflectând procesul de urbanizare, localitățile componente scazand în intervalul 1992-2022 cu 37.6%. Examinând dinamica pe decade, în primele două decade scaderea a fost mai moderată – 6,4% și respectiv 7,2%, față de ultima decadă când populația a scazut cu 20,6%.

Pe de altă parte, populația rezidentă sau stabilă înregistrată în urma recensămintelor din 2002,2011 și 2022, indică prezența fenomenului de declin demografic atât la nivelul municipiului, cât și al comunelor adiacente, în ciuda stagnării și respectiv creșterii populației cu domiciliul din aceleași unități de analiză. Datele culese în cadrul celor trei recensăminte indică în intervalul 2002-2011 o scădere de 1,2% a populației rezidente în municipiul Slatina – comparativ cu scăderea de 3,90 % din același interval a populației cu domiciliul, in timp ce pentru perioada 2011-2022 scaderea populatiei rezidente a fost de 3,90 %

Astfel putem constata faptul ca datele culese la recensământ din 2021 indica o confirmare a scaderii populatiei rezidente reflectand amploarea fenomenului de emigrare spre vestul Europei și alte orașe din țară.

Diferența dintre cei doi indicatori este apropiata în regiunea Sud Vest Oltenia, față de diferența înregistrată la nivel național. Diferența dintre cei doi indicatori folosiți de INS, populația legală ce are domiciliul din cartea de identitate în respectivul UAT și populația rezidentă ce locuiește în localitate la un anumit moment, indiferent de domiciliul legal, reflectă fenomenul de migrație externă și internă, ce adesea se întâmplă informal, fără notarea în cartea de identitate. Acest fapt, face mai dificilă colectarea de date referitor la populația rezidentă, astfel că acest set de date este colectat doar în cadrul recensămintelor ce au loc o dată la 10 ani. Fenomenul vine pe fondul unui climat economic cu oportunități limitate, precum și al emigrării dinspre Romania, fără însă a se inregistra în localitatea unde își stabilesc domiciliu. Ambele fenomene s-au accentual după aderarea României la Uniunea Europeană în 2007. De exemplu, în intervalul 2002-2011, numărul de emigranți definitivi ce s-au stabilit în diverse tari ale Uniunii Europene s-a mentinut constant, in timp ce in perioada 2012 – 2022 a crescut accelerat.

Figura 5. Evolutia numarului de emigranti in perioada 1990 - 2022 .



Sursa: INS Tempo online

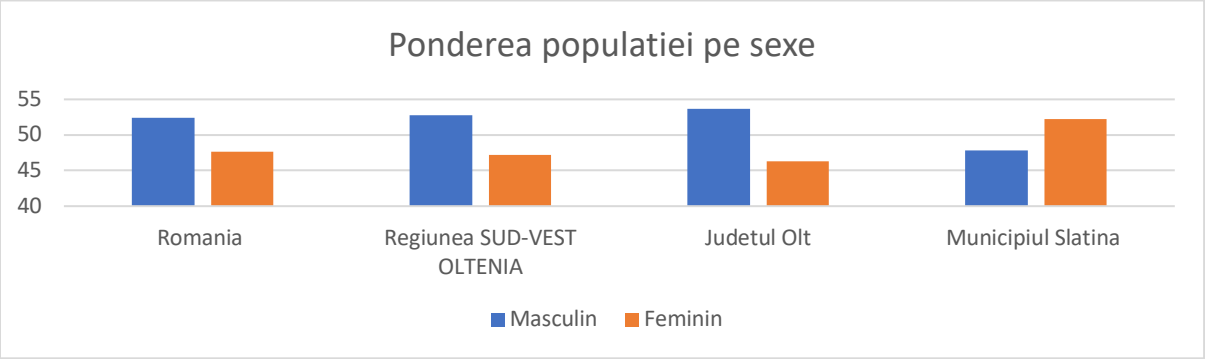
Structura populației

Structura pe sexe a populației cu domiciliul în municipiul Slatina la 31 ianuarie 2022 indică o populație de sex masculin de 39.306 persoane, reprezentând 48,91% din total, și o populație de sex feminin de 42.924 persoane, reprezentând 51,19% din total.

Procentul populației feminine de la nivelul municipiului este acelasi cu procentul național de 51,2% indicând acelasi trend ca in cazul situației naționale cand speranța de viață mai ridicată a femeilor și gradul mai mare de mobilitate al acestora față de bărbați își pune amprenta mai puternic. Se observă de asemenea o

scădere a diferenței dintre populația masculină și cea feminine față de anul 2010, atunci când populația feminină de la nivelul municipiului era de 51,24%, apropiat de procentul înregistrat la nivel național de 51,2%.

Figura 9. Ponderea populației pe sexe – analiză comparative

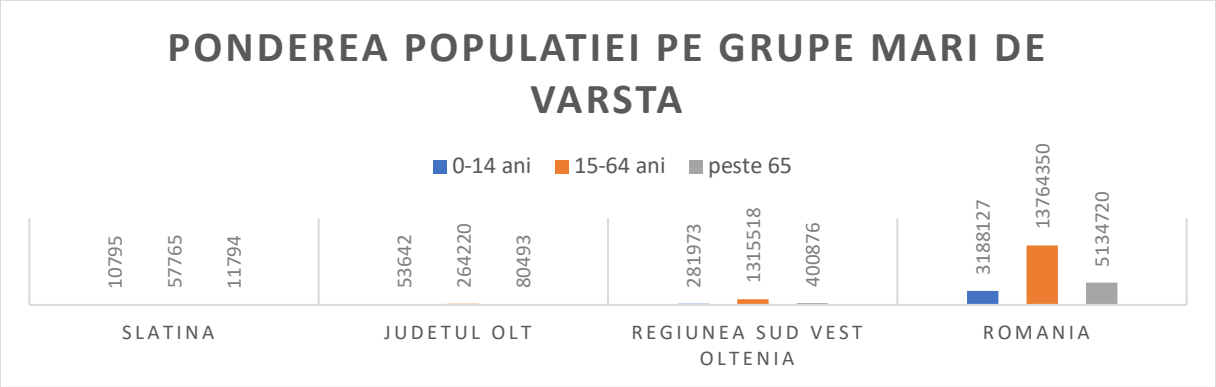


Sursa: INS Tempo online

Structura pe grupe de vârstă a populației cu domiciliul în municipiul Slatina la 31 decembrie 2022 indică o pondere a populației active de 71,89%, mai mare față de media națională, regională și județeană. Totodată populația cu vârsta între 0-14 ani are o pondere de 13,43% în municipiul Slatina, mai mica față de media națională (14,43%) si de cat cele judetene (13.46 %) sau regionala (14.11 %)

Se înregistrează o pondere mai mică a populației vârstnice, cu 8,56% mai mică decât media națională la nivelul municipiul Slatina și respectiv cu 5,38% mai mică fata de media Regiunii Sud Vest Oltenia. Așadar fenomenul de îmbătrânire demografică este mai puțin accentuat la nivelul Municipiului Slatina, reprezentând un avantaj față de celelalte zone ale tării sau ale regiunii. Resursa umană tânără poate fi capitalizată prin politici pro-active de creare de locuri de muncă pe plan local și de creștere a calității vieții, pentru a crește competitivitatea orașelor și a determina populația tânără să rămână.

Figura 10. Ponderea populației pe grupe mari de vârstă – analiza comparativă



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

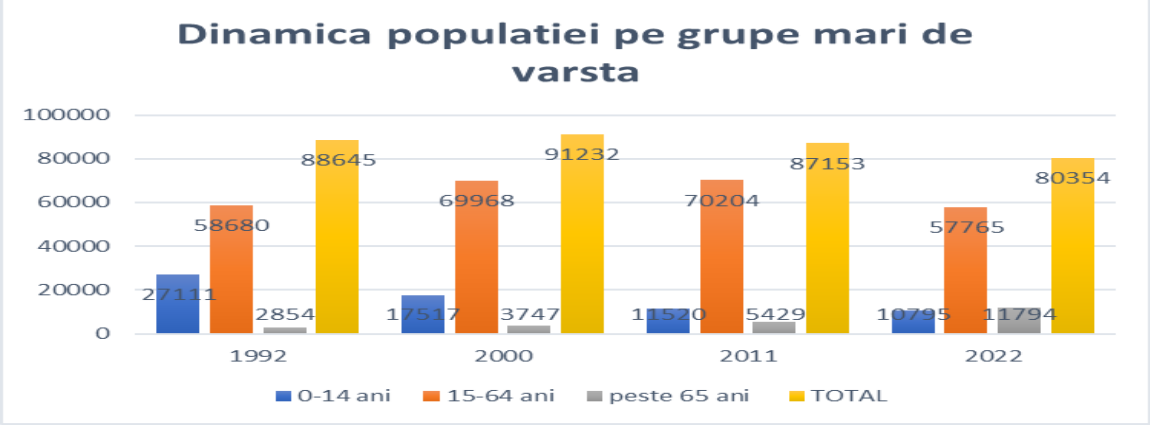
Dinamica structurii populației de grupe mari de vârstă ne indică o ușoară scădere a populației active (15-64 ani) din municipiul Slatina, față de anul 2011, pe fondul îmbătrânirii demografice , al migratiei , darși al creșterii ușoare a populației tinere de la nivelul municipiului Slatina – aceasta a scăzut de la 70.204 locuitori la 57.765 locuitori, înregistrand o modificare procentuală de -8,66% din populația totală. Pe de altă parte, în intervalul 2011 – 2022, populația tânără, între 0-14 ani, a scazut cu 6,3% față de numărul din 2011. Așadar, urmărind evoluția structurii pe grupe de vârstă, se identifică următoarele dinamici:

- **Fenomenul de îmbătrânire demografică**, reflectat de creșterea ponderii populației vârstnice din total cu 8,44% în municipiul Slatina Se remarcă o creștere accentuată a populației vârstnice față de anul 1992, cu 413 % mai mulți vârstnici față de anul 1992 de la 2.854 persoane la 11.794 persoane.

- **O scadere constanta a numărului de tineri** în intervalele analizate de la 27.111 persoane in anul 1992 la 17.517 persoane in anul 2000 , la 11.520 persoane in anul 2011, ajungand la 10.795 persoane in anul 2022, mult mai accentuat decat dinamica națională în scădere (-5,8% media națională, -0,6% în mediul urban), in conditiile scaderii numarului de nou nascuti si fenomenului masiv migrationist din prima decada a secolului.

- **Scaderea usoara a numărului de locuitori din grupa de vârstă 15-64** din Municipiul Slatina, în intervalul 1992-2022 cu 1,5%. La nivelul municipiului, în ciuda cresterii masive din perioada 1992 – 2000 la 69.968 persoane in anul 2000 (ca urmare a urbanizarii), numarul populatiei active a crescut usor, ajungand in anul 2011 la 70.204 persoane , ca apoi sa inceapa sa scada la 57.765 persoane in 2022, motivate de imbatranirea populatiei si de efectul migrationist. E de remarcat faptul ca raportat la media nationala si cea regionala populatia activa s-a mentinut la un nivel ridicat, explicatia fiind data de existenta companiilor mari in Municipiul Slatina, care au atras forta de munca activa din celelalte zone ale judetului Olt sau regiunii Sud Vest Oltenia.

Figura 11. Dinamica populației pe grupe mari de vârstă în Municipiul Slatina



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

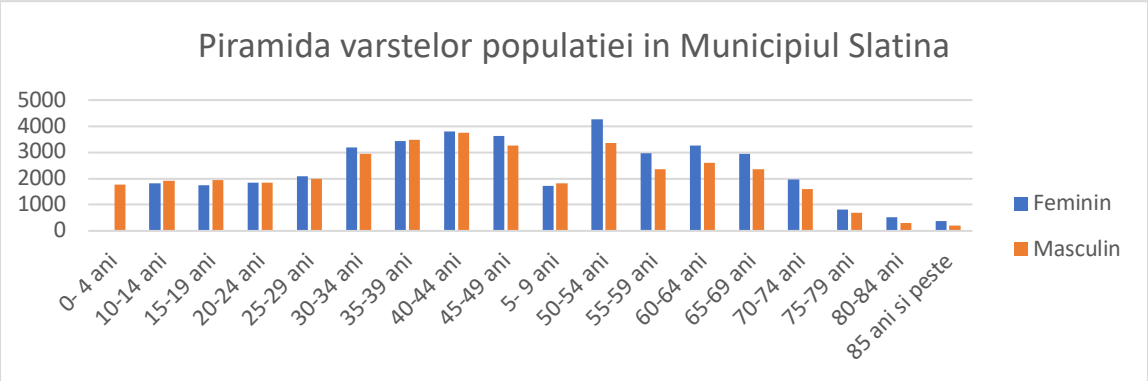
Piramida vârstelor populației reprezentând distribuția populației în funcție de sex și categorie de vârstă, reflectă atât evoluția populației ca urmare a deciziilor politice și dinamicilor sociale din ultimele decenii dar indică și proiecții pentru viitor. Astfel la nivelul municipiului Slatina se identifică următoarele dinamici:

- **Cei mai mulți locuitori au între 35 si 54 de ani**, dar se evidențiază și grupa de vârstă 50-54 de ani ca cea mai numeroasă, mai exact contingentul de populație născut începând cu 1970, reflectând astfel politica pro-natalitate a regimului comunist și efectele *Decretului nr. 770 /1966*, care interzicea întreruperea de sarcină – generația „decreților".

- **O populație tânără mai redusă față de cea adultă**, marcată de o scădere bruscă a grupei de vârstă 25-29 de ani și mai din ce în ce mai accentuată pentru următoarele generații – grupa de vârstă 20-24 ani și 15-19 ani, ca urmare a scăderii natalității după 1990 și al declinului economic accentuat din anii '90. După anul 2000 se observă o echilibrare, așa cum se reflect în contingentul grupelor de vârstă 10-14 ani și 5-9 ani, mai mari față de generațiile anterioare.

- **Un număr mic de locuitori peste 70 de ani**, în contrast cu dinamicele naționale, ca urmare a migrației interne mai scăzute înregistrate înainte de 1960, a mortalității mai ridicate dar și o pondere mai mare a populației feminine, pe fondul speranței de viață mai crescute din rândul femeilor.

Figura 12.Piramida vârstelor populației cu domiciliul în MunicipiulSlatina, în anul 2022.



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Durata medie a vieții a persoanelor cu domiciliul în Municipiul Slatina era în 2022 de 76,43 de ani și a înregistrat o creștere constantă în ultimele decenii, de la 70,99 ani în 1990, la 71,55 ani în 2000, la 74,62 ani în 2010. Speranța medie de viață în Municipiul Slatina se situează cu 0,44 ani peste media națională din 2019, de 75,99 ani. Durata media a vieții la nivelul municipiului este mai mare cu 7,04 ani în rândul populației de sex feminin (80,04 ani), față de cea masculină (73 ani). Durata media a vieții este mai ridicată în Municipiul Slatina față de media Regiunii Sud Vest Oltenia de 75,44 ani.

Totodată, vârsta medie a populației după domiciliu la 31 decembrie2022 era de 39 de ani la nivelul localitatii, mai mică atât față de media națională de 41,7 ani cât și față de media regiunii Sud Vest Oltenia de 39,9 ani. Media de vârstă din județul Olt era mai mică în mediul rural (38,5 ani) față de mediu urban (39,8 ani), în contrast cu dinamica națională unde se înregistrează o populație rurală mai îmbătrânită. Atât la nivelul județului, cât și la nivelul regiunii și la nivel național, se observă o diferență considerabilă între vârsta media în județ a populației feminine (40,4 ani) față de cea a populației masculine (37,7 ani).

Tabel 1.Grupele de vârstă

	0-14 ani	15-64 ani	peste 65 ani	Indicele de imbatranire demografica	Raportul de dependenta demografica	Rata de inlocuire a fortei de munca
Municipiul Slatina	10795	57765	11794	109.25	39.10	56.06
Judetul Olt	53642	264220	80493	150.06	50.77	60.91
Regiunea Sud Vest Oltenia	281973	1315518	400876	142.17	51.91	64.30
Romania	3188127	13764350	5134720	161.06	60.47	69.49

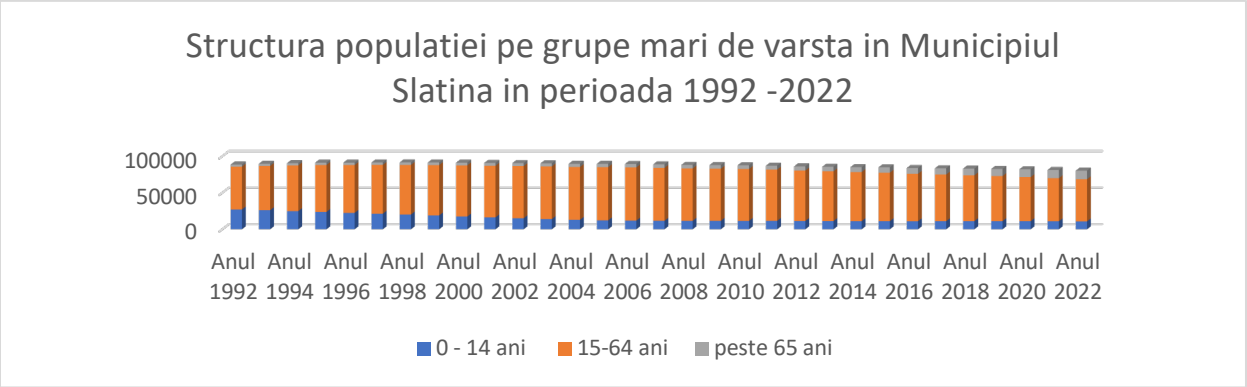
Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Indicele de îmbătrânire demografică se calculeară prin raportul numărului de persoane vârstnice la 100 de copii.

2 **Raportul de dependență demografică** se calculează prin raportul numărului de persoane dependente la 100 de persoane adulte.

3 **Rata de înlocuire a forței de muncă** se calculează prin raportul dintre numărul de copii la 1/3 din numărul populației adulte. (Sursa: INS)

Figura 13. Dinamica structurii populației 1992-2022.



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Fenomenul de îmbătrânire a populației este un fenomen mondial ce ridică probleme economice și sociale, cauzat în principal de scăderea natalității, creșterea migrației internaționale dar și de creșterea speranței de viață. La nivelul Uniunii Europene, raportul dintre ponderea tinerilor și cea a vârstinicilor s-a schimbat în favoarea celor din urmă în anul 2005, atunci când populația tânără avea o pondere de 16,3% iar cea vârstică de 16,6%, în timp ce în România inversarea s-a produs mai târziu, în anul 2009. Din acest punct de vedere, Sud Vest Oltenia în general și municipiul Slatina se incadreaza in acest trend, doarece schimbarea raportului dintre ponderea tinerilor și ponderea vârstnicilor s-a produs deja. O situație aparte României, ale cărei consecințe vor incepe să fie vizibile în următoarea decadă, este generația „decreteilor", născuți în urma politicilor pro-natalitate din perioada socialistă ce reprezintă cel mai generos contingent de populație, ce urmează să atingă vârsta de pensionare și va trebui să fie susținută financiar de contingentul actual al populației tinere, semnificativ mai redus.

Indicele de îmbătrânire demografică din municipiul Slatina se situează sub media națională acesta fiind în 2022 de 109,25 în municipiu și 104,17 în Regiunea Sud Vest Oltenia – adică exista 109,25 și respectiv 114,17 de persoane vârstnice la fiecare 100 de copii.

Raportul de dependență demografică din municipiul Slatina mai mică față de media națională, conform datelor privind populația cu domiciliul la 31 decembrie 2022 când în municipiu existau 39,10, persoane dependente – vârstnici și tineri la 100 de persoane adulte, în timp ce la nivel național 100 de persoane adulte trebuie să susțină din punct de vedere financiar aproximativ 60.47 de tineri și vârstnici. Se observă faptul că raportul de dependență demografică este mai apropiat de media națională în Regiunea Sud Vest Oltenia (51,91) și în Judetul Olt (50,77), însă atât media acestora se situează sub media națională.

Rata de înlocuire a forței de muncă de la nivelul municipiului Slatina, a judetului Olt si a regiunii Sud Vest Oltenia este mai mare față de media națională. Acesta este calculată prin raportarea efectivului populației tinere la o treime din persoanele în vârstă de 15-64 de ani, iar la 31 decembrie 2022 la nivelul municipiului Slatina era de 56,06 , in timp ce la nivelul judetului Olt era de 60,91, iar a Regiunii Sud Vest Oltenia de 64,30. Rata înregistrată în municipiu este semnificativ mai mica față de cea înregistrată în 2022 la nivel național (60,47), însă la nivelul judetului si al regiunii cifrele se apropie de media nationala, indicând un spor natural destul de redus. Astfel la nivelul Municipiului Slatina, peste 15 ani, la 100 de persoane are vor ieși din câmpul muncii, vor intra aproximativ 56,06 de persoane, ceea ce va conduce la un deficit de 43,94 de persoane.

Structura etnică a populației, determinată doar în cadrul recensămintelor, pe bază de autodeclarare, indica faptul ca în 2022, 97,1% din locuitorii Judetului Olt erau de etnie română, iar 2,8% de etnie romă.

Structura confesională a populației, de asemenea determinată doar în cadrul recensămintelor, pe bază de autodeclarare,indica în 2022 faptul că judetul Olt era predominant de religie Ortodoxă, într-un procent de 99,2%, in timp ce 0,2 % s-au declarant ca fiind atei.

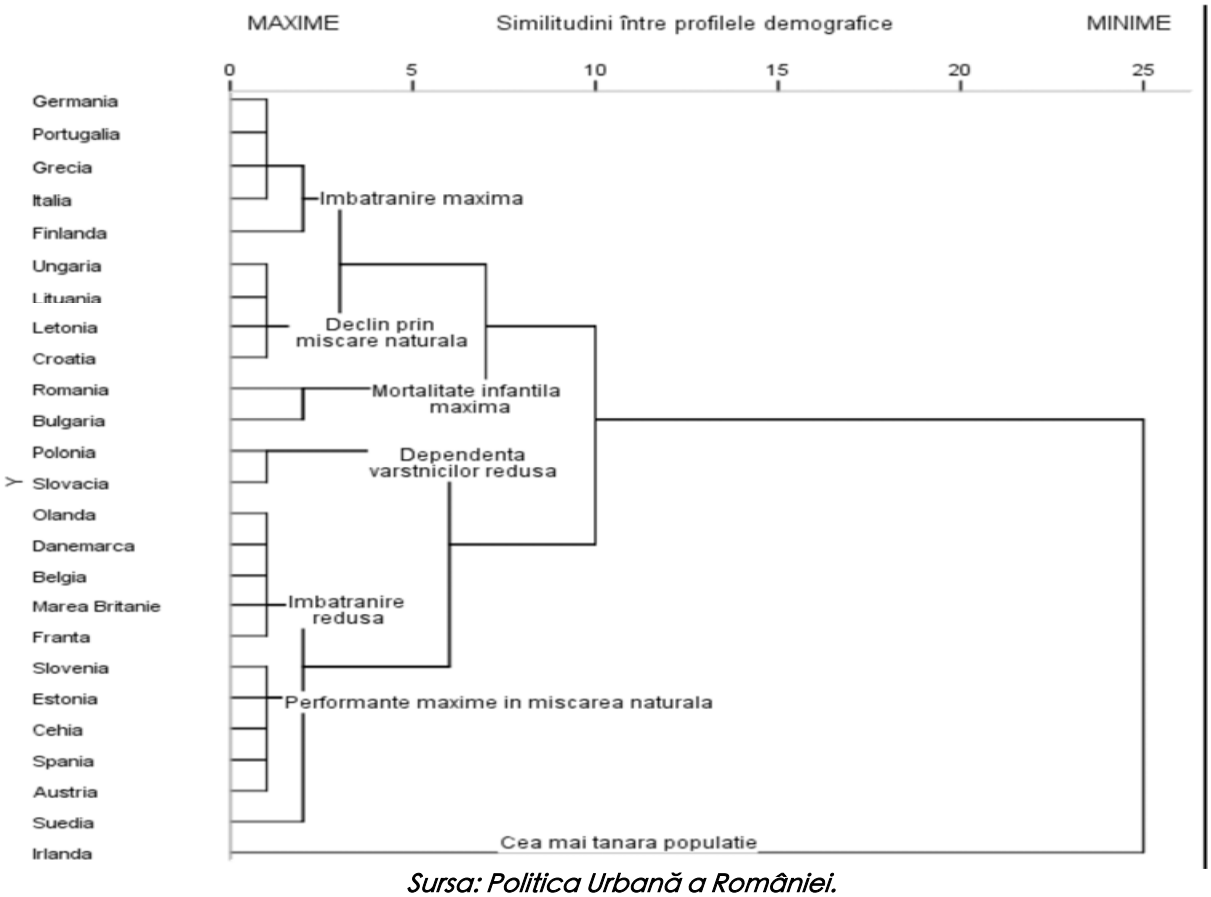
2.1.2 Mișcarea naturală și migratorie a populației

Mișcarea naturală și migratorie a populației din România în context european

La nivelul Uniunii Europene, în anul 2022, România se afla în grupa țărilor cu cele mai slabe performanțe de mișcare naturală a statelor membre, alături de Bulgaria, Italia, Grecia și Portugalia. De altfel, **mișcarea naturală a populației din România este într-o foarte mare măsură asemănătoare cu cea a Bulgariei,** prin nivelul ridicat al mortalității infantile, de aproximativ 6‰, comparativ cu 3,5‰ media europeană. De asemenea, **România și Bulgaria au cele mai mici niveluri de speranță de viață la naștere**, 74 de ani, în timp ce media U.E. este de 81 ani. Rata dependenței pentru vârstnici este de 27,5.%, sub media UE de 30,5%.

La nivel european, dintre fostele țări comuniste din Europa de Est, Polonia, Slovacia și Cehia întâlnesc o mișcare naturală a populației bună.

Figura 17. Grupări de similitudine între țările din UE sub aspectul performanțelor de mișcare naturală, 2020



Sursa: Politica Urbană a României.

Tabel 2. Performanțele de mișcare naturală și vârstă în Uniunea Europeană, 2020

Profil dominant	Grupuri de țări	Rata mortalității infantile (RINF) 2020	Rata sporului natural (RSN)2020	Rata dependenței pentru vârstnici (RDV)2020	Indicele de îmbătrânire (IBAT) 2020	Indicele performanțelor de mișcare naturală și vârstă (IPMN) 2020
Cea mai tanara populatie	*Irlanda*	**2,9**	6,2	**21,2**	**66,4**	153,5
Tendințe maxime în miscare	Suedia	**2,0**	2,3	31,7	**111,8**	39,4
	Estonia	**1,6**	-1,0	30,6	120,1	31,5
	Austria	**2,7**	0,2	27,9	129,4	31,4
Imbatranire redusa	*Slovenia*	**1,7**	-0,4	29,6	129,2	31,7
	Cehia	**2,6**	0,1	29,6	122,1	30,7
	Spania	**2,7**	-1,2	29,2	128,4	24,4
	Olanda	3,5	0,9	29,0	**117,2**	29,3
	Danemarca	3,7	1,1	30,1	**116,2**	25,4
	Belgia	3,8	0,7	29,1	**110,2**	28,3
	Franta	3,8	2,2	31,7	**108,7**	25,0
RDV redusa	*Polonia*	3,8	-0,7	**25,3**	112,3	32,0
	Slovacia	5,0	0,6	**22,5**	**99,4**	29,6
Declin prin miscare naturala	*Ungaria*	3,3	**-3,9**	28,5	130,2	14,3
	Croatia	4,2	**-3,9**	30,7	138,9	7,2
	Lituania	3,4	**-4,1**	30,1	130,9	11,4
	Letonia	3,2	**-4,9**	31,4	127,4	9,5
Imbatranire maxima	*Finlanda*	2,1	-1,3	34,2	132,4	13,6
	Germania	3,2	-2,0	32,8	158,5	**6,5**
	Portugalia	3,3	-2,5	33,3	155,4	**6,0**
	Grecia	3,5	-3,2	34,1	151,3	**5,0**
	Italia	2,8	-3,2	35,2	168,9	**2,7**
RINF maxima	*Romania*	*6,0*	*-3,1*	*27,5*	*116,3*	*4,3*
	Bulgaria	5,8	**-6,6**	32,5	147,5	**0,9**

Sursa: Politica Urbană a României.

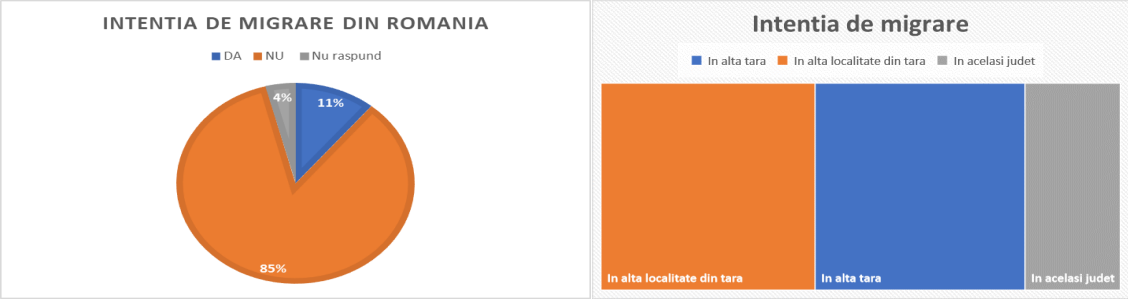
În ceea ce privește mișcarea migratorie a populației, România se află în topul statelor membre U.E. care au pierdut cel mai mare număr de locuitori, mai exact 3,8 milioane de locuitori în anii 1990 și 2019. Astfel, în 2018, la nivelul Uniunii, întâlnim cel mai mare deficit migratoriu (în cifre absolute) și al doilea cel mai mare deficit, în termeni relativi (pe primul loc este Croația).

În prezent, între trei și cinci milioane de români trăiesc în altă țară. Principalele țări de destinație ale cetățenilor români emigranți sunt Spania, Franța, Italia, Germania, Regatul Unit, unde pot fi întâlnite mari comunități de români.

Conform Barometrului Urban, realizat în cadrul elaborării Politicii Urbana a României, 11% din populația intervievată a declarat că intenționează să migreze (intern sau extern) pentru o perioadă mai mare

de doi ani. Cea mai mare pondere la nivel de reședințe de județ a fost înregistrată în Alexandria (20%), iar cea mai scăzută în Constanța (4%).

Figura 18. Intenția de migrare (intern sau extern) în următorul an
În următorul an intenționați să plecați din localitatea dvs. pentru o perioadă mai mare de doi ani? Daca "DA" unde?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

În ceea ce privește prezența imigranților, rezultatele Barometrului arată că 73% din populația urbană este de acord cu afirmația „prezența străinilor este benefică pentru orașul meu". Alte rezultate semnificative:

- În orașele cu populație între 50.000 - 500.000 locuitori se înregistrează valori ale acordului semnificativ mai ridicate (80% în medie). În orașele sub 30.000 locuitori a fost înregistrat un nivel de acord mediu de 62%. Municipiul București se poziționează sub valoarea medie (68% acord).
- Regiunile Centru (84% acord) și Sud-Est (80% acord) se poziționează pe primele locuri în distribuția la nivel regional. Sud-Muntenia ocupă ultimul loc (62% acord).
- Persoanele cu vârste între 18 și 24 ani tind să fie în mai mare măsură de acord cu afirmația (76%) decât persoanele cu vârste peste 65 ani (69%).
- Persoanele cu studii superioare, active, cu venituri peste medie, tind să fie în mai mare măsură de acord cu afirmația. La polul opus, valori ale acordului s-au înregistrat în rândul persoanelor cu studii inferioare, inactive și venituri sub medie.

De asemenea, 70% dintre respondenți sunt de acord cu afirmația „străinii care locuiesc în orașul meu sunt bine integrați". Alte rezultate semnificative:

- Orașele turistice tind să înregistreze un nivel al acordului mai ridicat decât restul centrelor urbane.
- În centrele urbane cu populație peste 50.000 de locuitori se înregistrează valori ale acordului de peste 75%, cu excepția Bucureștiului, cu o medie de 64%.
- La nivel regional pe primele locuri se poziționează Centru (79% acord) și Sud- Est (78%), iar pe ultimele două locuri Vest (62% acord) și Sud-Muntenia (62% acord).
- Persoanele tinere (18-24 ani) cu studii universitare și venituri peste medie tind să înregistreze un grad mai ridicat de acord (peste 75%) decât restul populației.

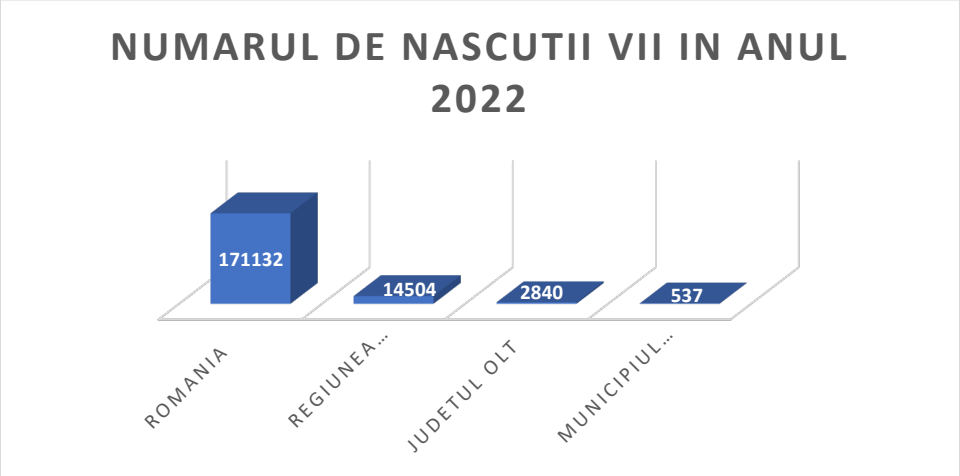
Mișcarea natural

Mișcarea naturală a populației reprezintă raportul dintre numărul de născuți și numărul de decese dintr-un an calendaristic. Astfel, analiza mișcării naturale a Municipiului Slatina pornește de la situația la nivelul teritorial al numărului de copii născuți și al numărului de decese.

Natalitatea

Ultimele date puse la dispoziție de INS arată că în 2022, în municipiul Slatina, numărul născuților vii a fost 537, aproximativ 18,91% din totalul județului (2840 de născuți-vii). La nivelul regiunii sud vest Oltenia , numărul a fost de 14.504 nascuti vii.

Figura 19. Numărul de născuți-vii în 2022 în Municipiul Slatina, in judetul Olt si in Regiunea de Sud Vest Oltenia

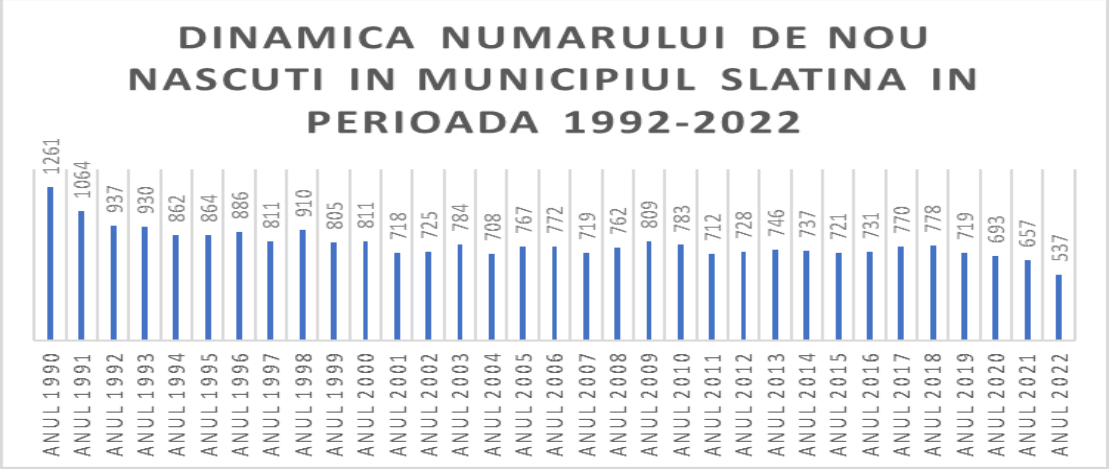


Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

În perioada 1992-2022, numărul născuților-vii a oscilat, atât la nivelul municipiului, cât și la nivelul Judetului Olt. Municipiul Slatina a cunoscut o scădere a născuților vii, ajungând de la 1261, în 1992, la 537 născuți-vii, în 2022. Acelasi trend a existat si la nivelul judetului Olt (2840 nascuti vii in 2022) sau a Regiunii Sud Vest Oltenia (14.504 nascuti vii in 2022)

Dinamica numărului de născuți vii, în perioada 1992 - 2022, la nivelul Municipiului Slatina este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabel 3. Dinamica numărului de născuți-vii la nivelul Municipiului Slatina, în perioada 1992 – 2022



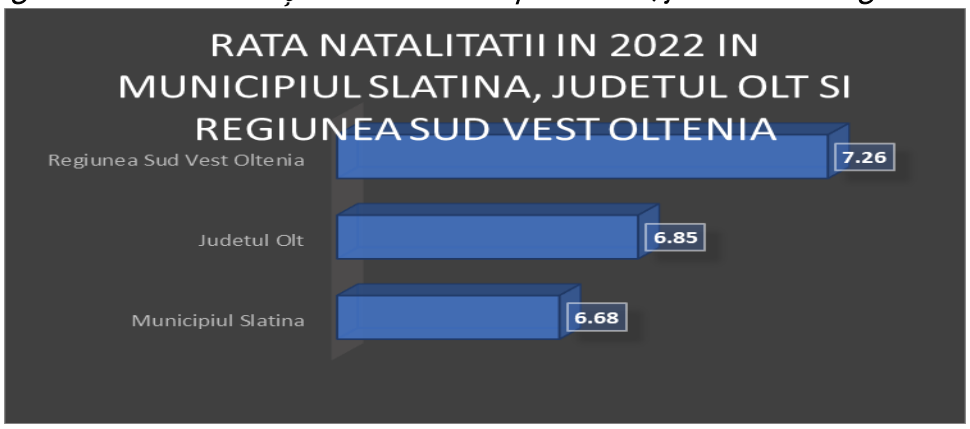
Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Rata de natalitate

Rata de natalitate reprezintă numărul de născuți-vii dintr-un an raportat la populația de la 1 iulie din statistica curentă și se exprimă în număr de născuți-vii la 1000 locuitori. În 2022, rata natalității a municipiului Slatina a fost de 6,68 născuți-vii la 1000 locuitori.

La nivelul judetului Olt rata natalitatii a fost de 6,85 născuți-vii la 1000 locuitori, in timp ce la nivelul regiunii sud vest Oltenia a fost de 7.26 născuți-vii la 1000 locuitori sub media nationala de 7,74 născuți-vii la 1000 locuitori, fenomen ce denota imbatranirea populatiei din zona studiata.

Figura 21. Rata natalității în 2022 in Municipiul Slatina, judetul Olt si Regiunea Sud Vest Oltenia



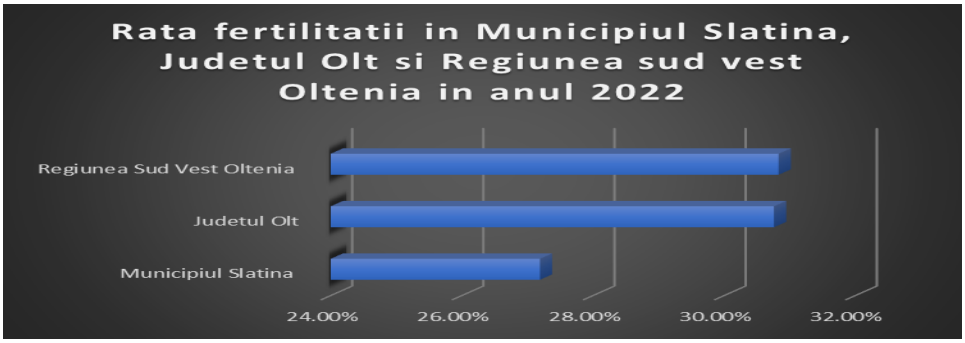
Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Rata de fertilitate

Rata de fertilitate reprezintă numărul născuților vii dintr-un an raportat la populația feminină de 15-49 ani de la 1 iulie din statistica curentă a anului respectiv și se exprimă în numărul de născuți-vii la 1000 femei de vârstă fertilă (15-49 ani). Rata de fertilitate la nivelul municipiului Slatina în 2022 a fost de 27,19‰. În ceea ce privește judetul Olt rata de fertilitate pentru anul 2022 a fost de30,76‰ , in timp ce pentru regiunea Sud Vest Oltenia a fost de 30,83‰

Rata fertilității pentru anul 2022, pentru Municipiul Slatina, Judetul Olt si regiunea Sud Vest Oltenia este reprezentată în figura următoare.

Figura 22. Rata de fertilitate în 2022 în pentru Municipiul Slatina, Judetul Olt si regiunea Sud Vest Oltenia

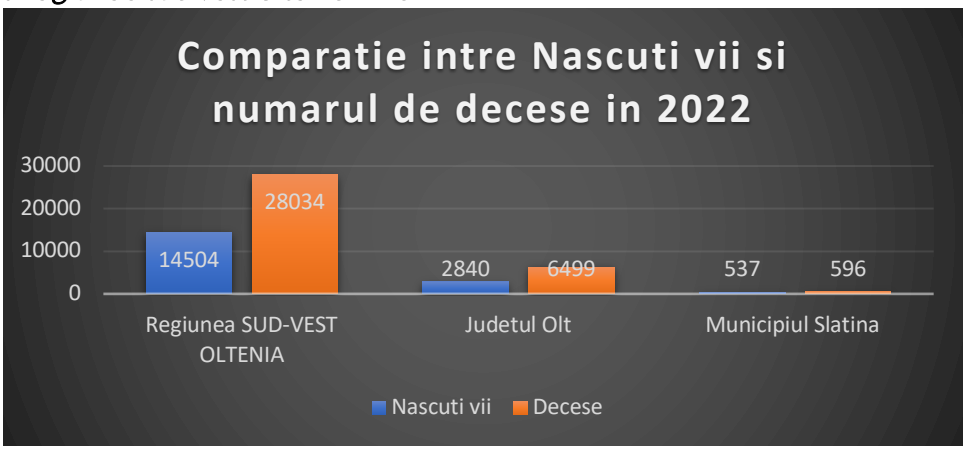


Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Mortalitatea

Numărul deceselor în municipiul Slatina a ajuns la 596 în 2022, aproximativ 9,17% din totalul județean. La nivelul judetului Olt au fost inregistrate in 2022 un numar de 6.499 decese, in timp ce in regiunea Sud Vest Oltenia s-au inregistrat 28.034 decese.

Figura 23. Comparație numărul de născuți-vii și numărul de decese in Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia in 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Privind pe o perioadă de 11 ani, între 2011-2022, numărul deceselor a crescut constant, atât la nivelul municipiul Slatina, cât și la nivelul judetului Olt si al regiunii sud vest Oltenia. Cu toate acestea se observa ca in 2022 numarul deceselor a scazut. De remarcat ca anii 2020 si 2022 au fost marcati de pandemia de COVID 19, acestei cause datorandu-se numarul mare de decese.

La nivelul Municipiului Slatina creșterea a fost de 30,41% în perioada de referință, iar a judetului Olt de aproximativ 3,91 %, in timp ce pentru regiunea sud vest Oltenia s-a inregistrat o scadere de 0.8 %

Dinamica numărului de decese în **municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia**, pentru perioada 2011-2022, este prezentată în tabelul următor.

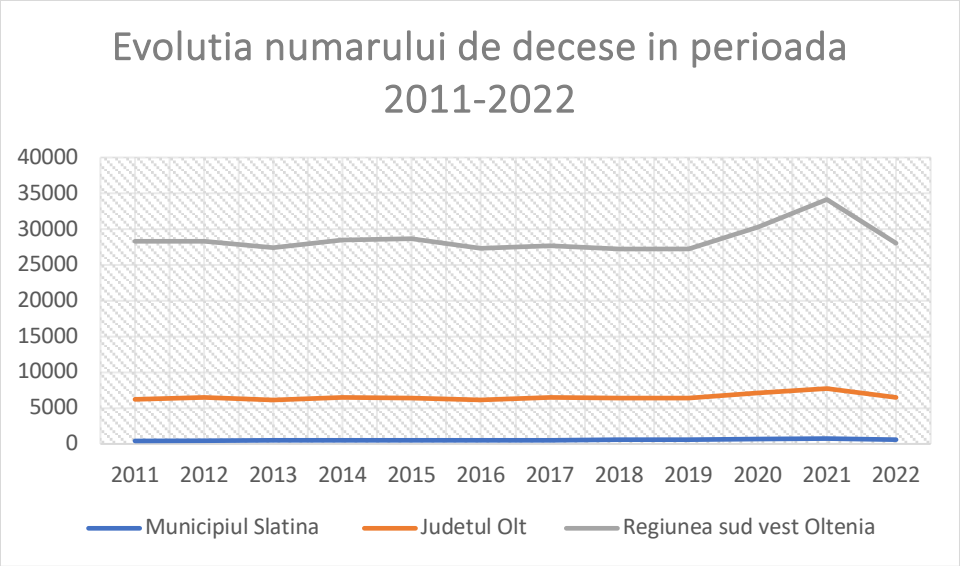
Tabel 4. Dinamica numărului de decese în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia in 2022

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Municipiul Slatina	457	448	**474**	**530**	**518**	**483**	**518**	**560**	**573**	707	747	**596**
Judetul Olt	6254	6460	**6168**	**6486**	**6374**	**6146**	**6464**	**6378**	**6405**	7114	7732	**6499**
Regiunea sud vest Oltenia	28272	28339	**27364**	**28500**	**28671**	**27323**	**27708**	**27220**	**27258**	30226	34133	**28034**

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Evoluția numărului de decese în perioada 2011-2022, la nivelul Municipiului Slatina, al județului Olt , si al regiunii sud vest Oltenia este prezentată în figura de mai jos.

Figura 24. Evoluția numărului de decese în perioada 2011-2022

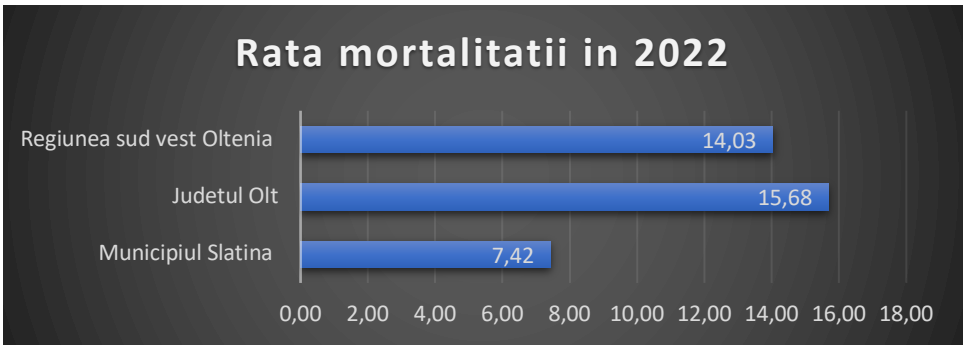


Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Rata mortalității

Rata mortalității reprezintă numărul persoanelor decedate dintr-un an raportat la populația de la 1 iulie din statistica curentă și se exprimă în număr de decese la 1000 locuitori. **În 2022, rata mortalității în municipiul Slatina a fost de 7,42 / 1000 locuitori. La nivelul judetului Olt rata mortalitatii a fost aproape dubla (15,68 / 1000 locuitori), in timp ce in regiunea sud vest Oltenia rata mortalitatii a inregistrat nivelul de 14,03 / 1000 locuitori).**

Figura 25. Rata mortalității în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia in 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

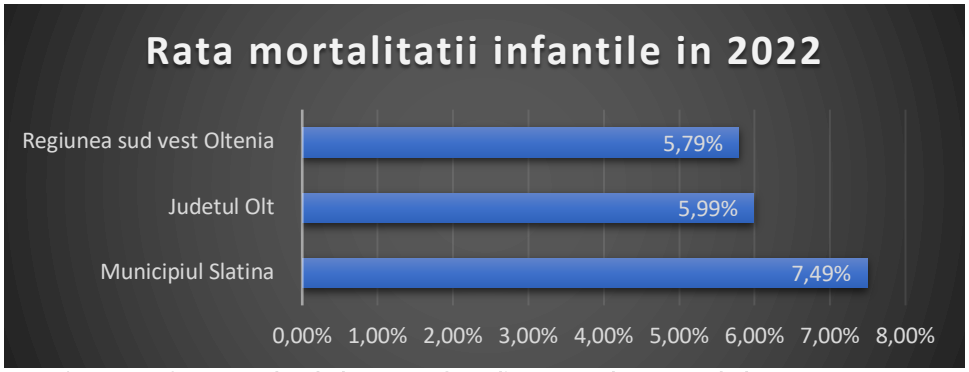
Rata mortalității infantile

Rata mortalității infantile reprezintă numărul de decese în vârstă sub 1 an dintr-un an, raportat la numărul de născuți-vii din același an și se exprimă în numărul de decese în vârstă sub 1 an la 1000 născuți-vii din același an.

În perioada 2011-2022, rata mortalității infantile în municipiul Slatina a crescut constant de la fost de 5,61‰ , la 7,45‰ cu o usoara scadere in perioada 2016-2017 de aproape 2,1 puncte procentuale. La nivelul judetului Olt rata mortalitatii infantile se situa in 2022 la 5,99‰, in timp ce la nivelul regiunii sud vest Oltenia aceasta ajunsese la 5,79‰

Rata mortalității infantile in municipiul Slatina, judetul Olt si Regiunea sud vest Oltenia este reprezentată în figura de mai jos

Figura 26. Rata mortalității infantile în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia in 2022



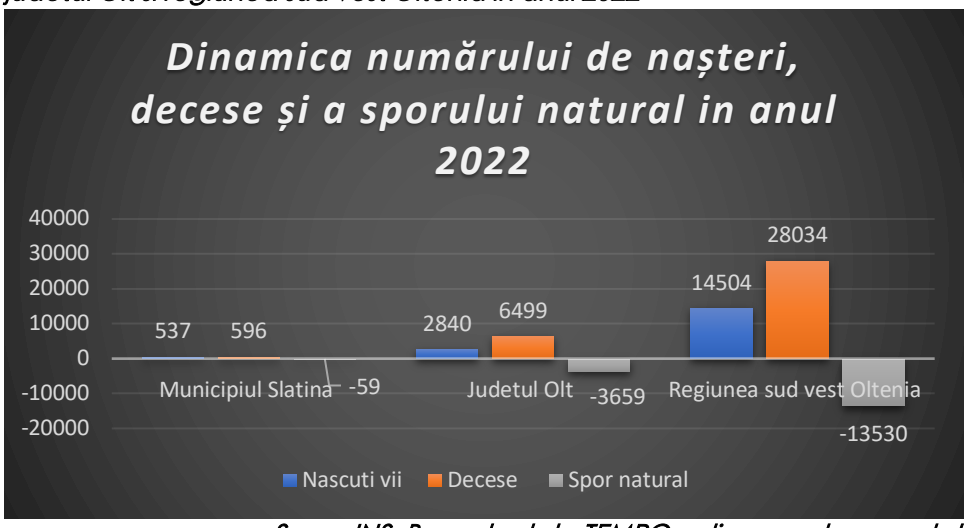
Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Sporul natural

Sporul natural al populației reprezintă diferența dintre numărul născuților-vii și numărul persoanelor decedate, în anul de referință. **În anul 2022, sporul natural în municipiul Slatina a fost negativ, de -59 persoane, in timp ce in judetul Olt acesta a inregistrat o scadere de -3659 persoane.**

Figura următoare reprezintă o comparație între numărul născuților vii, deceselor și a sporului natural pentru Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia

Figura 27. Dinamica numărului de nașteri, decese și a sporului natural pentru Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia în anul 2022

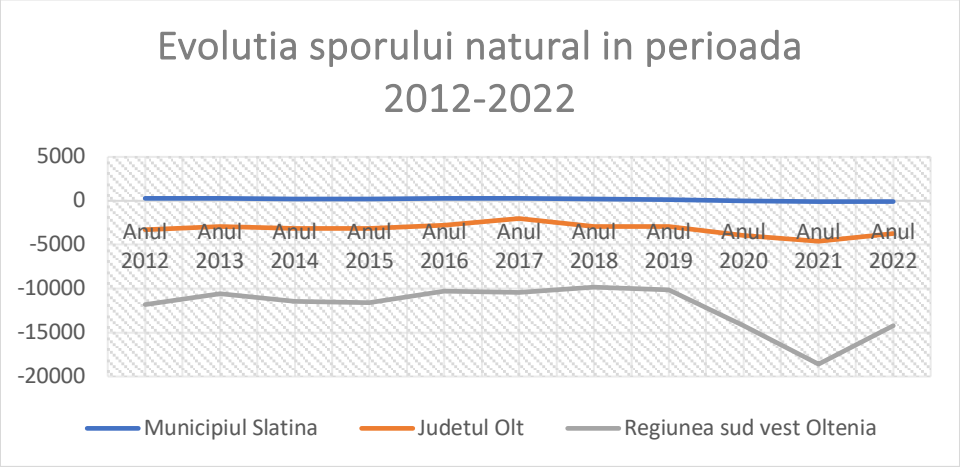


Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

În perioada 2012-2022, sporul natural a oscilat atât la nivel județean, cât și local și regional. În municipiul Slatina, sporul natural a scăzut cu aproximativ 21 % de la începutul perioadei de referință, ajungând de la 220 persoane în 2012 la -59 persoane în 2019. La nivelul judetului Olt, sporul a scăzut cu aproximativ

112%, iar la nivelul regiunii sud vest Oltenia cu aproximativ 120%. Evoluția sporului natural în perioada 2012-2022 este reprezentată în figura de mai jos.

Figura 28. Evoluția sporului natural în perioada 2011-2022

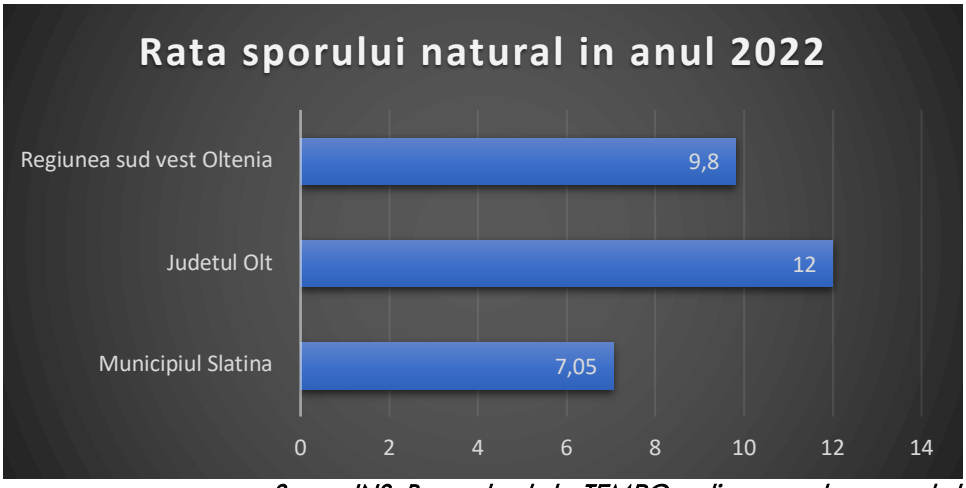


Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Rata sporului natural

Rata sporului natural al populației este indicatorul care măsoară diferența algebrică între rata natalității și rata mortalității generale a populației. **În perioada 2016-2018, rata sporului natural a fost pozitiv în municipiul Slatina, de 7,05‰.** La nivelul judetului Olt aceatsa a inregistrat -12**‰** , in timp ce in regiunea sud vest Oltenia acesta a fost de -9,8 **‰.**

Figura 29. Rata sporului natural în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia în anul 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Comparând cu perioada 2012-2022, putem observa că atat pentru Municipiul Slatina cat si pentru judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia au inregistrat scăderi a ratei sporului natural. Tabelul următor prezintă situația ratei sporului natural pentru Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia

Tabel 5. Evoluția ratei sporului natural în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia

	Rata sporului natural 2012-2017	***Rata sporului natural 2018-2022***
Municipiul Slatina	*-2,18*	*-4,42*
Judetul Olt	*-7,28*	*-9,28*
Regiunea sud vest Oltenia	*-5,48*	*-6,93*

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Nupțialitate și divorțialitate

La capitolul căsătoriilor și divorțurilor, situația locală, regională și județeană este una favorabilă pentru judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia, dar nefavorabila pentru Municipiul Slatina . În ultimii 12 ani (2011-2022), trendul numărului de căsătorii a fost crescător pentru judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia, dar in scadere pentru Municipiul Slatina, în timp ce numărul divorțurilor a scăzut.

La nivelul municipiului Slatina, numărul căsătoriilor a scazut cu aproximativ 11,79 % din 2011 (543 căsătorii) până în 2022 (479). Judetul Olt a înregistrat o creștere de aproape 14,70%, de la 1897 căsătorii în 2011, la 2176 în 2022, în timp ce la nivelul regiunii sud vest Oltenia, creșterea a fost de aproximativ 3,62%.

Dinamica numărului de căsătorii la nivelul Municipiului Slatina, judetului Olt si regiunii sud vest Oltenia este prezentată în tabelul următor.

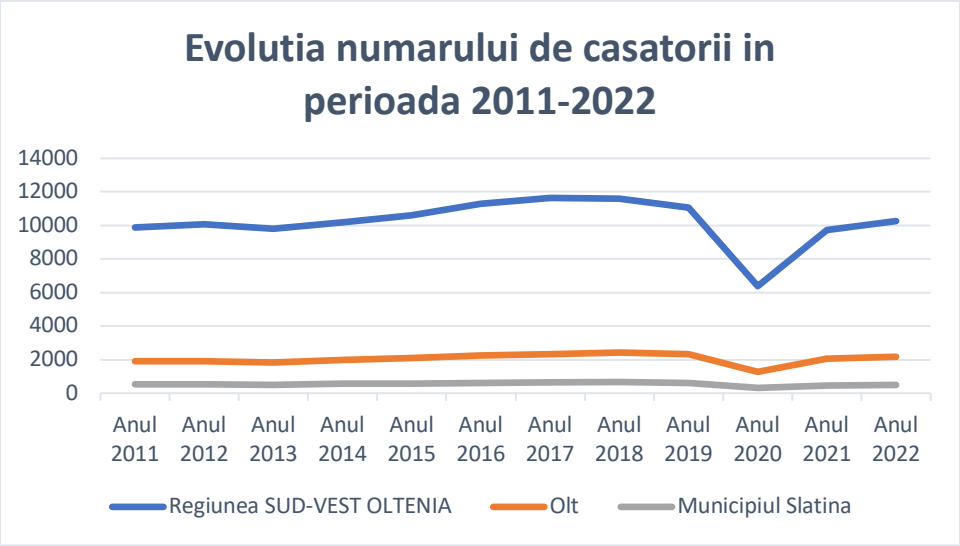
Tabel 6. Dinamica numărului de căsătorii în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia , 2011-2022

	Anul 2011	***Anul 2012***	***Anul 2013***	***Anul 2014***	***Anul 2015***	***Anul 2016***	***Anul 2017***	***Anul 2018***	***Anul 2019***	***Anul 2020***	***Anul 2021***	***Anul 2022***
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	*9886*	*10082*	*9802*	*10168*	*10615*	*11303*	*11641*	*11610*	*11068*	*6382*	*9711*	*10244*
Judetul Olt	*1897*	*1916*	*1833*	*1989*	*2090*	*2264*	*2333*	*2426*	*2341*	*1274*	*2047*	*2176*
Municipiul Slatina	*543*	*550*	*500*	*555*	*578*	*594*	*651*	*669*	*615*	*319*	*474*	*479*

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Evoluția numărului de căsătorii la nivelul Municipiului Slatina, judetului Olt si regiunii sud vest Oltenia în perioada 2012-2022 este reprezentată în figura următoare.

Figura 30. Evoluția numărului de căsătorii în perioada 2011-2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Din punctul de vedere al divorțurilor, în perioada 2011-2022, acestea au scăzut cu aproximativ 61,45% în municipiul Slatina, de la 166 la începutul perioadei de referință, la 64 în 20122. La nivelul judetului Olt, trendul a fost tot descrescător, cu o scădere de aproximativ 46,48%, de la 583 divorțuri în 2011, la 312 în 2022. Regiunea sud vest Oltenia a pastrat acelasi trend, in scadere cu 17,93 %

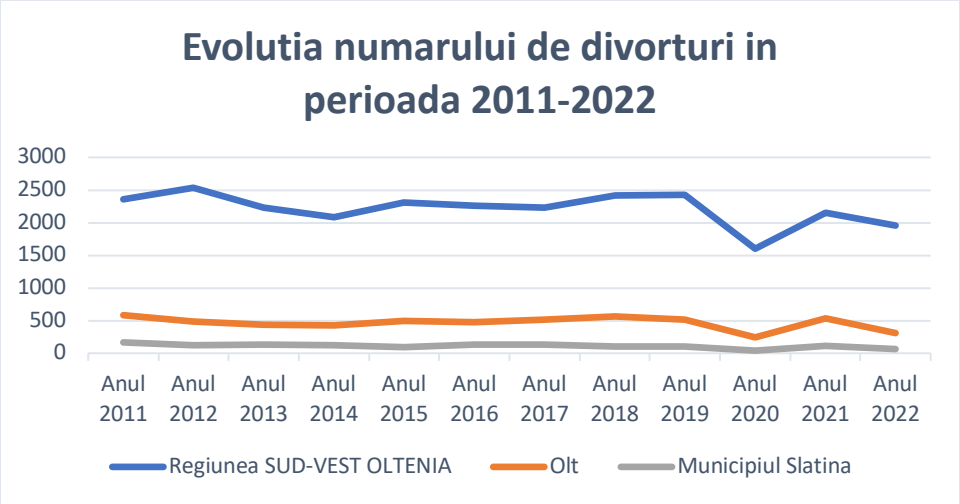
Tabel 7. Dinamica numărului de divorțuri în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia, 2011-2022

	Anul 2011	***Anul 2012***	***Anul 2013***	***Anul 2014***	***Anul 2015***	***Anul 2016***	***Anul 2017***	***Anul 2018***	***Anul 2019***	***Anul 2020***	***Anul 2021***	***Anul 2022***
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	*2357*	*2535*	*2234*	*2088*	*2307*	*2262*	*2232*	*2415*	*2426*	*1601*	*2154*	*1958*
Olt	*583*	*490*	*435*	*426*	*493*	*476*	*514*	*565*	*518*	*243*	*531*	*312*
Municipiul Slatina	*166*	*121*	*131*	*118*	*92*	*131*	*133*	*103*	*101*	*40*	*108*	*64*

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Evoluția numărului de divorțuri la nivelul Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia în perioada 2011-2022 este reprezentată în figura următoare.

Figura 31. Evoluția numărului de divoțuri în perioada 2011-2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Comparație mișcarea populației municipiului Slatina cu alte municipii din România

Comparat cu alte trei orașe din România (Baia Mare, Satu Mare, Râmnicu Vâlcea), municipiul Slatina prezintă o situație generală mai bună, atât în datele absolute, cât și în cele relative.

Tabel 9. Comparație - mișcarea naturală a populației Municipiului Slatina cu alte orașe

Date absolute(numar)	***Slatina***	***Baia Mare***	***Satu Mare***	***Ramnicu Valcea***
Nascuti vii 2022	*537*	*1258*	*876*	*886*
Decese 2022	*596*	*1256*	*1249*	*878*
Casatorii 2022	*479*	*958*	*684*	*700*
Divorturi 2022	*64*	*244*	*236*	*43*
Rate(la 1000 locuitori	***Slatina***	***Baia Mare***	***Satu Mare***	***Ramnicu Valcea***
Rata natalitatii 2022	*6,68*	*8,76*	*7,21*	*8,31*
Rata mortalitatii 2022	*7,42*	*9,36*	*11,08*	*6,93*
Rata mortalitatii infantile 2022	*7,49*	*5,49*	*4,59*	*4,12*
Rata sporului natural 2022	*7,05*	*-0,06*	*-2,81*	*1,44*

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Mișcarea migratorie

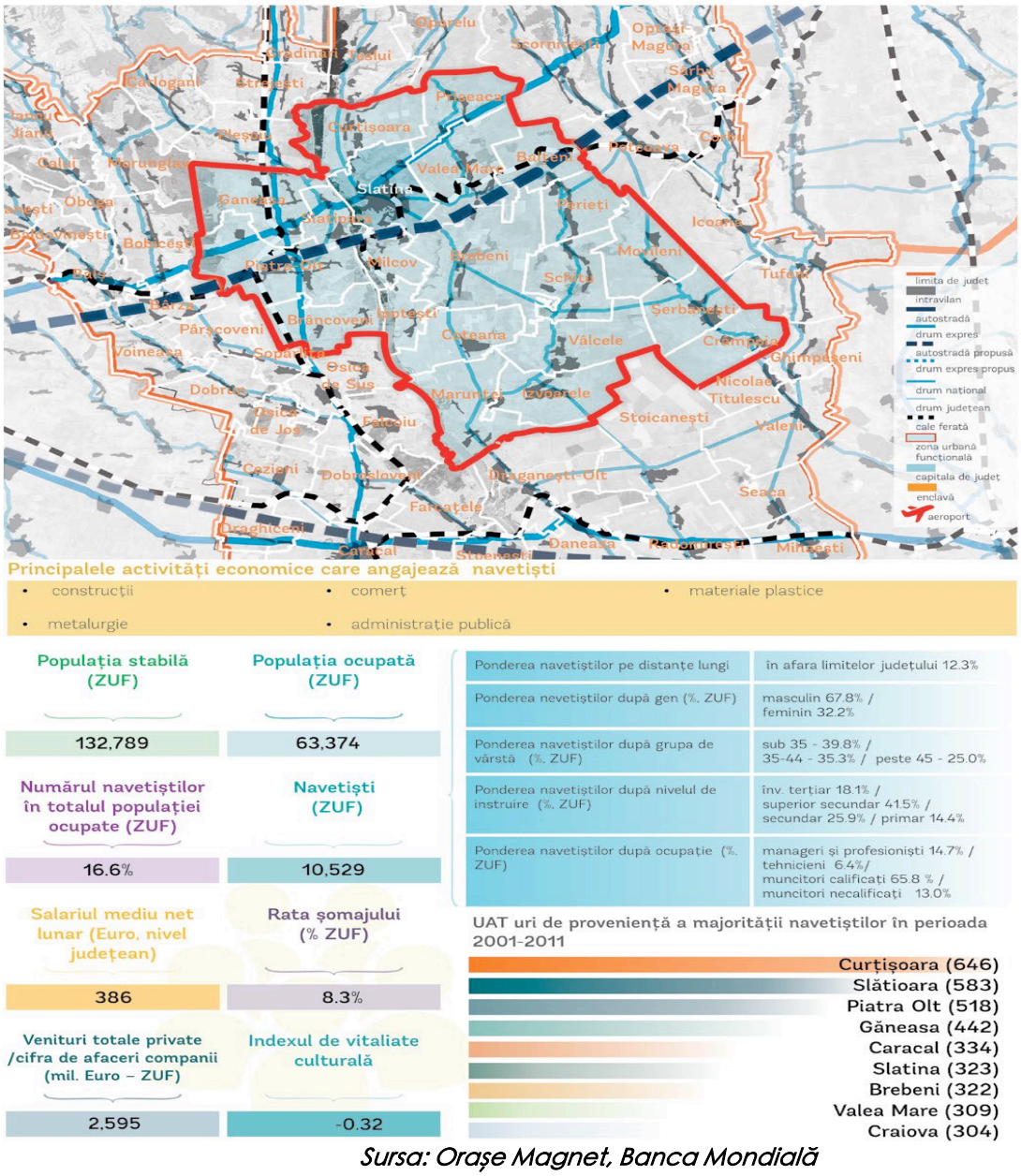
În perioada 2001-2011, conform datelor de la Recensământul populației și locuințelor, județul

Olt s-a regăsit în primele 5 județe din topul ierarhizat după ponderile de emigranți pe care le deține, alături de Bacău, Neamț, Iași și Galați. Principalele țări de destinație au fost: Italia, Spania, Marea Britanie, Germania, Franța, Grecia.

Conform studiului „Orașe Magnet", **municipiul Slatina face parte din categoria de pol județean, atrăgând peste 10.000 de migranți între 2012și 2022, în special din județ, fiind o zona cu potential de urbanizare rapidă.** Alți poli județeni sunt: Bacău, Râmnicu Vâlcea, Buzău, Galați, Târgoviște, Satu Mare, Focșani, Baia Mare, Târgu Jiu, Alba Iulia, Piatra Neamț, Bistrița.

Următoarele două figuri prezintă o analiză a dinamicilor migraționale la nivelul Municipiului Slatina, a judetului Olt si a regiunii Sud Vest Oltenia , în 2022.

Figura 32. Municipiul Slatina , judetul Olt și profilul socio-demografic al navetiștilor



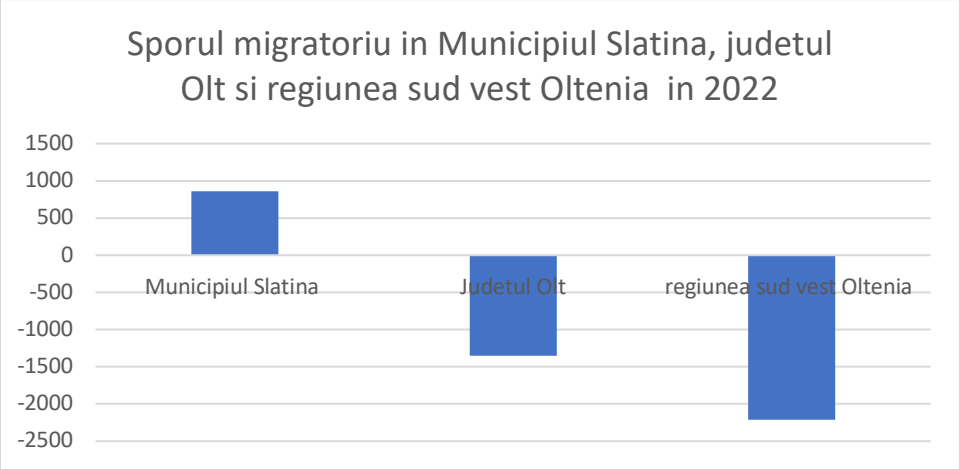
Sursa: Orașe Magnet, Banca Mondială

Sporul migratoriu

Sporul migratoriu în 2022, în municipiul Slatina, a fost de 863 persoane, in timp ce pentru judetul Olt acesta a fost de -1348 persoane, iar pentru regiunea sud vest Oltenia de -2212 persoane. %.

Reprezentarea grafica a sporului migratoriu în anul 2022 pentru Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia este prezentată în figura de mai jos.

Figura 33. Sporul migratoriu în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia, 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Stabiliri de reședință

Numărul stabilirilor de reședință din ultimii 10 ani (2010-2019) a avut un trend preponderant descrescător, în special în anul 2014, unde putem observa o scădere mai mare, urmată de o creștere usoara, atât la nivel local, cât și la nivel regional și județean.

În municipiul Slatina, scăderea numărului de stabiliri de reședință a fost de aproximativ 15,14%, de la un număr de 621 în 2011, s-a ajuns la 527, în 2022. La nivelul judetului Olt, s-a inregistrat o crestere de 4,05%, mai exact, de la 2598 în 2011, la 2729 în 2019. La nivelul regiunii sud vest Oltenia cresterea a fost de 2,93%.

Tabelul următor prezintă situația în ceea ce privește stabilirile de reședință în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia, perioada 2011-2022.

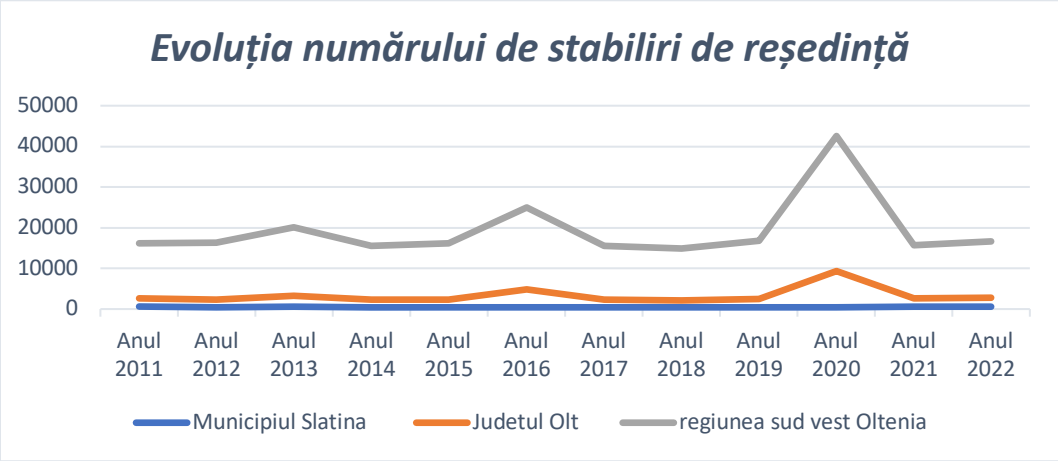
Tabel 10. Dinamica stabililor de reședință în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia, 2011-2022

	Anul 2011	*Anul 2012*	*Anul 2013*	*Anul 2014*	*Anul 2015*	*Anul 2016*	*Anul 2017*	*Anul 2018*	*Anul 2019*	*Anul 2020*	*Anul 2021*	*Anul 2022*
Municipiul Slatina	*621*	*475*	*536*	*416*	*434*	*464*	*467*	*464*	*485*	*491*	*557*	*527*
Judetul Olt	*2598*	*2274*	*3186*	*2310*	*2304*	*4881*	*2262*	*2123*	*2424*	*9338*	*2709*	*2729*
regiunea sud vest Oltenia	*16198*	*16295*	*20084*	*15530*	*16217*	*24998*	*15573*	*14886*	*16764*	*42541*	*15653*	*16673*

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online .

Evoluția numărului de stabiliri de reședință din ultimii 11 ani este reprezentată în figura de mai jos.

Figura 34.. Evoluția numărului de stabiliri de reședință, 2011-2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

Plecări cu reședința

În ceea ce privește plecările cu reședința, trendul a fost preponderent descrescător în perioada 2011-2022. În 2022, s-au înregistrat 850 plecări cu reședința din municipiul Slatina, iar la nivelul Judetului Olt, 4077. In regiunea sud vest Oltenia s-a inregistrat o scadere de 23.31% plecări cu reședința.

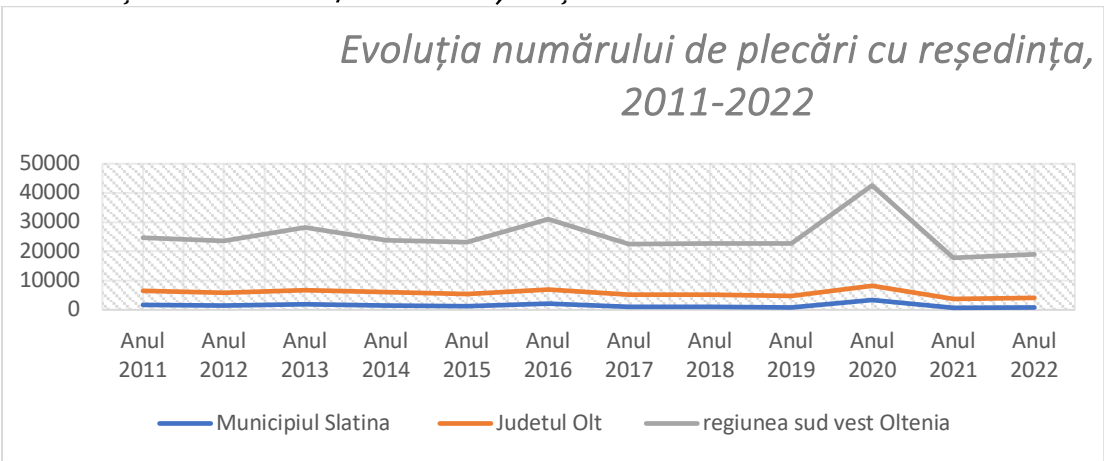
Tabel 11. Dinamica plecărilor cu reședința în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia, 2011-2022

	Anul 2011	*Anul 2012*	*Anul 2013*	*Anul 2014*	*Anul 2015*	*Anul 2016*	*Anul 2017*	*Anul 2018*	*Anul 2019*	*Anul 2020*	*Anul 2021*	*Anul 2022*
Municipiul Slatina	*1695*	*1407*	*1873*	*1402*	*1257*	*2097*	*1060*	*1036*	*910*	*3360*	*685*	*850*
Judetul Olt	*6507*	*5833*	*6791*	*6010*	*5366*	*7003*	*5145*	*5185*	*4853*	*8221*	*3726*	*4077*
regiunea sud vest Oltenia	*24625*	*23553*	*28114*	*23757*	*23119*	*31049*	*22417*	*22735*	*22697*	*42572*	*17798*	*18885*

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Evoluția numărului de plecări cu reședință din ultimii 11 ani este reprezentată în figura de mai jos.

Figura 35. Evoluția numărului de plecări cu reședința, 2010-2019



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date.

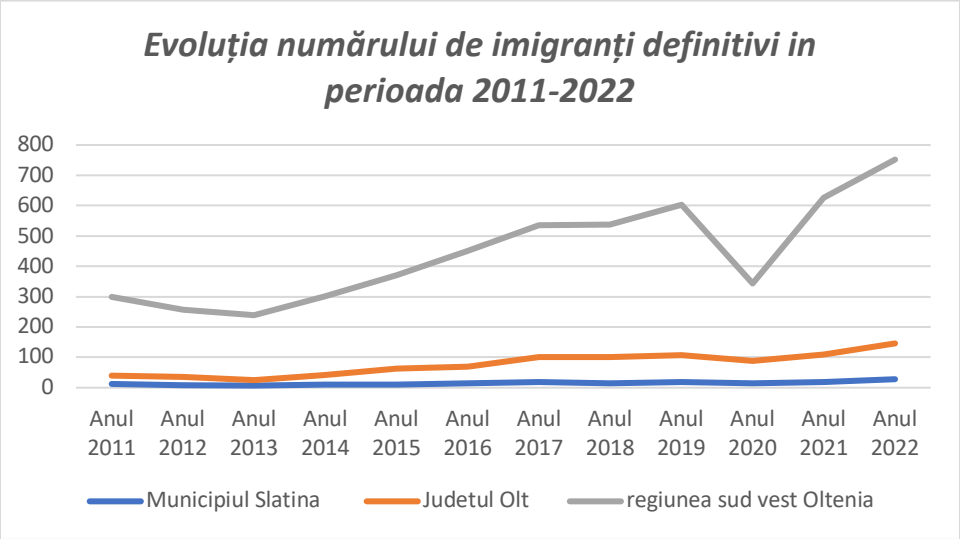
Imigranți definitivi

Numărul de imigranți care s-au stabilit definitiv în municipiul Slatina a crescut constant în ultimii 10 ani, în special în 2022, când s-a înregistrat o creștere cu 15 imigranți față de anul 2011, inregistrand o crestere de 215%. La nivelul judetului Olt cresterea a fost de 365% de la un numar de 40 imigranti in 2011 la 146 imigranti la nivelul anului 2022.

Acelasi trend crescator se inregistreaza si la nivelul regiunii sud vest Oltenia de 250 % de la un numar 300 imigranti in 2011, la 752 in anul 2022

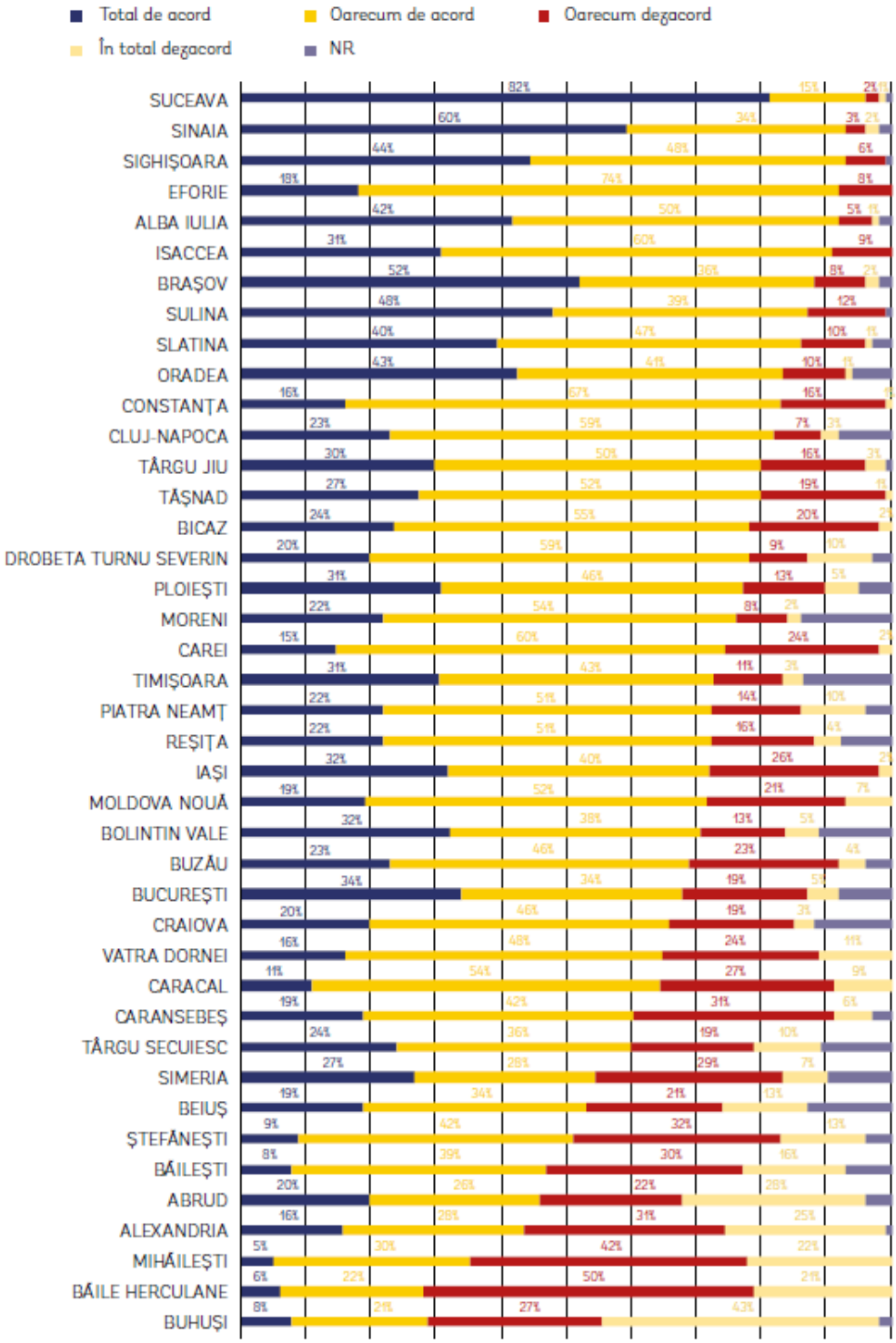
Evoluția numărului de imigranți definitivi din ultimii 11 ani este reprezentată în figura de mai jos.

Figura 36. Evoluția numărului de imigranți definitivi în Municipiul Slatina, judetul Olt si regiunea sud vest Oltenia, 2011- 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

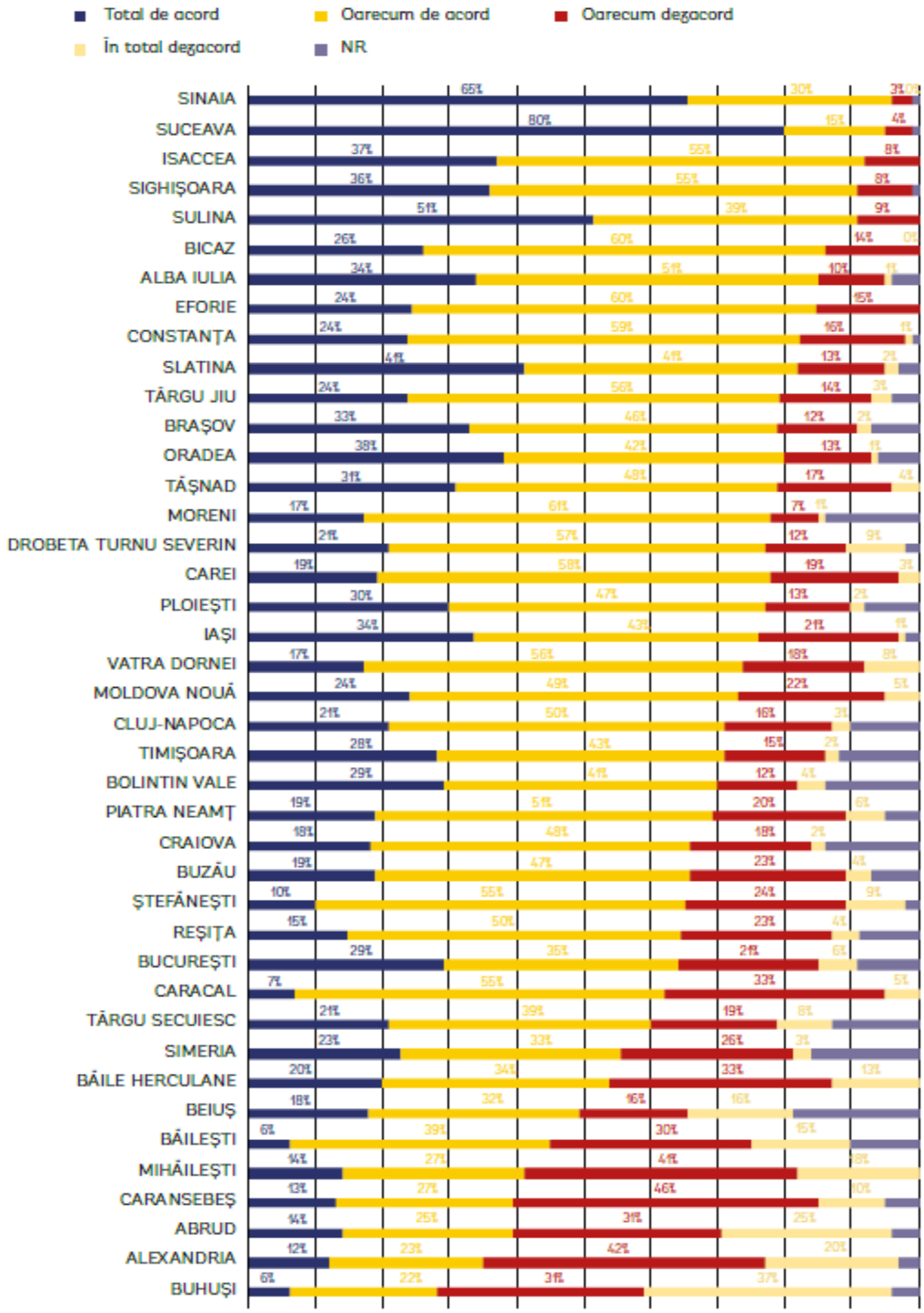
Figura 37. În ce măsură sunteţi de acord cu afirmaţia „prezenţa străinilor este benefică pentru oraşul meu” ?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieţii, 2020

De asemenea, privind integrarea străinilor, **80% dintre respondenți sunt total de acord că străinii care locuiesc în Slatina sunt bine integrați.**

Figura 38. În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „străinii care locuiesc în orașul meu sunt bine integrați" ?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

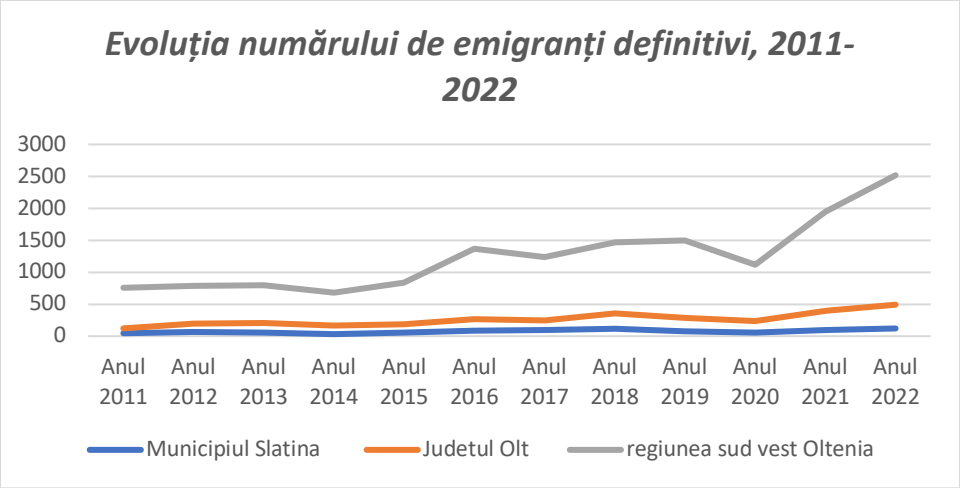
Emigranți definitivi

Numărul emigranților definitivi din perioada 2011-2022 a fost preponderent în creștere, cu exceptia perioadei de pandemie COVID 19: în perioada 2011-2012 se poate observa o creștere fluctuanta pana in 2018, urmată de o scădere destul de drastică în perioada 2019-2021. Din 2021 până în 2022, trendul este în creștere.

În municipiul Slatina, numărul emigranților definitivi aproape s-a triplat din 2011 (45 emigranți) până în 2022 (121 emigranți). În ceea ce privește judetul Olt, trendul a fost asemanator : de la **122 emigranți) in 2011 până la 493 emigranți in 2022**. Deasemenea in cazul regiunii sud vest Oltenia s-a inregistrat pentru aceeasi perioada o crestere de 331 % de la **759 emigranti definitivi in 2011 pana la 2518 emigranti definitivi in 2022**.

Evoluția numărului de emigranți definitivi din ultimii 11 ani este reprezentată în figura de mai jos.

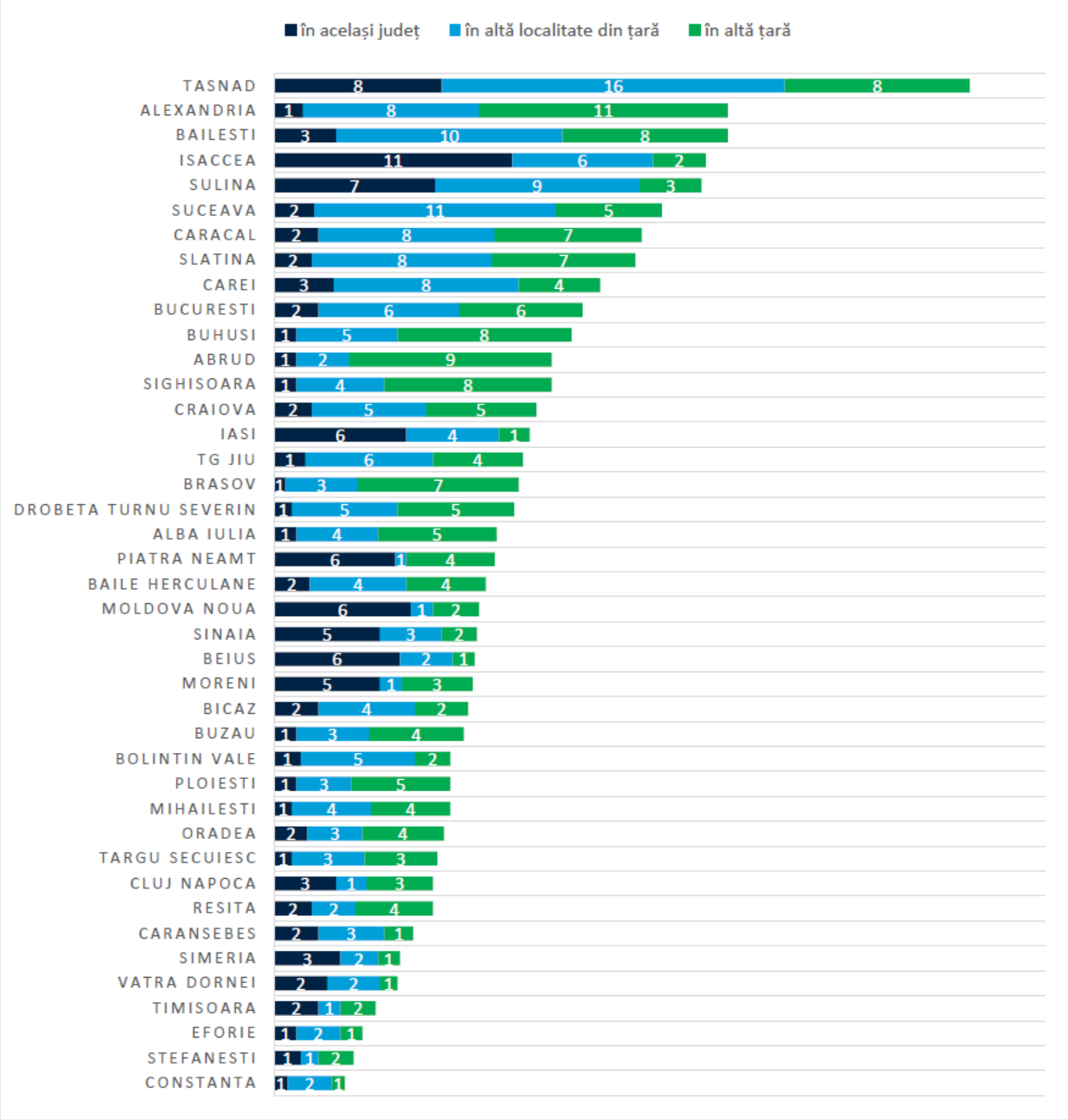
Figura 39. Evoluția numărului de emigranți definitivi, 2011-2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Conform Barometrului Urban, majoritatea respondenților din municipiul Slatina intenționează să migreze pentru o perioadă mai mare de 2 ani, fie în altă localitate din țară, fie în altă țară.

Figura 40. Intenționați să migrați pentru o perioada mai mare de 2 ani? Dacă da, unde?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

Indicele experienței locale de emigrare în străinătate

Indicele experienței locale de emigrare în străinătate reprezintă scorul factorial al ratelor de plecați pe termen lung și pe termen scurt din localitate, în străinătate, la ultimele recensăminte din 2011 și 2022.

Scorul municipiului Slatina este de 64 prezentat în tabelul de mai jos.

Tabel 12. Indicele experienței locale de emigrare în străinătate

Localitate	*Scor*
Slatina	*64*

Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Tipul de experiență migratorie dominant

Un alt indicator important este **tipul de experiență migratorie dominantă**. Acest indicator este o combinare calitativă a criteriilor indicelui al experienței locale de emigrare în străinătate cu generarea a cinci tipuri de localități, definite în principal prin emigrare redusă, migrațiune de revenire, migrațiune după aderarea la Uniunea Europeană, migrațiune post-criză, migrațiune cumulativă de intensitate ridicată.

Municipiul Slatina, judetul Olt si Regiunea sud vest Oltenia se încadrează în categoria zonelor cu migrațiune cumulativă de intensitate medie.

Comparație mișcarea migratorie a populației municipiului Slatina cu alte municipii din România

Tabel 13. Comparația mișcării migratorie a municipiului Slatina cu alte orașe

Indicator	*Slatina*	*Baia Mare*	*Satu Mare*	*Ramnicu Valcea*
Spor migratoriu 2022	*1,23*	*-5,41*	*-4.38*	*-4.67*
Stabiliri de resedinta 2022	*527*	*1640*	*1309*	*2002*
Plecari cu resedinta 2022	*850*	*1218*	*784*	*1019*
Imigranti definitivi 2022	*28*	*68*	*46*	*52*
Emigranti definitivi 2022	*121*	*224*	*208*	*136*
Tip experienta de migratie	migrațiune cumulativă de intensitate medie	migrațiune cumulativă de intensitate ridicată	migrațiune cumulativă de intensitate ridicată	migrațiune cumulativă de intensitate ridicată
Indice al experienței locale de emigrare	*64*	*88*	*93*	*87*

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

2.1.3 Zone dezavantajate din punct de vedere socio-economic și incluziune social

Indicele dezvoltării umane locale (IDUL) dezvoltat de Banca Mondială, ne permite realizarea de comparații între nivelul de dezvoltare al fiecărei unități administrativ teritoriale. Și ne indică un grad de Dezvoltare inalt în Municipiul Slatina inregistrand un indice de 71,5 puncte, comparative cu alte UAT uri din judetul Olt: Bals cu 57,4 puncte sau Draganesti Olt cu 53,7 puncte.

Figura 41. Indicele de dezvoltare urmană locală (IDUL)

Localitate	*Indicele de dezvoltare urmană locală (IDUL) 2019*
Slatina	*71,5*
Bals	*57,4*
Draganesti Olt	*53,7*
Piatra Olt	*48,3*

Sursa: https://www.mdlpa.ro/userfiles/sipoca711/anexe_livrabil2_1

Comunitățile marginalizate au fost determinate pe baza datelor statistice colectate la ultimul recensământ în Atlasul Zonelor Rurale Marginalizate și în Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate, elaborate de Banca Mondială și categorizate în funcție de locuire, ocupare și capital uman. Conform acestora, **la nivelul Municipiului Slatina existau 10 zone marginalizate, declarate de autoritati, asa cum sunt prezentate acestea in figura 42.** *Comunitățile marginalizate din Municipiul Slatina.*

Tabel 14. Rata marginalizării la nivelul Municipiului Slatina, judetului Olt si regiunii sud vest Oltenia

	Populatia stabila (2022)	*Ponderea populatiei rome in totalul populatiei (2022)*	*Rata marginalizarii*	*Tipul marginalizarii*
Municipiul Slatina	*80354*	*2,47*	*1,8*	*Marginalizare sub medie*
Judetul Olt	*414454*	*2,80*	*2,12*	*Marginalizare sub medie*
Regiunea sud vest Oltenia	*1998367*			

Sursa: Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate.

Figura 42. Comunitățile marginalizate din Municipiul Slatina.

Sursa: Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate.

Zonele marginalizate și așezările informale necesită o abordare adaptată la condițiile de trai din comunitățile identificate, atât prin investiții în infrastructura - de la asigurarea serviciilor publice de baza la

prețuri accesibile, la managementul deșeurilor și la regenerarea fondului construit sau construirea de noi locuințe sociale, cât și prin programe de dezvoltare comunitară și integrare social – programe de recalificare, asistență socială, accesul la educație.

Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Structura demografică	
• Structura piramidei vârstelor ne indică o pondere foarte ridicată a populației ce se va pensiona în următorii 10-15 ani, ceea ce indică o scădere a populației apte de muncă. • Fenomenul de îmbătrânire demografică. • Perspectiva declinului demografic și a migrației persoanelor tinere și a celor apte de muncă	• Implementarea de politici care să încurajeze și să faciliteze mobilitatea forței de muncă dinspre localitățile din judetul Olt si din regiunea sud vest Oltenia catre Municipiul Slatina; ○ Încurajarea migrației și implementarea de politici care să vizeze atragerea de noi rezidenți în Municipiul Slatina din întreaga regiune dar și din alte țări, pentru a stopa declinul demografic; ○ Dezvoltarea unei strategii pentru tineret și implementarea de politici care să încurajeze tinerii să rămână în oraș, prin: - valorificarea rolului universității în comunitate - sprijinirea activităților de cercetare, investiții în infrastructură / regenerare urbană - îmbunătățirea calității vieții, a modalităților de petrecere a timpului liber - Încurajarea participării tinerilor în viața socială și comunitară (sprijinirea ONG-urilor) - încurajarea angajatorilor locali să angajeze tineri din comunitățile locale. ○ În anticiparea fenomenul de îmbătrânire a populației, este necesară dezvoltarea unei strategii locale pentru persoanele vârstnice, care să aibă în vedere încurajarea îmbătrânirii active - promovarea voluntariatului, adaptarea spațiului public și al clădirilor la nevoile populației vârstnice - facilitarea mobilității verticale în regenerarea fondului construit etc. ○ Printr-o abordare integrată la nivel metropolitan, dezvoltarea infrastructurii sociale în noile zone de dezvoltare (școli, terenuri de sport, parcuri etc.) dar totodată limitând expansiunea urbană necontrolată, prin promovarea politicilor spațiale specific orașelor compacte.
Mișcarea naturală și migratorie a populației	
○ Slatina se încadrează în categoria localităților cu migrațiune cumulativă de intensitate scazuta. ○ Scăderea cu 57,41% al numărului de născuți-vii în municipiul Slatina, în perioada 2011-2022. ○ Numărul de stabiliri de reședință a fost în scădere în perioada 2011-2022, de 15,41% în municipiul Slatina și in crestere cu 5 % la nivelul judetului Olt ○ Sporul natural din Municipiul Slatina a fost negativ în fiecare an deoarece numărul decedaților a fost mai mare decât numărul născuților vii.	○ Promovarea oportunităților educaționale disponibile în Slatina pentru a atrage studenți din alte localități din țară și din străinătate. ○ Crearea unui program de susținere a familiilor cu mai mulți copii ○ Dezvoltarea infrastructurii sociale (școli, afterschool, parcuri) pentru încurajarea natalității . Programe de recompensare a familiilor cu mai multi copii. ○ Programe de integrare în comunitate a

○ Municipiul Slatina se încadrează în categoria orasele cu migrațiune cumulativă de intensitate medie. ○ Triplarea numarului de emigrant deficitivi din Municipiul Slatina in perioada 2011-2022 ○ In anul 2022 Municipiul Slatina a inregistrat un numar de 850 de plecari cu resedinta (aproximativ 1 % din populatia Orasului)	străinilor, inclusiv a studenților. ○ Pregatirea unor chestionare de plecare pentru persoanele care intentioneaza sa paraseasca definitiv Municipiul Slatina , in vederea identificarii cauzelor si identificarea de solutii pentru atenuarea acestora
Zone dezavantajate din punct de vedere socio-economic și incluziune socială	
○ 19,27% din populația mun. Slatina și 47,2% din populația județului se confruntă cu o formă de dezavantajare, în oraș cu precădere din punct de vedere al locuirii (0,26%) și al capitalului uman (5,55%), ○ Existenta in Municipiul Slatina a 10 zone marginalizate ○ 2.47 % din populatia Municipiului Slatina s-a declarat la ultimul recensamant ca fiind de etnie roma, populatie predispusa riscului de excluziune sociala	○ Implementarea de politici și programe de integrare socială pentru comunitățile vulnerabile sau dezavantajate, încurajând integrarea lor în societate. ○ Integrarea persoanelor vulnerabile pe piața forței de muncă, prin politici care să încurajeze angajatorii să ia în considerare persoanele marginalizate / defavorizate. ○ Inventarierea locuințelor sociale și asigurarea minimului necesar, pentru grupele vulnerabile, asigurând integrarea lor în cartierele existente, pentru a evita marginalizarea sau crearea de insule urbane stigmatizate. ○ Îmbunătățirea infrastructurii de transport și a celei edilitare în comunitățile marginalizate.

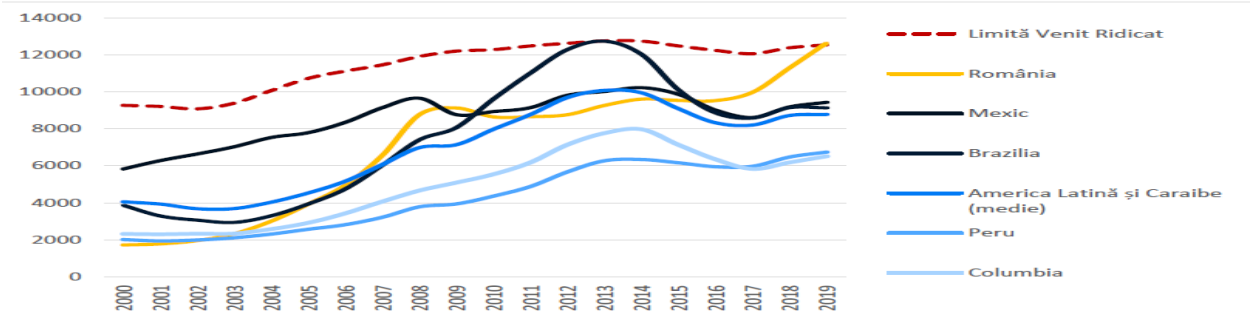
2.2 PROFIL ECONOMIC

2.2.1 Context economic național, regional și județean

2.2.1.1 Analiza principalilor indicatori macroeconomici naționali

Povestea economiei României este sinuoasă și complexă. Odată cu căderea comunismului, România a întreprins o tranziție sinuoasă către o economie de piață, cu o mare parte a anilor 1990 marcată de declin economic și restructurare. În 2000, când perspectivele aderării la UE și NATO au devenit mai realiste, economia românească a întreprins totuși un avant impresionant, venitul său național brut (VBN) pe cap de locuitor (metoda Atlas) crescând de la 1.720 dolari la 12.630 dolari în 2019. Această performanță este subliniată și mai bine atunci când se compară România cu o serie de țări din America Latină, care se aflau într-o poziție economică mai bună în 2000 (a se vedea figura de mai jos).

Figura 1. VNB pe cap de locuitor (Metoda Atlas) în țările selectate



Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a oraşelor din România, 2020

Cifrele pentru 2019 indică faptul că România a atins anul trecut un statut de țară cu venit ridicat, pentru prima dată în istoria sa. Desigur, accesul României la piața comună a UE este unul dintre principalele motive pentru performanța spectaculoasă a țării. Uniunea Europeană a fost o veritabilă „mașină de

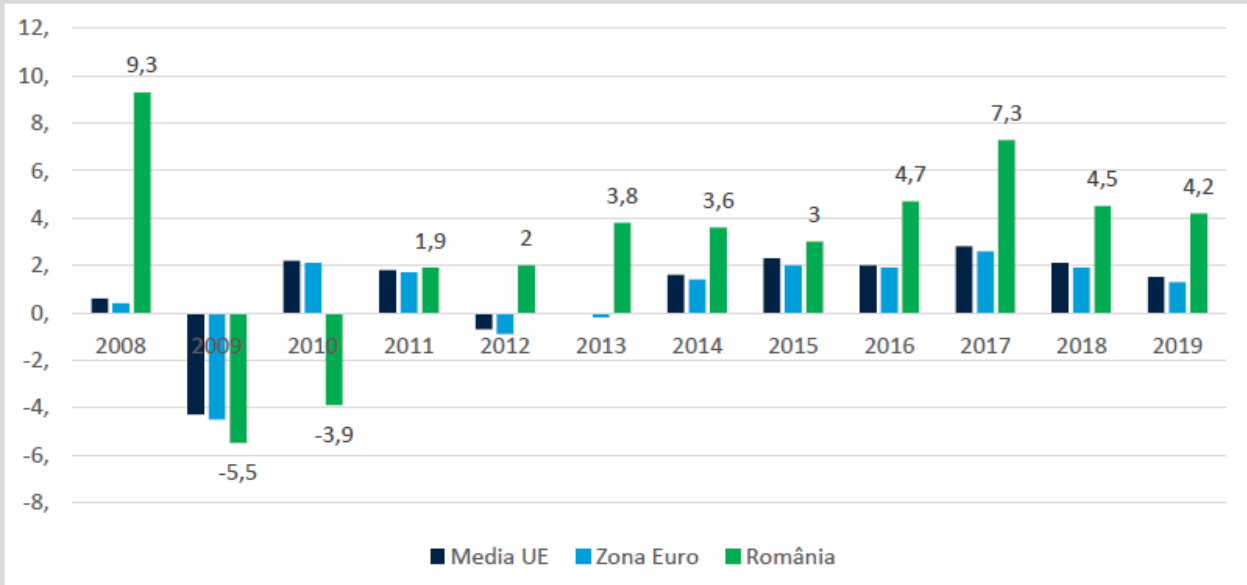
convergență" pentru țările sale membre, permițând unor națiuni precum Grecia, Irlanda, Portugalia, Polonia și Slovacia să ajungă la venituri ridicate într-un timp record. Acest lucru a permis, de asemenea, României să devină o economie cu venituri ridicate și să depășească economiile similare din America Latină.

Analiza principalilor indicatori macroeconomici naționali relevă faptul că România a continuat evoluția sa puternică din ultima decadă, cu o scurtă întrerupere în perioada 2009-2010 cauzată de precedenta criză financiară și economică globală.

Cu o creștere de 4,3% a Produsului intern brut în anul 2022, România a revenit pe trend crescator, situandu-se pe unul din primele locuri intre țările Uniunii Europene privind acest indicator. După o scadere de 3,9% a

PIB-ului în anul 2020 și o crestere de 5,1 % în 2021, creșterea înregistrată la nivelul 2022 arată o stabilitate economică, fiind în continuare mai mult decât dublă comparativ cu media Statelor Membre și a statelor din Zona Euro.

Figura 2. Rata volumului de creștere a Produsului Intern Brut



Sursa: Eurostat

Deficiențele creșterii PIB de peste 4,9% în anul 2022 și valorile de peste 4% în anii precedenți se datorează în mare parte consumului individual, ceea ce indică o dependență foarte ridicată a consumului în creșterea PIB-ului. Această dependență față de consum expune performanța economiei la vulnerabilități cauzate de veniturile reduse ale populației în raport cu Statele Membre.

Conform ultimelor date statistice definitive la nivelul Institutului Național de Statistică, nivelul Produsului intern brut în termeni nominali la nivel național în anul 2022 a fost de 1.409.783,9 milioane lei prețuri curente, revenind o valoare de 41.888 lei pe locuitor. Cu toate că s-a înregistrat o scădere a dinamicii PIB comparativ cu anul precedent (4,7% în anul 2022, comparative cu 5,9% în anul 2021), valoarea raportată pe cap de locuitor a fost de 5,1%.

Tabel 1. Produsul intern brut și Produsul intern brut pe locuitor în România

	2021	*2022*
Produsul intern brut (milioane lei)	*1.181.917,9*	*1.409.783,9*
Creşterea PIB în termeni reali (în procente faţă de anul anterior)	*105,9*	*104,7*
Produsul intern brut pe locuitor (lei)	*30.800*	*41.888*
Creşterea PIB pe locuitor în termeni reali (în procente faţă de anul anterior)	*105,9*	*104,7*

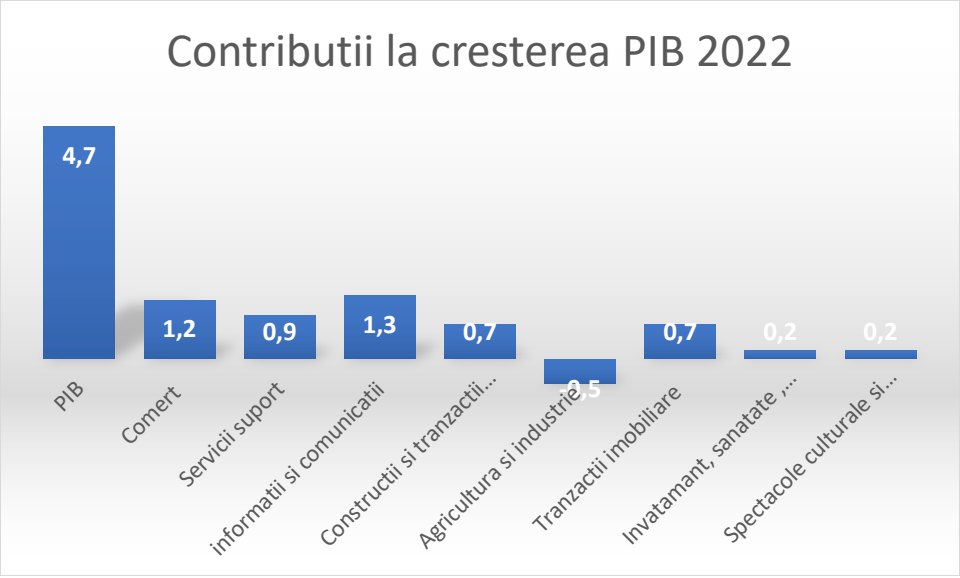
Sursa: RAPORT PRIVIND SITUAŢIA MACROECONOMICĂ, 2023, Guvernul Romaniei

La creşterea PIB, în anul 2022 faţă de anul 2021, au contribuit majoritatea ramurilor economiei, contribuţii pozitive mai importante având următoarele ramuri:

- Comerţul cu ridicata şi cu amănuntul; repararea autovehiculelor şi motocicletelor; transport şi depozitare; hoteluri şi restaurante (+1,2%), cu o pondere de 18,6% la formarea PIB şi al căror volum de activitate s-a majorat cu 6,6%;
- Activitățile profesionale, științifice și tehnice; activitățile de servicii administrative și activitățile de servicii suport (+0,9%), cu o pondere de 7,0% la formarea PIB şi al căror volum de activitate s-a majorat cu 13,2%;
- Informaţiile şi comunicaţiile (+1,3%), cu o pondere de 6,6% la formarea PIB şi al căror volum de activitate s-a majorat cu 20,1%;
- Construcțiile și tranzacțiile imobiliare cu o contribuție egală la creșterea PIB (+0,7%), având o pondere de 6,3%, respectiv 7,4% la formarea PIB şi al căror volum de activitate s-a majorat cu 11,2%, respectiv 8,8%.

Agricultura și industria au avut o contribuţie negativă la modificarea PIB (-0,5%), ca urmare a scăderii volumului lor de activitate cu 11,6%, respectiv 2,3%.

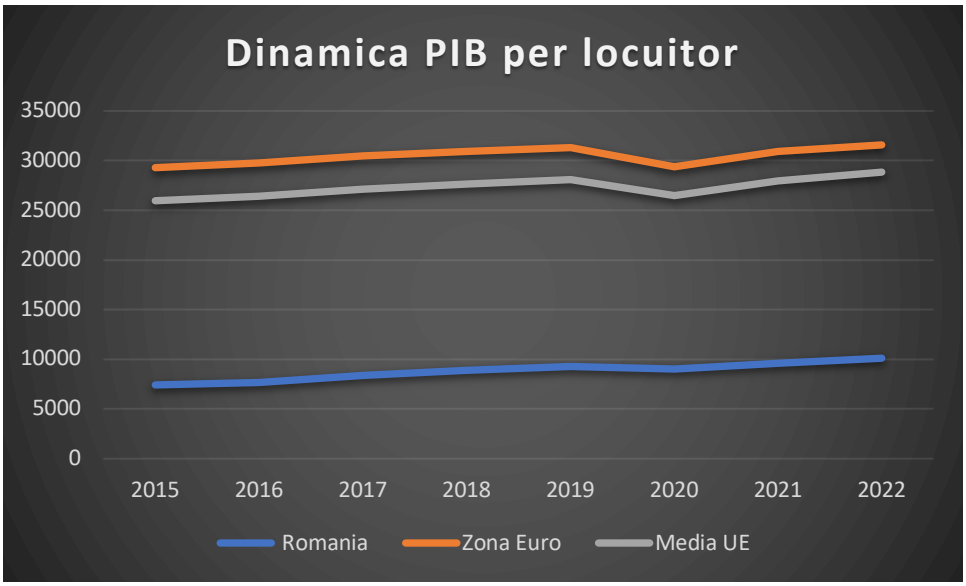
Figura 3. Contribuţii la creșterea Produsului intern brut, pe categorii de resurse, în anul 2022



Sursa:Insse.ro

În comparație cu media Uniunii Europene, creșterea accelerată a PIB/locuitor raportat la puterea de cumpărare începând cu anul 2016 ajută la reducerea decalajelor față de statele din Zona Euro, ale căror procent s-a redus semnificativ în ultimii ani, aproape de nivelul de armonizare cu media Uniunii Europene.

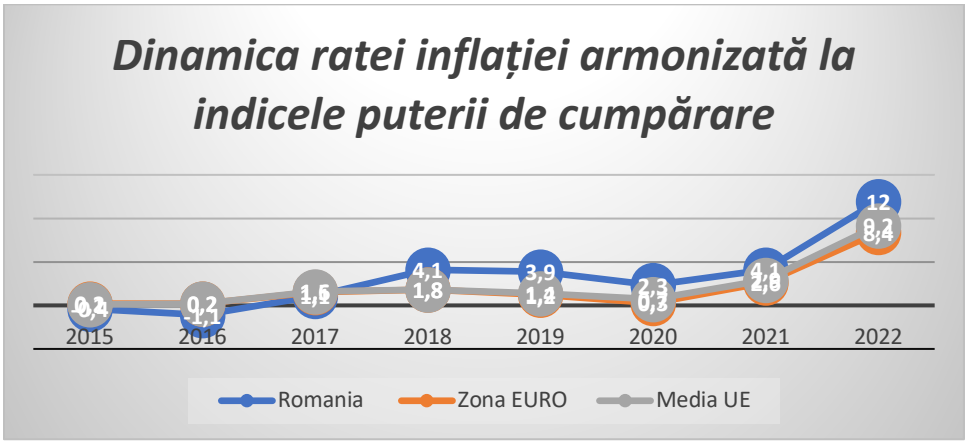
Figura 4. PIB/Capita raportat la puterea de cumpărare



Sursa:EUROSTAT

Rolul determinant al consumului gospodăriilor populației în evoluția semnificativă a PIB-ului din anul 2021 a contribuit la o creștere accelerată a inflației în anul 2022, ajungând la o valoare de 16,4%, mult peste media Europeană. Aceasta a fost urmată de o scădere moderată a ratei inflației în anul 2023, până la valoarea de 5,8%,(estimare) în tendință cu media Uniunii Europene a cărei inflație a scăzut de la 9,2% în 2022 la 8,1% (estimare) anul următor2023.

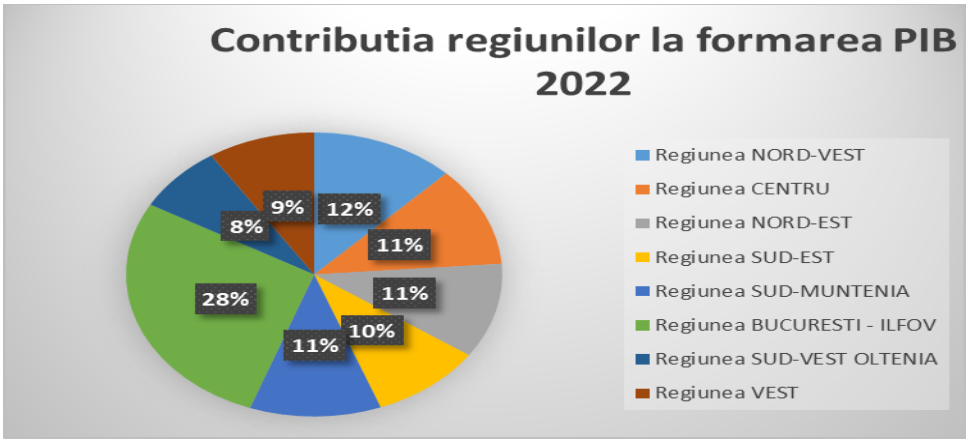
Figura 5. Rata inflației armonizată la indicele puterii de cumpărare



Sursa:EUROSTAT

În privința **contributiei regiunilor de dezvoltare la formarea PIB pentru anul 2022**, observăm că Regiunea sud vest Oltenia a avut cea mai mica contributie la formarea PIB pentru anul 2022 de doar 8 %, in timp ce, Regiunea București-Ilfov a fost motorul național de creștere economică, cu evoluții semnificative în privința produsului intern brut (28% contributie la formarea PIB pentru anul 2022), urmată de Regiunea Nord Vest (12% contributie la formarea PIB pentru anul 2022).

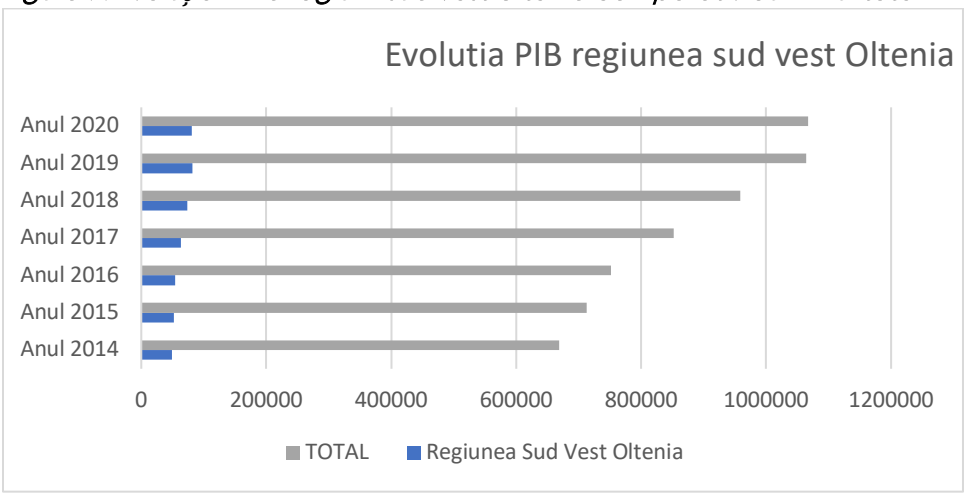
Figura 6. Contributia regiunilor de dezvoltare la formarea PIB 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Este de remarcat faptul că în anul 2014, regiunea sud vest Oltenia avea o pondere de 7,28% din PIB-ul total, aceasta pastrandu-se relative constanta pe toata perioada analizata. PIB-ul pe cap de locuitor (ajustat la putere de cumpărare) a crescut de la 18% din media UE în 2000, la 41% în 2018 – o performanță remarcabilă și un ritm de convergență foarte rapid. Cu toate acestea, Regiunea sud vest Oltenia rămâne una din cele mai sărace regiuni din Uniunea Europeană.

Figura 7. Evoluția PIB a regiunii sud vest Oltenia comparativ cu PIB-ul total



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

La nivelul Regiunii Sud vest Oltenia, Municipiul Slatina este al treilea centru economic ca importanță, dupa veniturile firmelor dupa Ramnicu Valcea și Craiova.

Orașele aflate în apropierea centrelor urbane mari manifestă inițial tendința de a pierde competiția de creștere economică (deși suburbiile și localitățile periurbane sunt prospere), întrucât persoanele calificate migrează către orașul mai mare în căutarea unor oportunități mai bune. Pe măsură ce „potențialul economic" al orașului mai mare este acoperit (mai precis, pe măsură ce costurile cresc în orașul mai mare), beneficiile încep să se reverse înapoi către orașele mai mici. Acesta este și cazul României, în care poli de creștere precum Ploiești, Brașov, Constanța sau Craiova se află în sfera de influență a Bucureștiului și au pierdut inițial în fața capitalei. În prezent, când costurile și salariile din București au cunoscut o creștere puternică, din ce în ce mai multe investiții se fac în orașele din jurul capitalei. În aceeași logică, la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, Craiova a fost principalul magnet pentru forță de muncă și talente. Cu toate aceste, în perioada 2015-2022, Slatina a înregistrat o creștere economică mai rapidă decât a Craiovei sau Ramnicul Valcea.

2.2.1.2 Transformarea economiei românești

Prin accederea la Uniunea Europeană, România a obținut accesul la una dintre cele mai mari piețe ale lumii, ceea ce reprezintă un avantaj pentru economie și, în special, pentru cele mai dinamice orașe. Accesul la piața UE a mers mână în mână cu o transformare a economiei românești înspre o mai mare apropiere de modelul economic al UE – astfel, au fost înregistrate creșteri în trei sectoare majore care domină economia UE:

- transporturile (ex. automobile, componente auto, autobuze, trenuri, componente pentru avioane);
- electronicele (ex. filtre de cafea, televizoare, aparate de prăjit pâine, cuptoare cu microunde);
- produsele chimice (ex. detergenți, lichide de curățare, îngrășăminte).

Transformarea economiei românești, atât în ceea ce privește dimensiunea, cât și domeniul de aplicare, este bine prezentată de baza de date Observatorul MIT al Complexității Economice (date reprezentate în figurile de mai jos). Astfel, exporturile românești nu au crescut doar de la 3,19 miliarde de dolari în 1990 la 70,4 miliarde de dolari în 2017, dar au crescut semnificativ în complexitate și varietate. Marile complexe industriale din epoca comunistă au fost inițial înlocuite de industrie ușoară (de exemplu, textile și mobilier), iar ulterior au fost înlocuite cu sectoare mai complexe (automobile, piese auto, echipamente electrice, produse chimice etc.). Analiza datelor privind complexitatea economică în România indică în mod cert că economia românească seamănă din ce în ce mai mult cu economia UE.

Figura 8. Exporturile României în anul 1990 (valoare totală: 3,19 miliarde dolari)

Sursa: Observatorul Complexității Economice, MIT

Figura 9. Exporturile României în anul 2000 (valoare totală: 10,3 miliarde dolari)

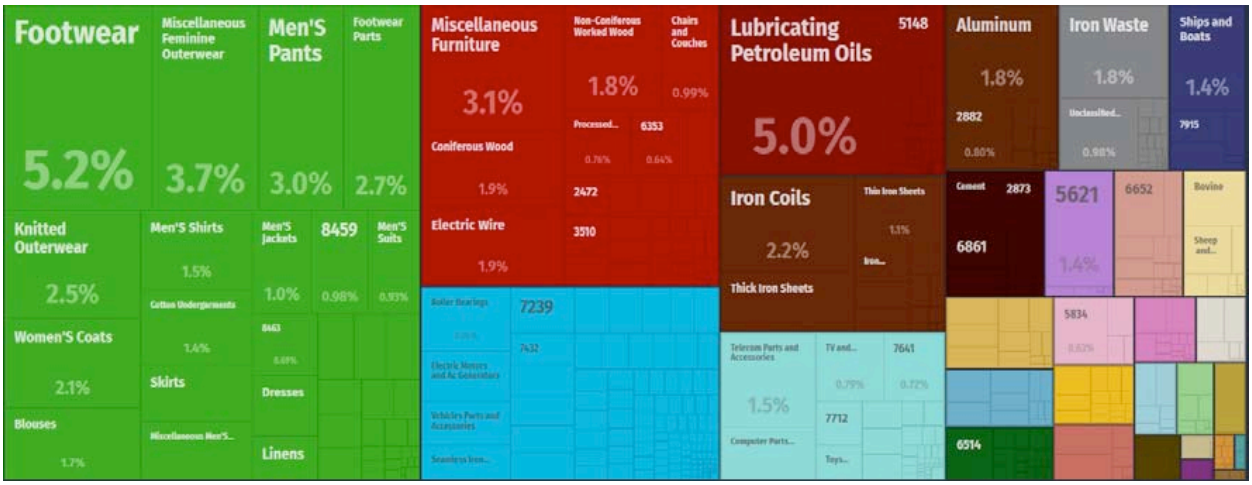
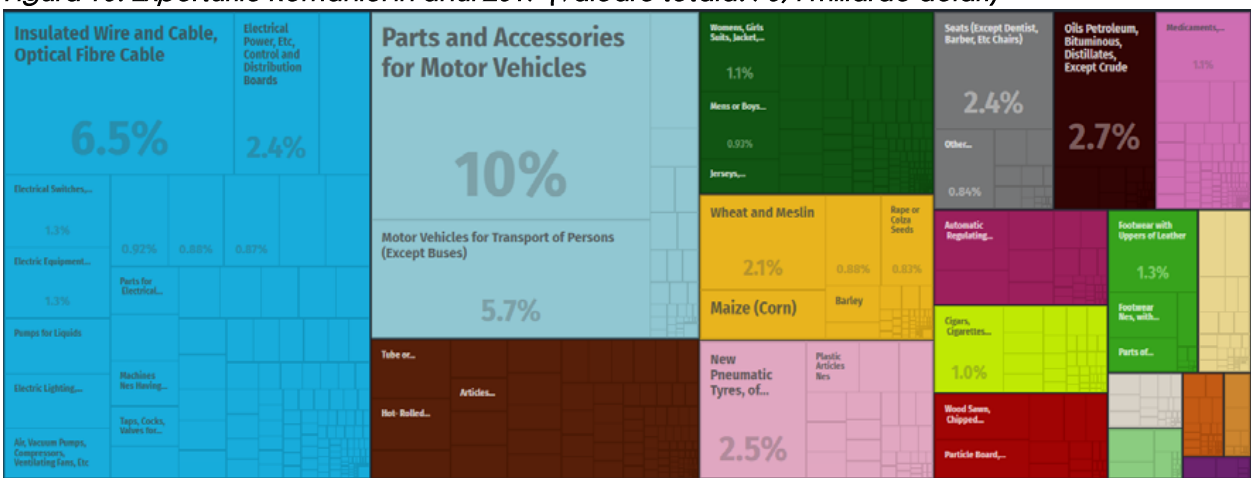


Figura 10. Exporturile României în anul 2017 (valoare totală: 70,4 miliarde dolari)

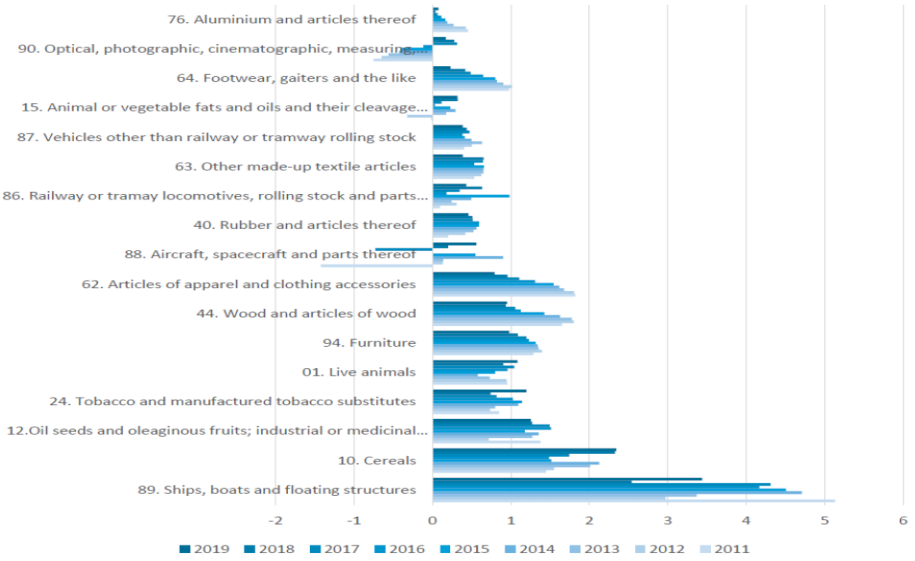


Sursa: Observatorul Complexității Economice, MIT

În 2019, România a înregistrat o creștere a exporturilor de înaltă tehnologie, reprezentând mai mult de 11% din totalul exporturilor fabricate. Conform statisticilor Băncii Mondiale, aceste exporturi de înaltă tehnologie au crescut de la 1 miliard de dolari în 2007 la 11 miliarde de dolari în 2019, si dovedind beneficiile pe care le are aderarea la Uniunea Europeană asupra comerțului exterior al țării, piața de destinație pentru 73% din totalul exporturilor României. Țările care sunt mai bune în producția tuturor bunurilor (avantaj absolut) ar trebui să se specializeze în continuare în producția de bunuri în care sunt relativ mai bune (avantaj comparativ). Mărfurile a căror producție este relative mai slabă ar trebui obținute prin comerțul cu alte țări.

Analiza avantajelor comparative permite identificarea oportunităților și instrumentelor care să susțină exporturile în viitor. Cea mai mare importanță în descrierea comerțului exterior al României este calculul avantajului intern comparativ care permite evidențierea avantajului comparativ al comerțului dintr-un grup de bunuri față de totalul comerțului exterior.

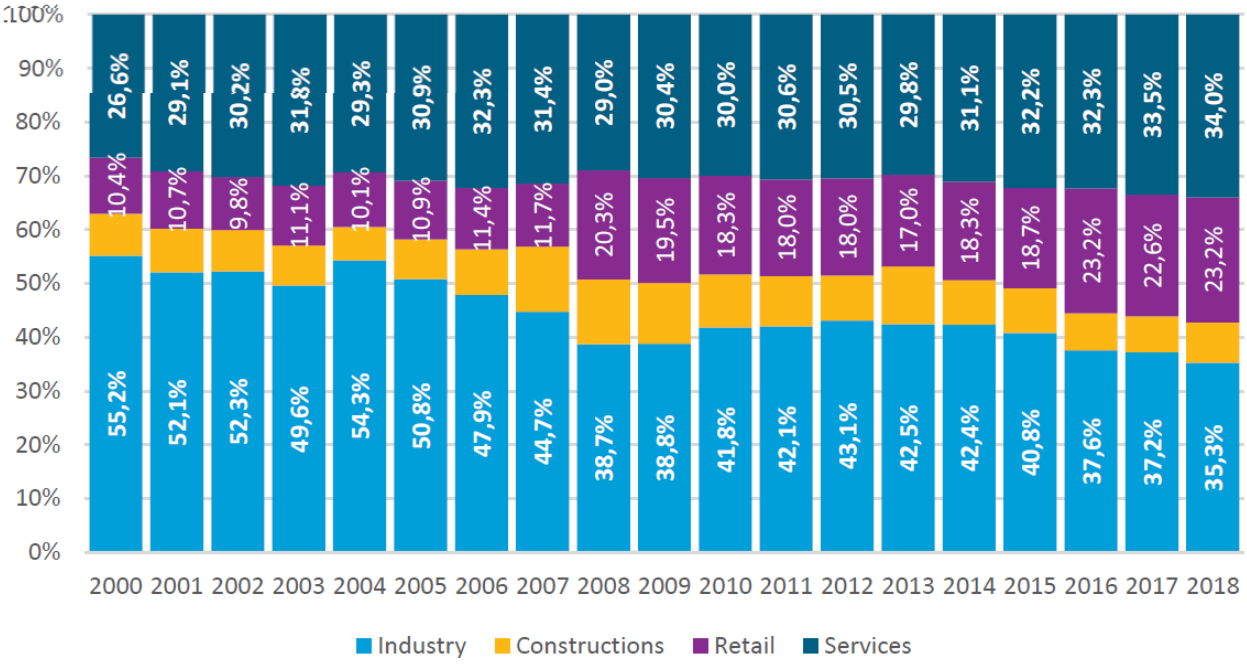
Figura 11. Avantajul competitiv al României între 2011-2019



Sursa: Observatorul Complexității Economice, MIT

Privind dincolo de exporturile de bunuri, există dovezi că aportul sectorului industrial la economia românească este în scădere, în beneficiul sectorului de vânzare cu amănuntul și al sectorului serviciilor. Unele sub-sectoare ale producției (de exemplu, producția de autovehicule, fabricarea de echipamente electronice și electrice) au crescut, dar creșterea în sectoarele serviciilor și a comerțului cu amănuntul a fost mai rapidă.

Figura 12. Valoarea adăugată brută a principalelor sectoare economice din România



Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a oraşelor din România, 2020

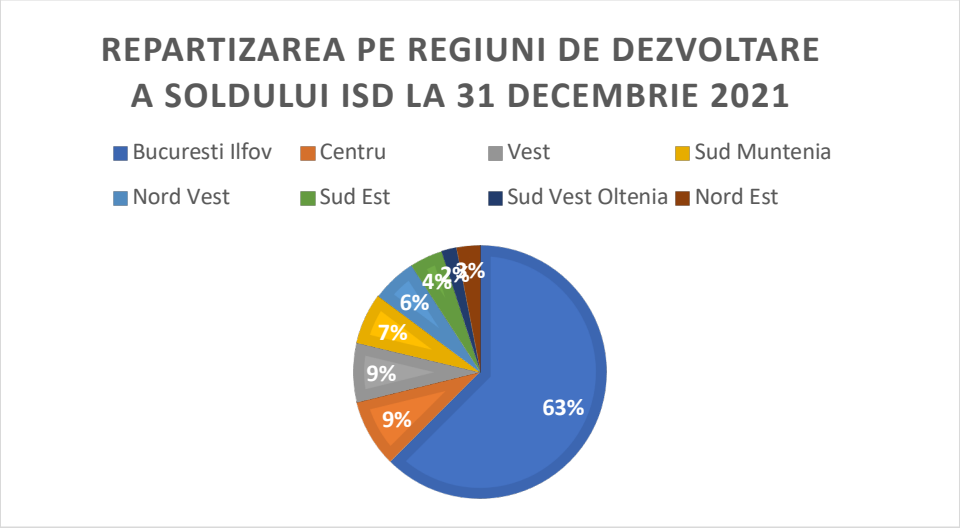
2.2.1.3 Investițiile străine directe

Volumul cel mai ridicat de ISD a fost atras de regiunea de dezvoltare BUCUREȘTI – ILFOV (sold la 31 decembrie 2021 în valoare de 62 694 milioane euro, reprezentând 62,5 la sută din totalul soldului ISD), urmată de regiunea CENTRU (8 774 milioane euro, 8,7 la sută) și de regiunea VEST (7 494 milioane euro, 7,5 la sută). În contrast, cele mai scăzute valori ale investițiilor străine se regăsesc în regiunea NORD-EST (2 969 milioane euro) și în regiunea SUD-VEST – OLTENIA (1 949 milioane euro)

Este de remarcat faptul că Regiunea Sud-Vest Oltenia, deși are o contribuție mai mică a PIB-ului național decât Regiunea Nord-Est, reușește să atragă volume mai crescute de investiții străine directe.

Una din prioritățile absolute, atât pentru Regiunea Sud Vest Oltenia, cât și pentru Municipiul Slatina este atragerea de investiții străine. Companiile străine mature au avantajul unor rețele de distribuție și rețele de clienți globale (mult mai dificil de dezvoltat pentru firme cu capital autohton) ce permit un volum de vânzări mare într-un timp scurt și o productivitate ridicată. Fiecare administrație locală ar trebuie să joace un rol pro-activ în atragerea investitorilor.

Figura 13. Repartizarea pe regiuni de dezvoltare a soldului ISD la 31 decembrie 2019



Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021

Din totalul de 100.288 milioane de Euro reprezentând stocul de investiții străine directe atrase de România în anul 2021, Germania a contribuit cu mai mult de 14.9% - în total 14.911 milioane de Euro. Austria și Franta au contribuit cu 10,7%, respectiv 9,7% din totalul ISD, urmate de Italia cu 7,9%. Statele Unite ale Americii au avut o contribuție de 7.854 milioane de Euro, echivalentul a 7,8 % din totalul ISD.

Tabel 2. Repartizarea pe principalele țări de origine a soldului ISD la 31 decembrie 2021

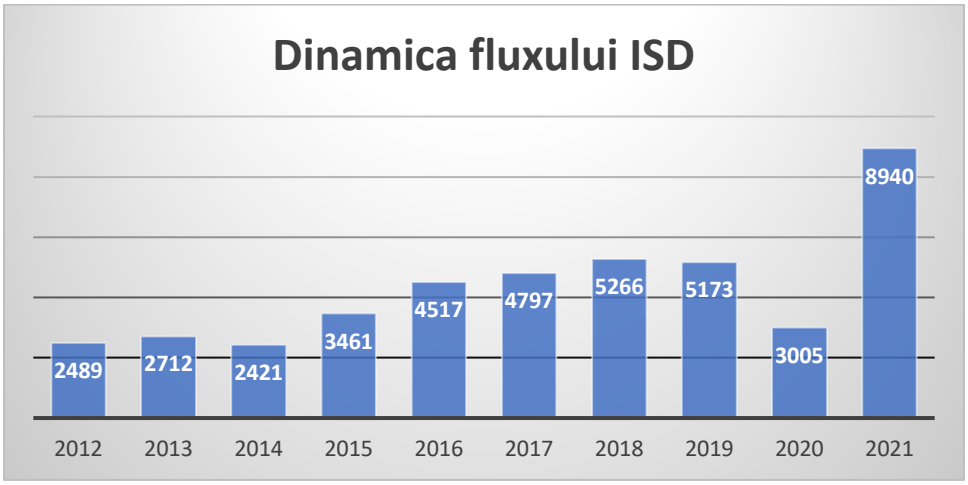
	Valoare	*% din total ISD*
TOTAL	*100288*	*100*
Germania	*14911*	*14.9*
Austria	*10724*	*10.7*
Franta	*9709*	*9.7*
Italia	*7928*	*7.9*
SUA	*7854*	*7.8*
Olanda	*3851*	*3.8*

Elvetia	*3615*	*3.6*
Marea Britanie	*3508*	*3.5*
*Romania****	*3308*	*3.3*
Cehia	*3173*	*3.2*
Luxemburg	*2327*	*2.3*
Cipru	*2237*	*2.2*
Belgia	*2210*	*2.2*
Ungaria	*1948*	*1.9*
Turcia	*1767*	*1.8*
Spania	*1722*	*1.7*
Japonia	*1711*	*1.7*
Israel	*1492*	*1.5*
China	*1421*	*1.4*
Grecia	*1242*	*1.2*
Federatia Rusa	*1158*	*1.2*
Alte tari	*12427*	*12.4*

Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021

În anul 2021, fluxul net de ISD național a cunoscut o ușoară crestere față de anul precedent, după Scaderea din anul anterior. Profitul reinvestit a avut o evoluție ascendentă în ultimii ani, ajungând de la valori negative (pierderi nete ale companiilor datorate amortizăriiinvestițiilor) din perioada 2010-2014, până la peste 4,58 miliarde de Euro în anul 2021. Anul precedent a reprezentat o premieră în privința fluxului net de ISD, în sensul în care profitul reinvestit a depășit pentru prima dată componenta de aport la capitalurile proprii, care a fost în scădere comparativ cu anii precedenți.

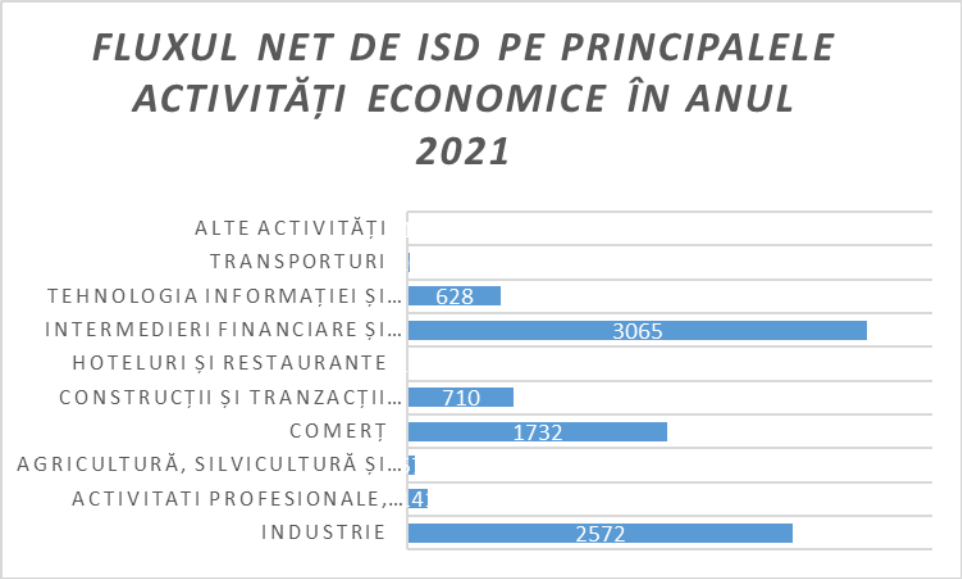
Figura 14. Evoluția fluxului net de ISD în perioada 2012-2021 (in mil EUR)



Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021- prelucrare date

Pentru anul 2021, fluxul net de investiții străine directe s-a orientat preponderent către domenii precum intermedieri financiare si asigurari (3.065 milioane Euro), industrie (2.572 milioane Euro) și comert (1.732 milioane Euro). Majoritatea investițiilor străine din cadrul industriei s-au realizat în industria prelucrătoare. O altă contribuție importantă pentru fluxul ISD a fost înregistrată pentru industria de IT&C, cu un total de 628 milioane Euro.

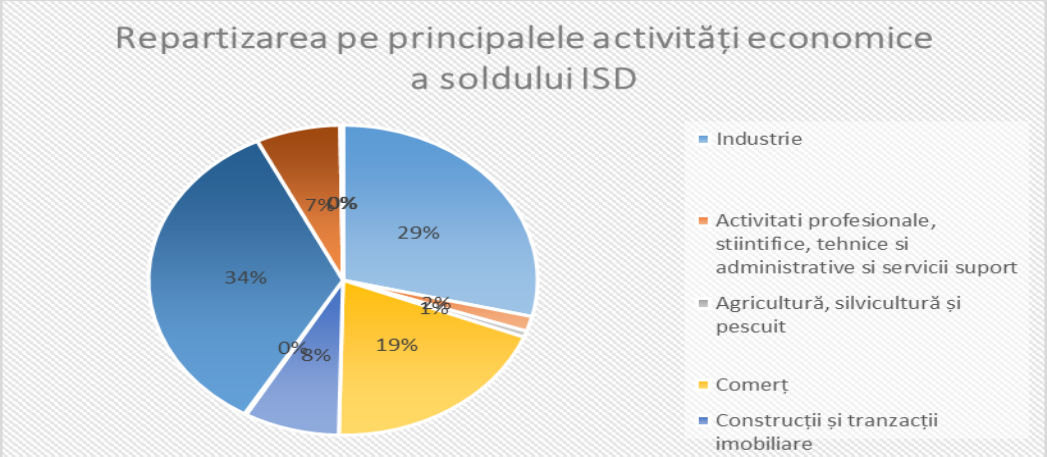
Figura 15. Fluxul net de ISD pe principalele activități economice în anul 2019



Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021- prelucrare date

Din punct de vedere al orientării pe activități economice, 34,28% din soldul total al ISD sunt localizate în intermedieri financiare și asigurări urmate de industrie, cu precădere în industria prelucrătoare (28,77% din soldul total al ISD). Alte activități economice care au atras investiții străine directe consistente sunt construcții și tranzacții imobiliare (reprezentând 7,94% din soldul total al ISD), comerț (19,37%) și tehnologia informației și comunicații (7,02%).

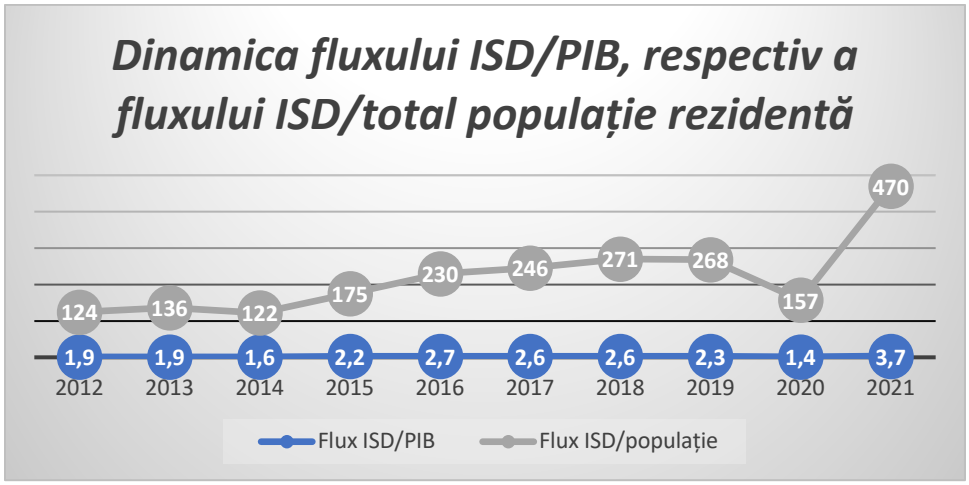
Figura 16. Repartizarea pe principalele activități economice a soldului ISD în 2021



Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021- prelucrare date

Raportat la totalul populației rezidente, fluxul net de investiții străine directe a înregistrat valoarea de 470 Euro/locuitor, în crestere brusca de la 157 Euro/locuitor în anul 2020. Aceeași crestere privind analiza fluxului de ISD relevă faptul că stocurile au crescut în raport cu produsul intern brut. Acestea au reprezentat 3,7% din PIB în anul 2021, într-o evoluție ascendenta contrara cu anul precedent(1,4% din PIB).

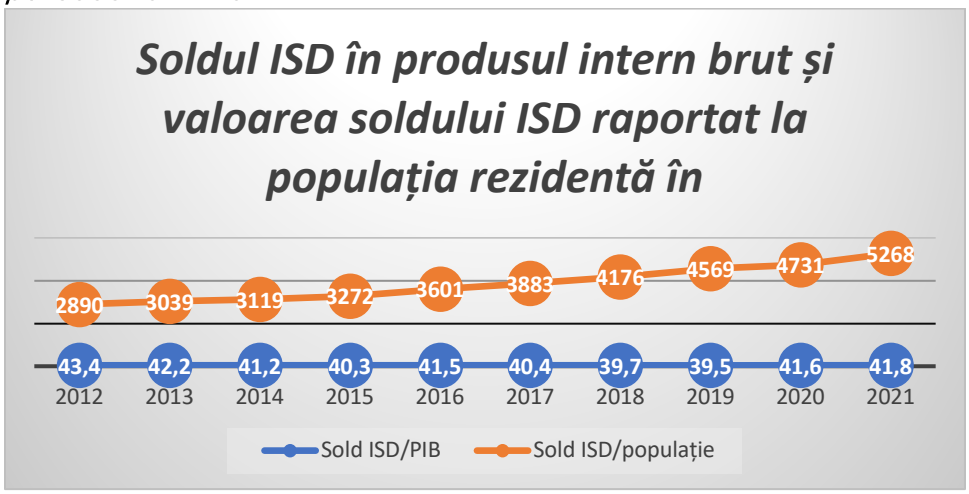
Figura 17. Evoluția fluxului ISD/PIB, respectiv a fluxului ISD/total populație rezidentă



Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021- prelucrare date

Soldul ISD raportat la produsul intern brut în anul 2021 a înregistrat valoarea de 41,8% (0,2 puncte procentuale față de anul precedent), datorată ritmului mai ridicat de creștere a PIB nominal exprimat în Euro (+9,1%) față de soldul ISD (+8,9%). În termeni nominali, valoarea soldului ISD raportat la populația rezidentă a ajuns la 5.268 de Euro în 2021.

Figura 18. Soldul ISD în produsul intern brut și valoarea soldului ISD raportat la populația rezidentă în perioada 2012 – 2021

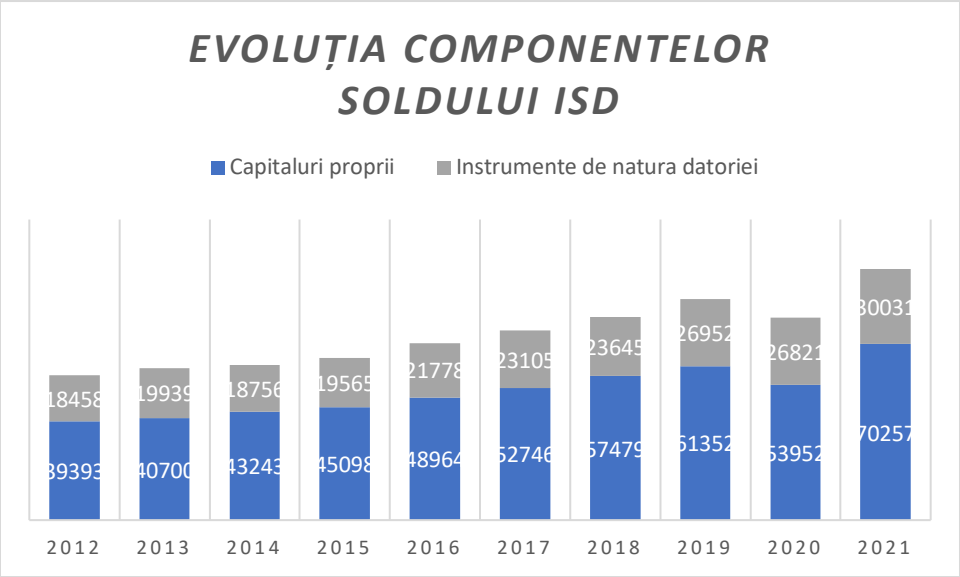


Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021- prelucrare date

Cu toate că soldul ISD/PIB a avut o evoluție oscilantă între 2012-2021, acesta a avut o evoluție pozitivă în termeni nominali. În ceea ce privește raportul la populația rezidentă, observăm o valoare aproape dublă comparativ cu anul 2012 (unde soldul ISD raportat la populația rezidentă era de 2.890 de Euro). Acest rezultat nu este datorat doar creșterii stocului de investiții străine, ci și scăderii populației rezidente.

Față de anul 2012, soldul total al ISD a crescut cu 73,36%, ajungând la valoarea de 100.288 milioane Euro în anul 2021. Ritmuri de creștere apropiate au fost înregistrate pentru ambele componente (78,34% capitalurile proprii, 62,70% instrumentele de natura datoriei). Capitalurile proprii își continua diferența față de instrumentele de natura datoriei, ajungând la valoarea de 70.257 milioane Euro în anul 2021.

Figura 19. Evoluția componentelor soldului ISD în perioada 2012-2021



Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021- prelucrare date

La nivel național, cel mai important catalizator al soldului de investiții străine directe rămâne Regiunea București Ilfov (62,5%), urmată la distanță mare de regiunile Centru (8,7%) și Vest (7,5%).

Deși are mai multe centre urbane importante, cu importante traditii industriale și o densitate mare a populației, Regiunea sud vest Oltenia a atras doar 1,9% din soldul ISD – cea mai slabă performanță la nivel național.

Conform datelor privind exporturile și importurile de bunuri ale întreprinderilor ISD în anul 2021, se observă că cea mai importantă activitate economică o reprezintă industria, care realizat exporturi de 50.998 milioane de Euro, reprezentând 64,8% din totalul exporturilor la nivel de economie. Comerțul se află pe locul doi la o distanță însemnată, cu o valoare de 4.703 milioane Euro, sau 6,7% din totalul economiei. Este totuși important de menționat în privința comerțului că exporturile provenite din companiile ISD din această ramură reprezintă 44,3% din totalul sectorului.

Pentru anul 2021, companiile ISD din România au avut o activitate economică mai mare în privința importurilor, cu o cifră de afaceri totală de 60.072 milioane de Euro (aproximativ 65,9% din economie). Și în acest caz, industria (36.774 milioane de Euro – 40,3% din economie) și comerțul (21.707 milioane de Euro – 23,8% din economie) au avut cea mai mare contribuție.

Tabel 3. Exporturile și importurile de bunuri ale întreprinderilor ISD în anul 2021, după activitatea economică a acestora

Activitate economica	*Exporturi*			*Importuri*		
	Intrep ISD (milioane EUR)	*Pondere intrep. ISD (%)*		*Intrep ISD (milioane EUR)*	*Pondere intrep. ISD (%)*	
		In total economie	*In total sector de activitate*		*In total economie*	*In total sector de activitate*
Total	*50998*	*72,7*	*72,7*	*60072*	*65,9*	*65,9*
Industrie	*45429*	*64,8*	*79,9*	*36774*	*40,3*	*79,4*

Energie electrică, gaze și apă	*629*	*0,9*	*52,7*	*39,2*	*0,4*	*27,0*
Activități profesionale, științifice, tehnice și administrative și servicii suport	*159*	*0,2*	*35,1*	*589*	*0,7*	*45,2*
Agricultură, silvicultură și pescuit	*468*	*0,6*	*41,5*	*295*	*0,3*	*30,9*
Comerț	*4703*	*6,7*	*43,1*	*21707*	*23,8*	*54,3*
Construcții și tranzacții imobiliare	*37*	*0,1*	*18,7*	*173*	*0,2*	*22,0*
Hoteluri și restaurante	*0*	*0,0*	*2,9*	*13*	*0,0*	*14,9*
Intermedieri financiare și asigurări	*1*	*0,0*	*14,9*	*69*	*0,1*	*34,6*
Tehnologia informației și comunicații	*139*	*0,2*	*85,4*	*334*	*0,4*	*67,6*
Transporturi	*82*	*0,1*	*19,8*	*106*	*0,1*	*15,7*
Alte activități	*2*	*0,0*	*2,5*	*16*	*0,0*	*4,5*

Sursa:BNR – Raport anual Investitii straine directe in Romania 2021

2.2.2 Mediul și dinamica antreprenorială

Conform *Strategiei de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Sud Vest Oltenia*, regiunea Sud Vest Oltenia se afla pe **locul șase în 2022 în clasamentul național din perspectiva numărului total de unități locale active** cu un număr de 46.869 de întreprinderi și **pe ultimul loc din perspectiva densității IMM-urilor**, având 2,34 IMM-uri/1000 locuitori. IMM-urile reprezintau 99,82% din numărul total de companii. Din prisma nivelului ratei de creare de întreprinderi noi, Regiunea Sud Vest Oltenia a ocupat ultimul loc, cu un numar de 10.308 intreprinderi nou create in anul 2021. Cele mai multe întreprinderi noi au fost create în domeniul comerțului, industriei, construcțiilor, transporturilor, hotelurilor și restaurantelor. La nivelul regiunii Sud Vest Oltenia, doar 4,73% dintre unităţile locale active făceau parte din categoria "*high technology*", 15,17% se încadrau în categoria "*medium-high technology*", iar 80,10% în categoria "*medium-low technology*".

Tot în anul 2022, în regiunea Sud Vest Oltenia erau 46.869 unități locale active, în creștere ușoară față de anii precedenți. Acestea reprezintau aproape 7,16% din totalul înregistrat la nivel național, procent care plasa regiunea pe ultimul loc la nivel național din perspectiva contribuției la numărul total de întreprinderi.

În perioada 2012-2021, numărul unităților locale active a crescut în toate regiunile României.

La nivelul regiunii Sud Vest Oltenia, distribuția întreprinderilor în județele regiunii este neuniformă. Astfel există discrepanțe majore între județul Mehedinti (3945 unitati active in anul 2022), pe de-o parte și județul Dolj(17.498 unitati active in anul 2022) , pe de altă parte. Media regională este depășită doar de județele Dolj și Valcea (9119 unitati active in anul 2022), iar județul Mehedinti se află pe unul din ultimule locuri la nivel național în ceea ce privește numărul de unități locale active.

Din punct de vedere al numărului unităților locale active pe principalele ramuri economice la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, se poate observa că cele mai multe dintre acestea își desfășoară activitatea în sectorul de servicii, cu preponderență în *comerț* (31,42% în anul 2022), *industrie prelucratoare (9,32 % in anul 2022), transport si depozitare* (12,10% în anul 2018), *constructii* (9,45% în anul 2022).

În sectorul *hoteluri și restaurante*, primele 3 locuri sunt ocupate de județele Dolj (732),Valcea (573) și Gorj (442) cu un total de 1.747 unități locale active din cele 2.385 existente la nivel regional (5,08% din total unitati locale active).

Numărul unităților locale active în domeniul *construcțiilor* din Regiunea Sud Vest Oltenia a înregistrat o creștere de 10,974% în anul 2022, comparativ cu anul precedent. **Primele 3 locuri sunt ocupate de județele Dolj (1.486), Valcea (906) și Olt (896)**, cu un total de 3.288 unități locale active din cele 4.428 existente la nivel regional. Cele mai mult unități locale sunt active în *construcții de clădiri* (2.847) și *lucrări speciale de construcții* (1.581).

În regiune, *agricultura* este singura ramură în care sunt înregistrate cele mai mici creșteri ale numărului unităților locale active în 2022, față de anul precedent (0,75%). Din punct de vedere al unităților locale active din agricultură, **Dolj se remarcă cu un număr mare de firme în domeniul agriculturii,** având 647 de firme, urmat de Olt cu 522 de firme, dintr-un total de 1.752 al regiunii Sud Vest Oltenia.

În anul 2022, cele mai multe unități locale active din industria prelucrătoare din Sud Vest Oltenia erau active în industria alimentară (21,82%), 14 Fabricarea articolelor de imbracaminte (10,93%), 23 Fabricarea altor produse din minerale nemetalice (7,46%), adică în sectoare cu valoare adăugată redusă.

Printre activitățile cu un număr semnificativ de unități locale active din industria prelucrătoare și prezente în Regiunea Sud Vest Oltenia în număr mare se mai regăsesc:

- *Industria alimentara*- dintr-un total regional de **904** unități locale active, se remarcă județele Dolj (329), Valcea(167), **Olt (162),** Gorj (150);
- *Fabricarea articolelor de imbracaminte*- dintr-un total regional de **453** unități locale active se remarcă județele Dolj(172), **Olt (159)**, Gorj (49), Valcea (47);
- *Fabricarea altor produse din minerale nemetalice*- dintr-un total regional de **293** unități locale active, se remarcă județele Dolj(121), **Olt (64)**, Gorj (49), Valcea (44);
- *Prelucrarea lemnului, fabricarea produselor din lemn si pluta, cu exceptia mobilei; fabricarea articolelor din paie si din alte materiale vegetale impletite*- dintr-un total regional de **346** unități locale active, se remarcă județele Valcea (103), Dolj(87), Gorj (77), **Olt (48)**;
- *Fabricarea de mobila*- dintr-un total regional de **362** unități locale active, se remarcă județele Dolj(134), Valcea (83),**Olt (65)**, Gorj (56),
- Alte activitati industriale n.c.a.- dintr-un total regional de **223** unități locale active, se remarca județele Dolj(97), Valcea (39),**Olt (33)**, Gorj (36),

În Judetul Olt, in 2021 domeniile cu cea mai mare cifra de afaceri erau:

- Fabricarea anvelopelor si a camerelor de aer, resaparea si refacerea anvelopelor 4,4 Miliarde lei (997,3 milioane euro)
- Metalurgia aluminiului 4,3 Miliarde lei (970 milioane euro)
- Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel 2,1 Miliarde lei (473,3 milioane euro)
- Fabricarea de cabluri cu fibra optica 2 Miliarde lei (462 milioane euro)

- Cultivarea cerealelor (exclusiv orez), plantelor leguminoase si a plantelor producatoare de seminte oleaginoase 1,4 Miliarde lei (320,4 milioane euro)

Statistica unităților locale active pe clase de mărime în Regiunea Sud Vest Oltenia surprinde o evoluție pozitivă în cazul microîntreprinderilor și ușor fluctuantă pentru restul întreprinderilor.

Tabel 4. Numărul unităților locale active pe clase de mărime, 2012-2021 în regiunea Sud Vest Oltenia

Clasa de marime a intreprinderilor	*2012*	*2013*	*2014*	*2015*	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*	*2020*	*2021*
0-9 persoane	*30929*	*31530*	*32622*	*32835*	*33478*	*35236*	*36760*	*38589*	*41171*	*42906*
10-49 persoane	*3314*	*3262*	*3327*	*3266*	*3329*	*3390*	*3310*	*3321*	*3317*	*3426*
50-249 persoane	*495*	*472*	*478*	*504*	*514*	*483*	*464*	*475*	*456*	*453*
250 persoane si peste	*111*	*96*	*89*	*89*	*84*	*83*	*89*	*90*	*85*	*84*

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

IMM urile din regiunea Sud Vest Oltenia reprezintă 99,82% din numărul total al întreprinderilor, un procent similar cu cel înregistrat la nivel național (99,68%) și la nivel european (aproximativ 99,8% - estimări Eurostat). La nivelul anului 2021, din totalul IMM-urilor, ponderea microîntreprinderilor a fost de 91,54%, a întreprinderilor mici de 7,31%, iar a celor mijlocii de 0,97%. La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia , în perioada 2012-2021, numărul IMM-urilor a înregistrat o creștere de 34,68%, iar numărul firmelor mari a scazut cu 32,14%.

Județul cu cea mai mare creștere a numărului de IMM-uri în 2021 comparativ cu 2012 este Gorj (41,22%, 8.034 IMM-uri în 2021). Județele cu cele mai puține IMM-uri sunt Mehedinti (3.939 IMM-uri în 2021) și Gorj (8.034 IMM-uri în 2021). În ceea ce privește situația firmelor mari, cele mai multe dintre acestea se regăsesc în județul Dolj (35 de firme din totalul regional de 84), numărul acestora scazând cu 27 firme în intervalul 2012-2021.

În 2018, densitatea întreprinderilor în Regiunea sud Vest Oltenia a fost de 22,13% întreprinderi/1000 loc. Această cifră este mult sub media națională (cu 34,5% mai mic) și reprezintă cel mai scăzut nivel dintre regiuni. Mai mult, în nici un județ al regiunii nu se înregistrează o valoare superioară mediei naționale. Cea mai ridicată valoare din regiune este în județul Dolj (25,26 întreprinderi /1000 loc.), iar cele mai scăzute în Mehedinti (14,44 întreprinderi/1000 loc.) și Olt (19,52 întreprinderi/1000 loc.).

Tabel 5. Evoluția numărului întreprinderilor noi și rata de creare în Regiunea Sud Vest Oltenia, 2012-2012 (exprimată în raport cu numărul total de întreprinderi din anul respectiv)

	Anul 2013	*Anul 2014*	*Anul 2015*	*Anul 2016*	*Anul 2017*	*Anul 2018*	*Anul 2019*	*Anul 2020*	*Anul 2021*
Numar intreprinderi noi	*487*	*1173*	*195*	*729*	*1805*	*1445*	*1882*	*2588*	*1743*
Rata de creare	*1,35*	*3,21*	*0,52*	*1,92*	*4,67*	*3,57*	*4,49*	*5,19*	*3,76*

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Din prisma nivelului ratei anuale de creare de întreprinderi noi, în 2021, Regiunea Sud Vest Oltenia a ocupat ultimul loc (6,04%), in timp ce regiunile București – Ilfov (25,79%), Nord-Vest (15,73%) și Nord Est(12,36%) au inregistrat cresteri peste medie .

În 2021,in Regiunea Sud Vest Oltenia ,96,1% din întreprinderile nou create aveau intre 0 si 9 salariati, in timp ce , 4,76% aveau între 10 și 49 de salariați. Nu au existat intreprinderi nou create care sa intregistreze un numar mai mare de 50 salariati, in anul 2021.

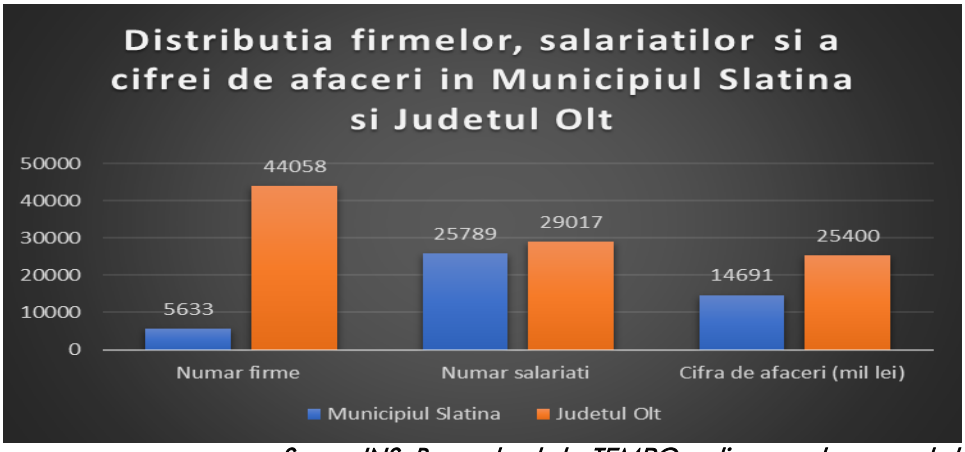
De asemenea, 60,80% din aceste întreprinderi sunt fondate/conduse de către bărbați și doar 39,2% de către femei. Procentul ridicat (dar în scădere) al întreprinderilor nou create cu 0-9 salariati sugerează faptul că multe dintre acestea nu și-au început efectiv activitatea și/sau că se pot situa în zona „gri" a economiei.

În ceea ce privește nivelul de instruire al fondatorului/managerului, se constată ca procentul firmelor fondate/conduse de către persoane absolvente de liceu/universitate este de 76,12% în 2021, restul fiind fondate/conduse de către persoane cu studii primare, gimnaziale sau vocaționale. În anul 2021, întreprinzătorii din Regiunea Sud Vest Oltenia au înființat societăți comerciale în proporție de 56,6%, alegând însă să devină întreprinzători individuali în proporție de 43,4%.

Din punct de vedere al vârstei managerului, întreprinderile nou create în anul 2021 în Regiunea Sud Vest Oltenia au fost fondate de persoane cu vârsta până la 30 ani (26,30% din total) și între 30-39 de ani (37,5% din total). Față de anul 2020, procentul fondatorilor/managerilor cu vârsta până la 30 ani a crescut cu 19%.

În Municipiul Slatina existau în anul 2021 un număr de 5633 de întreprinderi, ceea ce echivalează cu peste 12,79% din numărul total de întreprinderi din județul Olt. Tot aici se aflau un număr de 25.789 de salariați, adică peste 88,88% din salariații la nivel de județ. Comparativ cu judetul Olt , Slatina deținea ponderea cea mai mare din judet, atât din întreprinderi cât și din salariați, fiind astfel cel mai important oraș comparativ cu celelalte localități ce intră în componenta județului Olt.

Figura 20. Distribuția firmelor și a salariaților în Județul Olt în 2021



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

În ceea ce privește distribuția unităților locale active în funcție de clasificarea Eurostat a industriilor intensive în tehnologie, observăm că, la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, 5,30% dintre unităţile locale active fac parte din categoria "high technology" (conform diviziunilor CAEN 21 și 26), 16,29% se încadrează în categoria "medium-high technology" (conform diviziunilor CAEN 20,27,28,29,30), iar 78,41% în categoria "medium-low technology" (conform diviziunilor CAEN 19,22,23,24,25,33). Aproximativ aceeași proporție se regăsește și la nivel național.

În 2021, primele 5 firme din Județul Olt erau localizate in Municipiul Slatina. Acestea fac parte din top 15 firme din regiunea Sud-Vest Oltenia.

Agenții economici din categoria ”high technology” cu cea mai mare cifră de afaceri sunt din județul Valcea și desfășoară activități de fabricare a produselor farmaceutice. Firma OLTCHIM SA este pe primul loc cu o cifră de afaceri de 1.826 milioane lei, profit net de 1.701 milioane lei și 84 salariați, iar domeniul de activitate al acesteia îl reprezintă Fabricarea altor produse chimice organice, de baza (Cod CAEN 2014) Analizând agenții economici din categoria ”medium-high technology” cu cea mai mare cifră de afaceri la nivelul anului 2021, se observă că primele trei locuri sunt ocupate de agenți economici din judetul Dolj și desfășoară activități de fabricarea autovehiculelor de transport rutier). (CAEN 2910) și cu o cifră de afaceri de 11.518 milioane lei, cu un profit net de 61,66 milioane lei și cu 5893 de salariați.

Analizând agenții economici din categoria ”medium-low technology” cu cea mai mare cifră de afaceri la nivelul anului 2021, se observă că primele trei locuri sunt ocupate de agenți economici din Olt și Dolj și desfășoară activități conform codurilor 2211 Fabricarea anvelopelor si a camerelor de aer, resaparea si refacerea anvelopelor și 2711 Fabricarea motoarelor, generatoarelor si transformatoarelor electrice si a aparatelor de distributie si control a electricitatii. Primul loc este ocupat de firma Pyrelli Tyres Romania SRL Fabricarea anvelopelor si a camerelor de aer, resaparea si refacerea anvelopelor (CAEN 2211), cu o cifră de afaceri de 4.400 milioane lei și cu 4182 salariați.

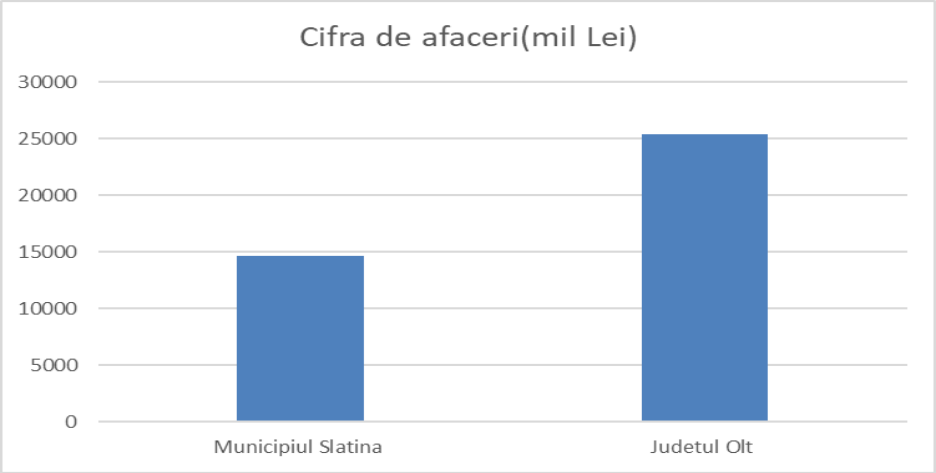
În ceea ce privește numărul de firme radiate la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, după ce în anul 20120 s-au înregistrat scăderi, în anii 2018 și 2019 numărul firmelor radiate a crescut, ajungând la un total de 5.691. Din judetele Regiunii Sud Vest Oltenia ,județul Dolj (1897 firme radiate) se află pe locul 1 în ceea ce privește numărul mare de firme radiate, urmat de județul Valcea (1167 firme radiate), județul Gorj (947 firme radiate), județul Olt (896 firme radiate), județul Mehedinti (784 firme radiate).

Tabel 6. Distribuția firmelor radiate în perioada 2012-2021, la nivel județean, regional și național

Nivel teritorial	*2013*	*2014*	*2015*	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*	*2020*	*2021*	*2022*
Judetul Dolj	*2464*	*2236*	*3196*	*3340*	*3389*	*2478*	*3147*	*1300*	*1721*	*1897*
Judetul Gorj	*1225*	*1019*	*1344*	*1414*	*1076*	*1068*	*1765*	*626*	*749*	*947*
Judetul Mehedinti	*1289*	*1411*	*1698*	*1209*	*1112*	*1011*	*1765*	*626*	*699*	*784*
Judetul Olt	*670*	*678*	*1733*	*1876*	*1918*	*1502*	*1926*	*554*	*794*	*896*
Judetul Valcea	*1249*	*1231*	*1484*	*1566*	*1260*	*1413*	*1800*	*812*	*1071*	*1167*
Regiunea Sud Vest Oltenia	*6897*	*6575*	*9455*	*9405*	*8755*	*7472*	*10403*	*3918*	*5034*	*5691*
ROMANIA	*80786*	*76483*	*94374*	*109113*	*82295*	*80181*	*101601*	*51715*	*66897*	*73639*

Sursa: Oficiul Național al Registrului Comerțului (ONRC) https://www.onrc.ro/

În ceea ce privește Cifra de Afaceri a municipiului Slatina, aceasta reprezenta în anul 2021 57,84% din cifra de afaceri a județului Olt.



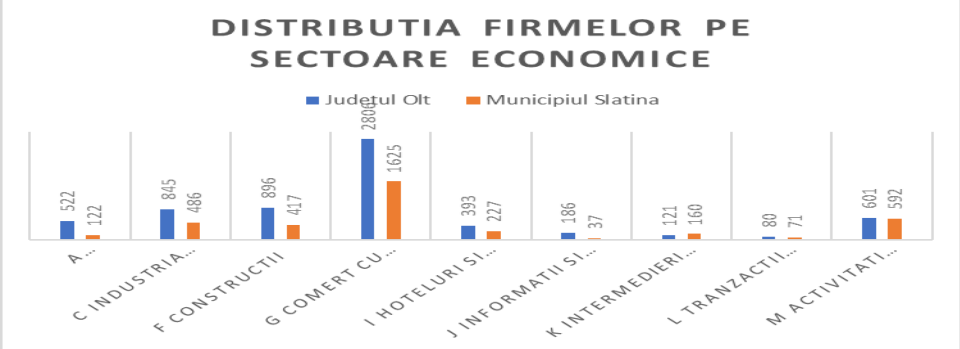
Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Cele mai multe întreprinderi nou create în Regiunea Sud Vest Oltenia în anul 2022 erau în domeniul comerțului (28.68% din numărul total, apropiat față de nivelul național 28,5%). Industria deținea doar 8,58% din întreprinderile nou create, în ciuda faptului ca acest sector, prin subramurile sale poate asigura valoarea adăugată pe termen mediu și lung. Următoarele preferințe ale antreprenorilor s-au orientat către construcții (7,56%, mai mica decât media națională de 13,1%), Activitati profesionale, stiintifice si tehnice (10,45%) și hoteluri și restaurante (4,01%).

Conform INS, în anul 2021, comerțul era sectorul reprezentat de cele mai multe întreprinderi în județul Olt, dar si in Municipiul Slatina sau in Regiunea Sud Vest Oltenia.

Următorul sector reprezentat de un număr mare de firme era cel al serviciilor și, similar sectorului comerțului, această dinamică se păstrează în atat in Municipiu Slatina , cat si in judetul Olt sau Regiunea Sud Vest Oltenia. Următoarele sectoare în funcție de numărul de întreprinderi erau cel industriei, construcțiilor și în final al agriculturii.

Figura 22. Distribuţia firmelor pe sectoare economice



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

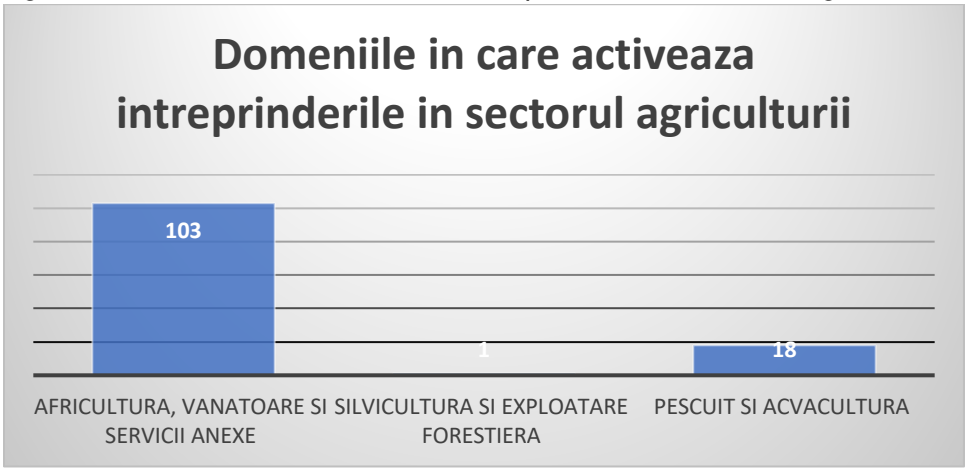
Activitățile economice din categoria comerțului cel mai des întâlnite în cadrul firmelor din Slatina sunt: Comerț cu amănuntul, cu excepția autovehiculelor și motocicletelor, Comerț cu ridicata cu excepția comerțului cu autovehicule și motociclete, întreținerea și repararea autovehiculelor.

Figura 23. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul comerţului în Municipiul Slatina

Sursa: ONRC- prelucrare date

La o distanță considerabil de mare, cultivarea plantelor ocupă primul loc ca și activitate economică în cadrul sectorului agriculturii cu un numar de 103 intreprinderi. Alte activități economice sunt reprezentante de silvicultură (1 intreprindere) , pescuit si acvacultura (18 intreprinderi)

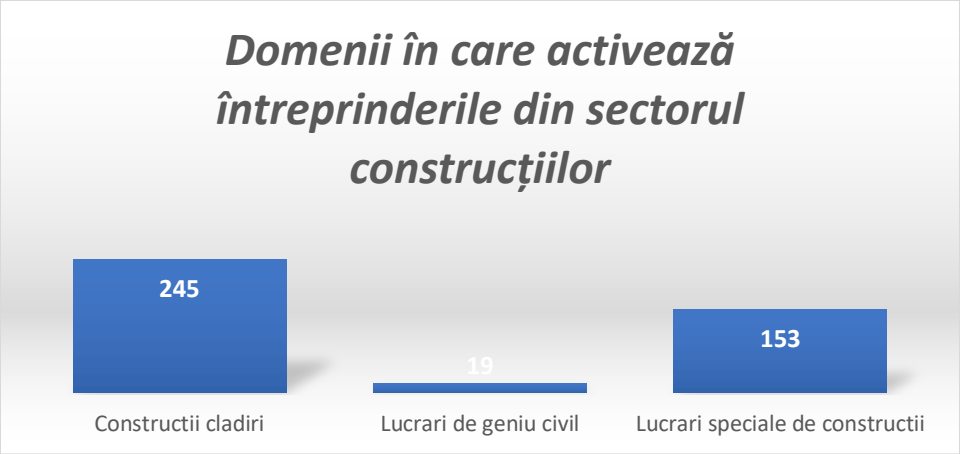
Figura 24. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul agriculturii în Municipiul Slatina



Sursa: ONRC- prelucrare date

Cele mai multe întreprinderi din sectorul construcțiilor din Municipiul Slatina activează în domenii precum lucrări de construcții ale clădirilor rezidențiale și nerezidențiale, instalații electric, instalații sanitare, construcții de drumuri și autostrăzi, precum și tâmplărie și dulgherie.

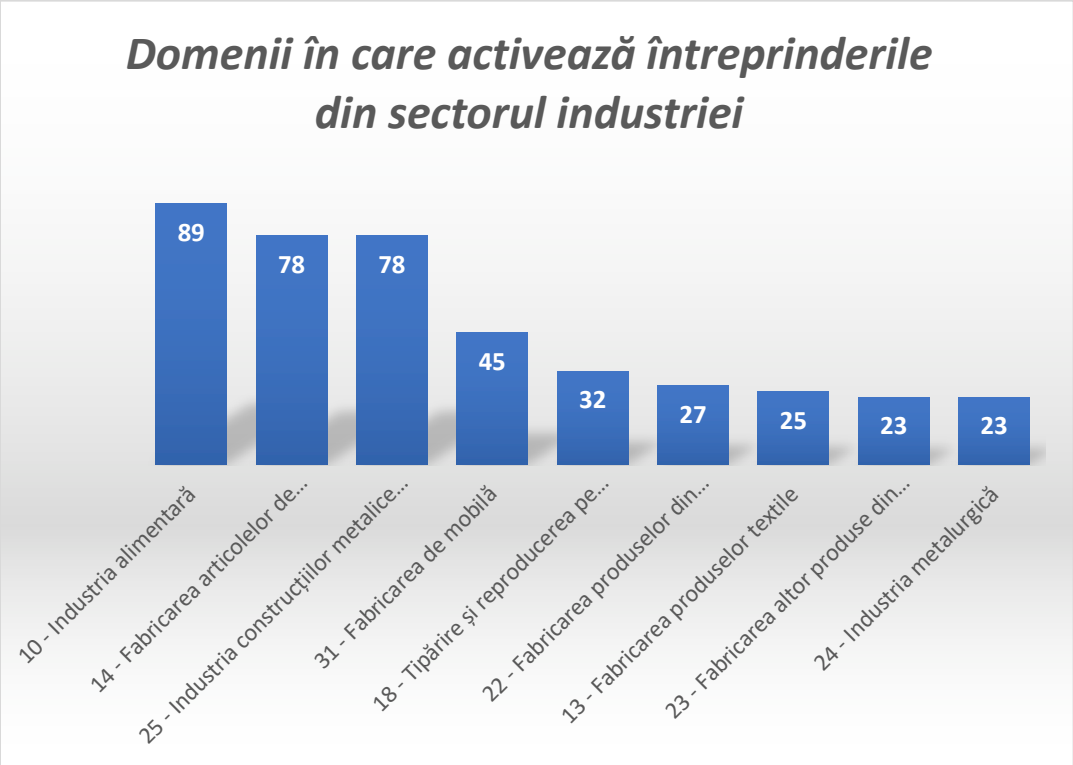
Figura 25. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul construcțiilor în Municipiul Slatina



Sursa: ONRC- prelucrare date

În strânsă corelație cu preponderența agricultura, în ceea ce privește sectorul industriei, cele mai multe întreprinderi activează în domeniul industriei alimentare.Fabricarea articolelor de imbracaminte este pe locul doi,urmata de Industria construcțiilor metalice și a produselor din metal, exclusiv mașini, utilaje și instalații si de Fabricarea mobilei.

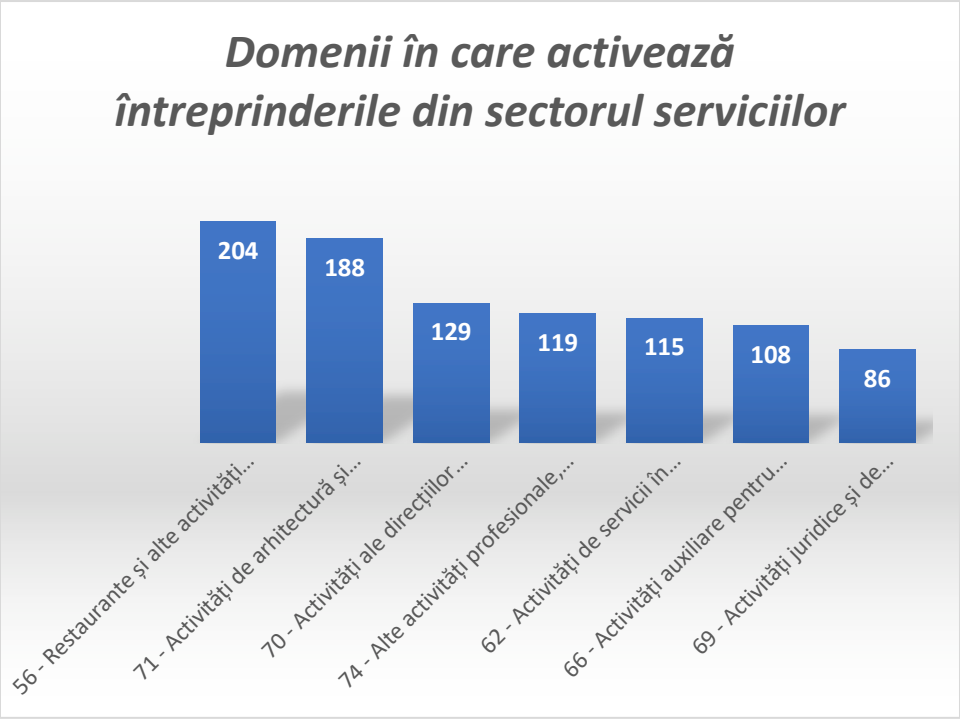
Figura 26. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul industriei în Municipiul Slatina



Sursa: ONRC- prelucrare date

În ceea ce privește sectorul serviciilor, cele mai multe întreprinderi activează în domeniul activităților de servire a băuturilor, al restaurantelor, al arhitecturii, activităților de management si consultanta in management.

Figura 27. Domenii în care activează întreprinderile din sectorul serviciilor în Municipiul Slatina



Sursa: ONRC- prelucrare date

Așa cum reiese din analiza sectoarelor economice de mai sus, cele mai multe firme activează în sectorul comerțului. Firma cu cea mai mare cifră de afaceri din Municipiul Slatina în 2022 era SC PIRELLY TYRES ROMANIA SRL, cu o cifra de afaceri de 4.400 milioane lei, urmata de SC ALRO SA, cu o cifra de afaceri de 3.200 milioane lei. Prima inregistra un numar de 4.182 salariați, in timp ce , cea de-a doua avea 2.170 salariați. De remarcat ca primele 10 companii din Municipiul Slatina , detineau 93,68 % din cifra de afaceri totala a Municipiului si inregistrau un numar de angajati reprezentand 50.09 % din totalul salariatilor Municipiului Slatina

Tabel 7. Performanța economică în Municipiul Slatina in 2022

Firma	Cifra de afaceri	Numar salariati	Profit	Sector economic
Total Municipiul Slatina	**14691**	**25789**	**808.82**	
Pirelli Tyres Romania	4400	4182	129.6	Fabricarea anvelopelor si a camerelor de aer; resaparea si refacerea anvelopelor
Alro	3200	2170	331	Metalurgia aluminiului
Prysmian cabluri si sisteme	2000	2147	8.5	Fabricarea altor fire si cabluri electrice si electronice
Artrom steel tubes	1900	1245	80.7	Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel

Bekaert Slatina	741.5	875	10.7	Fabricarea articolelor din fire metalice, fabricarea de lanturi si arcuri
Vimetco extrusion	719.2	596	47.3	Metalurgia aluminiului
Delta aluminiu	261	531	6.8	Metalurgia aluminiului
Victoria intermed	160.6	477	17.9	Comert cu ridicata al produselor chimice
Comtech co	154.5	396	20	Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel
Altur	135.2	299	2.4	Metalurgia aluminiului

Sursa: Top firme.com – prelucrare date

Cele mai reprezentative sectoare economice pentru Municipiul Slatina sunt Metalurgia aluminiului, in care activeaza 6 companii, Turnarea metalelor neferoase usoare in care activeaza 12 companii , dar si Alte activitati de creditare in care activeaza 12 companii.

Tabel 8. Repartiția companiilor pe sectoarele economice reprezentative în Municipiul Slatina in 2022

Denumire domeniu	Numar de companii care activeaza in domeniu
Metalurgia aluminiului	6
Turnarea metalelor neferoase usoare	12
Tratarea si eliminarea deseurilor periculoase	3
Activitati de editare a ziarelor	14
Legatorie si servicii conexe	6
Fabricarea de usi si ferestre din metal	17
Fabricarea articolelor din fire metalice; fabricarea de lanturi si arcuri	4
Activitati ale bibliotecilor si arhivelor	5
Alte activitati de creditare	35
Comert cu amanuntul al echipamentelor audio/video in magazine specializate	4

Sursa: Top firme.com – prelucrare date

Când ne uităm la localitățile în care a crescut numărul de firme (a fost exclusă populația de microfirme, deoarece cifrele pentru 2022 sunt distorsionate de firmele inactive), se observă o performanță puternică a celor mai mari centre universitare din România (București) , Cluj-Napoca, Iași și suburbiile acestora. Cluj-Napoca, în special, se remarcă, cu cea mai puternică creștere a firmelor mijlocii și cu cea mai puternică creștere relativă generală (deși este o șesime din populația Bucureștiului, a generat jumătate din numărul de firme noi) Imaginea este destul de diferită atunci când privim performanța economică a firmelor din tabelul de mai jos.

Veniturile ferme din orașele românești au crescut cu peste 41% din 2011 până în 2022, sau în jur de 81,3 miliarde EUR. O pondere semnificativă din această creștere (40%) a fost generată de companiile mari - aproximativ aceeași pondere generată de IMM-uri și microîntreprinderi.

Folosind aceste date împreună cu cele de mai sus, este clar că un impuls semnificativ pentru economiile locale din România a fost dat de companiile deja prezente la nivel local (adică companiile care și-au extins activitățile, vânzările și veniturile). Implicațiile pentru factorii de decizie politică sunt clare, indicând faptul că, pe lângă încurajarea start-up-urilor, ar trebui acordată o atenție puternică acordării de sprijin companiilor deja prezente la nivel local.

Dacă ne uităm la cazul specific al municipiului Slatina, observăm că are o evoluție pozitiva a creșterii întreprinderilor în perioada 2012 – 2022. În același timp, este un oraș cu o evoluție negativă la nivelul întreprinderilor mari, dar cu o evoluție pozitiva atât la nivelul intreprinderilor medii, cât și la nivelul celor mici. Municipiul Slatina trebuie să se axeze pe atragerea de investitori mari din aceste două categorii de firme, în timp ce susține în continuare prin structuri de afaceri dezvoltarea sustenabilă a IMM-urilor.

Tabel 11 Localitățile cu cele mai mari creșteri ale întreprinderilor în perioada 2012 – 2022

Localitate	Judet	Intreprinderi mari	Intreprinderi medii	IMM uri	TOTAL
Bucuresti	Bucuresti	124	32	198	354
Cluj	Cluj	18	50	124	192
Sibiu	Sibiu	11	25	81	117
Iasi	Iasi	9	38	65	112
Popesti Leordeni	Ilfov	-1	1	91	91
Floresti	Cluj	0	1	69	70
Chiajna	Ilfov	4	6	58	68
Slatina	Olt	0	1	48	49
Bragadiru	Ilfov	-1	2	51	52
Voluntari	Ilfov	2	22	28	52

Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a orașelor din România

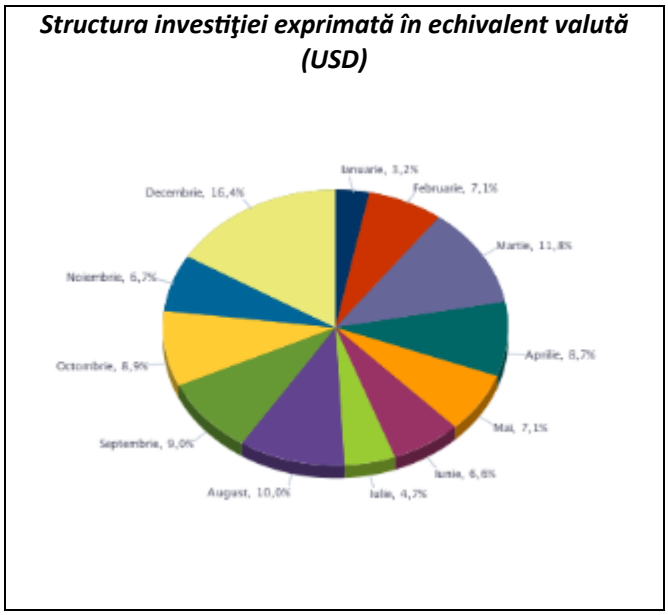
2.2.3 Atragerea de investiții, servicii și infrastructura suport pentru afaceri și inovare

2.2.3.1 Atragerea de investiții în Municipiul Slatina

Numărul firmelor cu capital străin nou înfiinţate în România a crescut, în primele 11 luni din 2022, cu 30,1%, comparativ cu perioada similară din 2021, la 6.873 de unităţi, conform datelor centralizate de Oficiul Naţional al Registrului Comerţului (ONRC).

Cele 6.873 de societăţi noi aveau un capital social subscris în sumă totală de 38,105 milioane de dolari, cu 7,3% mai mic faţă de cel al firmelor înmatriculate în perioada ianuarie-noiembrie 2021, de 41,109 milioane de dolari.Municipiul Slatina **înregistra doar 1 societate nou infiintata cu un capital subscris de 0,20 mii de lei, respectiv locul 15 din punct de Vedere a numarului de societati inregistrate, si 21 din punct de vedere a capitalului social**. În mod evident, este loc pentru mai mult și mai bine în Slatina.

Figura 28. Valoarea capitalului social subscris străin (RON) în anul 2022

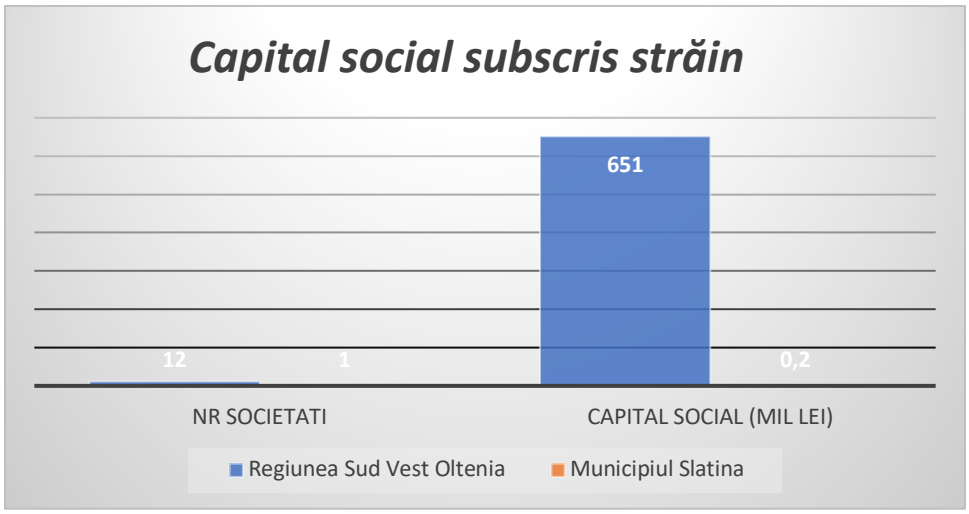


Sursa:ONRC.ro Statistici

In Municipiul Slatina 3 companii cu participare de capital straina si-au majorat capitalul social cu o valoare de 0,2 milioane lei. In acelasi timp, in Municipiul Slatina nu au existat radieri de societăţi cu participare străină la capital, din registrul comerţului, în anul 2022.

In perioada 1991-2021, conform datelor inregistrate la Registrul comertului au fost inregistrate in Judetul Olt 917 companii cu participare de capital strain, cu un capital subscris de 3.489.448,9 mii lei.

Figura 29. Valoarea capitalului social subscris străin în Municipiul Slatina si in Regiunea Sud Vest Oltenia



Sursa:ONRC.ro Statistici

Bune practici în atragerea investițiilor străine

Investițiile străine directe (ISD) reprezintă una dintre principalele surse de stimulare a dezvoltării întreprinderilor private, având un efect multiplicator prin creșterea verticală în economia rezidentă. Complementar cu investițiile publice, ISD reprezintă cea mai mare sursă de finanțare externă pentru majoritatea țărilor în curs de dezvoltare. ISD au, de asemenea, un potential semnificativ de a transforma economiile prin crearea de locuri de muncă mai bine plătite și mai stabile în țările gazdă[13]. În plus, pot contribui la profesionalizarea mediului de afaceri local, prin impunerea unor standarde ridicate în interacțiunile lor cu furnizorii, concurenții și partenerii de afaceri.

Pe lângă contribuția la dezvoltarea întreprinderilor și contribuția la dezvoltarea capitalului uman, investițiile străine directe reprezintă o sursă importantă de tehnologii inovatoare care contribuie la stimularea competitivității și a productivității muncii. Relația directă cu mediul extern conduce în mod invariabil la dezvoltarea comerțului internațional pentru țara gazdă, facilitând la integrarea sa în economia globală și în mod direct la creșterea PIB-ului prin producție incrementală și exporturi.

Astfel, cea mai rapidă cale de a impulsiona o economie locală este atragerea de investiții străine. Totuși, acest lucru trebuie realizat într-un mod strategic, prin căutarea de companii cu valoare adăugată mare, productivitate ridicată și salarii mari. Din păcate, administrațiile locale adoptă rareori un rol activ și strategic în promovarea regiunii lor către investitori cu valoare adăugată mare. De cele mai multe ori, ei se limitează la a primi pe primul venit. Este evident că orice investiție este preferabilă lipsei de investitori, dar dacă autoritățile locale ar fi mai proactive în a căuta, comunica și negocia cu potențialii investitori, acestea ar putea oferi și perspective economice mai bune pentru comunitatea pe care o reprezintă.

2.2.3.2 Opinia locuitorilor din Municipiul Slatina privire la investiții

Conform Barometrului Urban efectuat de către Banca Mondială în cadrul proiectului de elaborare a Politicii Urbane a României, respondenții au avut ocazia de a răspunde la un set de întrebări cuprivire la investițiile din orașul lor. Printre aceste întrebări regăsim informații despre satisfacția cetățenilor legată de investițiile realizate de primărie și despre prezența și atragerea investițiilor private.

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

Concluziile răspunsurilor referitoare la satisfacția respondenților privind investițiile private:

- La nivel național, 54% din respondenți s-au declarat mulțumiți de atragerea investițiilor private în orașele în care locuiesc;
- Locuitorii din orașele medii (20-50.000 locuitori) sunt semnificativ mai puțin mulțumiți decât restul populației (medie 43%-total mulțumire);
- La nivel regional se înregistrează disparități semnificative între regiunile Nord-Vest (68%) și Sud- Vest Oltenia (46%) respectiv, Sud-Muntenia (43%);
- Tinerii (18-24 ani) și persoanele cu venituri peste medie tind să fie mai mulțumite decât restul populației;

Respondenții din Municipiul Slatina au înregistrat un grad de mulțumire privind prezența și atragerea investițiilor private de 52%, unul dintre cele mai ridicate la nivel național, motivate de investițiile efective care sunt mai mari decât în orașe cu scor mai scăzut, precum București, Craiova sau Ploiești. Acest nivel este probabil influențat de gradul general de satisfacție al cetățenilor cu activitatea Primăriei.

Respondenții din Municipiul Slatina sunt printre cei mai mulțumiți din România față de investițile făcute de primărie (82%), iar această apreciere se resfrânge și asupra investițiilor private, desi acestea nu au cunoscut o dinamică foarte pozitivă la nivel local. În toate orașele sondate, o performanță bună a primăriei a fost asociată și cu o performanță bună a sectorului privat, desi datele nu confirmă întotdeauna această dinamică.

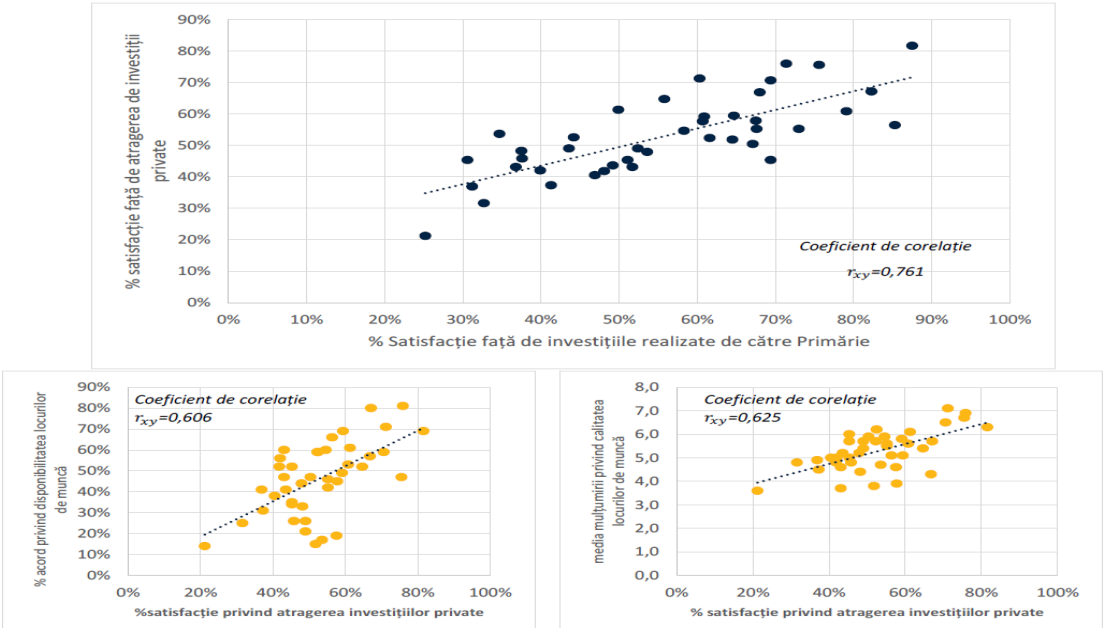
Concluziile răspunsurilor referitoare la satisfacția respondenților privind investițiile realizate de primărie:

- La nivel național, 55% din populația urbană este mulțumită de proiectele de investiții realizate de către administrația locală;
- Mulțumirea cetățenilor este mai ridicată în orașele cu peste 50.000 de locuitori (63%), cu excepția Bucureștiului și mai scăzută în orașele între 10-50.000 de locuitori (46%);
- Cota de mulțumire este mai ridicată în regiunile Nord-Vest (68%) și Sud-Est (70%) și mai scăzută în Muntenia (41%) și București-Ilfov (44%);
- Trei orașe înregistrează un nivel de mulțumire de peste 80%: Slatina (82%), Sinaia (85%) și Oradea (88%). Nouă orașe înregistrează un nivel de mulțumire sub 40%, Ploiești (37%) și Alexandria (33%) fiind în acest segment;
- Persoanele cu vârste între 18-24 ani tind să fie mai mulțumite decât restul populației (60%).

De asemenea, un nivel mai ridicat de satisfacție a fost înregistrat în rândul angajaților din sistemul public (60%) și al persoanelor cu venituri individuale de peste 3000 lei/lună (66%).

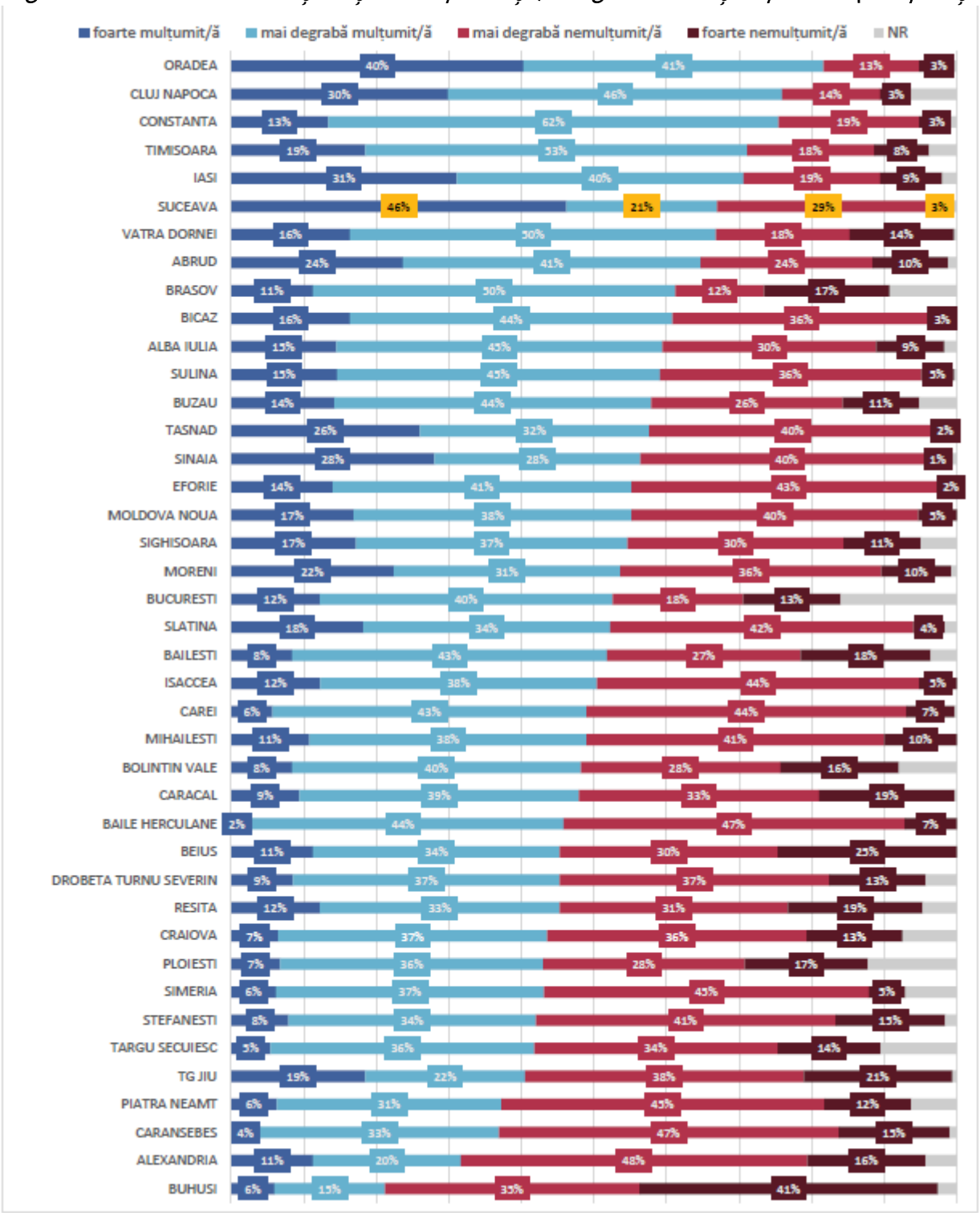
Satisfacția față de atragerea investițiilor private corelează semnificativ cu aprecierea investițiilor realizate de către Primărie și locurile de muncă, așa cum poate fi observat în graficul de mai jos privind răspunsurile la întrebarea legată de satisfacția privind prezența și atragerea investițiilor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

Figura 30. Corelație între mulțumirea privind atragerea investițiilor, investițiile realizate de primărie și locurile de muncă



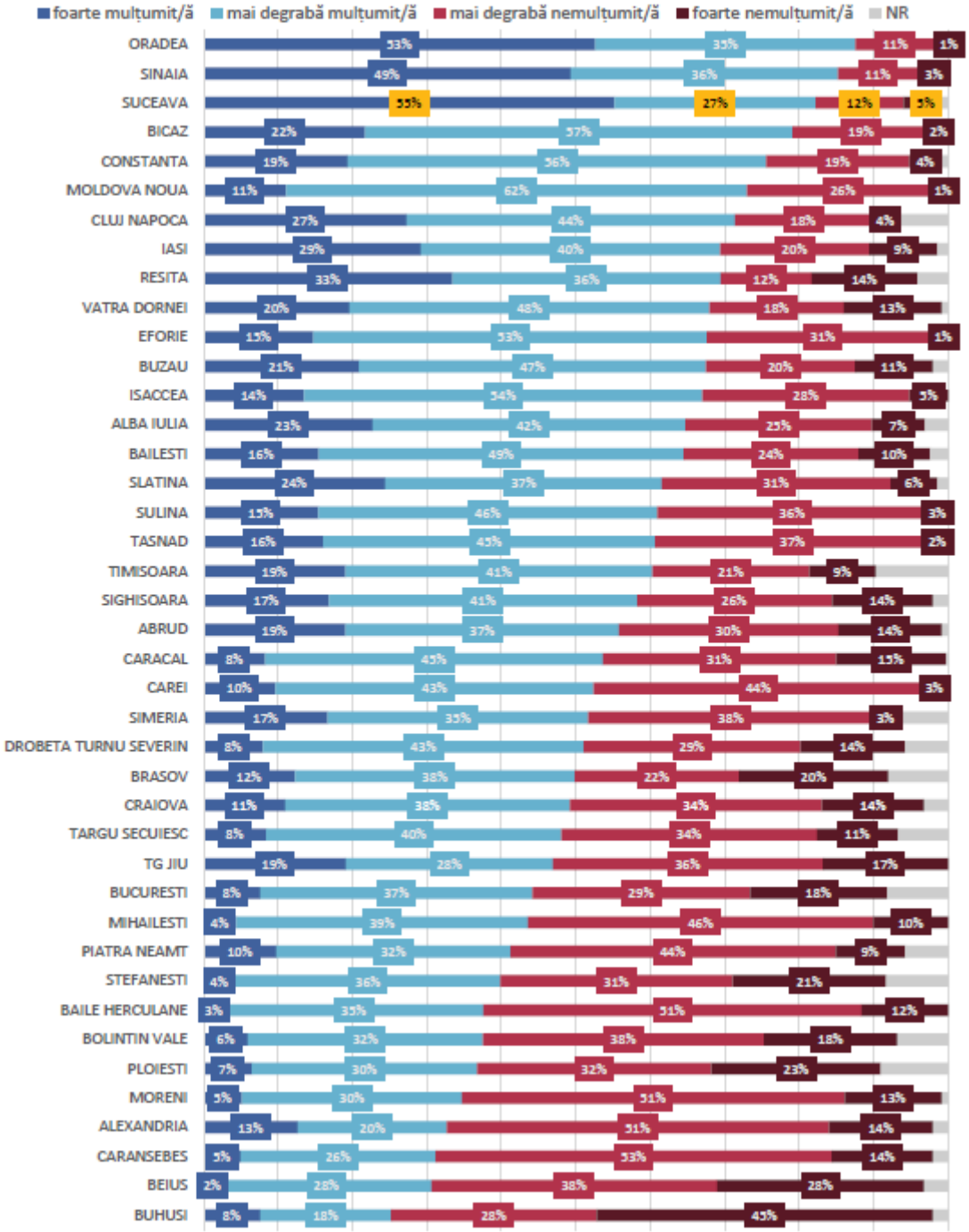
Sursa: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții,

Figura 31. în ce măsură sunteţi mulţumit de prezenţa, atragerea investiţiilor private? (comparaţie)



Sursa: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieţii

Figura 32. În ce măsură sunteți mulțumit de proiectele de investiții realizate de către primărie?



Sursa: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții

2.2.3.3 Soluții pentru promovarea, facilitarea și extinderea investițiilor private

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

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

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

Revenind la principalele centre urbane europene, principalul mecanism de facilitare a accesului la potențialii investitori este realizat prin crearea unei Agenții de Promovare a Investițiilor (API).

Concentrarea sporită asupra promovării și facilitării localizării este evidentă în estimările care sugerează că ar putea exista mai mult de 10.000 de API – cuprinzând API regionale, naționale, precum și niveluri subnaționale diferite (județe, zone metropolitane, orașe, comune).

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

Serviciile dedicate investitorilor, în completarea infrastructurii de bază, corespund următoarelor faze:

1. **asistență în selectarea locației pentru investiții** (informații despre: indicatori statistici regionali / locali, mediul de afaceri local, sistemul de învățământ, sistemul de transport public, infrastructura și costurile utilităților, costurile investițiilor, facilitarea întâlnirilor cu instituțiile / agențiile publice);

2. **asistență în realizarea investiției** (informații privind conexiunea la rețelele de utilități publice, reglementările de urbanism aplicabile în zonă, asistență în legătură cu structurile instituțiilor publice cu atribuții în aprobarea investițiilor);

3. **asistență după finalizarea investiției**, **pe toată durata activității** - facilitarea relației cu companiile publice care furnizează utilități (pentru semnarea contractelor de conectare, intervenții în caz de avarie, comunicarea întreruperilor anunțate în furnizarea utilităților), asistență în legătură cu instituțiile de învățământ.

Model de organizare: intern vs. extern

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

Modelul 1: Departament intern în cadrul primăriilor

Având o medie de 68 de firme înregistrate la fiecare 1.000 de locuitori și cu un total de 1,93 miliarde de euro atrase în anul 2017, Biroul de Relații Externe și Investitori din cadrul Primăriei și Consiliului Local Cluj-Napoca este unul dintre cele mai performante departamente de atragere a investițiilor străine la nivel național și chiar regional. Biroul de Relații Externe și Investitori din Cluj își desfășoară activitatea în cadrul Primăriei municipiului Cluj-Napoca și este subordonat primarului.

Biroului de Relații Externe și Investitori are ca principal obiectiv „creşterea din punct de vedere calitativ şi cantitativ a investiţiilor în municipiu prin întărirea capacităţii de absorbţie a investiţiilor străine". Obiectivul este urmărit prin platforma web dedicată denumită Cluj Business, care conține o serie de informații utile, promovată intens în oportunitățile de abordare a investitorilor străini.

Modelul 2: Agenţii municipale

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

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

Choose Paris Region este unul dintre principalii poli magnetici pentru investițiile străine în Franța, ajutând Parisul să atragă mai mult de 1.100 de investiții în perioada octombrie 2012 – septembrie 2020, devenind astfel câștigătorul regional în categoria „orașe și regiuni europene ale viitorului" din cadrul studiului realizat de publicația Financial Times.

Modelul 3: Colaborarea cu companii dedicate de atragere a investitorilor

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

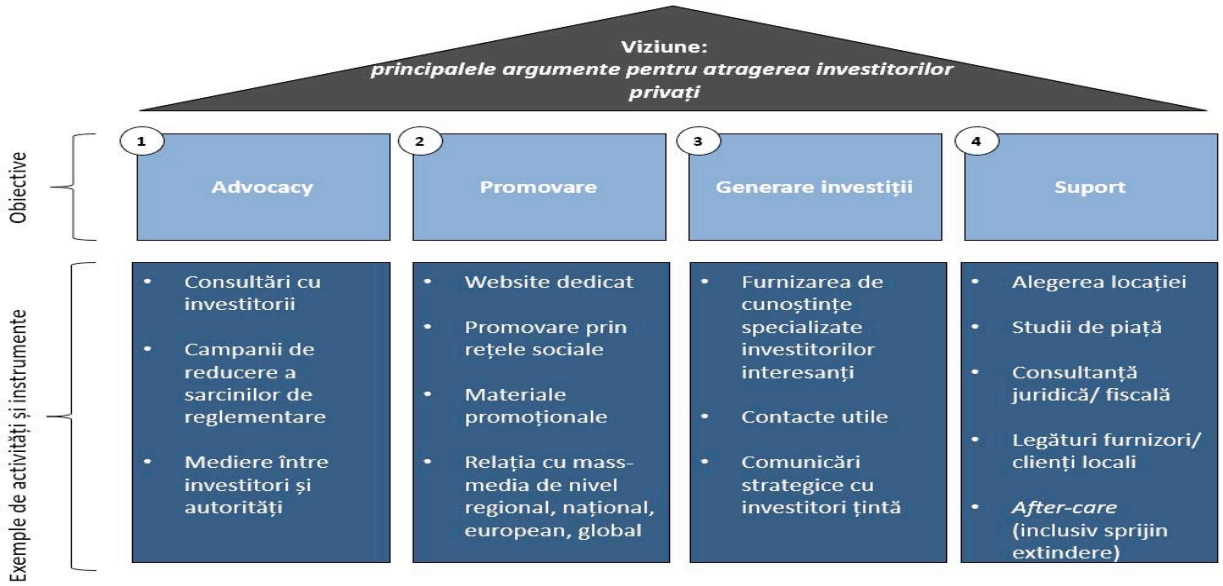
Raportul *The Financial Times fDi* arată că Marea Britanie și-a menținut în anul 2020 prima poziție în calitate de destinație de investiții în Europa, cu o cotă de piață de 22% din ISD (o valoare de 38 miliarde de lire sterline). Londra își păstrează prima poziție în clasamentul european al atragerii investițiilor străine, în pofida incertitudinilor declanșate de Brexit. Alături de Invest UK (agenția guvernamentală a Regatului Unit de atragere a investițiilor străine), compania Fitzgerald&Law a contribuit în mod semnificativ la crearea celor 1.600 de noi locuri de muncă pe săptămână în UK.

Obiectivele API

În general, API urmărește patru obiective majore, fiecare dintre ele cu un set de activități specifice. Cele mai bune practici internaționale în domeniul API-urilor[22] sugerează următoarele obiective:

- *Acţiuni de advocacy* la nivel local și central pentru eliminarea obstacolelor administrative;
- *Crearea unei imagini favorabile* pentru promovarea comunității ca destinație de investiții;
- *Generarea de investiţii* prin abordarea activă a investitorilor pe baza planurilor naționale, regionale sau locale de dezvoltare.
- *Servicii de facilitare a investitorilor*, pentru a ajuta la rezolvarea problemelor cu care se confruntă investitorii existenți sau potențiali.

Figura 33. Model structură API: viziune, obiective, activități



Sursa: Îndrumar Atragerea Investițiilor Străine – UrbanizeHub

Activitățile API

A. Interacţiuni cu autorităţile pentru eliminarea obstacolelor administrative

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

B. Crearea unei imagini favorabile pentru promovarea comunităţii ca destinaţie de investiţii

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

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

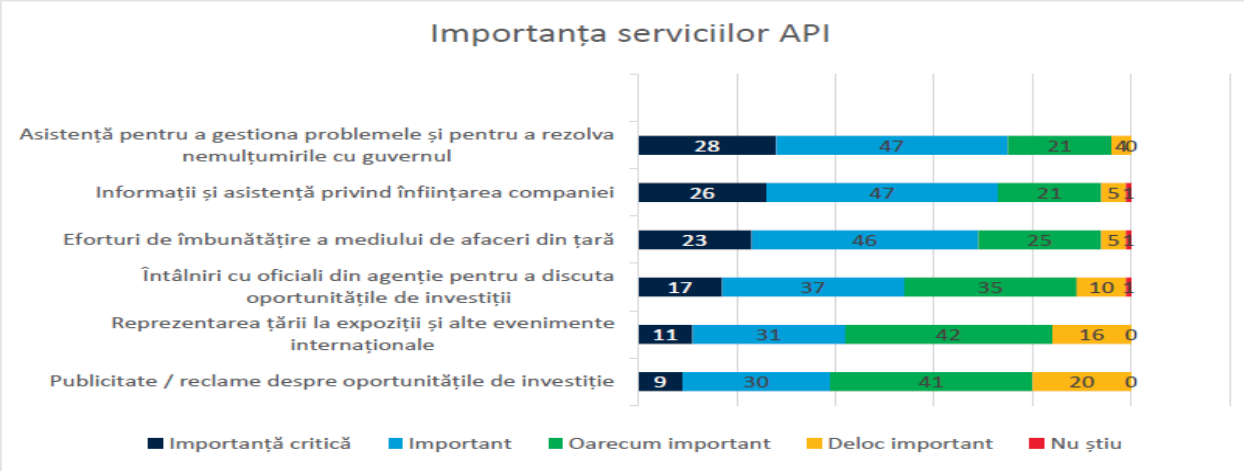
C. Generarea de investiții prin abordarea activă a investitorilor pe baza planurilor naționale, regionale sau locale de dezvoltare.

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

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

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

Figura 34. Investitorii apreciază ajutorul API în rezolvarea problemelor (ponderea procentuală a respondenților)



Sursa: Banca Mondială, Global Investment Competitiveness Survey

2.2.3.4 Serviciile și infrastructura de suport pentru afaceri și inovare

Dezvoltarea afacerilor și inovării în regiunea Sud Vest Oltenia este favorizată de existența a:

- **7 parcuri industrial**
- **2 parcuri științifice si tehnologice**
- **centre de afaceri**
- **incubatoare de afaceri** care au ca scop atragerea investițiilor în domeniul producției și serviciilor generatoare de valoare adăugată ridicată și valorificarea potențialului resurselor umane locale
- **9 clustere**

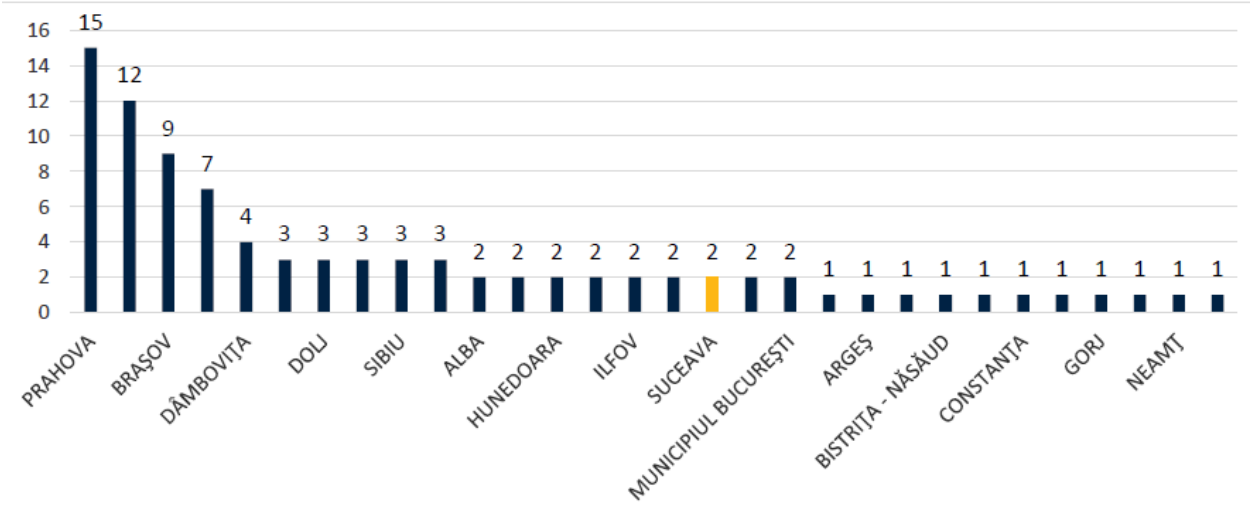
În cadrul POR 2014-2020 a fost sprijinită crearea incubatoarelor de afaceri sectoriale, prin construirea spațiilor aferente și dotarea acestora cu active corporale și necorporale, fiind contractate 8 proiecte la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia.

2.2.3.4.1 Parcuri industriale

Parcul industrial este definit prin Legea 186/2013, privind constituirea și funcționarea parcurilor industriale, ca "zonă delimitată în cadrul căreia se desfășoară activități economice, de cercetare științifică, de valorificare a cercetării științifice și/sau de dezvoltare tehnologică, agroindustriale, logistice și inovative, industriale etc., într-un regim de facilități specific." Situația parcurilor industriale din România, întocmită de Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației la data 13.06.2023, indică prezența unui număr de 102 de parcuri industriale pe teritoriul țării.

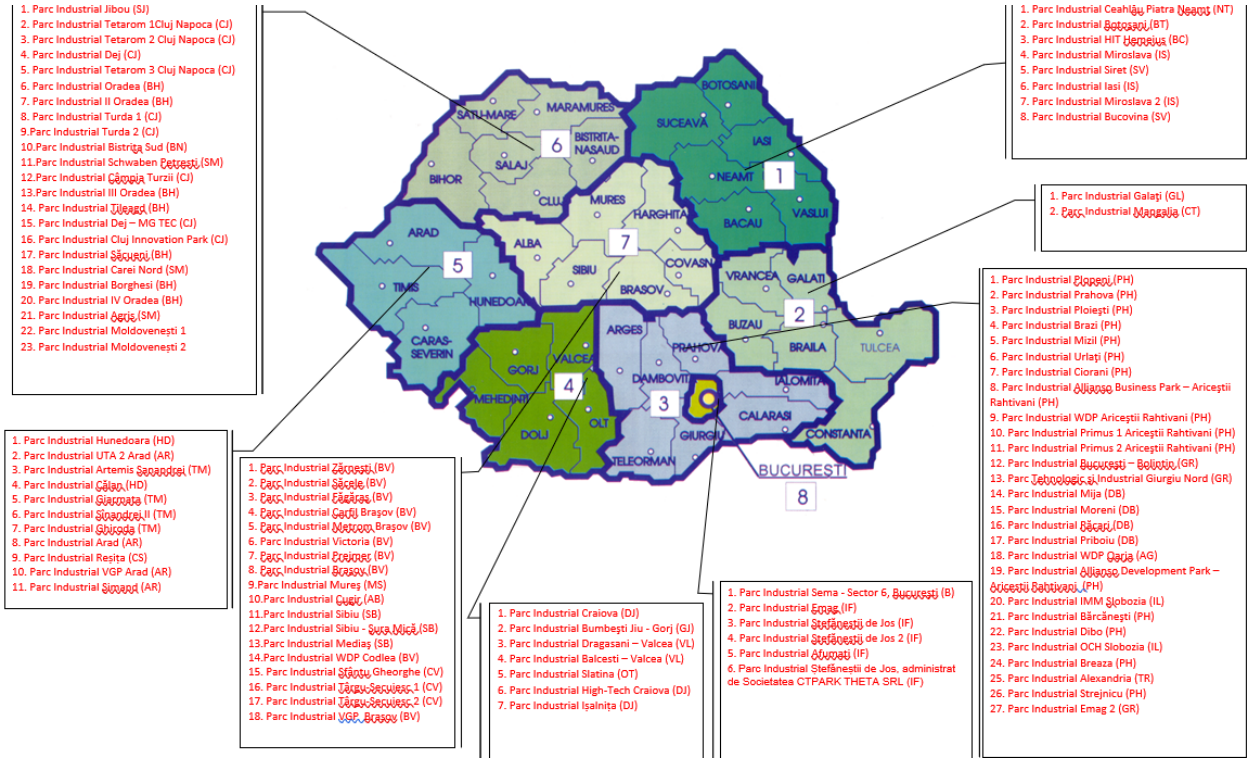
Parcurile industriale asigură infrastructura necesară pentru inițierea rapidă a investițiilor (drumuri, electricitate, alimentare cu apă, eliminarea și epurarea apelor uzate, furnizarea gazului, încălzire, servicii de telecomunicații), precum și facilități fiscale (scutire de impozit pe terenuri și clădiri parc).

Parcurile industriale sunt, de asemenea, o soluție pentru companiile care doresc să mute activitățile de producție, în conformitate cu legislația care impune transferul capacităților de producție în afara zonelor urbane.



Sursa: MDLPA

Figura 35. Harta parcurilor industrial in Romania in 2023



Sursa: MDLPA: Harta parcurilor industrial pe regiuni de dezvoltare 2023

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

În Regiunea Sud Vest Oltenia sunt constituite 7 parcuri industriale:
1. Parc Industrial Craiova (DJ)
2. Parc Industrial Bumbeşti Jiu - Gorj (GJ)
3. Parc Industrial Dragasani – Valcea (VL)
4. Parc Industrial Balcesti – Valcea (VL)
5. Parc Industrial Slatina (OT)
6. Parc Industrial High-Tech Craiova (DJ)
7. Parc Industrial Ișalnița (DJ)

La nivelul județului Olt există un parc industrial activ, administrat public: Parc Industrial Slatina

Parc Industrial Slatina - Este localizat in Municipiul Slatina pe strada Milcov,avand o suprafata de 12.539 mp, Domeniile de activitate agreate în cadrul ”Slatina Industrial Parc” sunt:

- industrie prelucrătoare, cu posibilitatea concentrării pe diverse industrii de vârf;
- afaceri, în care predomină activităţile financiar-bancare, de consultanţă, proiectare, cercetare dezvoltare, precum şi activităţi de administrare a afacerilor;
- distribuţie, în care predomină activităţile de depozitare mărfuri şi logistică;

servicii, în care predomină industriile producătoare de servicii;

- pe lângă activităţile care predomină şi care conferă domeniul de specializare al parcului industrial, în vederea sprijinirii dezvoltării acestor activităţi, se pot desfăşura o serie de servicii conexe: furnizare de utilităţi, curăţenie şi pază, servicii comerciale şi de alimentaţie publică, activităţi hoteliere, servicii de evidenţă contabilă, asistenţă în afaceri, servicii de asigurare şi altele similare acestora sau în legătură directă cu acestea.
- Parcul Industrial este împărțit în loturi, care la rândul lor sunt divizate în parcele cu diferite suprafețe. Atât parcelele cât și loturile sunt modulare putând fi redimensionate, în funcție de necesitățile și investiția propusă.

Avantajele oferite de Parcul industrial: Companiile prezente în Parcul Industrial beneficiază de scutire de impozit pe teren și clădiri , eliberarea gratuită a oricaror certificate de urbanism, autorizatii de construire pentru terenurile și clădirile din infrastructura parcului. Societatea Administrator (SC ”Slatina Industrial Parc”), acordă sprijin companiilor prezente în parc, asigurând legătura între investitori și instituțiile publice locale. De asemenea investitorii pot beneficia în mod gratuit de informații privind schemele de ajutor de stat si resurse de finanțare prin Fonduri Europene.

Pentru susținerea investițiilor în Parcul Industrial și reducerea perioadelor pentru obținerea documentațiilor de avizare sau autorizare, societatea administrator colaborează cu reprezentanți ai autorităților locale, astfel grăbind procesul de evaluare administrativă pentru obținerea documentațiilor specifice.

Cale ferata, drum european, viitorul drum expres, aeroport Craiova, aproape de Dunare (Corabia poate viitor port funcțional). Municipiul Slatina: cu firme industriale foarte puternice, deci exista forta de munca foarte calificată.

2.2.3.4.2 Clustere şi poli de competitivitate

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

Conform evidențelor Ministerului Economiei, la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia există un număr de 11 clustere în domeniile automotive, turism, IT&C, agro-alimentar și construcții, medaliate cu bronz, dintre care 2 sunt membre ale Asociației Clusterelor din România.

1. TIC-Regional Competitiveness Pole Oltenia Cluster, domeniu TIC – (Dolj)
2. Automotive South West Oltenia Pole, Domeniu: Automotive- (Dolj)
3. AGROPRO Oltenia Cluster, Domeniu: Agro-Food-(Dolj)
4. Construct Cluster Oltenia, Domeniu: Constructions -(Dolj)
5. TURINN Cluster, Domeniu: Tourism
6. INOVTRANS Pole, Domeniu: Machinery
7. TurOlt InnoTT Oltenia Tourism Competitiveness Pole-Innovation and Tradition in Tourism, Domeniu: Sustainable and innovative tourism – (Dolj)
8. TRANSALPINA-DRUMUL REGELUI Cluster Domeniu: Toursim, Creative sector, Agro-Food – (Gorj)
9. Urban logistic Cluster, Domeniu: Logistics – (Dolj)
10. Cluster ”Turismul de sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia - SanoTour” Domeniu Turism sustenabil și inovator
11. Sănătate
12. Clusterul ”Sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia”- Domeniu Sanatate

Scurta prezentare a celor 11 clustere din Regiunea Sud-Vest Oltenia:

Polul de Competitivitate Innov TT Oltenia - Transfer de inovație și tehnologie care sprijină o dezvoltare regională durabilă și creșterea competitivității, are un număr de 30 de membri (administrație locală, universități, centre de cercetare și inovare, agenția de dezvoltare regională, asociații profesionale, companii).

Scop: Creșterea capacității de promovare a inovației, invenții, cercetare, competitivitate, transfer de tehnologie ca politică regională de dezvoltare durabilă prin interconectarea cunoștințelor, tehnologiilor și oamenilor.

Turinn Cluster a fost înfiinţat în anul 2010, în vederea îmbunătăţirii competitivităţii şi poziţionării strategice a serviciilor prezente în sectorul turistic, prin intermediul unei platforme de generare şi transmitere a informaţiilor şi cunoştinţelor în baza cercetărilor şi inovaţiilor prezente la nivel internaţional cu impact direct asupra dezvoltării sectorului.

Din membrii clusterului fac parte toate Consiliile Judeţene din regiunea Sud Vest Oltenia, ADR SV Oltenia, Departamentul de Geografie al Universităţii din Craiova, Centrul de transfer tehnologic în turism şi protecţia mediului TechTEC Vâlcea, filiala Oltenia a Asociaţiei Române pentru Industria Electronică şi Software, asociaţii de promovare a turismului, pensiuni, agenţii de turism etc.

ITC Oltenia Cluster (Regional Competitiveness Pole Oltenia Cluster) are un număr de 38 de membrii.

Inițiatori: ARIES - Asociația Română pentru Industria Electronică și Software, ARoTT - Asociația Română pentru Transfer Tehnologic și Inovare, Universitatea Craiova, Municipiul Craiova, Incubator de Afaceri și Tehnologice, Ro4Europe.

Scopul Clusterului TIC Oltenia este creșterea competitivității companiilor în sectorul TIC, promovarea produselor electronice și software, inovarea, rezultatele cercetării în domeniul transferului de tehnologie și dezvoltarea politicii instituționale, dezvoltarea regională prin interconectarea cunoștințelor, tehnologiilor și oamenilor.

Polul de Competitivitate Turism Oltenia - Inovare și Tradiții în Turism - TurOlt InoTT a fost constituit în anul 2012 și are un număr de 66 de membri din care: organizații private active în sectoare relevante pentru domeniul turismului (mici producători de artizanat, ceramică, țesături, lemn și mobilă, agenții de turism, firme de soft), organizații profit și non-profit considerate catalizatori (firme de consultanță, furnizori de formare, ONG-uri) care sprijină activitățile principale ale membrilor Polului și în general dezvoltarea mediului de afaceri și anumitor sectoare economice, precum și dezvoltarea teritorială și regională și organizații publice.

Printre membri TurOlt InoTT se numară: Universitatea din Craiova, Asociaţia Română a Centrelor de Ceramică, Asociaţia Meşterilor Populari Cocoșul de Hurez, Asociaţia pentru Promovarea Patrimoniului Autentic Horezu, Centrul Județean pentru Conservarea și Promovarea Culturii Tradiționale Gorj, Centrul Internațional pentru Arta și Creatie Constantin Brâncuși, Asociaţia pentru Tehnologia Informaţiei și Comunicaţiilor din România. Polul de Competitivitate TurOlt InoTT, își desfășoară activitatea în sectorul turistic și sectoarele conexe.

Obiectivul general este creşterea competitivităţii sectorului turistic din regiunea Sud-Vest Oltenia, prin construirea unui brand regional unitar şi inovarea produsului turistic, astfel încât până în anul 2020 Oltenia să-şi îmbunătăţească poziţia ca destinaţie turistică românească pe plan naţional şi internaţional, iar fluxul turistic anual să crească cu 15% (circa 50.000 turişti pe an).

În anul 2012 s-a realizat strategia de dezvoltare a polului de competitivitate pentru următorii 7 ani, obiectivul general fiind reprezentat de creşterea competitivităţii sectorului turistic din regiunea Sud-Vest Oltenia, prin construirea unui brand regional unitar şi inovarea produsului turistic.

Polul de competitivitate "Automotive Sud-Vest Oltenia" a fost înființat în anul 2012, fiind compus din 36 de membrii (3 organizații catalizator, 2 autorități publice, 2 instituții de învățământ, 3 centre de cercetare, 26 de întreprinderi).

Obiective:

- Creșterea competitivități în regiunea Sud-Vest Oltenia, prin dezvoltarea unui pol de competitivitate în domeniul automotive, cu un spectru larg de activități în domeniul formării profesionale, al competențelor înalt calificate necesare Companiei Ford și furnizorilor săi;
- Realizarea de noi investiții, transfer tehnologic și intensificarea colaborării între Universitatea din Craiova și firmele active în domeniul automotive pentru dezvoltarea de proiecte comune de cercetare aplicată în special în domeniul electromobilității în scopul utilizării experienței de C&D&I regionale din sector.

INOVTRANS POLE a fost înființat în anul 2012 în domeniul fabricării materialului rulant. Entitatea de management este SC TIMPLEXIM SRL Craiova, polul de competitivitate numărând peste 25 de membri şi asociaţi: producători de material rulant, firme de proiectare, unităţi de învăţământ, institute de cercetare-dezvoltare, organizaţii non-guvernamentale, autorităţi publice. Printre aceştia se numără S.C. TIPLEXIM S.R.L., Craiova , SC RAT CRAIOVA, S.C. TRANS INOV S.A., Craiova, S.C. DIAVAL S.R.L., Craiova, S.C. CESI AUTOMATION S.R.L, Craiova, S.C. CADET JUSTCONSULTING S.R.L., Craiova, S.C. TOPOSYSTEM S.R.L., Craiova, S.C. INDAELTRAC S.R.L., Craiova, S.C. MALITEOS TRANS S.R.L., Craiova, S.C. SITCO SERVICE S.R.L., Craiova, S.C. POPECI UTILAJ GREU S.A., Craiova, S.C. EUROMET S.R.L., Balş, S.C. SERES PROD COM S.R.L., Bumbeşti-Jiu, S.C. SOFTRONIC S.R.L., Craiova, Universitatea din Craiova, S.C. ICPE SAERP S.A., Bucureşti, SC IPA SA Sucursala CIFATT, Craiova, INCDIE ICMET, Craiova, Consiliul Judeţean Dolj, Primăria Municipiului Craiova, Agenţia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, etc.

AGROPRO Oltenia Cluster a fost creat în anul 2013 la inițiativa Agenției pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, în scopul promovării și dezvoltării sectorului agricol din regiunea Sud-Vest Oltenia.

Clusterul are un număr de 24 de membri: autorități publice locale și județene, centre de cercetare dezvoltare, instituții de formare, asociații din domeniul agricol și producători din sectorul agricol, dintre care amintim: Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, Universitatea din Craiova, Facultatea de Agricultură și Horticultură, Liceul Tehnologic „Petre Baniță" Călărași, Centrul de Cercetare-Dezvoltare pentru Cultura Plantelor pe Nisipuri, Societatea Agricola Călărași, Asociația Crescătorilor și Cultivatorilor "Gospodarii Olteniei".

Clusterul "Construct Cluster Oltenia" a fost înființat în anul 2013 și este format din 21 de membrii (o organizație catalizator, o instituție de învățământ, o asociație, 18 întreprinderi).

Sector de activitate: domeniul industriei constructiilor și sectoarele adiacente: proiectare, inovare-cercetare, formare și perfecționare profesională, producția și logistica materialelor de construcții. Printre obiectivele strategice se numara:

- Atragerea investițiilor străine în regiune, prin realizarea de misiuni economice în vederea identificării de parteneri economici și atragerea de misiuni economice în vederea stabilirii de parteneriate de afaceri și realizării de investitți cu capital străin;
- Dezvoltarea colaborării și creșterea relațiilor comerciale între membrii în vederea dezvoltării economice și sociale a regiunii;

- Facilitarea intrării agenților economici din regiune pe noi piețe prin acțiuni complexe de internaționalizare și participarea la evenimente de afaceri, în principal în țările membre ale Uniunii Europene și nu numai;
- Atragerea de fonduri europene pentru dezvoltarea activităților de producție dar și a serviciilor;
- Calificarea, perfecționarea și specializarea forței de muncă în sectorul construcțiilor și în domeniile adiacente, în special în producția materialelor de construcții.

Mobility Urban Logistic Cluster – DOROTHY

Clusterul Urban logistic – Logistică urbană, electronică, software și mobilități a devenit activ la data de 29 octombrie 2013, având 17 membri: Primăria Municipiului Craiova, Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Vest Oltenia, Universitatea din Craiova, ICMET, IPA CIFFAT, ARoTT si 11 agenți economici.

Obiectivul principal este acela de a îmbunătăți procesul de distribuție a bunurilor la nivelul mediului urban prin reducerea numărului de vehicule și consolidarea standardelor de mediu. Activitatea clusterului va stimula competitivitatea celorlalte clustere active la nivel regional și va consolida concentrarea lor pe domenii tehnologice avansate cu un potențial ridicat de inovare.

Clusterele „Sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia" și „Turismul de sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia - SanoTour" au fost înființate în anul 2015 si au ca obiectiv dezvoltarea sectorului de sănătate și al turismului de sănătate în Regiunea Sud-Vest Oltenia, prin încurajarea comunicării între principalii actori din sectorul serviciilor turistice și de sănătate, în vederea identificării principalelor resurse specifice acestei forme de turism în regiune și integrarea acestora într-un sistem coerent de dezvoltare și promovare a turismului de sănătate românesc. Fiecare dintre cele două clustere deține un numar de 16 membri comuni. Printre aceștia se numără: Consiliul Județean Vâlcea, Universitatea din Craiova, Universitatea de Medicină și Farmacie din Craiova, Asociația de Turism Oltenia. Inițiatorul înființării celor două clustere este Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud -Vest Oltenia.

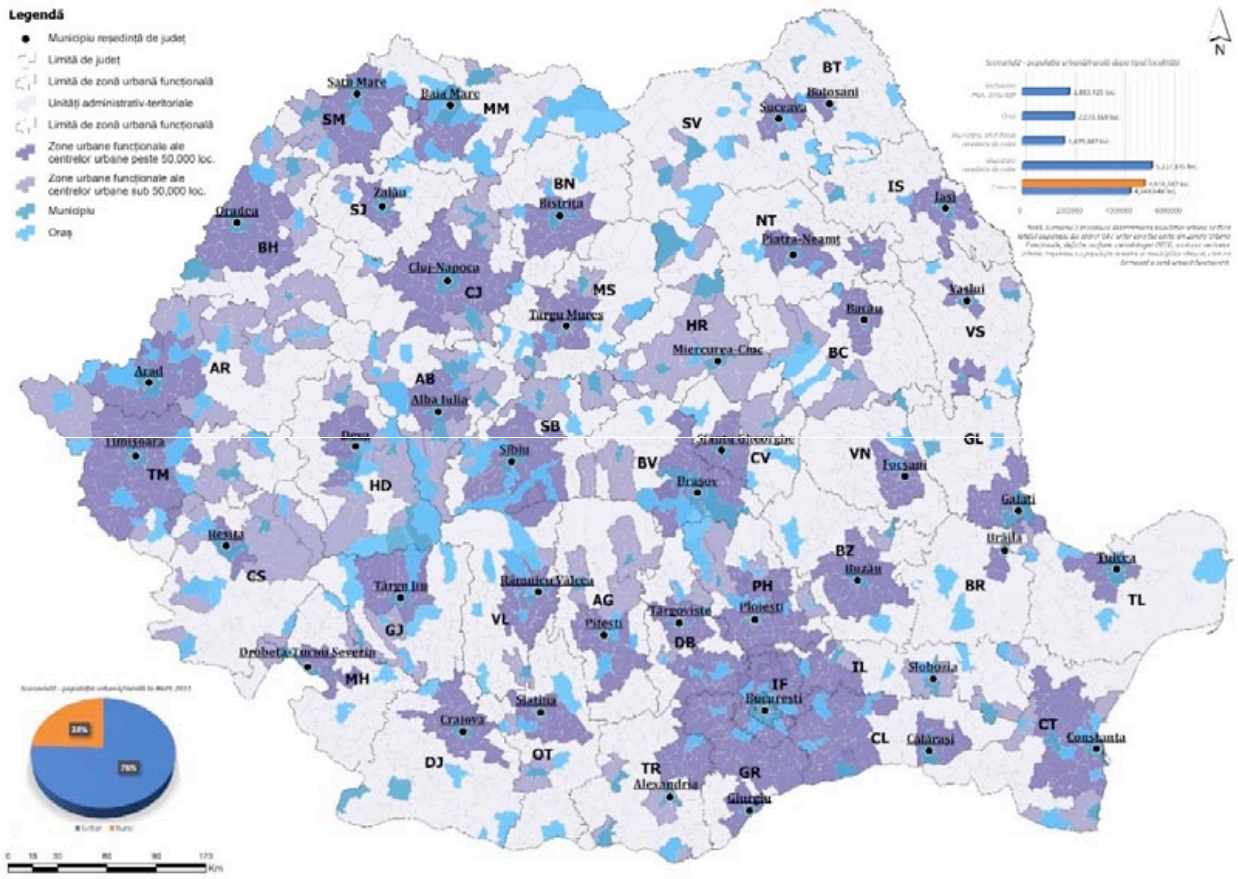
2.2.4 Motoare economice și potențial de specializare

2.2.4.1 Contribuția zonelor urbane funcționale la dezvoltarea economică

Urbanizarea este esențială pentru dezvoltarea unei regiuni sau țări[26]. Procesul de creștere economică este însoțit în permanență de un proces de urbanizare, întrucât orașele generează dezvoltare și roductivitate mai ridicate. Cele mai urbanizate regiuni din România (București-Ilfov, Vest, Centru) au ajuns în ultimii ani să performeze mai bine decât regiuni din Grecia, Portugalia, precum și din sudul Italiei sau sudul Spaniei. Aceste performanțe se transpun automat și în calitatea vieții și a nivelului de trai. Prezența unui sector privat puternic și care utilizează la adevăratul potențial resursele locale este esențială pentru dezvoltarea zonelor urbane și se traduce direct în nivelul calității vieții, element esențial în decizia de locui într-un anumit oraș.

Deși oficial, numai 55% dintre români trăiesc la oraș, aproximativ 76% trăiesc într-o zonă urbană funcțională – adică în municipii, orașe și UAT-uri unde cel puțin 15% din forța de muncă face naveta zilnic către aceste municipii și orașe. Mai mult, aceste zone urbane funcționale genereză 98% din producția economică a României – cele aproximativ 1.600 UAT-uri locale (jumătate din numărul total de UAT-uri) ce nu sunt parte a unei zone urbane funcționale generează numai 2% din producția economică.

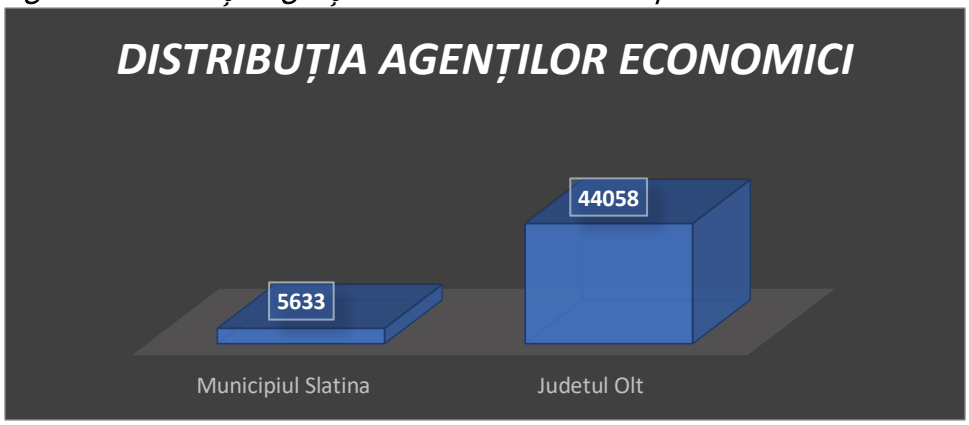
Figura 36. Zonele urbane funcționale ale municipiilor și orașelor din România



Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a oraşelor din România

Menținând raportul între veniturile firmelor generate în principal de către populația urbană, observăm informații similare cu privire la **distribuția agenților economici în zona Județului Olt, unde 13% din totalul de 44.058 companii se află în Municipiul Slatina** (5.633firme active în anul 2022).

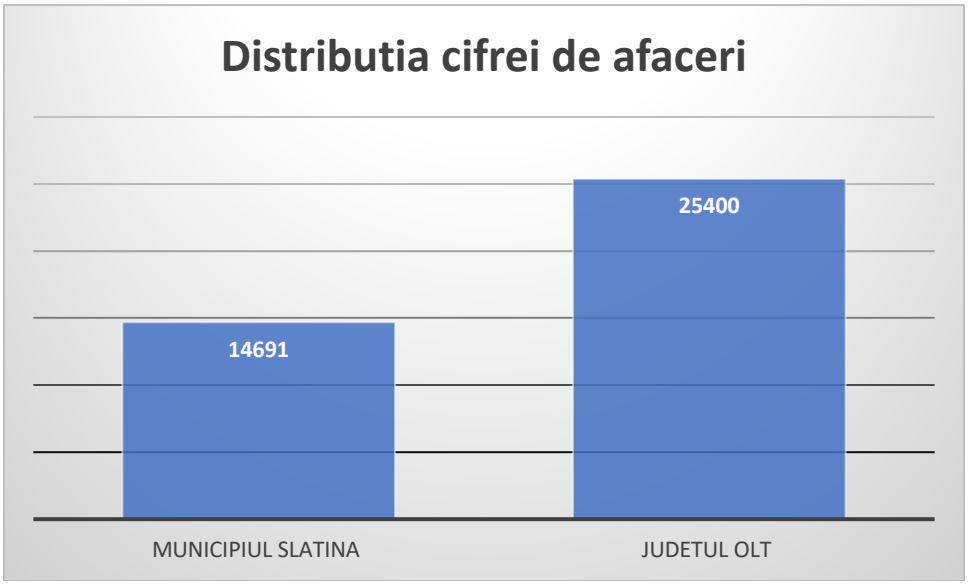
Figura 37. Distribuția agenților economici din Municipiul Slatina si Judetul Olt în anul 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Pe de alta parte, Municipiul Slatina a înregistrat în anul 2022 **o cifră de afaceri de aproximativ 14.691 milioane lei (58% din totalul județean)** la nivelul agenților săi economici.

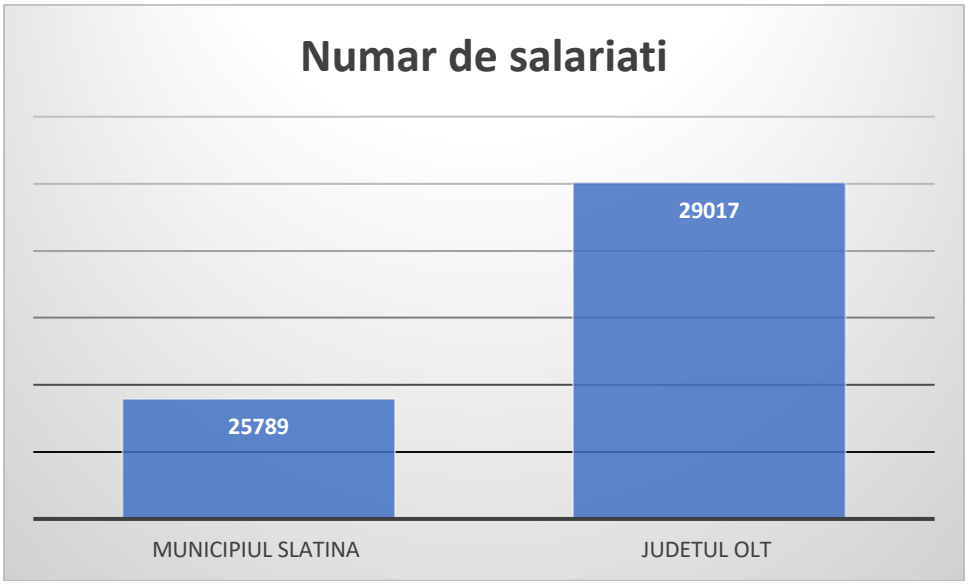
Figura 38. Distribuţia cifrei de afaceri a agenţilor economici din Municipiul Slatina si Judetul Olt în anul 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Slatina înregistra un număr total de 25.789 salariați la nivelul anului 2022, având cea mai mare concentrare de forță de muncă din județ, reprezentand 88,89 % din totalul salariatilor judetului Olt.

Figura 39. Distribuţia numărului de salariaţi din Municipiul Slatina si Judetul Olt în anul 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

2.2.4.2 Principalele motoare economice la nivelul Municipiului Slatina

Aportul sectoarelor economice la constituirea valorii adăugate brute

Conform *Strategiei de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Sud Vest Oltenia*, atât în România, cât și în celelalte țări vecine precum Bulgaria, Ungaria și Polonia, Valoarea Adaugată Brută este constituită în proporție semnificativă din **aportul serviciilor, urmate de industrie, agricultură și** construcții. Conform evoluției contribuției aduse de fiecare sector economic la constituirea valorii adăugate brute regionale în perioada 2012 – 2022, se constată că:

- grupa **XV. Metale comune si articole din acestea** (490.091 mii euro), din care 454.888 mii euro în domeniul economic *76. Aluminiu si articole din aluminiu.* 237.202 mii euro este excedentul în domeniul *73. Produse din fonta, fier si otel* și 803 mii euro în domeniul *80. Cositor si articole din cositor*.

- grupa **VII. Materiale plastice, cauciuc si articole din acestea** (330.005 mii euro) cu excedentul în domeniul *40. Cauciuc si articole din cauciuc* (416.473 mii euro).

- grupa **II. Produse vegetale** cu excedentul în domeniul *10. Cereale*

Astfel, la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia, în anul 2022 cel mai mare aport la constituirea valorii adăugate brute l-a avut sectorul serviciilor cu o pondere de 65,59%, nivel ușor superior nivelului national (63,32%), și cu 3,46% mai mult față de nivelul din 2013. Urmează industria, cu un aport de 20,98%, nivel mai mic cu 5,24% față de situația existentă la nivel național, și cu 1,40% mai mic față de nivelul înregistrat în regiune în 2013.

La nivel județean, comparând contribuția fiecărui sector la constituirea valorii adăugate brute, se constată că în județele Dolj si Olt aportul agriculturii și industriei la economia județeană depășește valoarea înregistrată la nivel regional.

De asemenea, se remarcă inversarea contribuțiilor sectoarelor economice la formarea VAB județean: serviciile sunt în continuă creștere în majoritatea județelor și tind să fie majoritare în defavoarea celorlalte domenii

Specializare inteligentă

Specializarea Inteligentă este un concept promovat de Uniunea Europeană pentru a exprima cadrul și mecanismele de specializare a proceselor de inovare la nivelul unei țări/regiuni de dezvoltare. În exercițiul financiar 2021-2027, acest concept este susținut prin obiectivele strategice investiționale ale Politicii de Coeziune a Uniunii Europene, în special prin Obiectivului de Politică 1 „*O Europă mai inteligentă, prin promovarea unei transformări economice inovatoare și inteligente*".

Conceptul de **strategie de specializare inteligentă** este definit în cadrul Regulamentului UE nr. 1303/2013 ca fiind: „*strategia națională sau regională de inovare care stabilește priorități pentru a dezvolta un avantaj competitiv, prin dezvoltarea și corelarea rezultatelor activităților de cercetare și inovare cu nevoile mediului de afaceri, în scopul de a aborda oportunități emergente și nevoile pieței*
într-un mod coerent, evitându-se în același timp dublarea și fragmentarea eforturilor".

Specializarea inteligentă presupune:

- stimularea unui anumit tip de comportament economic, cu ambiții și orientare regionale sau globale;
- înțelegerea impactului social al științei, tehnologiei și al activităților economice în sectoarele relevante;
- cercetarea și dezvoltarea interdisciplinară.

Domeniile si subdomeniile aferente, identificate ca urmare a consultărilor cu partenerii regionali, care pot asigura o specializare inteligentă și un potențial de dezvoltare pentru perioada de programare 2021- 2027, sunt urmatoarele:

Tabel 12. Niște de specializare inteligentă – Regiunea Sud Vest Oltenia

1. SISTEME DE TRANSPORT	• Vehicule și componente pentru vehicule rutiere • Vehicule și tehnologii pentru transportul feroviar
2. INGINERIE INDUSTRIALĂ ȘI MATERIALE	• Sisteme, instalații, echipamente, mașini / utilaje pentru construcții și alte industrii • Sisteme, procese, instalații, echipamente, tehnologii de mediu / Protecția mediului • Sisteme, echipamente, tehnologii pentru sectorul agroalimentar, aeronautic, sanitar • Materiale avansate, compozite • Materiale recuperate, materiale din bioresurse
3. AGRO-ALIMENTAR	• Alimente sigure, sănătoase, optimizate nutrițional (funcționale) • Soiuri noi (inclusiv hibride) rezistente la efectele schimbărilor climatice • Agricultura ecologică • Controlul calității alimentelor • Biofertilizatori, biocatalizatori • Utilizarea produselor agricole în scopuri nealimentare • Conservarea și protecția naturii
4. SANATATE ȘI WELLNESS - STIL DE VIAȚĂ SĂNĂTOS	• Terapii medicamentoase personalizate • Îmbătrânire activă și stil de viață sănătos • tratamente balneare/ SPA • Soluții și sisteme pentru combaterea răspândirii infecțiilor • Prevenirea, diagnosticarea și tratamentul bolilor netransmisibile și rare (inclusiv genetice) • Îmbătrânire activă și stil de viață sănătos
5. TIC și DIGITALIZARE	• *Smart city, smart village* • Produse inovative în domeniul IT cu accent pe domeniile mediu, energie, patrimoniu, turism • Digitalizarea economiei
6. INDUSTRII CREATIVE	• Activități culturale și de creație

Sursa: Strategia Regionala pentru Specializare Inteligentă (RIS3) Sud-Vest Oltenia

Economia verde și Economia circulară au fost identificate ca domenii transversale, evoluțiile lor condiționând funcționarea corespunzătoare a sectoarelor de specializare inteligentă propuse.

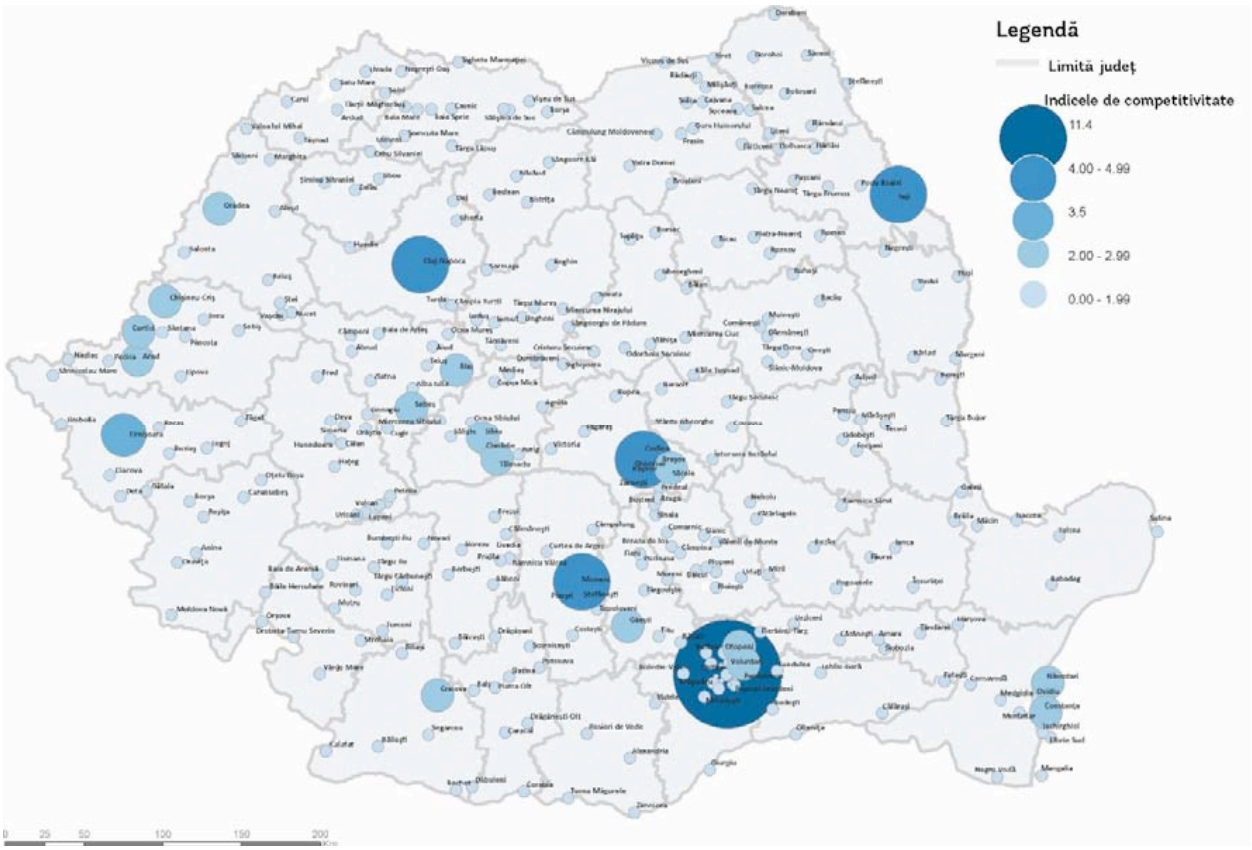
2.2.4.2.1 Competitivitate și atractivitate – analiză comparative

Pentru a evalua performanța potențială a orașelor din România, au fost dezvoltați doi indici – un indice competitiv (concentrându-se pe performanța reală) și un indice general de atractivitate (concentrându-se pe performanța potențială). Nu este de mirare că cel mai competitiv oraș din România este Bucureștiul, cel mai mare oraș care concurează în prezent pe picior de egalitate în ceea ce privește productivitatea cu alte orașe primare din UE. Este urmat de poli de dezvoltare naționali (orașe precum Cluj-Napoca, Iași, Timișoara etc.), centre economice importante, de asemenea. Orașele secundare competitive au de asemenea un rol esențial pentru o performanță regională mai puternică, deoarece propagă creșterea și dezvoltarea către localitățile învecinate.

Competitivitatea este adesea descrisă ca modul în care economiile țărilor / regiunilor / orașelor sunt validate extern într-o eră a globalizării. De regulă, regiunile de dezvoltare pot fi echivalente cu corporațiile, concurând pentru talent și cota de piață într-o economie globală. De aceea, competitivitatea și atractivitatea sunt indicatori importanți pentru analiza performanței economice a orașelor și a capacității lor de a atrage capital mobil, cunoștințe și chiar companii inovatoare.

Cu privire la calculul indicelui de competitivitate, municipiul Slatina se situează pe poziția 36 în clasamentul național, devansând alte municipii cu poziționare geografică mai bună, precum Satu Mare sau Baia Mare. În același timp, orașe de dimensiuni mici precum Ghimbav, Mioveni sau Găești se situează pe locuri superioare datorită profilurilor industriale specifice și a nivelului de productivitate a muncii concentrată pe un număr limitat de agenți economici.

Figura 40. Indicele de competitivitate



Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a oraşelor din România,

Tabel 13. Analiză comparativă privind indicele de competitivitate între Slatina şi localităţi similare în perioada 2012 – 2022

Localitatea	Indicele de competitivitate	Clasamentul indice de competitivitate
Tirgu Mures	1.936201	24
Slatina	1.47125	36
Satu Mare	1,46257	44
Baia Mare	1,36257	53
Ramnicu Valcea	1,325435	56
Piatra Neamt	0,954848	109

Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a oraşelor din România

Datele au arătat o corelație pozitivă între performanța economică exprimată prin VNB / locuitor și indicele competitivității, ceea ce înseamnă că un oraș competitiv oferă cu adevărat oportunități mai mari cetățenilor săi. Alte orașe (Ghimbav, Mioveni, Năvodari, Găești, Otopeni etc.) beneficiază foarte mult de apropierea lor de polii de creștere urbană și acest lucru se reflectă în nivelul lor de competitivitate.

Mai mult, s-a observat că valoarea indicelui este corelată cu nivelul de specializare al unui oraș (de exemplu, Ghimbav este specializat în industria aerospațială, Mioveni este specializat în automobile - ambele având valori ridicate ale indicelui competitivității). Acest lucru înseamnă că un grad mai ridicat de specializare creează premisele unui nivel de competitivitate mai ridicat. Cu toate acestea, orașele foarte specializate sunt

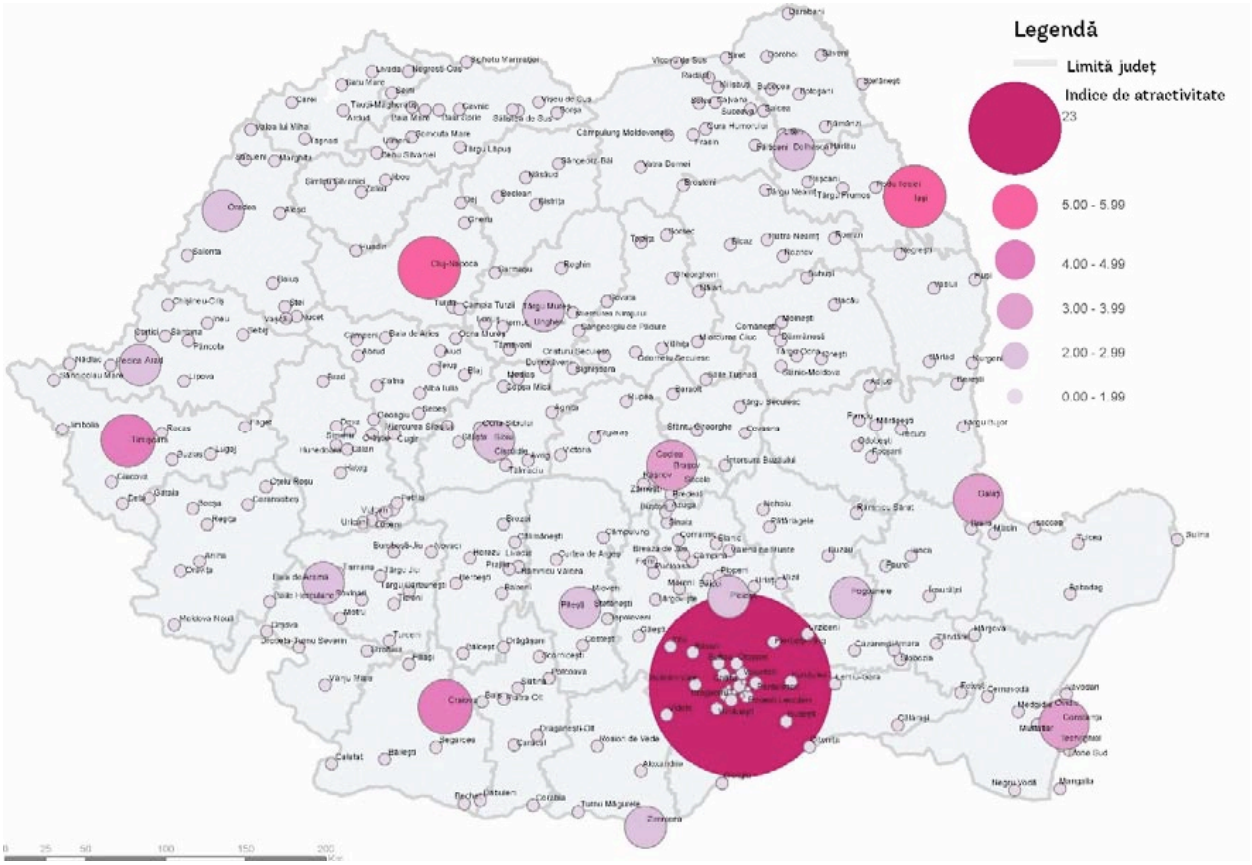
susceptibile de schimbări economice bruște. Ca atare, ori de câte ori este posibil, ar trebui căutat un echilibru între specializare și diversificare la nivel local.

În ceea ce privește indicele de atractivitate, Slatina are o poziționare mai bună decât pe indicele de competitivitate, situându-se pe locul 21. Aceasta înseamnă că performanța actuală a Slatinei este sub potențial, iar un efort pro-activ pentru atragerea investitorilor ar putea încuraja o performanță economică superioară a Slatinei în anii următori. Pregătirea forței de muncă este unul dintre principalele atuuri ale municipiului Slatina în ceea ce privește indicele de atractivitate, ce poate ajuta în atragerea capitalului străin.

Cele mai atractive orașe din această perioadă de expansiune economică continuă să fie București, Cluj-Napoca, Iași, Timișoara, Craiova, Constanța, Galați, Brașov, Oradea sau Ploiești. În majoritatea cazurilor, deși există excepții, se poate observa o corelație pozitivă între indicele de atractivitate și valoarea capitalului străin atras de un anumit oraș (de exemplu Brașovul este pe locul 8 în ceea ce privește indicele de atractivitate și, de asemenea, în ceea ce privește atragerea de capital străin).

Indicatorul de accesibilitate este extrem de important atunci când se calculează indicele de atractivitate. Apropierea de granița de vest oferă avantaje clare, deoarece vestul este, în general, preferat de investitori datorită locației sale față de piețele vest-Europene. Deci, poziția geografică reprezintă în mod clar un factor de atractivitate, în special pentru centrele de producție.

Figura 41. Indicele de atractivitate



Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a oraşelor din România

Tabel 14. Analiză comparativă privind indicele de atractivitate între Slatina şi localităţi similare în perioada
2012 – 2020

Localitatea	Indicele de atractivitate	Clasamentul indice de atractivitate
Tirgu Mures	2.007743	18
Slatina	1.421357	21
Satu Mare	1.379294	35
Baia Mare	1.866004	20
Ramnicu Valcea	1.549296	28
Piatra Neamt	1.308235	40

Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a oraşelor din România

2.2.4.2.2 Manufacturare competitivă. Analiza costurilor de producţie

România este foarte competitivă în ceea ce privește costurile, iar producția industrială a crescut semnificativ în ultimii ani, caracteristici care pot transforma țara într-un magnet pentru investiții, în special în zona de producție. În vederea specializării și atragerii capitalului potrivit, analiza costurilor de producție oferă informații relevante cu privire la nivelul de competitivitate al orașului în diferite domenii, prin comparația costurilor cu media europeană și cea națională.

Analiza costurilor de producție poate fi utilă atât factorilor de decizie, cât și potențialilor investitori, în același timp urmărind stimularea concurenței între orașe pentru a atrage investiții în activități specifice. Astfel, se pot analiza costurile de producție ale bunurilor din industria echipamentelor chimice, auto și electrice. Interpretând rezultatele, se pot găsi nivelurile de competitivitate ale orașelor în ceea ce privește costurile de producție, comparativ cu media europeană (tabelele de mai jos prezintă doar produsele pentru care costurile de producție din România sunt mai mici decât media europeană).

Municipiul Slatina este pe locul 1 în țară ceea ce privește costul redus pentru Metalurgia aluminiului cu costul mediu din UE. Prețul pe kilogram în Slatina este de jumătate din media Europeană.

Cod CAEN	Denumire domeniu	Existent	Aşteptări	Competitivitate
2442	Metalurgia aluminiului	6	0	4857 %
2453	Turnarea metalelor neferoase usoare	12	0	3354%

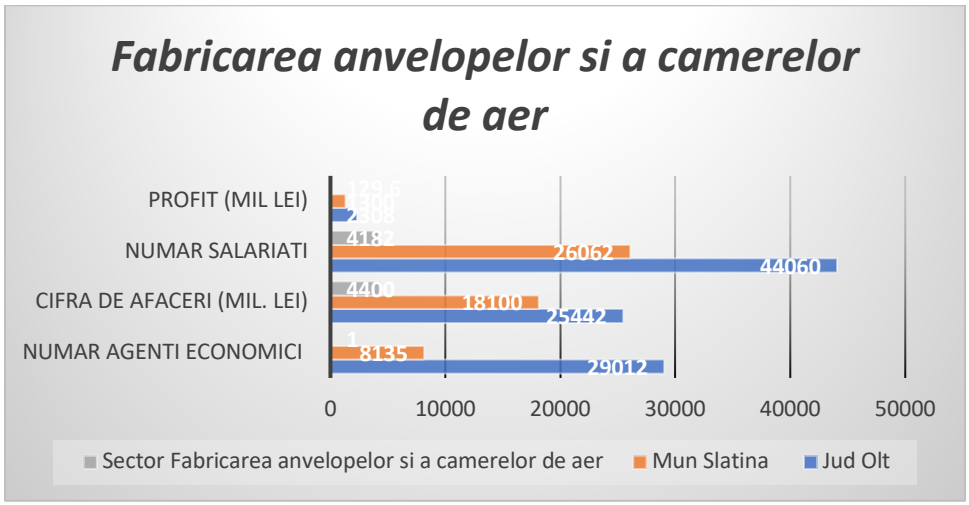
Sursa: ONRC

2.2.4.2.3 Sectorul Fabricarea anvelopelor si a camerelor de aer, resaparea si refacerea anvelopelor

In anul 2022 in Municipiul Slatina functioneaza o intreprindere in domeniu susmentionat, reprezentand 0,01 % din totalul agentilor economici din Municipiul Slatina, dar care are o cifra de afaceri de 4.400 milioane lei) si reprezintand 24,24 % din totalul cifra totala de afaceri a agentilor economici din Municipiul Slatina . Deasemenea , din punct de vedere a numarului de angajati, aceasta companie detine 16,05% din totalul

salariatilor inregistrati in Municipiul Slatina (4.182 angajati). 10,35 % din totalul profitului inregistrat de agentii economici din Municipiul Slatina era inregistrat de aceasta companie.

Figura 42. Ponderea Sectorului Fabricarea anvelopelor si a camerelor de aer in Municipiul Slatina si Judetul Olt

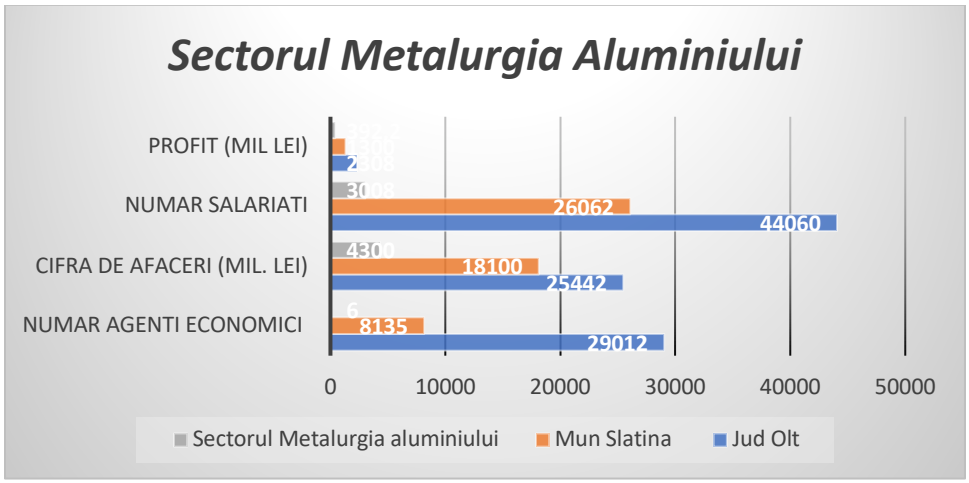


Sursa: Topul firmelor.ro

2.2.4.2.4 Sectorul Metalurgia Aluminiului

In anul 2022 in Municipiul Slatina functioneaza 6 agenti economici in domeniu susmentionat, reprezentand 0,07 % din totalul agentilor economici din Municipiul Slatina, dar care au o cifra de afaceri de 4.300 milioane lei) si reprezintand 23,57 % din cifra totala de afaceri a agentilor economici din Municipiul Slatina . Deasemenea , din punct de vedere a numarului de angajati, acest sector detine 31.% din totalul salariatilor inregistrati in Municipiul Slatina (3.008 angajati). 31,31 % din totalul profitului inregistrat de agentii economici din Municipiul Slatina era inregistrat de acesta sector.

Figura 43. Ponderea Sectorului Metalurgia Aluminiului in Municipiul Slatina si judetul Olt

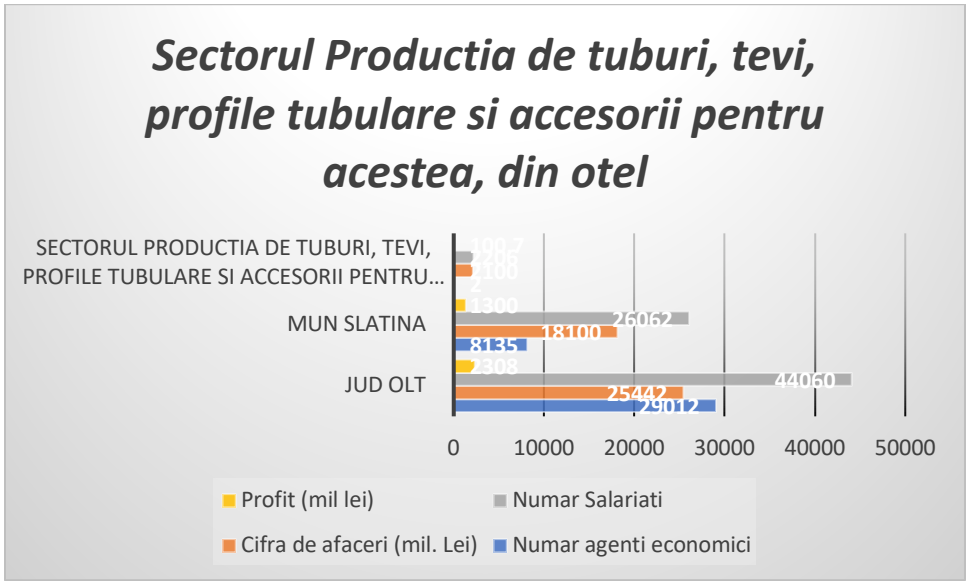


Sursa: Topul firmelor.ro

2.2.4.2.5 Sectorul Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel

In anul 2022 in Municipiul Slatina functioneaza 2 agenti economici in Sectorul Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel, reprezentand 0,02 % din totalul agentilor economici din Municipiul Slatina, dar care au o cifra de afaceri de 2.100 milioane lei) si reprezintand 11,50 % din cifra totala de afaceri a agentilor economici din Municipiul Slatina . Deasemenea , din punct de vedere a numarului de angajati, acest sector detine 8,46.% din totalul salariatilor inregistrati in Municipiul Slatina (2.206 angajati). 8,04 % din totalul profitului inregistrat de agentii economici din Municipiul Slatina era inregistrat de acesta sector.

Figura 44. Ponderea Sectorului Productia de tuburi, tevi, profile tubulare si accesorii pentru acestea, din otel in Municipiul Slatina si judetul Olt

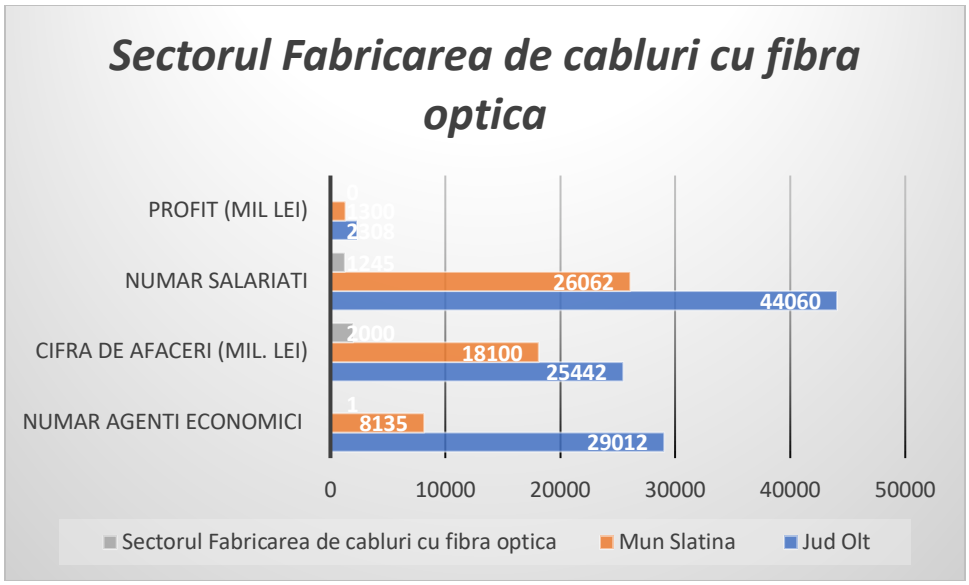


Sursa: Topul firmelor.ro

2.2.4.2.6 Sectorul Fabricarea de cabluri cu fibra optica

In anul 2022 in Municipiul Slatina functioneaza 1 agenti economici in Sectorul Fabricarea de cabluri cu fibra optica, reprezentand 0,01 % din totalul agentilor economici din Municipiul Slatina, dar care au o cifra de afaceri de 2.000 milioane lei) si reprezintand 11,23 % din cifra totala de afaceri a agentilor economici din Municipiul Slatina . Deasemenea , din punct de vedere a numarului de angajati, acest sector detine 4,78.% din totalul salariatilor inregistrati in Municipiul Slatina (1.208 angajati). 4,78 % din totalul profitului inregistrat de agentii economici din Municipiul Slatina era inregistrat de acesta sector.

Figura 45. Ponderea Sectorului Fabricarea de cabluri cu fibra optica in Municipiul Slatina si judetul Olt

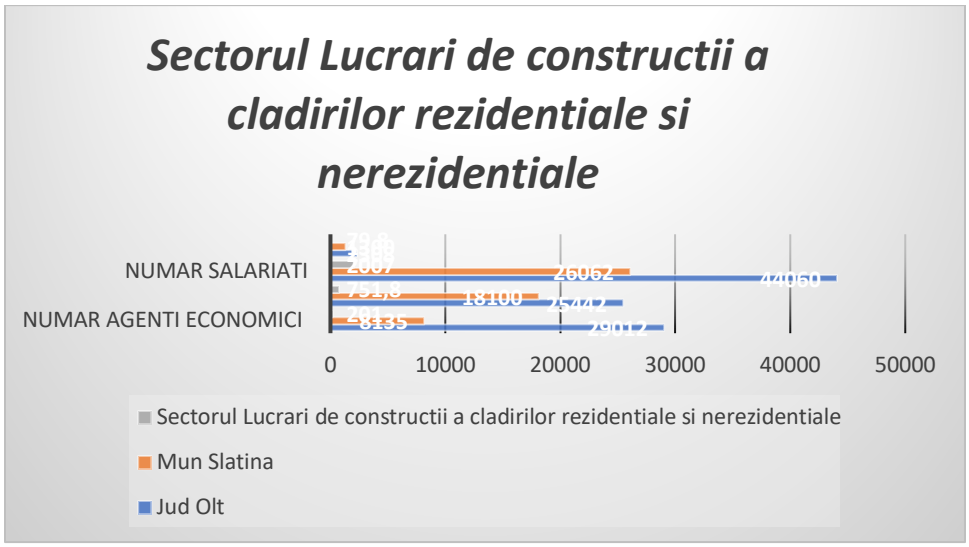


Sursa: Topul firmelor.ro

2.2.4.2.7 Sectorul Lucrari de constructii a cladirilor rezidentiale si nerezidentiale

In anul 2022 in Municipiul Slatina functioneaza 201 agenti economici in Sectorul Lucrari de constructii a cladirilor rezidentiale si nerezidentiale, reprezentand 2,47 % din totalul agentilor economici din Municipiul Slatina, dar care au o cifra de afaceri de 751, milioane lei) si reprezintand 4,15 % din cifra totala de afaceri a agentilor economici din Municipiul Slatina . Deasemenea , din punct de vedere a numarului de angajati, acest sector detine 7,70 % din totalul salariatilor inregistrati in Municipiul Slatina (2.007 angajati). 6,38 % din totalul profitului inregistrat de agentii economici din Municipiul Slatina era inregistrat de acesta sector.

Figura 45. Ponderea Sectorului Lucrari de constructii a cladirilor rezidentiale si nerezidentiale in Municipiul Slatina si judetul Olt



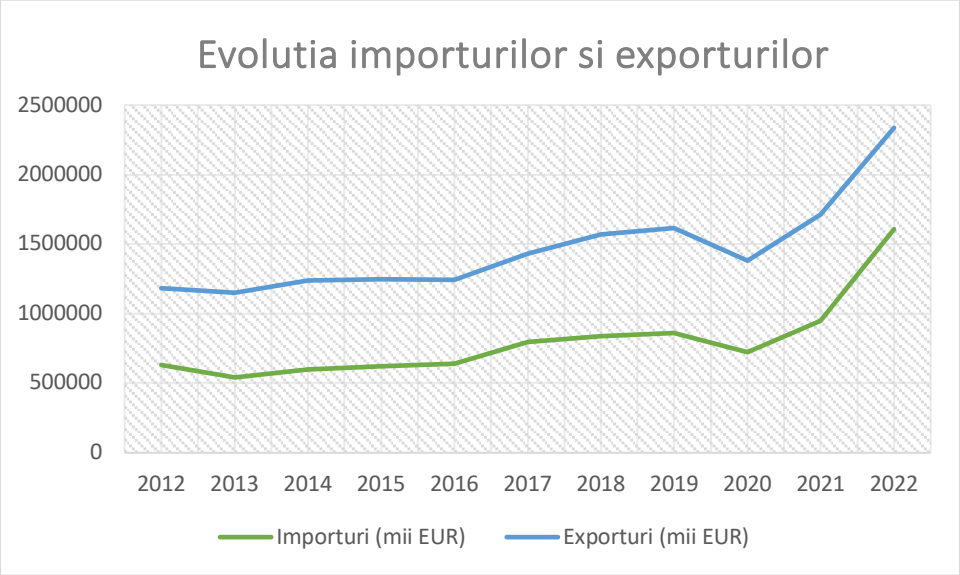
Sursa: Topul firmelor.ro

2.2.4.2.8 Importuri și exporturi

În 2022, valoarea totală a mărfurilor exportate din județul Olt a fost de 19.021 milioane EUR, echivalând cu aproape 20,68% din valoarea totală națională. 46.8% din valoarea exporturilor înregistrate în anul 2022 în județul Olt s-a obținut în secțiunea Masini, aparate si echipamente electrice; aparate de inregistrat sau de reprodus sunetul si imaginile, iar următoarea secțiune ca valoare a exporturilor este Masini, aparate si materiale electrice; aparate de inregistrat si reprodus sunetul si imagini de televiziune . Cu 7.51% din valoarea exporturilor în județ seremarcă și secțiunea Mijloace si materiale de transport.

Valoarea totală a importurilor în județul Olt în 2022 a fost de 1.607 milioane euro, ceea ce reprezintă, de asemenea, un procent de 1,28% din valoarea totală națională. 13,85% din valoarea importurilor la nivel județean e reprezentată de secțiunea Aluminiu si articole din aluminiu, urmată de Instrumente si aparate optice, fotografice, cinematografice, medico-chirurgicale (11,681%) și Cauciuc si articole din cauciuc (10,24%).

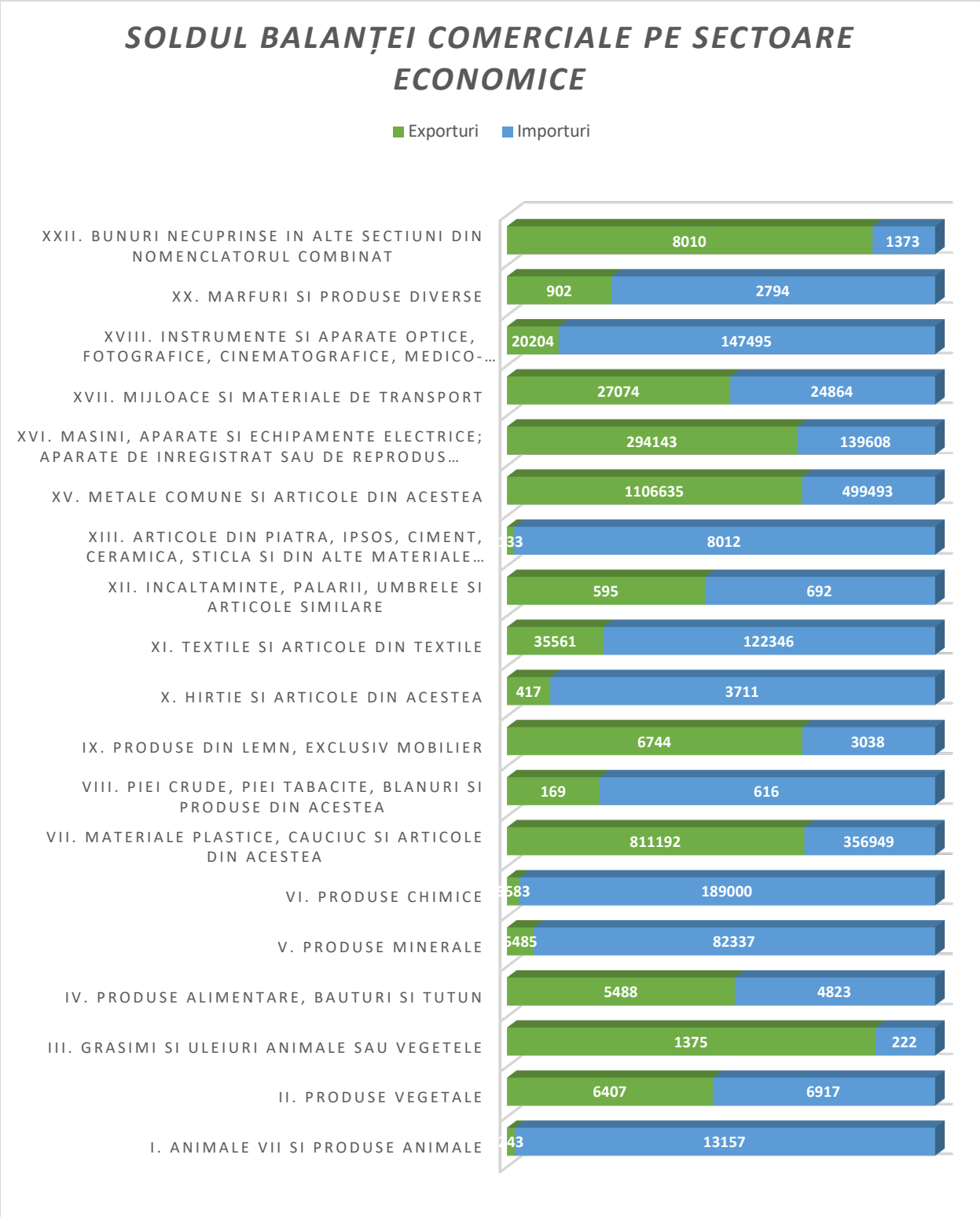
Figura 58. Evoluția exporturilor și importurilor în județul Olt in perioada 2012-2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Așa cum se poate observa, soldul balanței comerciale a județului Olt înregistrează un excedent pe durata întregii perioade analizate (2012-2022), care s-a pastrat relative constant pe toata perioada analizata.

Figura 59. Soldul balanței comerciale pe sectoare economice, județul Olt in anul 2022



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Principalele sectoare economice care au înregistrat o balanță comercială pozitivă în anul 2022, la nivelul județului sunt: **Metale comune si articole din acestea; Masini, aparate si echipamente electrice; aparate de inregistrat sau de reprodus sunetul si imaginile; Materiale plastice, cauciuc si articole din acestea; Bunuri necuprinse in alte sectiuni din Nomenclatorul Combinat**

În pofida resurselor agricole ale județului Olt, importurile de produse alimentare sunt superioare exporturilor, agricultura și industria de procesare autohtone nereușind să acopere integral consumul intern. De asemenea, se observă o balanță comercială negativă și mai pronunțată în cadrul categoriilor Animale vii și produse animale.

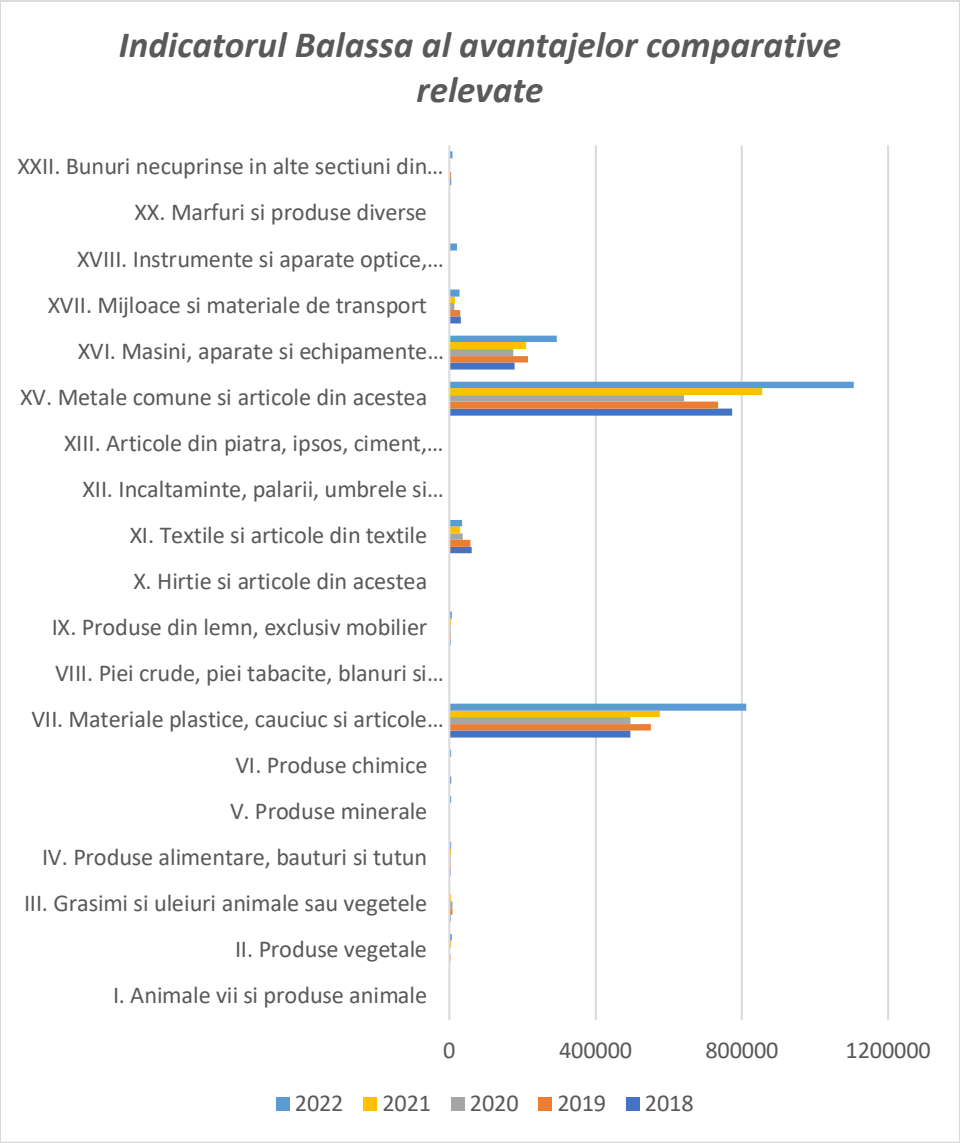
În vederea determinării ramurilor industriale pentru care județul Olt și Municipiul Slatina deține avantaje comparative semnificative la export, am utilizat indicatorul Balassa al **avantajelor comparative relevate**, cunoscut și ca RCA (Revealed Comparative Advantage). Acesta raportează exporturile înregistrate la nivelul unei categorii de produse la valorile totale ale exporturilor din județ, corelate cu valorile de la nivel național (Formula de calcul utilizată este RCA=(Xij/Xit)/(Xnj/Xnt), unde Xij = exportul produsului j la nivel județean, Xit = valoarea totală a exporturilor la nivel județean, Xnj = exportul produsului j la nivel național și Xnt = valoarea totală a exporturilor la nivel național. O valoare supraunitară indică un avantaj comparativ al respectivei categorii de produse).

În urma analizei avantajelor comparate relevate, secțiunile care dețin avantaje comparative pe piețele externe sunt:

1. XV. Metale comune si articole din acestea
2. VII. Materiale plastice, cauciuc si articole din acestea
3. XVI. Masini, aparate si echipamente electrice; aparate de inregistrat sau de reprodus sunetul si imaginile
4. XI. Textile si articole din textile
5. XVII. Mijloace si materiale de transport

Identificând categoriile de produse cu valori supraunitare, reiese faptul că i**ndustria aluminiului si a produselor din aluminiu, este cea mai competitivă pe piețele externe, urmată de cea a Materiale plastice, cauciuc si articole din acestea**. Aceste sectoare, împreună **Masini, aparate si echipamente electrice; aparate de inregistrat sau de reprodus sunetul si imaginile**, textile și articole din acestea, au avut o evoluție pozitivă în perioada analizată (2018-2022), în vreme ce alte grasimi si uleiuri minerale si vegetale a avut o evoluție stabilă.

Figura 60. Indicatorul Balassa al avantajelor comparative relevate – Județul Olt



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

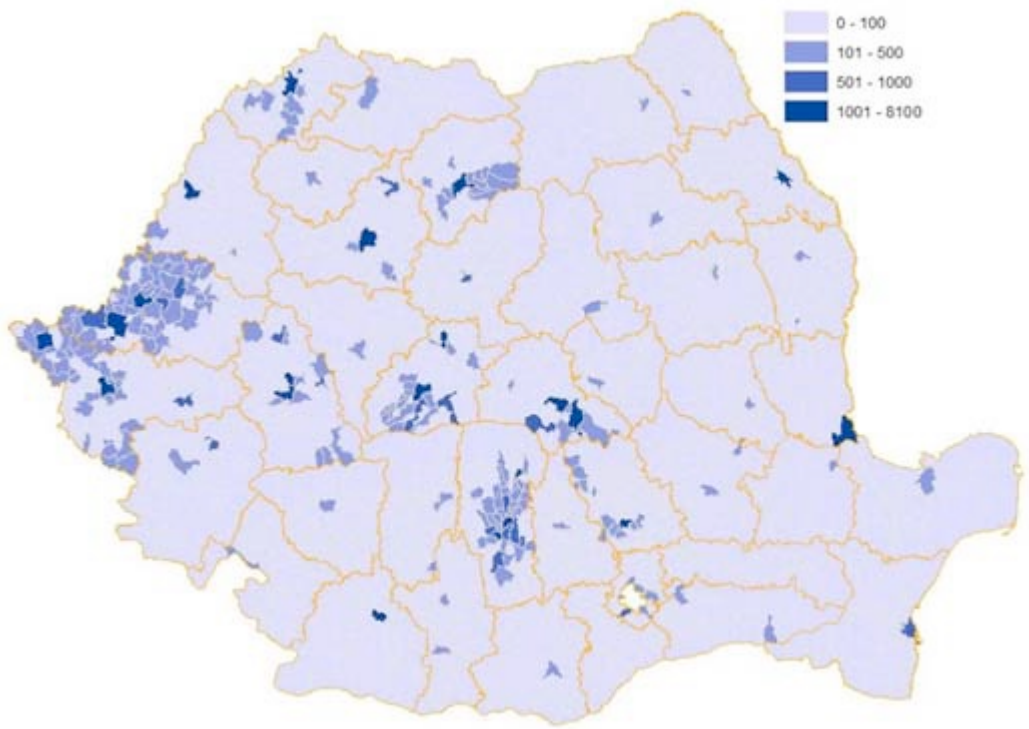
2.2.4.2.9 Salariați și câștig salarial

Pentru a susține creșterea pe termen lung a orașului, este important să existe un număr de sectoare economice care să poată plăti salarii din ce în ce mai mari. La nivel național sectoarele cu cele mai mari salarii sunt în tehnologia informației, industrie extractivă, energie, asigurări, transporturi aeriene, activități de editare și intermedieri financiare. De asemenea, este important ca orașul să ofere oportunități în domeniile economice-cheie precum IT, dar și Automotive și cercetare dezvoltare.

Aceste sectoare au potențialul de a crea locuri de muncă cu valoare adăugată mare și dea menține și atrage forța de muncă în zonă.

În 2022, cei mai mulți salariați din Judetul Olt sunt în industrie (32,96%) in special in industria prelucratoare (29.65 %) in domeniul industriei metalurgice, urmat de comerțul cu ridicata și amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor (11,95 %). Urmează activitățile de învățământ (11.779) și sănătate și asistență socială (10,78%). **Doar 0,36% dintre salariați activează în domeniul tehnologiei informațiilor, 1,79 % în cel al fabricării autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor si semiremorcilor și 0,005% în domeniul cercetare-dezvoltare, totalizând un număr de 4 salariați.**

Figura 61. Distribuția salariaților din domeniile fabricării autovehiculelor, IT, cercetare-dezvoltare

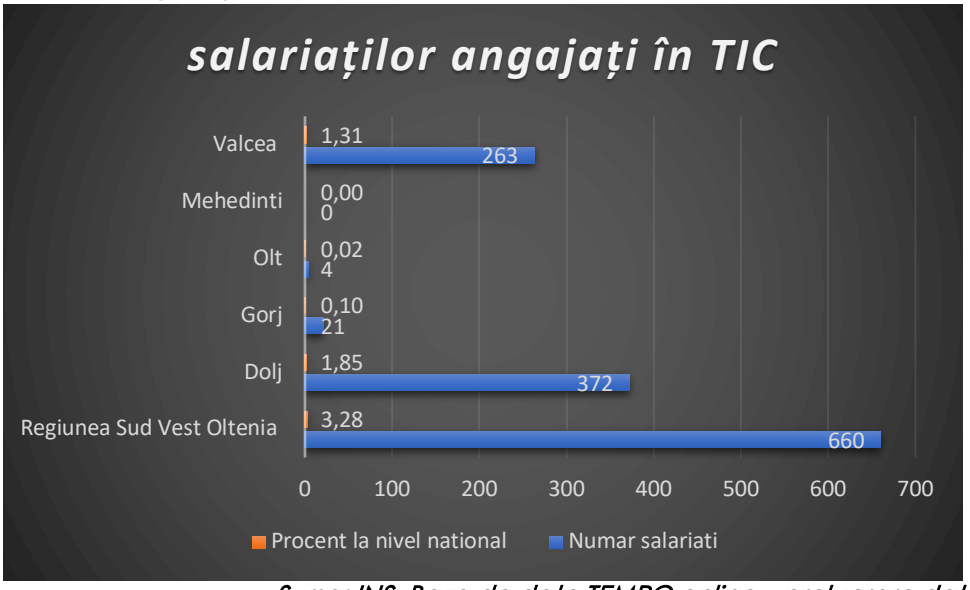


Sursa: Politica Urbană a României, Dinamica economică a oraşelor din România

În ceea ce privește implicațiile dezvoltării sectorului IT&C asupra creșterii economice, Studiul evoluțiilor sectorului IT&C în România al BNR identifică trei contribuții favorabile la creșterea PIB potențial: **trendul ascendent al numărului de angajați, înzestrarea cu echipamente mai rapidă și cu costuri mai mici per angajat, precum și creșterea productivității muncii**. Viteza ridicată de transfer de date a României oferă avantaje competitive și în ce privește optimizarea proceselor și inovației.

Conform BNR, „Dezvoltarea sectorului IT&C are efecte favorabile asupra potențialului de creștere a economiei. O creștere sustenabilă este condiționată de utilizarea eficientă a factorilor de producție (capitalul şi forța de muncă), iar resursele sectorului IT&C au, prin natura lor, contribuții preponderent favorabile la creșterea PIB potențial.

Figura 62. Ponderea salariaților angajați în Activitati de servicii in tehnologia informatiei și servicii informatice (2021)



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Tabel 22. Numărul de angajați în sectoare cheie – comparație pe județe

Activitati economice in sectoare cheie	Salariul mediu net (nivel national)	Dolj	Gorj	Mehedinti	Olt	Valcea
62-63 Activitati de servicii in tehnologia informatiei; Activitati de servicii informatice	7.834	1882	375	53	255	295
72 Cercetare-dezvoltare	5.161	372	21	0	4	263
28 Fabricarea autovehiculelor de transport rutier, a remorcilor si semiremorcilor	3.813	231	310	5	10	223

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

În județul Olt, **câștigul salarial mediu net lunar în 2021 a fost de 3029 lei (611,92 Euro)**, înregistrând o creștere de 5,76 % față de 2020, calculată la cursul euro mediu anual. În timp ce se aliniază trendului de creștere de la nivel național și regional, acesta a fost cu 1,03% mai mare față de media la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia

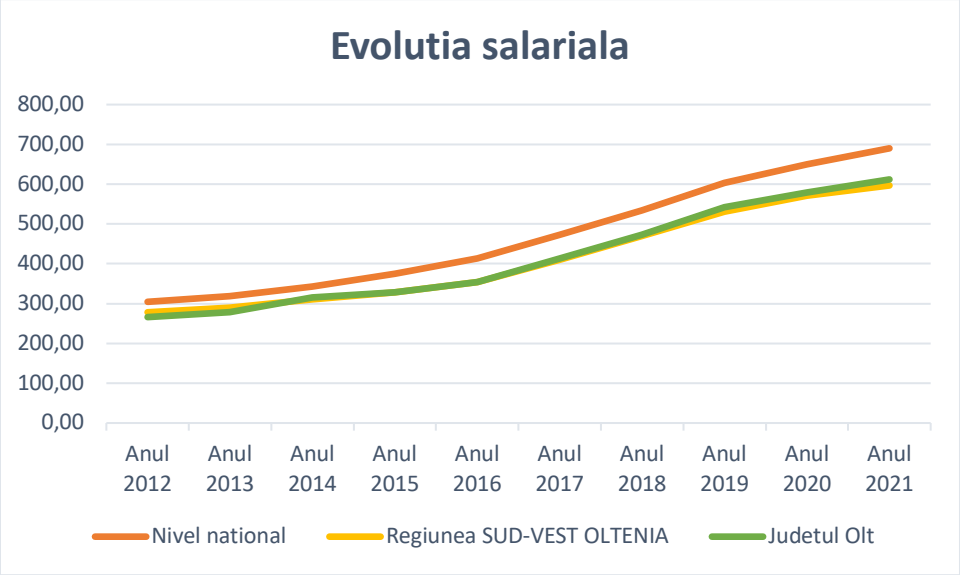
(2954 lei / 596,77 euro), și cu 1,11% mai mic decât la nivel naţional (3416 lei / 690,10 euro) indicând necesitatea antrenării mediului antreprenorial și a sectoarelor cu salarii ridicate.

Tabel 23. Evoluția câștigului salarial mediu net lunar (2012-2021) in lei

An	2021	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nivel national	1507	1579	1697	1859	2046	2338	2642	2986	3217	3416
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	1377	1433	1538	1622	1752	2034	2324	2630	2828	2954
Judetul Olt	1317	1379	1558	1624	1753	2044	2343	2685	2864	3029

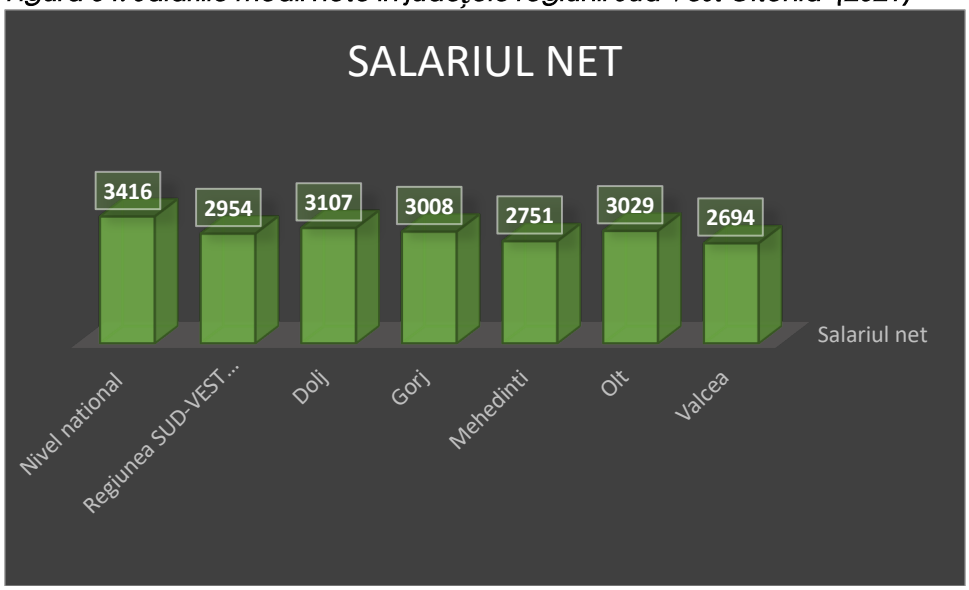
Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

Figura 63. Evoluția salariului mediu net lunar, în euro (2012-2021)



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Figura 64. Salariile medii nete în judeţele regiunii Sud Vest Oltenia (2021)



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online- prelucrare date

Analizând datele cu privire la câştigurile salariale medii lunare pe sectoare de activitate economică oferite de INS, la nivelul judeţului Olt, în anul 2021, se evidenţiază următoarele aspecte:

- **28,8 dintre salariaţii din judeţ lucrează în domenii cu salarii peste salariul mediu net (3029 lei).** Doar 5 dintre cele 20 de activităţi cu peste 1000 de angajaţi din jud. Olt oferă salarii peste salariul mediu net de 3029 lei (administratie publica si aparare; asigurari sociale din sistemul public, industria prelucratoare, sanatate si asistenta sociala, Industria metalurgica, Fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice).
- **primele trei sectoare din perspectiva câştigurilor salariale** sunt: administratie publica si aparare; asigurari sociale din sistemul public (4464 lei), industria metalurgica (4300 lei), fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice (4273) ;
- **ultimele trei sectoare din perspectiva câştigurilor salariale** sunt: Activitati de productie cinematografica, video si de programe de televiziune; inregistrari audio si activitati de editare muzicala; Activitati de difuzare si transmitere de programe (1463lei); Activitati de editare (1478 lei); Fabricarea hartiei si a produselor din hartie (1334 lei);
- **disparităţi între câştigurile salariale înregistrate la nivelul judeţului Olt şi cele de la nivel naţional** sunt prezente în următoarele activităţi economice: *Fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice* (4273 lei la nivel judetean faţă de 3345 lei la nivel national), invatamant (3378 lei la nivel judetean faţă de 6377 lei la nivel national) ; comert cu ridicata si cu amanuntul; repararea autovehiculelor si motocicletelor; (2008 lei la nivel judetean faţă de 2806 lei la nivel national).

Situaţia completă a salariilor medii nete pe activităţi economice la nivelul judeţului, în comparaţie cu media naţională sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 24. Activitățile economice cu cei mai mulți angajați în județul Olt (2021)

	CAEN Rev.2 (activitati ale economiei nationale	Număr salariați în jud. Olt	Salarii medii nete la nivel național	Salarii medii nete în județul Olt	Diferența în raport cu media națională
1	C INDUSTRIA PRELUCRATOARE	21099	2969	3261	-292
2	G COMERT CU RIDICATA SI CU AMANUNTUL; REPARAREA AUTOVEHICULELOR SI MOTOCICLETELOR	8503	2806	2008	798
3	Q SANATATE SI ASISTENTA SOCIALA	7616	3310	3767	-457
4	F CONSTRUCTII	7604	2832	2766	66
5	P INVATAMANT	5906	6377	3378	2999
6	24 Industria metalurgica	5838	3865	4300	-435
7	22 Fabricarea produselor din cauciuc si mase plastice	4230	3345	4273	-928
8	O ADMINISTRATIE PUBLICA SI APARARE; ASIGURARI SOCIALE DIN SISTEMUL PUBLIC	3985	5919	4464	1455
9	N ACTIVITATI DE SERVICII ADMINISTRATIVE SI ACTIVITATI DE SERVICII SUPORT	3293	5576	2033	3543
10	14 Fabricarea articolelor de imbracaminte	2898	1926	1621	305

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online

2.2.5 Cercetare-dezvoltare-inovare

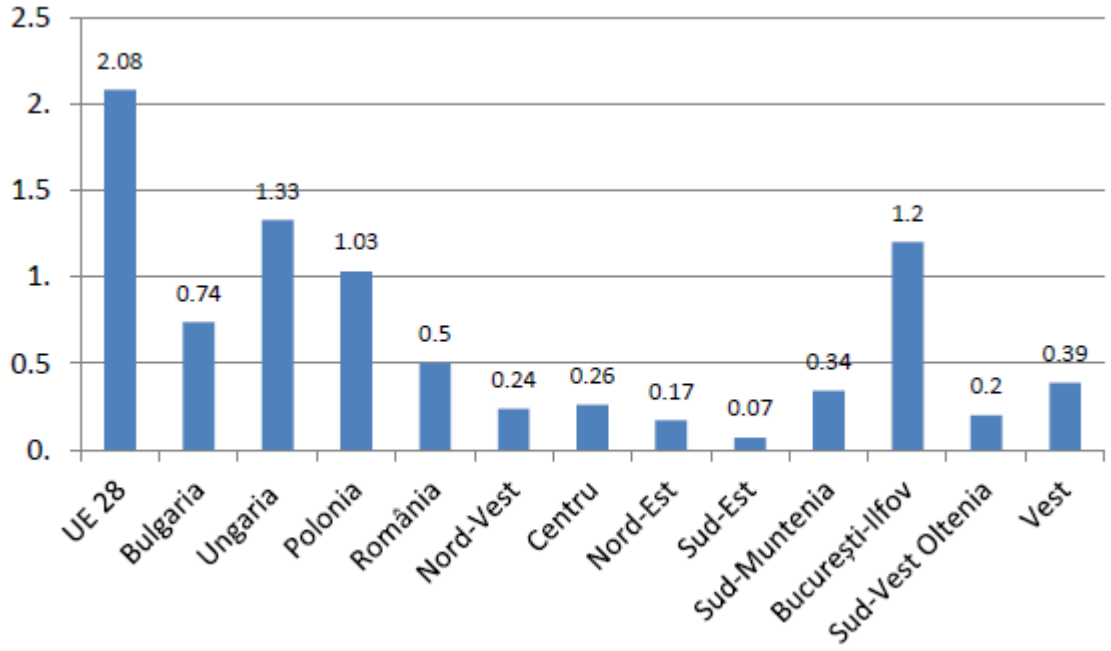
2.2.5.1 Cheltuieli de cercetare-dezvoltare

Dacă la nivel european, valoarea medie a cheltuielilor cu CDI din PIB a fost de peste 2%, România a cheltuit doar 0.5% din PIB, conform datelor Eurostat 2017. Astfel, pentru realizarea țintei de 3% stabilită prin Strategia de la Lisabona, cât și prin Strategia Europa 2020 este necesară o creștere considerabilă a contribuției sectorului privat la cheltuielile pentru cercetare și dezvoltare.

În anul 2022, România a înregistrat un PIB/locuitor de 14.058 USD ce reprezenta 77% din media UE-28 și canaliza resursele asupra activității de cercetare-dezvoltare într-un procent de 0,5% din PIB. Ponderea cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare la nivel național a crescut ușor față de anul 2020, când s-a situat la 0,48%. Ponderea cheltuielilor pentru cercetare-dezvoltare a rămas însă relativ constantă în ultimul deceniu.

La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, ponderea cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare în PIB are o tendință descrescătoare. În anul 2022 regiunea se situa pe penultimul loc cu 0,2% alocat dintr-un PIB/locuitor de 6.000 euro.

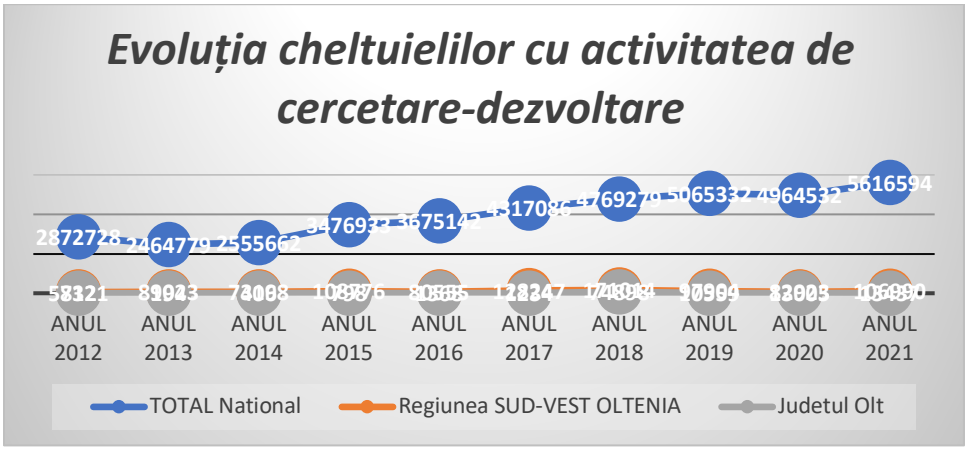
Figura 65. Ponderea cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare în PIB, 2022, în procente



Sursa:baza de date EUROSTAT

Comparativ cu anul 2020, valoarea totală a cheltuielilor din activitatea de cercetare-dezvoltare de la nivel național în anul 2021 a crescut cu 15,89%, fiind de 3.394.736 mii lei, conform datelor INS. În regiunea Sud Vest Oltenia s-a folosit 3,15% (106.990 mii lei) din totalul cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltare de la nivel național, iar la nivelul județului Olt, doar 4,7% din cheltuielile de la nivel regional (13.437 mii lei).

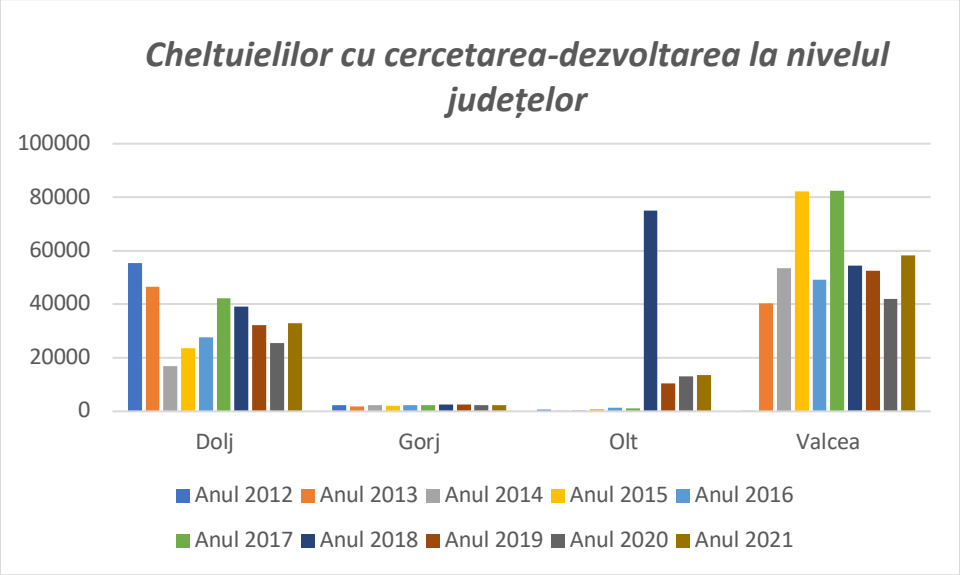
Figura 66. Evoluția cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltarein perioada 2012-2021



Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

Evoluția cheltuielilor la nivelul județelor regiunii Sud Vest Oltenia este prezentată mai jos:

Figura 67. Evoluția cheltuielilor cu cercetarea-dezvoltarea la nivelul județelor regiunii Sud Vest Oltenia



	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
Dolj	55362	46649	16941	23669	27632	42358	39135	32179	25578	32942
Gorj	2203	1923	2436	2051	2358	2231	2465	2541	2402	2235
Olt	712	194	406	798	1368	1234	74898	10559	13005	13437
Valcea	44	40257	53415	82258	49197	82424	54516	52625	41938	58376

Sursa: INS. Baza de date TEMPO online – prelucrare date

2.2.5.2 Salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare

În 2018, numărul total al salariaților din activitatea de cercetare-dezvoltare a României a fost de 44.733 persoane, în creștere cu 2.9% față de 2015, conform datelor INS. La nivelul regiunii, însă, numărul salaraților din acest sector a scăzut din 2013. Astfel, în 2018, la nivelul regiunii se regăsesc 1464 de salariați în domeniul CD, față de 2058 în 2013.

La finalul anului 2018, numărul total de salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare din Regiunea Sud Vest Oltenia reprezenta 3,27% din totalul existent de salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare la nivel național. În ceea ce privește numărul de cercetători, regiunea se plasa pe ultimul loc la nivel national, dintre toate regiunile din Romania.

La nivelul județului Olt au fost înregistrați, la sfârșitul anului 2021, 4 salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare din totalul de 660 de la nivelul regiunii (0,6%), iar 56,36% sunt concentrați în județul Dolj. Această distribuție este explicabilă, în primul rând, prin faptul că în județul Dolj există centre universitare.

Analizând numărul salariaților în activități de cercetare-dezvoltare (18,8 persoane) ce revin la 10.000 persoane ocupate civile, regiunea pastreaza ultimul loc în context național.

Tabel 25. Evoluția numărului de salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare, pe regiuni

Anul	Regiunea								TOTAL
	NV	CENTRU	NE	SE	SUD - MUNTENIA	BUCURESTI - ILFOV	SV OLTENIA	V	
Nr. salariaților din activitatea de cercetare-dezvoltare pe regiuni de dezvoltare									
2013	3.137	2.683	*4.328*	1.583	4.595	21.128	2.058	3.863	43.375
2014	3.485	3.885	*4.319*	1.656	3.826	20.212	1.960	3.620	42.963
2015	3.277	3.728	*4.298*	2.023	2.902	21.088	2.101	4.031	43.448
2016	3.175	4.072	*4.129*	2.150	2.836	21.968	2.025	4.031	44.386
2017	3.280	4.000	*3.947*	2.290	2.344	22.709	2.132	4.099	44.801
2018	3.484	4.140	*3.821*	2.479	2.631	23.095	1.464	3.619	44.733
Din care cercetători									
2013	1.962	1.606	*3.373*	1.088	2.384	12.652	1.612	2.923	27.600
2014	2.280	1.831	*3.332*	1.212	2.160	12.469	1.625	2.626	27.535
2015	2.284	1.672	*3.470*	1.364	1.556	12.655	1.703	2.549	27.253
2016	2.223	1.783	*3.223*	1.426	1.642	13.384	1.622	2.498	27.801
2017	2.210	1.565	*3.056*	1.566	1.415	13.411	1.651	2.493	27.367
2018	2.334	1.545	*2.874*	1.723	1.408	13.856	1.033	2.698	27.471
Nr. salariați din activitatea de CD la 10.000 persoane ocupate civile									
2013	26,4	25,8	*36*	15,8	39,3	168,1	24,7	46,2	
2014	29,4	37,9	*36,6*	16,8	33,4	161,1	24,1	43,2	
2015	27,9	36,3	*37,4*	20,9	26	165,4	26,7	48	
2016	27,2	39,3	*37*	22,7	25,9	161,5	26,6	48,3	
2017	27,8	38,3	*35,1*	24,1	21,3	165,9	27,8	49,4	
2018	29,5	39,4	*33,7*	26,1	23,8	168,2	18,8	43,6	

Sursa: Strategia Națională de Cercetare, Inovare și Specializare Inteligentă

Un alt indicator care trebuie luat în considerare în cadrul analizei activității de cercetare-dezvoltare, dar în special în cadrul unei strategii de specializare inteligentă, care presupune personal calificat și cu spirit inovator, este reprezentat de doctoranzi.

Regiunea Sud Vest Oltenia totalizează 12 de școli doctorale din cele 210 care sunt înregistrate la nivelul țării, în anul 2020. Din cele 12 de școli doctorale în regiune, niciuna nu se afla in judetul Olt. În Regiunea Sud Vest Oltenia sunt repartizate 153 de locuri, ceea ce reprezintă 6 % din totalul național. În 2021, erau înscriși 137 doctoranzi.

Tabel 26. Situația școlilor doctorale din Universitățile din Regiunea Sud Vest Oltenia

Universitatea	Localizare	Numar de scoli doctorale
Universitatea din Craiova	Craiova	10
Universitatea de Medicină și Farmacie din Craiova	Craiova	1
Universitatea ”Constantin Brâncuși” din Târgu Jiu	Târgu Jiu	1
TOTAL REGIUNEA SUD VEST OLTENIA		12

Sursa: Raport ARACIS 2021

Tabel 27. Programe doctorale în Regiunea Sud Vest Oltenia

Programe doctorale		
Universitatea	*Scoala Doctorala*	*Domeniu*
Universității din Craiova	. Școala Doctorală ”Constantin Belea” a Facultății de Automatică, Calculatoare și Electronică Calculatoare şi tehnologia informației Facultatea Automatică	*Ingineria sistemelor Calculatoare şi Electronică Mecatronică şi robotică*
	Școala Doctorală ”Academician Radu Voinea” a Facultății de Mecanică Ingineria materialelor Inginerie industrială Facultatea Mecanică	*Inginerie mecanică*
	Școala Doctorală ”Alexandru Piru” a Facultății de Litere Filologie Facultatea Litere	*Filologie*
	Școala Doctorală a Facultății de Drept	*Drept*
	Școala Doctorală de Inginerie a Resurselor Animale și Vegetale	*Agronomie Horticultura*
	Școala Doctorală de Inginerie Electrică și Energetică	*Inginerie electrica Ingiunerie energetica*
	Școala Doctorală de Științe	*Fizica Geografie Matematica*
	Școala Doctorală de Științe Economice	*Cibernetica si statistica Contabilitate Economie si afaceri internationale Finante Management*
	Școala Doctorală de Științe Sociale și Umaniste	*Istorie Sociologie*
	Școala Doctorală de Teologie Ortodoxă ”Sfîntul Nicodim”	*Teologie*
Universitatea de medicina si Farmacie din Craiova	Scoala doctorala a UMF Craiova	*Medicina Stomatologie*
Universitatea Constantin Brancusi Tirgu Jiu	Scoala doctorala	*Economie*

Sursa: ARACIS

Strategia de cercetare si inovare pentru specializare inteligentă a Regiunii Sud Vest Oltenia a identificat câteva sectoare cu potențial competitiv, în care activitatea agenților economici este puternică, iar

rezultatele ar putea fi maximizate printr-o gândire bazată pe specializarea inteligentă. Conform acesteia, sectoarele: sisteme de transport, inginerie industriala si materiale, agroalimentar, sanitate si wellness, TIC si digitalizare, industrii creative , pot să reprezinte sectoare cheie în contextul specializării inteligente la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia.

Având în vedere concentrarea industrială, structura de producție, gama de competențe (educație și cercetare), corelate cu tendințele tehnologice actuale, accentul în Regiunea Sud Vest Oltenia trebuie să fie pus pe reconfigurarea industriilor tradiționale: industria constructiilor de masini, industria metalurgica, textile dar si dezvoltarea de noi activități în sectoare cu potențial mare de dezvoltare la nivel regional: energie, mediu, sănătate și diversificarea activităților în domenii tip catalizator: TIC, turism prin aplicarea soluțiilor inovative și sustenabile, care contribuie la diminuarea nevoilor societale și generează bunăstarea.

Atât la nivel național, cât și regional, deficiențele principale care împiedică capacitatea de a inova, sunt birocrația excesivă și imprevizibilitatea cadrului legislativ, deficitul de competențe cauzat de probleme demografice și de absența competențelor relevante pentru piață, nerespectarea țintelor
politicii de cercetare-dezvoltare-inovare.

2.2.5.3 Unități de cercetare-dezvoltare

În regiunea Sud Vest Oltenia există **25 infrastructuri de cercetare înregistrate în platforma ERRIS** (Registrul Național al Infrastructurilor de Cercetare). Pe lângă acestea, sistemul naţional de cercetaredezvoltare este bine reprezentat în regiune prin institute, instituții de învățământ superior de stat acreditate, structuri de cercetare-dezvoltare ale instituţiilor de învăţământ superior de stat acreditate (fără personalitate juridică), centre sau stațiuni de cercetare-dezvoltare.

La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, *Strategia de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Nord-Est* din 2020 identifică următoarele unităţi şi instituţii de drept public principale ce fac parte din sistemul naţional de cercetare-dezvoltare:

Tabel 28. Unităţi şi instituţii de drept public ce fac parte din sistemul naţional de cercetare-dezvoltare

Nr.crt.	Denumire	Localizare
Institute de interes național		
1	Institutul Naţional de Cercetare-Dezvoltare pentru Tehnologii Criogenice şi Izotopice – ICSI Râmnicu Vâlcea	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)
2	Institutul Național de Cercetare Dezvoltare pentru Ecologie Industrială ECOIND - Sucursala Vâlcea	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)
3	Institutul Naţional de Cercetare-Dezvoltare şi Încercări pentru Electrotehnică - ICMET Craiova	Dolj-Craiova
Institute, centre de cecetare și stațiuni de cercetare		
1	Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare Pomicolă Craiova	Dolj-Craiova
2	Stațiunea de Cercetări Agricole Șimnicu de Jos	Dolj (Șimnicu de Jos)
3	Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare Legumicolă Işalnița	Dolj (Işalnița)
4	Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare pentru Cultura Plantelor de Nisipuri Dăbuleni	Dolj (Dăbuleni)
5	Stațiunea Didactică Experimentală Craiova	Dolj-Craiova
6	Institutul de Criogenie și Separări Izotopice	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)
7	Centrul Național de Cercetare pentru Hidrogen și Pile de Combustie	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)
8	Stațiunea de Cercetare - Dezvoltare în Pomicultură Râmnicu Vâlcea	Vâlcea (Râmnicu Vâlcea)

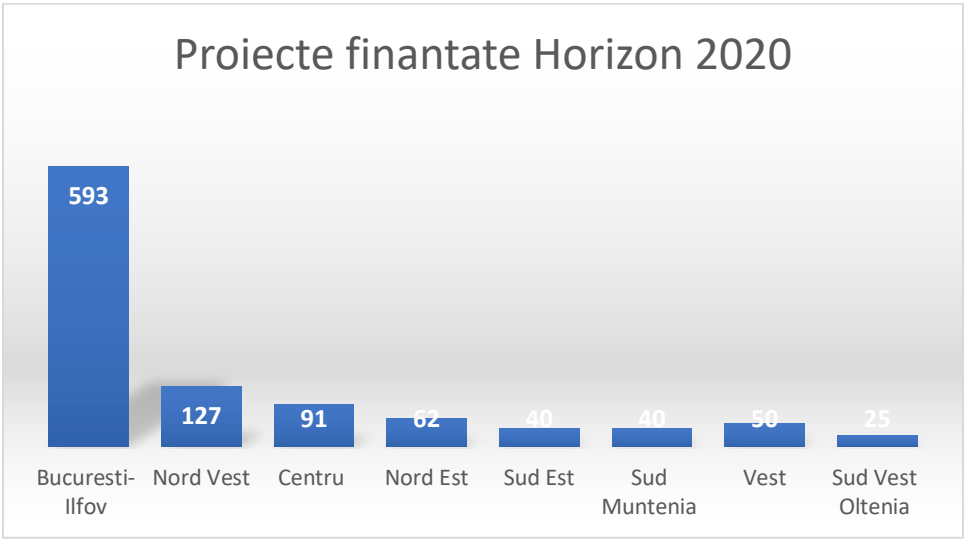
9	Staţiunea de Cercetare - Dezvoltare Viti-vinicolă Drăgăşani	Vâlcea (Drăgăşani)
10	Staţiunea de Cercetare şi Producţie Pomicolă Tg. Jiu	Gorj (Târgu Jiu)
11	Staţiunea de Cercetare Pomicolă Strejeşti	Olt (Stejeşti)
12	Institutul de Cercetări Socio Umane "C.S. Nicolaescu Plopşor"	Dolj-Craiova
13	Institutul de Cercetare Ştiinţifică, Inginerie Tehnologică şi Proiectare Mine pe Lignit SA	Dolj-Craiova
14	Staţiunea de cercetare-dezvoltare agricolă Caracal	Olt (Caracal)
Universităţi		
1	Universitatea din Craiova	Dolj (Craiova)
2	Universitatea de Medicină şi Farmacie din Craiova	Dolj (Craiova)
3	Universitatea Constantin Brâncuşi din Târgu Jiu	Gorj (Târgu Jiu)
Societăţi comerciale		
1	Artego SA	
2	Popeci SA	
3	INDA SA	
4	INAS SA	
5	Softronic SA	

Sursa: Strategia Regionala pentru Specializare Inteligenta RIS3 Sud-Vest Oltenia 2021-2027

Unităţile de cercetare-dezvoltare din regiune contribuie cu 3,05% la cifra de afaceri naţională a acestor unităţi. Cea mai parte a agenţilor economici care desfăşoară activităţi de cercetaredezvoltare este situată în judeţul Dolj.

În perioada 2014-2020, doua proiecte au fost finanţate prin intermediul Programului Horizon 2020 în Municipiul Sulatina. În total, în România au fost derulate 898 de proiecte, dintre care 25 în Regiunea Sud Vest Oltenia .

Figura 68. Număr proiecte finanţate prin Programul Horizon 2020



Sursa: Horizon 2020 (webgate.ec.europa.eu)

Figura 69. Beneficiari ai programului Horizon 2020 din Municipiul Slatina

Beneficiar program Horizon 2020	Titlu proiect	Contributie neta UE (EUR)
Municipiului Slatina	Park4SUMP - Actions demonstrate how Park4SUMP will lead to achieve sustainable transport in urban areas by strategically integrating innovative parking management solutions into SUMP policies	3.576.253,75 euro din care pentru Mun Slatina 38.737,50 euro
Municipiului Slatina		

Sursa: Horizon 2020 (webgate.ec.europa.eu)

Tabel 29. Top 10 universităţi din România conform numărului de brevete acordate şi eliberate de Oficiul de

Stat pentru Invenţii şi Mărci în anul 2019

Poziţie	TOP 10 UNIVERSITĂŢI	Total brevete	Total echivalent brevete întregi
1	UNIVERSITATEA "ŞTEFAN CEL MARE" DIN SUCEAVA	16	16
2	UNIVERSITATEA "POLITEHNICA" DIN BUCUREŞTI	12	10
3	UNIVERSITATEA TEHNICĂ "GHEORGHE ASACHI" DIN IAŞI	10	10
4	UNIVERSITATEA "TRANSILVANIA" DIN BRAŞOV	10	9
5	UNIVERSITATEA TEHNICĂ DIN CLUJ-NAPOCA	6	6
6	UNIVERSITATEA DE MEDICINĂ ŞI FARMACIE "CAROL DAVILA" DIN BUCUREŞTI	6	4,3
7	UNIVERSITATEA "POLITEHNICĂ" DIN TIMIŞOARA	5	5
8	UNIVERSITATEA "DUNĂREA DE JOS" DIN GALAŢI	3	3
9	UNIVERSITATEA "BABEŞ BOLYAI" DIN CLUJ-NAPOCA	3	2,5
10	UNIVERSITATEA DE MEDICINĂ, FARMACIE, ŞTIINŢE ŞI TEHNOLOGIE "GEORGE EMIL PALADE" DIN TÂRGU MUREŞ	2	2

Sursa: Buletinul Oficial de Proprietate Intelectuală, vol. Ianuarie – Decembrie 2019

In Municipiul Slatina functioneaza 2 Universitati:

- Universitatea de Stiinte Agricole Si Medicina Veterinara Bucuresti Filiala Slatina Universitatea din Pitești – Facultatea de Ştiinţe ale Educaţiei.

Tabel 30. Dinamica numărului total de studenţi înmatriculaţi în Universitati din Municipiul Slatina

Universitatea	An scolar 2019-2020	An scolar 2020-2021	An scolar 2021-2022	An scolar 2022-2023
Universitatea de Stiinte Agricole Si Medicina Veterinara Facultatea de	140	140	140	140
Universitatea de Stiinte Agricole Si Medicina Veterinara Facultatea de	132	132	132	132
Universitatea din Pitești – Facultatea de Ştiinţe ale Educaţiei.	336	336	336	336

Sursa: edu.ro

2.2.5.4 Inovare

Conform indicatorilor de inovare colectați la nivel european, România este un inovator modest. Diferențele regionale din perspectiva inovării sunt ridicate în România, cu cea mai performantă regiune, București - Ilfov, având o peformanță de 2,4 ori mai mare decât Nord-Est în 2019.

Tabel 33. Scorurile de inovare la nivel regional (2011-2019)

Regiune	*2022*	*2019*	*2017*	*2015*	*2013*
ROMANIA	*33,1*				
Bucuresti Ilfov	*59,5*	*54,08*	*48,30*	*48,38*	*60,50*
Vest	*32,6*	*34,35*	*29,30*	*26,87*	*32,20*
Nord Vest	*34,5*	*31,06*	*29,61*	*26,88*	*39,02*
Centru	*25,7*	*28,58*	*27,15*	*24,32*	*35,48*
Sud Est	*18,9*	*23,14*	*23,62*	*28,75*	*35,72*
Nord Est	*35,8*	*22,52*	*19,21*	*29,74*	*38,17*
Sud Muntenia	*23,0*	*19,29*	*22,68*	*26,23*	*33,93*
Sud Vest Oltenia	*19,8*	*14,98*	*13,92*	*14,63*	*26,68*

Sursa: Regional Innovation Scoreboard, 2023

În comparație cu celelalte regiuni ale României, regiunea Sud Vest Oltenia (19,8) se situează pe penultimul loc în ce privește indicatorul Inovatori de marketing sau organizaționali, Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare - sectorul public, Vânzări de inovații noi pe piață și noi pentru firme.

Tabel 34. Indicatori de inovare la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia

Sud-Vest Oltenia (RO41)

	Data	Normalised score	Relative to	
			RO	EU
Tertiary education	20.5	0.067	52	13
Lifelong learning	3.1	0.080	54	21
International scientific co-publications	198	0.046	49	15
Most-cited scientific publications	719.9	0.372	118	68
Above average digital skills	8.5	0.059	92	13
R&D expenditures public sector	0.08	0.108	48	19
R&D expenditures business sector	0.02	0.078	27	12
Non-R&D innovation expenditures	±	0.209	208	52
Innovation expenditures per person employed	±	0.095	68	16
Employed ICT specialists	n/a	n/a	n/a	n/a
Product innovators	±	0.000	0	0
Business process innovators	±	0.000	n/a	0
Innovative SMEs collaborating	±	0.025	40	5
Public-private co-publications	27.8	0.176	68	45
PCT patent applications	0.04	0.070	55	11
Trademark applications	1.05	0.069	35	14
Design applications	0.44	0.194	75	33
Employment knowledge-intensive activities	8.4	0.199	44	35
Employment innovative enterprises	±	0.000	n/a	0
Sales of innovative products	±	0.010	7	2
Air emissions by fine particulates	17.6	0.283	70	47
Average normalised score	---	0.107	---	---
Country EIS-RIS correction factor	---	1.011	---	---
Regional Innovation Index (RII) 2023	---	0.108	---	---
Performance 2023 relative to EU in 2023	---	---	59.8	19.8
Performance 2023 relative to EU in 2016	---	---	---	21.4
Regional Innovation Index (RII) 2016	---	0.091	---	---
Performance 2016 relative to EU in 2016	---	---	52.1	17.9
Performance change over time	---	---	7.6	3.5

Sursa: Regional Innovation Scoreboard, 2023

La nivelul Municipiului Slatina au fost identificate în 2022 8 **firme care au ca obiect principal de activitate codurile CAEN 7211 – Cercetare-dezvoltare în biotehnologie și 7219 – Cercetare dezvoltare în alte științe naturale și inginerie, din totalul de 68 de astfel de firme la nivelul regiunii**.

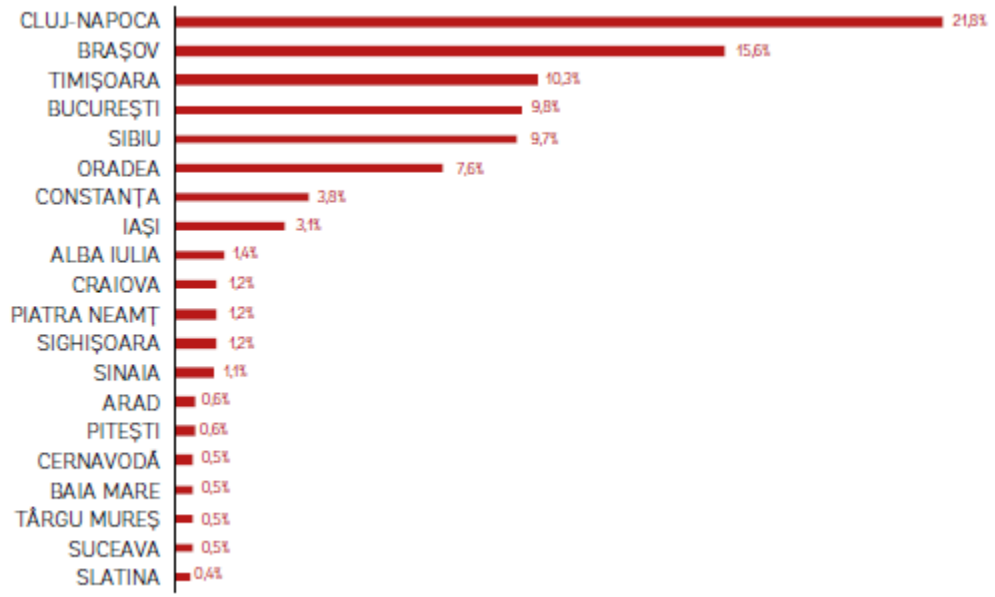
De asemenea, conform datelor Institutului Național de Statistică, la nivelul regiunii existau în 2021 **37 de întreprinderi inovatoare, identificate printr-o gamă mai largă de coduri CAEN. Dintre acestea, 32 erau în industrie și 5 în domeniul serviciilor.** Conform acestui indicator, „întreprinderi inovatoare sunt întreprinderile care au lansat produse (bunuri sau servicii) noi sau semnificativ imbunatatite pe piata sau au introdus procese noi sau semnificativ imbunatatite sau noi metode de organizare sau de marketing. Termenul acoperă toate tipurile de inovatori, inovatori de produs, de proces, de metode de organizare sau de metode de marketing, precum si intreprinderile cu inovatii nefinalizate sau abandonate si se refera la intreprinderile active” (INS).

2.2.6 Piața forței de muncă

Oamenii sunt resursa cheie a oricărei comunități. Importanța dezvoltării forței de muncă pentru a construi orașe echitabile și incluzive este asumată tot mai puternic ca responsabilitate de către administrațiile locale, județene și regionale. Pentru a dezvolta o forță de muncă care să răspundă nevoilor actuale și viitoare ale pieței muncii, e necesar să înțelegem mai întâi profilul persoanelor angajate, șomerilor și absolvenților. Astfel, această secțiune evidențiază datele cheie pe care le cunoaștem despre forța de muncă din Municipiul Slatina, respectiv Judetul Olt si Regiunea Sud Vest Oltenia .

2.2.6.1 Migrație și navetism

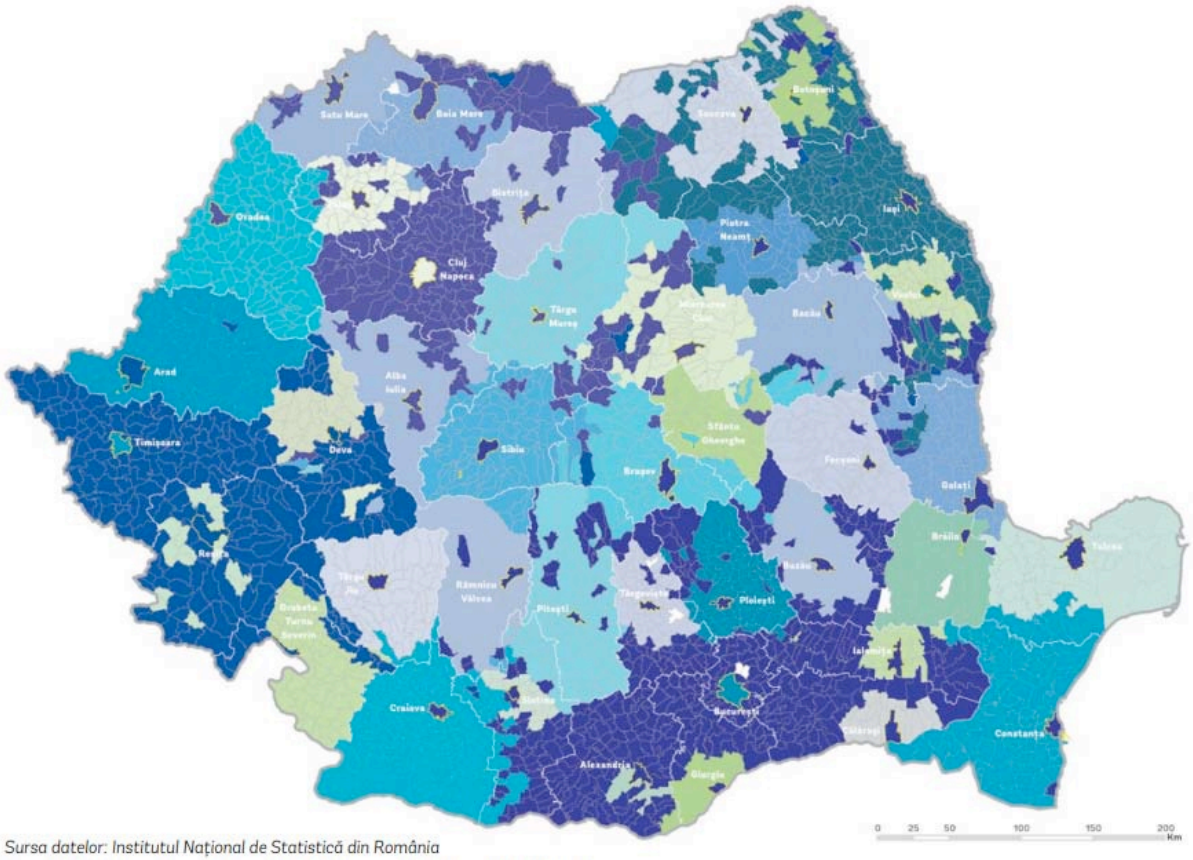
Figura 71. Orașele din România în care oamenii și-ar dori cel mai mult să locuiască – locul 20: Slatina



Sursa: Barometrul urban- Politica urbana a Romaniei

În 2021, In Municipiul Slatina lucrau un numar de 7,799 de navetiști,. De asemenea, între 2012 și 2022 municipiul Slatina a atras peste 10.000 de migranți, care s-au stabilit aici, din totalul de 16,388 de migranți la nivelul judetului Olt. Principalele zone de provenienta a migrantilor sunt Curtisoara, Slatioara, Piatra Olt, Ganeasa, Caracal, Brebeni, Valea Mare,Craiova.

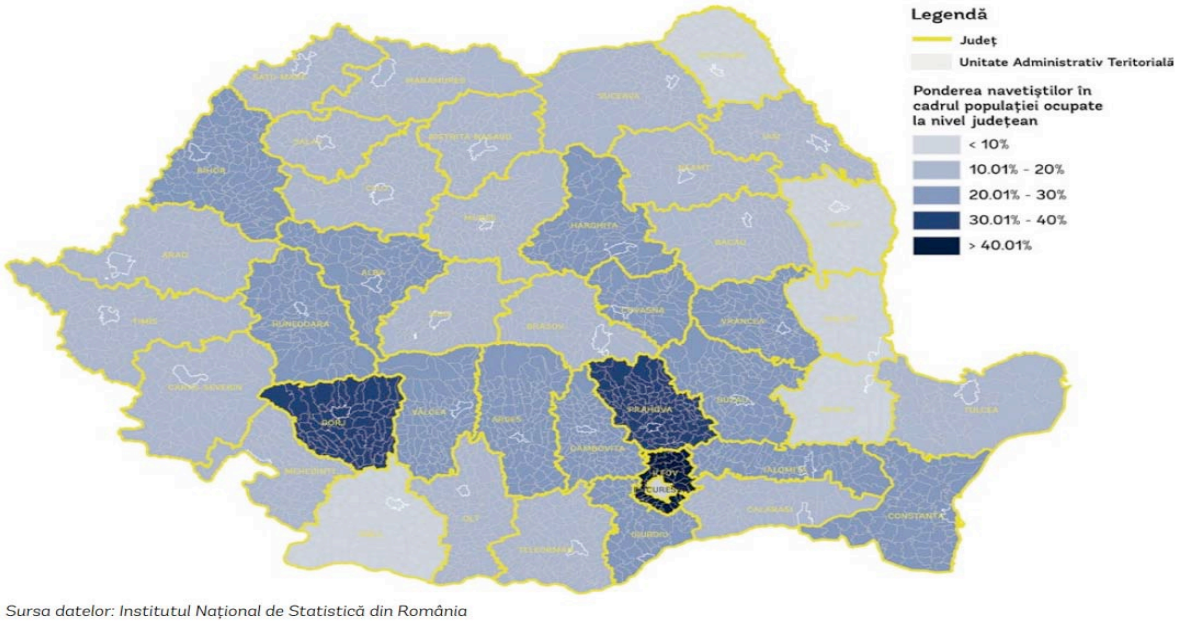
Figura 72. Zonele de captare a migrației pentru orasele din România



Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet" (pe baza datelor INS)

Din punct de vedere al vârstei, **Municipiul Slatina a atras cu precădere navetiști tineri,** sub 35 de ani, ceea ce este specific orașelor competitive, cu o economie dinamică.

Figura 74. Ponderea navetiștilor din totalul populației angajate, 2021



Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet" (pe baza datelor INS)

România se numără printre statele membre cele mai afectate de migrația externă, plasând țara pe locul al șaselea în clasamentul principalelor surse de migranți la nivelul UE. În ceea ce privește migrația externă, județul Olt avea o pondere estimată a migranților externi din totalul populației de peste 5% în 2021, alături de județele Dolj, Arges, Teleorman, Dambovita, Timis, Bihor.

Figura 75. Rata reală estimată a emigrației, pe județe

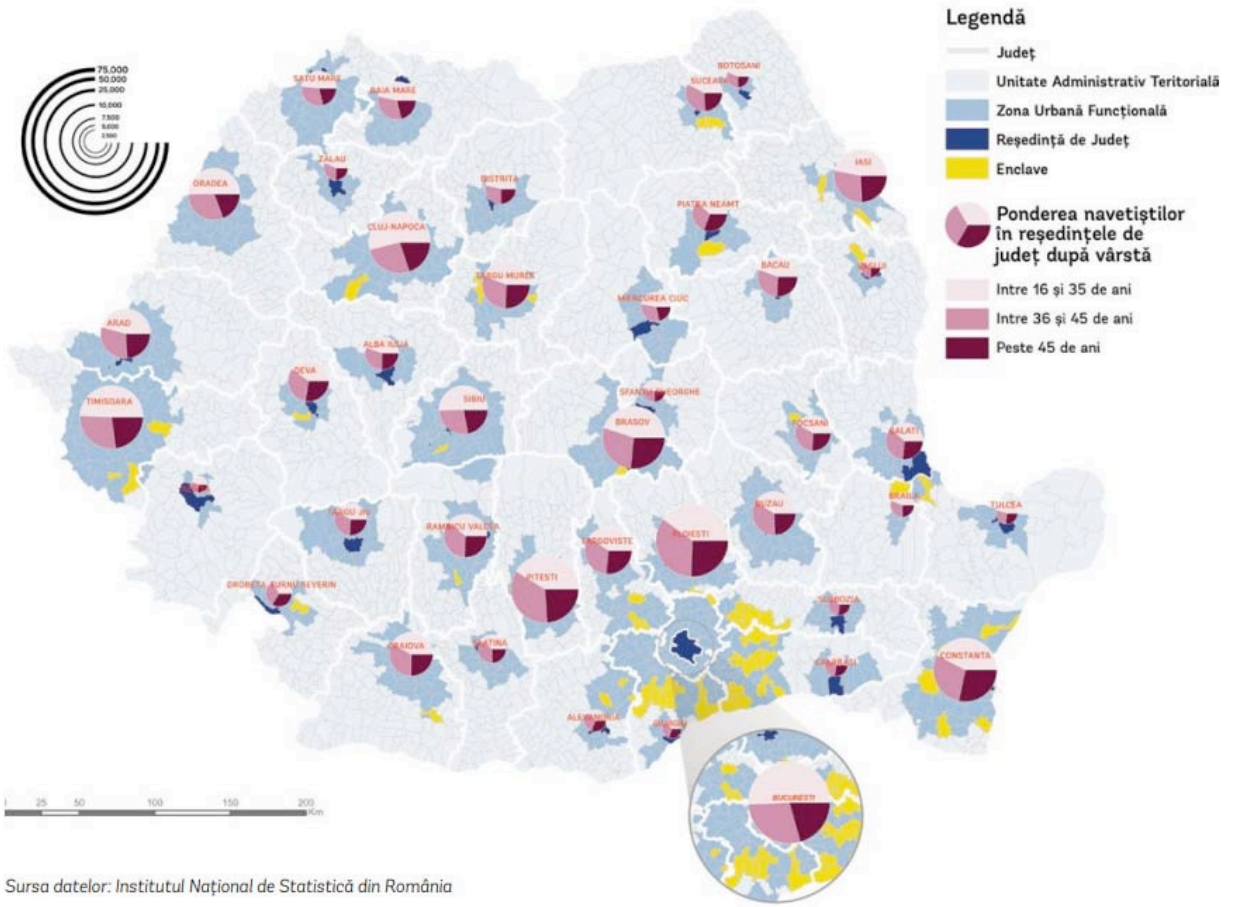
Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet" (pe baza datelor INS)

Figura 76. Indicatori-cheie privind naveta și migrația către reședințele de județ din Regiunea Sud Vest Oltenia

Resedinta de judet	Populatia in 2022	Angajati in 2022	Numar de navetisti in 2022	Migranti atrasi intre 2012 si 2022
Craiova	291.699	68.029	20.454	1.052
Drobeta Turnu Severin	102.003	10.568	6.410	240
Ramnicu Valcea	115.244	28.380	17.393	421
Slatina	**80.354**	**25.789**	**9.471**	**164**
Tirgu Jiu	92.229	28.281	11.373	147

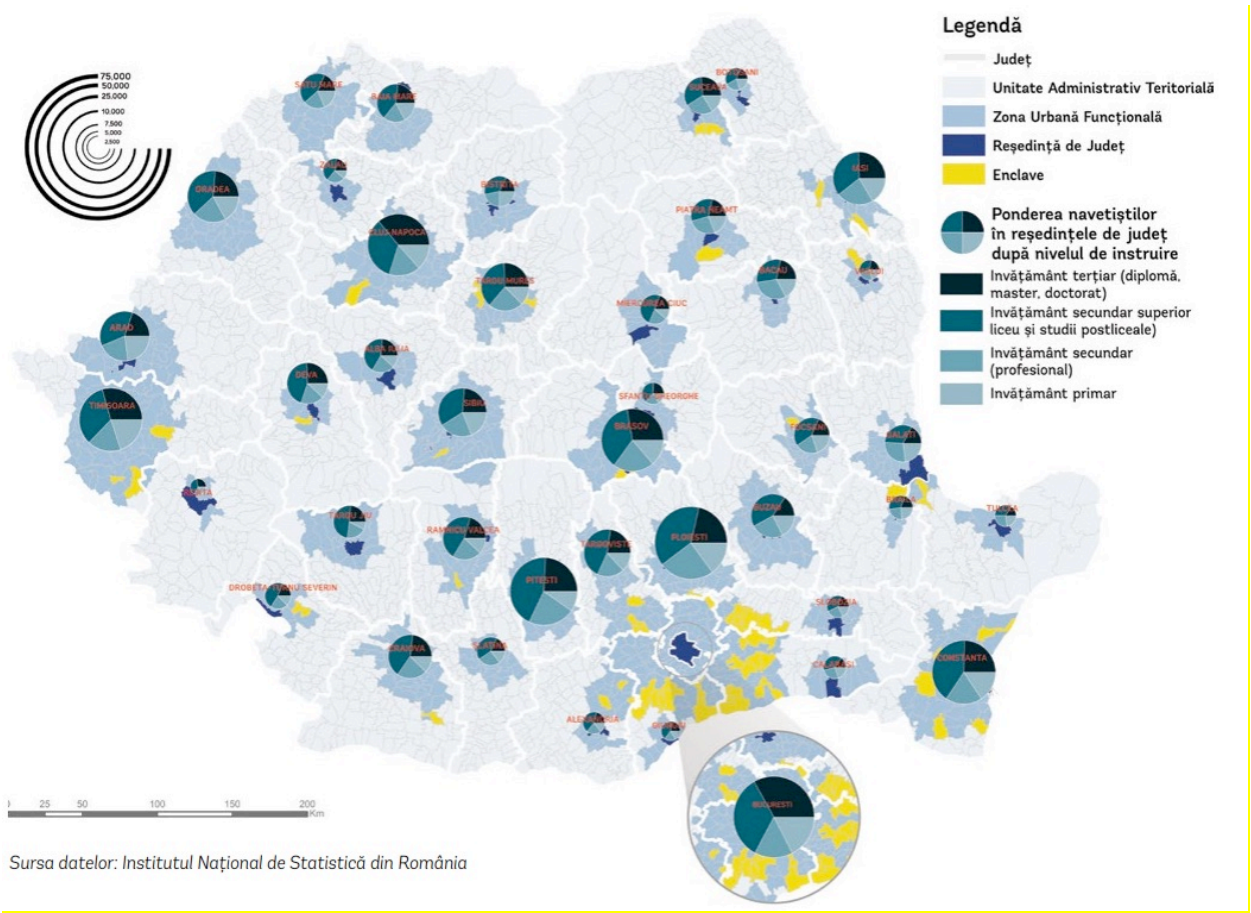
Sursa: tempo on line

Figura 77. Ponderea navetiștilor către reședințele de județ, pe categorii de vârstă, la nivelul ZUF, în 2021



Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet" (pe baza datelor INS)

Figura 78. Ponderea navetiștilor după nivelul studiilor

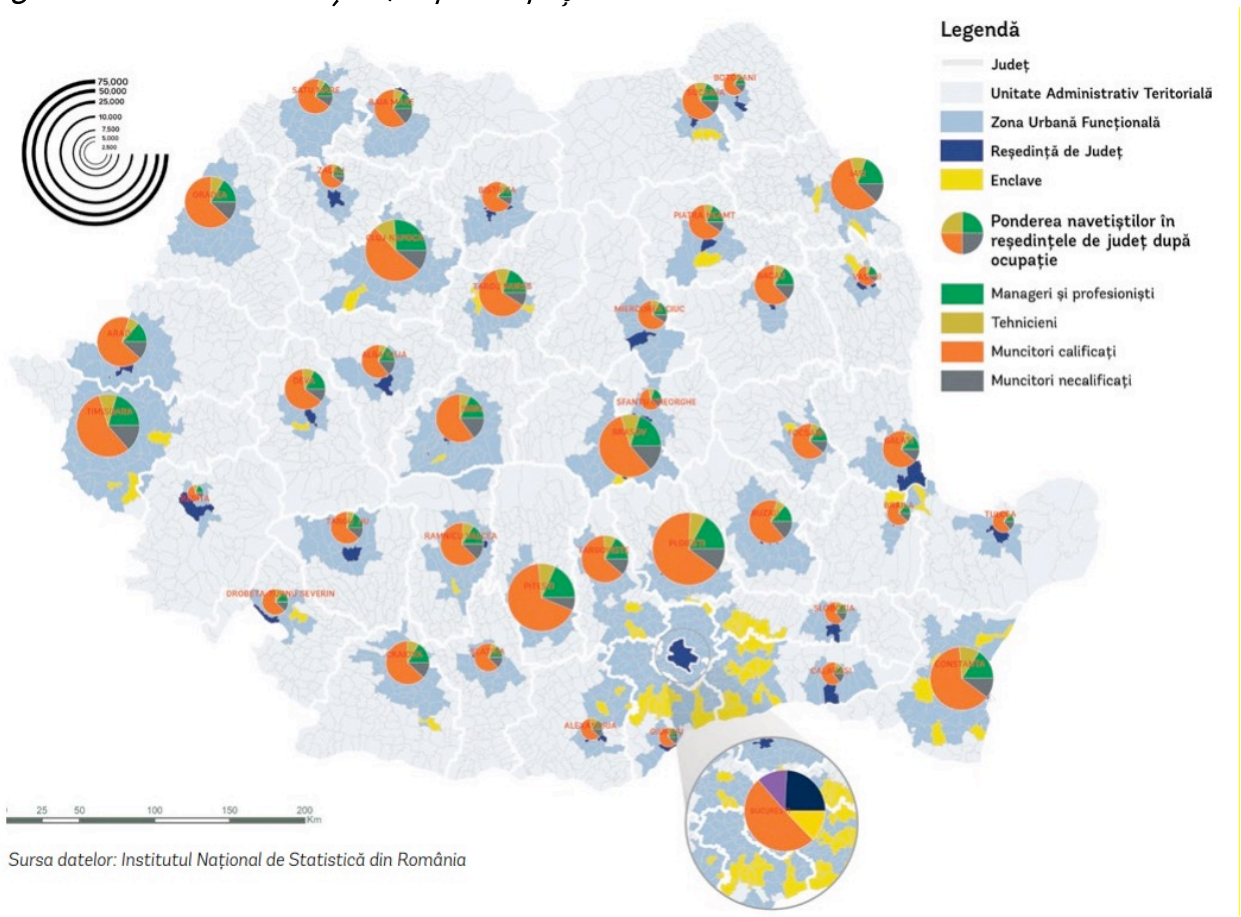


Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet" (pe baza datelor INS)

În ceea ce privește studiile, **cea mai mare pondere a navetiștilor către municipiul Slatina sunt absolvenți de învățământ secundar superior** (liceu și studii postliceale), urmați de absolvenții de învățământ profesional.

Din perspectiva structurii ocupaționale ISCO-08 (Clasificarea internațională standard a ocupațiilor), mai mult de jumătate din totalul navetiștilor la nivelul municipului Slatina **sunt muncitori și profesioniști calificați și alți lucrători asimilați**. Aproape trei sferturi din migranții atrași de municipiul Slatina lucrează în **sectorul serviciilor,** reflectând schimbările de structură ale economiei românești

Figura 79. Ponderea navetiștilor, după ocupație

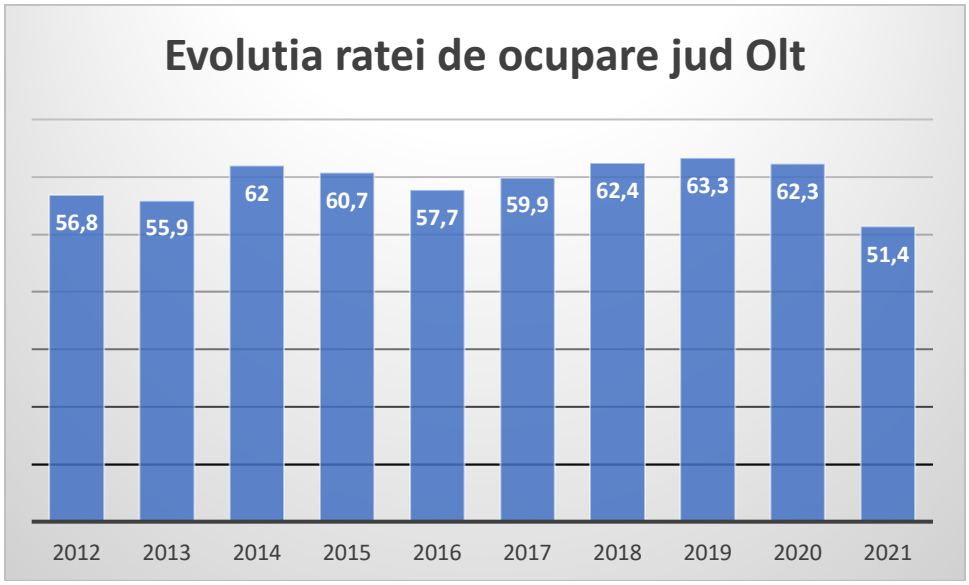


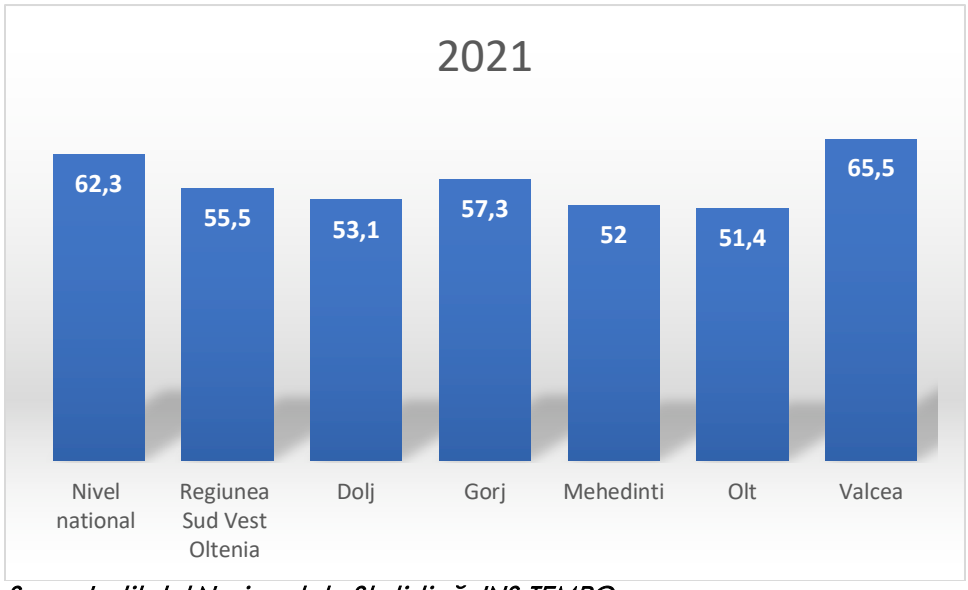
Sursa: Banca Mondială, „Orașe-Magnet" (pe baza datelor INS)

2.2.6.2 Ocupare

În 2021, la nivelul județului Olt, **rata de ocupare a resurselor de muncă** a fost de 51,4%, in scadere fata de 2020 cand inregistra o valoare de 62.3%. Acest procent este comparabil cu cel al județelor Mehedinti (52 %) si Dolj (53,1 %), dar sub cea de la nivel naţional, de 62,3%, cu 10,9 puncte procentuale și aproape egală cu cea a regiunii, de 55,5%.

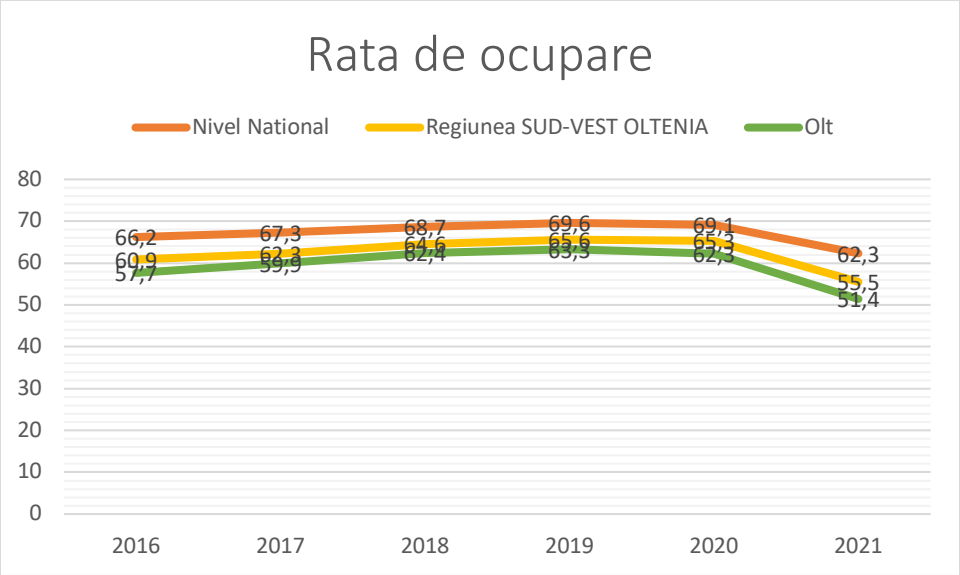
Figura 80. Evoluția ratei de ocupare a resurselor de muncă în județul Olt





Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

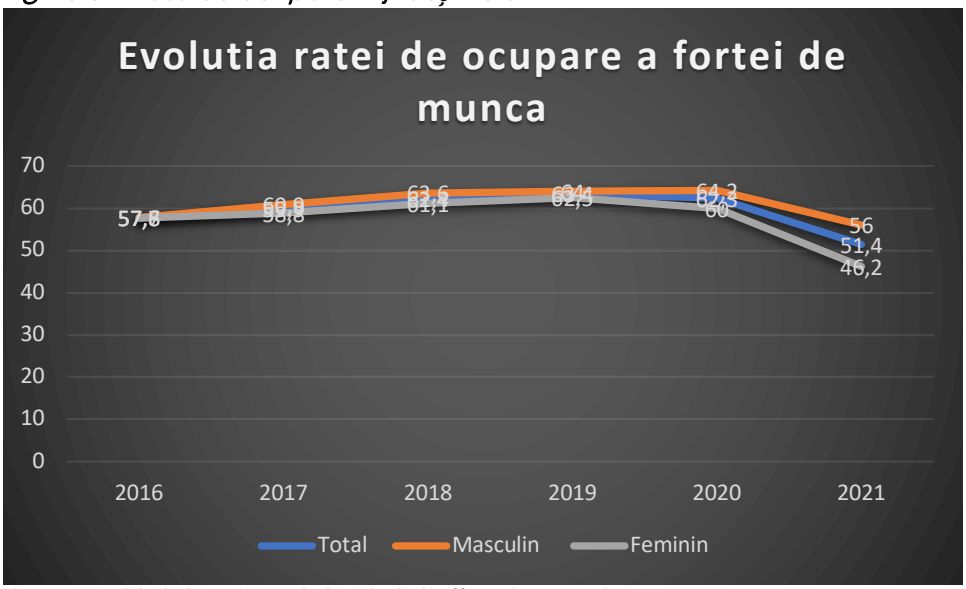
Figura 81. Rata de ocupare - nivel județean, regional și național



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Pe sexe, se observă că diferența dintre rata de ocupare a femeilor și cea a bărbaților a crescut în 2021 față de 2020 (de la 4 puncte procentuale la 9,8).

Figura 82. Rata de ocupare în județul Olt



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Conform recensământului din 2021, totalul populației stabile la nivelul județului era de 383.280 locuitori, din care 63.487 (17%) în Municipiul Slatina. **Populația activă** era de 39.237 (municipiul Slatina), 129.400 (județul Olt) și 695.500 (regiunea Sud Vest Oltenia).

La nivelul Municipiului Slatina, **numărul persoanelor ocupate** era de 39.237 persoane, iar populația casnică și întreținută (6.284 persoane) care ar putea constitui o resursă valoroasă pentru acoperirea nevoilor de dezvoltare ale zonei, dacă ar fi activată.

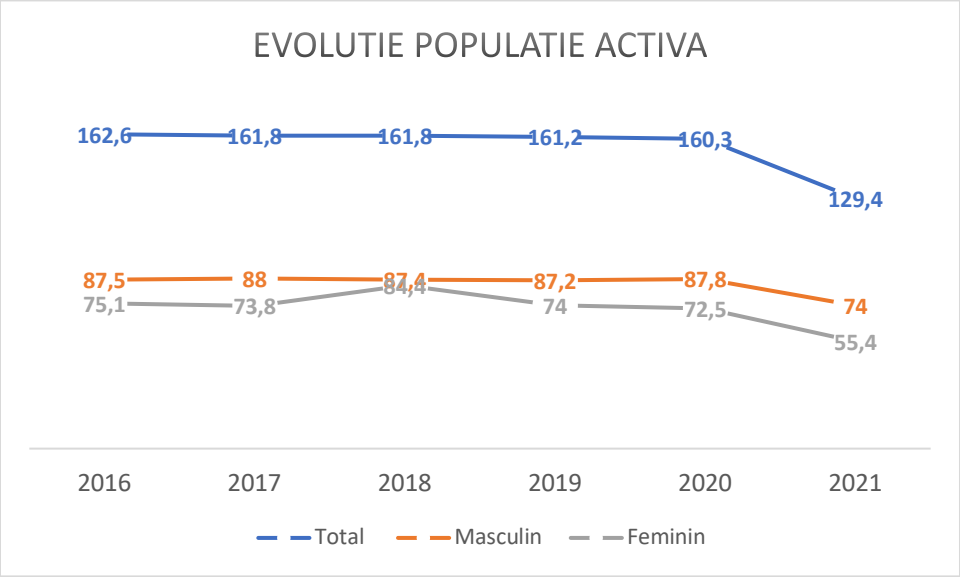
Figura 83. Populația activă și inactivă din Municipiul Slatina

Localitate	*Categorie de localitate*	*Populatie ocupata*	*Someri*	*Elev/student*	*Pensionar*	*Populatie casnica*	*Populatie intretinuta*	*Alta sit econ*
Municipiul Slatina	Mun. resedinta de judet	39237	363	17235	16807	1714	4570	428

Sursa: Institutul Național de Statistică (RPL 2021)

Populația activă civilă cuprinde populația ocupată civilă și șomerii înregistrați, caracterizând potentiala forta de munca si gradul de ocupare a populatiei. Populația activă civilă de la nivelul județului Olt este de 129.400 persoane, din care 57,18% sunt bărbați și 42,92% femei. Evoluția din ultimii ani relevă o scădere constantă din 2016 până în 2021, mult mai abrupta in ultimul an.

Figura 85. Evoluția populației active civile - județul Olt (mii persoane)



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Așa cum sunt definite de către INS, **resursele de muncă** reprezintă acea categorie de populație care dispune de ansamblul capacităților fizice și intelectuale care îi permit să desfășoare o muncă utilă în una din activitățile economice naționale. Resursele de muncă includ: populația în vârstă de muncă, aptă de a lucra, precum și persoanele sub și peste vârsta de muncă aflate în activitate.

Vârstele de muncă diferă în funcție de perioada de analiză, astfel:

- 2011-2015: 16-59 ani pentru femei, respectiv 16-64 ani pentru bărbați;
- 2016-2019: 16-60 ani pentru femei, respectiv 16-65 ani pentru bărbați.

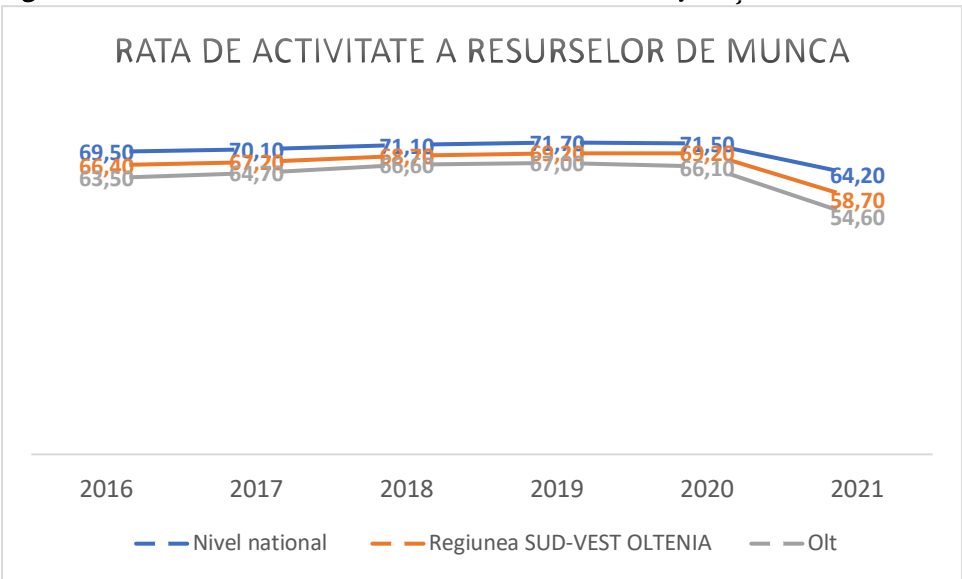
 2020: 16-61 ani pentru femei, respectiv 16-65 ani pentru bărbați.

Figura 86. Resurse de muncă – județul Olt (mii persoane)

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Rata de activitate a resurselor de muncă reprezintă raportul, exprimat procentual, dintre populația activă civilă și resursele de muncă. În județul Olt, aceasta a fost în crestere din anul 2016 până în 2020, cu scadere abrupta in 2021 la 54,6%, față de 66,10% in anul precedent, inscriindu-se pe acelasi trend regional si național.

Figura 87. Rata de activitate a resurselor de muncă în județul Olt



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

În 2021, **numărul mediu al salariaților** la nivelul Municipiului Slatina era de 37.810, in timp ce la nivelul Judetului Olt era de 71.163 persoane. La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia numarul mediu salariaților era de 402.506 persoane.

Tabel 36. Numărul mediu al salariaților

	Numar mediu salariati (2021)
Municipiul Slatina	37.810
Judetul Olt	71.163
Regiunea Sud Vest Oltenia	402.506

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Referitor la evoluția **numărul de şomeri înregistraţi** în județul Slatina reședința de județ și localitățile componente ale zonei urbane funcționale, în perioada 2010-2019, situaţia se prezintă astfel: numărul șomerilor înregistrați a înregistrat o scădere de aproape 70% la nivelul municipiului Slatina, în comparație cu 41,4% la nivel de județ.

În anul 2019, numărul şomerilor înregistraţi la nivelul Regiunii de Dezvoltare Sud Vest Oltenia reprezintă 9,8% din numărul şomerilor înregistraţi la nivel naţional , iar numărul şomerilor înregistraţi la nivelul judeţului Olt reprezintă 3,6% din situaţia înregistrată la nivel regional.

În ceea ce privește distribuția pe sexe, datele INS pentru anul 2022 relevă un procent mai mic al femeilor șomere în municipiul Slatina (43,89%), față de cel la nivel județean și la nivelul regiunii.

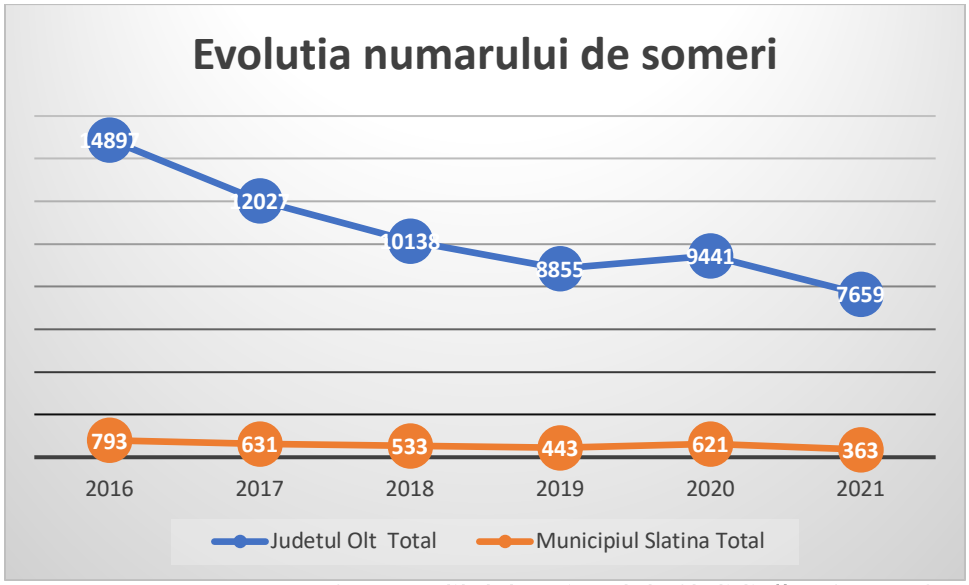
Tabel 37. Evoluția numărului de șomeri înregistrați, pe sexe (2016-2021)

	Numar someri	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Judetul Olt	Total	14.897	12.027	10.138	8.855	9.441	7.659
	Masculin	8.887	7.029	5.960	5.001	5.147	4.292
	Feminin	6.010	4.998	4.178	3.854	4.294	3.367
Municipiul Slatina	Total	793	631	533	443	621	363
	Masculin	350	215	210	175	215	201
	Feminin	443	416	323	268	406	162

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

După cum arată graficul de mai jos, din anul 2016 se înregistrează un trend descendent al numărului șomerilor atat la nivelul Judetului Olt, cat si la nivelul Municipiului Slatina.

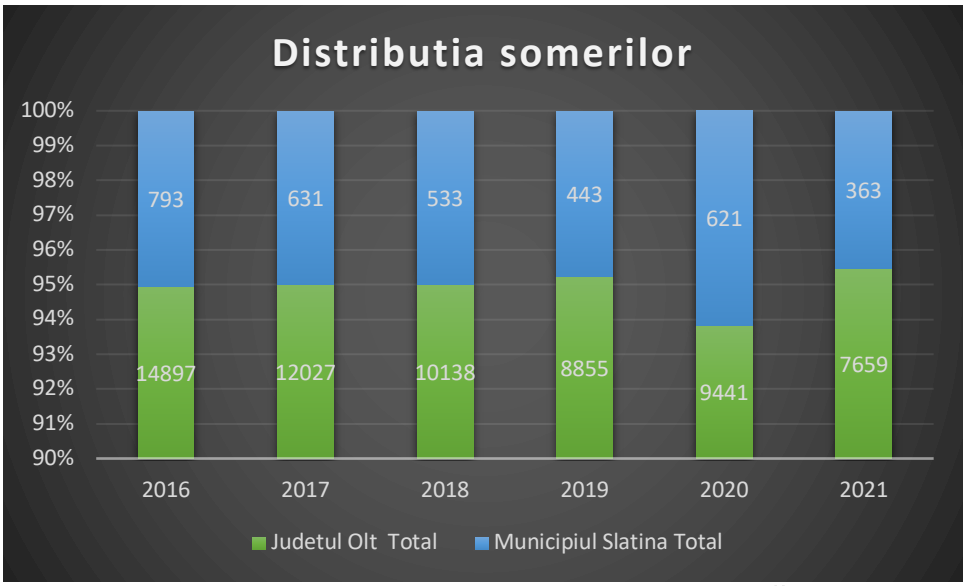
Figura 88. Evoluţia numărului de şomeri înregistraţi



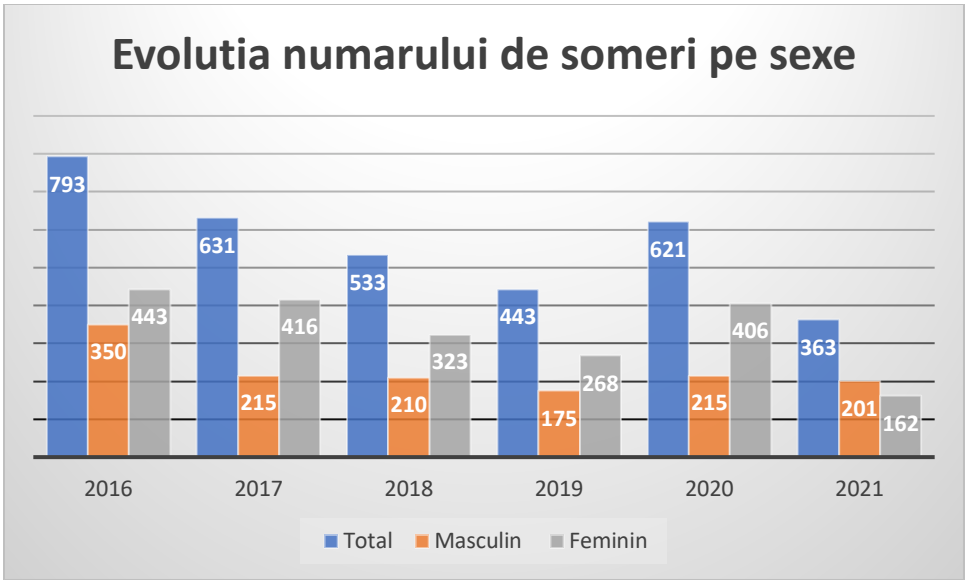
Sursa: Institutul Naţional de Statistică, INS-TEMPO

Comparativ cu 2016, numărul şomerilor din Municipiul Slatina a scazut cu 45,78%, in timp ce la nivelul judetului Olt acesta a scazut cu 51,41 %.

Figura 89. Distribuţia şomerilor înregistraţi în mun.Slatina si in Judetul Olt



Sursa: Institutul Naţional de Statistică, INS-TEMPO



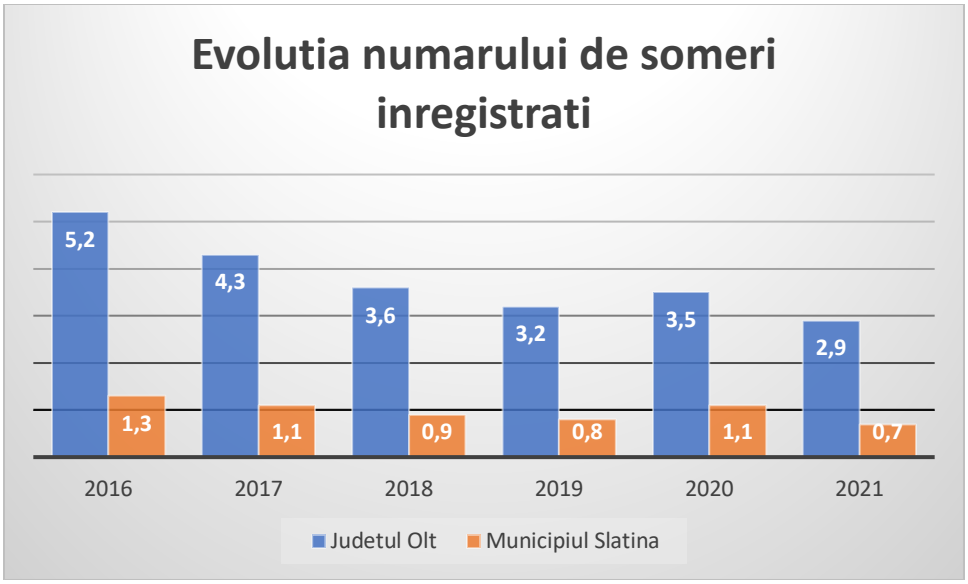
Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Figura 91. Evoluţia ponderii şomerilor înregistraţi în totalul resurselor de muncă

	Indicator	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*	*2020*	*2021*
Judetul Olt	*Numar someri inregistrati*	*14897*	*12027*	*10138*	*8855*	*9441*	*7659*
	Ponderea somerilor inregistrati la sfarsitul lunii in totalul resurselor de muncă	*5,2*	*4,3*	*3,6*	*3,2*	*3,5*	*2,9*
Municipiul Slatina	*Numar someri inregistrati*	*793*	*631*	*533*	*443*	*621*	*363*
	Ponderea somerilor inregistrati la sfarsitul lunii in totalul resurselor de muncă	*1,3*	*1,1*	*0,9*	*0,8*	*1,1*	*0,7*

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Figura 92. Evoluţia ponderii şomerilor înregistraţi la sfârşitul lunii în totalul resurselor de muncă



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Rata şomajului înregistrat reprezintă raportul dintre numărul şomerilor înregistrați la agențiile pentru ocuparea forței de muncă și populația activă civilă (șomeri și populație ocupată civilă, definite conform metodologiei INS a balanței forței de muncă. În 2021, **rata șomajului la nivelul județului** Olt a fost de 5,9% (5,8% pentru bărbați și 6,9% pentru femei), acelasi procent fata de anul 2020, dar in scadere mare fata de 2016 (9,2 %).

Rata şomajului la nivelul judeţului Olt, comparativ cu situaţia de la nivel regional şi național prezintă următoarea evoluţie:

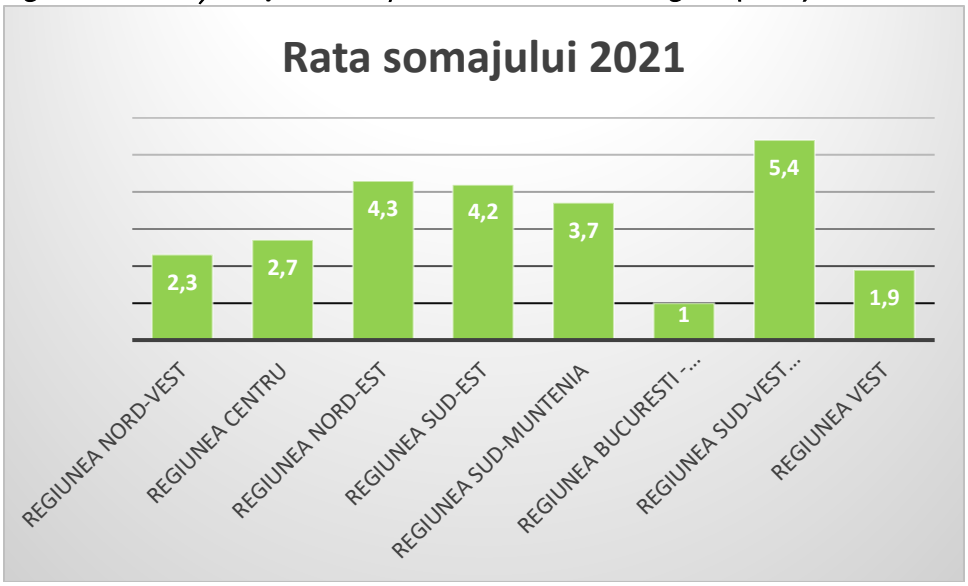
Tabel 39. Rata şomajului la nivelul judeţului Olt, comparativ cu situaţia de la nivel regional şi național

	2016	*2017*	*2018*	*2019*	*2020*	*2021*
Nivel național	*4,8*	*4*	*3,3*	*2,9*	*3,4*	*3*
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	*8,3*	*7,3*	*5,9*	*5,2*	*5,5*	*5,4*
Judetul Olt	*9,2*	*7,4*	*6,3*	*5,5*	*5,9*	*5,9*

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

La nivelul anului 2021, județul Olt înregistrează o rată a şomajului mai ridicată decât cea de la nivel regional şi național, iar regiunea de dezvoltare Sud-Vest Oltenia este a regiunea cu cea mai mare rată a şomajului, din Romania.

Figura 93. Rata şomajului, comparativ cu celelalte regiuni (2021)



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO- prelucrare date

În comparație cu cele cinci județe ale Regiunii Sud Vest Oltenia (Dolj, Gorj, Mehedinti, Olt, Valcea), judeţul Olt este al treilea județ cu cea mai ridicată rată a șomajului în 2021, după judeţele Dolj (6,8%) şi Mehedinti (6,8%).

În anul 2021, rata șomajului la nivelul județului Olt a fost de 5,9%, acelasi procent fata de anul 2020. Este important de menționat că aceasta a înregistrat o creștere de 0.4 puncte procentuale la nivel național, de la 3,4% la 3%, în aceeași perioadă.

Tabel 40. Rata şomajului pe sexe, jud. Olt

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total	9,2	7,4	6,3	5,5	5,9	5,9
Masculin	10,2	8	6,8	5,7	5,9	5,8
Feminin	8	6,8	5,6	5,2	5,9	6,1

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

La nivelul judetului Olt, cei mai mulți șomeri se regasesc in Municipiul Slatina – 363 persoane, 4,74% din total conform datelor INS pentru anul 2021.

Analizând datele privind populatia ocupata pe ramuri ale economiei national la nivelul Judetului Olt se constata ca cei mai multi lucreaza in industria prelucratoare (21.099 persoane) , urmata de Comert cu ridicata si cu amanuntul , (8.503 persoane) si sanitate si asistenta sociala (7616 persoane).

De asemenea, este important de menționat faptul că la nivelul Judetului Olt , un procent redus angajați (513) sunt în domeniul serviciilor care necesită un nivel avansat de cunoștințe (*knowledge intensive services*). Cei mai mulți salariați din Judetul Olt sunt lucrători calificați în agricultură, silvicultură și pescuit si muncitori in industria prelucratoare si constructii

Figura 95. Numarul de salariati inregistrati pe ramuri ale economiei nationale (2021)

Activitati ale economiei nationale	**Numar persoane**

A AGRICULTURA, SILVICULTURA SI PESCUIT	2707
B INDUSTRIA EXTRACTIVA	554
C INDUSTRIA PRELUCRATOARE	21099
D PRODUCTIA SI FURNIZAREA DE ENERGIE ELECTRICA SI TERMICA, GAZE, APA CALDA SI AER CONDITIONAT	409
E DISTRIBUTIA APEI; SALUBRITATE, GESTIONAREA DESEURILOR, ACTIVITATI DE DECONTAMINARE	1397
F CONSTRUCTII	7604
G COMERT CU RIDICATA SI CU AMANUNTUL; REPARAREA AUTOVEHICULELOR SI MOTOCICLETELOR	8503
H TRANSPORT SI DEPOZITARE	2656
I HOTELURI SI RESTAURANTE	1404
J INFORMATII SI COMUNICATII	513
K INTERMEDIERI FINANCIARE SI ASIGURARI	757
L TRANZACTII IMOBILIARE	109
M ACTIVITATI PROFESIONALE, STIINTIFICE SI TEHNICE	1496
N ACTIVITATI DE SERVICII ADMINISTRATIVE SI ACTIVITATI DE SERVICII SUPORT	3293
O ADMINISTRATIE PUBLICA SI APARARE; ASIGURARI SOCIALE DIN SISTEMUL PUBLIC	3985
P INVATAMANT	5906
Q SANATATE SI ASISTENTA SOCIALA	7616
R ACTIVITATI DE SPECTACOLE, CULTURALE SI RECREATIVE	777
S ALTE ACTIVITATI DE SERVICII	378

Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

2.2.6.3 Dezavantajare pe ocupare și capital uman

Potrivit datelor din *Atlasul zonelor Urbane Marginalizate din România* realizat de Banca Mondială folosind date de la Recensământul Populației și al Locuințelor realizat în 2011, 13,9% din populația județului Olt trăiește în zone dezavantajate pe ocupare.

Zone dezavantajate pe ocuparea forței de muncă

Conform *Atlasul zonelor Urbane Marginalizate din România:* „Zonele dezavantajate pe ocuparea forței de muncă sunt, prin definiție, sectoare de recensământ în care locuitorii nu prezintă un deficit educațional, însă nu reușesc să găsească un loc de muncă în sectorul formal, indiferent de condițiile lor de locuit (condițiile de locuit variază și nu defines zona). Această categorie se referă în general la zone care au avut în perioada comunistă o concentrare mare de întreprinderi. Majoritatea locuitorilor din aceste zone au un nivel de educație mediu și dețin diverse calificări profesionale, în general, în domeniul industriei. Însă, după 1990 aceștia s-au confruntat cu închiderea fostelor întreprinderi socialiste. În ciuda existenței unei forțe de muncă profesional calificată, aceste zone au avut parte de puține investiții private în ultimii douăzeci de ani și, drept consecință, există oportunități reduse de angajare în sectorul formal."

Un procent redus , **3,4% din populația Municipiului Slatina trăiește în zone dezavantajate pe capital uman.**

Zone dezavantajate pe capital uman

Conform aceluiasi *Atlas al zonelor Urbane Marginalizate din România* „Zonele dezavantajate pe capital uman includ persoane cu un nivel scăzut de educație formală care pot avea un loc de muncă sau nu, dar ale căror condiții de locuit sunt considerate standard pentru zonele urbane din România. Aceste zone urbane sunt locuite de persoane necalificate, care lucrează în agricultură, construcții sau alte sectoare, în multe cazuri, informal. Nivelul de ocupare în sectorul formal este de regulă scăzut, dar spre deosebire de tipul 2, acesta este cauzat de nivelul scăzut de capital uman. Prin urmare, intervențiile în acest tip de zone trebuie să se

concentreze pe calificarea forței de muncă."

Tabel 41. Tipologia zonelor urbane dezavantajate pe ocupare și capital uman

	Criterii primare		
	Nivel scăzut de capital uman	**Nivel scăzut de ocupare în sectorul formal**	**Locuire precară**
Zone dezavantajate pe ocupare	Nu	Da	Da/Nu
Zone dezavantajate pe capital uman	Da	Da/Nu	Nu

Sursa: Banca Mondială, Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate din România

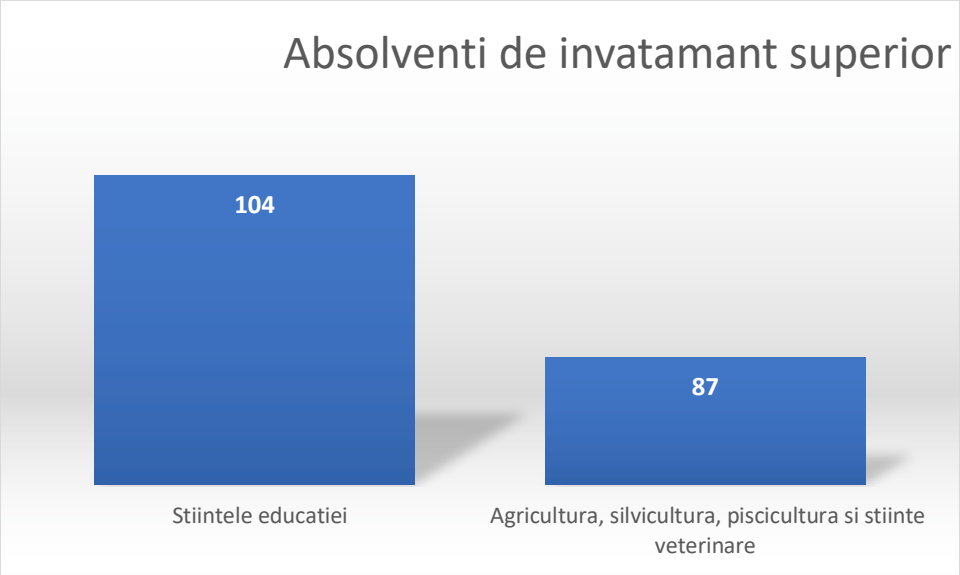
O analiză detaliată a zonelor marginalizate din municipiul Slatina poate fi consultată în secțiunea *Profil socio-demografic.*

2.2.6.4 Absolvenți de învățământ superior

În municipiul Slatina, numărul total de absolvenți de învățământ superior-absolvenți cu diploma (licență, master, cursuri postuniversitare, doctorat și programe postdoctorale) din Slatina a fost în anul 2021, de **191 persoane** , cu o ușoară creștere față de 2016 (164 absolvenți). Pe grupe de specializări, cei mai numeroși absolvenți înregistrați în anul 2021 în municipiul Slatina au fost în cadrul specializărilor Stiintele educatiei (104) si Agricultura, silvicultura, pisciculture si stiinte veterinare (87).

Acest lucru se explica datorita existentei sectiilor de invatamant universitar cu aceste specializari.

Figura 96. Numărul de absolvenți de învățământ superior, pe grupe de specializări (2021)

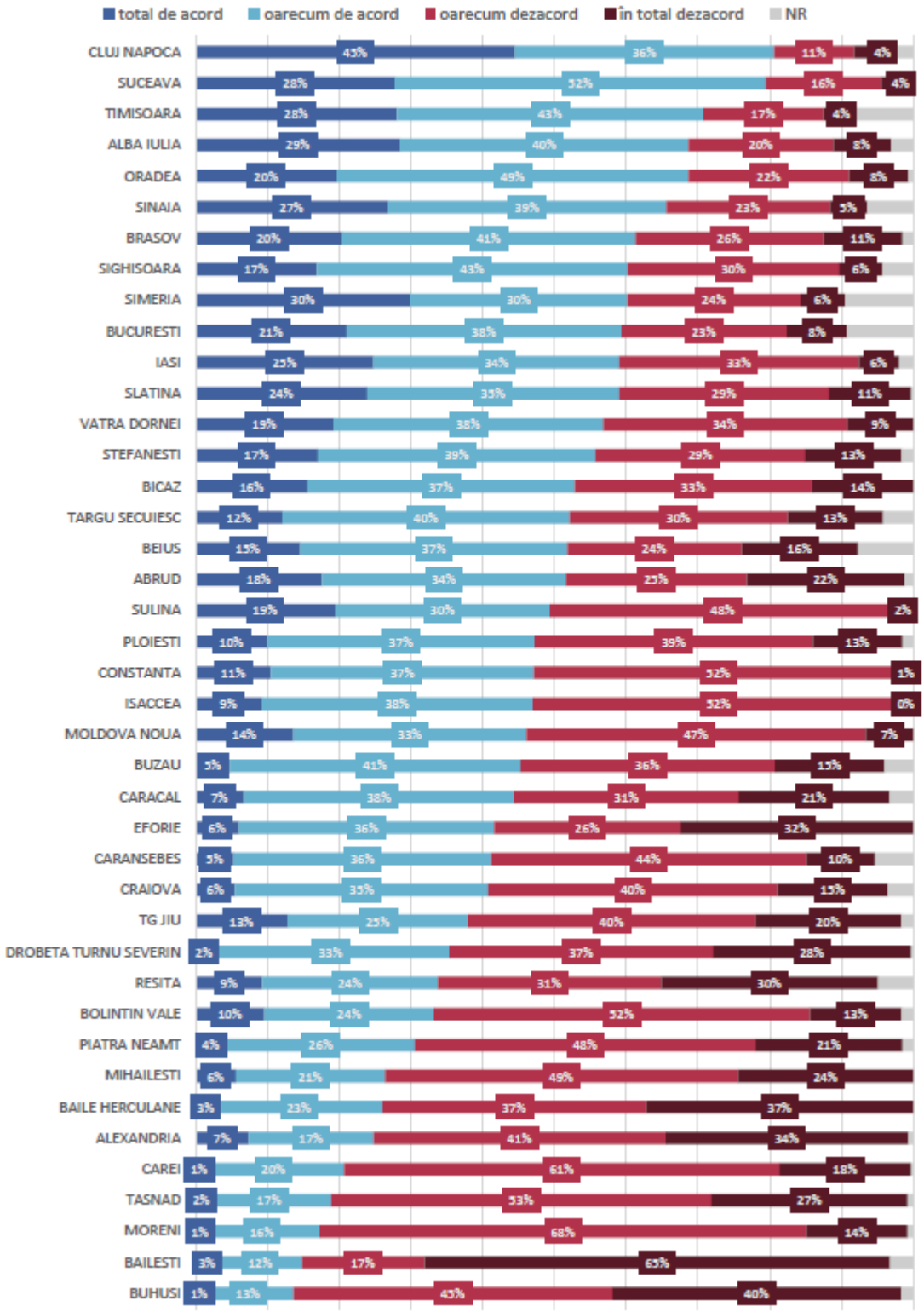


Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

2.2.6.5 Disponibilitatea locurilor de muncă

Conform Barometrului Urban 2020, la nivel național, 50% din populația urbană este de acord cu afirmația „la mine în oraș este ușor să găsești un loc de muncă". Cu o rată de 42%, regiunea Sud Vest Oltenia înregistrează valori sub media națională, alături de regiunile Sud-Muntenia (38%) și Sud-Est (46%). În ce privește Municipiul Slatina, 59% dintre slatineni au răspuns că le este ușor sau oarecum ușor să își găsească un loc de muncă, o rată comparabilă cu cea a municipiului Bucuresti (59%).

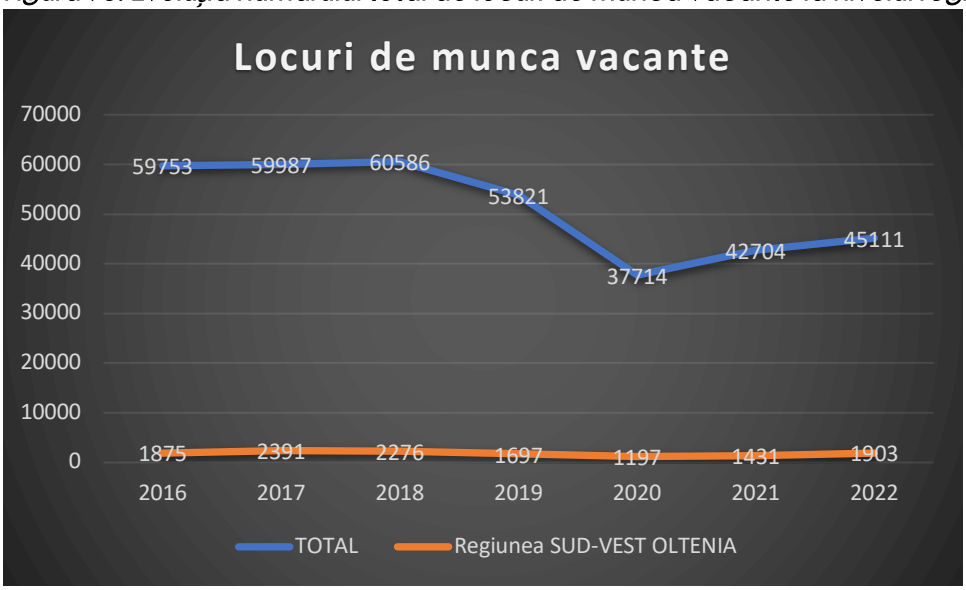
Figura 97. În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „în orașul meu este ușor să găsești un loc de muncă" ?



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

Analizând situația existentă a **locurilor de muncă vacante** la nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia , în anul 2022 se înregistra un număr de 1903 de locuri de muncă vacante, potrivit datelor furnizate de INS, față de 1875 în anul 2016, remarcând-se un trend de scadere, fără fluctuații majore.

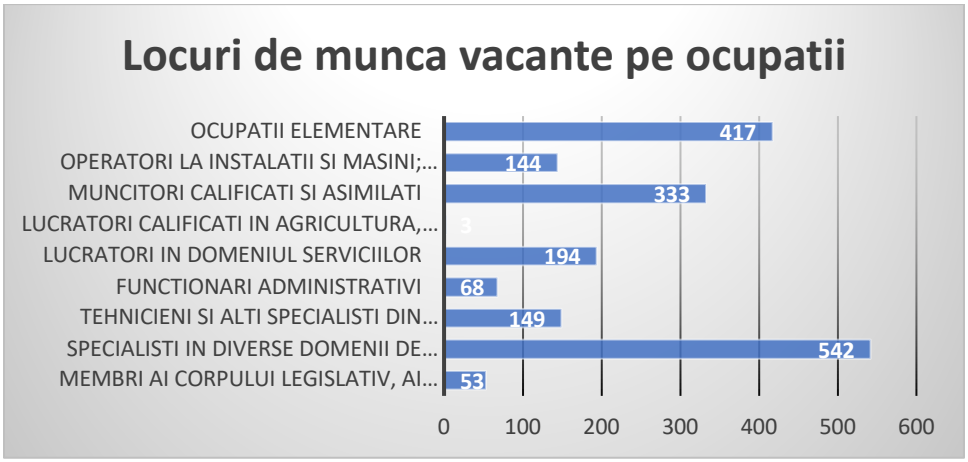
Figura 98. Evoluția numărului total de locuri de muncă vacante la nivelul regiunii și la nivel national



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

În 2022, cele mai multe locuri vacante din regiunea Sud Vest Oltenia sunt în industria prelucrătoare (542), construcții (417), sănătate și asistență socială (149) și comerț (194). Cea mai mare nevoie de resurse umane se înregistrează, la nivel regional, în ceea ce privește specialiștii din diverse domenii de activitate, muncitori calificati si asimilati, respectiv lucrători în domeniul serviciilor. Situația detaliată este disponibilă în graficul de mai jos.

Figura 99. Locuri de muncă vacante, pe grupe majore de ocupații – regiunea Sud Vest Oltenia 2022

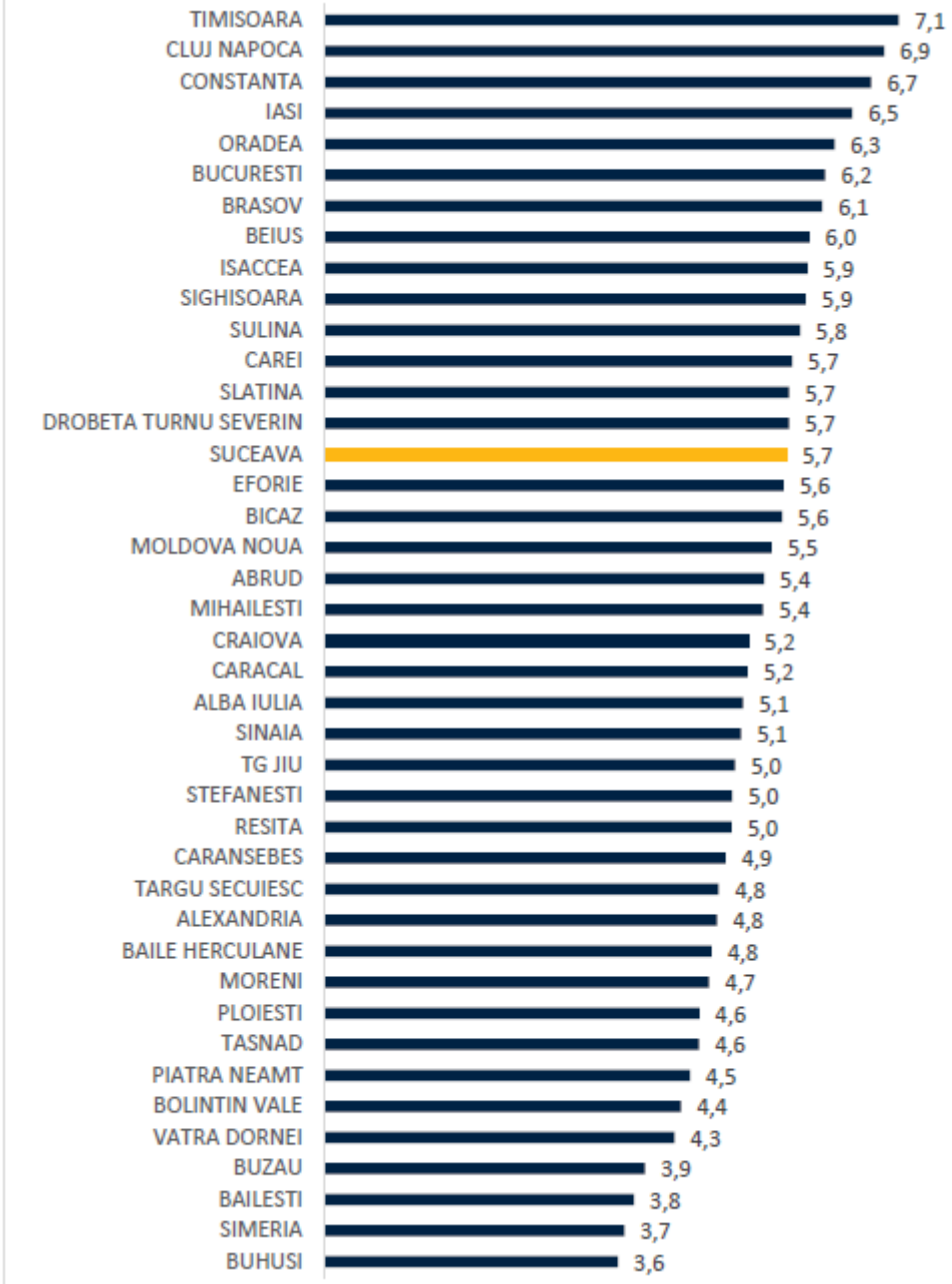


Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

2.2.6.6 Calitatea locurilor de muncă

Locuitorii Municipiului Slatina au fost chestionați și cu privire la gradul de mulțumire față de calitatea locurilor de muncă. Media națională a aprecierii calității locurilor de muncă la nivel urban a fost de 5,6, pe o scală de la 1 (foarte nemulțumit) la 10 (foarte mulțumit). Slatina se situează aproape de media națională, cu o medie a notelor de 5,7.

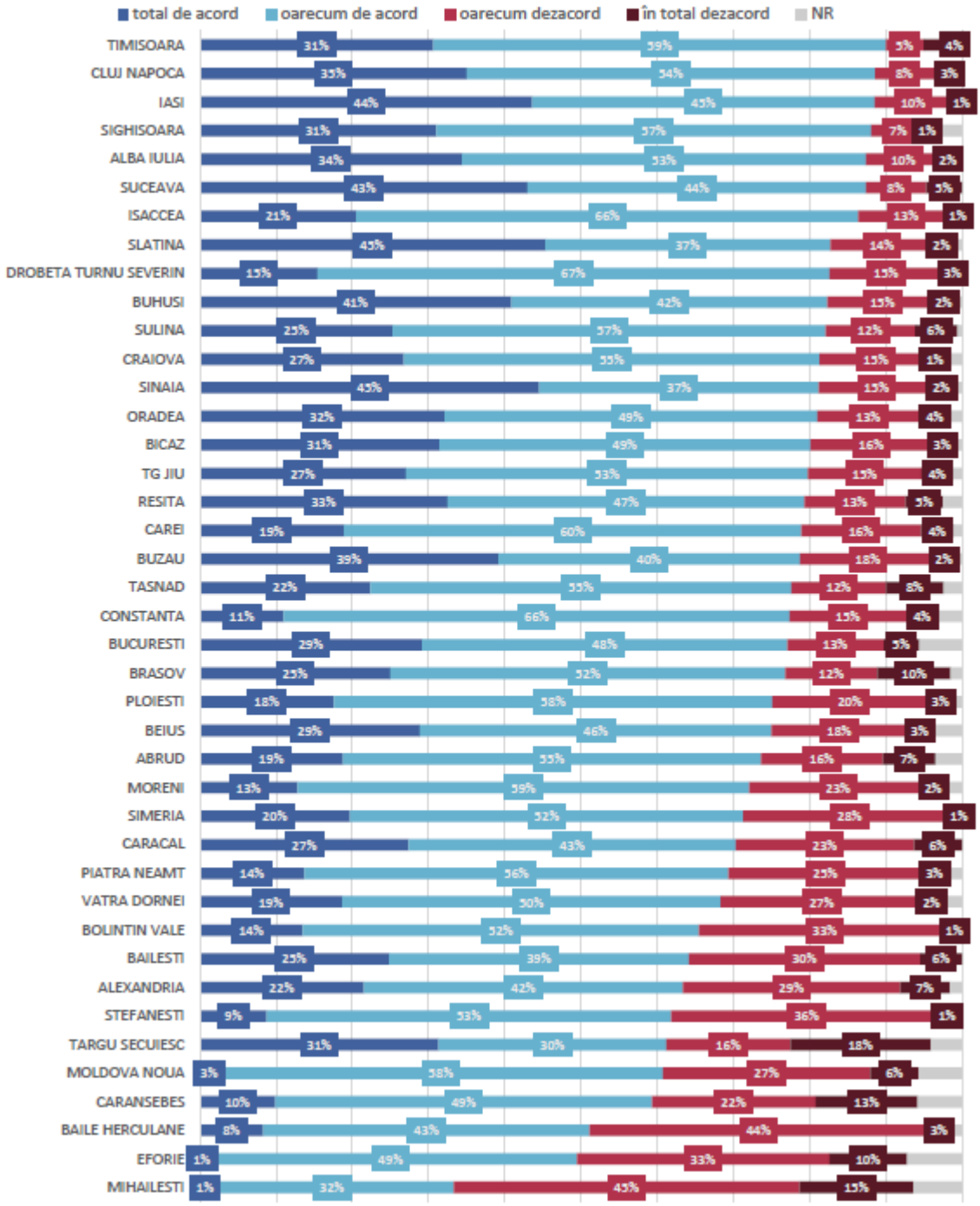
Figura 100. Pe o scală de la 1(foarte nemulțumit) la 10 (foarte mulțumit) cat de mulțumit sunteți de calitatea locurilor de muncă din orașul dvs.? (media aprecierilor)



Sursa: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții

La nivel național, 78% din populația urbană ocupată s-a declarat mulțumită sau foarte mulțumită de locul de muncă. Din acest punct de vedere, municipiul Slatina se situează peste media națională, 82% dintre respondenți declarând că sunt mulțumiți sau foarte mulțumiți de situația locului de muncă actual.

Figura 101. În general, cât de mulțumit sunteți de situația locului dvs. de muncă?



Sursa: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții

2.2.7 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Context economic național, regional și județean	
• Acces dificil la piețele vest-europene și performanță economică scăzută • Poziționare geografică ce nu avantajează atragerea de investiții • Regiunea este încă slab dezvoltată economic	• Lobby pentru construcția proiectelor mari de infrastructură și întărirea capacității de transport.
Motoare economice și potențial de specializare	
• Migrația externă accentuată a forței de muncă, atât calificată, cât și necalificată • Lipsa zonelor de agrement • Lipsa infrastructurii rutiere, a utilităților • Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&C), capabile să ofere salarii ridicate, Slatina riscă să fie lăsată în urmă de orase mai dinamice; salariile din municipiul Slatina sunt mai reduse cu 17,5% decât media la nivel național	• Implementarea de măsuri pentru creșterea întreprinderilor cu valoare adăugată mare, precum tehnologia informațiilor și servicii informatice și atragerea de investiții în domeniile în care costurile de producție sunt cele mai competitive • Dezvoltarea infrastructurii turistice pentru a pune în valoare resursele naturale şi antropice, în vederea creşterii veniturilor din aceste activităţi.
Mediul și dinamica antreprenorială	
• În municipiul Slatina există o densitate scăzută a IMM-urilor, iar cele mai multe întreprinderi nou-create sunt în domeniul comerțului	• Este necesară susținerea dezvoltării antreprenoriatului prin structuri dedicate (incubatoare, programe de formare) și oferirea de granturi startup-urilor în domenii cu valoare adăugată mare • Creșterea densității antreprenoriale în comunele din zona urbană funcțională • Găsirea unor soluţii pentru dezvoltarea programelor care să încurajeze antreprenoriatul şi inovarea la nivel local
Atragerea de investiții, servicii și infrastructura suport pentru afaceri și inovare	
• Municipiul Slatina este dezavantajat de lipsa unei infrastructuri rutiere de transport la nivel european din regiune • Diversitate redusă a investițiilor străine	• concomitent cu dezvoltarea infrastructurii de transport, un efort pro-activ pentru atragerea investitorilor ar putea încuraja o performanță economică superioară a Municipiului Slatina și localităților din jurul său în anii următori. • Eficientizarea aparatului și procedurilor administrative pentru asigurarea rezolvării cât mai rapide a cererilor (autorizații de construcție, certificate de urbanism), și nu doar încadrarea în termenul maxim cerut de lege.
Cercetare-dezvoltare-inovare	
• Nivelul extrem de redus al cheltuielilor alocate activității de cercetare-dezvoltare, dar și gradul redus de cooperare între mediul academic și cel de afaceri limitează rolul pe care Municipiul Slatina îl poate îndeplini	• Asigurarea unei alocări mai ridicat domeniul de cercetare-dezvoltare și creșterea gradului de cooperare între universități,centre de cercetare-dezvoltare și IMM-uri • dezvoltarea de parteneriate între institutele de cercetare, universitate și actori privați, în vederea promovării transferului tehnologic • participarea la programe internaționale de

	cercetare și inovare precum Horizon 2020 (un nou program va fi lansat în cadrul noii perioade de programare la nivel european).
Piața forței de muncă	
• Rata scazuta a șomajului în Municipiul Slatina - (363 persoane în 2022, mai scazuta decât la nivel regional și național) se traduce printr-o lipsa acuta a forței de muncă, atât calificate, cât și necalificate la nivelul agenților economici din zona	• Investiții în calitatea vieții la nivelul orașului • Creșterea oportunităților profesionale prin programe de antreprenoriat și atragere de investitori pentru crearea de noi locuri de muncă, cu salarii mai ridicate ○ Dezvoltarea unor programe de învățământ dual și reconversie profesională pentru personalul necalificat ○ Asigurarea unui transport interjudetean eficient poate asigura conectarea populației din localitățile din zona urbană funcțională la oportunitățile profesionale din municipiu.

ANEXE - Analiza Situației Actuale: Profil Economic

ANEXA 1 – Metodologia analizei potențialului de atractivitate al ofertei turistice la nivelul unităților administrativ-teritoriale urbane din România

I. Repere teoretice și conceptuale generale

Potenţialul turistic (grupând componentele atractive naturale şi antropice) al unui teritoriu este sinonim ofertei sale turistice primare sau potenţiale, iar împreună cu infrastructura generală și cea cu specific turistic (care grupează echipamentul de producţie a serviciilor turistice, respective structurile de primire, alimentaţie, agrement-divertisment), dublate de calitatea, varietatea şi condiţiile de comercializare a produsului touristic și forţa de muncă din domeniu formează *oferta turistică reală (efectivă) sau patrimoniul turistic*.

Potențialul turistic reprezintă „materia primă" a fenomenului turistic, a cărui prezenţă şi caracteristici calitative sau cantitative se constituie în premise esenţiale în organizarea și amenajarea spaţiului turistic, în afirmarea sau, dimpotrivă, inexistenţa unor tipuri şi forme de turism şi, nu în ultimul rând, în polarizarea fluxurilor turistice în măsură să consume produsul turistic rezultat din prezenţa şi amenajarea turistică a elementelor de atractivitate.

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

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

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

Cunoaşterea detaliată şi ierarhizarea valorică resurselor atractive permite decelarea facilă a tipului sau tipurilor de turism pentru care aceasta relevă cele mai numeroase facilităţi şi posibilităţi, precum şi creionarea formelor şi activităţilor turistice practicate sau a căror afirmare este posibilă în cadrul fiecărei UAT urban în parte. Astfel, decelarea atractivităţii turistice centrelor urbane ale României are astfel menirea de a oferi factorilor decizionali, informaţia necesară luării deciziilor oportune, nu numai în ceea ce priveşte priorităţile amenajării, ci şi a diversificării ofertei turistice, prin includerea în exploatare a cât mai multor atracţii cât mai variate. Totodată, favorizează delimitarea locaţiilor şi arealelor pretabile şi rentabile care pot şi trebuie să facă obiectul viitoarelor demersuri de amenajare turistică, respectiv etapizarea punerii lor în valoare şi, implicit, concentrarea eforturilor de investiţii în teritoriile cu potenţial mai ridicat şi a căror includere în circuitele turistice poate fi realizabilă în urma transpunerii în practică a acţiunilor de amenajare turistică creionate cu ajutorul şi prin raportare la rezultatele demersului întreprins. Astfel, se creează premisele ca viitoarele iniţiative de amenajare să nu devină cazuri izolate, iniţiative strict localizate, ci un element al unei matrici teritoriale sistemice, cu un rol bine definit şi funcţii corect precizate.

II. Metodologia privind evaluarea potenţialului turistic din unitaţile administrativ-teritoriale de bază urbane din România

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

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

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

- alocarea unui punctaj mai ridicat resurselor turistice antropice, de 30 de puncte (datorită ponderii ridicate şi rolului major al resurselor patrimoniului cultural material şi imaterial în conturarea atractivităţii majorităţii centrelor urbane), în comparaţie cu cele 25 de puncta rezervate resurselor atractive naturale (a căror pondere participativă la alcătuirea zestrei atractive globale relevă o consistenţă mai limitată în cazul majorităţii oraţelor ţării, cu excepţia majorităţii staţiunilor climaterice, balneoclimaterice şi balneare şi a oraşelor amplasate în proximitatea sau în cadrul unor zone montante); de asemenea, infrastructurii cu specific turistic, datorită rolului său de factor decisiv în fixarea şi reţinerea şi fixarea cererii turistice pentru o perioadă cât mai ridicată, i s-a alocat o pondere similară resurselor turistice antropice, respectiv 30 de puncte;
- eliminarea unor indicatori aferenţi infrastructurii tehnico-edilitare ai căror relevanţă pentru conturarea potenţialului de dezvoltare turistică a centrelor urbane s-a diminuat considerabil (cazul furnizării de servicii publice de gospodărie comunală - deşi la nivel unor centre urbane sau a unor zone din cadrul acestora aceasta

poate fi, pe alocuri, deficitară, situaţie ce nu poate fi însă evaluată din cauza lipsei datelor - și a celor de telecomunicații/gradul de acoperire cu servicii GSM, pe considerentul că acestea accesul la acestea este cvasigeneralizat la nivelul centrelor urbane). S-a renunțat, de asemenea, la inventarierea și evaluarea meșteșugurilor tradiționale, deoarece prezența acestora în spectrul ocupațional al populației centrelor urbane este mai puțin reprezentativă, menținându-se doar componenta aferentă manifestărilor cultural-artistice anuale/repetabile (integrând un spectru larg de evenimente și manifestări de profil cu impact atractiv ridicat și generatoare de fluxuri turistice convergente consistente, precum festivalurile, serbările, sărbătorile, târgurile etc.);
- introducerea în cadrul componentei alocate accesibilităţii la infrastructura majoră de transport a unui indicator care vizează accesul la autostradă, care constituie un avantaj major pentru includerea mai facilă a unui centru urban/teritoriu în circuitul turistic;
- adăugarea unor noi subcategorii și indicatori cu importanță tot mai ridicată în promovarea ofertei turistice, precum existența centrelor naționale de informare turistică (și a site urilor aferente), dedicate promovării ofertei turistice generale a centrelor urbane și a arealelor din proximitate.

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

A. RESURSE TURISTICE NATURALE

A1. Cadrul natural grupând 6 componente:
• Poziția în raport cu marile unități (trepte) majore de relief
• Elemente geomorfologice cu impact turistic, component biogeografică (vegetaţie și fauna de interes turistic)
• Elemente hidrografice cu impact turistic
• Peisaje de interes touristic

A2. Factori naturali terapeutici cuprinzând următoarele componente:
• ape minerale terapeutice
• lacuri terapeutice
• nămoluri terapeutice (sapropelice, minerale, de turbă etc.)
• emanaţii naturale de gaze terapeutice (mofete, solfatare, fumarole)
• ansamblul elementelor fizico-chimice ale litoralului marin
• ansamblul elementelor climatice ale litoralului marin;
• factorii sanogeni ai principalelor tipuri de bioclimă regăsite pe teritoriul României, inclusiv de la nivelul peşterilor şi salinelor (bioclimat tonic–stimulant, bioclimat sedativ–indifferent sau de cruţare, bioclimat excitant-solicitant etc.) etc.

A3. Arii protejate cuprinzând următoarele componente:
• rezervaţii ale biosferei
• parcuri naţionale
• parcuri naturale
• alte rezervaţii şi monumente ale naturii

B. RESURSE TURISTICE ANTROPICE

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

B2. Muzee şi colecţii publice, cu următoarele categorii:

- muzee, case memoriale
- colecţii publice, galerii de artă

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

B4. Instituţii de spectacole şi concerte

C. INFRASTRUCTURĂ SPECIFIC TURISTICĂ

C1. Structuri de primire cu funcțiuni de cazare turistică
C2. Instalaţii de tratament
C3. Săli de spectacole, concerte, săli de conferinţă etc.
C4. Pârtii de schi
C5. Alte instalaţii și dotări de agrement – divertisment
C6. Centre naționale de informare turistică

D. ACCESIBILITATEA LA INFRASTRUCTURA MAJORĂ DE TRANSPORT

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

A. RESURSE TURISTICE NATURALE

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

Categorie	*Punctaj maxim*
A1. Cadrul natural	10
A2. Factori naturali terapeutici	10
A3. Areale naturale protejate	5
TOTAL	25

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

Elemente	*Punctaj*
Pozitii pe trepte de relief	
- campie	1
- Dealuri si podisuri	2
- Subcarpati	3

- Munti	4
- Litoral si Delta Dunarii	4
Elemente geomorfologice de interes/atractive (prezenţa unor chei, abrupturi, relief carstic, vecinătatea unor unităţi de relief Impunătoare etc)	
- Vegetatie	1
- Padure peste 30 %	1
- Padure sub 30 %	0.5
Fauna	
- Interes cinegetic mare	1
- Interes cinegetic mediu	0.5
- Prezenta unor lacuri, amenajari piscicole, izvoare minerale , cascade	1
Peisaj	
- Interes ridicat	2
- Interes mediu	1

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

• Categorii de UAT cu factori terapeutici naturali:

 UAT cu staţiuni de interes naţional – în această categorie intră staţiunile cu maximum de factori naturali terapeutici tradiţional valorificaţi, dotări pentru tratament, cazare şi agrement.

 UAT cu staţiuni de interes local - sunt staţiunile cu minimum de factori naturali terapeutici, dotări pentru satisfacerea cerinţelor de tratament şi cazare pentru un număr relativ redus de pacienţi, proveniţi de obicei din zone apropiate.

 UAT care deţin factori naturali terapeutici - sunt UAT cu anumiţi factori naturali terapeutici - de obicei ape minerale, fără dotări de tratament speciale sau cu dotări sumare.

UAT cu staţiuni turistice au fost grupate în patru categorii ce determină de fapt şi importanţa turistică a acestora: Categoria I: UAT cu staţiuni de interes naţional intrate în circuitul international: 10 puncte
Categoria II: UAT Staţiuni de interes naţional general: 6 puncte
Categoria III: UAT cu staţiuni de interes local: 3 puncte
Categoria IV: UAT cu factori naturali terapeutici: 1 punct

Cel de al treilea **c**riteriu pentru analiza și evaluarea resurselor turistice naturale este reprezentat de **Arealele naturale protejate (categoria A3),** căruia i s-a alocat un pucntaj cuprins între 1-5 puncte, valoarea 5 reprezentând punctajul maxim (acesta fiind acordat unităţilor administrativ-teritoriale care al căror teritoriu integrează rezervaţii ale biosferei, parcuri naţionale, parcuri naturale sau rezervaţii/areale protejate cu valoare deosebită).
Evaluarea s-a făcut pe baza următoarelor criterii:

- gradul de reprezentativitate al ariei naturale protejate: 1 p
- suprafaţa totală protejată (ca pondere din suprafaţa UAT): 1 p
- gradul de conservare şi starea actuală a rezervaţiei: 1 p

- valoarea peisagistică a ariei naturale protejate: 1 p
- posibilitatea practicării unei forme de turism: 1 p

Pornind de la punctajul acordat fiecărui areal cu statut de protecție, în final s-a acordat un punctaj general fiecărei unităţi administrative-teritoriale care include o arie naturală protejată. În cazul în care o unitate administrativ-teritorială grupează două sau mai multe areale natural protejate, punctajul final acordat acesteia este cel mai mare punctaj acordat uneia dintre arealele protejate.

B. RESURSE TURISTICE ANTROPICE

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

Categorie/Subcategorie/elemente	Punctaj Maxim
B1. Monumente istorice de interes national	8
I. Arheologie	
II. Arhitectura	
III. Monumente de for public	
IV. Memoriale	
B2. Muzee si colectii publice	8
I. Muzee, case memorial	
II. Colectii publice, galerii de arta	
B3. Manifestari culturale anuale/ repetabile	8
I. Festivale, serbari, sarbatori, targuri	
B4. Institutii de spectacole si concerte	6
I. Teatru, opera, filarmonica, etc.	
TOTAL	30

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

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

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

Astfel, punctajul pentru fiecare subcategorie care se regăsește în categoria B3 (Manifestări culturale anuale/repetabile) a fost acordat într-o manieră similară, astfel încât însumate acestea să obțină maxim 8 puncte, asemenea subcategoriilor asimilate categoriilor B1 și B2, considerate, în termenii prezentei metodologii, ca furnizoare de ”materie primă” similară ca pondere și importanță în alcătuirea zestrei atractive

a UAT-urilor cu profil urban. Instituțiilor care găzduiesc și organizează spectacole și concerte li s-a alocat un maxim de 6 puncte, criteriile de alocare vizând numărul, diversitatea și notorietatea, coroborate cu numărul mediu de vizitatori atrași.

C. INFRASTRUCTURA SPECIFIC TURISTICĂ

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

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

	Punctaj
C1. Structuri de primire turistica cu functiuni de cazare	15
C2. Instalatii de tratament	4
C3. Sali de spectacole, concert, conferinte	3
C4. Partii de schi	4
C5. Alte instalații și dotări de agrement- ivertisment (parcuri de distracții/aventură, parcuri acvatice, facilități și instalații de agreement nautic, centre echitație, teren golf, grădină zoologică, grădină botanică	3
C6. Centre de informare turistică	1
TOTAL	30

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

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

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

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

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

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

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

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

Punctajul maxim acordat *pârtiilor de schi omologate* a fost de 4 puncte, criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a acestora vizând numărul, lungimea și gradul de diversitate, UAT cu cele mai multe pârtii de schi distanța față de principalele zone furnizoare de turiști, precum și durata intervalului mediu în care este posibilă practicarea spoarturilor de iarnă (în funcție regimul temperaturii aerului, îndeosebi numărul mediu anual al zilelor cu îngheț la sol și, în legătură cu aceasta, de durata de menținere a stratului de zăpadă.

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

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

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

Numar locuri in sali	Punctaj
Peste 10.000 locuri	3.00
5000 – 9999 locuri	2.50
3000- 4999 locuri	2.00
1500 – 2999 locuri	1.50
500 – 1499 locuri	1.00
100 – 499 locuri	0.50
Sub 100 locuri	0.25

Facilități ce motivează deplasarea turiştilor și consumul produsului turistic specific acestora, respectiv: parcuri acvatice și instalaţii de agrement nautic, parcuri de distracţii/aventură, centre de echitație/herghelii, terenuri de golf, grădini botanice, grădini zoologice etc. Punctajul maxim acordat pentru acestea este de 3. Prezenţa facilităţilor pentru wellness/SPA a constituit un avantaj pentru UAT evaluată, primind un punctaj suplimentar, dar fără a depăși cele 3 puncte maxim posibile.

Criteriile care au stat la baza procesului de evaluare a instalaţiilor de agrement-divertisment au fost numărul acestora și diversitatea instalațiilor și facilităților oferite.

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

D. ACCESIBILITATEA LA INFRASTRUCTURA MAJORĂ DE TRANSPORT

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

Cei patru indicatori care au fost luaţi în considerare pentru a evalua accesul direct al unităţilor administrativ-teritoriale la reţeaua majoră de transport au fost ponderaţi în funcţie de importanţa acestora în reţeaua națională și internaţională de transport, precum şi de intermodalitatea în transportul de călători.

ACCESIBILITATEA LA INFRASTRUCTURA MAJORĂ DE TRANSPORT: 15 PUNCTE				
	Denumire	Punctaj		Evaluare
Criteriu	Accesul direct la infrastructura majoră de transport	15		
Indicatori	Port	1	Da Nu	1 0
	Aeroport național/internaţional	5	Da Nu	1 0
	Acces la drum European (E)/ autostrada (A)	5	Da Nu	1 0
	Acces la drum național/cale ferată (DN/CF)	5	Acces la DN/E şi CF Acces la DN sau CF Fără acces la reţeaua	1 0.5 0

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

- din cele 15 de puncte prin care s-a evaluat importanţa accesibilității la infrastructura majoră de transport a unei UAT pentru desfăşurarea unei activităţi turistice, 5 au fost direcţionate către criteriul accesibilităţii la un aeroport național/internațional;
- pentru accesul la drum național, European sau autostrada şi cale ferată s-au acordat 5 puncte din totalul de 15, dar acestea nu sunt acordate decât dacă UAT are acces la cel puțin două modalităţi de transport;
- dacă unitatea administrativ-teritorială de bază are acces doar la la drum național sau cale ferată atunci acesta va primi doar jumătate din punctaj (adică 0,5x5 =2,5).

ANEXA 2 – Metodologie de calcul a competitivității și a atractivității orașelor

1. Indicele de competitivitate (IC)

- Calculat ca o medie ponderată a trei indicatori: economic, social și tehnologic. La rândul lor,fiecare din acești indicatori sunt calculați ca medie ponderată a variabilelor selectate din cele 3 categorii de interes major – economic, social, tehnologic.
- Ponderile utilizate pentru fiecare dintre cei trei indicatori (suma ponderilor fiecărui indice este 100%) sunt prezentate mai jos:

o Indicatorul economic (Ie)

- E1 = PIB/locuitor (estimat pentru 2018, INS) – 30
- E2 = Productivitatea muncii (estimată pentru 2018, INS) – 40
- E3 = Venitul net/cap de locuitor (2018, MDRAP) – 30

o Indicatorul social (Is)

- S1 = Rata de ocupare pentru populația cu vârsta cuprinsă între 20-64 ani (2018, INS) – 60
- S2 = Rata de dependență a vârstnicilor (Dumitru Sandu) – 40

o Indicatorul tehnologic (It)

- T1 = Populația ocupată în industriile inovatoare (2018, calculat pe baza INS) – 40
- T2 = Absolvenții de studii universitare (2017, INS) – 30
- T3 = Utilizare internet (RPL, 2011) – 30

Modelul de calcul este:
Indicatorul economic Ie = (30*E1+40*E2+30*E3)/100
Indicatorul social Is = (60*S1+40*S2)/100
Indicatorul tehnologic It = (40*T1+30*T2+30*T3)/100

Valoarea indicelui de competitivitate este dată de următoarea medie ponderată a celor trei indicatori, după cum urmează:
Ic = (40*Ie+30*Is+30*It)/100

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

2. Indicele de atractivitate generală (IA)

- Calculat ca o medie ponderată a trei indicatori: accesibilitate, abundența de forță de muncă și calificarea populației. Indicatorul referitor la calificarea forței de muncă este compus.

o Indicatorul referitor la accesibilitate (Ia)

 Acesta a fost normalizat diferit, întrucât o valoare mică a indicatorului semnifică o accesibilitate ridicată. În această situație, am normalizat datele după formula:

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

o Indicatorul referitor la forța de muncă excedentară tradusă prin ponderea șomerilor în totalul resurselor de muncă (INS, 2021)

o Indicatorul referitor la calificarea forței de muncă

 ICFM1 = Pregătirea forței de muncă (persoanele absolvente de studii liceale, postliceale și universitare, 2017, INS) – 50
 ICFM2 = Ocupații (persoanele cu ocupații de manageri și specialiști cu studii superioare, tehnicieni și muncitori calificați, RPL 2011) - 50

Valoarea indicelui de atractivitate este dată de următoarea medie ponderată a celor trei indicatori, după cum urmează:
IA = (30*Ia+35*IFEXC+35*ICFM)/100

3. Indicele de atractivitate sectorială (IAS)

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

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

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

Indicatorii luați în calcul pentru fiecare domeniu sunt:

1. Industria automotive:
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2021)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2021)
- Elevii calificați în școli profesionale, licee tehnologice cu profil: electric, electronic, electronică automatizări, mecanică (nr. de elevi, 2021)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.
IAS auto = (20*indice de accesibilitate normalizat+15*min of travel timp+20*salariați+10*cifra de afaceri+15*indice de industrializare+20*nr. de elevi calificați)/100

2. Industria chimică
- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2021)
- Elevii calificați în școli profesionale, licee tehnologice cu profil de chimie industrială (nr. De elevi, 2021)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2021)

Toți indicatorii au fost normalizați prin raportarea la medie, cu excepția indicelui de accesibilitate, care a fost normalizat după valorile minime și maxime.
IAS industria chimică = (20*indice de accesibilitate normalizat+15*min of travel timp+20*salariați+10*cifra de afaceri+15*indice de industrializare+20*nr. de elevi calificați)/100

3. Industria echipamentelor electrice
- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2021)

- Elevii calificați în școli profesionale, licee tehnologice cu profil de electronică automatizări și electric (nr. de elevi, 2021)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2021)

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

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

4. IT&C
- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2021)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Pregătirea forței de muncă (indicatorul se interpretează ca nr. persoanelor absolvente de studii liceale, postliceale și universitare, 2021)
- Absolvenți de studii universitare (2021)

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

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

5. Transport & Logistică
- Forța de muncă (salariați, 2021)
- Vânzările companiilor (cifră de afaceri, 2021)
- Indice de accesibilitate (explicația de mai sus se menține)
- Accesibilitatea rutieră la granița de Vest (în minute)
- Indice de industrializare (CA sector/CA totală, 2021)

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

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

2.3 PROFILUL SPAȚIAL ȘI FUNCȚIONAL

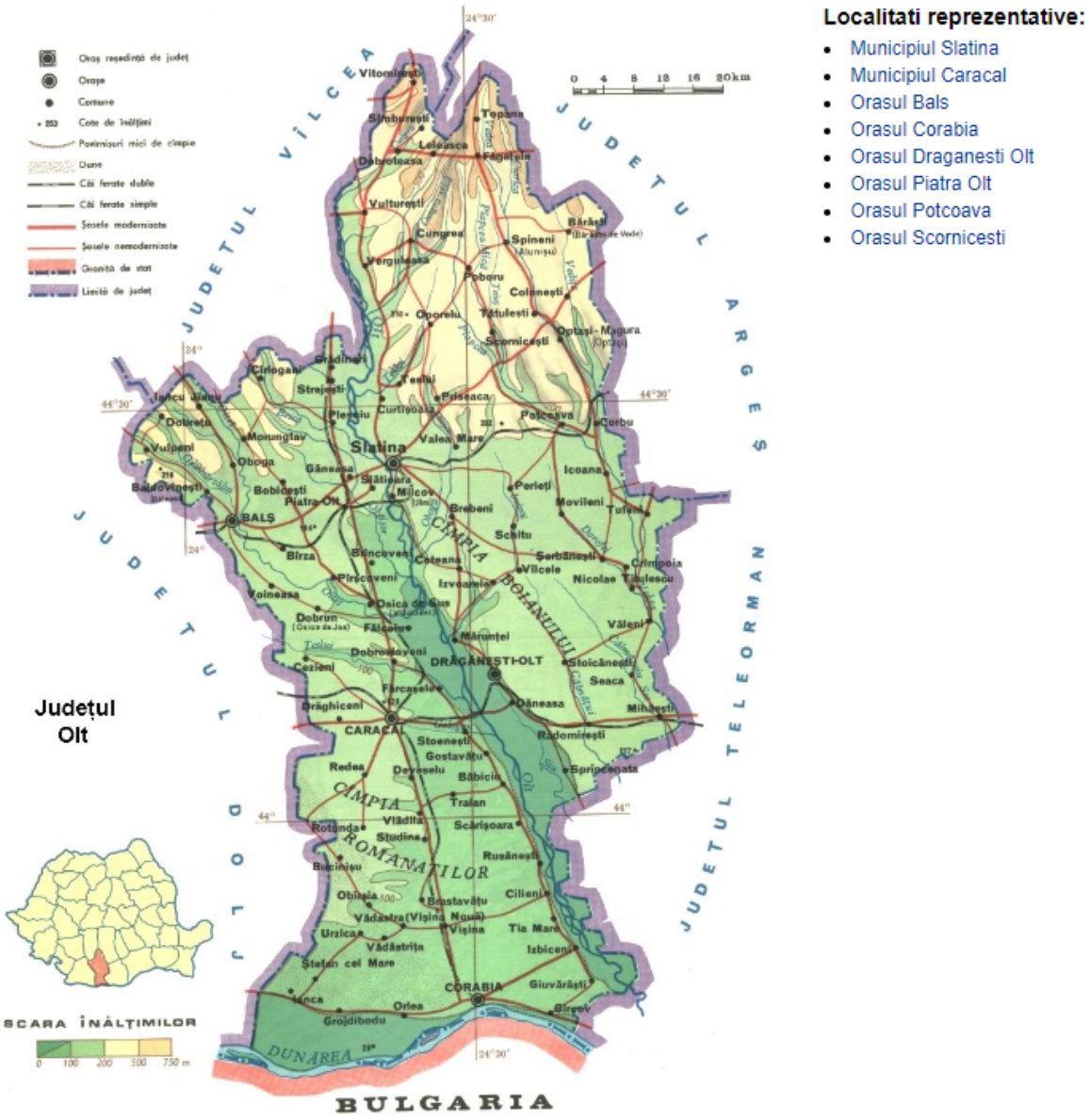
2.3.1 Relațiile teritoriale și funcționale din Municipiul Slatina

Municipiul Slatina, este poziționat în sudul țării, în partea central-nordică a județului Olt și în vestul regiunii istorice Muntenia. De asemenea, poziția urbei poate fi caracterizată ca fiind pe valea râului Olt, pe un culoar larg, bine conturat și delimitat, într-o zonă de contact a două mari unități de relief - Piemontul Getic și Câmpia Olteniei. Orașul se află la aproximativ 50 km de municipiul Craiova, 70 km de municipiul Pitești și 190 km de capitala București.

Din punct de Vedere administrative face parte din judetul Olt si regiunea Sud Vest Oltenia, alături de județele Dolj, Gorj, Mehedinti si Valcea.

Județul Olt se învecinează cu judetele Arges, Valcea, Dolj si Teleorman, iar la sud cu Bulgaria.

1.3 *Figura 1. Amplasarea Municipiului Slatina în cadrul județului Olt și în raport cu celelalte orașe din județ.*



Sursa: https://pe-harta.ro/

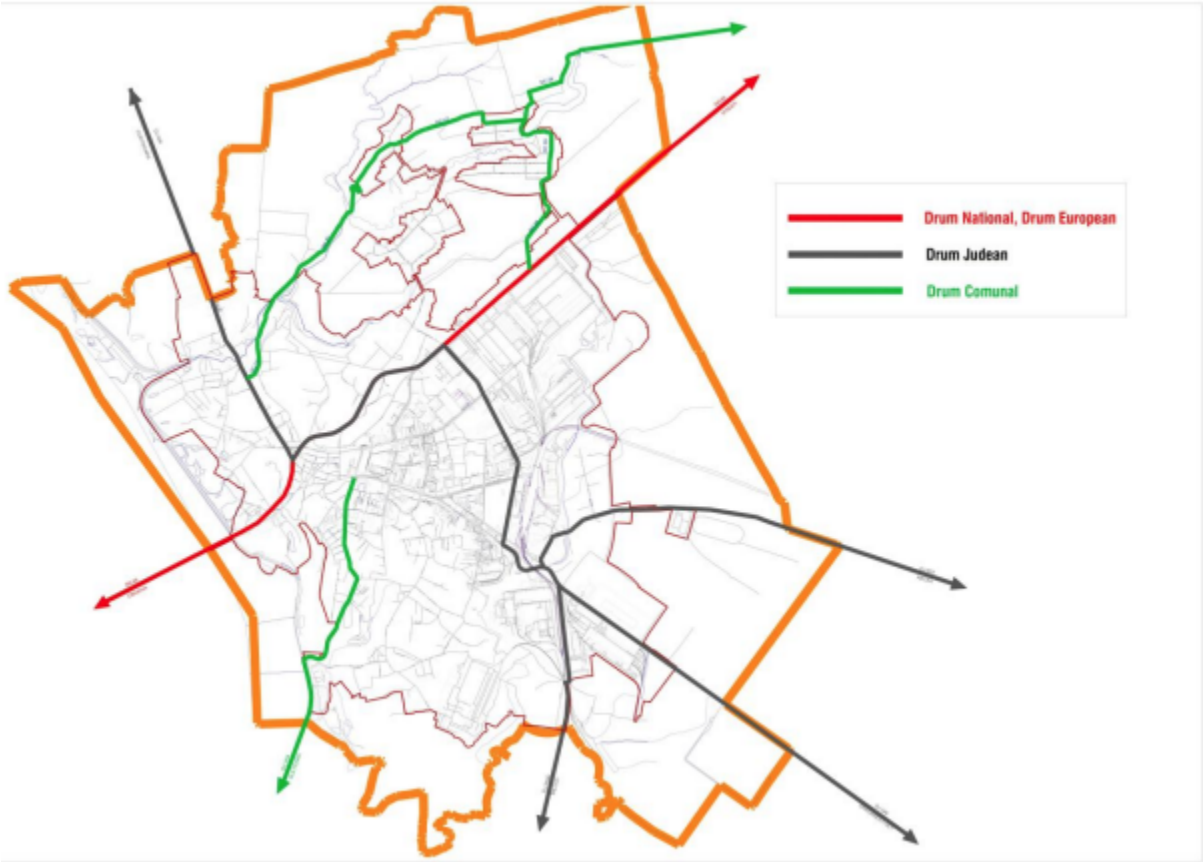
Șase din cele unsprezece orașe au mai puțin de 10.000 de locuitori iar toate municipiile cu excepția municipiului Slatina au mai puțin de 40.000 de locuitori, conform datelor INS pentru populația după domiciliu la 1 ianuarie 2023 și se situează sub pragul minim specificat în indicatorii minimali pentru schimbarea statutului orașelor și municipiilor specificați în PATN Sectiunea IV, Anexa 3. Cel mai puțin populat oraș este orașul Potcoava cu doar 5.743 de locuitori iar cel mai puțin populat municipiu este Slatina cu 70.293 de locuitori. Având în vedere că populația stabilă determinată în urma recensămintelor este în general mai mică față de populația cu domiciliul, aceste așezări urbane pot fi chiar mai depopulate, nevoile și provocările lor fiind diferite de ale tipologiei în care se situează.

Principalele trasee rutiere ce străbat centrul orașului și fac legătura cu marile orașe sunt

- DN 65 (E574) care face legatura intre Pitesti si Craiova, traversand Slatina pe directia est-vest.

- DN 64 -orientat pe directia nord-sud, la o distanta relativ mica, leaga municipiul Ramnicu Valcea – Dragasani – Caracal, traseul urmarind malul drept al raului Olt.
- DJ 546 care face legatura intre Turnu Magurele-Draganesti-SlatinaDragasani, traversand Slatina pe directia sud-est/nord-vest.
- DJ 546D, care se desprinde din DJ 546 pe teritoriul Slatinei, facand legatura cu localitatatile Milcovul din Deal, Ipotesti, Coteana
- DJ 653, care face legatura intre Slatina si mai multe localitati aflate in zona functionala a acesteia, iesind din Slatina prin partea de est
- Cateva drumuri comunale care fac legatura Slatinei cu localitatile aflate in zona functionala (DC90A, DC27, DC 28)

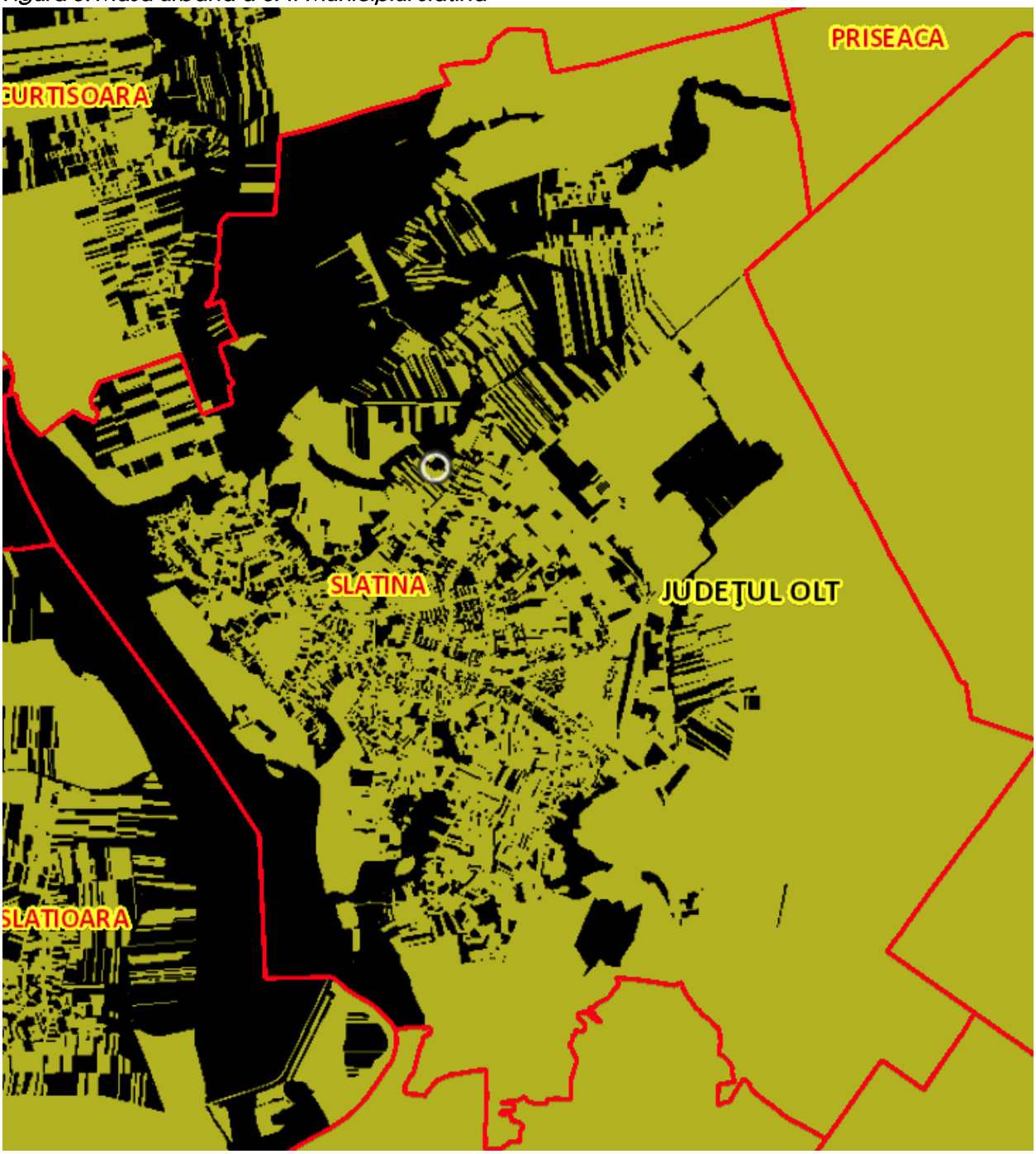
Figura 2. Infrastructura rutieră din Municipiul Slatina



Sursa: PMUD Municipiul Slatina

Municipiului Slatina are o formă compactă, fiind compusă doar din nucleul urban al Slatinei, fără alte așezări rurale asociate, așa cum este cazul în multe alte orașe. Amprenta construită a municipiului este de 53,93 km$_2$, suprafața UAT-ului fiind ocupată în procent de 36,1% - măsurat prin raportul dintre suprafața construită și suprafața UAT-ului, conform datelor puse la dispoziție de ANCPI pentru anul 2022.

Figura 3. Masa urbana a UAT Municipiul Slatina



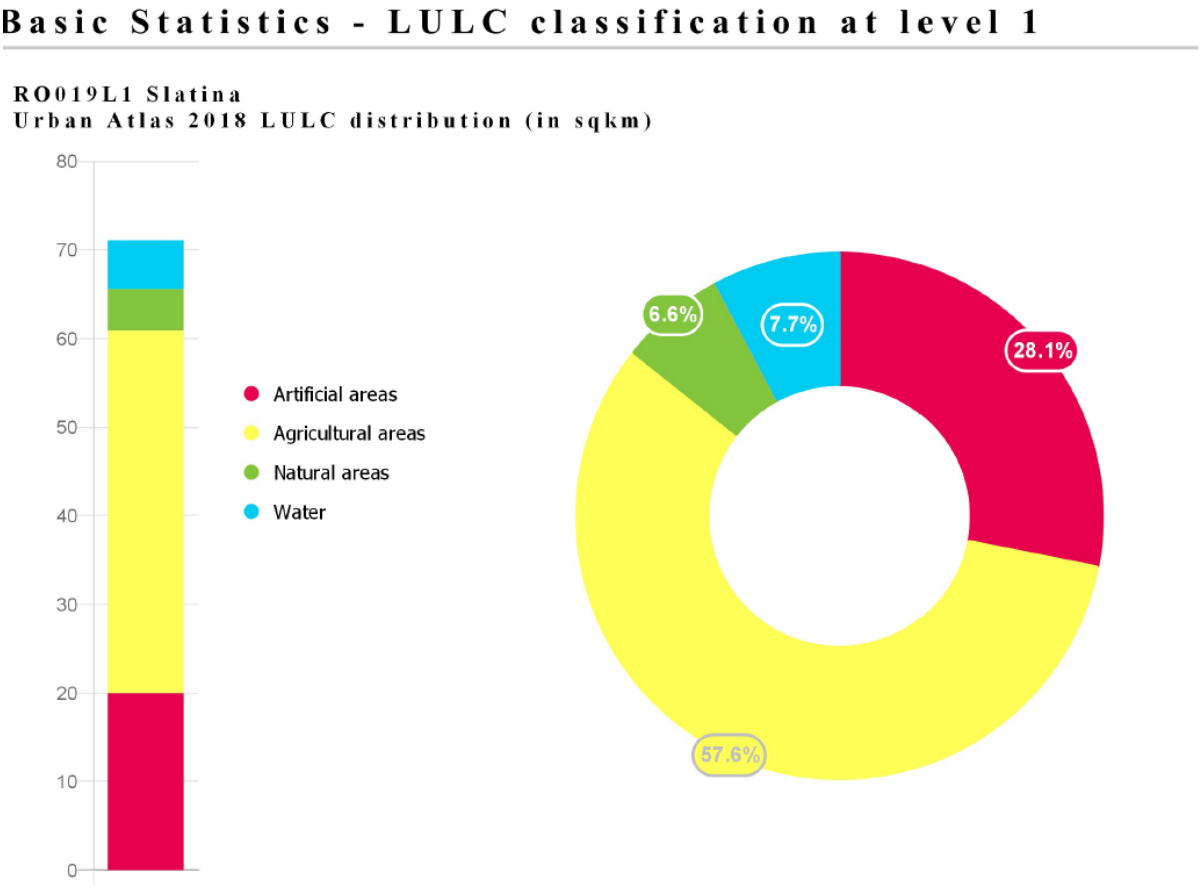
Sursa: https://geoportal.ancpi.ro/

Categoriile de folosință a terenurilor din municipiul Slatina indică principalele zone rezidențiale, puncte de atracție dar și resurse naturale – agricole și piscicole. Aceste informații sunt disponibile din doua surse: suprafața fondului funciar după modul de folosință, puse la dispoziție anual de INS, în intervalul 1990-2021 și categoriile de folosință identificare în baza de date Corine Land Cover conform datelor satelitare Landsat și Sentinel.

Categoriile de folosință a terenului în cadrul zonei municipiului Slatina influențate de așezarea lor geografică, în sudul Podișului Getic si in Nordul Campiei Romane și de prezența râului Olt, municipiu fiind așezat pe subunitatea geografica delimitate de dealurile și platourile marginale văii râului Olt. Astfel relieful în municipiu și împrejurimi este foarte variat, cu o fragmentare sub formă de platouri, coline și dealuri,

Categoriile de folosință identificate de Corine Land Cover în 2018, indică la nivelul municipiului Slatina o pondere a suprafeței artificiale de 28.1%, a suprafețelor agricole de 57.6%, a suprafețelor acoperite cu păduri de 6.6% și a suprafețelor acoperite cu ape de 7.7%.

Figura 4. Categorii de folosință ale terenului în Municipiul Slatina



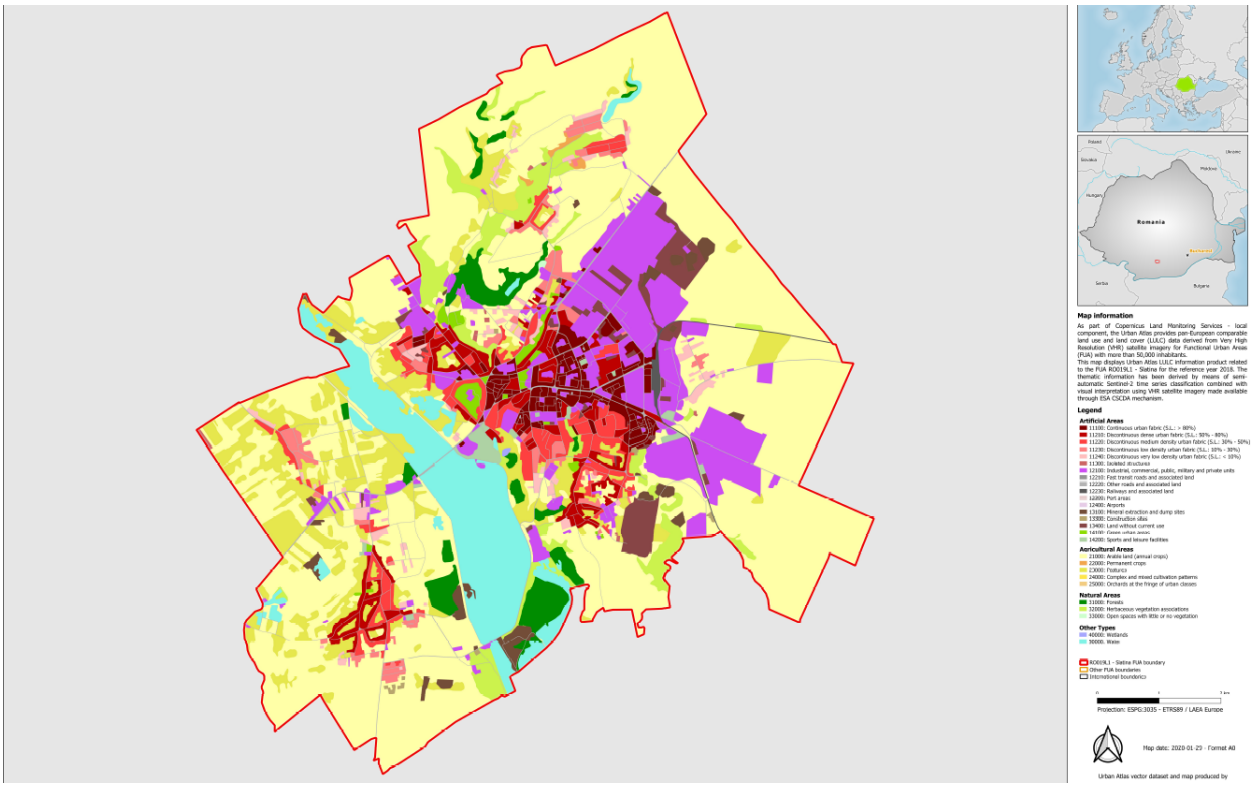
Sursa: Baza de date Corine Land Cover

Profilul spaţial al municipiului Slatina poate fi sintetizat sub forma a patru tipuri de zone interpuse:
1) zona industrială - Est;
2) zona de locuire individuală;
3) zona mixtă cu locuinţe colective;
4) centrul istoric.

Acestea sunt relaţionate prin arterele principale de circulaţie ale oraşului, dispuse radial, în primul rând prin străzile: A.I. Cuza; Oituz; Crişan; Ecaterina Teodoroiu şi Cireaşov

La nivelul zonei urbane funcționale există arii protejate ce pot reprezenta o resursă recreativă importantă pentru zona peri-urbană dar și un punct de atracție turistică. Pe teritoriul municipiului Slatina se află o singură arie protejata, situl Natura 2000 de importanță nationala

Figura 5. Categorii de folosință a terenurilor in Municipiul Slatina, conform CORINE Land Cover 2018.

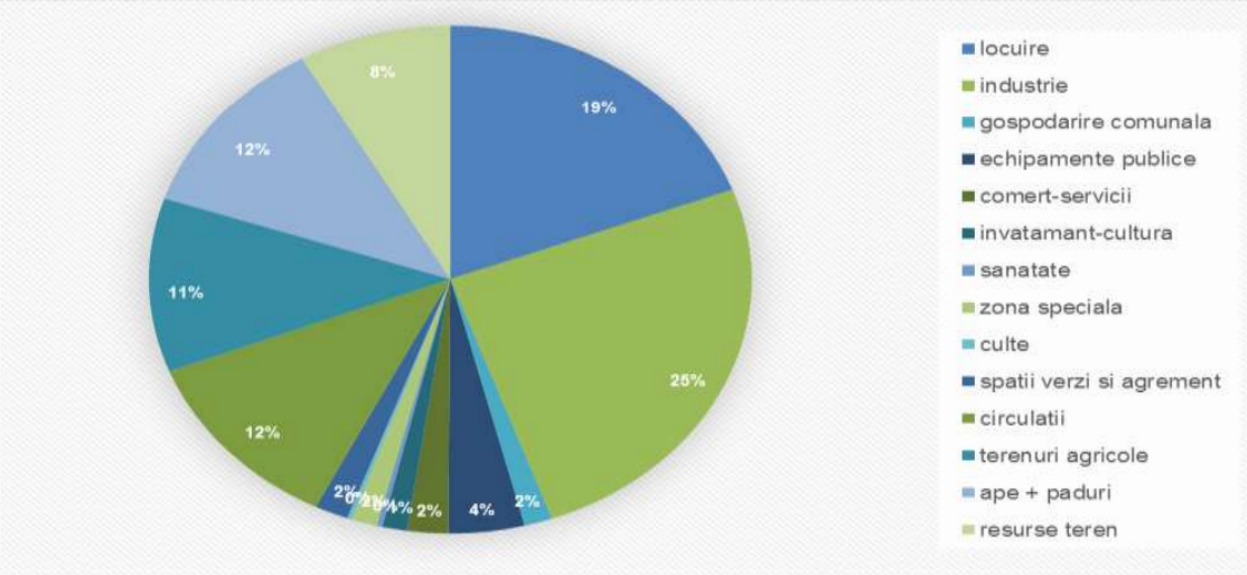


Sursa: Baza de date Corine Land Cover

Suprafața artificială, așa cum este identificată prin categoriile de folosință a terenurilor în baza de date Corine Land Cover, se împarte în suprafața construită formată din zone preponderant rezidențiale sau cu funcțiuni mixte – cu formă urbană compactă (CLC 111) sau fragmentată (CLC 112) și zone industriale și comerciale (CLC 121), principalele căi de comunicații rutiere, aeriene și feroviare (CLC 122-124), dar include și terenurile degradate și neproductive, precum fostele mine sau depozitele de deșeuri S**uprafețele artificiale din municipiul Slatina, erau împărțite astfel:**

- suprafață construită rezidențială sau cu funcțiuni mixte: 4.022.500 m.p.
- suprafață construită cu funcțiuni industriale și comerciale: 5.720.200 m.p.
- căi de comunicare principale: 2.445.000 m.p.
- terenuri agricole:2.304.000 m.p.

Figura 7. Categorii de folosință a suprafeței artificiale din Municipiul Slatina,



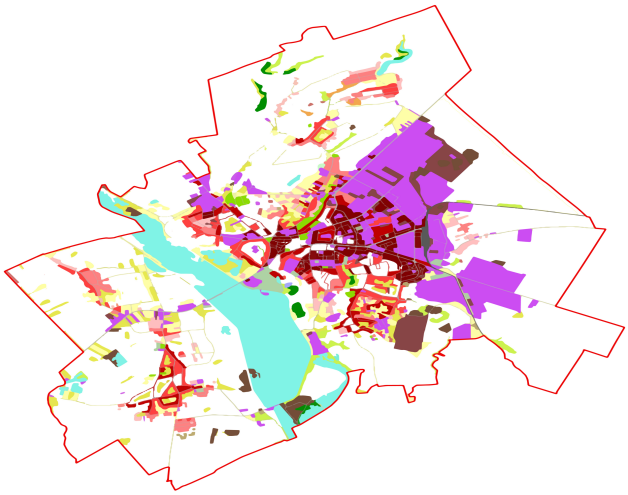
Sursa: Planul Urbanistic General al Municipiului Slatina

Perimetrul construit din Municipiul Slatina , conform datelor ANCPI pentru anul 2022, era de 25.79 Km.

Procentul de utilizare a suprafeței UAT-ului, măsurat din raportul dintre perimetrul construit și suprafața UAT-ului este mai ridicată în municipiul Slatina, de 36%.

Principalele zone care înglobează activități comerciale și industriale au o pondere de doar 0,51% din totalul terenurilor din municipiul Slatina, acolo unde sunt concentrate. Acestea sunt amplasate în partea estica /sud estica a perimetrului construit, dar si sporadic in diverse zone centrale sau pe malul raului Olt, distribuend zonele rezidențiale ale orașului între zonele comerciale si industrial.

Figura 9. Principalele zone industriale și comerciale din Municipiul Slatina



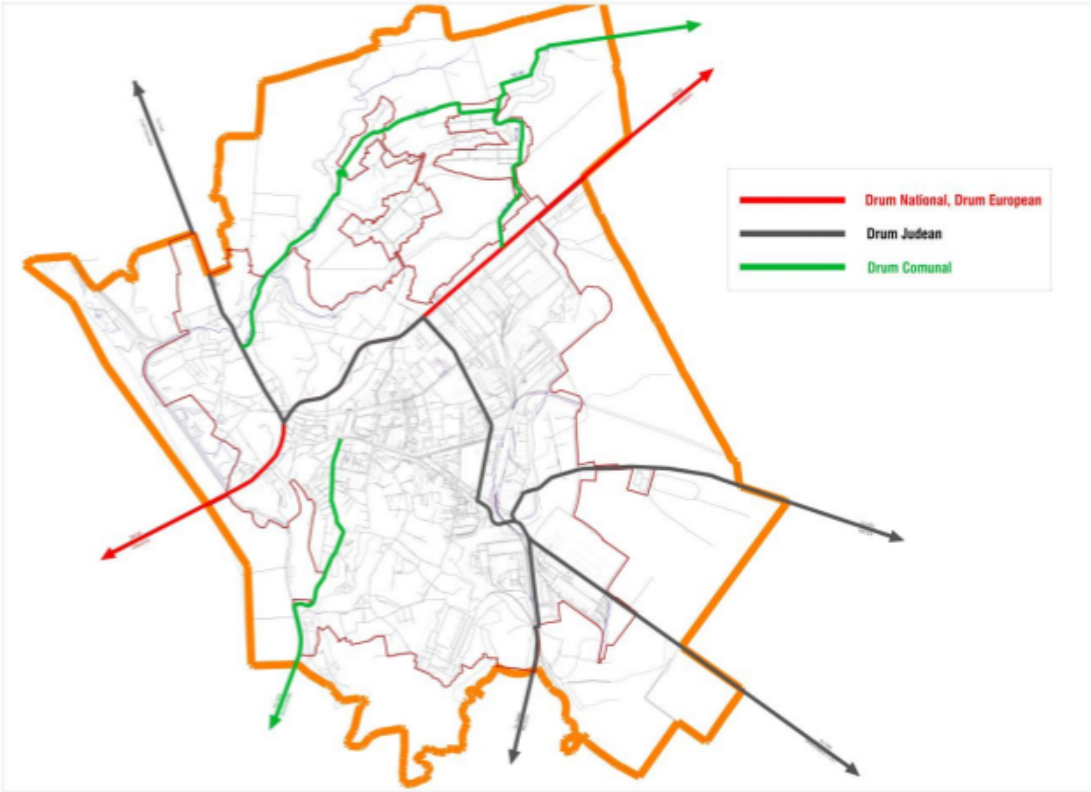
Sursa: CORINE Land Cover 2018.

Amprenta construită a Municipiului Slatina este una fragmentată, ca urmare a dezvoltării acestuia de o parte si de alta a raului Olt de-a lungul timpului. Zona central istorica este situate pe malul stang al raului Olt , celelalte cartiere de locuinte, zone comerciale urcand in trepte spre partea estica a orasului. La periferia Orasului, in zona rasariteana au fost dezvoltate , in perioada socialista, marile platforme industrial, transformate in unitati independente de productie, de-a lungul timpului.

Accesul rutier dar și pietonal între cele doua arealuri urbane este deficitar. Conexiunea pietonală și auto se face cu precădere pe Podul de pester aul Olt, unde volumul mare de trafic descurajează modalitățile alternative de mobilitate. În general, lipsa conexiunilor pietonale peste râu reprezintă un impediment pentru accesibilitatea și siguranța pietonală în întreg orașul Slatina.

Putem spune că tendințele de dezvoltare urbană au fost orientate „cu spatele" la **malurile râului Olt**, neglijând relația orașului cu râul, însă ele reprezintă o resursă importantă pentru oraș, cu potențial de valorificare în scopuri de agrement dar și în facilitarea legăturilor dintre cele doua arealuri urbane principale.

Figura 10. Principalele conexiuni între diferite zone ale orașului



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatina

2.3.2 Identificarea dinamicilor spațiale și a zonelor de Dezvoltare

2.3.2.1 Importanța monitorizării dinamicilor spațiale

Este important pentru toate localitățile, dar în special pentru cele urbane și peri-urbane să monitorizeze dinamicile de expansiune urbană și să faciliteze dezvoltarea sustenabilă și integrată a zonei metropolitane, încurajând utilizarea productivă a resurselor de teren, conectarea și diversificarea funcțională a fragmentelor urbane și peri-urbane și regenerarea urbană, limitând astfel expansiunea necontrolată. Dezvoltarea urbană și forma așezărilor au o influență importantă asupra consumului excesiv de combustibili fosili, atât prin ponderea sectorului construcțiilor ca un principal consumator de energie și generator de CO_2 dar și prin facilitarea unui anumit stil de viață pentru locuitorii săi, tipare ce sunt strâns legate de amprenta de carbon individuală. Dincolo de obiectivele Europene legate de consumul de combustibil și poluare, forma și calitatea fondului construit al orașelor influențează calitatea vieții și atractivitatea unui oraș atât pentru locuitorii săi, cât și pentru investitori.

O parte din orașele României se confruntă cu fenomenul de expansiune necontrolată, în timp ce altele se confruntă cu un declin demografic și economic, cu consecințe asupra fondului construit. În perioada 2000-2022, 96 din orașele României au înregistrat expansiune spațială, 187 au stagnat, iar 35 au înregistrat o contracție a suprafeței construite, luând în considerare dinamica suprafeței construite, așa cum este ea suprinsă de CORINE Land Cover și totalul numărului de autorizații de construire eliberate. Expansiunea spațială a fost susținută de o creștere demografică mai mare de 5% în doar 28 dintre orașe, în timp ce 123 din cele în care amprenta construită a stagnat au înregistrat un declin demografic mare mare de 5%, în 47 din acestea populația a rămas statică (între -5% și 5%) și doar în 19 din ele a crescut.

- Pe de o parte, dezvoltarea dispersată, la periferia orașelor, fără a fi justificată de un grad mare de utilizare a zonelor deja urbanizate și de reconversie funcțională a terenurilor neproductive, de tip *brownfield* sau de o conectare eficientă la o rețea de transport public, consumă mai multe resurse economice prin presiunea pusă asupra infrastructurii de transport și utilități și facilitează un stil de viață nesustenabil, centrat pe utilizarea automobilului personal. Cu toate astea, procesul de peri-urbanizare și consumul accelerat de teren a caracterizat dezvoltarea urbană din ultimele decenii atât la nivel global și european, cât și la nivelul principalelor orașe din România, în ciuda tentințelor de declin demografic.

- Pe de altă parte, fenomenul de orașe în contracție sau orașe în declin - *shrinking cities,* se manifestă nu doar prin declinul demografic, prin lipsa unei economii locale suficient de puternice sau scăderea efectivă a suprafeței construite, dar și prin creșterea numărului de spații vacante ca urmare a populației în scădere și îmbătrânirea fondului construit. Acest fenomen este specific în special fostelor orașe industriale și orașelor mici, ce nu au în proximitate un pol de creștere.

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

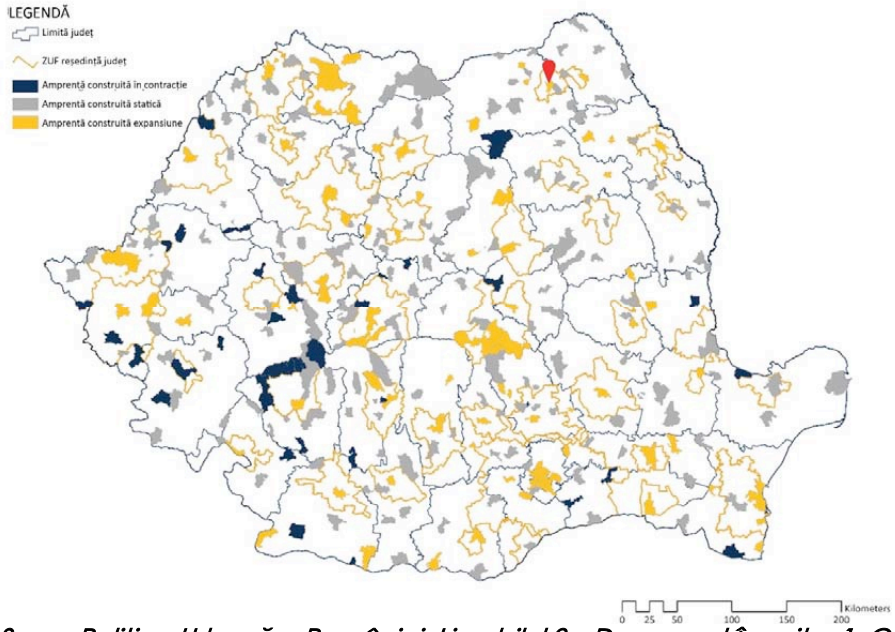
În timp ce principiul universal de dezvoltare urbană sustenabilă trebuie să fie cel al orașelor compacte, regenerate și conectate, este important ca dinamicile spațiale, de dezvoltare și de locuire să fie analizate la

nivel local, pentru a identifica provocările și a principalele obiective ale fiecărui oraș în parte. Zonele urbane formate din așezări contigue, dense și cu un procent ridicat de mixitate funcțională, ce respectă principiile conceptului de orașe compacte - *compact cities*, sunt considerate a fi mai sustenabile prin utilizarea productivă a resurselor de teren din zonele deja urbanizate, eficiența crescută a infrastructurii tehnico-edilitare și distribuția serviciilor publice.

Pe lângă analiza statistică, două instrumente critice de monitorizare și planificarea spațială, ce contribuie la gestionarea eficientă a resurselor de teren sunt **planul urbanistic general și un system integrat de tip GIS**, care să incorporeze toate informațiile necesare unei bune planificări și colaborări între administrația publică, investitori și cetățeni. Actualizarea planurilor urbanistice generale este critică pentru aplicarea obiectivelor de dezvoltare compactă, PUG-ul reprezentând cadrul de implementare și planificare. O dată cu elaborarea unui nou PUG, este importantă și dezvoltarea sistemului integrat de tip GIS, pentru a facilita planificarea spațială și dezvoltarea integrată pornind de la o evaluarea corectă a resurselor existente de teren, în special cele din fostele zone industriale, a zonelor intravilane sub-dezvoltate și a activelor publice cu potențial de reconversie funcțională, poate contribui la dezvoltarea spațială sub formă compactă a orașelor prin promovarea acestor resurse de teren înainte de a extinde suprafața intravilană. Extinderea excesivă a acesteia poate facilita expansiunea necontrolată și fragmentată, înspre periferie. În momentul de față, municipiul Slatina se folosește de un PUG elaborat în anul 2017 și nereactualizat pana in present.

Dinamicile spațiale din ultimele decenii, au produs schimbări importante în structura spațială și funcțională a municipiului, de aici importanta elaborarii planurilor urbanistice generale cu regularitate, pentru a își putea îndeplini rolul în a ghida dezvoltarea conform unei viziuni coordonate.

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



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

2.3.2.2 Dinamicile spațiale: analiza statistică

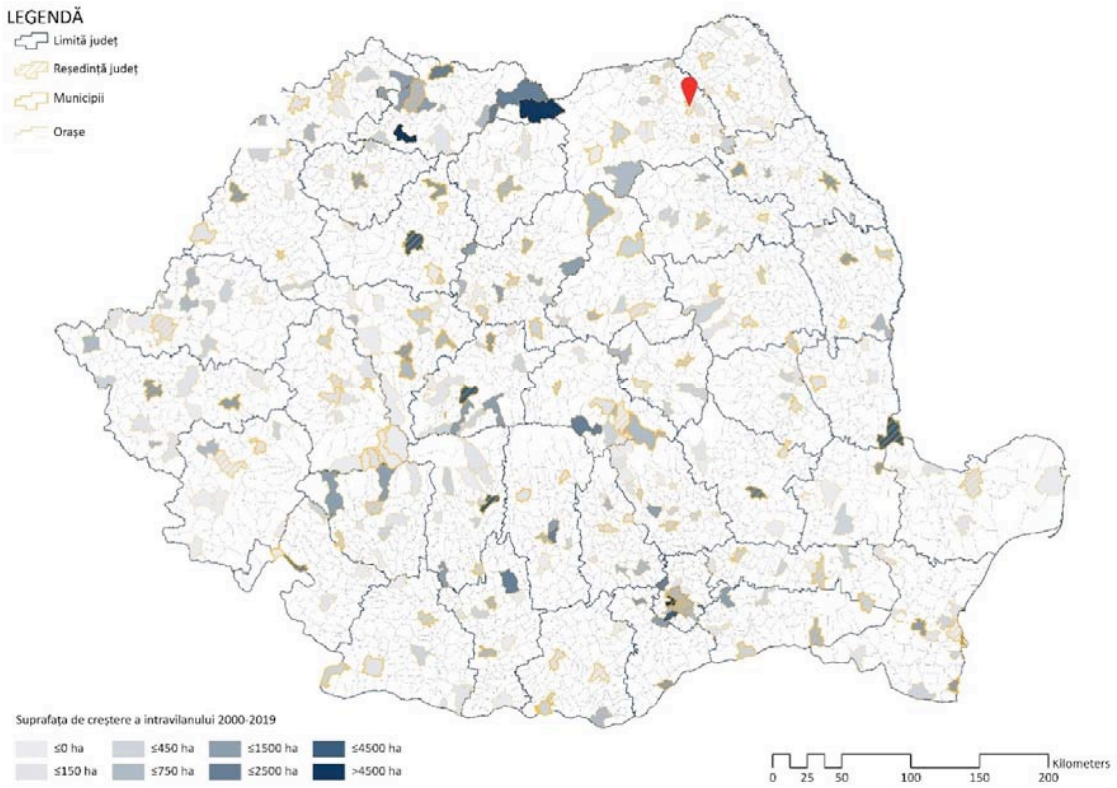
Primul pas către implementarea și adaptarea politicilor de dezvoltare sustenabilă la nivel local, îl reprezintă cunoașterea dinamicilor de dezvoltare spațială și analiza structurii funcționale a unei așezări, prin monitorizarea unor serii de indicatori cantitativi și calitativi, precum: procentul de extindere a intravilanului,

resursele de teren neutilizate din cadrul intravilanului, procentul de expansiune a suprafeței construite, numărul de autorizații de construire emise sau profilul functional al noilor zone de expansiune. Această analiză va ghida elaborarea unei strategii de dezvoltare coordonată la nivel metropolitan și identificarea unor direcții și zone prioritare pentru dezvoltare.

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

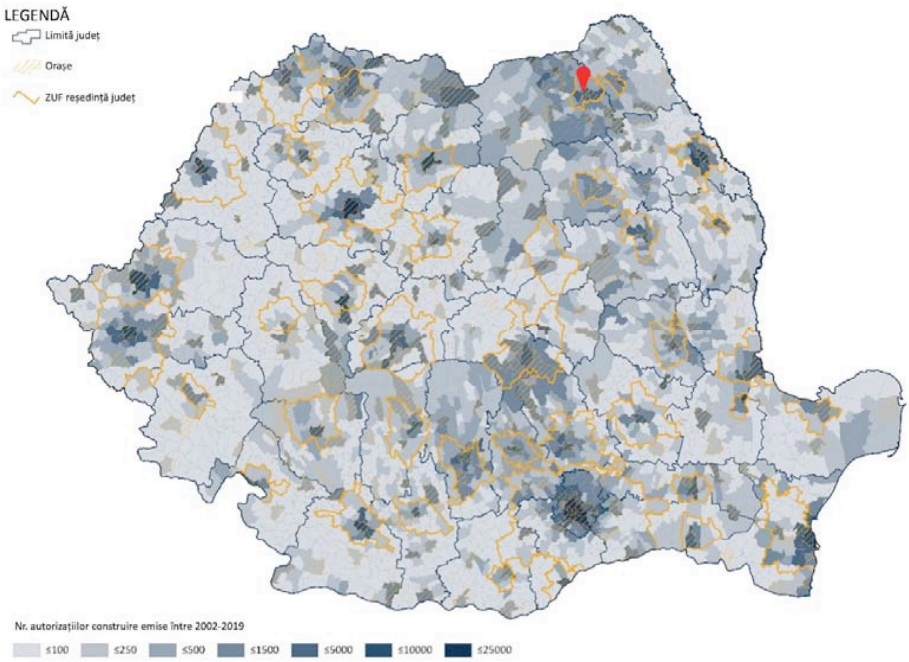
Procentul de extindere intravilană a Municipiului Slatina față de anul 1993 este de 162,1%, chiar dacă de la elaborarea ultimului PUG, aceasta a fost constantă, de 3,526 ha. În 1998 municipiul și-a extins suprafața intravilană cu 1,756 de ha, crescând astfel cu 99,2% față de anul 1994 și cu 162,1% față de anul 1993.

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



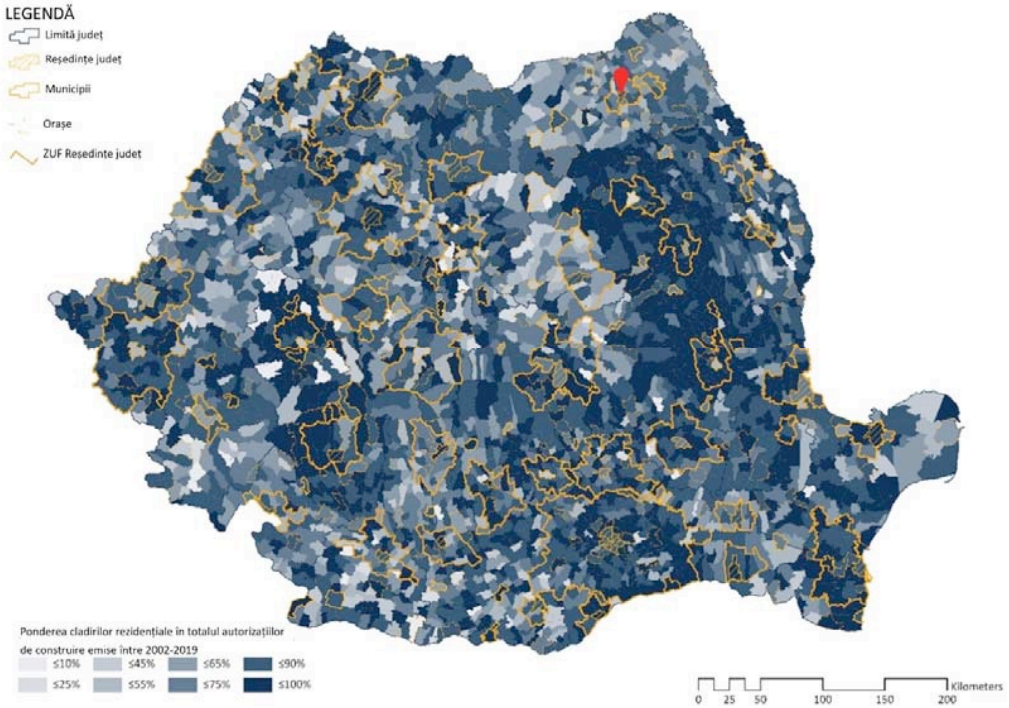
Sursa: Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Document însoțitor 1: Cadrul de planificare spațială pentru dezvoltarea durabilă

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



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

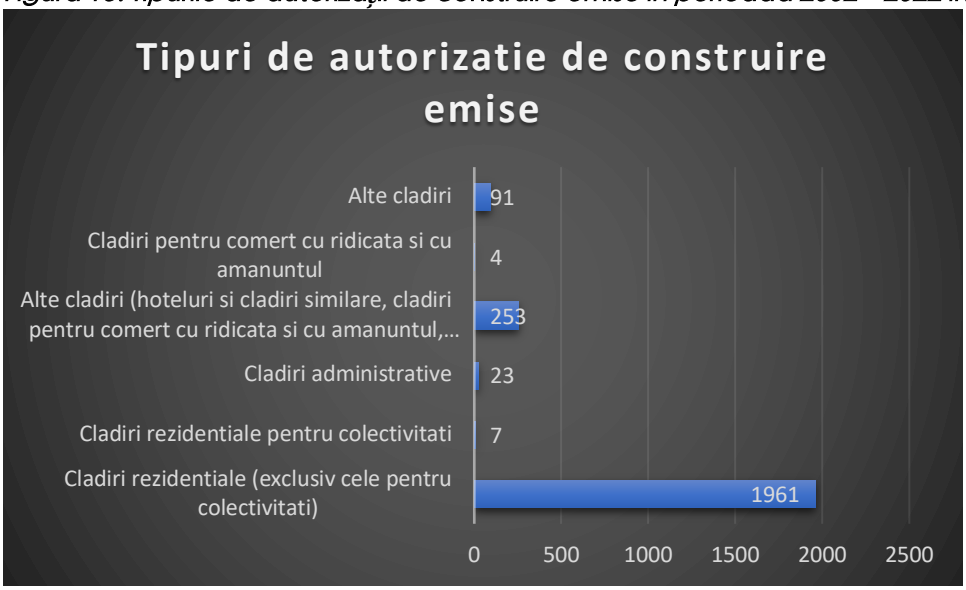
Figura 14. Ponderea autorizațiilor pentru clădiri rezidențiale din totalul autorizațiilor 2002 – 2019.



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

În cadrul Municipiului Slatina , în intervalul 2002-2022 au fost emise 2339 de autorizații de construcție, indicând astfel o Dezvoltare spațială mai accelerată, fenomen identificat și la nivel național. Din totalul autorizațiilor emise în Municipiul Slatina, 83,84% au fost emise pentru construcții rezidențiale.

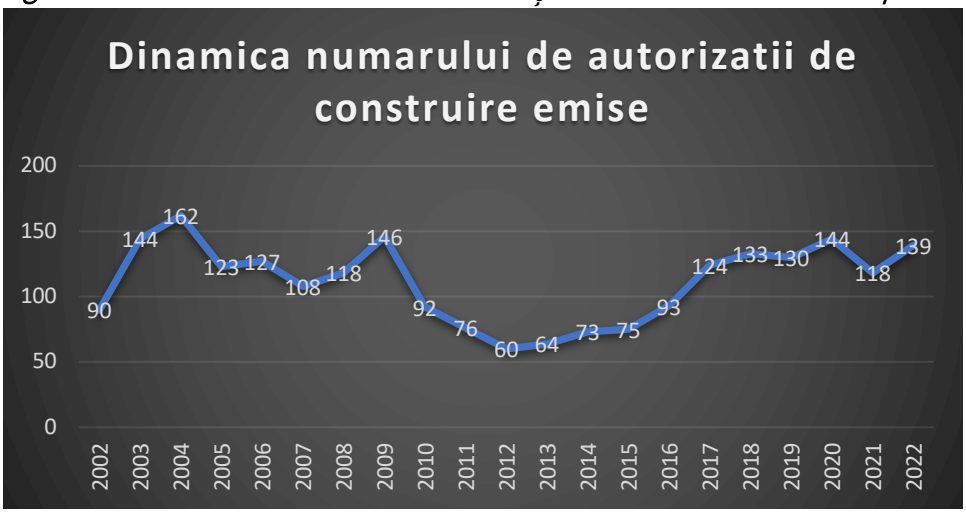
Figura 15. Tipurile de autorizații de construire emise în perioada 2002 – 2022 în Municipiul Slatina



Sursa: Institutul National de Statistica Tempo online

Intervalul 2002-2022 surprinde atât dezvoltarea accelerată din perioada anterioară crizei economice, a municipiului Slatina atingând vârful autorizațiilor de construire eliberate în anul 2009, atunci când au fost eliberate 146 de autorizații. Începând cu anul 2007, numărul autorizațiilor emise a scăzut constant până în anul 2014, atunci când s-a înregistrat o ușoară redresare, iar de atunci media anuală a variat ușor. În anul 2022 au fost emise 139 de autorizații, cu 4,8% mai puține față de anul 2006.

Figura 16. Dinamica numărului de autorizații de construire eliberate în perioada 2002 – 2022

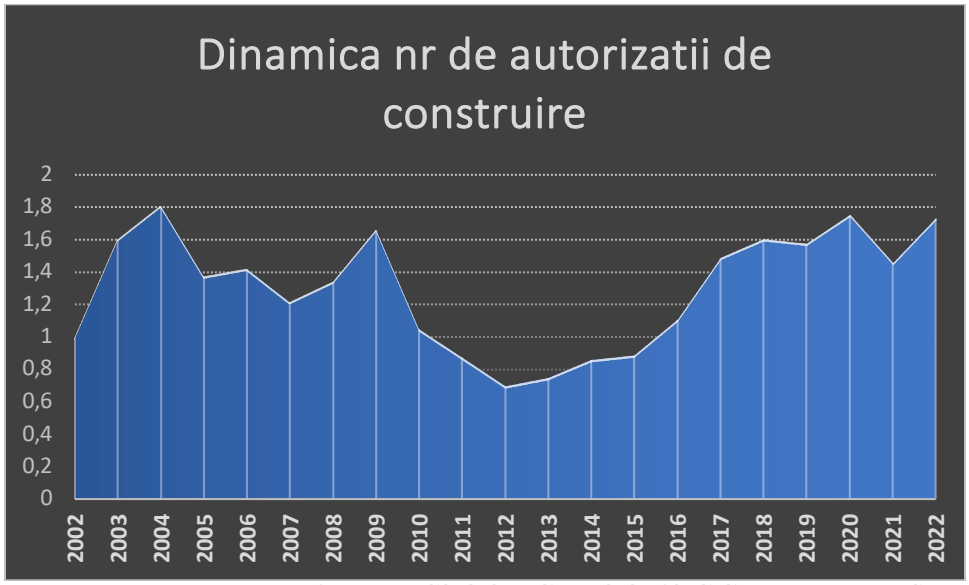


Sursa: Institutul National de Statistica Tempo online

Între 2002 și 2022, numărul total de autorizații de construcție emise la 1000 de locuitori, raportat la cele mai recente date ale populației cu domiciliul, era la nivelul municipiului Slatina de 1.73 ‰ in anul 2022, față de 0.99 ‰ în 2002. Procentul redus înregistrat în municipiul Slatina este influențat de numărul mare de locuitori la care este raportat totalul autorizațiilor de construcție, acest indicator reflecta localitățile mai dinamice, și cele mai puțin dinamice din punct de vedere al dezvoltării spațiale.

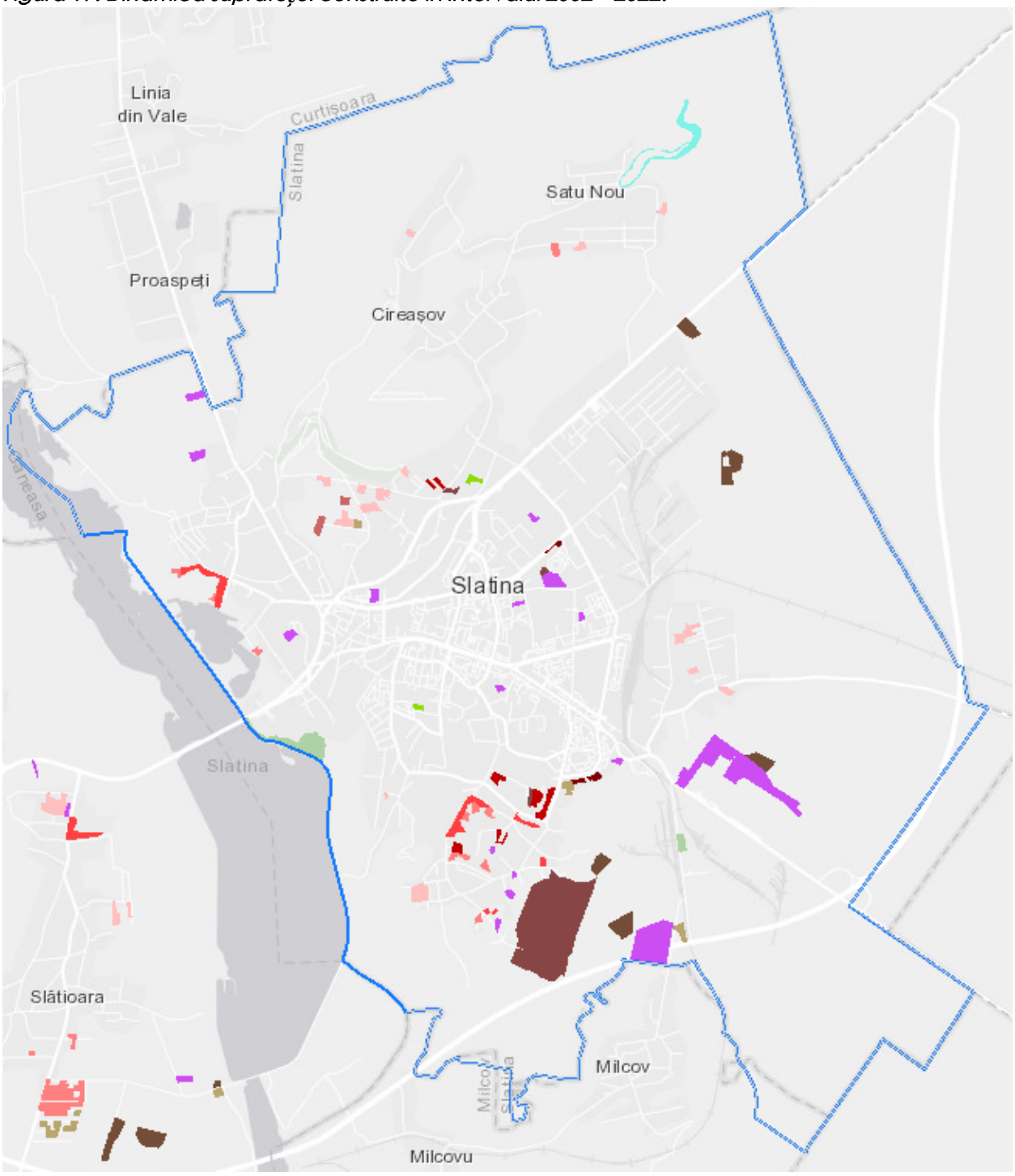
În sudul și estul municipiului Slatina au fost emise mai multe autorizații la 1000 de locuitori, față de zona de vest.

Figura 18. Dinamica numărului de autorizații de construire emise raportate la 1.000 de locuitori



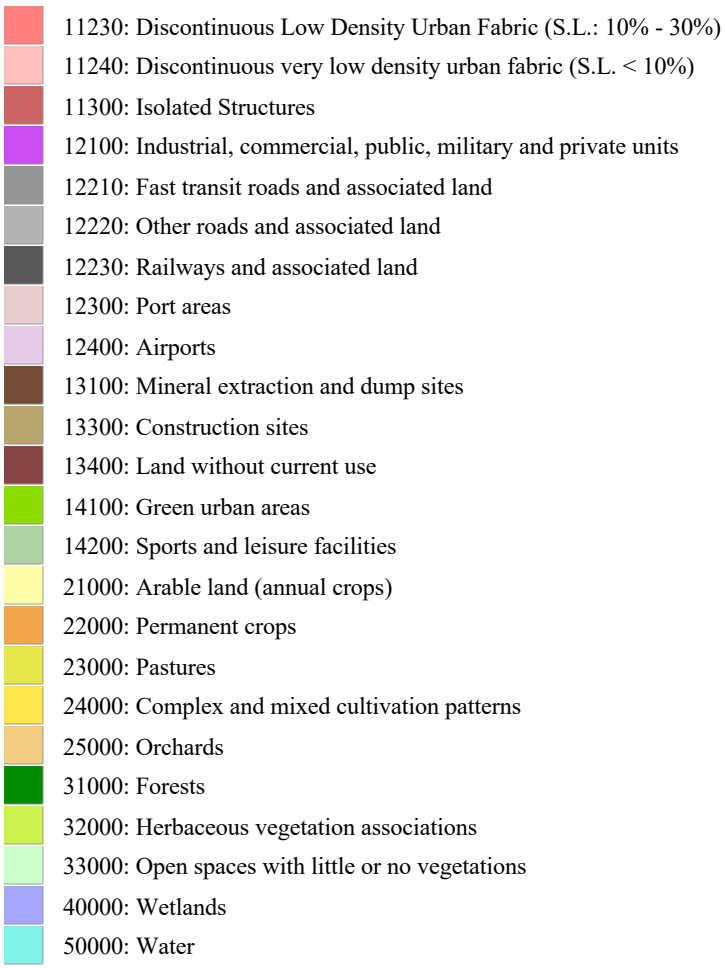
Sursa: Institutul National de Statistica Tempo online

Figura 19. Dinamica suprafeței construite în intervalul 2002 – 2022.



Land Use vector

- 11100: Continuous Urban fabric (S.L. > 80%)
- 11210: Discontinuous Dense Urban Fabric (S.L.: 50% - 80%)
- 11220: Discontinuous Medium Density Urban Fabric (S.L.: 30% - 50%)



Sursa: CORINE Land Cover 2018.

Raportul dintre rata de creștere a suprafeței construite și rata de creștere demografică, ne indică dacă expansiunea spațială a fost susținută de o creștere a populației, sau dimpotrivă, a venit pe fundul unei scăderi demografice, generând astfel dinamici de creștere nesustenabile. Aceste formule indică un raport pozitiv în municipiul Slatina, indicând o rată de consum a terenurilor mai lentă decât cea creșterii populației. În interpretarea acestor rezultate trebuie luate în considerare dinamicile demografice aparte ale regiunii Sud Vest Oltenia, caracterizată de cresterea demografică a populației cu domiciliul în contextul trendului negativ înregistrat la nivel național, dinamică influențată și de numărul mare de imigranț, care se înregistrează aici.

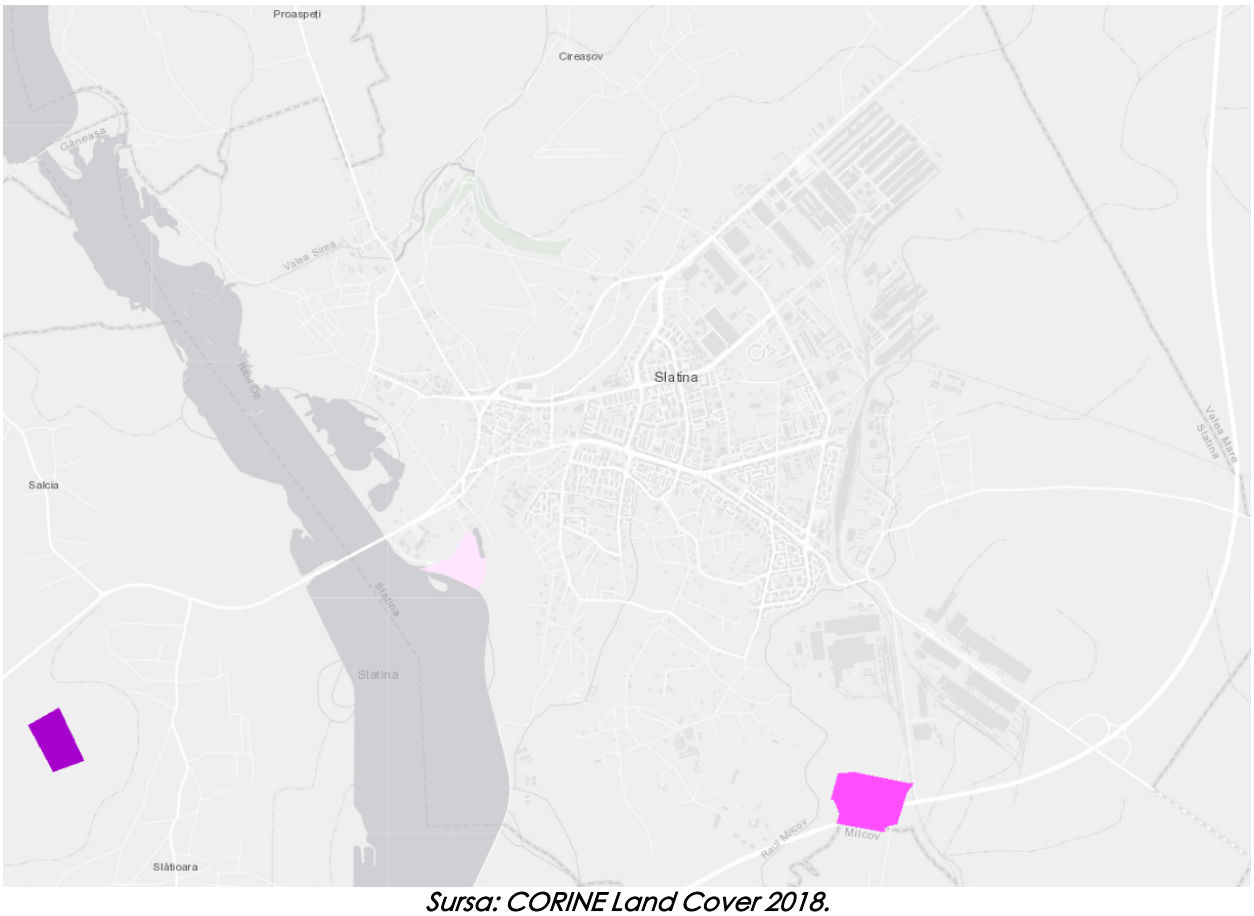
2.3.2.3 Dinamicile spațiale: principalele zone de expansiune

Municipiul Slatina, din poziția de pol de dezvoltare urbană, a continuat să își extindă suprafața construită, din punct de vedere spațial municipiul Slatina putând fi considerat un oraș în expansiune.

Principalele zone de expansiune identificate sunt concentrare în estul orașului Slatina, spre localitățile Valea Mare, Birca, Recea, dar și în nordul orașului (Cartierele Saracesti, Cireasov, Satul Nou). Ca urmare a dinamicilor de expansiune spațială, amprenta urbană a municipiului Slatina se apropie de cele a localităților învecinate, **evidențiind astfel necesitatea unei abordări integrate de planificare spațială la nivel**

metropolitan, atât în ceea ce privește gestionarea reglementărilor de urbanism, a planurilor de mobilitate dar și a proiectelor de infrastructură edilitară și socială.

Figura 23. Zonele de expansiune spațială din Municipiul Slatina , față de perimetrul construit din 1990.



Sursa: CORINE Land Cover 2018.

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

- costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone;
- ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mică;
- ineficiența construirii liniilor de transport în comun / creșterea frecvenței în zone fragmentate, cu densitate mică sau imposibilitatea introducerii liniilor de transport în comun din cauza tramei stradale necorespunzătoare;

- traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe;

- pericolul de a dezvolta zone neincluzive, ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare socială din cauza lipsei infrastructurii sociale, a celei pietonale, ceea ce le face inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor).

Pentru combaterea acestor provocari se va avea in vederea dezvoltarea unor zone cu locuinte multifamiliare, zone planificate integrat, cu functionalitati si dotari aferente regenerarii urbane.

Piața rezidențială a reprezentat forma dominantă de dezvoltare din municipiul Slatina, 69,3% din totalul autorizațiilor din Judetul Olt, 83,84% al celor din municipiu fiind emise pentru construcții rezidențiale. Inelul peri-urban și zona urbană funcțională a Slatinei au crescut mai accelerat față de municipiu, între 2002 și 2022, în Slatina fiind eliberate 2.339 autorizații de construire.

Putem observa conturarea în ultimele doua decenii, la periferia orașului, a unor noi cartiere, ce prezintă provocările mai sus amintite dar și diverse particularități ce sunt importante în dezvoltarea integrată a zonei urbane funcționale și în conectarea lor cu orașul, așa cum a reieșit din consultările publice cu societatea civilă:

- Cartierul Cireasov: situată în nordul Municipiului Slatina, zona prezintă avantajul proximității de zona centrală (față de celelalte cartiere nou dezvoltate), dar lipsa conexiunilor directe este o provocare care o impiedică să valorifice acest aspect.Pentru a reduce dependența față de centru și de automobil și a crește calitatea vieții în cartier este necesară dezvoltarea infrastructurii sociale (școli, dispensar / ambulatoriu) și a dotărilor de cartier (parc, loc de joacă, teren de sport, centru de cartier), ce acum lipsesc cu desăvârșire.

Figura 25. Expansiune urbană în cartierul Cireasov: amprenta construită în 2011 și 2020

Sursa Google Earth – captura

Piața spațiilor comerciale și logistice , desi s-a dezvoltat puternic în ultima decadă, Slatina fiind orașul cu cea mai mica suprafață de spațiu comercial raportată la mia de locuitori, în 2019, datorita faptului că Slatina înregistrează unul din cele mai mici salarii mediu net din reședințele de județ din regiunea Sud Vest Oltenia, conform unei analize Cushman & Wakefield Echinox din 2019.

La data prezentei analize in Municipiul Slatina nu exista nici un centru commercial de tip Mall, una din solicitarile repondentilor la chestionarul public privind elaborarea Strategiei de Dezvoltare Integrate Urbane fiind tocmai infiintarea unui Mall in Municipiul Slatina.

Piața spațiilor de birourilor nu a fost la fel de dinamică, în oraș nefiind dezvoltate proiecte majore în acest sector, cu câteva excepții punctuale în zona central. Lipsa spațiilor de birouri de calitate prezintă un impediment în atragerea de angajatori în oraș, însă acest sector este unul cu potențial de dezvoltare.

Fosta zonă industrială, aflată in partea sud estica a municipiului, se află în plin process de relansare prin dezvoltarea vechilor intreprinderi industrial , dar si prin investitiile noi ale companiilor straine.

Zona se confruntă cu o serie de provocări specifice țesutului urban industrial, precum: permeabilitatea redusă și accesibilitatea pietonală deficitară, ce au fost perpetuate apoi de tipologia noilor proiecte, prin dezvoltarea mono-funcțională, orientată spre automobil a unor parcele de mari dimensiuni.

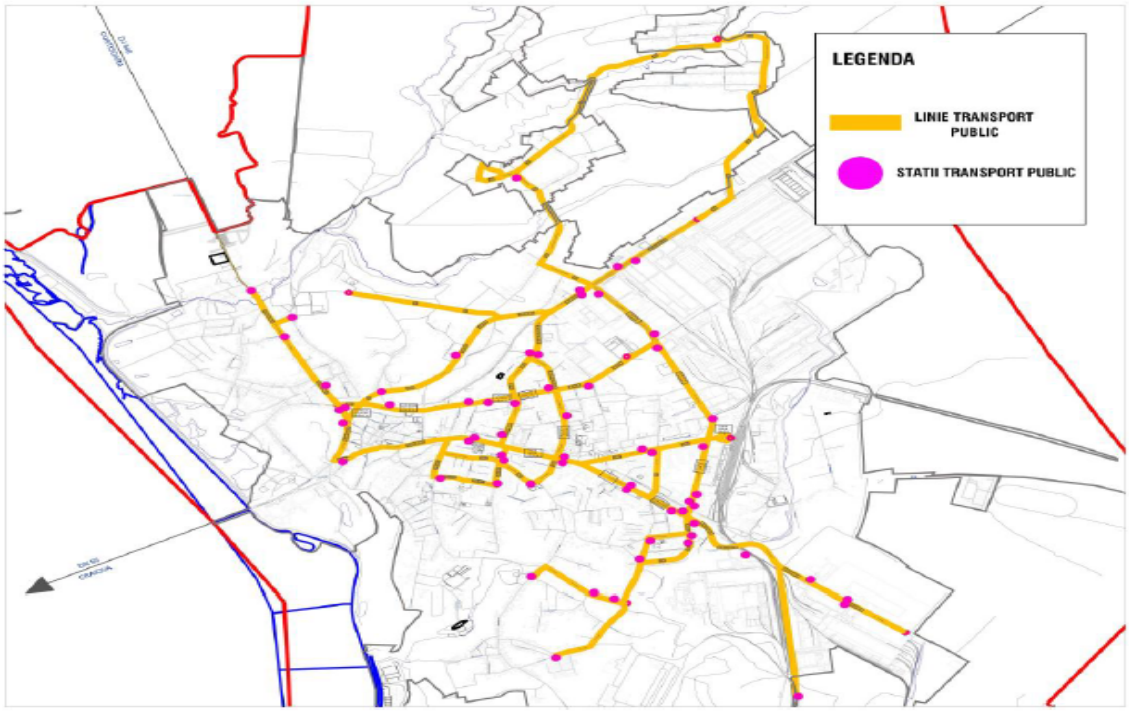
Aceasta zonă are un potențial important de valorificare atât în scopuri economice cât și urbanistic, pentru a facilita legătura dintre estul si vestul orașului. Zona este una de interes pentru dezvoltatori, însă administrația publică trebuie să aibă o abordare proactivă în definirea principalelor direcții de dezvoltare și în gestionarea activelor publice, astfel încât să faciliteze dezvoltarea echilibrată a zonei.

Pentru o dezvoltare armonioasă trebuie încurajată mixitatea funcțională în zonă, cu precăderea introducerea de noi activități economice dar și posibil a unor ansambluri de locuințe, având în vedere totuși activitățile existente în zonă. Direcțiile de dezvoltare și refuncționalizare trebuie să fie predefinite prin elaborarea de către administația publica a unui PUZ director, astfel încât să se asigure compatibilitatea funcțiunilor și să se evite posibilele conflicte apărute în urma dezvoltării organice a parcelelor.

Dezvoltarea zonei deschide oportunități în facilitarea conexiunilor între arealele urbane ale orașului și în creșterea gradului de accesibilitate cu mijloace nemotorizate de transport în interiorul zonei.

Aceste oportunități pot fi valorificate prin densificarea tramei stradale și separarea traficului auto de intensitate mare, de traficul nemotorizat. Totodată, pentru a încuraja mixitatea funcțională, se recomandă stabilirea unor direcții urbanistice care să promoveze dezvoltarea parcelelor la o scară prietenoasă oamenilor, prin crearea de spații publice în jurul clădirilor și introducerea de mobilier urban. Investițiile publice în infrastructură și regenerarea spațiului public reprezintă un instrument de stimulare a investițiilor private și reconversie a fostelor zone industriale.

Figura 30. Propunere de densificare a tramei stradale în Municipiul Slatina



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina

2.3.3 Locuirea la nivelul Municipiului Slatina

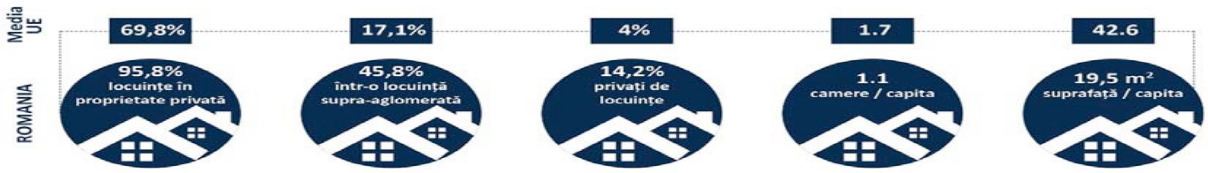
2.3.3.1 Locuirea în România în raport cu contextul European

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

Conform statisticilor Eurostat pentru 2019, România înregistra cel mai mare procent al populației care locuiește într-o locuință proprietate privată (95,8%) – față de media EU-27 de 69,8%, **dar și cel mai mare procent al populației care trăiește într-o locuință supra-aglomerată (45,8%)** – față de media EU-27 de 17,1% și cel mai mare procent al populației private de locuințe de calitate (14,2%) –față e media EU-27 de 4%. Este important de menționat totuși că România a înregistrat o rată mare de îmbunătățire a acestor indicatori în perioada 2012-2018. În ceea ce privește calitatea locuirii, România alături de Polonia și Croația înregistrau cel mai mic număr de camere pe cap de locuitor (1.1) din Uniunea Europeană – EU 27, unde se înregistra o medie de 1.7 camere, dar și cea mai mica suprafață locuibilă pe cap de locuitor (19,5 m_2) – față de media UE de 42,56 m_2.

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

Figura 31. Indicatori privind locuirea – analiza comparativă dintre media EU și România.



Sursa: INS TEMPO și EUROSTAT.

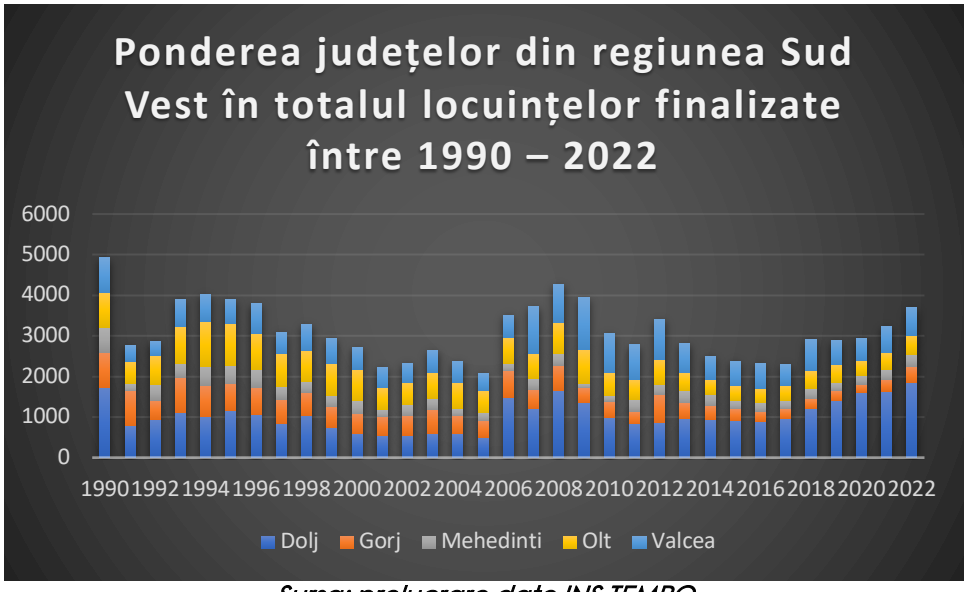
2.3.3.2 Dinamica locuirii: contextul național, regional și local

Totalul numărului de locuințe finalizate în cursul anului 2022 la nivel național era conform celor mai recente date puse la dispoziție de INS de 73.338 unități, in trend crescator in ultimii 3 ani comparative cu 48.599 unități, înregistrat în anul 1990. Vârful imobiliar înregistrat înainte de instalarea crizei economice din 2008, a fost urmat de o perioadă în care numărul locuințelor noi a scăzut brusc între 2008-2010, cu -27,3% față de vârful din 2008, iar apoi moderat dar continuu până la pragul de 43.587 unități în 2013. La nivelul regiunilor, cea mai mare pondere din totalul unităților înregistrate la nivel național o avea regiunea București-Ilfov (22%), urmată de regiunea Nord-Vest (19%).

Ponderea regiunii Sud Vest Oltenia în numărul total de locuințe finalizate în 2022 a fost de 5,08% (3.724 de unități), clasându-se pe ultimul loci în ierarhia regiunilor (cu excepția liderului București-Ilfov), după regiunile Nord-Vest și Centru. În intervalul 1990 -2007 dar și 2010-2012 regiunea a avut cele mai multe unități finalizate pe an, surclasând chiar și regiunea București-Ilfov, iar în intervalul 2013-2016 ea a fost surclasată doar de regiunea București-Ilfov. Județul Olt a avut în intervalul 1990-2014 o evolutie medie în totalul regiunii, atingând vârful de 830 unități în anul 2009, clasându-se apoi pe locul trei după județele Dolj si Valcea.

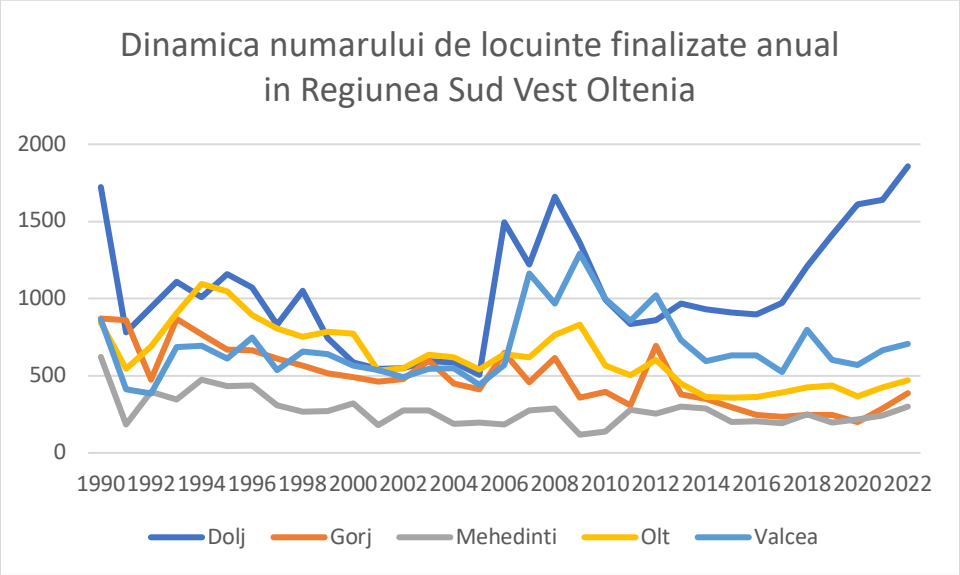
În timp ce media națională a început să crească constant după 2013, redresându-se după criza economică, dinamica regională și județeană a continuat să fie una descendentă, totalul județean din anul 2022 fiind cu 43% mai mic față de vârful din anul 2009 iar la nivelul regiunii cu 5,9% mai mic față de vârful din anul 2009.

Figura 32.Ponderea județelor din regiunea Sud Vest Oltenia în totalul locuințelor finalizate între 1990 – 2022.



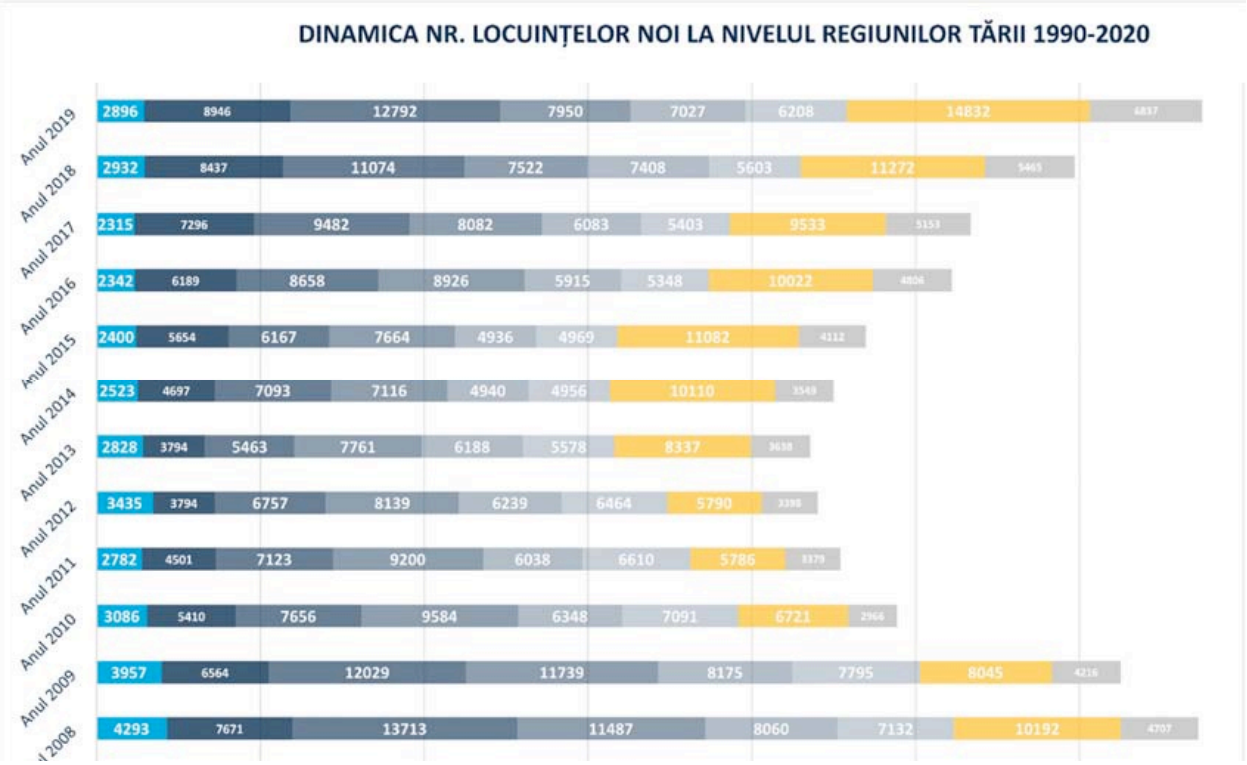
Sursa: prelucrare date INS TEMPO

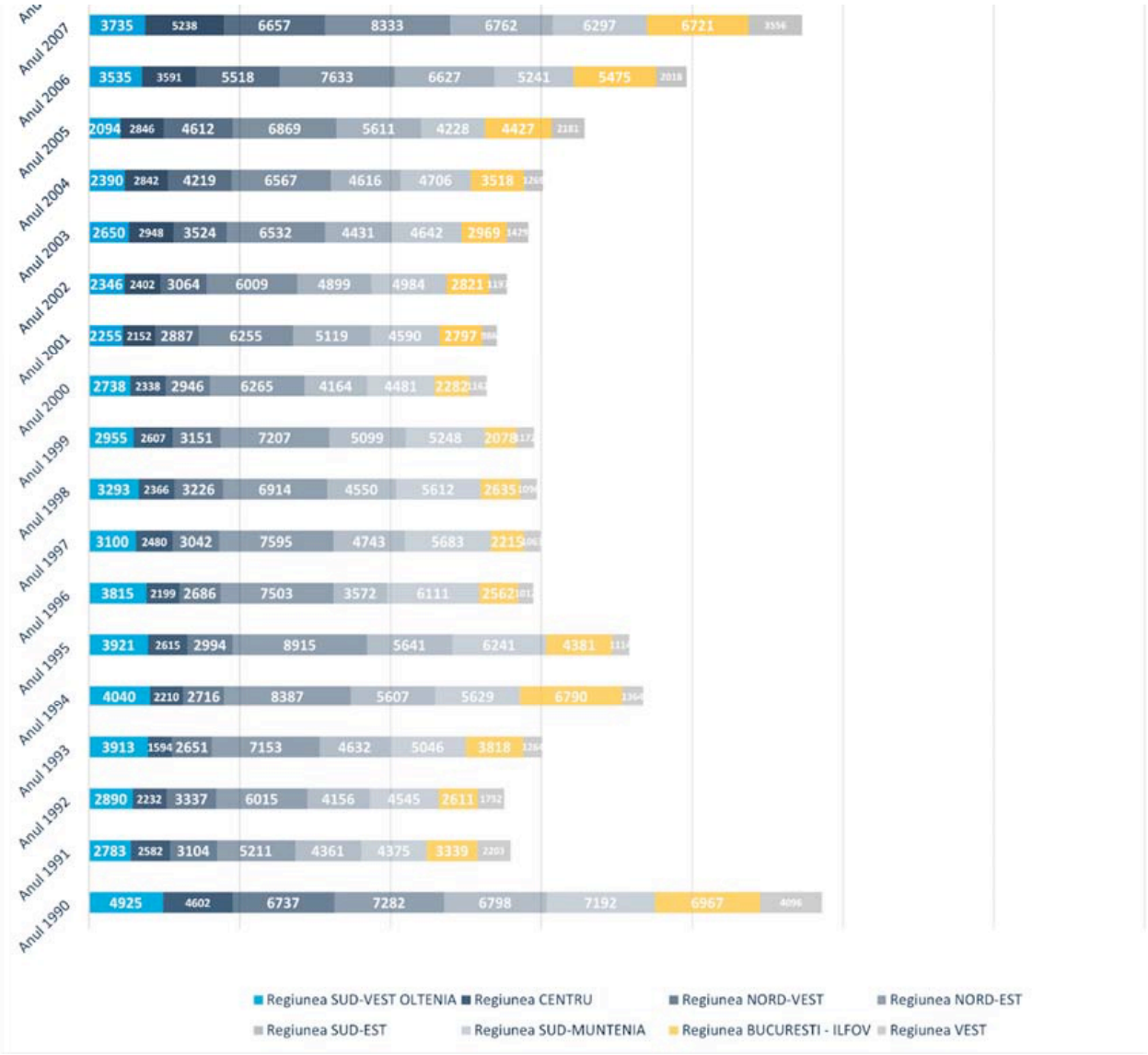
Figura 33. Dinamica numărului de locuințe finalizate anual între 1990-2022 – analiza comparative



Sursa: prelucrare date INS TEMPO

Figura 34. Dinamica locuințelor finalizate anual în regiunile țării,



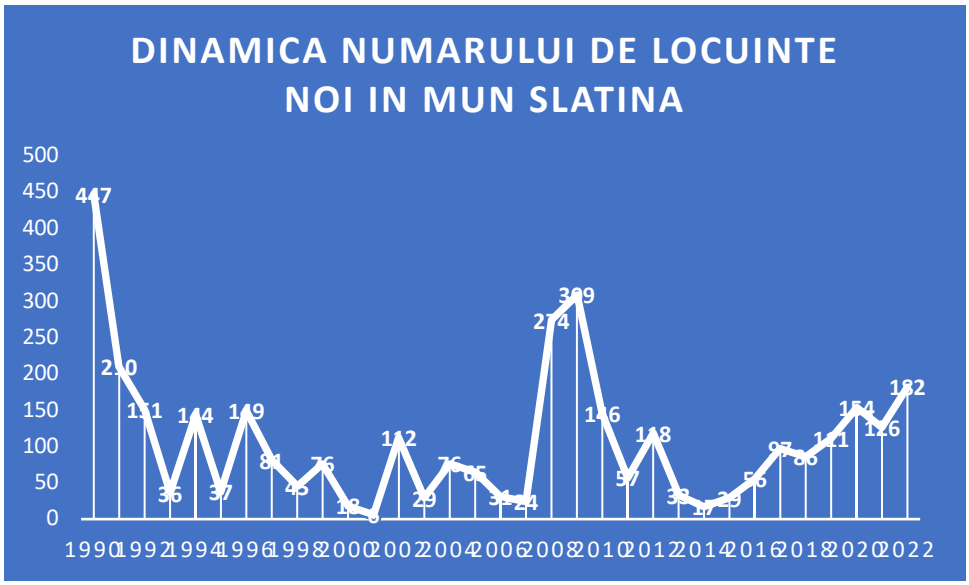


Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE

2.3.3.3 Dinamica locuirii: Municipiul Slatina

În Municipiul Slatina în 2022 exista un total de 33.459 de unități, dintre care 182 finalizate în anul 2022, cu 43,58% mai puține față de vârful atins în anul 2008, de 274 de unități. Totalul de 182 de unități din Municipiul Slatina reprezintă 39% din totalul unităților din județul Olt.

Figura 35. Dinamica locuințelor terminate in Municipiul Slatina in perioada 1990-2022

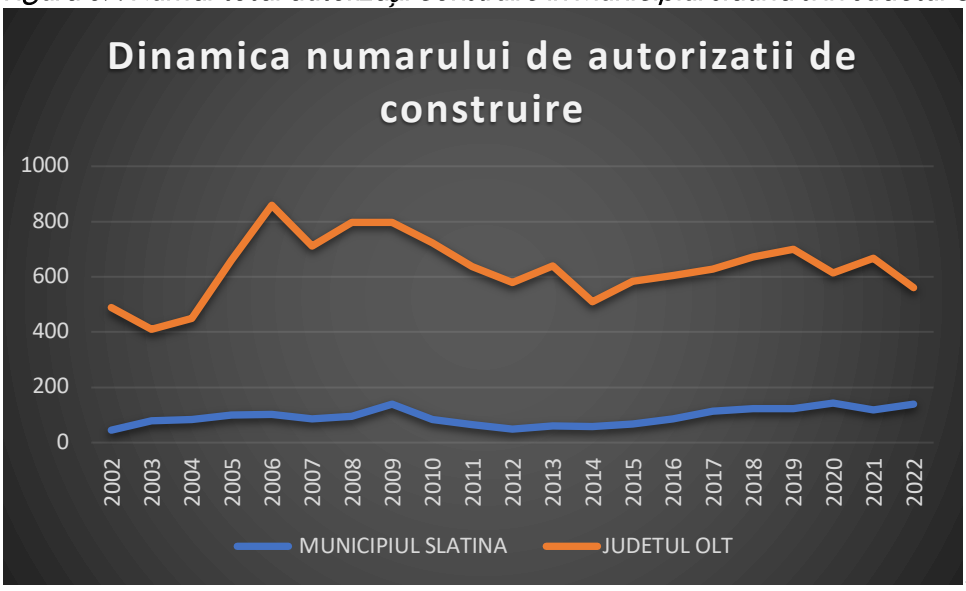


Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE

Conform datelor puse la dispoziție de INS, în intervalul 1990-2022 numărul total de locuințe a crescut cu 24.18% în municipiul Slatina (6.516 unități) , in comparative cu cresterea judeteana acolo unde procentul locuințelor a crescut cu 9%, adică 16.692 unități.

Dinamica numărului de locuințe finalizate în intervalul 1990-2022, indică un interes crescut în cadrul Municipiului Slatina in comparative cu celelalte localitati ale judetului Olt

Figura 37. Număr total autorizații construire în Municipiul Slatina si in Judetul Olt



Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE

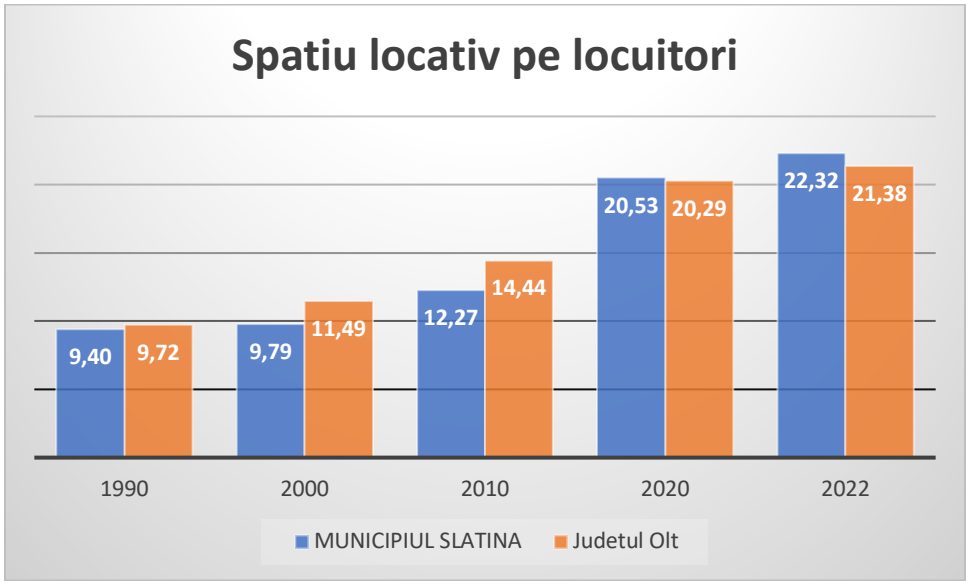
2.3.3.4 Calitatea locuințelor: gradul de aglomerare

Suprafața medie locuibilă pe cap de locuitor era în 2022 de 22,32 m$_2$ în municipiul Slatina și de 21,38

m2 în judetul Olt, ambele situându-se aproape de media nationala de 21,57 m2 pe cap de locuitor Se remarca dublarea suprafetei medii locuibile din anul 1990 si pana in anul 2022. Spațiul localitv raportat la numărul de locuitori ne indică atât calitatea locuirii, prin gradul de aglomerare, dar poate reflecta și dinamicile de expansiune spațiale, mai exact consumului de teren excesiv și dezvoltarea spațială de densitate mică.

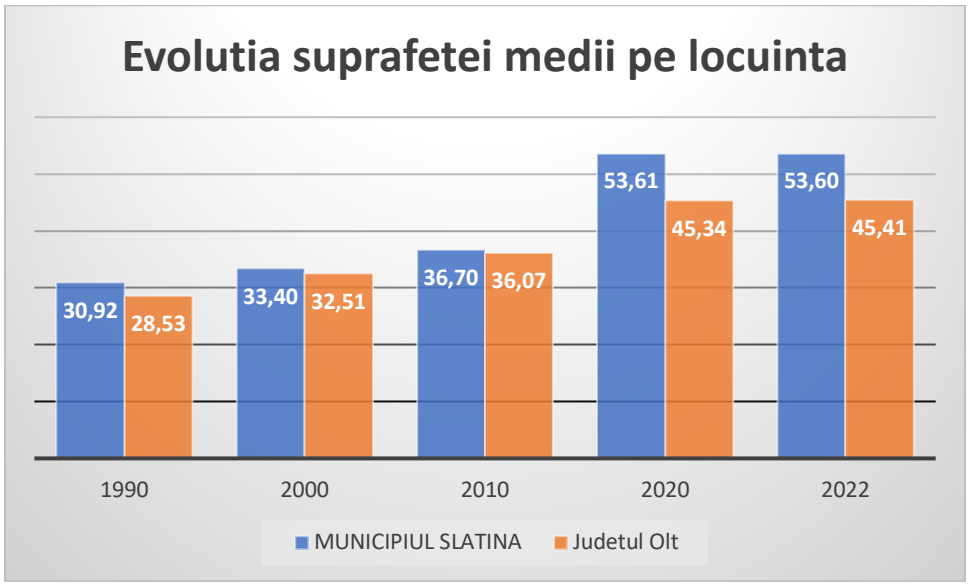
Per total, acest indicator ne reflectă o calitate mai mică a locuirii, prin prisma ratei de aglomerare a locuințelor, în municipiul Slatina față de media națională și chiar de cea judeteana. Pe de altă parte, în judetul Olt și în special în inelul peri-urban, există spații mai generoase față de media națională și regională, indicând o calitate mai bună a locuirii.

Figura 38. Analiza comparativă a evoluției spațiului locativ pe cap de locuitor



Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE

Figura 39. Analiza comparativă a evoluției suprafeței medii locuibile per locuință.

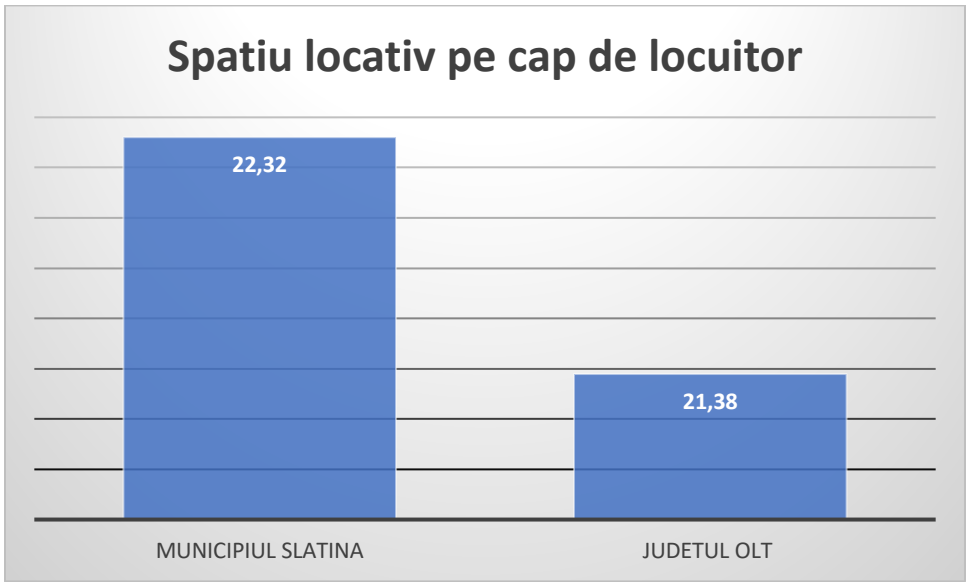


Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE

Numărul mediu de camere pe cap de locuitor, era în 2022 la nivelul jud. Olt de 1.40 camere / persoană iar la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia de 1,46 camere / persoană, peste media națională de 1.11 camere / persoană – comparativ media UE este de 1,7 camere / persoană. De asemenea, numărul mediu de camere per locuință la nivelul județului era de 2,98 camere / locuință, mai mare față de media regională, de 2.69 camere / locuință și de cea națională, de 2.73 camere / locuință, **indicând astfel un număr mai mare de persoane ce locuiesc în aceeași gospodărie, față de regiune și de media națională.**

În municipiul Slatina, spațiul locativ per capita este mai mare față de media Uniunii Europene, de 19,5 m_2 / persoană.

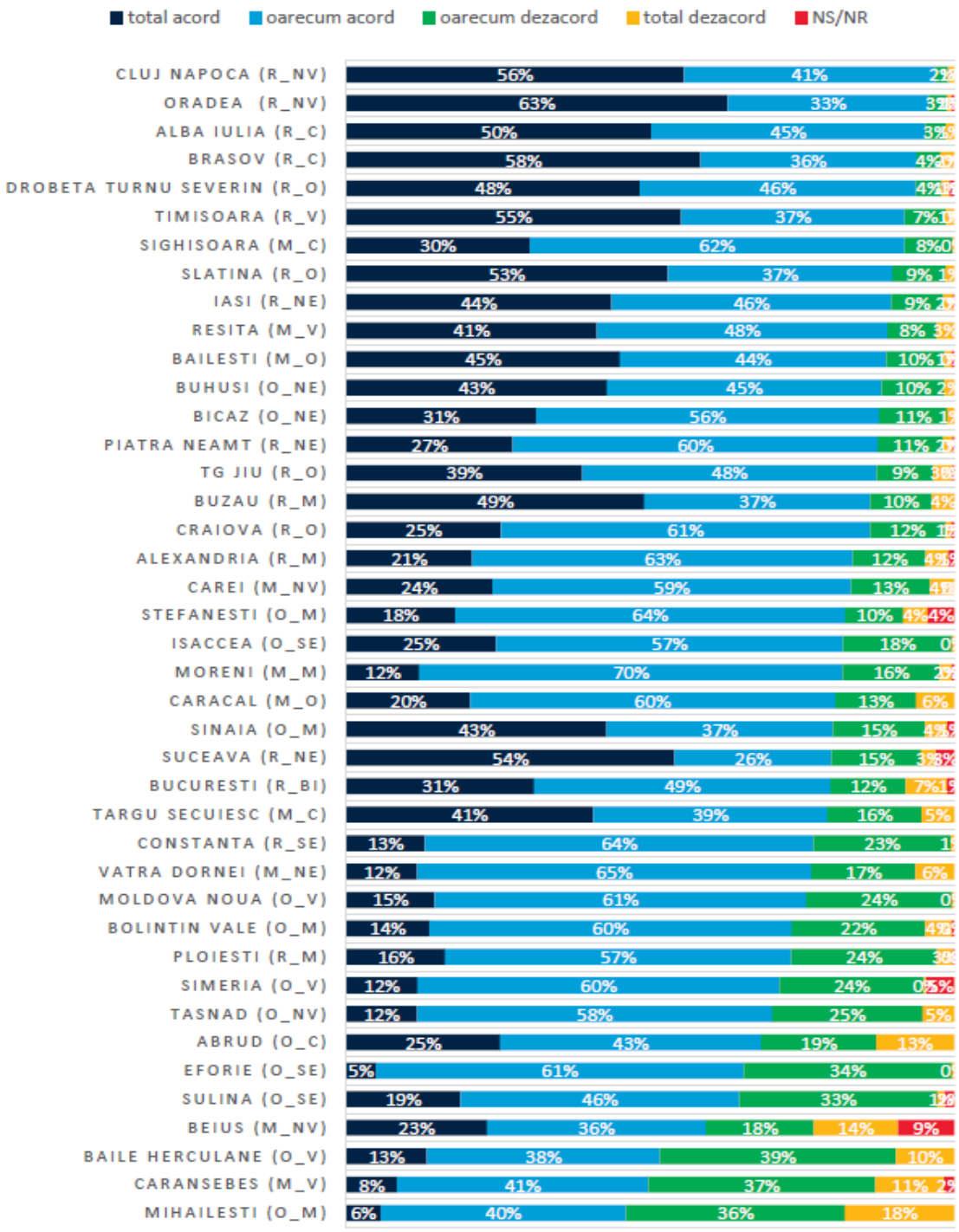
Figura 40. Spațiu locativ pe cap de locuitor în 2022



Sursa: Institutul National de Statistica TEMPO ONLINE

Gradul de satisfacție față de locuirea în orașul Slatina, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, poziționează Slatina pe unul din primele locuri din orașele analizate, 53% declarându-se total mulțumiți, însă 10% oarecum nemulțumiți sau total nemulțumiți

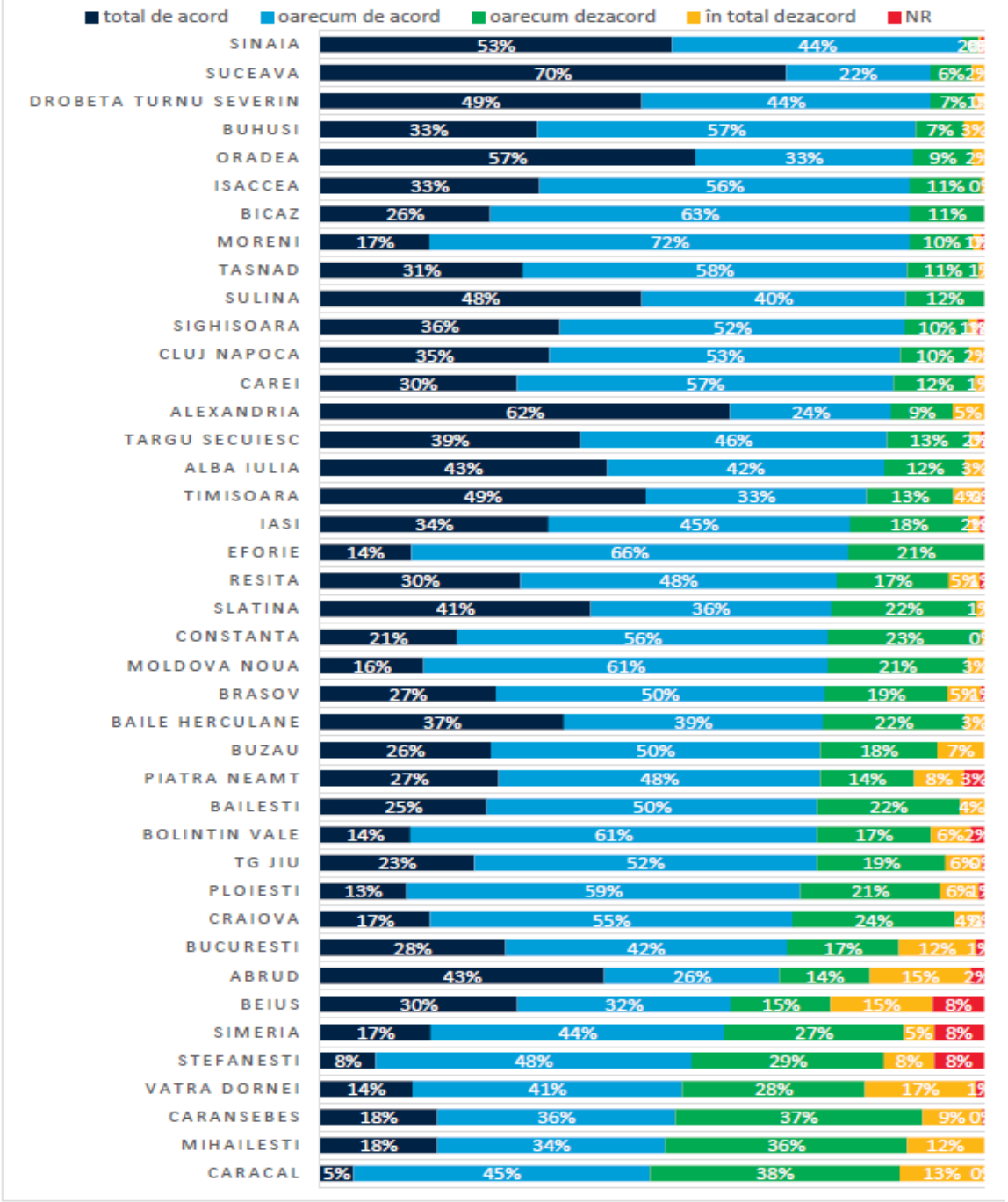
Figura 41. În ce măsură sunteți de acord cu următoarea afirmație: sunt mulțumit/ă să locuiesc în…[orașul dvs.]-comparație



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

În ceea ce privește siguranța în cartiere, Slatina se situează pe locul al doilea în ierarhia celor 41 de orașe analizate în cadrul Barometrului Urban, cu 41% din populație fiind total de acord cu afirmația 'mă simt în siguranță în cartierul meu' și 36% din populație fiind oarecum de acord, un procent de doar 1% fiind în total dezacord.

Figura 42. În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „mă simt în siguranță în cartierul meu” .



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

2.3.4 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Dinamicile spațiale și principalele zone de dezvoltare	
Slatina se află într-un proces de expansiune urbană necontrolată sub formă dispersată și de densitatea mică, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. Este vizibil procesul de suburbanizare la periferia orașului, în special în zona de nord-vest și sud-est a orașului dar și în localitățile periurbane, din care se evidențiază Valea Mare, Recea, Milcovul din Deal). Formele de dezvoltare sunt cu precădere nesustenabile, zonele de creștere având un caracter monofuncționale - zone rezidențiale sau parcuri de retail, cu deficiențe în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, dar și infrastructura tehnico-edilitară și cea socială. Acest fenomen generează următoarele provocări: - costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone; - ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mica; - ineficiența construirii liniilor de transport în comun / creșterea frecvenței în zone fragmentate, cu densitate mică; - traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe; - ansambluri de locuințe neincluzive, fără infrastructură socială și pietonală, inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor), ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare socială.	Planificare urbană proactivă care să limiteze expansiunea urbană necontrolată și să faciliteze implementarea unor politici care să stimuleze densificarea, compactarea și diversificarea funcțională a zonele ce nu respectă principiile de dezvoltare durabilă. - Alinierea planurilor de dezvoltare cu cele de mobilitate / transport și de echipare edilitară, pentru a asigura accesul echitabil la servicii publice și a reduce dependența de autoturism. - Inventarierea resurselor de teren și a patrimoniului construit pentru identificarea celor cu potențial de dezvoltare și valorificare în scop economic,rezidențial sau de utilitate publică - atât active publice din gestiunea primăriei, cât și a celor din gestiunea altor instituții publice. Un instrument critic în gestionarea acestor informații dar și în transparentizare și facilitarea dialogului în procesul de dezvoltare urbană este sistemul GIS, pe care orașul ar trebui să îl perfecționeze constant. - Identificarea unor posibile resurse de teren sau patrimoniu construit care să fie valorificate în scop economic. - Încurajarea dezvoltării preferențiale în anumite zone ale orașului, prioritizând zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. - Gestionarea resurselor de teren și implementarea unor politici care să prioritizeze zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. - Aplicarea acelorași standarde urbanistice pentru asezările compacte ce se întind pe teritoriul a doua UAT-uri / la nivel metropolitan
Lipsa unei abordări integrate asupra dezvoltării și a investițiilor, a coordonării dintre proiectele urbanistice, cele de transport și de infrastructură edilitară. Dificultăți în gestionarea așezărilor ce fuzionează la granițele administrative dintre oraș și așezările peri-urbane.	- Abordarea integrată de dezvoltare și coordonarea la nivel metropolitan a strategiilor de Dezvoltare urbană, a planurilor urbanistice generale și a celor de transport și infrastructură. - Coordonarea investițiilor la nivel metropolitan și la nivel sectorial (ex. infrastructura de transport cu infrastructura social/agrement).
Forma fragmentată a nucleului urban al orașului Slatina, compus dintr-o zone rezidențială și de o zonă extinsă cu țesut urban industrial și comercial, pentru care există putine căi majore de acces, ceea ce generează congestie în trafic și reduce accesibilitatea pietonală sau velo. Zona se află într-un proces de tranziție spre o zonă industriala cu un design urban neprietenos pietonilor.	**Îmbunătățirea conectivității dintre cele doua fragmente ale orașului**, prin crearea de noi puncta de conexiune dar și dinspre zonele de expansiune sau alte insule urbane slab conectate și centrul orașului, respectiv ceilalți atractori principali (parcuri de retail, spații publice și parcuri cu rol de coagulare, principalii angajatori).
Lipsa infrastructurii sociale, a serviciilor publice/private și a spațiilor publice și de agrement în noile zone de	- Adresarea disfuncționalităților rezultate din expansiunea urbană necontrolată și reducerea

dezvoltare, cresc dependența față de automobil și excluziunea socială.	decalajului dintre dezvoltare, accesibilitate și echipare tehnico-edilitară. - Dezvoltarea rețelelor edilitare, a infrastructurii pietonale și sociale în zonele unde acestea sunt deficitare, cu precădere în comunitățile marginalizate și în zonele periurbane. - Regândirea mobilității în interiorul comunităților nou dezvoltate ce se confruntă cu disfuncționalități în acest sens. Intervențiile după caz pot implica: ○ Asfaltarea străzilor. ○ (Re)planificarea tramei stradale, acolo unde țesutul urban permite, pentru a o adapta la noile volume de trafic sau pentru a facilita accesul mijloacelor de transport în comun. ○ Construirea de trotuare sau amenajarea străzilor sub formă de spațiu partajat, acolo unde volumul de trafic o permite sau unde lățimea profilului stradal nu permite amenajarea de trotuare.
Nu există un sistem de planificare și transport integrat la nivelul zonei adiacente municipiului Slatina, generând o serie de provocări specifice: - Se pierde oportunitatea unei zonificări funcționale integrate la nivel metropolitan,prin care de exemplu să se încurajeze dezvoltarea spațiilor industriale și logistice în afara nucleului urban. - Presiunea pusă de lipsa soluțiilor de transport în comun asupra principalelor puncte de intrare în oraș și a cartierelor unde acestea se găsesc. - Infrastructura pietonală și intermodală deficitară în interiorul noilor zone de dezvoltare.	
Piața de birouri puțin dinamică și lipsa spațiilor de birouri de calitate care să atragă angajatori în oraș.	- Dezvoltarea de parteneriate public-private prin care administrația locală să contribuie la dezvoltarea zonelor de interes prin investiții de regenerare urbană în cazul pieței de birouri și spații comerciale, sau prin facilitarea conectivității la infrastrustructura edilitară și de transport în cazul pieței industriale / logistice. - Încurajarea dezvoltării unor spații de birouri sau a altor activități economice atât în zona centrală, cât și în fosta zonă industrială.
Dinamica locuirii și calitatea fondului locativ	
Scăderea atractivității locuințelor din cartierele existente față de noile ansambluri rezidențiale.	Reabilitarea blocurilor din perioada socialistă printr-o abordare comprehensivă, care să includă: ○ intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic. o continuarea reabilitarii termice și eficientizarea energetică. ○ adaptarea blocurilor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire prin facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și a vârstnicilor, astfel încât ei să fie încurajați să aibă o viață cât mai activă. ○ valorificarea teraselor blocurilor
Îmbătrânirea fondului construit din ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă și nevoia de regenerare rapidă a clădirilor care și-au depășit ciclul de funcționare (mai mult de 50 de ani vechime) – ex. blocurile din cartierele vechi ale orasului.	
Clădirile de locuințe colective nu respectă principiile accesibilității - nu sunt adaptate nevoilor persoanelor cu dizabilități, vârstnicilor etc.	
Lipsa unei abordări pro-active asupra problematicii eficienței energetice și a adoptării obiectivelor nZEB (nearly zero energy buildings), la clădirile nou construite sau în regenerarea clădirilor publice.	Reabilitarea energetică a blocurilor deschide oportunități pentru regenerarea integrată a acestora, împreună cu spațiul public din jurul lor, adoptarea unor obiective ambițioase de eficiență energetică (nZEB) și rezolvarea unor provocări în ceea ce privește accesibilitatea în clădirile de locuințe colective.

2.4 REGENERAREA URBANĂ

2.4.1 Importanța regenerării urbane integrate în dezvoltarea durabilă a orașelor

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

Spațiile publice se împart în trei categorii principale:

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

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

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

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

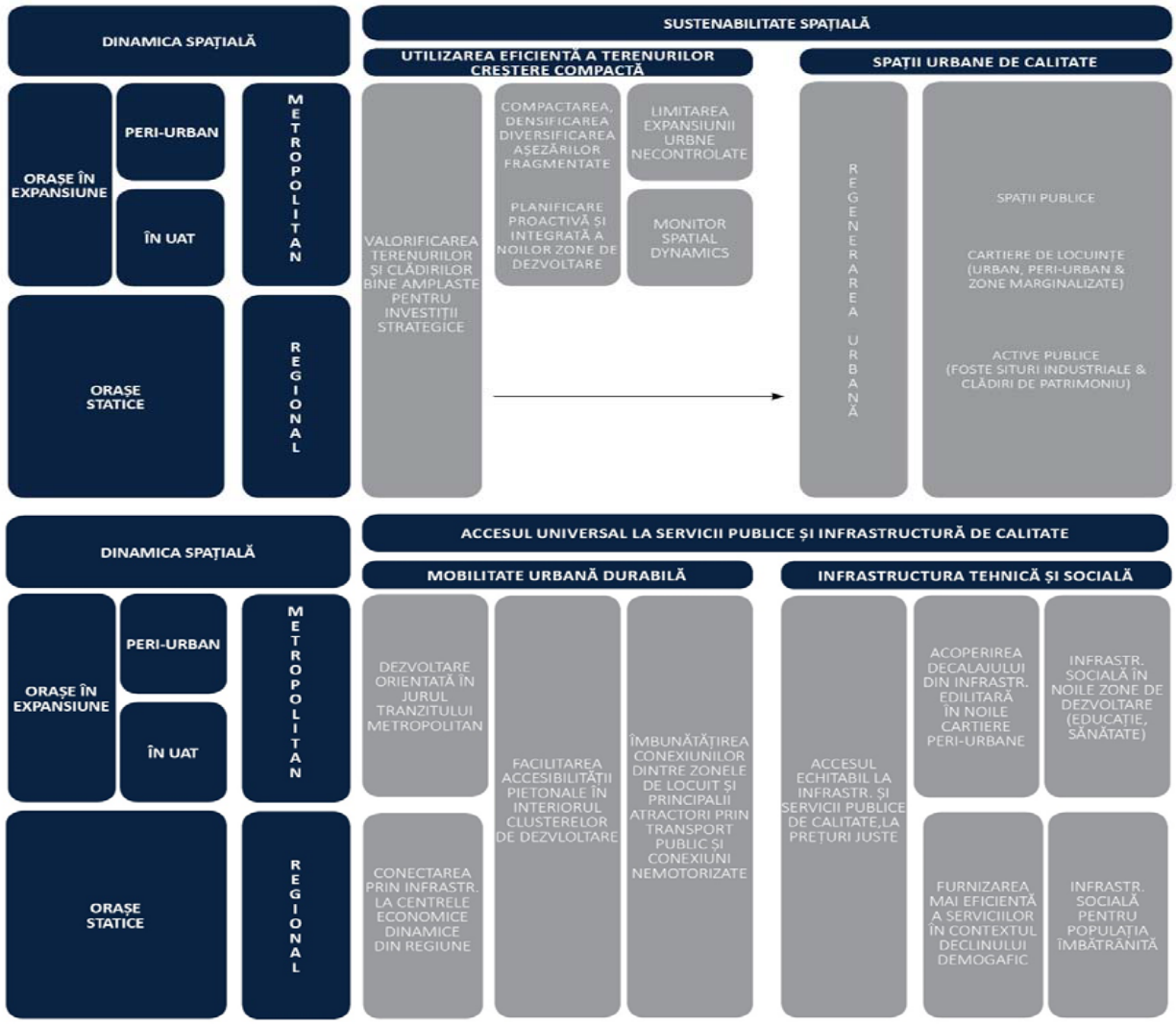
a) zonele centrale;
b) zonele istorice și zonele construite protejate;
c) spațiile publice din interiorul ansamblurilor de locuințe colective, respectiv, ansambluri de locuințe sau zone cu locuințe de tip condominiu;
d) zona autogărilor și gărilor centrale și secundare, feroviare și portuare, situate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

Intervențiile de regenerare trebuie să fie prioritizate în funcție de nevoile diferite ale cartierelor, așa cum reies ele din analiza urbană a acestora. Municipiul Slatina este un oraș complex, ce se confruntă cu problema dualã a scăderii calității vieții din cartierele nucleului urban și expansiunea urbană necontrolată în inelul periurban, manifestată prin - îmbătrânirea fondului construit și problematica parcărilor din cartierele dense de blocuri

- infrastructura deficitară din
    - cartierele de locuințe unifamiliale mai puțin dezvoltate
    - cartierele periurbane, formate în urma expansiunii urbane necontrolate.

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

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



Sursa: Politica urbana a Romaniei, Livrabilul 3

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

- Inventarierea comprehensivă și actualizată a spațiilor verzi, a spațiilor publice, a clădirilor de patrimoniu și a activelor publice cu potențial de reconversie funcțională (situri industrial dezafectate, situri militare dezafectate) pentru protejarea, regenerarea și valorificarea lor.

- Colaborarea cu alte entități publice sau private, dar și cu administrațiile învecinate sau cu consiliul județean, pentru a facilita valorifica resursele strategice ce nu se află în administrația primăriei (ex. infrastructura verde-albastră, situri industriale sau militare dezafectate).

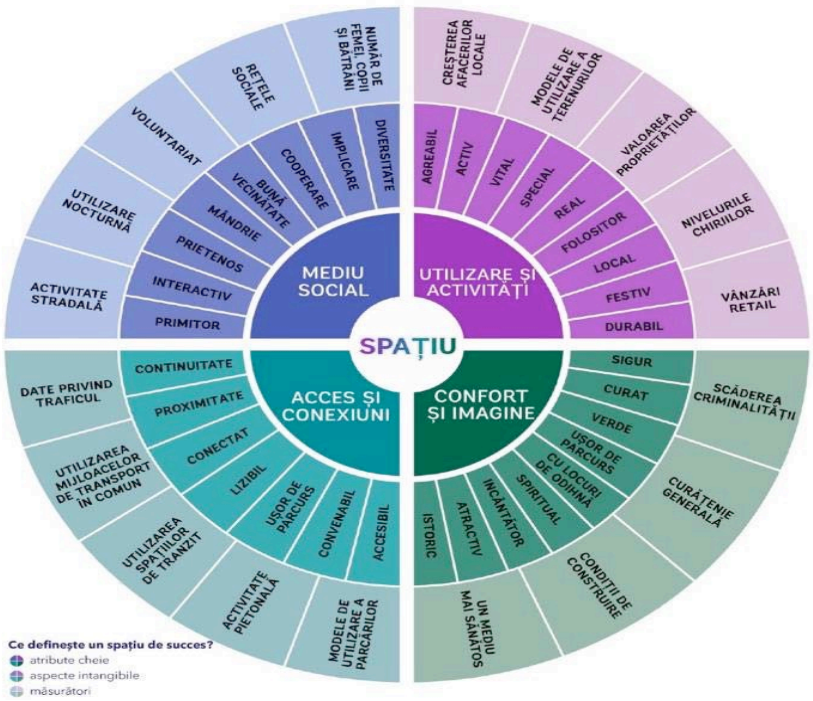
- Coordonarea proiectelor de regenerare cu alte obiective și investiții strategice, ca de exemplu corelarea reabilitării unui spațiu public cu planurile de mobilitate sau stimularea investițiilor private într-o zonă prioritară prin investiții în calitatea spațiilor publice.

- Organizarea unor concursuri de soluții de urbanism și arhitectură pentru promovarea calității proiectelor și a caracterul inovativ al soluțiilor.

Gradul de atractivitate și impactul unui spațiu asupra comunității depind de calitatea spațiului public, de accesibilitatea, imaginea, funcționalitatea și gradul de incluziune al acestuia. Așadar, în conturarea unui spațiu public de calitate trebuie luat în considerare un spectru larg de paliere, dincolo de arhitectura și planificarea spațiului, urmărind patru paliere generale:

1) accesul și conectivitatea,
2) utilizarea și activitățile propuse,
3) confortul și imaginea,
4) impactul asupra mediului social.

Figura 2. Elemente definitorii pentru un spațiu public de success



Sursa: Politica urbana a Romaniei, Livrabilul 3

2.4.2 Valul renovării – reabilitarea clădirilor conform principiilor sustenabilității

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

Abordarea Europeană, detaliată în *Valul Renovării* **și** *Pactul Verde European*, **vizează reducerea**

consumului de energie din combustibili fosili de care sunt responsabile clădirile, ele fiind unul din consumatorii principale de energi, fiind responsabile pentru 40% din consumul total de energie din UE în timp ce în Romania, sectorul gospodăriilor și sectorul terțiar reprezintă 45% din consumul României.

- **accelerarea reabilitării termice a fondului construit,** public și privat pentru a atinge obiectivul performanței energetice, prin modernizarea energetică a clădirilor existente, atât prin anvelopări / termo-izolatii, așa cum se practică deja în România, cât și prin modernizarea sistemelor centralizate de furnizare a utilităților termice și electrice;

- **creșterea numărului de clădiri a căror consum de energie este aproape egal cu zero (nZEB) pentru noile clădiri,** prin utilizarea de surse de energie regenerabilă și un grad mare de eficientă energetică.

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

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

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

- dublarea ratei de renovare a clădirilor cu scopul eficientizării energetice, la nivel european, așa cum este specificat în strategia – "*Valul Renovării în Europa – Ecologizarea clădirilor noastre, crearea de locuri de muncă, îmbunătățirea calității vieții*" (2020)

- reducerea de minim 30% a consumului de energie pentru clădirile rezidențiale și de 30% a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru clădirile publice, a proiectelor finanțate din *Planul Național de Redresare și Reziliență*

- țintirea pragurilor maxime de eficiență și respectarea directivelor europene, a legislației naționale și a specificațiilor tehnice pentru eficientizarea energetică și construirea de clădiri nZEB, ca de exemplu *Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung* (SRTL), *Planul de creștere a numărului de clădiri nZEB* (2014), *Legea nr. 372/2005* și *Legea nr. 101/2020* privind modificarea și completarea legii nr. 372/2005, conform Directivei UE 2018/844 privind performanța energetică și a Directivei 2012/27 privind eficiența energetică.

2.4.3 Metodologie

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

- **regenerarea spațiilor publice reprezentative**, la scară municipală sau metropolitană; Din această categorie se disting intervențiile de revitalizare a zonelor istorice, de reabilitare și extindere a spațiilor verzi și de valorificare a caracterului de spațiu public al principalelor coridoare de mobilitate.

- **regenerarea cartierelor de locuințe**, la scara unității de vecinătate și a insulelor urbane; Din această categorie se disting intervențiile specifice de regenerare a ansamblurilor de locuințe colective, cele ce vizează conectivitatea și mixitatea funcțională și socială în cartierele de locuințe individuale sau extinderea și modernizarea infrastructurii tehnico-edilitare, sociale și a conexiunilor la transportul public în zonele periurbane.

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

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

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

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

2.4.3.1 Abordarea regenerării spațiilor publice reprezentative

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

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

Identificarea spațiilor verzi și a resurselor cadrului natural a fost realizată cu ajutorul *Registrului Spațiilor Verzi* elaborat la nivelul municipiului, acolo unde acesta este disponibil, al informațiilor primite de la Direcția Generală a Domeniului Public, al platformei Google Maps, al bazei de date Corine Land Cover și al bazei de date Natura 2000 a Agenției Europene de Mediu[3]. Analizarea resurselor s-a axat pe următoarele criterii de evaluare:

- cuantificarea suprafeței spațiilor verzi, din prisma suprafeței pe cap de locuitor, raportat la standardul de 26 m^2 reglementat la nivel național și european – acest pas reprezintă primul nivel de analiză, ce ne ajută să identificăm oportunitățile și provocările în asigurarea accesului echitabil la spațiu public;
- identificarea spațiilor verzi accesibile publicului larg, precum parcurile și grădinile publice – un pas important având în vedere că multe din suprafețele cuantificate la pasul anterior, nu sunt amenajate ca spații publice propriu-zise sau nu au o calitate satisfăcătoare;

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

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

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

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

- conectivitatea la principalele rețele pietonale, de transport public și nemotorizat;
- gradul de reprezentativitate al spațiului public și scara umană a elementelor urbanistice;
- existența și calitatea mobilierului urban, iluminatului public, gradului de umbrire etc.;
- gradul de acces al persoanelor cu mobilitate redusă în spațiul public și contribuția acestuia la coeziunea socială.

2.4.3.2 Abordarea regenerării cartierelor

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

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

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

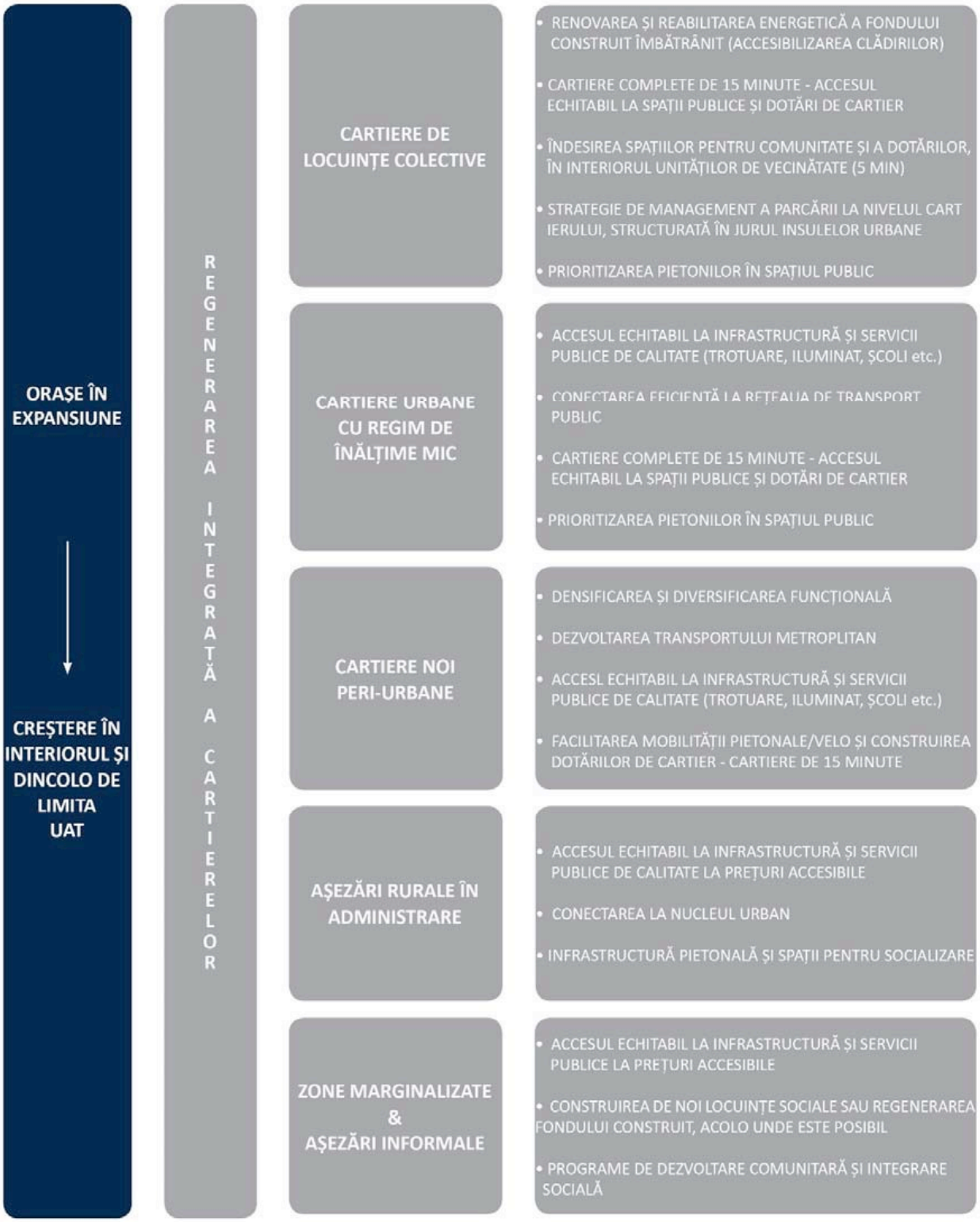
1. **ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă**, ce cuprind 69,7% din locuințele urbane, unde trebuie prioritizate cu precădere regenerarea blocurilor, rezolvarea problematicii parcărilor și creșterea accesului la dotări și spațiu public de calitate;
2. **zonele de locuințe unifamiliale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

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

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

- *Principiul abordării integrate a spațiilor verzi,* ce vizează valorificarea tuturor spațiilor verzi din interiorul cartierului, de la buzunare verzi la parcuri, și interconectarea lor, prin consolidarea unor coridoarelor ecologice de-a lungul principalelor axe de mobilitate, care vor defini totodată limitele cartierelor.
- *Principiul mixității funcționale și al complementarității dotărilor de cartier*, ce vizează conturarea unor *cartiere complete de 15-20 minute,* un concept urbanistic ce urmărește facilitarea accesului în proximitatea locuinței la un set complet de dotări - transport public, școală, grădiniță, teren de sport, loc de joacă, spații de socializare, magazin de proximitate etc. Principiul ghidează prioritizarea intervențiilor de regenerare urbană din cadrul unui cartier, urmărind obținerea unei complementarități a activităților și serviciilor oferite.
- *Principiul unităților de vecinătate*, ce vizează facilitarea accesibilității pietonale a tuturor rezidenților la servicii și spații publice de calitate, prin structurarea intervențiilor în jurul unor *unități de vecinătate,* ce urmează principiul accesibilității pietonale într-o rază de 400 m (5 minute), distanța optimă pe care un om o parcurge confortabil pietonal. După implementarea acestui principiu, intervențiile pot merge chiar mai departe, prin densificarea dotărilor în jurul unor comunități locale, cu o rază de deservire de aproximativ 200 m (2.5 minute).
- *Principiul ierarhizării spațiului public*, ce vizează configurarea unor insule urbane, în cadrul cărora să se desfășoare reorganizarea locurilor de parcare și structurarea spațiului deschis conform gradului de accesibilitate, conturând atât spații publice cât și private.

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



Sursa: Politica urbana a Romaniei, Livrabilul 3

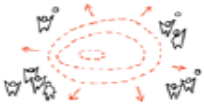
2.4.4 Regenerarea urbană a spațiilor publice reprezentative

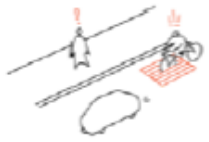
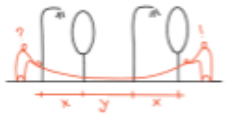
2.4.4.1 Bune practici de reabilitare a spațiului public

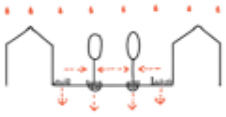
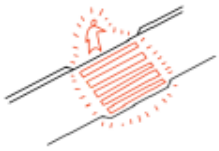
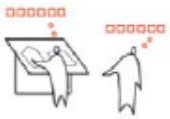
Există o serie de principii pentru amenajarea spațiilor publice, în funcție de destinația acestora. Extragem în tabelul de mai jos măsuri propuse pentru spații publice în general, spațiile verzi, locurile de joacă pentru copii, spații publice în cartiere istorice și spații publice în cartiere noi, referindu-ne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

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

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

	Ideograme	Măsuri	LJ	ZI	CN	PA	SP
1		Locurile de joacă ar trebui integrate în amenajarea generală a spațiului public	x				
2		Când se alege amplasamentul pentru un loc de joacă, trebuie analizate contextul urban și dorințele locuitorilor	x				
3		Scara amenajărilor trebuie adaptată la context. Proporțiile, zonificarea și capacitatea locului de joacă trebuie să reiasă din caracteristicile sitului ales.	x				
4		Un loc de joacă îngrădit trebuie implementat doar în situațiile în care anumite măsuri de siguranță impun acest lucru.	x				
5		Rolul locurilor de joacă este acela de a încuraja libertatea copilului și autocunoașterea.	x				
6		Pentru a integra comunitatea locală, locurile de joacă trebuie să atragă persoane din mai multe categorii de vârstă. În amenajare, trebuie integrate mese de picnic, jocuri pentru toate vârstele și locuri de ședere.	x				

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

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

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

2.4.4.2 Regenerarea spațiilor verzi și valorificarea cadrului natural

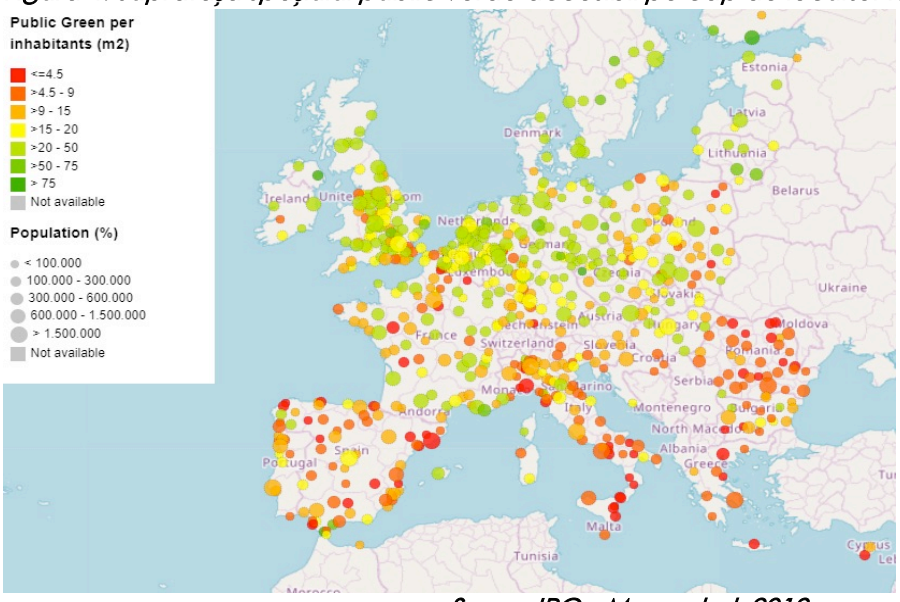
Amenajările de tipul spațiilor verzi sunt importante nu doar pentru rolul lor estetic și în petrecerea timpului liber, dar și pentru impactul pe care spațiul verde îl joacă în crearea unui mediu sănătos și plăcut pentru oameni. Totodată spațiile verzi pot contribui la ameliorarea calității aerului, la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

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

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

Conform prevederilor legislative de la nivel național și european, orașele trebuie să dispună de un minim de 26 m_2 de spațiu verde pe cap de locuitor, prag pe care 73,4% din orașele din România nu îl respectă. Totuși, chiar și în cazul celor care îndeplinesc acest minim, este importat de evaluat calitatea acestor spații și din punct de vedere al accesibilității și al dotărilor. În extinderea rețelei de spațiu verde sau regenerarea spațiilor existente, este important să se urmeze principiul accesibilității echitabile, facilitând accesul pietonal al tuturor locuitorilor la un spațiu verde – Politica Urbană a României recomandă setarea unui standard de 15 m_2 / capita într-o rază de 10 minute de mers pe jos (800 m).

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



Sursa: JRC – Maes et al, 2019

Suprafața spațiilor verzi de care dispune Municipiul Slatina este de 146 ha (1.46 km_2), conform datelor puse la dispoziție de INS în 2021, ceea ce înseamnă o medie de 18.41 m_2 / capita raportat la populația stabilă din 2011 și respectiv 19.72 m_2 / capita raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2023. Așadar municipiul Slatina se află la limita îndeplinirii necesarul de 26 m_2 de spațiu verde pe cap de locuitor stabilit la

nivelul Uniunii Europene și ulterior adoptat la nivel național. Din cele 319 orșae ale României, 234 nu îndeplinesc acest standard, respectiv 35 din cele 41 de reședințe de județ. În ierarhia orașelor din România după suprafața spațiului verde pe cap de locuitor raportată la populația cu domiciliul, Slatina ocupă locul 137 din 319, sub media națională de 25.68 m_2 / capita, iar printre reședințele de județ se situează în prima jumătate a clasamentului, pe poziția 18 din 41. Pe de altă parte, 294 din cele 319 orașe din România, inclusiv municipiul Slatina, nu îndeplinesc norma recomadată de OMS de 50 m_2 / capita.

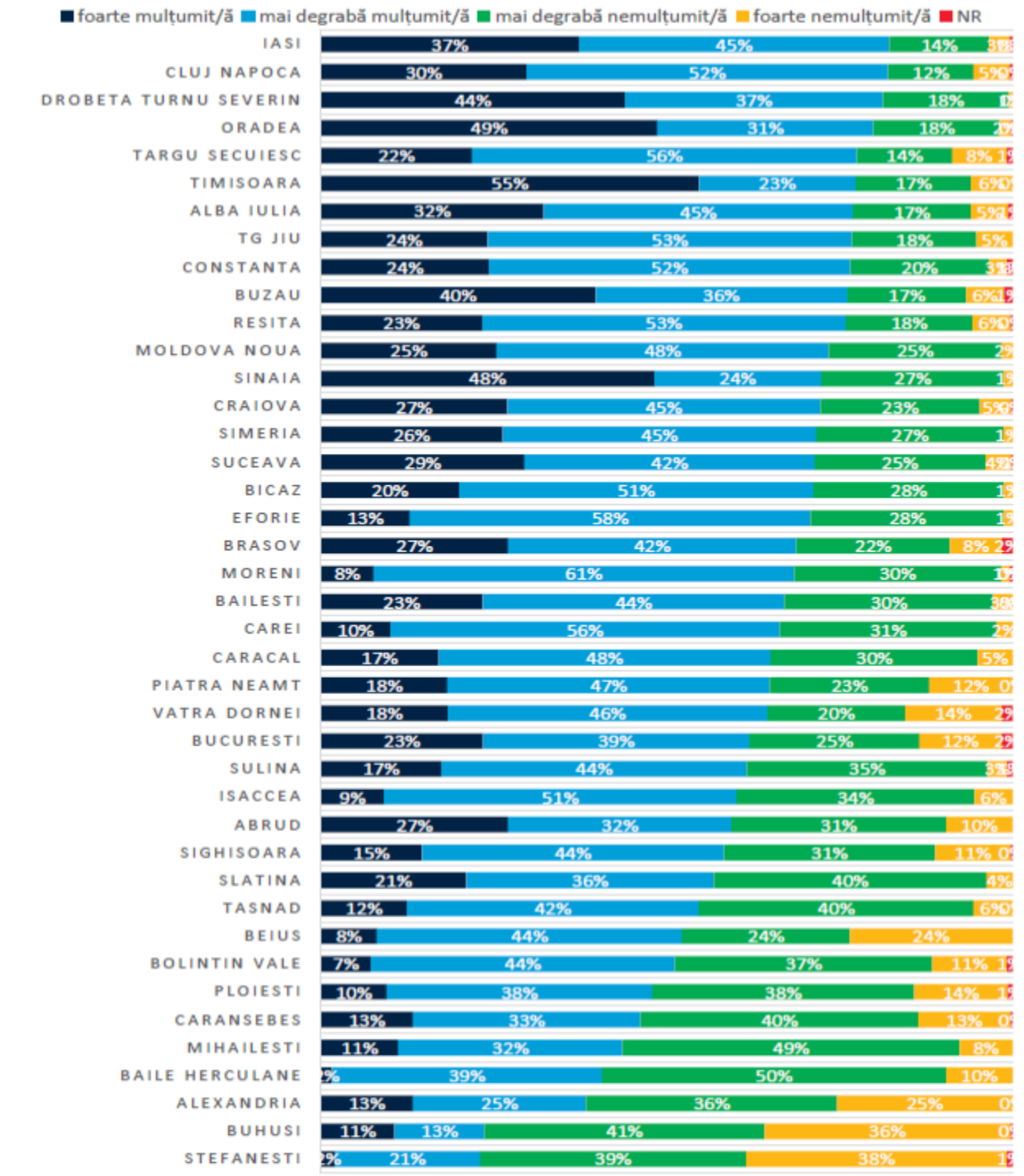
Suprafața parcurilor urbane din Municipiul Slatina este de 13,28 ha, adică 1.64 m_2 / capita raportat la populația stabilă din 2011, respectiv 1.73 m_2 / capita raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2023. Acesta este un indicator ce reflectă mai exact accesul populației la spații publice verzi de calitate, întrucât în suprafața totală a spațiilor verzi intră și proprietăți ce nu pot fi efectiv utilizate ca spațiu public, chiar dacă modul de raportare variază între regiuni și țări. Media spațiului verde accesibil publicului de la nivelul Uniunii Europene este de 18.2 m_2 conform unui studiu din 2019, toate orașele României incluse în tudiu situându-se sub această medie.

Cele trei parcuri: Eugen Ionescu, Piteşti şi Esplanada, localizate în Centrul Istoric şi cartierul Crişan I reprezintă spaţiile publice cel mai des frecventate de locuitorii oraşului. Reabilitarea acestor parcuri în perioada 2007-2013 a reprezentat un pas esenţial către creşterea calităţii spaţiului public la nivelul oraşului. Deşi cele trei parcuri sunt practic învecinate, nu există conexiuni facile între ele care să permită un parcurs plăcut pentru utilizatori. Străzile care leagă Parcul Eugen Ionescu de Parcul Esplanada nu încurajează deplasările pietonale, funcţionând în momentul de faţă ca simple alei de deservire şi parcări pentru construcţiile localizate în lungul lor. Legătura dintre Parcul Esplanada şi Parcul Piteşti este îngreunată de Bdul. Nicolae Titulescu. Deşi există o legătură vizuală între cele două parcuri, accesul principal al parcului Piteşti este din str. Piteşti şi nu de pe Bdul. Nicolae Titulescu. În acest sens, bulevardul separă cele două parcuri reprezentative deşi rolul lui ar fi cel al unui liant în cadrul sistemului de spaţii publice.

Parcul şi piaţa Esplanada au fost modernizate concomitent, motiv pentru care reuşesc să dezvolte relaţii de sinergie, funcţionând ca un ansamblu. Acest spaţiu public major joacă şi rolul centrului civic mizând pe amplasarea în vecinătatea directă a unor obiective de interes public de importanţă municipală şi fiind înconjurate de activităţi şi funcţiuni cu caracter public (comerţ, alimentaţie publică etc.).

Gradul de satisfacție al cetățenilor municipiului Slatina cu privire la spațiile verzi, analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, a indicat că un **procent de 57% din populație este mulțumită sau mai degrabă mulțumită**, în timp ce doar 4% s-au declarat foarte nemulțumiți, astfel Slatina clasându-se pe locul 31 din 41 de orașe analizate.

Figura 7. Cât de mulțumiți sunteți de spațiile verzi, precum parcurile și grădinile din orașul dvs…..[orașul dvs.]-comparație



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

2.4.4.3 Regenerarea spațiilor liniare – principalele coridoarele de mobilitate

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

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

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

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

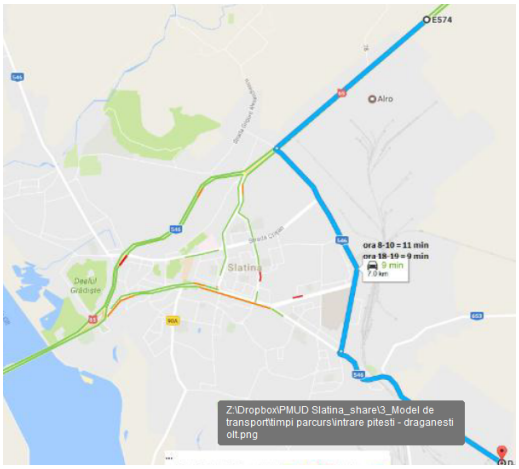
- Străzile de categoria I – magistralele:
- Străzile de categoria a II-a – de legătură:
- Străzile de categoria a III-a – colectoare:
- Străzile de categoria a IV-a – de folosință locală:

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

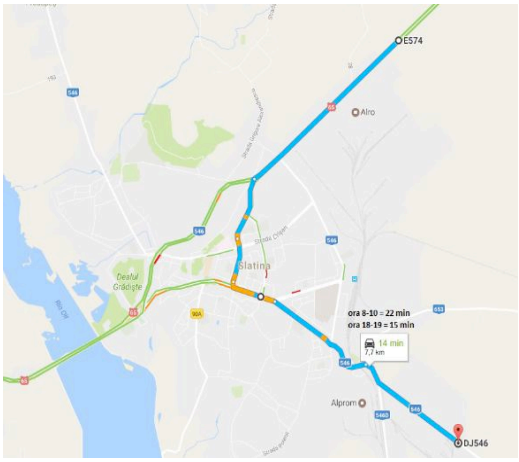
Dimensiunea economică și dimensiunea socială se consolidează reciproc, însă ambele sunt condiționate de calitatea amenajării spațiului public - o stradă cu magazine, dar neprietenoasă circulației pietonale, ori una amenajată cu grijă pentru pieton însă căreia îi lipsește mixitatea funcțională nu va genera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

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

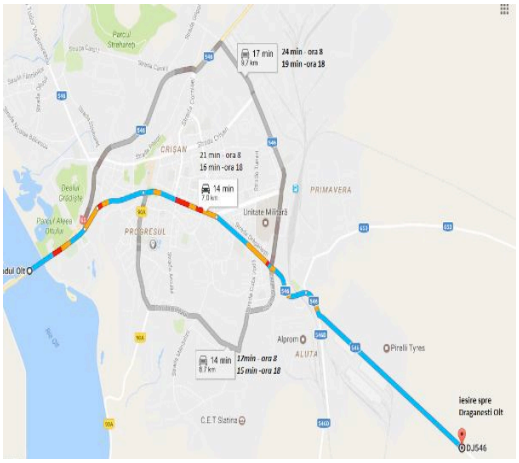
Figura 8. Principalele coridoare de mobilitate de la nivelul Municipiului Slatina



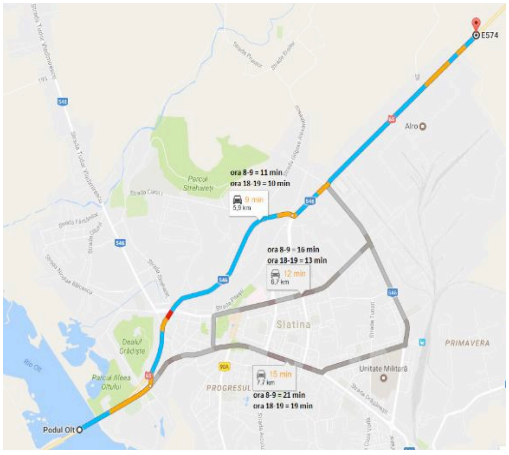
Axa Nord-Est – Sud-Est



Axa Nord-Est – Sud-Est



Axa Sud-Est – Sud-Vest



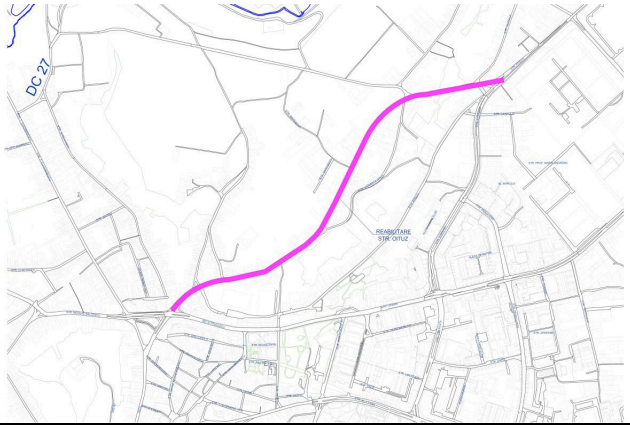
Axa Nord-Est – Sud-Vest

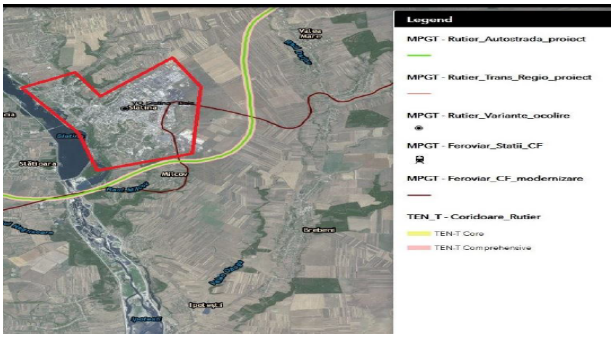
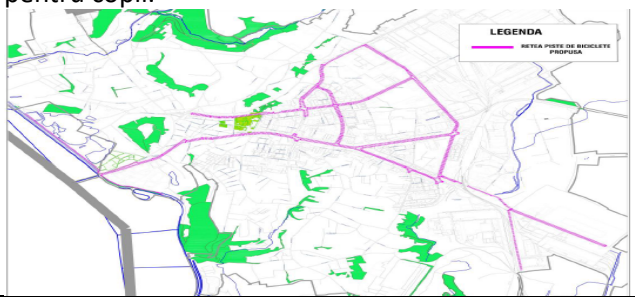
Sursa: Planul de mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Slatina

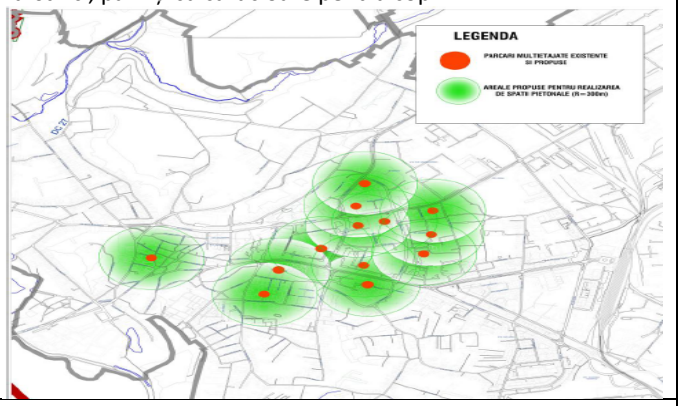
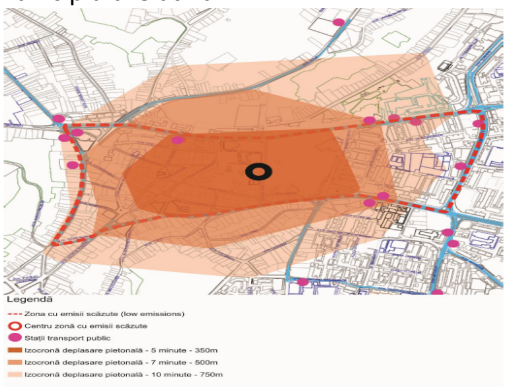
Această secțiune analizează oportunitățile de regenerare a principalelor artere din Municipiul Slatina, cele ce joacă un rol important în conectarea cartierelor de zona centrală și principalii atractori. Tabelul de mai jos sintetizează recomandările punctuale pentru coridoarele de importanță 'globală' identificate prin analiza Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina și ilustrate în hartile de mai sus.

Tabel 5. Străzi cu grad mare de accesibilitate la nivel global (1.2 km – 15 min), de importanță municipala

Zona cu potential de regenerare	***Recomandarile aferente***
P 1.1 Modernizarea strazilor pe care circula transportul public In prezent, la nivelul municipiului, exista 3 strazi de asfalt, cu un grad mare de	1. **Facilitarea legăturilor pietonale alternative în punctele de interes,** acolo unde gradul de permeabilitate este redus 2. **Creșterea calității spațiului pietonal** pentru. a susține în siguranță activitățile economice.

degradare, pe care circula transportul public. Acestea prezinta caracteristici nesatisfacatoare din punct de vedere al caii de rulare, iar in unele cazuri si a dotarilor pentru deplasari nemotorizate. Astfel , strazile care necesita modernizare si starea actuala a infrastructurii sunt : - Strada Pitesti -5020 m – asfalt degradat; - Strada Vailor -700 m – asfalt degradat; - Strada Vintila Voda – 650 m - asfalt degradat;	 Strada Pitesti
P 1.3 Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz Strada Varianta Oituz reprezinta una dintre cele mai utilizate artere rutiere din Municipiu. In plus fata de vehiculele private de mici dimensiuni si cele de transport public, pe aceasta strada circula vehicule de mare tonaj. O consecinta a utilizarii strazii si a traficului greu este degradarea acesteia. Infrastructura pietonala lipseste sau este degradata pe anumite segmente ale strazii, iar pe alocuri este obstructionata de parcari neregulamentare. Se evidentiaza astfel necesitatea modernizarii si reabilitarii variantei Oituz.	1. **Calitatea spațiului public și a elementelor de design urban**: Amenajarea de spații pentru odihnă și socializare, prin introducerea unor elemente de mobilier urban în scuarurile și zonele verzi din fața blocurilor, sau prin regândirea unor elemente existente folositeinformal (ex. marginile de beton ale jardinierelor pot fi acoperite cu lemn pentru a crea locuri de stat jos mai prietenoase). 2. **Regenerarea blocurilor conform unei viziuni unitare** – utilizând o schemă de culoare, o abordare uniform în tratarea balcoanelor etc. Încurajarea reconversiei parterurilor blocurilor pentru intensificarea și diversificarea activităților comerciale, conform unei imagini unitare (ex. ghid de bune practici și identitate vizuală). 3. **Elaborarea unei strategii pentru managementul parcării, la nivel de cartier,** pentru reorganizarea locurilor de parcare astfel încât să se obțină o utilizare eficientă a resurselor generoase de spațiu deschis de pe bulevard, permițând valorificarea lor în scopuri recreative. Varianta Oituz fiind o arteră intens circulată, este importantă separarea zonelor pietonale și a activităților recreative de trafic. 

P 1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport In prezent, municipiul este tranzitat de un numar mare de vehicule, majoritatea de mici dimensiuni dar exista si strazi subdimensionate pe care circula vehicule de marfa. Aceasta conduce la deteriorare carosabilului si crearea unor probleme de siguranta rutiera si disconfort in timpul deplasarii.	Redirijarea traficului greu in afara Municipiului Slatina va degreva zona centrala de transit astfel incat fluenta circulatiei va cunoaste o imbunatatire substantiala. Mai mult, transferal camioanelor in afara orasului va genera mai putina poluare si un medium ai prietenos cu locuitorii orasului. 
P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete In prezent, in municipiul Slatina, nu exista infrastructura pentru biciclete. Numarul deplasarilor pe bicicleta este foarte scazut raportat la populatia orasului, dar se remarca o usoara crestere fata de anii precedenti. Conditiile precare de deplasare in siguranta descurajeaza deplasarile cu bicicleta pentru activitati obligatorii (educatie, catre locul de munca, etc.) Suplimentar, promovarea modurilor de deplasare ecologice sustine atingerea tintelor Cartii Albe (2011) si a Strategiei Europa 2020.	Creșterea gradului de accesibilitate nemotorizată, prin asigurarea lățimii minime a trotuarului, amenajararea unor piste pentru biciclete care să corespundă standardelor – acum ele sunt trasate pe trotuar. Spațiile terasate din fața magazinelor (cu trepte) trebuie regândite astfel încât să fie respectat principiul incluziunii și să fie posibil accesul tuturor, în toate anotimpurile – persoane cu dizabilități, vârstnici, părinți cu cărucioare pentru copii. 
P 3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina Majoritatea strazilor au trotuare, dar exista si o pondere semnificativa de strazi fara trotuar sau cu trotuare de dimensiuni reduse cea ce conduce la o accesibilitate precara a acestor zone pentru deplasarile pietonale incurajand astfel utilizarea autovehiculului personal.	**Reamenajarea unor strazi ca spațiu pietonal (sau partajat).** Redirecționarea traficului motorizat va facilita accesibilitatea între mai multor zone ale orasului, astfel obținând o zonă pietonală continua, ceea ce va stimula activitățile comerciale și recreative. **Amenajarea de spații pentru odihnă și socializare**, prin introducerea unor elemente de mobilier urban în scuarurile și zonele verzi din fața blocurilor, sau prin regândirea unor elemente existente folosite informal (ex. marginile de beton ale jardinierelor pot fi acoperite cu lemn pentru a crea locuri de stat jos mai prietenoase

P 3.4 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor In prezent, la nivelul cartierelor o pondere semnificativa a spatiului public este alocata stationarii vehiculelor. Deplasarile pietonale sunt ingreunate si uneori, din lipsa de spatiu se realizeaza pe carosabil, in conditii de nesiguranta. Suplimentar, nu toate spatii din interiorul cartierelor sunt accesibile persoanelor cu mobilitate redusa.	**Creșterea gradului de accesibilitate nemotorizată,** prin asigurarea lățimii minime a trotuarului, amenajararea unor piste pentru biciclete care să corespundă standardelor – acum ele sunt trasate pe trotuar. Spațiile terasate din fața magazinelor (cu trepte) trebuie regândite astfel încât să fie respectat principiul incluziunii și să fie posibil accesul tuturor, în toate anotimpurile – persoane cu dizabilități, vârstnici, părinți cu cărucioare pentru copii 
P 5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului Zona centrala este unul dintre cele mai complexe areale din municipiu, aceasta cuprinzand multe obiective si functiuni care genereaza sau/si atrag deplasari zilnice. Datorita distantelor reduse si a bunei deserviri cu transportul public zona are un potential ridicat pentru a deveni prioritara deplasarilor nemotorizate. Se evidentiaza necesitatea cresterii treptate a traseelor preponderent pietonale.	Retrictionarea traficului rutier in anumite zone centrale ale orasului va conduce la reducerea emisiilor de carbon si gaze cu effect de sera, lucru benefic pentru locuitorii Municipiului Slatina 

2.4.4.4 Regenerarea zonei centrale și a zonelor construite protejate

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

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

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

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

Zona centrală noua a municipiului Slatina concentrează principalele spații publice și obiective culturale ale municipiului, iar în ultimii ani s-a aflat într-un proces continuu de regenerare urbană, fiind reamenajate o serie de spații publice și pietonale. Țesutul urban al zonei centrale din Slatina a fost puternic modificat în perioada comunistă, principalele spații publice din prezent având amprenta arhitecturală și urbanistică specifică perioadei.

Acestea au avantajul de a fi spații multifuncționale, ce permit organizarea diverselor evenimente culturale, însă în afara ocaziilor speciale, calitatea spațiului public poate fi crescută prin intervenții punctuale asupra detaliilor urbanistice și a mobilierului urban, care să readucă aceste spații la scara umană, asa cum s-a intamplat cu piateta din zona magazinului Winmarkt.

Gradul de accesibilitate al centrului este important, având în vedere că aici sunt concentrate majoritatea spațiilor recreative și culturale. În Municipiul Slatina, 68% din populație se află la o distanță de cel mult 15 minute de mers pe jos de zona centrală noua a orasului, raportat la populația stabilă determinate la ultimul recensământ (2021). Mai mult, 12% din populație se află la 20 de minute de centru, 8% la 30 de minute, însă 12% se află la o distanță mai mare sau egală cu 60 de minute, cu un grad de accesibilitate redus. Structura urbană fragmentată a Slatinei, face ca un procent semnificativ din populație să se afle la o distanță însemnată de zona centrală, cu precădere locuitorii cartierelor Ciresov si zona industrială Recea, acolo unde se simte nevoia clădirii unor centre de cartier, care să include spații publice, activități recreative și funcțiuni comerciale și culturale, care să deservească comunitățile locale.

Conform datelor puse la dispoziție de Ministerul Culturii, Slatina are un număr de 114 de monumente de patrimoniu, printre acestea fiind 5 monumente de interes național sau universal (4%) și 109 de monumente de interes local (96%). Din punct de vedere structural, monumentele se împart în patru categorii în funcție de natura lor, iar la nivelul municipiului Slatina ele se impart astfel:

- 9 (7,89%) monumente de arheologie - de tip I
- 103 (90,35%) monumente de arhitectură - de tip II
- 2 (1,75%) monumente memoriale și funerare – de tip III

Monumentele istorice din municipiul Slatina sunt cu preponderență legate de istoria mmoderna a orașului și de patrimoniul religios al acestuia. Potențialul turistic al acestora ar putea fi valorificat prin stabilirea unor trasee pietonale care să le lege. Printre cele 114 monumente se remarcă următoarele grupări ce pot defini zone de regenerare:

1) **Zona centrului istoric vechi** : Ansamblu urban delimitat de Str. Ionașcu, Poboran George, Eminescu Mihai, Lipatti Dinu, Grădiniței, Kogălniceanu Mihail, Moroșan Ioan, Ionașcu “, ce cuprinde case patrimoniu arhitectural. Specificul arhitectural al zonei începe să fie modificat de reamenajarea in stil modern a unor construcții, iar spațiului pietonal este sufocat de mașini parcate, străzile fiind mai mult unele de tranzit, ce nu pun în valoare specificul locului.

Tabel 6. Casele patrimoniu arhitectural din Vechea zonă comercială a Slatinei .

II-m-B-08575	Ansamblu urban	municipiul Slatina	Str. Ionașcu, Poboran George, Eminescu Mihai, Lipatti Dinu, Grădiniței, Kogălniceanu Mihail, Moroșan Ioan, Ionașcu	
OT-II-m-B-08548	Bancă	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 16	1908
OT-II-m-B-21052	Casa Fântâneanu	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 17	1846

OT-II-m-B-08584	Casă	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 18	1895
OT-II-m-B-08549	Casa Zarinovici	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 24	1924
OT-II-m-B-20146	Casă	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 27	1890
OT-II-m-B-08550	Casa Dumitrescu	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 29	1905
OT-II-m-B-08551	Casa Toma	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 31	1890
OT-II-m-B-08552	Casa Stavri	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 33	1890
OT-II-m-B-08553	Casa Ștefănescu	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 35	1890
OT-II-m-B-08554	Casa Nicolae Tologea	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 36	1860
OT-II-m-B-08555	Casa Nicolae	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 37	1885
OT-II-m-B-08556	Casa Nicolae Tologea	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 38	1890
OT-II-m-B-08557	Casă	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 39	1890
OT-II-m-B-08558	Casa Ivanovici	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 40	1890
OT-II-m-B-08559	Casa Eltin	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 44	1884

OT-II-m-B-08560	Casa Bratovescu	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 46	1895
OT-II-m-B-08561	Casa Stănculescu	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 48	1895
OT-II-m-B-08562	Casă	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 52	1890
OT-II-m-B-08563	Casa Constantinescu	municipiul Slatina	Str. Eminescu Mihai 59	1939
OT-II-m-B-08564	Casă	municipiul Slatina	Str. Frații Buzești	1850
OT-II-m-B-08565	Casă	municipiul Slatina	Str. Frații Buzești 8	1882
OT-II-m-B-08566	Casă	municipiul Slatina	Str. Frații Buzești 10	sf. sec. XIX
OT-II-m-B-08567 (RAN: 125356.09)	Biserica „Sf. Treime”	municipiul Slatina	Str. Grădiniței 2	1641-1645, ref. 1784
OT-II-m-B-08568 (RAN: 125356.05)	Biserica „Sf. Ioan Botezătorul”	municipiul Slatina	Str. Grădiște 7	1796
OT-II-m-B-08569	Casă	municipiul Slatina	Str. Griviței 1	1840
OT-II-m-B-08570	Casă	municipiul Slatina	Str. Horea 3	1901
OT-II-m-B-08571	Casă	municipiul Slatina	Str. Horea 5	1893
OT-II-m-B-08572	Casă	municipiul Slatina	Str. Horea 5bis	1902

OT-II-m-B-08573	Casă	municipiul Slatina	Str. Horea 10	1890
OT-II-m-B-08574	Casă	municipiul Slatina	Str. Horea 12	1936
OT-II-m-B-08576	Casă	municipiul Slatina	Str. Ionașcu 9	1890
OT-II-m-B-08577	Casă	municipiul Slatina	Str. Ionașcu 16	1893
OT-II-m-B-08578	Fosta Școală de băieți	municipiul Slatina	Str. Ionașcu 38	1899
OT-II-m-B-08579	Casă	municipiul Slatina	Str. Ionașcu 46	1900
OT-II-m-B-08580	Biserica „Sf. Gheorghe”	municipiul Slatina	Str. Ionașcu 62	1872-1877
OT-II-m-B-08583	Primărie	municipiul Slatina	Str. Kogălniceanu Mihail 1	1905

OT-II-m-B-08585	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 2	1935
OT-II-m-B-08586	Casa Baltag	municipiul Slatina	Str. Lipscani 3	1895
OT-II-m-B-08587	Casa de cultură	municipiul Slatina	Str. Lipscani 4	1903
OT-II-m-B-08588	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 5	1890
OT-II-m-B-08589	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 7	1890
OT-II-m-B-08590	Casa Paul Ghențel	municipiul Slatina	Str. Lipscani 8	1935
OT-II-m-B-08591	Casa Popescu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 9	1890
OT-II-m-B-08592	Casa Zeveleanu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 10	1920
OT-II-m-B-08593	Casa Ticea	municipiul Slatina	Str. Lipscani 11	1900
OT-II-m-B-08594	Casa Rădulescu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 13	1890
OT-II-m-B-08595	Casa Ticu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 14	1920
OT-II-m-B-08596	Casa Marinescu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 16	1902
OT-II-m-B-08597	Casa Dobrescu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 17	1915
OT-II-m-B-08598	Casa Smarandache	municipiul Slatina	Str. Lipscani 18	1895
OT-II-m-B-08599	Casa Vișinescu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 19	1885

OT-II-m-B-08600	Casa Diaconescu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 20	1897
OT-II-m-B-08601	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 21	1892
OT-II-m-B-08602	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 22	1890
OT-II-m-B-08603	Casa Zenovie	municipiul Slatina	Str. Lipscani 23	1890
OT-II-m-B-08604	Casa Gălățeanu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 24	1892
OT-II-m-B-08605	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 25	1896
OT-II-m-B-08606	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 31	1895
OT-II-m-B-08607	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 32	1910
OT-II-m-B-08608	Centrul de Creație, Școala Populară de Artă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 33	1900
OT-II-m-B-08609	Casa Damian	municipiul Slatina	Str. Lipscani 35	1890
OT-II-m-B-08610	Casa Ștefan	municipiul Slatina	Str. Lipscani 37	1890
OT-II-m-B-08611	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 42	1900
OT-II-m-B-08612	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 42bis	1933
OT-II-m-B-08613	Casa Bulbea	municipiul Slatina	Str. Lipscani 43	1900
OT-II-m-B-08614	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 44	1885

OT-II-m-B-08615	Casa Popescu	municipiul Slatina	Str. Lipscani 46	1936
OT-II-m-B-08616	Casa Biltz	municipiul Slatina	Str. Lipscani 48-50	1882
OT-II-m-B-08617	Judecătoria Slatina	municipiul Slatina	Str. Lipscani 49	1890
OT-II-m-B-08618	Casă	municipiul Slatina	Str. Lipscani 52	1872

Sursa: Ministerul Culturii

2) **Zona Manastirii Clocociov,** zona definite de obiective de patrimoniu religios , situate in apropierea raului Olt. Strada Clocociov este o strada in panta cu case rezidentiale, pline de vegetatie abundenta . Din pacate accesul in aceasta zona este relativ dificil , datorita strazilor inguste si a traficului aglomerat pe DC 90A.

OT-II-a-A-08619 (RAN: 125356.10)	Mănăstirea Clocociov	municipiul Slatina	Str. Mănăstirii Clocociov	1645
OT-II-m-A-08619.01	Biserica „Sf. Arhangheli”	municipiul Slatina	Str. Mănăstirii Clocociov	sec. XVI, ref.1593 - 1601 și 1645
OT-II-m-A-08619.02	Casele stăreției	municipiul Slatina	Str. Mănăstirii Clocociov	sec. XVII
OT-II-m-A-08619.03	Turn clopotniță	municipiul Slatina	Str. Mănăstirii Clocociov	sec. XVII
OT-II-m-A-08619.04	Zid de incintă	municipiul Slatina	Str. Mănăstirii Clocociov	sec. XVII

			45.88509°N 22.89963°E	
OT-II-m-B-20147	Casă	municipiul Slatina	Str. Pieței 2	1880

Sursa: Ministerul Culturii

3.Zona Cireasov , evidentiata de situl arheologic de la Slatina, punct Saliste si doua asezari din secolul II-I i.c, respectiv secolul IV, dar si de situl arheologic de pe str Pitesti , dar si de asezarile datate i.c. astfel:

OT-I-s-B-08478 (RAN: 125356.01)	Situl arheologic de la Slatina, punct „Sălișteˮ	municipiul Slatina	Str. Cireașov, punct „Sălișteˮ	
OT-I-m-B-08478.01 (RAN: 125356.01.02)	Așezare	municipiul Slatina	Str. Cireașov, punct „Sălișteˮ	sec. IV p. Chr.
OT-I-m-B-08478.02 (RAN: 125356.01.01)	Așezare	municipiul Slatina	Str. Cireașov, punct „Sălișteˮ	sec. II - I a. Chr., Latène
OT-I-s-B-08479 (RAN: 125356.02)	Situl arheologic de la Slatina	municipiul Slatina	Str. Pitești	
OT-I-m-B-08479.01 (RAN: 125356.02.05, 125356.02.07)	Așezare	municipiul Slatina	Str. Pitești	sec. V - X
OT-I-m-B-08479.02	Așezare	municipiul Slatina	Str. Pitești	sec. IV - I a. Chr., Latène
OT-I-m-B-08479.03	Așezare	municipiul Slatina	Str. Pitești	Epoca bronzului,

(RAN: 125356.02.04)				Cultura Verbicioara
OT-I-m-B-08479.04 (RAN: 125356.02.03)	Așezare	municipiul Slatina	Str. Pitești	Epoca bronzului timpuriu, Cultura Glina
OT-I-m-B-08479.05 (RAN: 125356.02.01, 125356.02.02)	Așezare	municipiul Slatina	Str. Pitești	Neolitic, Cultura Sălcuța

Sursa: Ministerul Culturii

Principalele obiectivele culturale sunt grupate în două zone distincte din centrul Slatinei, conturând astfel o „*zonă centrală bipolară*", formată din:

1) **polul istoric și cultural** ce cuprinde Centrul istoric vechi al Municipiului Slatina, zona pietonală Si Muzeul de arheologie a cărei reabilitări ar trebui sa faca obiectul unui proiect prioritar. În vestul centrului istoric vechi se afla primaria Municipiului Slatina, dar si alte cladiri ale administratiei locale si centrale, obiectiv de patrimoniu de interes local, o zonă cu clădiri a căror arhitectură merită să fie valorificată, împreună cu alte obiective culturale și de patrimoniu de interes local, precum Ansamblurile bisericesti parcul , statuia lui Eugen Ionescu, etc;

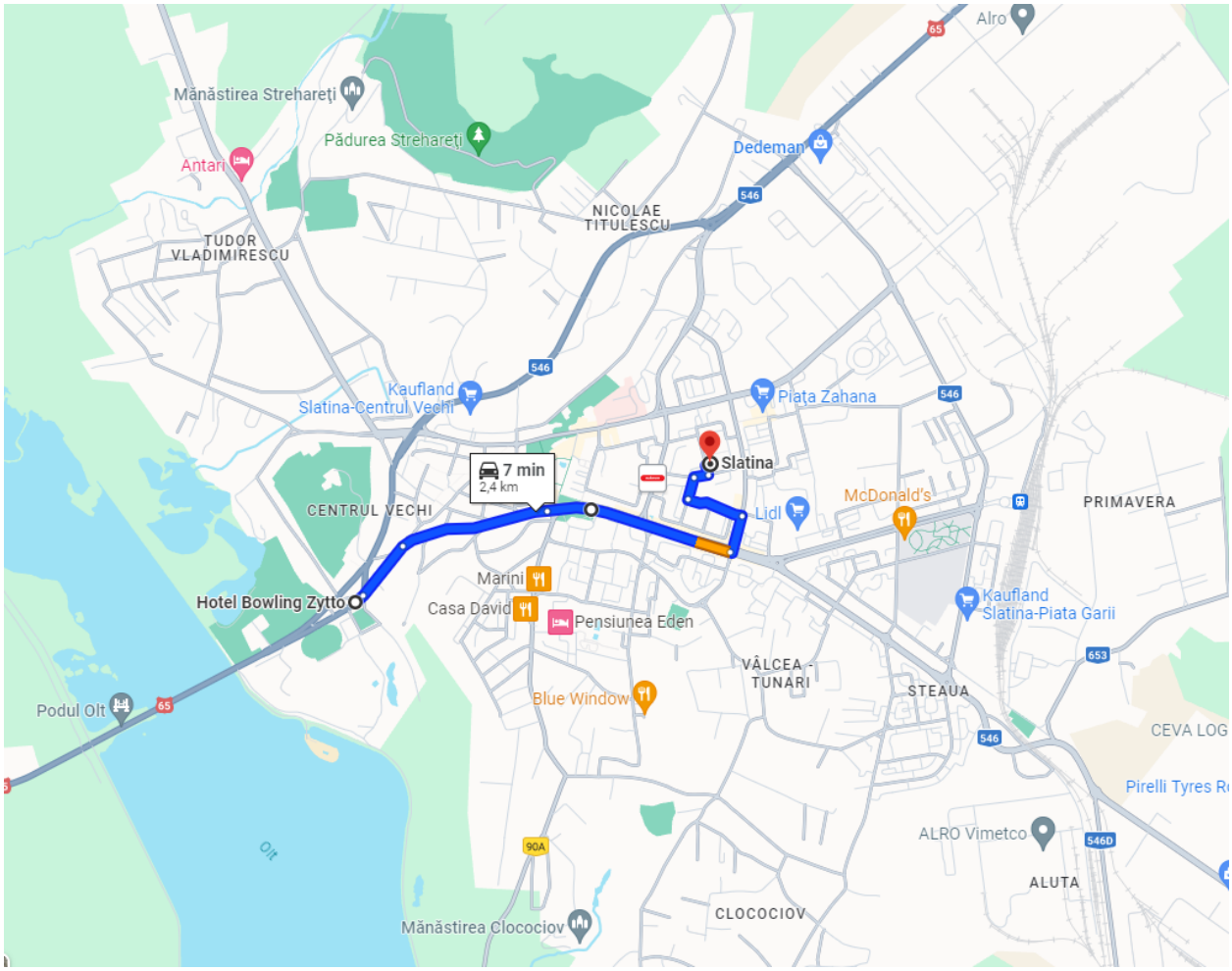
2) **polul administrativ,** ce concentrează clădiri cu funcțiuni administrative și de afaceri precum Consiliu Judetean Olt, Muzeul de istorie, Biblioteca Judeteana , Centre comerciale

Accesibilitatea pietonală între cei doi poli și între principalele obiective de patrimoniu este critică în construirea unui centru dinamic, atractiv și al unui spațiu public de calitate, în special în lipsa unei moșteniri arhitecturale însemnate. Principala artera ce uneste cei doi poli este Bulevardul Al I Cuza , iar în arealul dintre acestea există numeroase alte obiective de interes, precum Parcul Eugen Ionescu, Muzeul Judetean Olt, Parcul Esplanada . Continuitatea pietonalul intre cele doua parcuri este fragmentată de Str. Vederii, ceea ce dă un caracter de tranziție segmentului pietonal din estul acesteia. Zonă din extremitatea vestica a centrului civic este sufocată de parcări ce centrele comerciale si bancile din zona, însă ar putea fi redată pietonilor și integrată în pietonalul zonei centrale, conectând astfel două zone propuse spre regenerare -Centrul Administrativ si Centrul istoric vechi.

Un obiectiv prioritar al intervențiilor de regenerare ale zonei centrale ar trebui să fie facilitarea mobilității pietonale și nemotorizate, precum și amenajarea unor spații public punctuale, de-a lungul acestora. Având în vedere numărul mare de obiective culturale, clădiri administrative și de servicii, dar și clădiri de patrimoniu din zona centrală, țesutul urban dens prezintă un grad mare de diversitate, ce creează un mediu propice deplasărilor pietonale.

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

Figura 10. Zona centrală Slatina –coridoarele cu grad mare de accesibilitate.

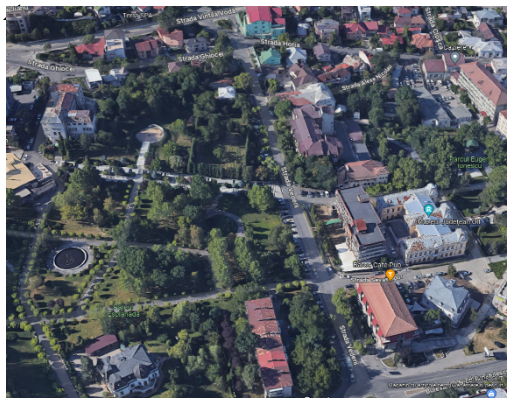


Sursa: Google maps

Analiza *Space Syntax* ne indică arterele și nodurile din zona centrală ce au un grad mare de accesibilitate pietonală din punct de vedere geometric. Datorită fluxului pietonal generat aceste străzi sunt propice pentru desfășurarea de activități economice, iar nodurile pentru amenajarea unor spații publice pentru socializare și odihnă. Totuși pentru a putea fi valorificate în scopuri economice și recreative, ele trebuie să aibă un grad mare de calitate a spațiului urban, pornind de la calitatea pietonalului, la mobilier urban și elemente peisagistice la scara umană și la aspectul fațadelor ce le înconjoară. Tabelul de mai jos evaluează calitățile urbanistice ale coridoarelor și nodurilor identificate prin Space Syntax și vine cu recomandări specifice pentru fiecare.

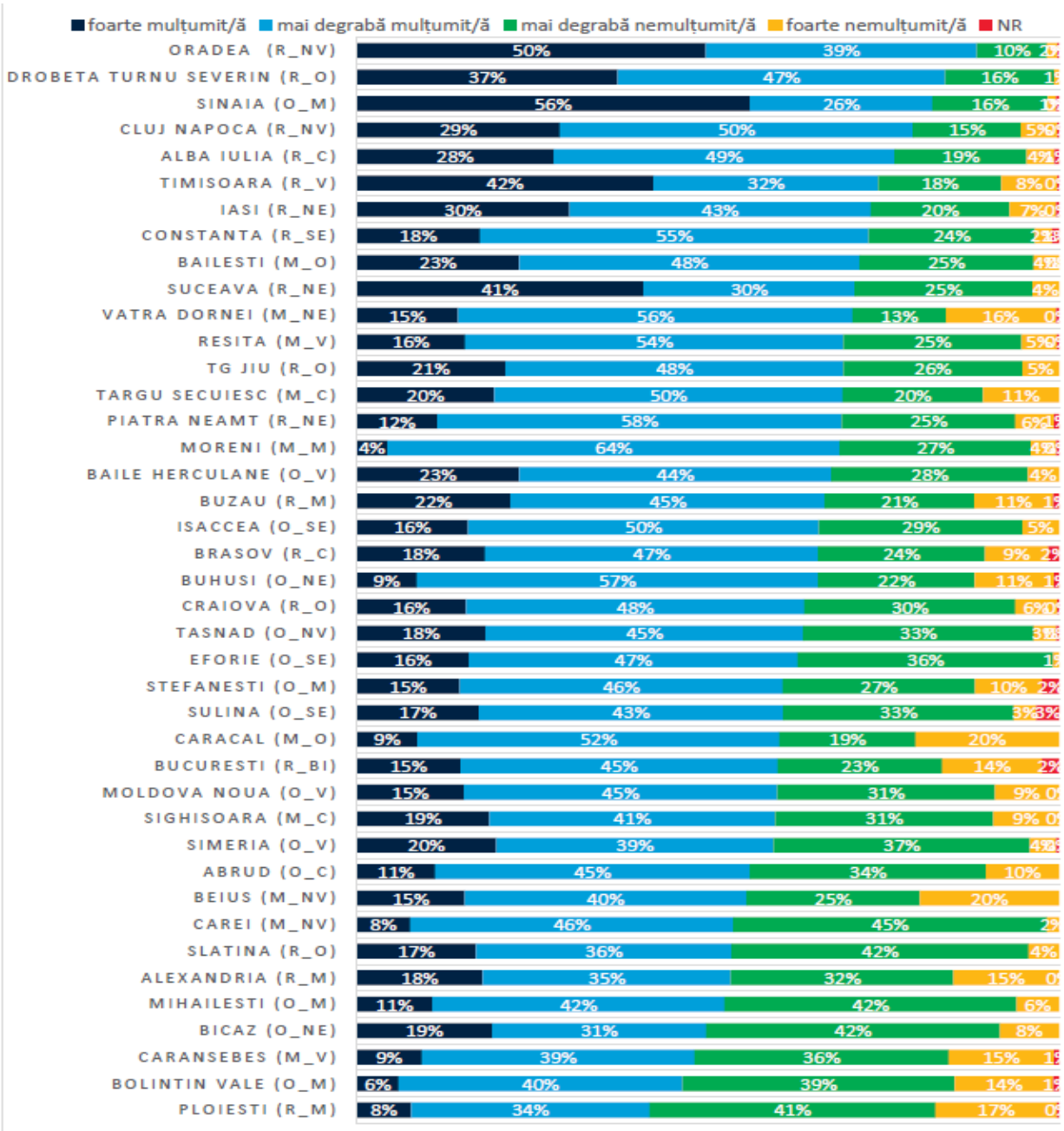
Tabel 7. Străzi și noduri cu grad mare de accesibilitate, cu potențial de valorificare la nivelul zonei cetrale

Zonă cu potențial de regenerare	Recomandările aferente
Strada Vederii : **Potențial de regenerare:**	1. **Reamenajarea Str. Vederii ca spațiu pietonal (sau partajat).**

Arteră importantă ce desparte Centrul Istoric de centrul Administrativ separa zona pietonala din Parcul Eugen Ionescu de cea din Parcul Esplanadei, are potențialul de a integra mai bine punctele de interes din zonă și a valorifica mai bine fluxul pietonal pentru stimularea activităților comerciale. **Starea actuală:** **+** activitate comercială redusa și obiective culturale de o parte și de alta **+** amenajarea intersecțiilor prietenos circulației pietonale (scuaruri de trecere ample etc.) **-** alăturarea traficului și mașinilor parcate cu activitățile comerciale și recreative, scade calitatea spațiului public din zona esplanadei **-** întrerupe fluxurile pietonale dintre cele doua zone de relaxare si agrement iar trecerile de pietoni frecvente creează congestie în trafic **-** calitatea spațiului public scade o dată ce ne îndepărtăm de in+tersecția cu Bulevardul Nicolae Titulescu	Redirecționarea traficului motorizat va facilita accesibilitatea între cele două zone publice Centrul istoric vechi si Centrul Administrativ, astfel obținând o zonă pietonală continua, ceea ce va stimula activitățile comerciale și recreative. 2. **Reabilitarea clădirilor de blocuri** ce înconjoară spațiul pietonal, conform unei viziuni unitare care să pună în valoare a elementele arhitecturale specifice acestora. Limitarea intervențiilor proprietarilor asupra fațadelor blocurilor, care să vină în contradicție cu specificul arhitectural al acestora. **3.Reamenajarea spatiilor de parcare intr-o zona de relaxare** , printr-o abordare incluzivă, care să permită accesul persoanelor cu dizabilități sau a celor cu cărucioare pentru copii**.** 
Reamenajare intersectie B-dul Al I Cuza , cu Strada Vintila Voda si cu Strada Basarabilor **Potențial de regenerare:** Intersectie importanta in partea estica a centrului civic ce delimiteaza cladiri impozante din zona si importante din punct de vedere economic Centrul commercial Winmarkt, cladirea BCR, cladirea Raiffeisen Bank **Starea actuală:** **+** calitatea spațiului pietonal este satisfăcătoare (renovate recent, suficient de late, umbrit) **+** mixitatea funcțională și activitatea economică dinamică **-** volumul mare de trafic și mașini parcate, **+/-** blocurile au o retragere mare față de stradă și dispun de spații verzi generoase, ce totuși nu sunt valorificate ca spații pentru comunitate, fiind îngrădite	**1.Valorificarea spațiului din fața BCR** (momentan parcare)- Prin regândirea strategiei de management a parcării la nivelul zonei centrale, acest spațiu inedit poate fi transformat într-o piațetă. 2. **Valorificarea spațiilor verzi din fața clădirilor de locuințe,** cu intervenții minimale asupra cadrului natural, pentru a crea spații de odihă și socializarea in zonele degrevate de masini.Există deja o inițiativa de a contura astfel de spații pentru comunitate cu dotarea de mobilier stradal nou și amenajarea modernizata.

Gradul de satisfacție al locuitorilor Slatinei cu privire la starea spațiilor publice din oraș, , analizat în cadrul Barometrului Urban realizat în cadrul proiectului prin care este elaborată Politica Urbană a României, a indicat că un procent **de 43% din respondenți sunt foarte mulțumiti sau mai degrabă multumiți**, 17% din aceștia sunt foarte mulțumiți, și doar 4% sunt foarte nemulțumiți, astfel Slatina situându-se pe poziția 35 din 41 de orașe analizate.

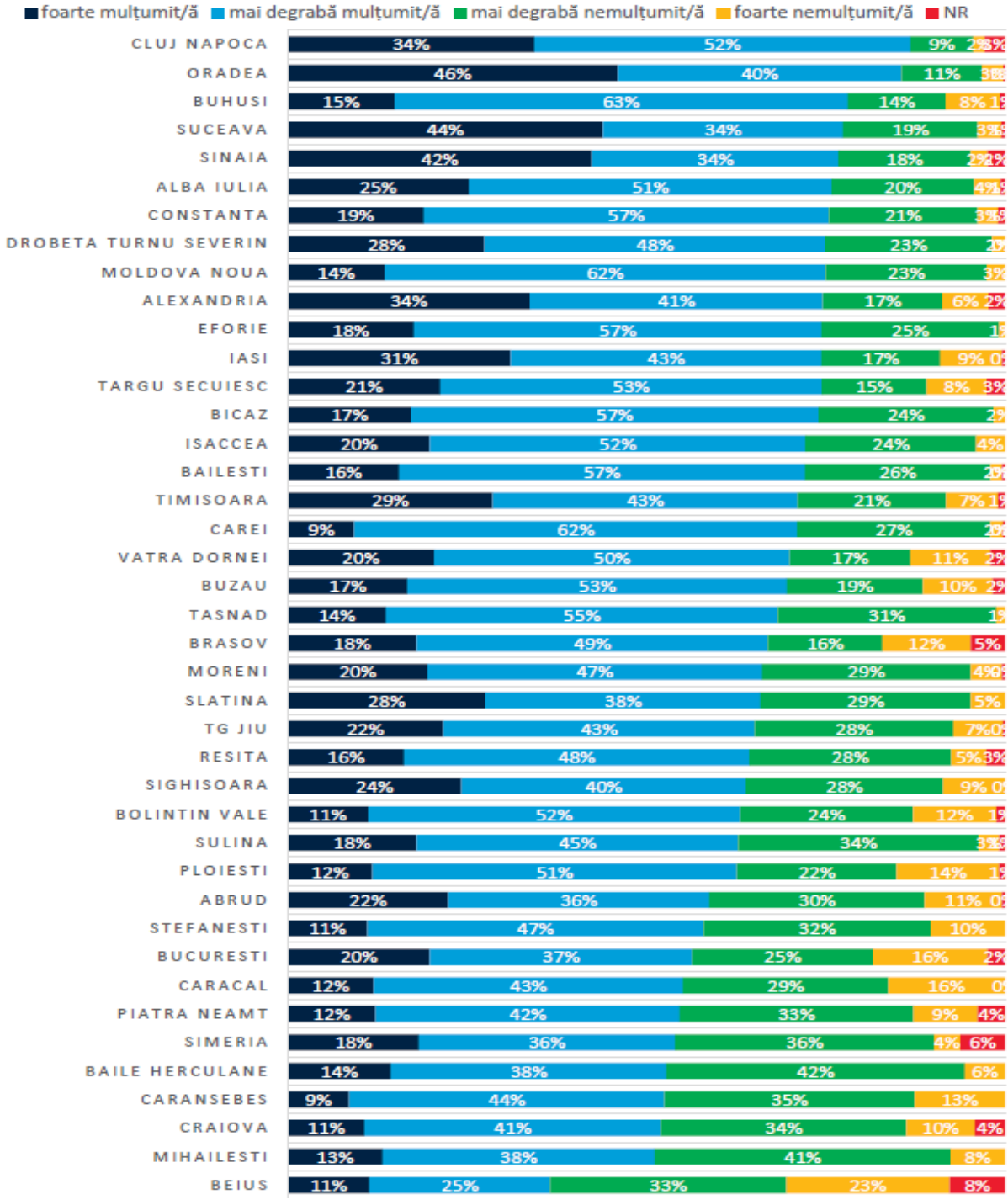
Figura 11. Cât de mulțumiți sunteți de spațiile publice, precum piețele publice, zonele pietonale din orașul dvs – comparație



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

În ceea ce privește siguranța în spațiile publice, Slatina se sitează pe locul 24 din 41, cu un procent de 28% al populației declarându-se foarte mulțumită, cu doar 5% fiind foarte nemulțumiți și 29% mai degrabă nemulțumiți.

Figura 12. În ce măsură sunteți mulțumiți de siguranța în spațiile publice din orșaul - compație



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

2.4.4.5 Regenerarea patrimoniului construit

Patrimoniul construit joacă un rol important în consolidarea identității și autenticității locale, atât patrimoniul cultural și monumentele istorice protejate, cât și alte clădiri reprezentative pentru comunitatea locală sau istoria orașului, fie ele parte din patrimoniul industrial al unui oraș sau clădiri ce găzduiesc funcțiuni publice de interes municipal, precum gările, autogările sau piețele agroalimentare.

Analiza atentă a acestora în contextul urban este necesară procesului de prioritizare a proiectelor de regenerare urbană, iar ea trebuie să urmărească următoarele direcții:

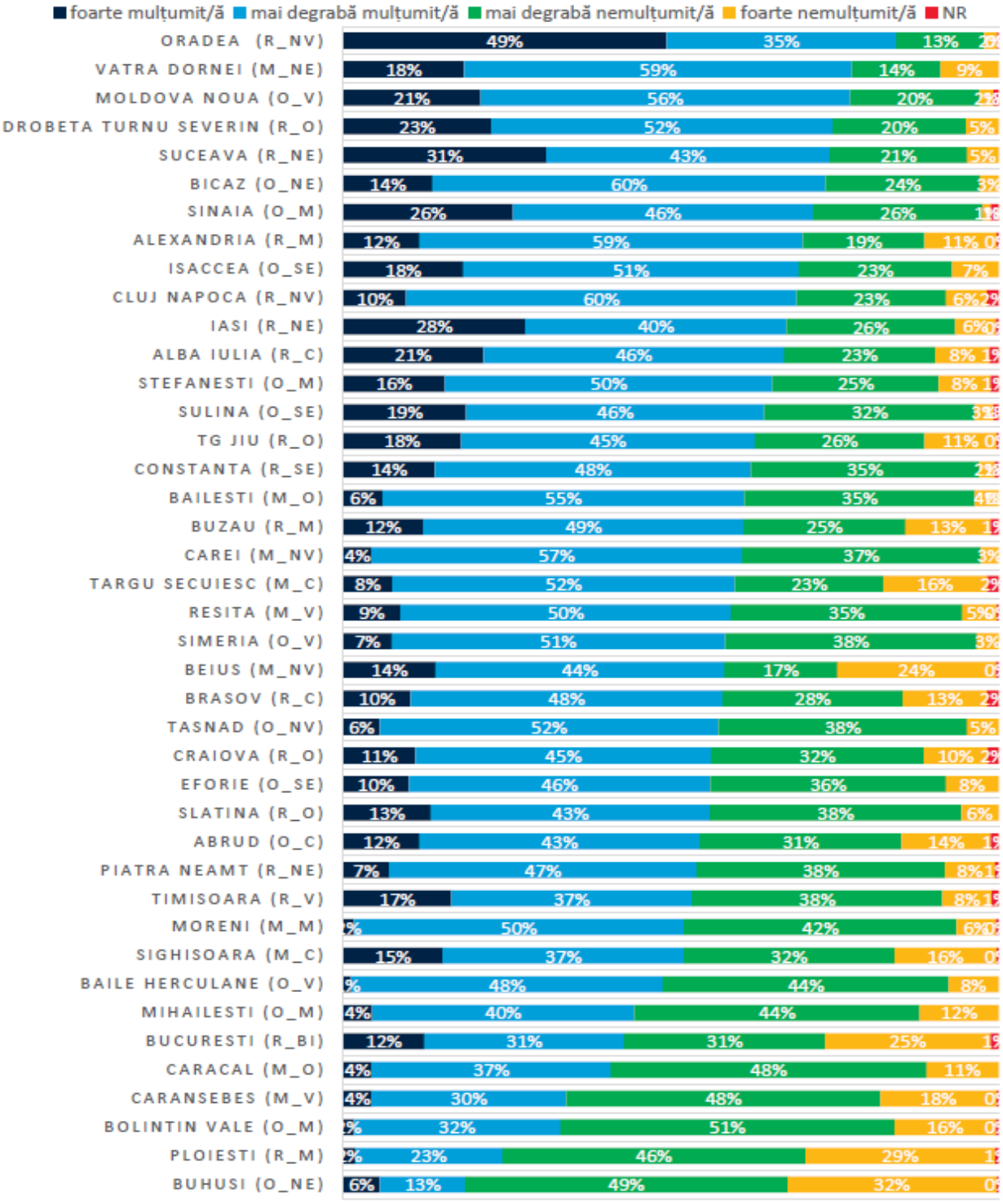
- **identificarea obiectivelor și clădirilor de patrimoniu vulnerabile**, ce au nevoie de reabilitare, modernizare sau de reglementări urbanistice suplimentare asupra zonei, pentru a proteja valoarea lor arhitecturală, a le crește funcționalitatea și a le integra mai bine în țesutul urban;
- **spațializarea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

Slatina dispune de un patrimoniu industrial însemnat, cu potential de valorificare prin reabilitarea fizică și reconversia funcțională a acestora în spații publice, dar și în scop cultural și turistic, prin promovarea istoriei locului și crearea unui circuit dedicat. Printre clădirile monument istoric strâns legate de trecutul industrial al orașului, se numără Ruinele castelului de apă, Atelier pe strada Prelungirea Tunari, Nr. 6, Primaria Municipiului Slatina

Sursa: ro.wikipedia *Sursa : Google maps*

Regenerarea Uzinei de Apă ar putea fi un exemplu de bună practică în reactivarea patrimoniului industrial pentru scopuri comunitare, aici putand active activa diverse ONG-uri cu rol in amenajarea urbanistica , culturala si istorica a Municipiului Slatina. Proiectul ar putea presupune extinderea centrului printr-o sală multifuncțională, care să crească capacitatea clădirii de a organiza evenimente și seminarii. De asemenea, există diverse propuneri urbanistice care vizează integrarea Uzinei de Apă în țesutul urban, dar și prin diversificarea funcțională a țesutului urban cu caracter industrial din preajma Uzinei de Apă. **Gradul de satisfacție al locuitorilor Slatinei cu privire la starea clădirilor din orașul,** a indicat un procent de **56% de respondenție foarte mulțumiti sau mai degrabă multumiți,** ceea ce plasează orașul pe locul 28 ierarhia celor 41 de orașe analizate, doar 6% din respondenți declarânduse foarte
nemulțumiți.

Figura 17. Cât de mulțumiți sunteți de starea clădirilor din orașul dvs·····[orașul dvs.]-comparație



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

2.4.5 Regenerarea urbană integrată a cartierelor

2.4.5.1 Analiza atractivității cartierelor din Municipiul Slatina

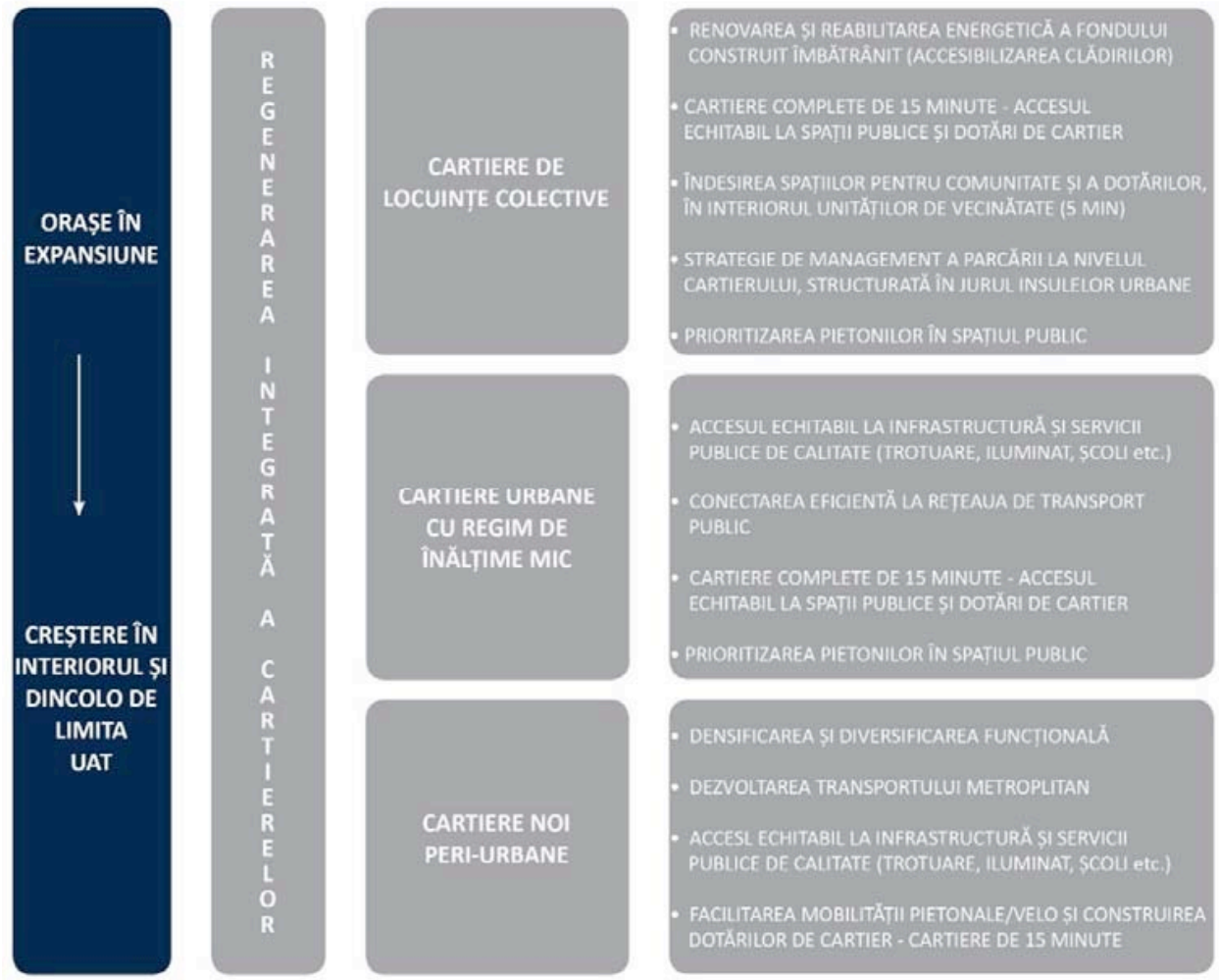
Desi nu exista o impartire administrative a Municipiului Slatina, Municipiul Slatina și a zonei sale periurbane poate fi împărțită în:
1) **Cartierele din zona centrală** – ansamblurile de locuinte situate in lungul bulevardelor, unde forma locativă dominantă este în ansambluri de locuințe colective din perioada socialistă. Acesta este o zonă compactă, unde distanțele pot fi parcurse pietonal și unde există un grad mare de conectivitate și acces la transportul public. 2) **Cartierul Cireasov**, ce s-a dezvoltat independent de oraș, fiind separate de liniile de cale ferată și de platforma industrială. Cartierul e constituite din locuințe unifamiliale și au caracteristici rurale – străzi neasfaltate, infrastructură edilitară și social deficitară. De asemenea, acest cartier se întinde pe o suprafața mai extinse față de cele din zona centrală și sunt greu de parcurs pietonal. Totodată, așa cum a rezultat din consultările publice, accesul la transport public și frecvența acestuia nu permite utilizarea acestuia cu regularitate și încredere.
3) **Cartierele nou dezvoltate la periferia orașului,** atât în interiorul limitelor administrativ
teritoriale **- Primavera**, cartier în dezvoltare în estul municipiului, dar și în localitățile din primul inel periurba Aceste tipuri de cartiere sunt de regulă compuse din locuințe unifamiliale, prezintă un grad mare de fragmentare în dezvoltarea parcelelor și au deficiențe cu privire la infrastructura tehnico-edilitară, infrastructura de transport – atât străzi neasfaltate, trotuare lipsă cât și lipsa unor linii de transport public metropolitan, infrastructura socială de bază – școli, policlinici, dar și în ceea ce privește accesul la spații publice și dotări de cartier – locuri de joacă, de socializare, magazine de proximitate etc.

Pentru a scădea dependența față de automobil, în îndeplinirea obiectivului orașelor verzi și reziliente, este important de analizat amplasarea zonelor de locuințe în raport cu principalele coridoare de mobilitate, ce fac legătura între acestea și alte zone funcționale ale orașului. Procesul de prioritizare trebuie să urmărească asigurarea accesului echitabil la transport public prin extinderea rețelei de transport, eficientizarea liniilor de transport existente și creșterea frecvenței astfel încât transportul public să devină un mijloc de transport de încredere și facilitarea accesibilității pietonale sigure și confortabile spre stațiile de transport (trotuare suficient de late și iluminat public). În timp ce în cartierele din zona centrală, prioritară este facilitarea mobilității nemotorizate și managementul locurilor de parcare, pentru a crește calitatea vieții din interiorul acestora, în cartierele din nordul municipiului și în cele peri-urbane este primordială o mai bună conectare cu centrul și cu principalii atractori – angajatorii și zonele de servicii.

Accesul la dotările de cartier în proximitatea locuinței contribuie la creșterea calității vieții în cartiere, iar regenerarea urbană a cartierelor urmărind principiile complementarității și al unităților de vecinătate va contribui la scăderea dependenței de automobil, prin asigurarea facilităților necesare vieții de zi cu zi la o distanță confortabilă de parcurs pietonal. Analiza cartierelor ne indică un grad satisfăcător de deservire a ansamblurilor de locuinte. Noile cartiere din localitățile periurbane, ce cele mai multe ori nu dispun de infrastructura necesară, o prioritate pentru acestea reprezentând extinderea și îmbunătățirea calității străzilor, a trotuarelor și construcția de școli și dotări de cartier.

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

Figura 18. Priorităţi în regenerarea cartierelor din oraşele dinamice.



Sursa: Politica urbana a Romaniei, Livrabilul 3

Tabel 8. Starea infrastructurii şi gradul de acoperire al dotărilor din cartierele Slatinei

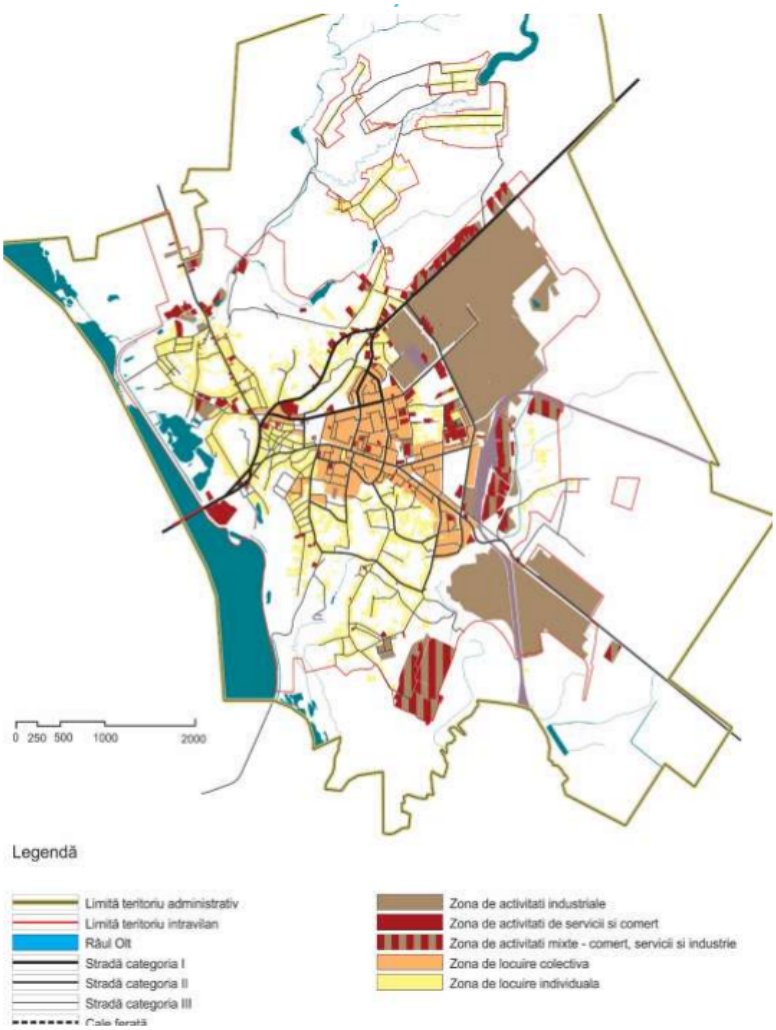
Cartier	*Trama stradala*	*Infrastructura pietonala*	*Infrastructura sociala*	*Spatii publice*	*Terenuri de sport*
Progresul I	*++*	*++*		*++*	
Progresul II	*++*	*++*		*++*	
Progresul III	*++*	*++*		*++*	
Progresul IV	*++*	*++*		*++*	
Zahana					
Centrul Vechi	*++*	*++*	*++*	*++*	*Nu exista*
Clocociov					
Cireasov					
Satu Nou					
Saracesti					

Tudor Vladimirescu					
Nicolae Balcescu					
Eugen Ionescu					
Crisan I	*++*	*++*		*++*	
Crisan II	*++*	*++*		*++*	
Crisan III	*++*	*++*		*++*	
Piata Garii	*++*	*++*		*++*	
Nicolae Iorga					
Steaua					
Vălcea Tunari					
Primavera					
Teiului					

Figura 19. Structura cartierelor municipiului Slatina în raport cu sistemul de transport şi cel verde.

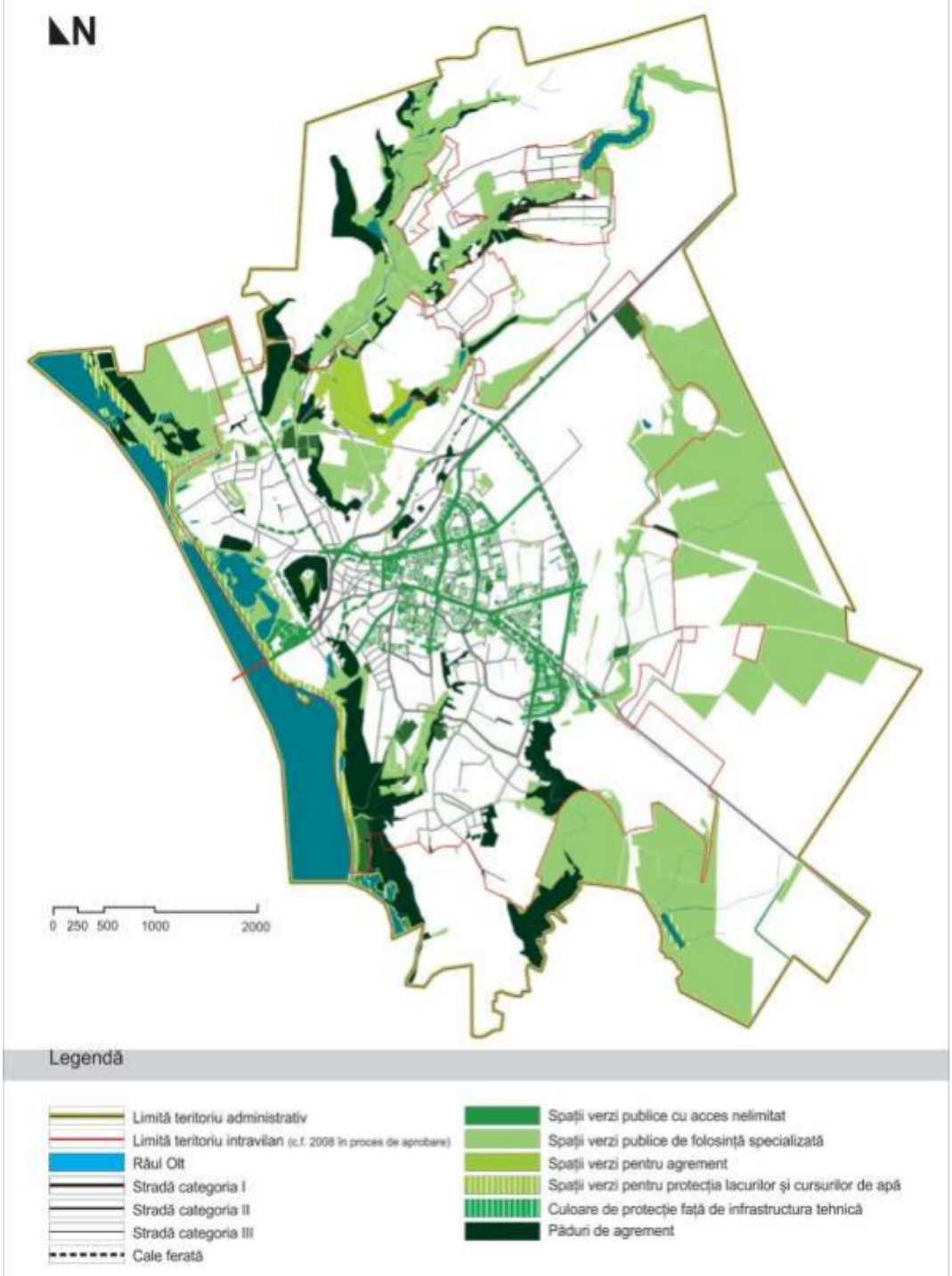
Sursa: Loctrans Slatina

Figura 20. Structura cartierelor municipiului Slatina în raport cu spațiile publice și dotările de cartier.



Sursa:SIDU revizuit Slatina

Figura 22. Structura spatiilor verzi în cartierele Municipiului Slatina

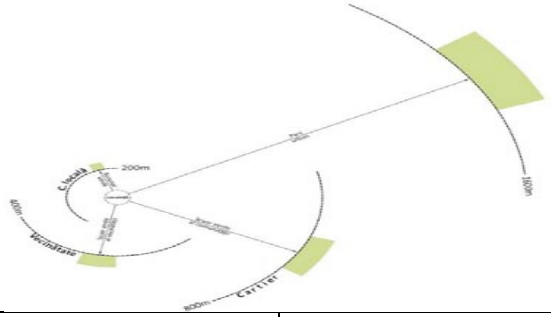


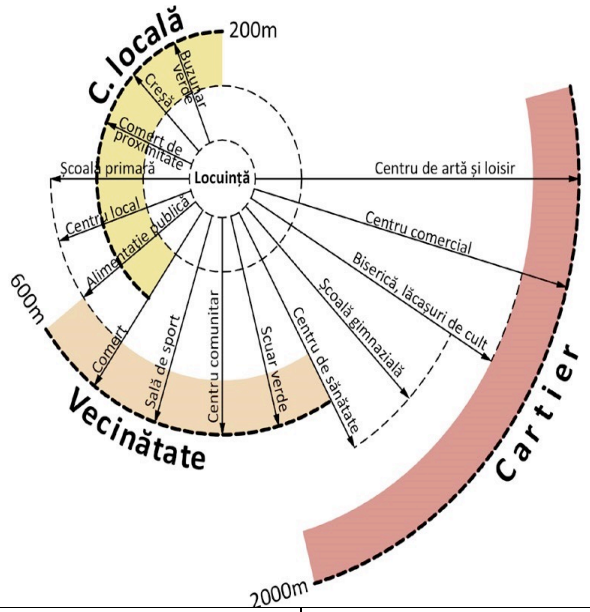
Sursa:SIDU revizuit Slatina

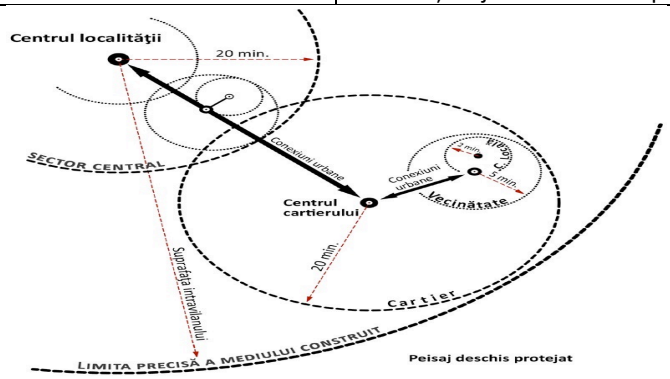
2.4.5.2 Bune practici de regenerare a spațiului public în cartierele de locuințe collective

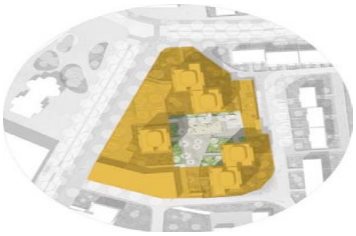
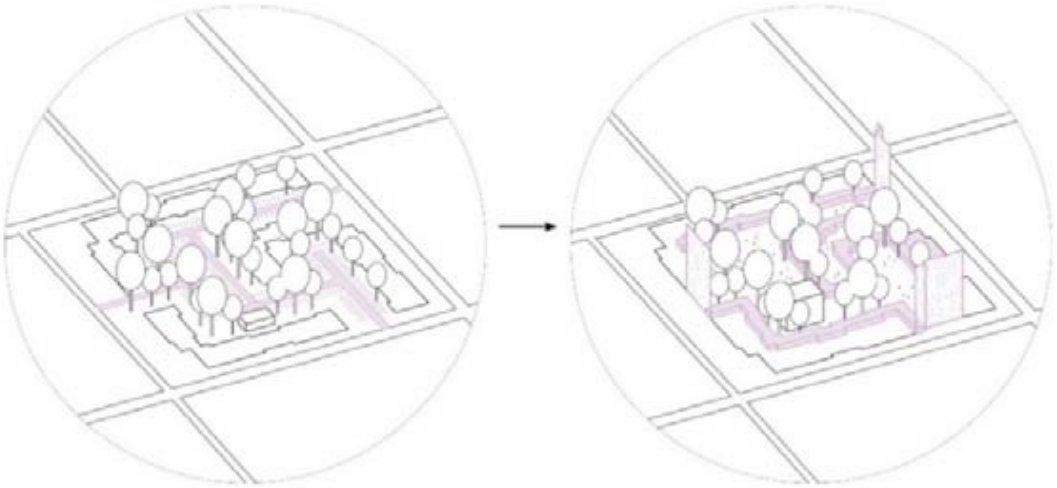
Procesul de regenerare a marilor ansambluri de locuințe și de prioritizare a intervențiilor necesită o abordare etapizată și structurată în jurul intervenției la diferite scări urbane (cartier - unitate de vecinătate - insula urbană). Tabelul de mai jos sintetizează măsurile și obiectivele propuse în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

Tabel 9. Măsuri propuse pentru regenerarea cartierelor de blocuri

Obiectiv	Măsuri
2.4.5.2.1.1 **2.4.5.2.1.2 ETAPA 1.** **2.4.5.2.1.3 Consolidarea unui sistem verde integrat și facilitarea accesului echitabil la spații publice verzi în proximitatea locuinței.** 1. Particularități ale cartierelor de blocuri: suprafețe însemnate de zone cu plantații de arbori și arbuști, localizate între unitățile de locuit, ce de regulă nu sunt amenajate și nici accesibile dar pot fi valorificate ca spații verzi și investite cu funcționalități suplimentare (loc de joacă, mobilier urban pt socializare etc.) și astfel pot contribui la asigurarea necesarului de spațiu verde și de dotări la nivelul cartierului. 2. Particularități ale cartierelor periurbane: posibilitatea dezvoltării în parteneriat public-privat a terenurilor nevalorificate. 3. Particularități ale cartierelor de locuințe individuale: deși aici există limitări cu privire la resursele de teren, există posibilitatea unor intervenții temporare pe spațiile vacante și de reconfigurare a coridoarelor de mobilitate verde.	1. **Identificarea și valorificarea diverselor tipologii de spații verzi publice** - Buzunar verde (S=0.01 ha – 1 ha) la 200 m față de locuință (2.5 minute) - Scuar verde al "vecinătății" (S=1 ha – 6 ha) la 400 m față de locuință (5 min) - Scuar verde al "comunității" (S= 6 ha – 8 ha) la 800 m față de locuință (10 min) - Parc urban (S=18 ha-200 ha) = 1600 m (20 min) față de locuință - Parc natural / parc pădure (S>200 ha) = 3200 m față de locuință 2. **Identificarea coridoarelor ecologice și integrarea spațiilor verzi într-un sistem integrat:** - Străzile de categoria I și II permit reconfigurarea profilului stradal și introducerea de noi elemente ecologice – arbori aliniament, suprafețe verzi cu rol de biofiltru, petice de habitat spontan, prielnice facilitării mobilității nemotorizate, cu precădere accesul pietonal. 3. **Valorificarea spațiilor verzi inaccesibile, dintre blocuri, a terenurilor virane sau a spațiilor vacante,** sub forma unor buzunare verzi, investite cu funcționalități suplimentare, care să răspundă direct nevoilor comunității locale, urmărind totodată complementaritatea activităților și acoperirea nevoilor tuturor grupelor de vârstă
	
2.4.5.2.1.4 ETAPA 2.1. **2.4.5.2.1.5 Reorganizarea structurală și funcțională a cartierului, în**	**1. Identificarea necesarului de dotări publice,** în funcție de nr. de locuitori și a dotărilor existente.

jurul unor **2.4.5.2.1.6 centre de cartier.**	- Comunități locale 150-250 m ○ școală primară ((2.500-4.000 loc) ○ medic de familie (2.500-3.000 loc) ○ comerț de proximitate (2.000-5.000 loc) - Unități de vecinătate 400-600 m ○ spații birouri comunitare (7.500 loc) ○ centru comunitar (7.000 – 15.000 loc) ○ alimentație publică (5.000 – 7.000 loc) ○ administrație locală (5.000 – 10.000 loc) - Cartier 2 – 6 km ○ centru sportiv (25.000 – 40.000 loc) ○ centru de cartier (25.000 – 40.000 loc) ○ bibliotecă (12.000 – 30.000 loc) ○ centru de sănătate (9.000 – 12.000 loc) 2. **Conturarea unor centre de cartier** cu funcțiuni recreative pentru toate grupele de vârstă (centru de tineret, club pentru seniori), culturale (cinematograf, galerie de artă) **3. Valorificarea spațiilor sportive ale școlilor (curților) ca spații pentru comunitare,** în afara cursurilor, pentru a crește accesul la terenuri de sport. **4. Reconversia funcțională a parterurilor blocurilor** aflatepe străzile cu grad mare de accesibilitate.
	
2.4.5.2.1.7 ETAPA 2.2 **2.4.5.2.1.8 Definirea comunităților urbane în interiorul cărora să se asigure accesul pietonal la servicii și dotări de comunitate.**	1. **Aplicarea conceptului** *cartierului de 15-20 minute* în identificarea zonelor prioritare de regenerare, pornind de la elemente cheie ale funcționării acestora, precum sistemul de transport în comun. Cartierele pot fi identificate după:

	- morfologie - marile ansambluri de locuit din perioada socialistă au fost concepute sub formă de cartier - populație - cartierul concentrează, de regulă, o comunitate între 25.000-50.000 loc - lizibilitate – identificarea *clusterelor* de dezvoltare din zonele rezidențiale destructurate 2. **Reorganizarea structurală a cartierului în jurul unor comunități urbane ierarhizate**, fiecare scară îndeplinind un alt rol pentru comunitatea urbană. - *Unitate de vecinătate:* rază de deservire de 400 m, 5 min de mers pe jos, 5.000-10.000 loc - *Comunitatea urbană locală:* rază de deservire de 200 m, 2 min de mers pe jos, 2.000-3.000 loc 3. **Facilitarea mobilității pietonale și a conexiunilor urbane,** în interiorul unitățile de vecinătate dar și între acestea și mijloacele de transport public.
	
2.4.5.2.1.9 ETAPA 3. **2.4.5.2.1.10 Configurarea unor insule urbane în interiorul cartierelor în cadrul cărora să se efectueze:** 1. Reorganizarea parcărilor de reședință și prioritizarea circulației pietonale. 2. Ierarhizarea și amenajarea spațiului deschis, cu funcțiuni pentru comunitate	**Definirea insulelor urbane, în interiorul cartierelor de blocuri**, prin analizarea lizibilității existente la nivelul cartierului, identificarea spațiilor deschise dintre blocuri și grupările de clădiri ce le delimitează. Adesea în marile ansambluri colective, blocurile sunt dispuse astfel încât ele definesc clar un spațiu semi-închis, similar unei curți interioare**.**
2.4.5.2.1.11 ETAPA 3.1. **2.4.5.2.1.12 Managementul parcărilor de reședință, în jurul insulelor urbane** Principii generale de management al parcărilor în marile ansambluri de blocuri: - închiderea traficului în interiorul insulei urbane și dispunerea parcărilor în zona perimetrală acesteia - redirecționarea parcărilor de rezidență de-a lungul străzilor principale, paralele cu direcția de deplasare sau în garaje subterane, supraterane, în sistem compus.	**Abordarea 1.** Recuperarea spațiului din interiorul insulei urbane din utilizarea ca loc de parcare și stabilirea unor alternative de parcare în zona perimetrală insulei urbane, de-a lungul străzilor. **Abordarea 2.** Construirea unor parcări subterane sau semiîngropate peste care se pot amenaja spații publice (ex. terenuri de sport). **Abordarea 3.** Construirea unor parcări supra-etajate pe anumite terenuri virane sau eliberate în urma desființării garajelor individuale.

	Pentru a fi compatibile cu perspectiva unui viitor verde, în care primează mobilitatea nemotorizată și transportul public dar și pentru a aduce o contribuție pozitivă asupra comunității locale, structurile supraetajate destinate parcărilor trebuie gândite urmărind următoarele direcții: - includerea unor spații pentru comunitate (ex. teren de sport pe acoperiș) și funcțiuni mixte la parter - multifuncționalitatea și adaptabilitatea spațiilor (ex. înălțimi libere mai mari ale etajelor, pentru a fi investite ulterior cu funcțiuni publice) - fațade interesante, care să creeze un ambient plăcut și un spațiu public de calitate (ex. fațade verzi, artă stradală / murală etc.)
2.4.5.2.1.13 ETAPA 3.2. **2.4.5.2.1.14 Ierarhizarea spațiului deschis din interiorul insulelor urbane**	Structurarea și organizarea spațiului determinat de insulele urbane, conform unei ierarhii public-private, pentru a descompune scara macro la care au fost proiectate initial clădirile și spațiul dintre ele și a le elibera din supraaglomerarea cu mașini parcate. Spațiul delimitat de grupările de clădiri pot fi investite cu funcțiuni publice, orientate spre comunitatea locală (200 m), definind astfel centre secundare de cartiere.
	

Sursa: Ghid de Regenerare Urbană – Marile ansambluri de locuințe, Banca Mondială, 2020.

2.4.5.3 Oportunități de regenerare în cartierele de locuințe collective

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

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

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

Sursa: Space Syntax

2.4.5.3.1 Cartierele Municipiului Slatina

Amplasare și structură

Municipiul Slatina nu dispune de o impartire administrativa oficiala pe cartiere . Totusi exista zone dispuse de-a lungul bulevardelor principale de aglomerari urbane , care pot fi considerate cartiere, desi nu indeplinesc standardele minime de 25.000 locuitori pentru fiecare cartier. In Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina acestea au fost denumite astfel: Centrul vechi / Orașul vechi; Clocociov Eugen Ionescu, Primavera, Progresul I-IV, Satu Nou, Steaua, Tudor Vladimirescu, Vălcea Tunari, Zahana

Mediul Construit

- Dotări :

Educație, sănătate, cultură, servicii și comerț spatii verzi-parcuri

- Spații civice / publice

În interiorul fiecarui cartier, definit mai sus se află spații publice de importanță municipală, precum zone educationale scoli, gradinite, crese.

- Spații verzi

Cartierele dispun de zone verde reprezentativă, cele mai multe avand zone verzi in jurul blocurilor, dar si acces la un parc municipal in maxim 15 min de la iesirea din bloc. .

- Terenuri de sport

Nu există terenuri de sport amenajate în interiorul cartierelor.

Trama stradală, accesibilitatea pietonală și stații de transport public

- Starea coridoarelor principale este una în general bună, acestea fiind reabilitate recent. Bulevardele principale își valorifică potențialul economic oferit de gradul mare de accesibilitate, concentrând spații publice și private pentru socializare însă ar beneficia de un grad mai mare de mixitate economică, prin reconversia funcțională a parterului clădirilor și prin amenajarea unor spații pentru odihnă și socializare în spațiile verzi nevalorificate din fața blocurilor.
- Bulevardul Al I Cuza – infrastructură pietonală modernă, grad mare de accesibilitate, locuri de parcare amenajate.
- Str. Primaverii, Str. Basarabilor – infrastructură pietonală modernă, trafic intens,
- Str. Vintila Voda – reamenajata, pista de biciclete conforma , amenajata pe carosabil
- Străzile secundare au o infrastructură pietonală deficitară, cel mai adesea ele fiind suffocate de mașini parcate ilegal și neavând trotuare suficient de late. Străzile secundare pot fi reconfigurate pentru a prioritiza deplasările pietonale, inclusiv prin amenajarea lor în regim de străzi partajate. Străzile secundar cu grad mare de accesibilitate, identificate prin analiza Space Syntax la scara unităților de vecinătate, sunt cele mai tranzitate de pietoni și astfel asupra lor ar trebui intervenit cu prioritate. Recomandările pentru a facilita conectivitate și accesibilitatea pietonală în interiorul cartierului, sunt sintetizate în tabelul de mai jos.

Terenuri și active cu potențial de valorificare

- Spații verzi nevalorificate: Există zone verzi cu potențial de regenerare între toate blocurile - topografia acestor spații permite construirea unor infrastructure pentru recreere, crescând astfel accesul la spații verzi în proximitatea locuințelor. De asemenea la fiecare ansamblu de blocuri exista zone neutilizate/ degradate ce ar putea fi valorificate.

- Spații ocupate de garaje individuale: Spațiile ocupate de garajele vechi reprezintă o resursă de teren ce poate fi valorificată.
- Școli care dispun de curți: Cele mai multe scoli de cartier dispun de curti generoase c ear putea fi utilizate , in afara orelor educationale, pentru activitati sportive, de catre locuitorii din zona

2.4.6 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Provocări, tendințe și nevoi identificate	Recomandări
Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural	
Spațiul verde: - Municipiul Slatina se află la limita îndeplinirii necesarului de 26 m_2 de spațiu verde pe cap de locuitor – 19,72 m_2 raportat la populația cu domiciliul de la 1 ianuarie 2023. - Accesul deficitar la spații verzi din cartierele periferice și concentrarea resurselor și a parcurilor în zona centrală a orașului. - Zonele cu vegetație din cartierele de blocuri nu sunt utilizabile: ele nu sunt îngrijite corespunzător, sunt împrejmuite cu gard iar adesea sunt chiar ocupate sau blocate de mașini parcate sau garaje. - Resurse verzi-albastre nevalorificate în zona periferică și în inelul peri-urban – pădurea Strehareti, dealul Gradiste malul Oltului. - Nevoie de regenerare a Padurii Strehareti și de onectare a obiectivelor culturale din orasul vechi cu centrul administrative nou.	**Extinderea și valorificarea resurselor verzi-albastre pentru a asigura accesul echitabil la spațiu verde.** - Urmărirea obiectivului accesului echitabil la spațiu verde prin asigurarea de 15 m_2 / capita într-o rază de 10 minute de mers pe jos (800 m) - Valorificarea principalelor coridoare de mobilitate ca și coridoare ecologice (piste de bicicletet, trotuare sigure, separarea spațiului pietonal/velo de trafic etc.) - Valorificarea spațiilor verzi/deschise din cartierele de locuințe. - Identificarea unor terenuri în zonele peri-urbane pe care să fie amenajate spații verzi și dotări de cartier - Valorificarea resurselor verzi-albastre din interiorul orașului și din zona peri-urbană (malul Oltului, Padurea Strehareti, Dealul Gradiste prin amenjarea unor spații de agrement, piste de biciclete etc. □ Regenerarea urbană integrată și facilitarea mobilității pietonale între obiectivele de interes.
Coridoarele de mobilitate cu grad mare de accesibilitate: - Dominația automobilului în prioritizarea intervențiilor și a mijloacelor de transport în comun. - Lipsa unor spații dedicate pentru parcare eficiente (la nivelul cartierelor) duce la supraaglomerarea străzilor și a trotuarelor cu mașini parcate. - Calitea spațiului pietonal este deficitară în multe zone din oraș, în special, pe străzile secundare și cele de importanță locală. - Potențialul economic și social al coridoarelor cu grad mare de accesibilitate nu este valorificat suficient, din cauza calității slabe a spațiului urban.	**Creșterea calității spațiului pietonal și facilitarea unui mediu sigur și confortabil, ce presupune:** - Investiții în infrastructura pietonală, pentru a asigura trotuare suficient de largi, fără obstacole, iluminat public adecvat, treceri de pietoni sufficient de dese și chiar un nivel de umbrire care să sporească confortul pietonilor pe timpul verii; - Aplicarea legislației cu privire la mașinile parcate ilegal pe trotuare și montarea unor bariere fizice care să oprească această practică, precum jardiniere, limitatori de parcare / bolarzi, sau alte elemente de vegetație sau mobilier urban. - Amenajarea de spații pentru odihnă și recreere, prin introducerea elementelor de mobilier urban în scuarurile și zonele verzi din fața blocurilor și în zonele unde lărgimea trotuarelor o permite. - Reconfigurarea profilului stradal pentru a extinde spațiul public, a calma traficul și unde este posibil, pentru a delimita o linie dedicată transportului public.
Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural	
Calitatea infrastructurii pietonale (trotuare,iluminat public, străzi asfaltate) în cartierele de locuințe	**Extindere, reabilitarea și menținerea în stare bună a infrastructurii pietonale** în toate zonele rezidențiale și facilitarea transportului pietonal și

individuale din zona de est, dar și în partea de sud a Municipiului Slatina. - Pe străzile principale, acolo unde există conexiuni la liniile de transport public, trotuarele sunt foarte înguste, nu respectă standardele minime, sunt discontinue și pe alocuri sunt blocate de diverse obstacole precum stâlpii de iluminat, cutiile de gaze. - Pe străzile secundare infrastructura pietonală cel mai adesea lipsește complet, nu există trotuare, unele străzi nu sunt asfaltate, iar altele sunt prea înguste pentru a permite construirea trotuarelor. - Acești factori limitează accesibilitatea și deplasările nemotorizate în interiorul cartierului dar și utilizarea mijloace de transport în comun, crescând dependența față de automobil.	velo în interiorul acestora. - Străzile prea înguste pentru a construi un trotuar sau cele un volum mic de trafic, în zone cu un necesar mic de locuri de parcare pe stradă, pot fi amenajate ca spații partajate orientate către pietoni. - Gândirea unor strategii de management al parcării la nivelul fiecărui cartier (ex. parcări supraterane, supraetajate) și o abordare proactivă în aplicarea legii cu privire la parcările ilegale și desființarea garajelor vechi, pentru a elibera spații ce pot fi transformate în folosul comunității.
Spațiul public: - Nevoia continuă de extindere și îmbunătățire a calității spațiului public, atât în zona centrală, cât și în zonele de locuințe. - Consolidarea identității locale, prin valorificarea bogăției arhitecturale și activarea spațiilor din zona centrală. - Calitatea și accesul echitabil la spații publice în proximitatea locuinței, la o distanta de 5-10 minute de mers pe jos. - Spațiile publice trebuie să fie gândite cu o atenție deosebită către detaliile arhitecturale și urbanistice, scara umană, siguranță și confort, dar și să concentreze un număr cât mai mare de funcțiuni.	**Abordarea integrată asupra proiectelor de regenerare a spațiului public:** - Inventarierea și cartografierea activelor publice și a resurselor naturale și de patrimoniu, incluzând amplasarea, condiția în care se află și informații despre statutul juridic al proprietății. o Colaborarea cu alte instituții ale statului pentru valorificarea obiectivelor aflate în proprietatea / administrarea lor. o Aplicarea unor politici fiscale care să stimuleze restaurarea patrimoniului arhitectural aflat în proprietate privată - Stimularea creativității în amenajarea urbanistică și în soluțiile de arhitectură prin organizarea concursurilor de soluții. - Regenerarea spațiului public și accesibilizarea vecinătăților unui proiect de reabilitare și conectarea la traseele pietonale și rețeaua de transport public. - Respectarea legislației și a standardelor de bună practică în asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități motorii și a nevăzătorilor în proiectele de regenerare. - Activarea / creșterea ofertei culturale și a utilizării spațiilor reabilitate prin parteneriate cu ONG-urile, teatrele private etc.
Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural	
Îmbătrânirea fondului construit (clădiri de locuinte colective, instituții publice) ce necesită intervenții arhitecturale, structurale și de eficientizare energetică, dar și adaptarea la noile standarde de locuire sau la principiile accesibilității universale.	- Renovarea și reabilitarea energetică a fondului construit îmbătrânit, inclusiv accesibilizarea clădirilor și asigurarea înaltei eficiențe energetice, țintind spre un consum energetic cât mai aproape de zero. - Reabilitarea fondului construit îmbătrânit, printr-o abordare comprehensivă, care să includă: o intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic. o reabilitare termică și eficientizarea energetică.

	○ adaptarea clădirilor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire prin facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și a vârstnicilor, astfel încât ei să fie încurajați să aibă o viață cât mai activă. ○ amenajarea teraselor blocurilor pentru folosirea în activități recreative . - Adoptarea unui standard și al unui set minim de indicatori tehnici care să fie respectați în efectuarea reparațiilor capitale / reabilitarea termică.
Regenerarea integrată a cartierelor	
Cartierele de locuințe colective: - Fondul construit îmbătrânit, ce are nevoie de reabilitiarea energetică, arhitecturală și uneori chiar structurală. - Calitatea scăzută a spațiului public și insuficiența spațiilor verzi, pentru sport și recreere în proximitatea locuinței. - Sufocarea spațiului public, a trotuarelor și spațiilor deschise cu mașini și lipsa de prioritizare a pietonului și a alor mijloace de transport nemotorizat. - Existența garajelor vechi de pe spațiul public, adesea utilizate doar ca depozitare, nu rezolvă problema parcării, fiind o utilizare ineficientă a resurselor de teren. - Supra-aglomerarea infrastructurii sociale (școli, grădinițe etc) ca urmare a familiilor ce își aduc copii din peri-urban și nu numai.	**Creșterea atractivității cartierelor de locuințe existente prin regenerarea urbană integrată a acestora:** - Reconfigurarea spațiului public și a dotărilor pentru comunitate în jurul unor „cartiere complete de 15 minute” – în interiorul cărora locuitorii să aibă acces pietonal la spații publice și principalele funcțiuni necesare vieții de zi cu zi. - Îndesirea spațiilor pentru comunitate și a dotărilor în interiorul unităților de vecinătate / a insulelor urbane – o rază de deservire de 5 minute (400 m), răspunzând direct la nevoile comunităților locale. - Valorificarea și regenerarea curților școlilor ca spații pentru comunitate (în afara orelor de program). - Elaborarea unei strategii de management a parcărilor la nivelul cartierului, prin construirea unor parcări subterane sau supraterane, care să includă și dotări pentru cartier și prin reorganizarea parcărilor în jurul insulelor urbane, astfel încât să se faciliteze accesibilitatea pietonală în interiorul lor. - Prioritizarea pietonilor în spațiul public și îmbunătățirea infrastructurii pietonale deficitare.
Cartierele urbane cu regim de înălțime mic (de case) și cartierele peri-urbane: - Deficiențe în infrastructura tehnico-edilitară și dezvoltarea incrementală a tramei stradale, ce rezultă în subdimensionarea acesteia, străzi neasfaltate și trotuare lipsă. - Calitatea scăzută a infrastructurii pietonale și lipsa spațiilor de socializare, a spațiilor verzi și a dotărilor de cartier. - Infrastructură socială deficitară sau supraaglomerată (ex. școli, grădinițe). - Deconectarea față de zona centrală, acolo unde sunt concentrare principalele spații publice și servicii de importanță municipală. - Lipsa piețelor, magazinelor alimentare, farmaciilor sau policlinicilor în interiorul cartierelor, astfel încât ele să fie accesibile pietonal. Acest fenomen este vizibil în cartierele din noile zone de dezvoltare rezidențială.	Asigurarea accesului echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate (trotuare, iluminat, școli, spații publice etc.) - Cenectarea eficientă la rețeaua de transport public. - Reconfigurarea spațiului public și a dotărilor pentru comunitate în jurul unor „cartiere de 15 minute” – în interiorul cărora locuitorii să aibă acces pietonal la spații publice și servicii de proximitate. - Prioritizarea pietonilor în spațiul public și îmbunătățirea infrastructurii pietonale deficitare. - Acoperirea golurilor din infrastructura tehnicoedilitară și de transport. - Densificare și diversificarea funcțională, conform principiilor sustenabilității și al așezărilor compacte. - Dezvoltarea transportului metropolitan și conectarea la nuceul urban și alți atractori principali. - Facilitarea mobilității pietonale/velo și construirea unor dotări de cartier – rază de deservire 15 min.

Comunitățile marginalizate / așezările informale: - Zone cu asezări informale sau cu o calitate precară a locuirii și confort foarte scăzut - Infrastructură pietonală, tehnico-edilitară și socială deficitară. - Zone de excluziune socială și lipsa unor conexiuni eficiente la nucleul urban și alti principali atractori.	Accesul echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate, la prețuri accesibile. - Construirea de noi locuințe sociale sau regenerarea fondului construit, acolo unde este posibil. - Programe de dezvoltare comunitară, integrare socială și (re)calificare. - Conectarea prin transport public cu oportunitățile de angajare.

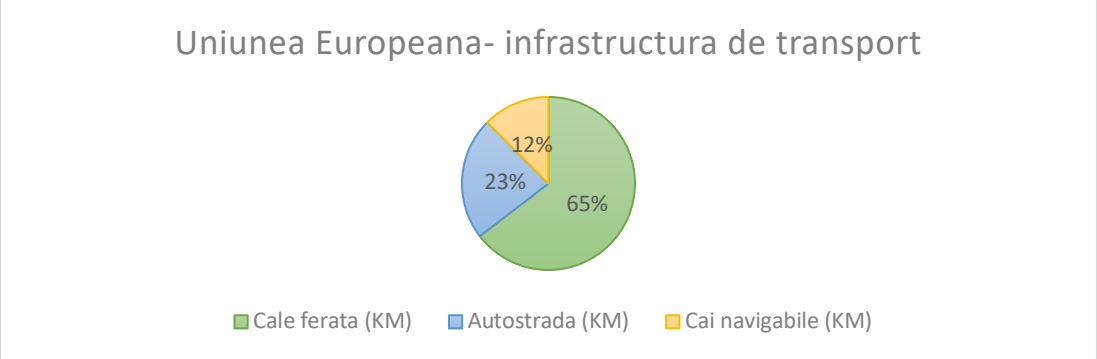
2.5 INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT SI MOBILITATE

Unul dintre factorii esențiali care duc la dezvoltare economică și o calitate a vieții ridicată pentru cetățeni este infrastructura de transport și mobilitate. România și orașele românești trebuie să fie cât mai bine conectate între ele și cu celelalte state membre ale Uniunii Europene atât pe cale rutieră, feroviară și aeriană, iar potențialul căilor navigabile și maritime trebuie exploatat real.

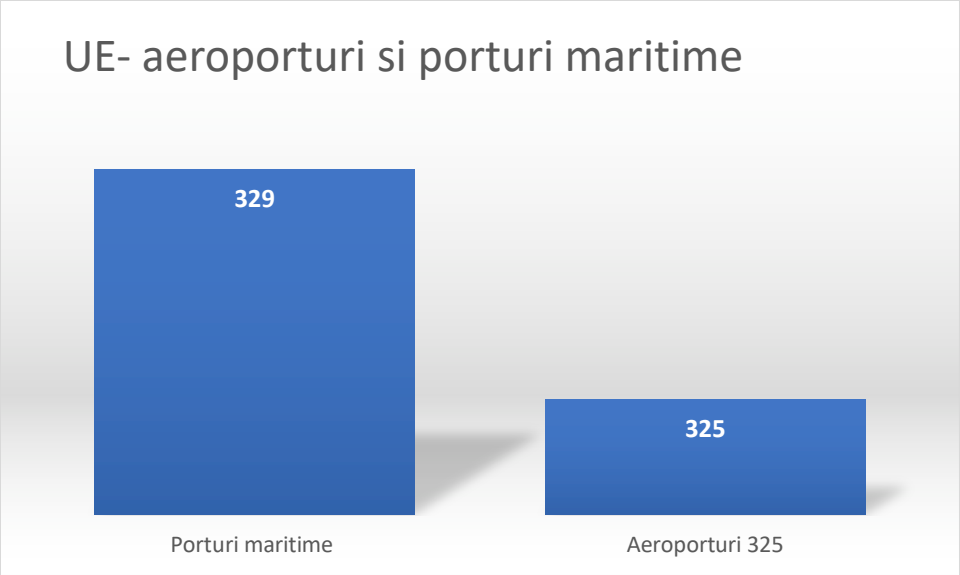
Mobilitatea din interiorul localităților, precum și conectivitatea între întreaga rețea de localități a României trebuie să se alinieze standardelor de eficiență, siguranță și creștere a calității vieții, să respecte principiile transportului durabil și mobilității urbane durabile inclusiv prin protecția mediului și eficiență energetică.

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

Figura 1. Infrastructura conectivă de transport a Uniunii Europene



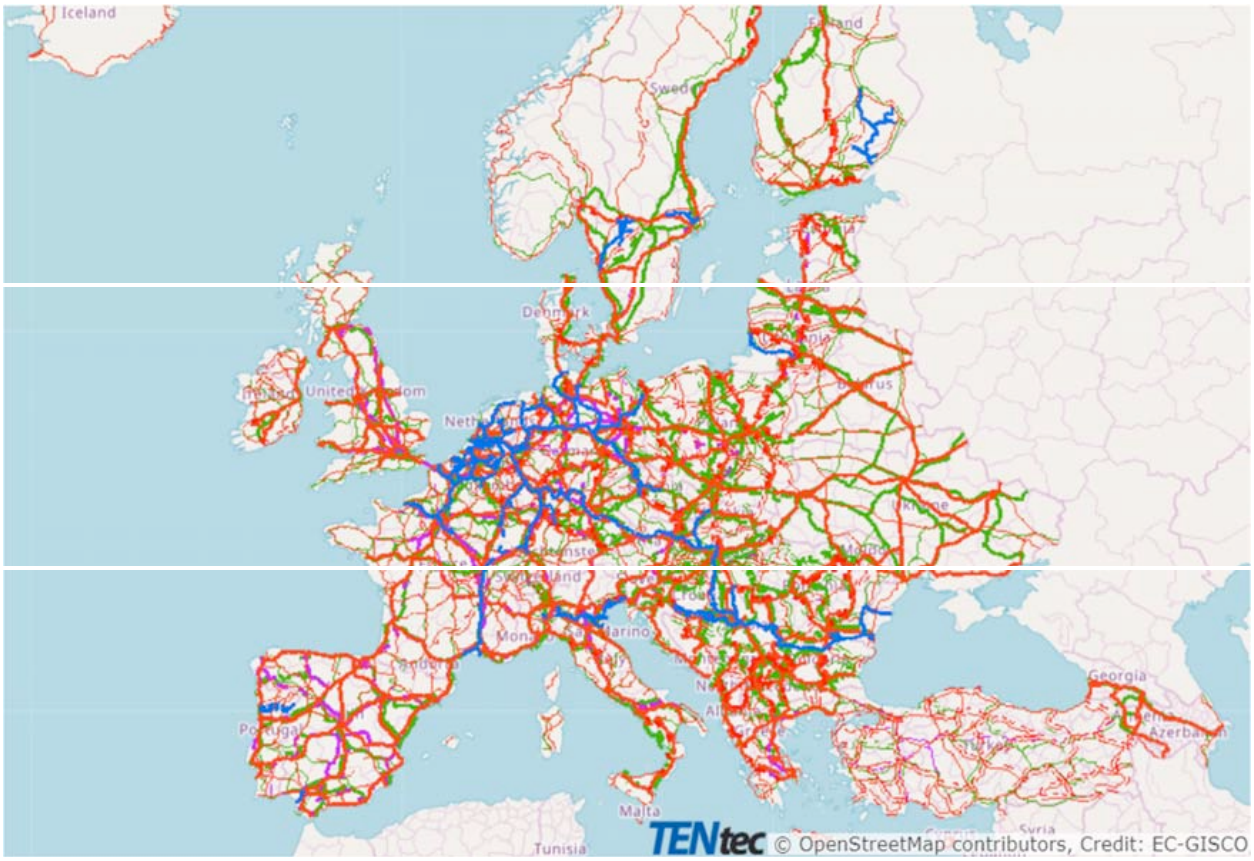
Sursa: Prelucrare date Eurostat



Sursa: Prelucrare date Eurostat

Infrastructura fizică de transport a Uniunii Europene număra, în 2017, peste 217.000 km de cale ferată, 77.000 km de autostradă, 42.000 km de căi navigabile interne, 329 de porturi maritime și 325 de aeroporturi. Prin rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) UE vizează realizarea unei rețele europene de căi ferate, drumuri, căi navigabile, inclusiv maritime, porturi, aeroporturi și terminale feroviare. Politica TEN-T se bazează pe Regulamentul UE nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei europene de transport, regulament care subliniază printre obiectivele specifice ale documentelor strategice ale Uniunii Europene, de asemenea, permiterea mobilității neîntrerupte, sigure și durabile a persoanelor și a mărfurilor, asigurarea accesibilității și conectivității pentru toate regiunile din Uniune, precum și contribuirea la creșterea economică și a competitivității la nivel mondial[1]. Prin această rețea de transport se are în vedere, pentru asigurarea la standarde mai ridicate a mobilității internaționale a călătorilor și a mărfurilor, optimizarea capacității și utilizării rețelei, prin eliminarea blocajelor de infrastructură, remedierea legăturilor lipsă în interiorul statelor membre, precum și între acestea și țările vecine, inclusiv legăturile cu țările candidate și potențial candidate. În figura de mai jos sunt reprezentate coridoarele TEN-T la nivel european în ce privește căile ferate (culoarea verde), rețeaua rutieră (culoarea roșie) și canalele navigabile (culoarea albastră).

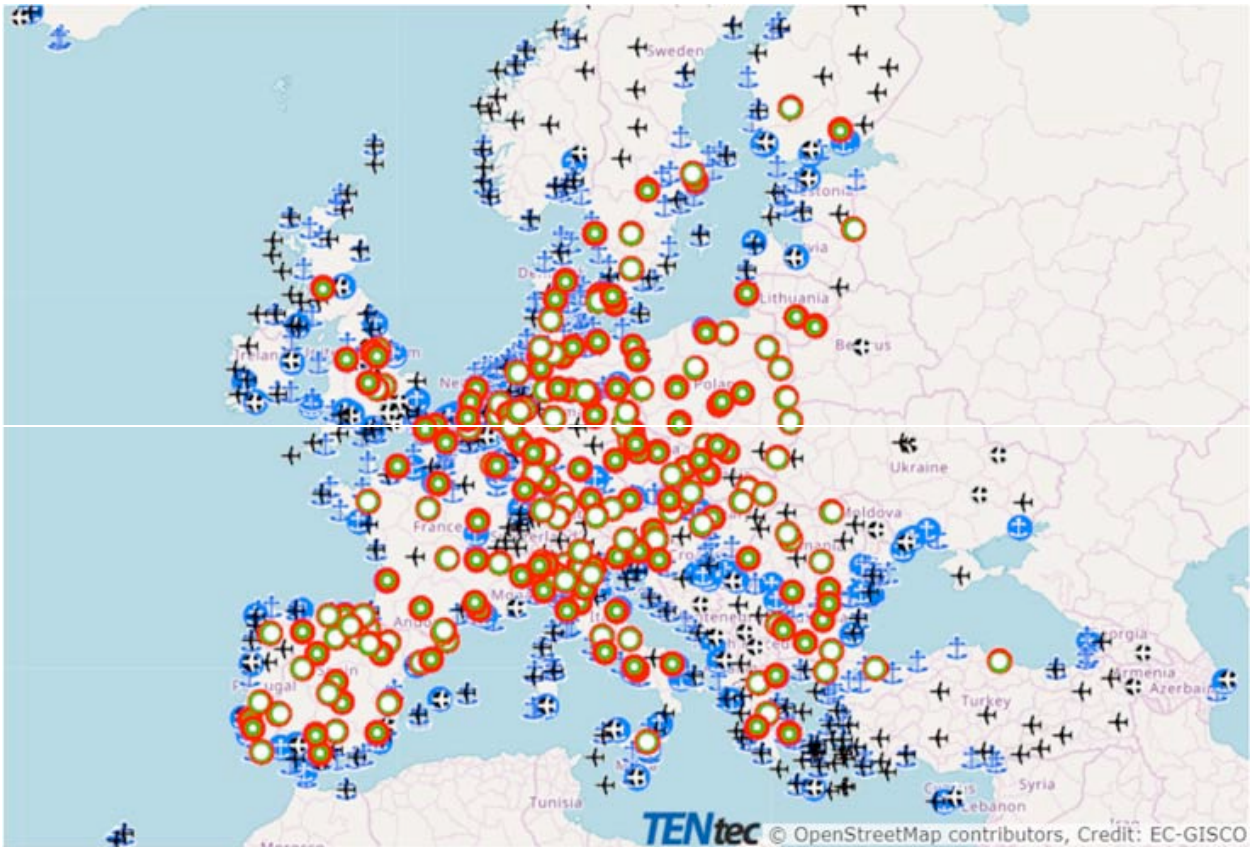
Figura 2. Rețeaua TEN-T feroviar, rutier și navigabil la nivel European



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

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

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



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

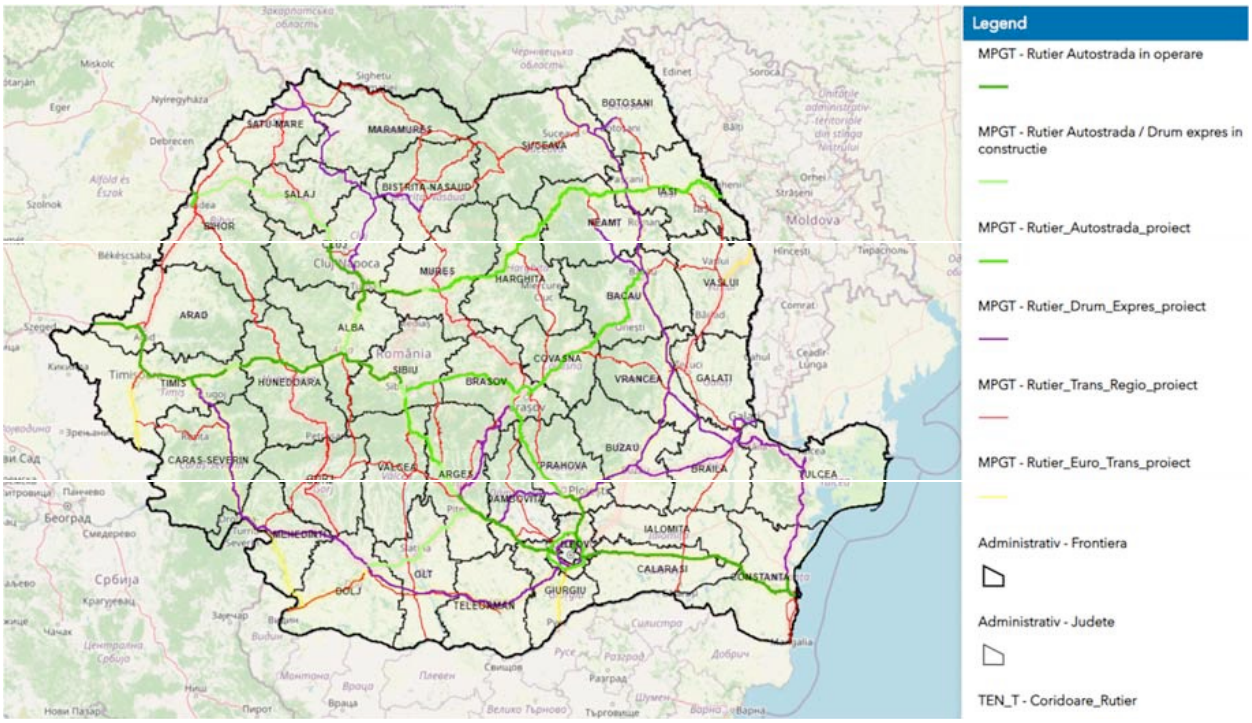
Rețeaua TEN-T cuprinde o structură pe două niveluri, constând într-o rețea globală, care include legăturile cele mai importante, planificată să fie construită până în anul 2030, precum și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale și care acoperă toate regiunile europene, planificată să fie finalizată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

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

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

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

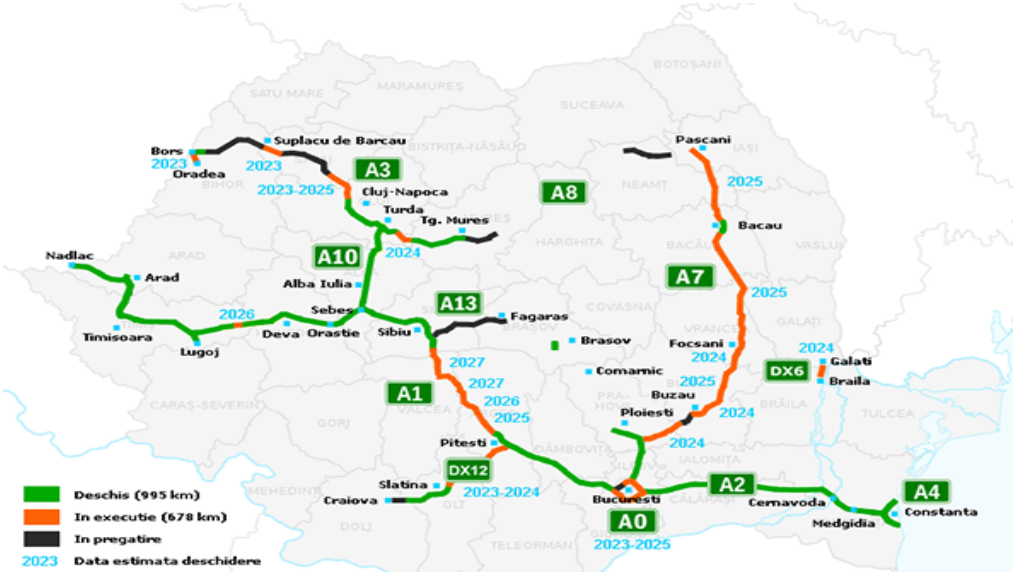
Figura 5. Principalele coridoare rutiere ale României (existent, în construcție și în proiect)



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

Termenele din Master Planul General de Transport al României nu au fost îndeplinite în totalitate, iar stadiul actual al lucrărilor de autostradă și drum expres, inclusiv cu anul la care este prevăzută finalizarea, sunt prezentate în figura de mai jos. Astfel, până în anul 2025 este estimat să fie date în folosință tronsoanele aflate în execuție (culoarea portocalie) și cele planificate (reprezentate în negru).

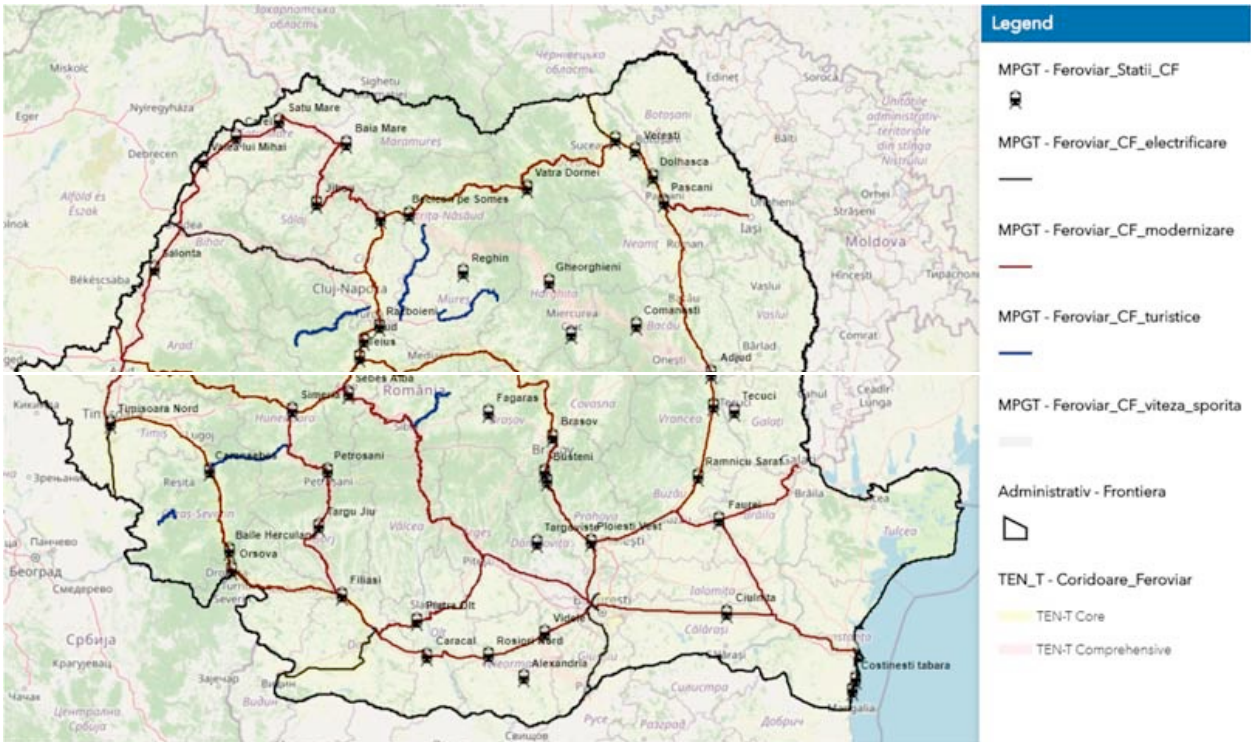
Figura 6. Harta actuală a proiectelor de autostradă și drum expres din România



Sursa: Platforma www.130km.ro

Rețeaua de căi ferate din țara noastră acoperă uniform suprafața României și deservește majoritatea centrelor urbane și economice ale țării, după cum poate fi observat în harta de mai jos (Figura 7). Rețeaua feroviară din România are o lungime totală de 20.077 km de linii de cale ferată (10.621 km lungime rețea), fiind a șaptea rețea ca mărime din Uniunea Europeană și a 23-a la nivel mondial, conform CIA World Factbook. Rețeaua cuprinde 17.945 de poduri și podețe, 176 de tuneluri și
11.473 km de terasamente.

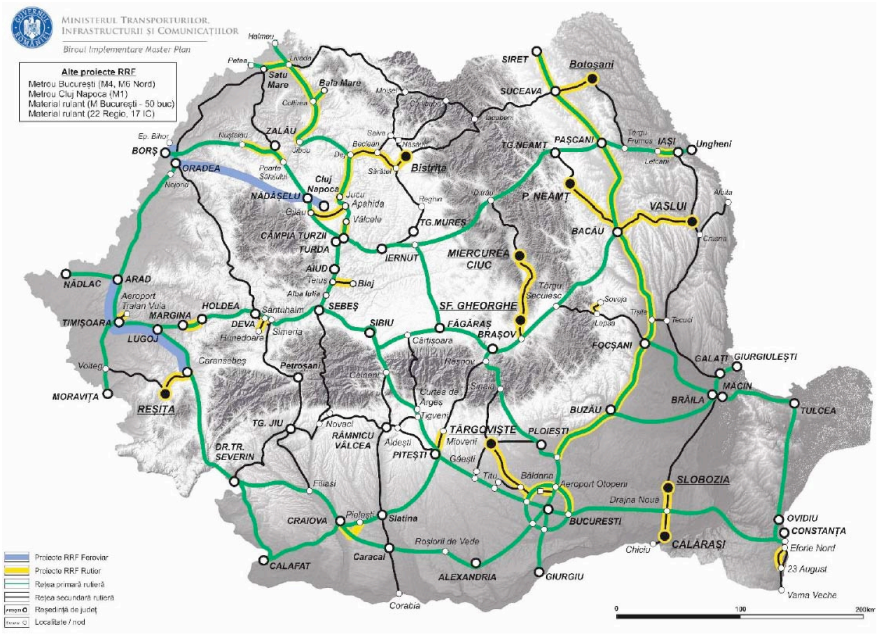
Figura 7. Principalele coridoare feroviare din România



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

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

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

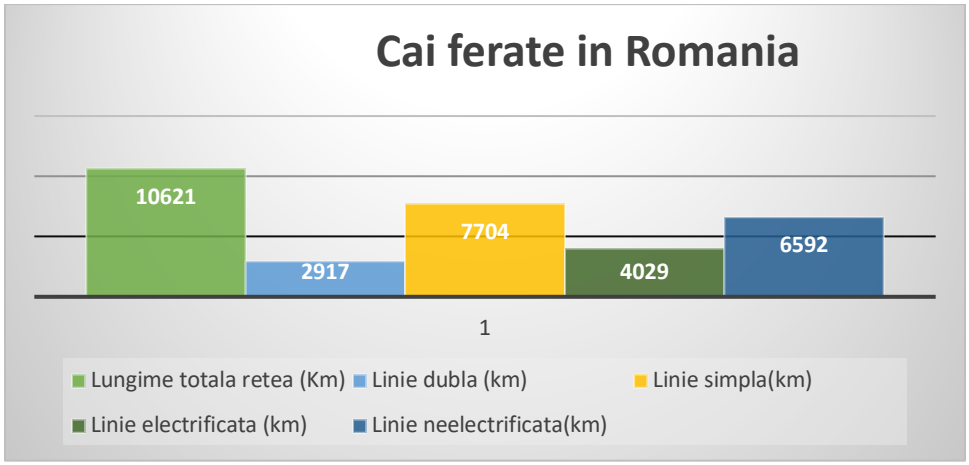


Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

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

Din lungimea rețelei de cale ferată, România deține 4.029 km de linie electrificată, 6.592 km fiind linie neelectrificată. Linia ferată dublă se întinde pe o lungime de 2.917 km, ceilalți 7.704 km fiind linie simplă de cale ferată (Figura 9 de mai jos). Lungimea căilor ferate românești s-a aflat în continua scădere în ultimii zeci de ani. În 2017/2018 Raportul de competitivitate WEF referitor la calitatea infrastructurii rutiere și feroviare a clasificat infrastructura rutieră și feroviară din România drept cea mai slabă din UE.

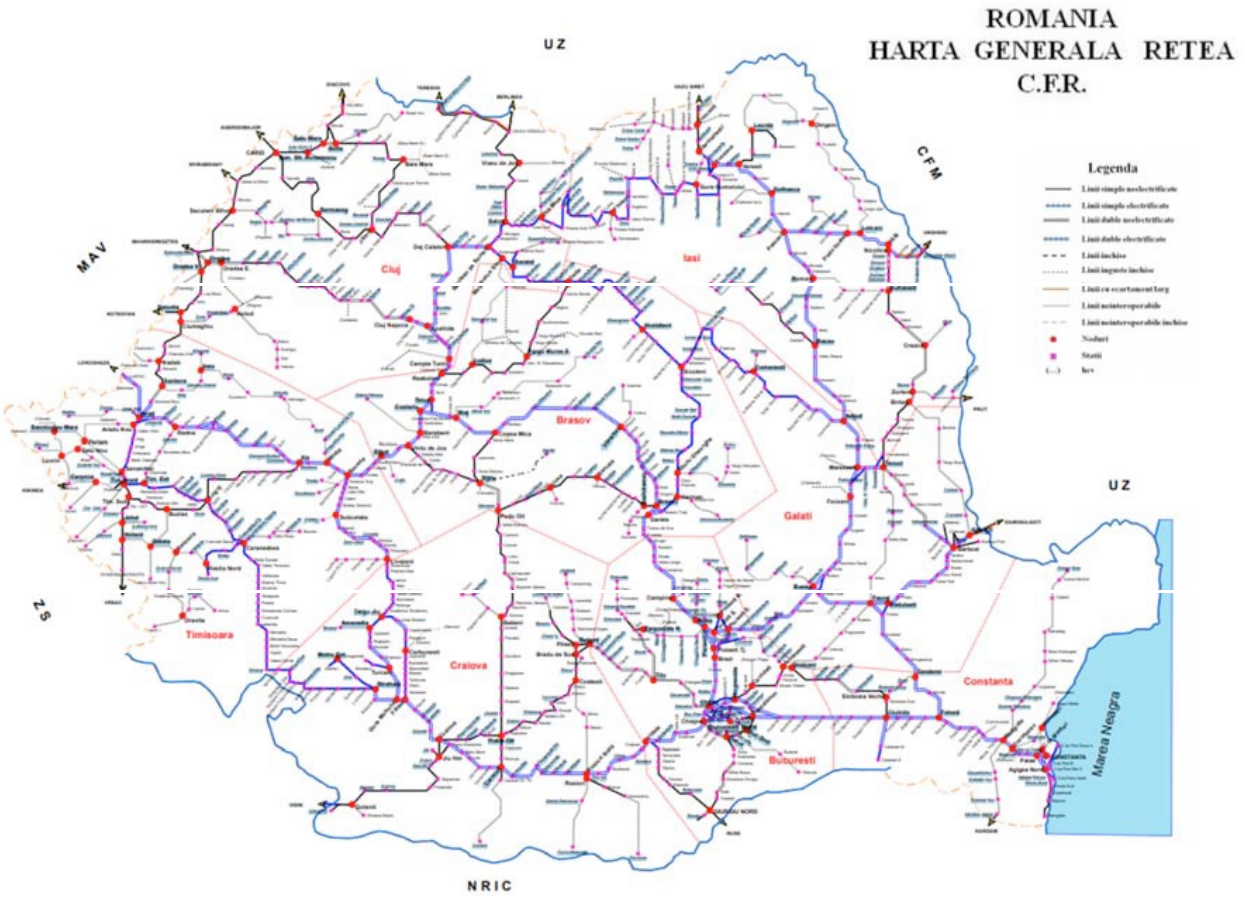
Figura 9. Lungimea căilor ferate din România



Sursa: INS Tempo online

Harta din Figura 10 de mai jos reprezintă rețeaua detaliată de căi ferate românești, toate tipurile de linii de cale ferată fiind incluse.

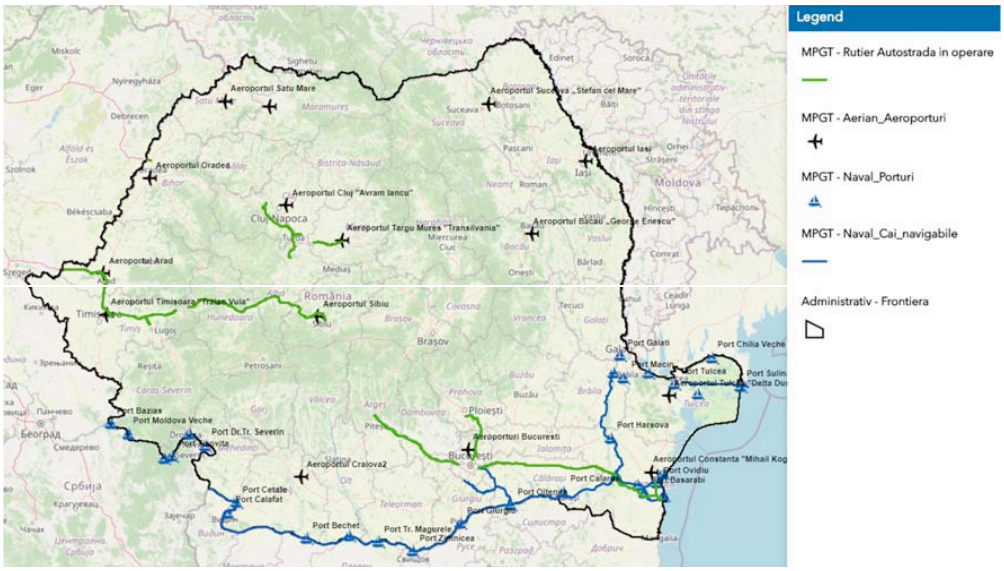
Figura 10. Harta generală CFR (detaliat)



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

În ceea ce privește rețeaua navigabilă, progresul din ultimii zeci de ani nu este semnificativ, infrastructura navigabilă fiind mult lăsată în urmă și foarte slab valorificată. Transportul de marfă pe canalele navigabile ar contribui major la reducerea costurilor de transport, reducerea emisiilor și decongestionarea traficului, având în vedere capacitatea de încărcare considerabil mai mare (echivalentul a sute de camioane). În anul 2019, căile navigabile din țara noastră măsurau o lungimede 2.635 km, dintre care 2.453 km râuri (inclusiv Dunărea) și lacuri navigabile, și 182 km de canale navigabile. În prezent, în România se operează pe Canalul Dunăre - Marea Neagră, cu derivația Poarta Albă - Midia Năvodari. Canalele navigabile nefinalizate sau în conservare sunt Canalul Dunăre - București, Râul Olt (între Dunăre și Slatina), Canalul Siret - Buzău și Canalul Bega. Costurile pentru finalizarea canalelor navigabile în România au fost estimate într-un raport al Curții Europene deConturi din 2015 la aproximativ 2 mild. EUR.

Figura 11. Canale navigabile, porturi și aeroporturi

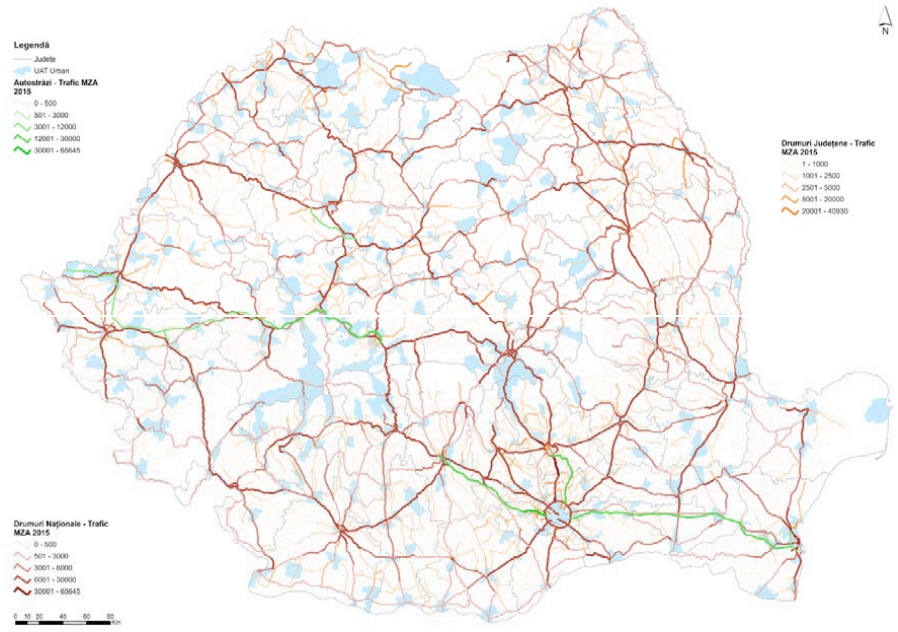


Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

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

Mobilitatea în țara noastră se desfășoară în cea mai mare parte pe cale rutieră. Densitatea traficului pe principalele drumuri din România (autostradă, drum național și drum județean) este reprezentată prin harta de mai jos. Se poate observa că drumurile de conectivitate cu zona urbană funcțională a municipiului Slatina se află printre cele mai aglomerate din țară.

Figura 12. Densitatea traficului pe principalele drumuri din România



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date recensământ traffic

Având în vedere că majoritatea europenilor, precum și 76% dintre români, trăiesc în zone urbane, subiectul mobilității urbane a devenit din ce în ce mai important de-a lungul anilor. Un număr mare de cetățeni europeni sunt sensibili la timpul petrecut călătorind și la cheltuielile pe care le au cu transportul. De asemenea, peste jumătate dintre aceștia consideră că cea mai gravă problemă care afectează mobilitatea este congestia traficului. Mobilitatea urbană este responsabilă, totodată, de 40% din emisiile de dioxid de carbon produse de transportul rutier, precum și de până la 70% din poluarea produsă de alți poluanți din transport. Astfel, provocarea majoră în ceea ce privește transportul urban este cum să eficientizăm mobilitatea, reducând, în același timp, aglomerarea, accidentele și poluarea. Pentru perioada de programare 2014-2020 Comisia Europeană a alocat fonduri în valoare de peste 16 mld. euro pentru mobilitate urbană durabilă (cca. 13 mld. euro pentru transport urban curat). Cu toate acestea, raportul de audit publicat în 2020 a constatat că nu există o tendință clară prin care statele membre să se îndrepte către moduri de transport mai durabile.

Pentru ca mobilitatea urbană să înregistreze îmbunătățiri considerabile, angajamentul statelor membre în acest proces este extrem de important. Drept urmare, una dintre propunerile Comisiei în urma raportului de audit al Curții Europene de Conturi este condiționarea finanțării în funcție de existența unor planuri solide de mobilitate urbană. Recomandările specifice făcute de către Comisia Europeană în 2019 României acoperă probleme de congestie, mobilitate urbană și transport durabil, iar propunerea CE pentru următoarea perioadă de programare (2021-2027) este ca utilizarea finanțării UE să fie strâns legată de aceste recomandări.

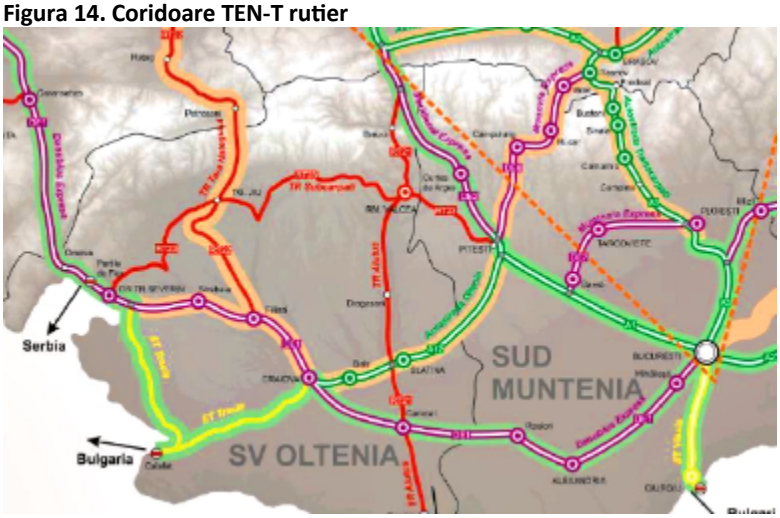
Analiza teritorială pentru elaborarea prezentei documentații s-a efectuat la trei niveluri: UAT, zonă urbană funcțională și zonă metropolitană. Având în vedere că un UAT are dinamici de dezvoltare ce depășesc granițele administrative ale municipalității, este important ca analiza să includă și un nivel teritorial mai extins. În cazul de față, Municipiul Slatina a fost definită folosind o metodologie dezvoltată de Comisia Europeană, Banca Mondială, OECD și UN-Habitat, ce are în vedere si localitatile din Judetul Olt unde cel puțin 15% din forța de muncă face naveta către Slatina. Ca importanță, însă, primează analiza la nivelul Municipiului Slatina, pentru că există un acord formal de colaborare teritorială la acest nivel și există proiecte concrete care vor fi implementate în parteneriat.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pe perioada 2016-2023 propunea ca Slatina să devină *precursor al mobilității urbane*, precum și *centru economic puternic, stabil și diversificat*. Slatina a făcut progrese însemnate în acest sens. În prezent, municipiul Slatina dispun de accesibilitate rutieră, aflându-se la intersecție de drumuri naționale și județene, accesibilitate feroviară, și accesibilitate aeriană prin Aeroportul Internațional Craiova, aflat la 50 km distanta (20 min distanta, utilizand drumul expres Craiova – Pitesti), cu zboruri către 10 destinații europene. Pentru a valorifica și mai mult potențialul pe care îl are, Slatina trebuie să îmbunătățească și mai mult conectivitatea în zona urbană funcțională, cât și cu capitala, ceilalți poli regionali, cu granița de sud și internațional, iar mijloacele de mobilitate urbană durabilă să fie încurajate real în rândul populației.

2.5.1 Conectare la coridoarele majore de transport existente și propuse

Municipiul Slatina se află pe axa principala Craiova – Pitesti unul din coridoarele principale ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Legătura rutieră Craiova – Pitesti, planificată a fi acoperită printr-un proiect de drum expres, conform Master Planului General de Transport, este parte din coridorul TEN-T rutier principal. Ruta feroviară Craiova - Pitesti, planificată a fi modernizată până în 2025, face parte din rețeaua TEN-T feroviară principală.

Figura 14. Coridoare TEN-T rutier



Sursa: Master Planul General de Transport al României

Figura 15. Coridoare TEN-T feroviar

Sursa: Master Planul General de Transport al României

Proiectele planificate și în construcție care conectează Slatina, sunt prezentate în Master Planul General de Transport al României conform tabelului de mai jos.

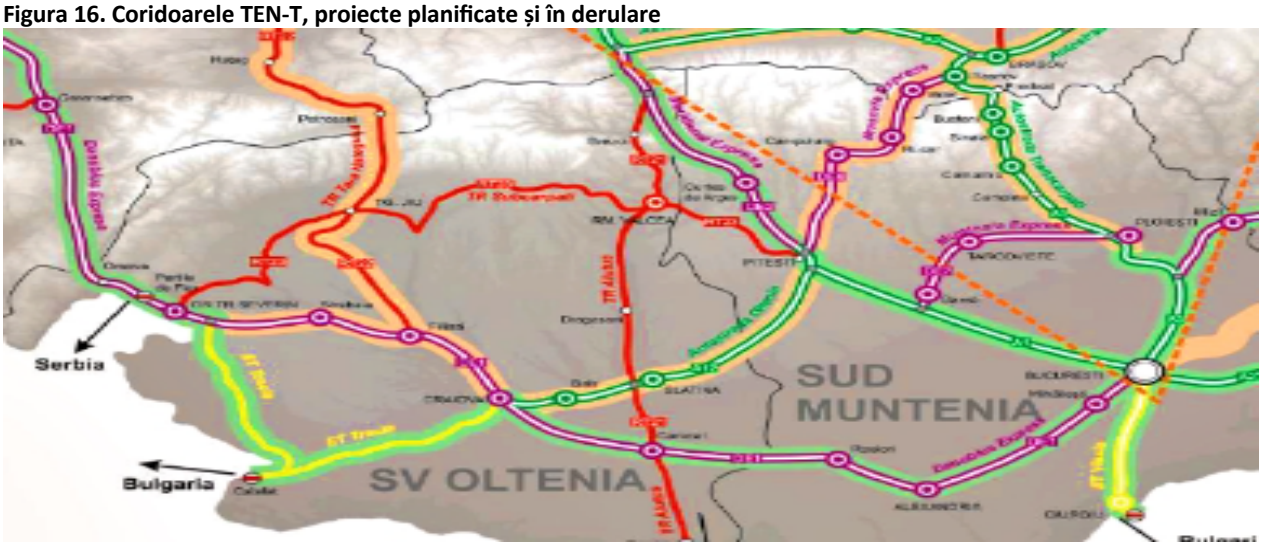
Tabel 1. Proiecte Master Planul General de Transport al României

Denumire	***Tronson/Sector***	***Lungime(KM)***	***Stadiu***	***Cost estimate (mil EUR)***	***Data estimate finalizare***
Drum Expres Craiova Pitesti DEx 12	Craiova - Pitesti	121	In lucru	726	2024

Nu exista precizari in Master planul General de transporturi al Romaniei pentru lucrari de modernizare/ reabilitare de cale ferată. Drumul expres Craiova Pitesti se afla in lucru. El cuprinde 4 tronsoane:

1) Craiova-Robănești (17,7 km) – realizat in proportie de 60 %, data estimate finalizare 2024
2) Robănești-Slatina (40 km) – realizat in proportie de 70 % ,data estimate finalizare 2022
3) Slatina-Colonești (31,7 km) – realizat in proportie de 69,5 %, data estimate finalizare 2024
4) Colonești-Pitești (31,8 km) – realizat in proportie de 20 %, data estimate finalizare 2024

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



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

Aeroportul Internațional Craiova operează zboruri către 10 destinații (Roma, Paris, Koln, Milano, Bologna, Londra, Bruxelles, Madrid, Birmingham, Barcelona). Distanța rutieră până la Aeroportul Internațional Henri Coandă este de 180 km.

2.5.2 Accesibilitate rutieră

Slatina este conectată rutier cu capitala București prin E574 pana la Pitesti si Autostrada A1, pana la Bucuresti. La momentul analizei nu este finalizat drumul expres care sa lege Slatina de Pitesti Timpul mediu efectuat între capitală și Slatina este de aproximativ 2h49min, pentru un traseu de 178 km. Legăturile Slatinei cu marile orașe sunt asigurate prin următoarele drumuri principale:
E574 (Craiova- Bacau);
DN 64 (Caracal-Ramnicu Valcea);
Cele mai apropiate municipii și orașe sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 2. Distanța dintre municipiul Slatina și cele mai importante orașe și municipii din zonă

Municipii/Orase pana in 50 km	*Timpul estimat automobil*	*Municipii/Orase aflate la peste 50 km*	*Timpul estimat automobil*
Dragasani (34,5 km)	37 min	Corabia (83,7 km)	1 ora 25 min
Caracal (41,5)	45 min	Craiova (54,4 km)	58 min
Piatra Olt (12 km)	17 min	Pitesti (71,1 km)	1 ora 27 min
Bals (30,8 km)	28 min	Ramnicu Valcea (87,9 km)	1 ora 32 min
Scornicesti (25,5 km)	27 min	Rosiori de Vede (72,4 km)	1 ora si 15 min

Sursa: Estimare Google Maps

Distanța rutieră dintre municipiul Slatina, amplasat aproximativ în zona de sud a tarii și cele mai mari centre urbane din România este următoarea:

Tabel 3. Distanța dintre Municipiul Slatina și marile centre urbane din România

Ruta	*Distanta in km*	*Timpul estimat*
Slatina – Bucuresti	178 km	2 ore 31 min

Slatina - Iasi	572 km	8 ore si 10 min
Slatina- Brasov	208 km	3 ore 51 min
Slatina – Constanta	411 km	4 ore 55 min
Slatina – Cluj	361 km	4 ore 56 min
Slatina – Oradea	492 km	6 ore 55 min
Slatina – Timisoara	455 km	5 ore si 46 min

Sursa: Estimare Google Maps

Rețeaua rutieră principală care conectează municipiul Slatina cu celelalte localitățile componente ale judetului Olt și cu marile centre urbane ale României este compusă din 4 segmente autostradă, 8 segmente drumuri europene și 6 segmente de drumuri județene. Conexiunea dintre Slatina și localități din judetul Olt, precum Bals, Scornicesti, Piatra Olt sau Caracal este asigurată de doua drumuri nationale importante DN 64 si DN 65 Un proiect menit să asigure o mai bună conectivitate este proiectul Card4All – Connecting Cities, Citizens and Services – Oraș accesibil pentru toți cetățenii. Acest proiect a fost cofinanțat de Uniunea Europeană în cadrul programului URBACT III în perioada 2018-2020. Conform coordonatorului de proiect, *Scopul implementării sistemului Card pentru Cetățeni în Slatina este legat de: facilitarea accesului la mobilitate urbană, cultură, recreere, asigurarea incluziunii sociale în întreaga comunitate locală, facilitarea dezvoltării locale durabile şi punerea în aplicare a conceptului de „oraş pentru toţi cetăţenii"*.

Un alt proiect important care conecteaza Slatina de orasele Craiova si Pitesti este Drumul expres DEx12, proiet aflat in stadiu de Implementare , cu estimare de finalizare in 2024 , proiect care va reduce distanta dintre Slatina si principalele centre urbane din apropiere. Acest proiect va asigura si fluidizarea pe centura Municipiului Slatina Din consultările publice au ieșit ca și soluții pentru o mai bună accesibilitate rutieră următoarele propuneri:

- Realizarea unor drumuri de legătură (bretele) la iesirea spre Dragasani, prin modernizarea drumurilor existente de exploatare.
- Modernizarea variantei Oituz cale de acces prin partea de nord est a Municipiului
- Sincronizarea semafoarelor pentru o mai bună fluidizare a traficului.

A fost identificată o problemă de conectare rutieră în zona industrială din municipiul Slatina generate de supra aglomerarea cu mijloace de transport ce aprovizioneaza aceasta zona. În acest sens, există un proiect al Primăriei Slatina de Supralargire str. Draganesti (zona industriala) in vederea fluidizarii traficului industrial si commercial.

Pentru a determina potențialul real de conectivitate al sistemelor spațiale urbane ale Municipiului Slatina, a fost efectuată o analiză profundă a tramei stradale actuale. Astfel, teoria sintaxei spațiale utilizată la baza analizei descrie logica societății prin manifestarea ei în sistemele spațiale. Mai precis, modul în care sunt reunite spațiile - sau configurația unui anumit spațiu - și în ce măsură acesta afectează modul în care oamenii percep, se deplasează și folosesc sisteme spațiale de orice fel, de la mici spații utilitare până la mari centre urbane. În prima parte, au fost analizate Planul Urbanistic General al Municipiului Slatina cât și fluxurile de trafic din Planul de Mobilitate Urbană al Municipiului Slatina. Din acestea a reieșit în mod evident că în Municipiul Slatina, există o fractură clară între estul și vestul municipiului cauzată de următoarele:

- Lipsa de conectivitate a celor doua zone in lipsa unei centuri functionale
- Nivelul slab de integrare spațială a bulevardelor atât în partea de vest cât și în partea de est;
- Nivelul scăzut de dezvoltare a zonei de vest corelat cu o extindere urbană ridicată a aceleași zone;

Mai mult, din punct de vedere demografic poate fi observată o crestere a activităților industriale și a celor comerciale în special a celor ce implică stocarea și distribuția de bunuri, iar o bună parte a forței de muncă face naveta zilnică din comunele alăturate. Locuitorii Municipiului depind de mașinile personale pentru a-și

desfășura activitățile zilnice, există un volum mare de trafic de tranzit, și pentru că o bună parte al transportului auto este concentrat pe principalele bulevarde, apar blocaje de trafic frecvente la orele de vârf.

Pentru a analiza în detaliu potențialul de conectivitate al Municipiului Slatina, a fost creată o hartă axială a municipiului. Conform Space Syntax "O hartă axială descrie cel mai mic număr de linii axiale care acoperă toate spațiile convexe ale unui locații și conexiunile acestora.". Harta a fost apoi procesată printr-o serie de algoritmi care să măsoare integrarea spațială și alegerea globală.

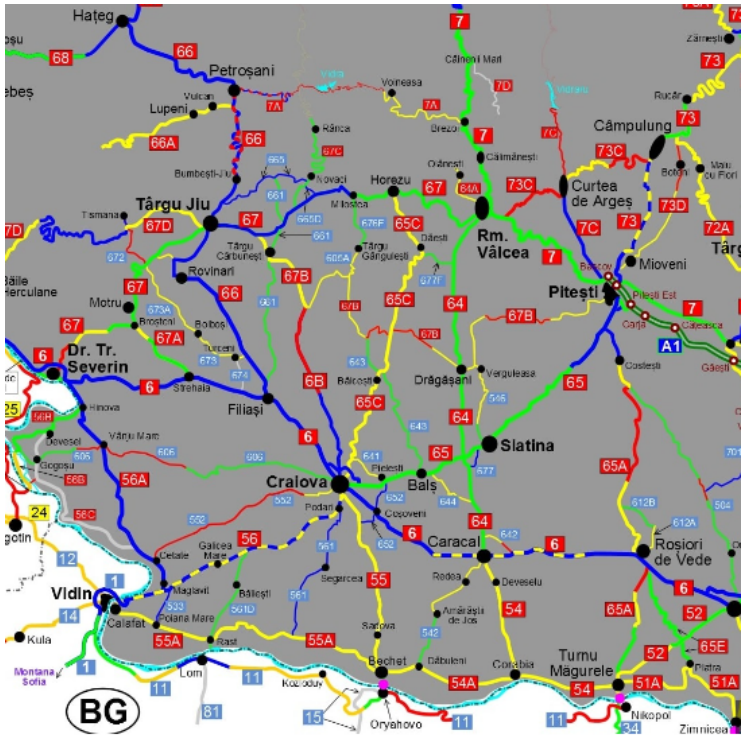
Integrarea spațială reprezintă măsură care arată cum un spațiu ușor accesibil se află în raport cu toate celelalte spații. Cu cât un spațiu este mai segregat, cu atât este mai puțin integrat spațial. Alegere globală / locală reprezintă măsura dinamică a unui flux printr-un spațiu. Un spațiu va avea o valoare de alegere ridicată atunci când multe dintre cele mai scurte căi, care conectează toate spațiile posibile dintr-un sistem, vor trece prin el. Cu alte cuvinte, cu cât un spațiu este mai des folosit/traversat, cu atât va avea indicele de alegere globală/locală mai ridicat.

Algoritmul folosit pentru a genera harta de mai jos arată cât de accesibile sunt unele segmente de străzi din municipiu la o scară globală. Acesta ilustrează cele mai utilizate segmente de stradă folosite pentru a ajunge pe cea mai scurtă rută din oricare punct al municipiului în oricare alt punct al municipiului.

Nu e de mirare că în urma simulării reiese faptul că nivelurile ridicate de accesibilitate la scară globală sunt legate de structura rutieră principală a orașului, și tind să evidențieze principalele linii de mișcare care vor fi alese de cetățeni în funcție de tiparele zilnice de mișcare. Harta mai evidențiază și dependența cetățenilor de rețelele rutiere principale. Aceasta dependență vine îndetrimentul zonei centrale, care nu pare să aibă accesibilitate ridicată la această scară globală, și scoate în evidență necesitatea unor conexiuni mai dese între partea de nord și partea de sud al municipiului.

În ceea ce privește starea drumurilor județene, cele mai mari dificultăți sunt sesizabile în vecinătatea sudica a municipiului Slatina pe DJ 546 si DJ 546D , dar și în partea Nordica pe DJ546, DJ546 C si DJ 546 E.

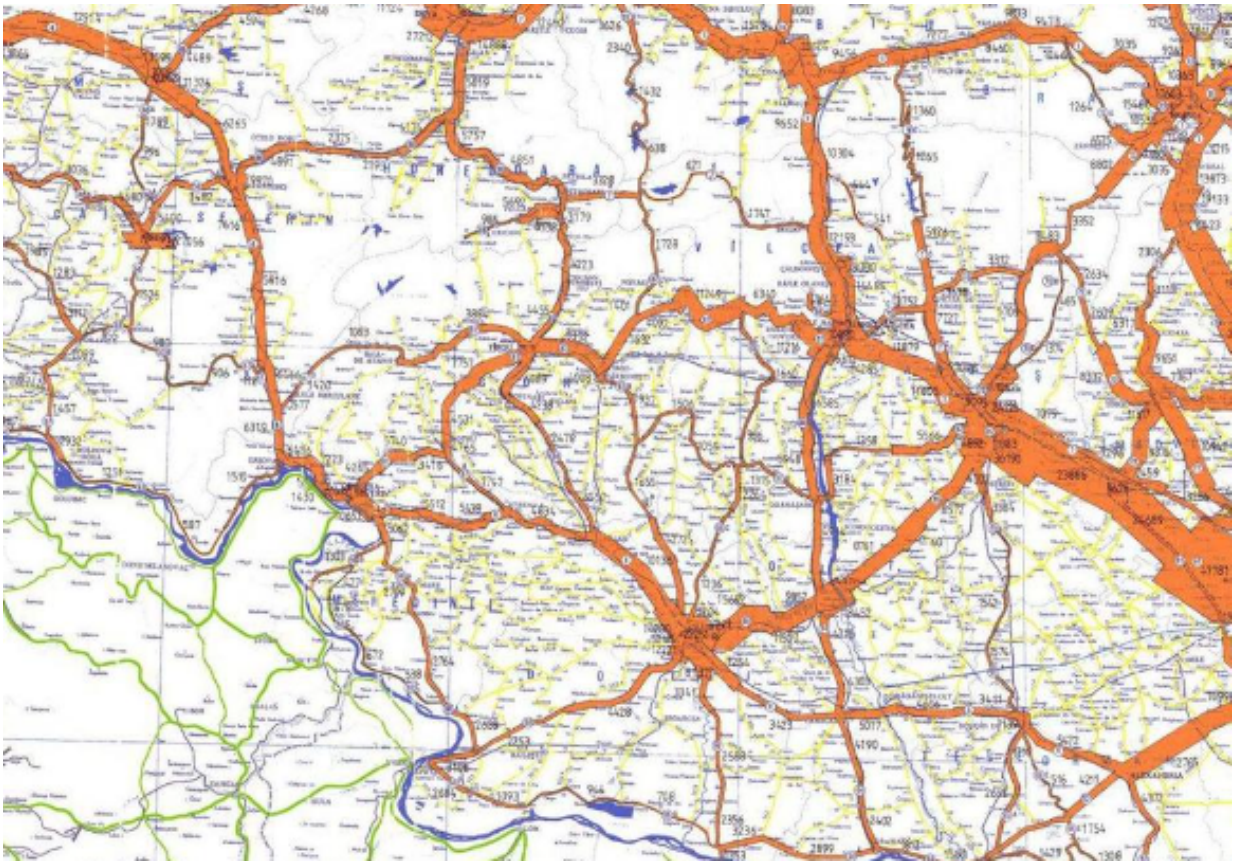
Figura 20. Starea drumurilor în Judetul Olt



Sursa: Harta interactivă www.proinfrastructura.ro

În ceea ce privește fluxurile de pe drumurile naționale și județene, unul dintre cele mai încărcate tronsoane este DN64, la nordul și sudul orașului, ce înregistrează valori de peste 50.000 mașini pe zi, urmat DN65care traverseaza orasul de la Nord est la sud vest de peste 42.000 de autovehicule pe zi (conform Recensământului General de Circulație Rutieră 2020, efectuat de Cestrin).

Figura 21. Densitate rutieră Judetul Olt



Sursa: Recensamant traffic 2015, prelucrare date

2.5.3 Starea drumurilor

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

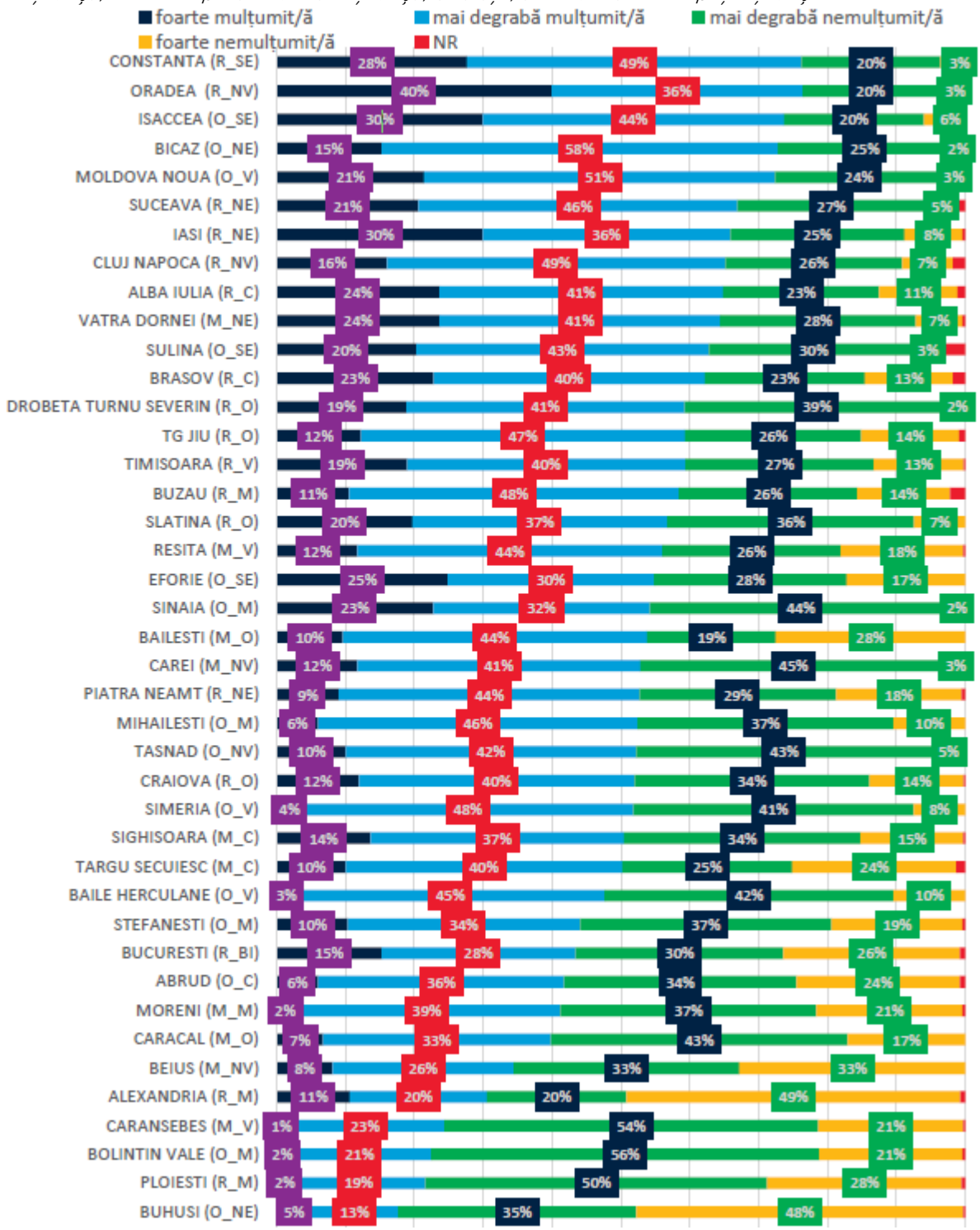
Figura 22. Starea drumurilor principale din România

Sursa: Prelucrare harta calității drumurilor Proinfrastructura

În localitățile românești starea străzilor lasă loc mult pentru îmbunătățiri. Un procent de doar 52% din populația urbană s-a declarat mulțumită de starea străzilor din localitatea în care locuiesc, gradul de mulțumire fiind mai mare în reședințele de județ (cu câteva excepții) și semnificativ mai redus în orașele de dimensiuni medii (10.000 - 50.000 de locuitori), ajungând la 40% satisfacție față de starea străzilor. Orașele cu populație între 20.000 - 30.000 locuitori manifestă un nivel al satisfacției de doar 32%. Figura de mai jos prezintă gradul de satisfacție al cetățenilor în ceea ce privește starea străzilor din localitățile în care trăiesc, în urma unui sondaj realizat de Banca Mondială în 2020.

Figura 23. Gradul de mulțumire al cetățenilor cu privire la calitatea străzilor

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



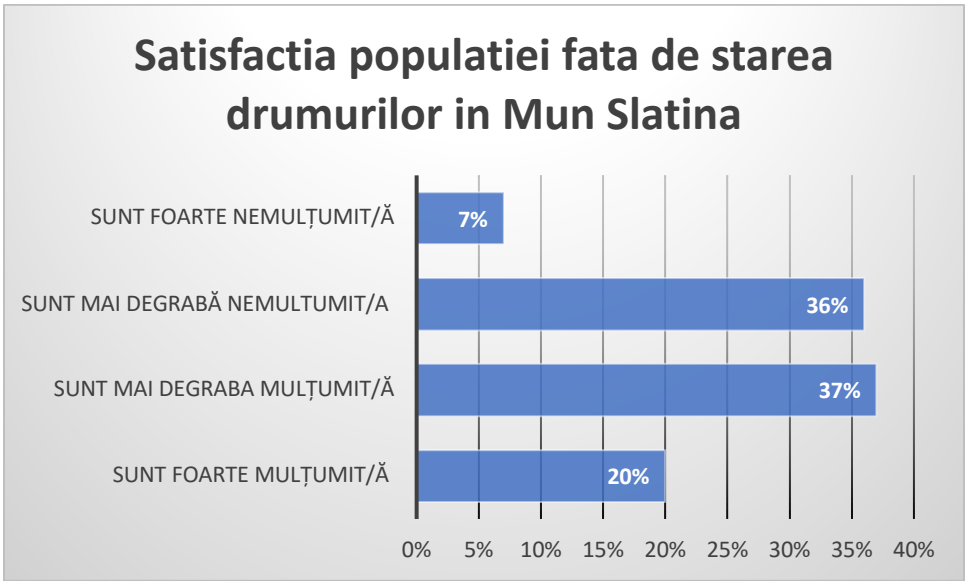
Regiuni: BI=București-Ilfov, C=Centru, M=Muntenia, NE=Nord-Est, NV= Nord-Vest, O=Oltenia, SE=Sud Est, V=Vest

Sursa: Banca Mondială, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020: https://citadini.ro/barometru-urban-2020/

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

Nivelul de satisfacție față de străzile din Slatina este peste medie 57% dintre respondenți fiind mulțumiți de calitatea străzilor din localitate (20% din populație se declară foarte mulțumită de calitatea străzilor, iar 37% sunt mai degrabă mulțumiți, în vreme ce 36% se declară mai degrabă nemulțumiți și doar 7% sunt foarte nemulțumiți de calitatea străzilor sucevene. Acest sondaj situează Slatina pe locul 17 în rândul localităților intervievate.

Figura 24. Nivelul de satisfacție a populație referitor la starea străzilor din Slatina



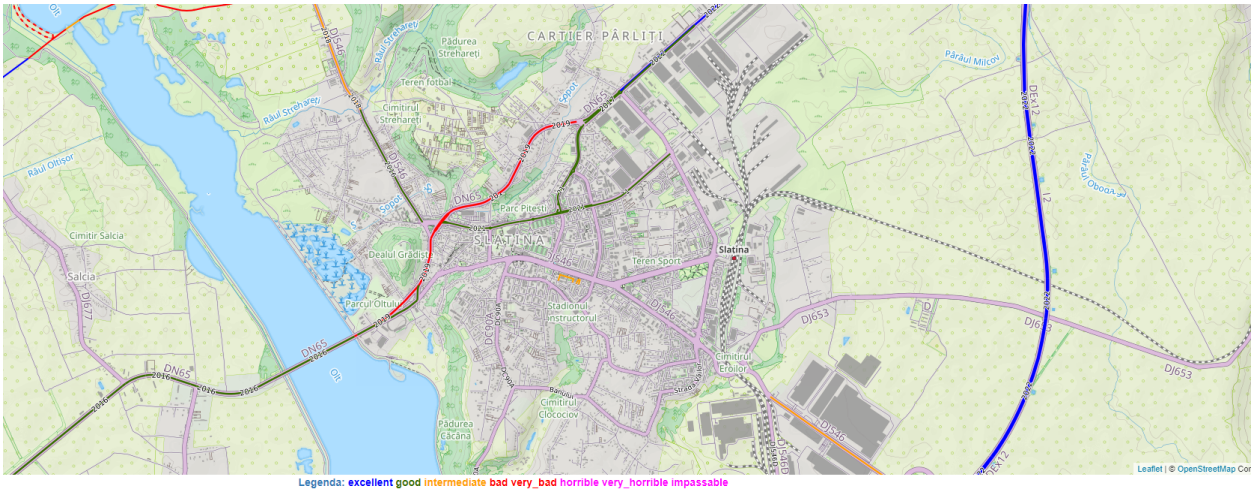
Sursa: Politica Urbană a României. Barometrul privind Calitatea Vieții, 2020: https://citadini.ro/barometruurban-2020/

In ultimii ani municipiul Slatina a investit mult în infrastructura rutieră, multe străzi ale orașului sunt de o calitate bună sau foarte bună. Cu toate acestea, există străzi care oferă o calitate slabă. Imaginile de mai jos reflectă străzi din Slatina încadrate în categoria de calitate slabă.

Figura 25. Imagine starea străzilor din categoria foarte slab și inutilizabil

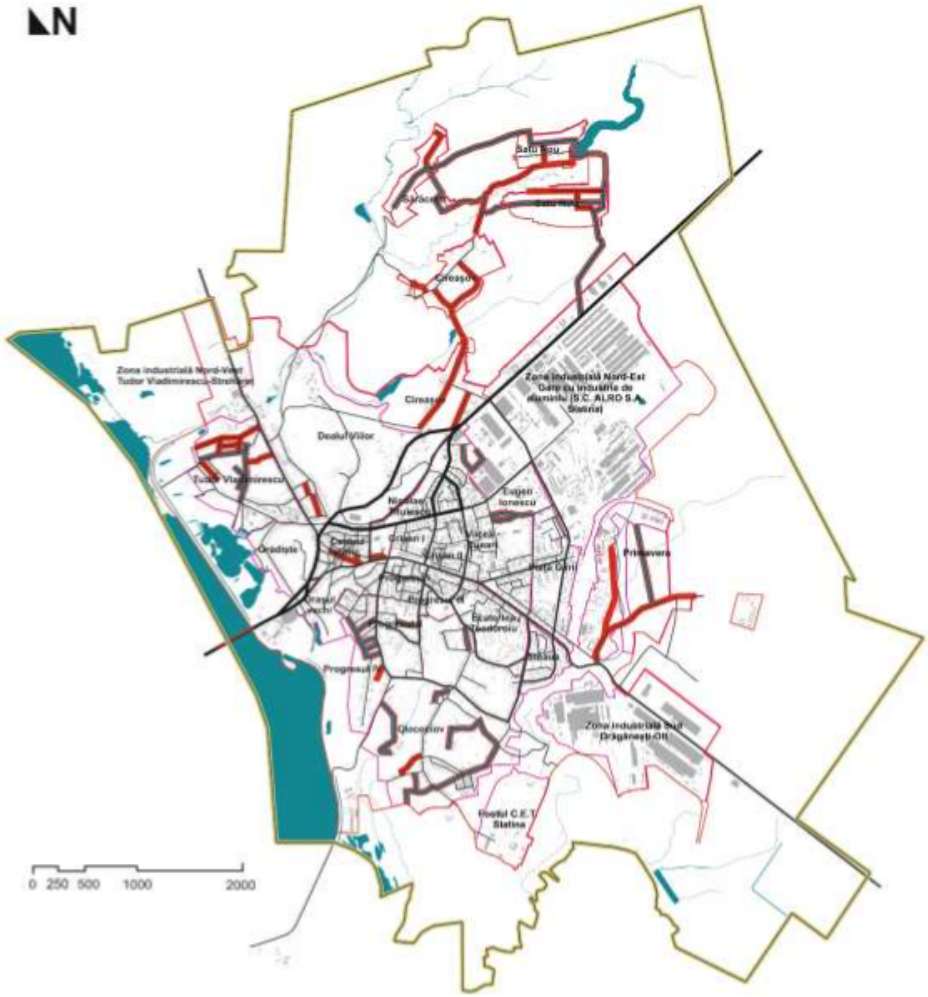
Sursa: Google maps

Figura 26. Calitatea străzilor în Municipiul Slatina



Sursa: Harta interactivă www.proinfrastructura.ro

Figura 27. Trama stradală Municipiul Slatina



Sursa: SIDU revizuit Municipiul Slatina

Harta privind calitatea drumurilor, oferită de Asociația Pro Infrastructura reprezintă o parte din străzile din Slatina, însă nu le acoperă pe toate. În realitate un număr și mai mare de străzi ale orașului se află într-o stare de degradare și nu pot oferi locuitorilor confortul dorit. Această analiză este valabilă la nivelul conexiunilor municipiului cu zona periurbană și marile rețele de transport.

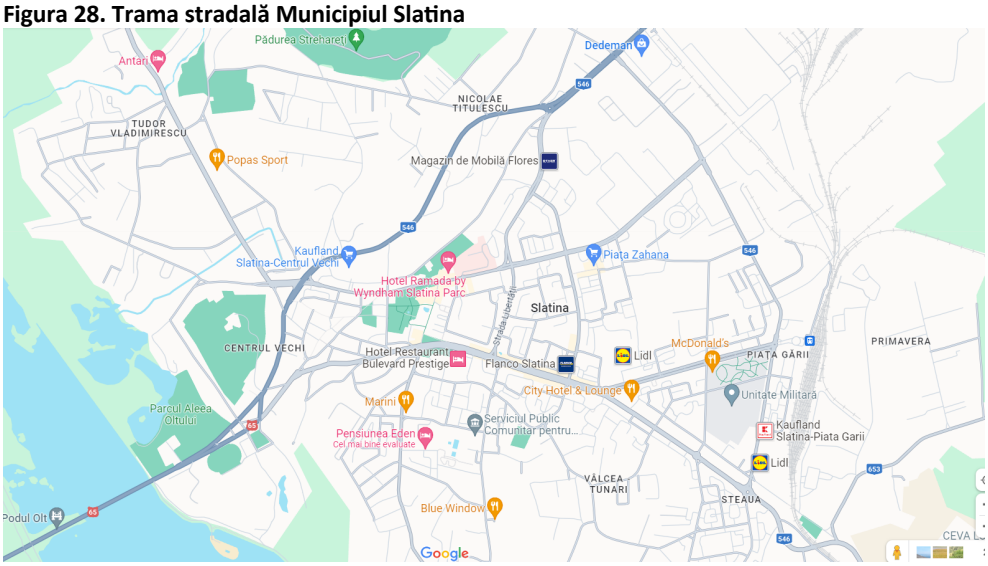
În ceea ce privește rețeaua internă de străzi, se observă o diferență semnificativă între străzile aflate în zona centrală (majoritatea aflate în stare foarte bună), față de marile cartiere de locuințe (stare bună și satisfăcătoare) și străzile aflate în periurban (stare rea și balast). Situația cea mai puțin favorabilă este constatată în cartierele periferice, unde străzile secundare perpendiculare pe străzile principale au îmbrăcăminți din balast. Acestea sunt, în fapt, zonele în care se dezvoltă în ultima perioadă o serie de ansambluri rezidențiale noi, în fapt singurele rezerve ample de teren ale Municipiului Slatina.

Trecând peste situația favorabilă a densificării unui areal care deține prea puțini locuitori pentru a susține financiar dotările și infrastructurile de bază, se constată că de cele mai multe ori programul de creștere a calității spațiului public în astfel de zone rămâne în urma dezvoltărilor imobiliare, ducând la transformarea acestora în zone urbane marginalizate. Astfel de exemple sunt rezultatul lipsei unui plan urbanistic zonal cu caracter director pentru urbanizarea teritoriilor aflate sub presiunea dezvoltărilor imobiliare. Un alt aspect ce

merită remarcat este starea precară a curților interioare ale cvartalelor, în comparație cu cea a străzilor principale în care acestea debușează.

Acest fapt face ca spațiul public din aceste zone să nu susțină o viață urbană de calitate. Rețeaua extinsă de străzi ale orașului apare în harta de mai jos.

Figura 28. Trama stradală Municipiul Slatina

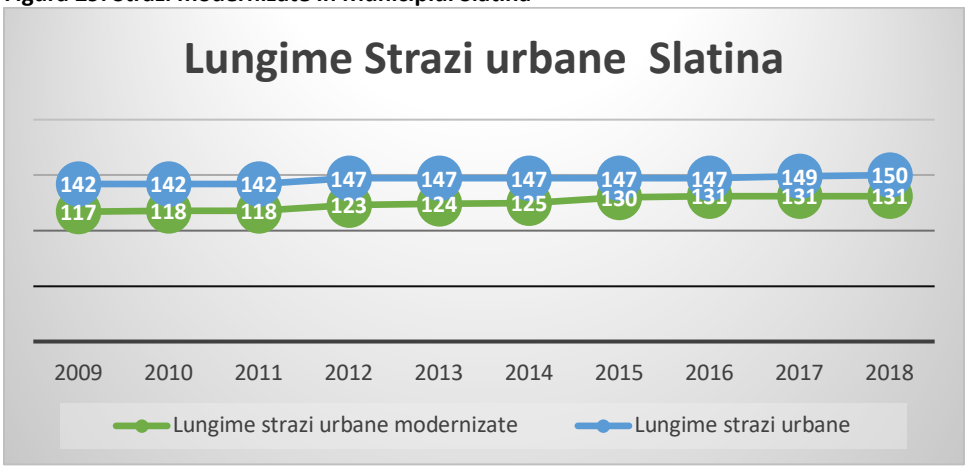


Sursa: Google Maps, Street View, 2023

În Slatina, în 2018, existau 131 km străzi urbane modernizate (străzi cu îmbrăcăminți din piatră fasonată, asfalt sau beton), din totalul de 150 km străzi urbane, ponderea străzilor modernizate crescând destul de puțin de la un an la altul. În perioada 2007 -2013 au fost reabilitate mai multe străzi al municipiului prin proiece inițiate de Primăria Slatina.

O soluție identificată în analiza SWOT este utilizarea unei aplicații mobile sau a unei platforme web pentru cooptarea cetățenilor în identificarea străzilor ce au nevoie de modernizare. Aplicația ar putea oferii statistici și informații în timp real despre starea drumurilor (drumuri în starea precară, drumuri ce urmează sa fie modernizate, drumuri ce au fost modernizate etc). De asemenea, realizarea unui PUG actualizat prin care să se reglementeze circulația prin municipiu dar și existența unui program multianual pentru modernizarea străzilor au fost propuse ca și soluții.

Figura 29. Străzi modernizate în Municipiul Slatina



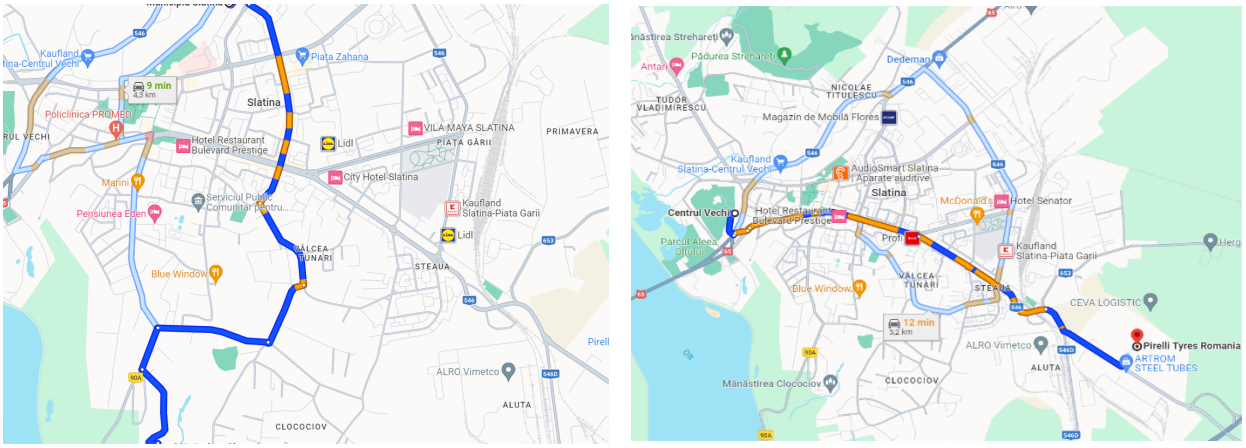
Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

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

Figura de mai jos prezintă densitatea traficul în funcție de starea drumurilor în orașul Slatina. Trafic intens permanent este întâlnit pe bulevardele centrale ale Orasului. De asemenea, se poate observa o zonă cu trafic intens intermediar pe drumuri de calitate bună la intrarea nord estica în oraș pe varianta Oituz.

Traficul intens de pe tronsoanele de intrare – ieșire din municipiul Slatina, în special în perioada orelor de vârf (început și sfârșit de program) ca urmare a migrării zilnice a forței de muncă între periurban și urban, este generat de un nivel scăzut de semaforizare și lipsa unei gestiuni inteligente a traficului printr-un sistem central de management al acestuia.

Figura 30. Densitatea traficului în comparație cu starea drumurilor



Sursa: Google maps Street view Trafic ora 09.00

2.5.4 Parcare

În condițiile în care parcul auto privat înregistrează o creștere constantă, politicile de parcare din Europa au fost formulate pentru a veni în întâmpinarea unei cereri din ce în ce mai mari.

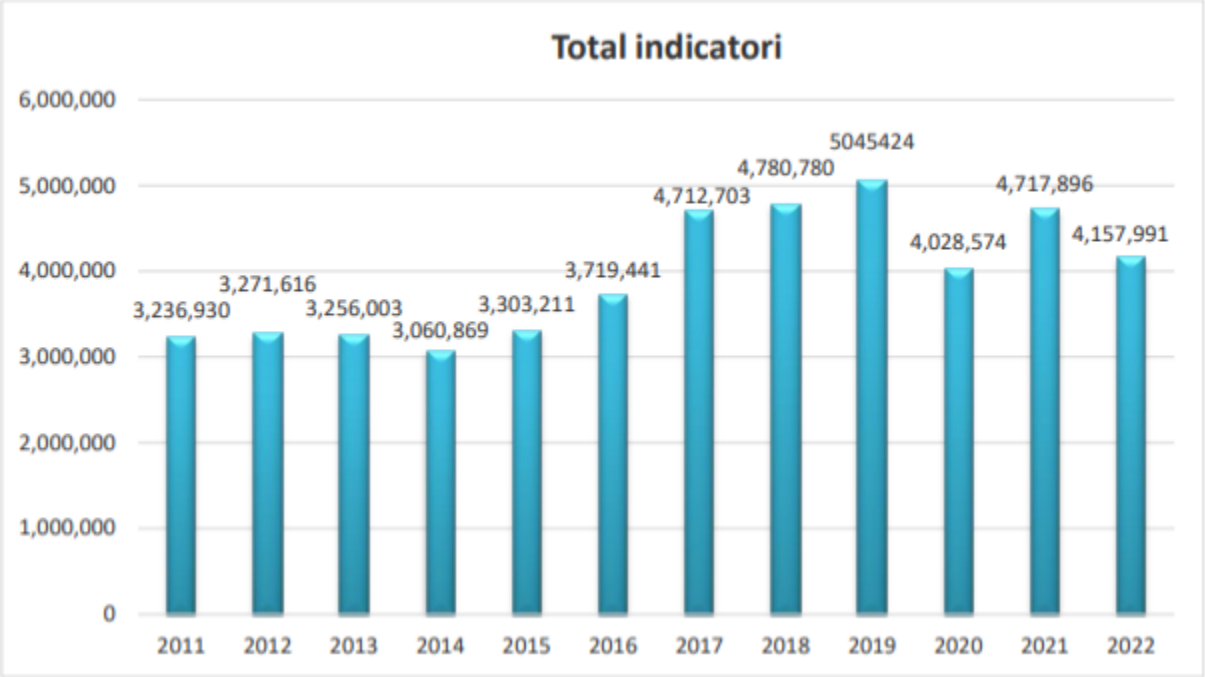
Deoarece un autoturism ocupă în medie un spațiu de parcare de aproximativ 8m$_2$ și este staționar în 96,5% din timp, impactul asupra unui oraș și al spațiului public este semnificativ. În contextual creșterii rapide a numărului de proprietari și a utilizării de vehicule private odată cu inițierea tranziției către o economie de piață în România, asigurarea de locuri de parcare adecvate în orașele românești a devenit o chestiune presantă, acestea fiind adesea insuficiente pentru a acoperi cererea.

Prin urmare, se recurge de multe ori la soluții de parcare informale, cum ar fi pe trotuare, pe pistele de biciclete și în spațiile publice, dar și pe fiecare metru de parcare disponibil la marginea drumului. Pe lângă faptul că provoacă dificultăți pietonilor, cicliștilor și altor utilizatori ai infrastructurii rutiere, această situație intensifică problemele de congestionare a traficului. Conform legislației în vigoare, o mașina parcată pe prima bandă de circulație putea fi ridicată de autorități, dar una parcată de trotuar nu putea fi ridicată. Această omisiune a fost rezolvată printr-o nouă inițiativă legislative intrată în vigoare la finalul anului 2020. Conform inițiativei, vor putea fi ridicate atât mașinile parcate nereglementar pe drumurile publice cât și cele parcate neregulamentar pe trotuar. Amenda minima pentru parcările neregulamentare este de 290 RON, iar cea maximă de 725 RON.

În majoritatea orașelor din România administrarea parcărilor este rudimentară sau inexistentă, cu o implementare precară sau total absentă a regulilor de parcare. În aceste orașe inițiativele de limitare a parcării prin taxe sau aplicarea de restricții ca un instrument de gestionare a cererii sunt aproape inexistente. Totuși,

în unele orașe, noile sisteme de administrare a parcărilor preiau controlul și permit șoferilor să plătească taxele de parcare de pe telefonul mobil. Eficacitatea acestor sisteme, însă, nu a fost încă evaluată.

Figura 31. Număr autoturisme înmatriculate în România



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

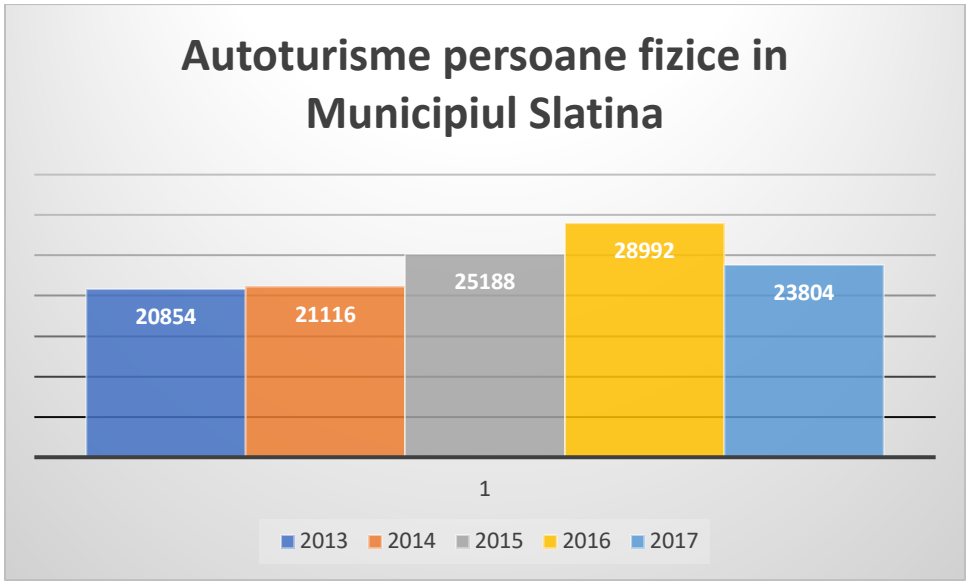
La începutul anului 2022, România avea un parc auto privat de 6.901.236 de autoturisme înmatriculate, în creștere continuă în ultimii ani, cu o creștere de 7% în 2021 față de 2019. Conform unui studiu realizat de Vegacomp Consulting, în prezent există în jur de 1.200.000 locuri de parcare publice, dintre care aproximativ 600.000 sunt parcări rezidențiale[13]. Numărul parcărilor inventariate de pe stradă (on-street) este de 403.148, dintre care 128.735 sunt parcări cu plată, 252.742 sunt parcări fără plată, iar 13.728 sunt parcări pentru persoane cu dizabilități. Numărul de parcări din afara străzii (off-street) este de 155.052. Sub 1% din numărul total de parcări din România sunt parcări inteligente, acestea având alocate 9.742 de locuri, conform studiului menționat anterior.

Mașinile electrice beneficiază de doar 124 locuri de parcare publice la nivel național. Doar 16 orașe din România au hărți publice ale parcărilor, iar parcarea se poate plăti prin aplicație online în 49 de orașe, în vreme ce prin SMS poate fi plătită în 47 de orașe. Parcometre există în 19 orașe din țară.

Veniturile totale obținute de primării din utilizarea parcărilor publice în 2019 au fost de aproximativ 140.000.000 lei. Creștere anuală semnificativă a numărului de mașini înmatriculate în România: 9,6% în 2017, 7,6% în 2018, 7% în 2019.

În anul 2022 au fost înregistrate un număr de 32.408 de autoturisme în parcul privat auto Slatina și 54.905 în județul Olt.

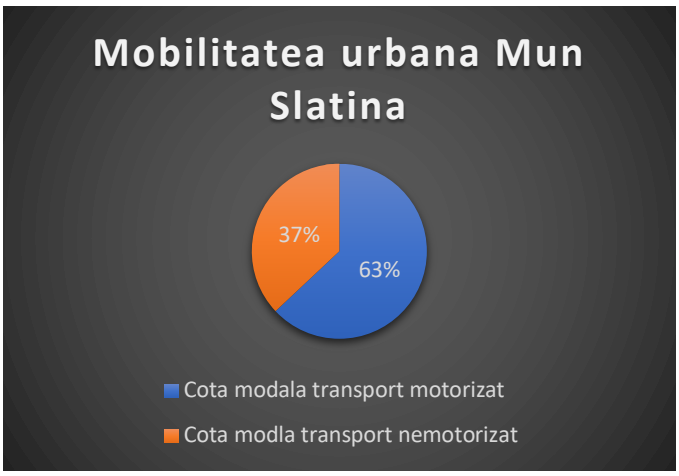
Figura 33. Autoturisme persoane fizice in Municipiul Slatina

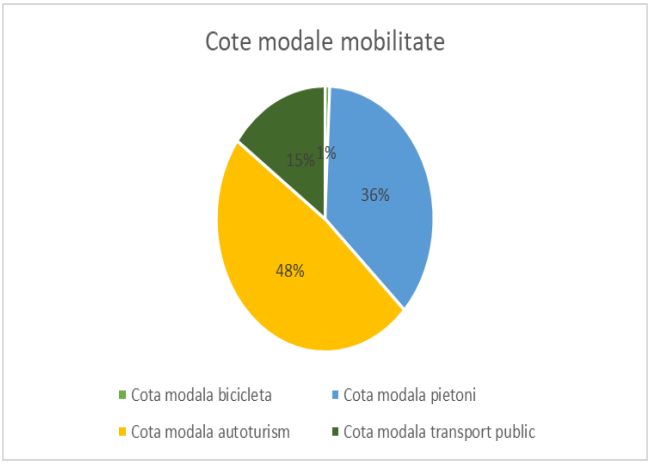


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

În majoritatea orașelor și comunelor din judetul Olt, numărul de autoturisme înregistrate pe persoane fizice a înregistrat creșteri de la un an la altul. Fără măsuri de încurajare pentru o mobilitate urbană durabilă, majoritatea locuitorilor orașului Slatina utilizează transportul motorizat pentru deplasările uzuale. Astfel, 63% din locuitorii Slatinei folosesc transportul motorizat, în timp ce 37% dintre ei se deplasează prin mijloace de transport nemotorizate. Autoturismul privat este folosit de 48 % din slatineni, în timp ce 15% se deplasează cu transportul public. Doar 0,7 % folosesc bicicleta ca și mijloc de transport iar 36,3% merg pe jos.

Figura 34. Mobilitate urbană în Municipiul Slatina



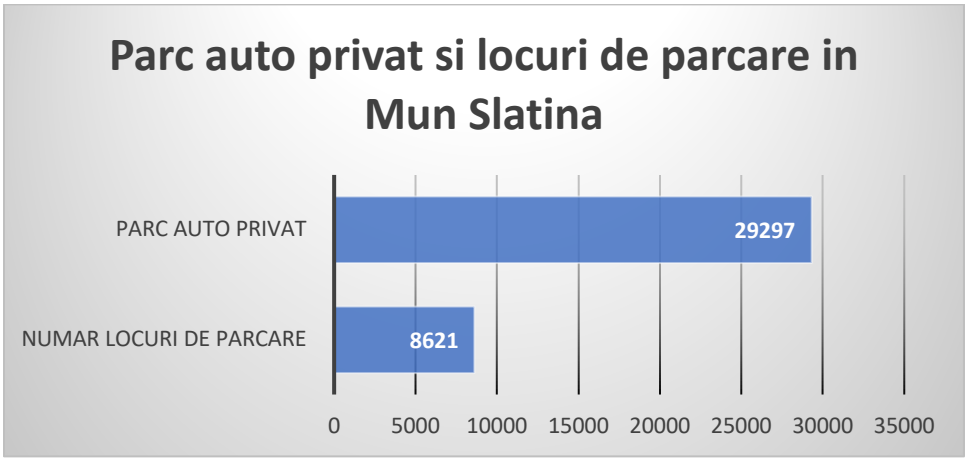


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Lipsa unor politici de parcare coerente au dus la congestionarea traficului și la formarea unui număr mare de parcări informale. Aceste parcări informale ocupă trotuarele, descurajând și cei 37% din locuitorii care

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

Figura 35. Parc auto privat și locuri de parcare Slatina



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

În 2020 parcul auto privat în Slatina a înregistrat un număr de 29297 autoturisme la doar 8621 locuri de parcare. Conform Planului de Mobilitate Durabilă al Municipiului Slatina insuficiența locurilor de parcare reprezintă una dintre problemele cu care se confruntă orașul. Există cartiere unde sunt de 10 ori mai multe mașini decât locuri de parcare. Lipsa unui sistem coerent de parcări publice adaptat funcțiilor majore ale orașului afectează siguranța circulației și contribuie la ocuparea pistelor pietonale.

Totuși progrese au fost făcute în gestionarea eficientă a problemei locurilor de parcare. Astfel, în 2013 au fost finalizate mai multe parcări de resedinta in majoritatea cartierelor Municipiului. Parcările sunt gratuite. Primaria analizeaza in present modalitatea de introducere a unui sistem de tarifare a acestora. In ultimii ani primaria municipiului a investit in sisteme de parcare modulare, supraetajate, in unele zone acentrale le orasului.

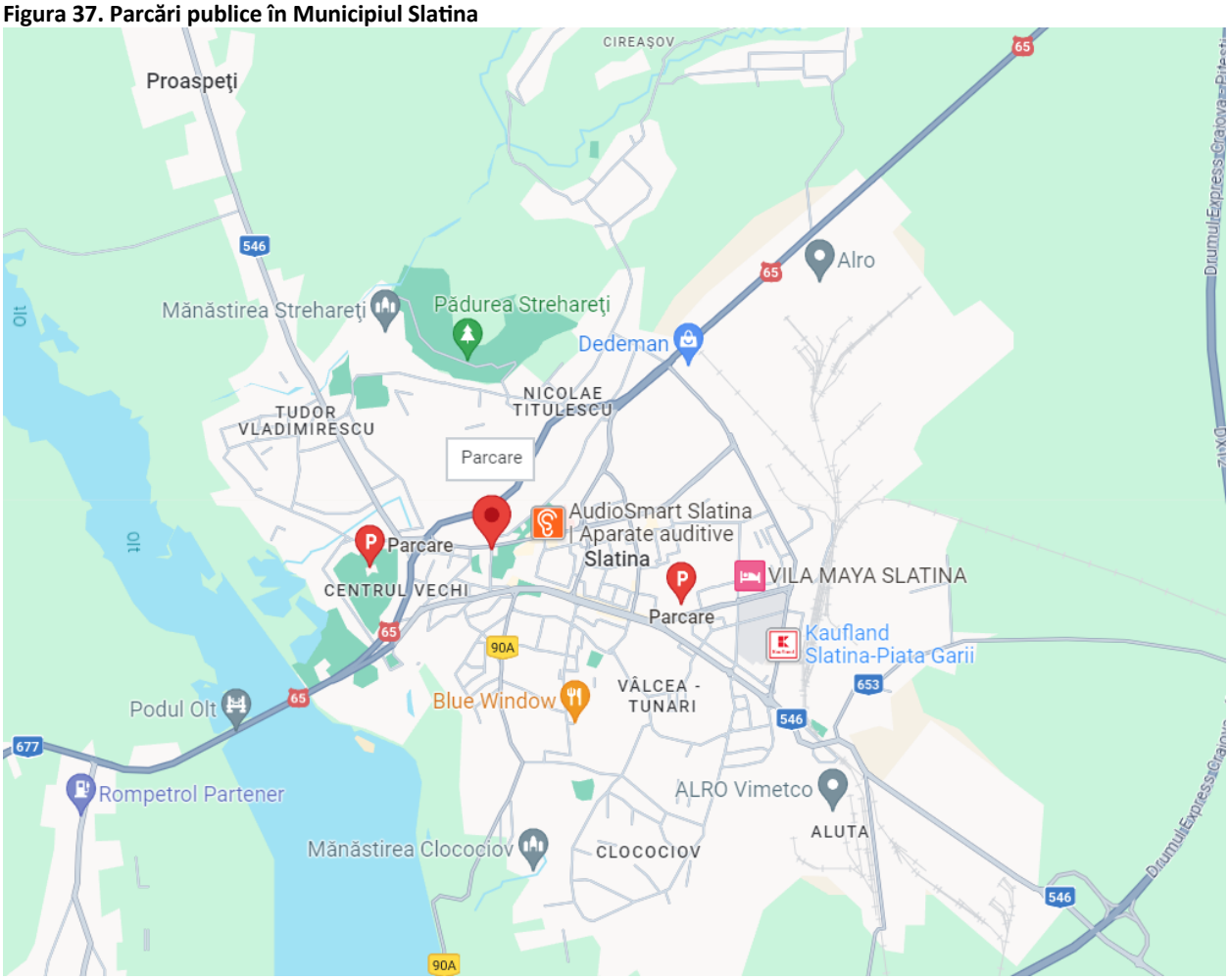
Figura 36. Parking spraetajat în Slatina

Sursa: Olt TV

In cadrul PMUD a fost identificat un proiect ce presupune crearea de parcari de reședință “Constructia de parcari rezidentiale multi-etajate “ in mai multe zone ale orasului . Deasemenea tot prim PMUD a fost propus un alt proiect , care sa asigure o fluidizare mai buna a locurilor de parcare: “Introducerea de metode suplimentare de plata”.

Un alt proiect care vizeaza modul de imbunatatire a managementului parcarilor este : “Sistem de management al parcarilor si al accesului in zonele restrictionate”, proiect ce isi propune Reducerea numarului de masini parcate neregulamentar.

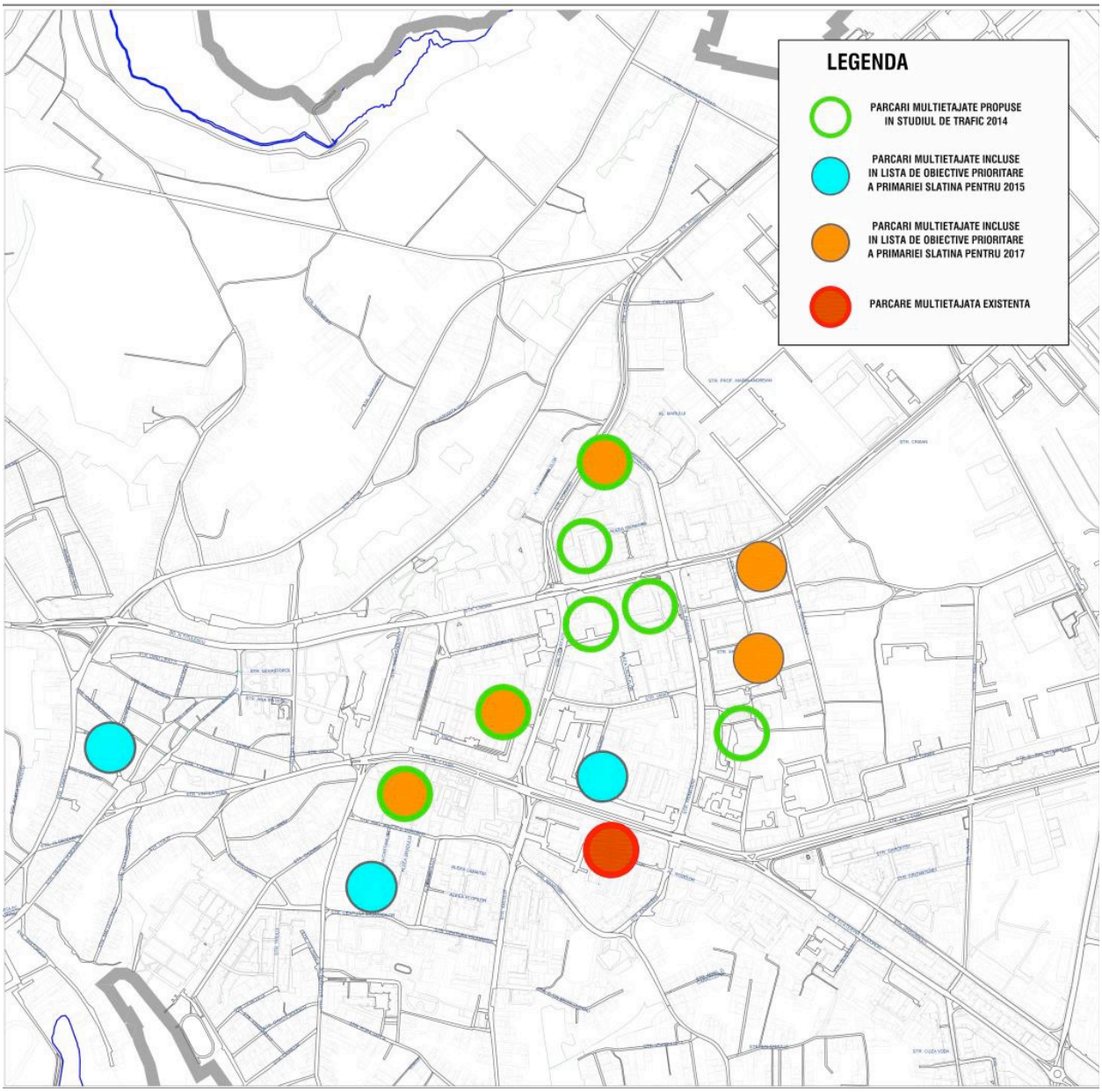
Figura 37. Parcări publice în Municipiul Slatina



Sursa: Google Maps

În Municipiul Slatina există un număr de aproximativ 3 spații de parcare publice conform Google Maps. Dintre acestea, 1 este situate pe Dealul Gradiste, langa Casa Casatoriilor, 1 este situate la una din intrarile in Parcul Esplanada si inca 1 in fata sediului Serviciului public comunitar de premise.Pe langa acestea au fost amenajate parcari in zonele centrelor comerciale, parcari pe marile bulevarde, dar si numeroase parcari de resedinta între blocuri.

Figura 38. Spații parcare etajata propuse pentru Municipiul Slatina



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana al Municipiului Slatina

În urma consultărilor publice a fost ridicată problema parcărilor în zonele rezidențiale, iar una din soluțiile propuse a fost înlocuirea garajelor cu spații publice de calitate. Construcția de noi parcări subterane, pe bază de abonament, pentru rezidenți, a fost una dintre cererile societății civile. Mai mult, crearea unei parcări pentru tiruri au reprezentat cereri concrete. Societatea civilă a mai semnalat existența unor locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități care erau subdimensionate.

În prezent nu există parcări de tipul Park&Ride la porțile orașului, parcări care ar permite transferul rapid către alte mijloace de transport. De asemenea nu există parcări monitorizate cu senzori și aplicații care să prezinte în timp real numărul locurilor de parcare și localizarea exacta al acestora.

Posibile idei pentru soluționarea problemelor legate de parcare în Municipiul Slatina ar putea fi:

- Crearea unei rețele de parcări subterane sau supraterane multietajate care să reducă intensitatea ocupării spațiului public de către automobile.
- Realizarea unei politici de parcare care să soluționeze problema de fluență deficitară a traficului generată de parcări dezordonate în zona centrală.
- Măsuri pentru conștientizare şi încurajare a publicului în vederea eliminării parcărilor neregulamentare.
- Măsuri pentru corectarea abuzurilor privind parcările neregulamentare care afectează fluiditatea traficului.
- Campanie de promovare a respectării regulilor rutiere.
- Introducerea unui system de taxare a parcarilor, atat pentru cele publice, cat si pentru cele de resedinta.
- Amenajarea de parcări în zonele rezidențiale cu cea mai mare densitate a populației și scoaterea acestora la licitație.
- Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate la sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcarea. Accentul în acest caz cade pe zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective.
- Partajarea parcărilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidențiale. Rezidenții din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 19:00 - 8:00.
- Amenajarea de parcări în vecinătatea principalilor generatori de trafic (parcări cu plată). Sistem TIC pentru parcare: informare, gestiune și plată.
- Realocarea resurselor financiare obținute din parcare către proiecte de mobilitate durabilă sau amenajări de spațiu public. Astfel utilizatorii ar putea vedea direct beneficiile plății parcării. Gestionarea transparentă a resurselor financiare provenite din parcările cu plată.
- Acces pentru publicul larg la informații legate de sumele colectate și modul în care acestea au fost folosite în favoarea orașului.
- Amplasarea de indicatoare digitale care să prezinte numărul de locuri disponibile în parcările în afara străzii.
- Promovarea și dezvoltarea continua de noi aplicația cum ar fi Slatina Parking (afișarea în timp real al locurilor de parcare disponibile, traseu direct până la locul liber de parcare, plată instantă prin citirea numărului de înmatriculare, utilizarea spațiilor de parcare ale complexelor comercială pentru parcarea pe timp de noapte etc).
- Amenajarea de parcări cu senzori în zona centrală pentru o mai bună monitorizare a gradului de ocupare / monitorizarea locurilor de parcare cu senzori sau camere video și transmiterea informațiilor în aplicația pentru parcări.
- Extinderea parcării cu plată, tarife dinamice și introducerea tarifării pe zone. Diversificarea modului de plată a parcării la parcometru (card bancar, bancnote), aplicație smartphone.
- Campanie pentru conștientizarea „valorii” unui loc de parcare (ex. Parkingday).
- Stimulente pentru familiile care decid să trăiască fără autovehicul.

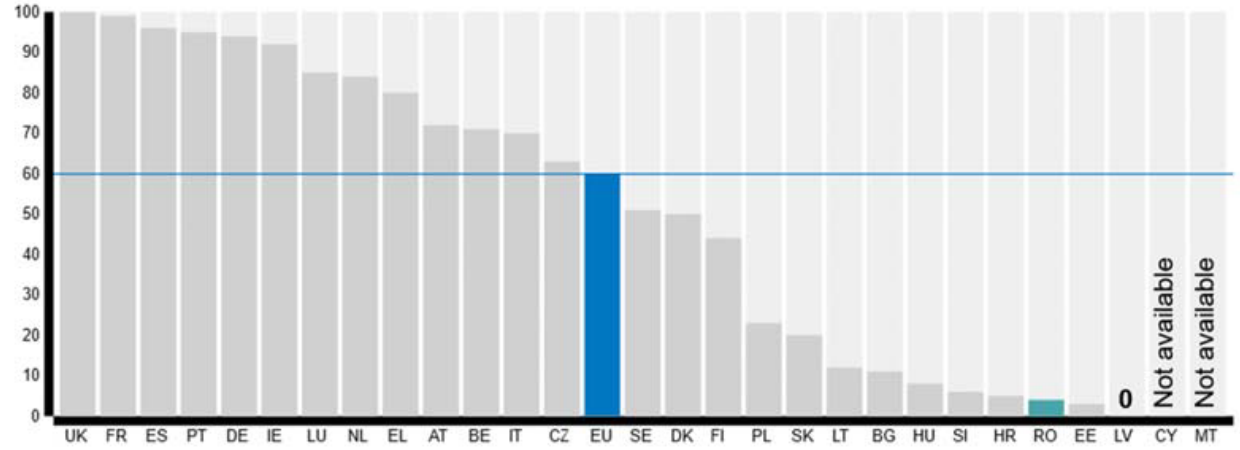
2.5.5 Accesibilitate ferată

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

feroviar către concurența de piață, îmbunătățirea interoperabilității și siguranța în transportul feroviar, precum și pe dezvoltarea infrastructurii de transport.

Planificarea precară și constrângerile bugetare au făcut ca proiectele de modernizare a acestor linii de cale ferată să nu avanseze conform estimărilor inițiale. În acest sens, România se află pe locul 24 din 26 la nivelul UE cu un scor de 4% în 2016, mult sub media UE care este de 60%. Figura de mai jos evidențiază gradul de completare al rețelei TEN-T feroviare în anul 2016.

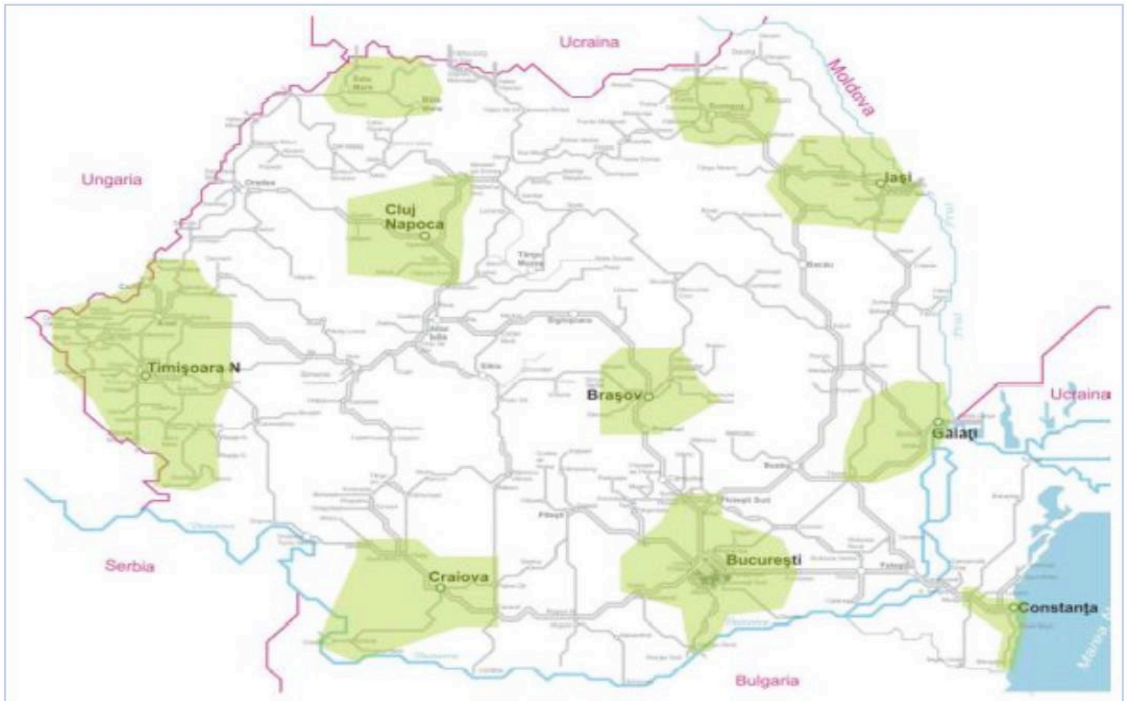
Figura 38. Nivelul de completare al rețelei TEN-T de cale ferată



Sursa: Comisia Europeană, Date Eurostat

Harta de mai jos evidențiază zonele cu potențial de dezvoltare a liniilor regionale de cale ferată.

Figura 39. Regiunile cu potențial de dezvoltare a liniilor regionale de cale ferată din România



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

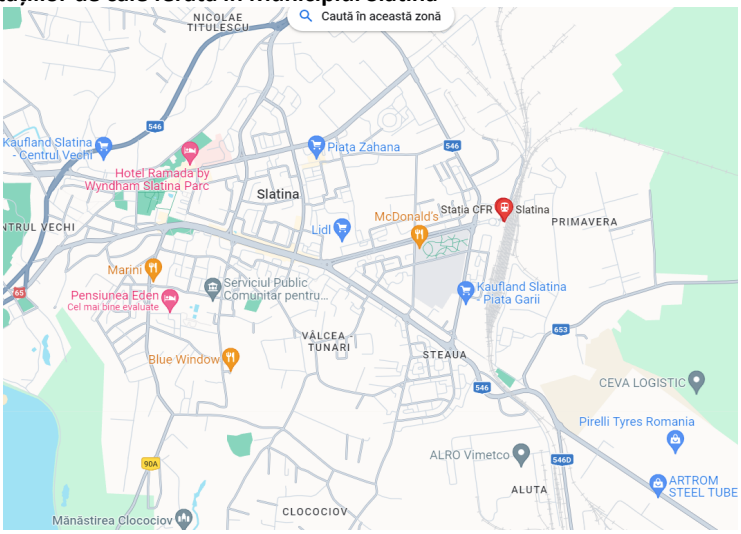
Slatina se conectează la magistrala 900 (Craiova - București) prin liniile secundare 910 (Piatra Olt - Caracal), 907 (Pitești - Roșiorii de Vede), 909 (Roșiorii de Vede - Alexandria) și 901 (Craiova - Slatina - București - Pitești). De asemenea, oraşul deţine şi o conexiune la magistrala 200 prin linia 201 care face legătura cu Râmnicu Vâlcea. Frecvenţa trenurilor care pleacă spre București este de 5 pe zi, acestea parcurgând traseul în 210-240 minute. Intervalul orar în care aceste trenuri circulă este între 05:35 - 17:30, fapt care favorizează navetismul pe direcţia Bucureşti. Din cele 5 trenuri, numai unul pleacă direct din Slatina (ora 14:40), celelate patru trenuri plecând din Craiova. În completarea trenurilor care leagă centrele urbane majore vin curse interregionale cum ar fi:

1) Piatra Olt - Slatina - Pitești cu o frecvenţă zilnică de 3 trenuri la intervale de 270 minute în medie,
2) Craiova - Slatina - Pitești cu o frecvenţă redusă, 1 tren pe zi.
3) Caracal - Slatina - Pitești cu o frecvenţă redusă, 1 tren pe zi.

Figura 40. Rețeaua TEN-T feroviară a României

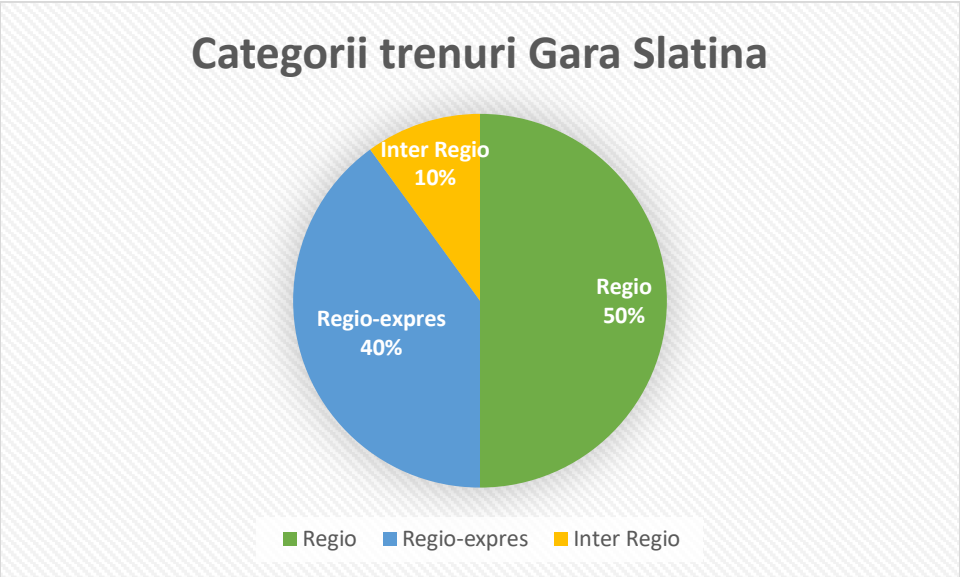
Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Figura 41. Amplasarea stațiilor de cale ferată în Municipiul Slatina



Sursa: Google Earth

Figura 42. Categorii trenuri Gara Slatina



Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Tabel 43. Sosiri/plecări trenuri Gara Slatina

Interval Orar	Sosiri	Plecari
0.00 - 2.00	R	R
2.01-4.00	IR	IR
4.01-6.00	R+R+RE	R+R+RE
6.01-8.00	R	R
8.01-10.00	RE+RE	RE+RE
10.01-12.00	-	-
12.01-14.00	RE	RE
14.01-16.00	R+R	R+R
16.01-18.00	R+RE+RE	R+RE+RE
18.01-20.00	R	R
20.01-22.00	R+RE+R+RE	R+RE+R+RE
22.01-24.00	IR	IR

R= Regio, RE=Regioexpres, IR= Interregio

Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Conform Documentului de Referință CFR, Anexa 9, actualizată la data de 02.11.2020 Gara Slatina este gara de gradul II, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri. Aceasta este dotată cu casă de bilete, birou de informații pentru traficul local și internațional, automate pentru vânzarea biletelor, sală de așteptare, post Poliția Transporturi Feroviare, stație taxi. Potrivit datelor din CFR, totalul numărului de călători care au tranzitat stațiile (urcați și coborâți) in Gara Slatina în 2023 a fost de 476.125. Conform aceleiașisurse, variația medie lunară a numărului de călători a fost de 39.677 Reabilitarea liniilor de cale ferată și înființarea unor noi linii de transport feroviar în judetul Olt ar îmbunătății accesibilitatea ferată a Municipiului.

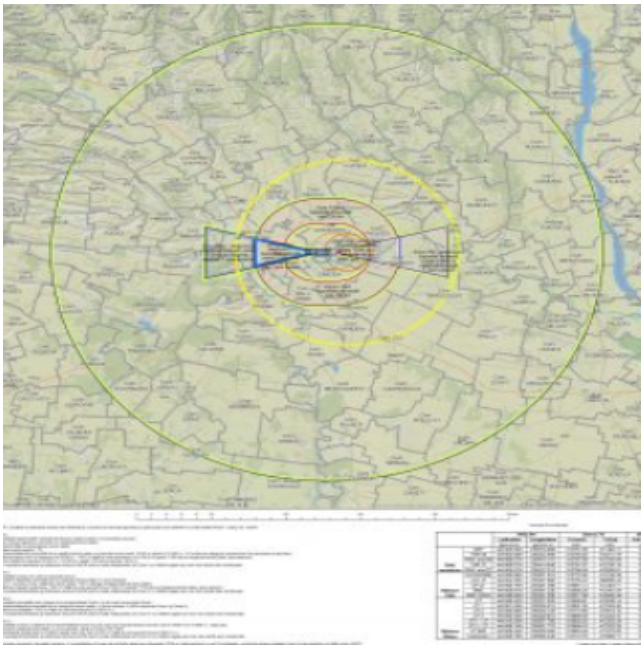
2.5.6 Accesibilitate aeriană

Municipiul Slatina nu dispune de un aeroport propriu. Totusi, avand in Vedere construirea Drumului Expres Craiova Pitesti, distanta dintre Municipiul Slatina si cel mai apropiat aeroport (Aeroportul Internationa Craiova este de doar 50 km , in timp real 30 min.

In anul 1938, la 27 ianuarie, Carol al II-lea decreta infiintarea „unui aeroport la Craiova, care sa serveasca si ca aerodrom militar, in caz de razboiu…". Incepand din acel an, Aeroportul Craiova „afectat transportului aerian public de pasageri si marfa" a functionat pe actualul amplasament. Decolarea si aterizarea se faceau la acea vreme pe o pista de pamant avand dimensiuni de 1000 x 200 m. Intre 1938 si 1956 serviciile pentru pasageri erau ca si inexistente, lipsind confortul de care beneficiaza astazi pasagerii. Intre 1950 si 1952 s-a construit o pista betonata cu dimensiuni de 2000 x 60 m si s-au facut primele dotari cu mijloace de apropiere si aterizare constand din 2 NDB-uri. La 6 mai 1957 s-a deschis prima linie aeriana, Craiova – Bucuresti, cu avioane rusesti de tip LI-2. In 1959 s-a construit cladirea in care se afla astazi turnul de control si dispeceratul aeroportului si s-a trecut la folosirea avioanelor tip AN-2 pana in 1962 cand a inceput utilizarea de avioane moderne, pentru acei ani, de tip IL -14. Acest tip de aeronava a deservit cursa Craiova – Bucuresti pana in anul 1972

Tot in perioada 1959 – 1972 s-a extins pista la dimensiunile de 2500 x 60 m si s-a construit o cale de rulare de 380 x 14 m si o platforma pentru imbarcare – debarcare de 75 x 110 m, ambele din beton. Intre anii 1972 si 1989, ruta Craiova – Bucuresti a fost deservita de avioane tip AN – 24 si IL – 18, s-a construit corpul tehnic, sala de asteptare pasageri, centrul de emisie si salonul de protocol al aeroportului. Revolutia din 1989 si trecerea la economia de piata in Romania, au dus la scaderea numarului de curse ale companiei TAROM, ceea ce a insemnat sistarea curselor interne regulate incepand cu anul 1994. Din 1995, Aeroportul Craiova a fost deschis traficului intern si international, deservind numai curse charter. Incepand cu data de 29 martie 2007, zborurile companiei Carpatair pe legatura Craiova-Timisoara au fost lansate in mod oficial, catre cele 15 destinatii in Italia, Grecia si Germania . Intreaga regiune aflata in curs de dezvoltare din S-V Romaniei va avea la dispozitie cea mai rapida si comfortabila cale de transport catre alte destinatii din Europa

Figura 48. Zona de captare a Aeroportului Internațional Craiova

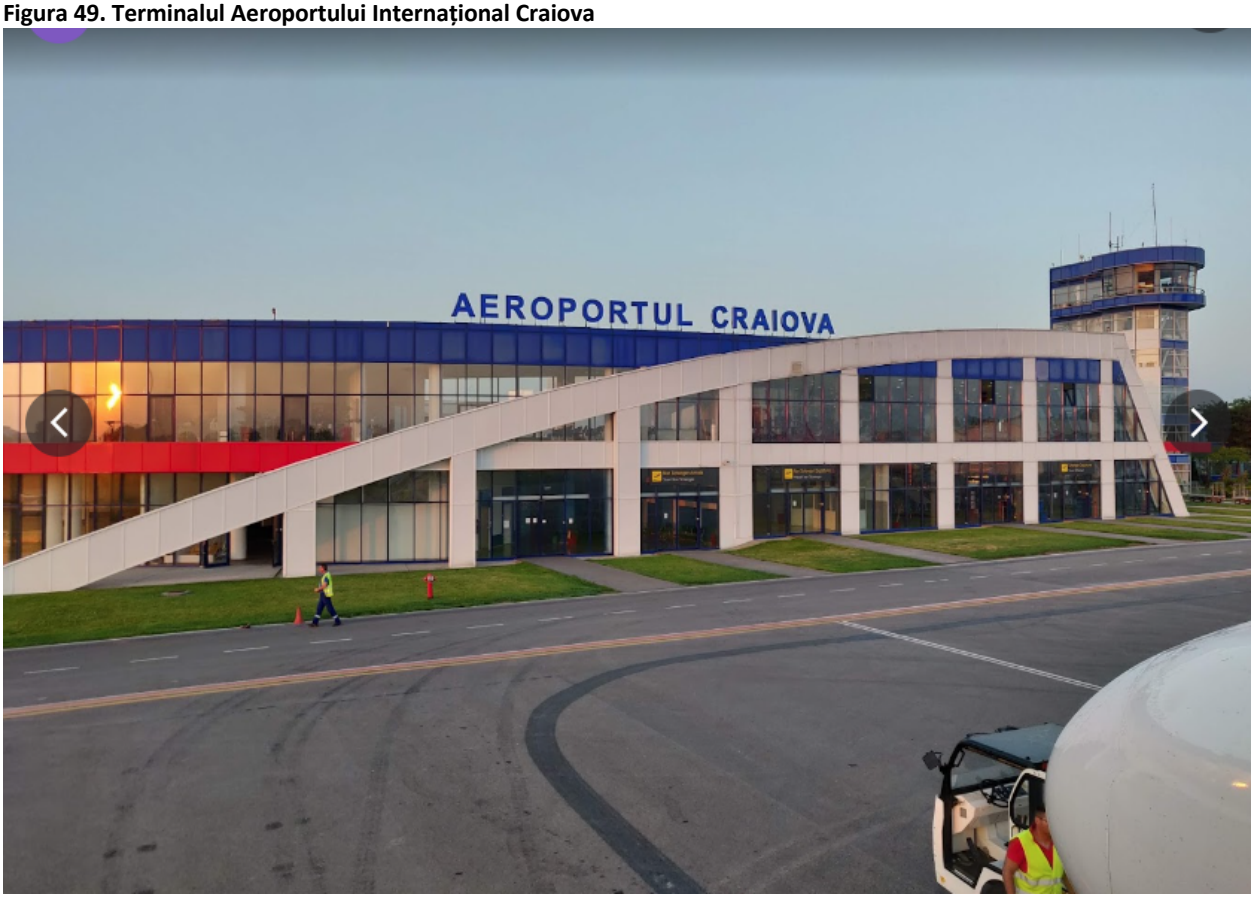


Sursa: Aeroportul Internațional Craiova

Caracteristicile tehnice ale Aeroportului Internațional Craiova sunt următoarele:

- Carcteristici pista decolare/aterizare • Suprafata: 2500 m X 45 m; • PCN 46 F/C/W/T
- Caracteristici cale de rulare • Suprafata: 380 m X 25 m • PCN 46 F/C/W/T
- Platforma imbarcare/debarcare • Suprafata: 24.000 m ², 8 locuri de parcare pentru aeronave de tip C • PCN 52 R/D/W/T
- Balizaj si sistem luminos de apropiere: • 2.500 m x 45 m, Cat II • sistem luminos de apropiere: - pe directia 27, Cat II-III – 900 m și pe directia 09, neprecizie – 420 m
- Frecventa TWR: • APP/TWR – 124.3 MHz – COM / VHF
- Mijloace navigatie: • DVOR/DME 110.2 MHz (CH 39X) • ILS CAT I 108,7 MHz

Figura 49. Terminalul Aeroportului Internațional Craiova



Sursa: Google(Eli Adler)

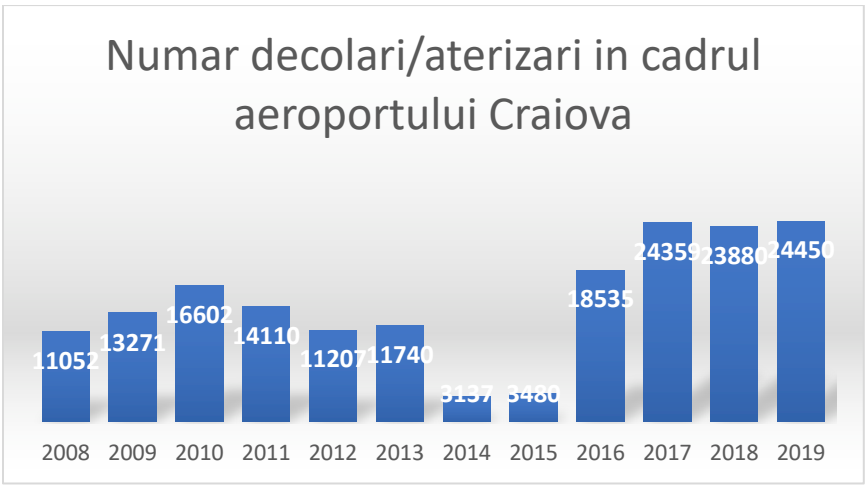
Fara a exista linii de transport public directe, din Municipiul Slatina se poate ajunge relative usor la acest aeroport.

Figura 50. Timpul parcurs până la aeroport cu mașina

Sursa: Google Maps

Aeroportul Craiova a înregistrat un trend descrescător în ceea ce privește numărul de zboruri din 2008 până în 2013, iar după lucrările de renovare numărul de zboruri a crescut constant până în 2019. Cei mai mulți pasageri au fost transportați în anul 2019 conform figurilor de mai jos.

Figura 51. Număr decolări/aterizări în cadrul Aeroportului Internațional Craiova



Sursa: Politica urbană a României. Prelucrare indicatori: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Pandemia SARS COV-2 din 2020 a însemnat o reducere semnificativă a traficului aerian internațional. În aprilie 2020, după instituirea carantinei în municipiul Craiova, majoritatea curselor dinspre și spre Germania și Anglia au fost anulate.

Reducerea traficului pe aeroportul din Craiova a creat, conform CJ Dolj, pierderi de peste 6 milioane de lei. În același timp, cheltuielile pentru adaptarea la pandemia au pus o presiune suplimentară pe bugetul aeroportului și a trebuit să accepte ajutoarele de stat acordat de Guvernul României 16. Situația s-a ameliorat pe perioada sezonului de vară, ca urmare a relaxării restricțiilor de circulație.

Între 1962 și 2001 singura cursă regulată a fost către București și a fost operată de TAROM. După redeschiderea aeroportului în 2015, aceeași cursă către București a fost reluată tot de către TAROM. În prezent, TAROM și CarpatAir sunt companiile care operează curse regulate către destinații precum București, Londra, Birmingham,Roma, Milano, Bologna, etc.

În pofida provocărilor apărute din cauza pandemiei SARS COV-2, Aeroportul Internațional Craiova este esențial pentru dezvoltarea economică a Regiunii Sud Vest Oltenia. Aeroportul poate crește mobilitatea populație din zonă și potențialul turistic, dar este necesară o mai bună conectare cu orașul Slatina.

2.5.7 Infrastructura pentru deplasări nemotorizate

În spațiul public accesibil se desfășoară trei categorii de activități: necesare, opționale și sociale. Fiecare dintre acestea necesită asigurarea unor aspecte minime. Prioritatea presupune abordarea etapizată a facilităților necesare celor trei tipuri de activități. Prima categorie, *activitățile necesare*, include sarcinile zilnice uzuale, cum ar fi mersul la serviciu, la școală sau la cumpărături. Aceste activități ar avea loc pe orice tip de vreme și pe tot parcursul anului, participanții fiind condiționați de deplasare pentru a-și asigura subzistența. A doua categorie, *activitățile opționale*, apare atunci când există dorința de a efectua aceste activități și când sunt create condițiile de mediu favorabile participării la acestea. Exemplele includ plimbările, deplasările pentru mișcare fizică, activitățile de timp liber. Spre deosebire de activitățile necesare, este puțin probabil ca activitățile opționale să aibă loc atunci când condițiile de mediu nu sunt prielnice. Frecvența activităților opționale depinde, de asemenea, de calitatea spațiului public: în zonele urbane dense în care calitatea spațiului public este limitată, activitățile opționale sunt reduse la minim, dar într-un mediu construit de calitate activitățile opționale au loc cu frecvență ridicată. A treia categorie, *activitățile sociale*, apare atunci când oamenii se întâlnesc și socializează. Acest tip de activități includ copiii care se joacă, conversațiile între cunoscuți sau trecătorii care se recunosc reciproc. Aceste activități sunt adesea de natură spontană și pot avea loc într-o mare varietate de spații publice. Aceste activități evoluează frecvent din activități din primele două categorii, întrucât oamenii din același spațiu se întâlnesc, chiar dacă pentru timp scurt. În mod similar cu activitățile opționale, activitățile sociale sunt condiționate de starea fizică a spațiului public. În orașe fără o calitate ridicată a mediului construit, activitățile sociale vor avea un caracter superficial, întrucât multe interacțiuni, cum ar fi a vedea și a auzi alte persoane, pot fi clasificate doar ca sociale.

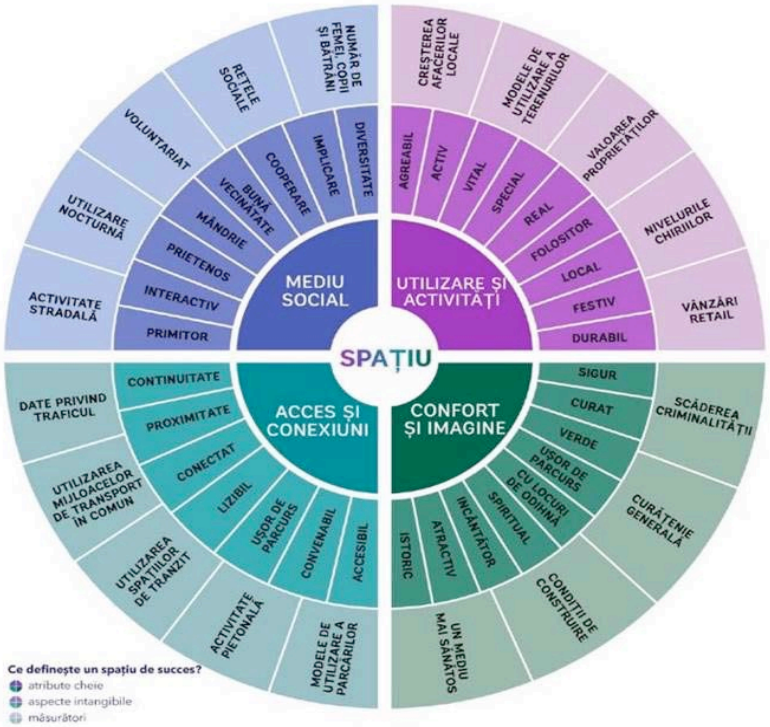
Un spațiu public de calitate, indiferent că are un caracter tranzitoriu sau de coagulare, respectă 12 criterii de calitate. Primele trei se referă la elementele de bază pentru activități necesare, următoarele șase fac referire la cele opționale, iar ultimele trei la cele sociale:

Tabel 5. Criterii de calitate pentru spațiile publice

Tipuri de activitati	*Criterii de calitate*
Activități necesare	1. Protejează împotriva traficului și a accidentelor: traversări sigure, elemente de separare față de traficul de viteze mari.
	2. Protejează împotriva agresiunilor: mobilier urban familiar, deschiderea fațadelor spre spațiul public, funcțiuni deschise non-stop, iluminat public la scara umană.
	3. Protejează împotriva aspectelor senzoriale neplăcute: elemente verticale de protecție împotriva vântului și a curentului, elemente orizontale care protejează față de ploaie și ninsoare, separatoare care oferă protecție față de frig sau căldură, elemente pentru protecția față de poluarea fonică, olfactivă, auditivă și praf.
	4. Oferă opțiuni pentru diverse tipuri de mobilitate: lățime suficientă pentru deplasarea pietonală, fațade cu o estetică pozitivă, lipsa obstacolelor pe traseu, suprafețe continue, accesibilitate

Activități opționale	nediscriminatorie.
	5. Oferă oportunități pentru oprire și staționare: limite atractive și funcționale, locuri prestabilite pentru stat, obiecte pentru sprijinire, fațade cu detalii care invită la stat.
	6. Oferă oportunități pentru a ședea: obiecte destinate pentru șezut, perspective favorabile spre puncte de interes, opțiuni comerciale și necomerciale pentru șezut, oportunități pentru odihnă și așteptare
	7. Oferă oportunități de vizibilitate: distanțe vizuale rezonabile, perspective interesante și neobturate, orientare facilă, iluminat nocturn.
	8. Oferă oportunități pentru a vorbi și pentru a fi ascultat: limite pentru a reduce nivelul zgomotului în spațiul public, aranjamente ale mobilierului pentru a încuraja comunicarea.
	9. Oferă oportunități pentru joacă și activități fizice, prin stabilirea unor suprafețe și amenajări dedicate, posibilitatea de a organiza activități temporare (comerciale, culturale, comunitare).
Activități sociale	10. Dimensionarea la scara umană: dimensiunile clădirilor și spațiilor în relație cu scara umană în ceea ce privește simțurile, mișcarea, dimensiunea și comportamentul.
	11. Oferă oportunități pentru a beneficia de elementele pozitive ale climatului: deschiderea spre soare, umbrirea, protecția față de vânt.
	12. Oferă calități estetice și experiențe senzoriale pozitive prin design și detaliere de calitate, materiale de calitate, perspective favorabile spre clădiri iconice, experiențe senzoriale bogate: arbori, plante, apă.

Figura 52. Elemente definitorii pentru un spațiu public de success



Sursa: Prelucrare date Project for Public Spaces, 2020

La nivel european, transportul motorizat atinge un nivel ridicat, iar până în 2050 se estimează o creștere de 42% a transportului rutier de pasageri, fiind un semn bun pentru economia europeană.

Acest lucru, însă, va pune o presiune destul de mare pe rețeaua de transport și, de asemenea, pe mediul înconjurător. Un angajament clar al Pactului Ecologic European este ca transportul să devină drastic mai puțin poluant, în acest sens fiind necesară dezvoltarea accelerată a combustibililor alternativi durabili (inclusiv biocombustibili avansați), hidrogen verde și electromobilitate în transport, precum și furnizarea și stocarea durabilă de energie.

Carta Albă a Transporturilor în UE, adoptată în 2011, propune reducerea progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional. În mediile urbane, promovarea deplasărilor nemotorizate au ca efect reducerea aglomerației în trafic, a zgomotului, a impactului asupra mediului și îmbunătățirea calității vieții. Politicile care au un efect pozitiv pentru promovarea deplasărilor nemotorizate includ: îmbunătățirea trotuarelor și a rețelei de piste pentru biciclete; sisteme de închiriere publice sau private a bicicletelor; dezvoltarea spațiului public și a clădirilor în funcție de pietoni; măsuri de calmare a traficului, îmbunătățirea peisajului stradal, reducerea vitezei în trafic, restricționarea accesului vehiculelor și realocarea spațiului destinat mașinilor; educarea publicului privind siguranța în trafic sau programe de promovare a deplasărilor nemotorizate; parcări pentru biciclete integrate în sistemul de transport public; politicile de parcări ale orașului.

Mijloacele de transport verde, precum folosirea bicicletelor, a transportului în comun, a vehiculelor electrice, a mașinilor hibrid, a vehiculelor cu mai mulți ocupanți (carpooling) pot fi adoptate de tot mai mulți cetățeni în viața de zi cu zi. Mersul pe jos este modul principal de deplasare pentru o mare parte a populației și are un efect benefic asupra mediului și a sănătății oamenilor. Deși reprezintă o cotă modală importantă, deplasările pietonale sunt fragmentate de traficul rutier și de ocuparea trotuarelor cu parcarea mașinilor.

Etapele pentru a implementa un sistem de mobilitate durabilă au în vedere o creștere graduală a cantității și calității facilităților oferite pentru pietoni și bicicliști. Primii pași se referă la conversia străzilor în pietonale, implementând proiecte pilot în zonele centrale și cele cu densitate ridicată din cartiere sau în zonele cu o concentrare ridicată a activităților în spațiul public. Pot exista mai multe tipuri de abordări, manifestate prin limitările impuse mijloacelor de transport: limitarea complete sau parțială a accesului autoturismelor, mijloacelor de transport în comun, oportunitățile oferite deplasărilor cu bicicleta. Importantă este, în aceste circumstanțe, creșterea incrementală a suprafețelor pietonale și unirea acestora în rețele complete la nivelul orașului. Un al doilea pas, care presupune o activitate continuă, se referă la reducerea treptată a numărului de locuri de parcare din zona centrală a orașului, cu o rată de 2-3% anual. Spațiul eliberat se transformă în piețe publice mici, oferind oportunități pentru creșterea calității spațiului public. Aceste operațiuni sunt realizate în același timp cu procese de reglementare care oferă o scară diminuată a mediului construit și, astfel, posibilitatea de a limita prezența vântului în lunile nefavorabile reci. Scara umană este, de asemenea, un obiectiv urmărit prin reglementarea unui raport favorabil între suprafețele vitrate și cele opace ale fațadelor, precum și o tratare deosebită a unor elemente ale clădirilor sau obiectelor de mobilier urban. Pentru a asigura prezența locuitorilor în spațiul public este necesară o politică de dispersie eficientă a locuirii în spațiul urban, avantajând, acolo unde este cazul, funcțiunile mixte împreună cu locuirea. În interiorul cartierelor, etapa următoare vizează realizarea amenajărilor care permit deplasarea pietonală sau cu bicicleta a elevilor la școală sau dinspre școală spre locuințe. În ceea ce privește rețeaua comercială, este necesară facilitarea păstrării teraselor active chiar și în timpul iernilor, prin metode specifice de încălzire. Pentru mobilitatea pe distanțe medii, orașele înființează noi piste sau benzi dedicate pentru biciclete, amplasate în locul unor locuri de parcare eliminate. Acestea funcționează complementar cu sisteme de parcare și bike-sharing amplasate oportun în relație cu punctele de maximă activitate și atractivitate.

Conform *Ghidului de Reabilitare a Spațiilor Publice Urbane*, spațiul urban este fundalul interacțiunilor sociale care au loc pe parcursul deplasărilor, influențând deplasările pedestre prin calitatea fondului construit și a spațiului public. O distanță de 5 minute de parcurgere pe jos este considerată distanța pe care oamenii sunt dispuși să o parcurgă înainte de a opta pentru a conduce automobilul propriu. Bazată pe

viteză medie de mers, o plimbare de 5 minute reprezintă o rază de 400 m. Această regulă este utilizată pentru a calcula ariile de acoperire ale stațiilor de transport public, sau pentru a determina accesibilitatea destinațiilor în interiorul cartierelor – dotările, atractorii. Această rază de parcurgere este de obicei calculată în jurul unui centru comunitar sau a unei funcțiuni cum ar fi o piață publică, o școală, o conglomerare administrativă, în general spații în care găsim o concentrare socială și comercială. În urbanism, distanța de 5 minute este rezonabilă pentru a determina accesibilitatea serviciilor publice, devenind un element de cuantificare a cât de ușor este de parcurs o comunitate. În realitate, trama stradală, aspectul și configurarea trotuarelor, factorii de mediu, sentimentul de siguranță, afectează viteză de parcurgere a unui spațiu.

Planul Urbanistic General aflat în curs de actualizare evidențiază necesitatea unei mai bune conectări a celor două părți ale orașului, cea nordică și cea sudică, și implicit a structurii și tramelor lor stradale, prin traversarea râului și a căii ferate cu unul sau mai multe poduri, pasaje și pasarele pietonale și/sau carosabile. În acest sens podul de cale ferată deja existent ar trebui completat cu o extindere tip pasarelă pietonală. Similar, podul de susținere a rețelei de termoficare poate fi integrat într-o structură de artă inginerească și o amenajare peisagistică („o instalație") care să cuprindă un pod sau pasarelă pietonală și pentru biciclete. Este remarcată, de asemenea, necesitatea îmbunătățirii gradului de accesibilitate fizică a zonei industriale prin extinderea, completarea și reabilitarea străzilor deja existente care deserves parțial zona;

Totuși, propunerile acestui proiect sunt deconectate de rețeaua majoră nemotorizată și nu asigură o circulație eficientă între puncte de interes din oraș. În perspectiva unui program de regenerare a malurilor, de anvergură, acest spațiu ar trebui să devină un conector al noilor funcțiuni cu apa.

Administrația implementează în acest timp un proiect de reabilitare a traseelor de circulație pietonală și a pistelor velo, precum și perdele de vegetație de protecție față de intemperii a acestui coridor de mobilitate urbană integrată.

Există propuneri, de asemenea, din partea locuitorilor, de a conecta zona centrală administrative de centrul Istoric vechi, precum și de viitoarea zonă de agrement de-a lungul râului Olt. Studiile realizate prezintă necesitatea de a reamenaja centrul istoric vechi făcând trimitere la amprenta zonei centrale comerciale vechi. Specificul orașului se manifestă și în zonele din proximitatea unităților de cult cu valoare patrimonială și comunitară specifică, așa cum este zona în care este situată Mănăstirea Clocociov sau cea din proximitatea Catedralei Slatina. În ceea ce privește accesibilitatea în cartiere, observațiile se referă la posibilitățile de deplasare și la calitatea amenajărilor care pot compensa accesibilitatea la marile spații urbane de recreere. Un fapt pozitiv este prezența unor spații care pot dobândi caracter public, așa cum sunt curțile bisericilor sau curțile instituțiilor educaționale. Sunt constatate și probleme în ceea ce privește calitatea unor proiecte implementate utilizând finanțare externă. Parcursul pietonal în aceste cartiere este distinct, se observă faptul că odată cu depărtarea de centru se produce și o scădere a calității trotuarelor, care nu oferă condiții propice de accesibilitate pentru persoane cu dizabilități. Se constată lipsa covoarelor tactile, necesare cel puțin la trecerile de pietoni si in zona instituțiilor, precum și semaforizarea sonorizată în conformitate cu prevederile Normativului pentru accesibilizarea spațiului public urban.

Un potențial încă nevalorificat este cel al spațiilor verzi aflate între zona centrală și nucleele locuite în imediata proximitate. Aceste spații verzi se constituie într-o centură verde interioară, cu potential de a asigura necesitățile de recreere sau accesibilitate ale locuitorilor. Dealul Gradiste sau cel al Padurii Strehareti este considerat, de altfel, propice pentru accesibilitate nemotorizată, însă diferența de nivel poate fi compensată doar prin mijloace alimentate electric.

Pentru a face orașul mai ușor de parcurs cu mijloace nemotorizate, comunitatea locală consider necesară implementarea următoarelor măsuri:

- Amenajarea și dotarea zonelor pietonale cu mobilier urban pentru odihnă și recreere;
- Înlocuirea dalelor cimentate cu pavele pentru zonele pietonale, sporind calitatea spațiului public în zone de interes;
- Asigurarea unui nivel minim de siguranță și securitate printr-un sistem de iluminat public, îngrădire cu garduri de protecție, monitorizare cu sistem video;

- Amenajări pentru persoanele cu dizabilități prin adaptarea bordurilor, reducerea diferenélor de nivel și implementarea unor dispozitive tactile.
- Crearea rețelelor pietonale și ciclabile pentru vizitarea monumentelor istorice.

Figura 54. Accesibilitate pietonală în Slatina

Sursa: Prelucrare date cu caracter general, suport openstreetmap.org

Alte probleme evidențiate de documentațiile deja aprobate în municipiul Slatina se referă la:

- amploarea scăzută a unor sisteme alternative de transport – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;
- accesibilitate redusă, lipsa sistematizării traficului rutier și pietonal în zonele adiacente piețelor din municipiul Slatina;
- necesitatea unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni etc.);
    - deficiențe în asigurarea circulației pietonale între puncte de interes din zona centrală;
    - pentru facilitarea mersului pe jos – mai ales pentru distanțe scurte și ca mod de deplasare zilnică – este evidențiată necesitatea modernizării infrastructurii pietonale prin reabilitarea trotuarelor, amenajarea și asigurarea continuității acestora acolo unde nu există, precum și creșterea gradului de siguranță și confort în deplasare prin asigurarea unei bune lizibilități, vizibilități și marcări a spațiilor de deplasare destinate pietonilor în raport cu zona carosabilă;
- se pune problema, de asemenea, a unor amenajări nesatisfăcătoare pentru pietoni (probleme de siguranța circulației la trecerile pentru pietoni, trotuare în stare necorespunzătoare, amenajări necorespunzătoare pentru zonele pietonale periferice, zone pietonale neadaptate pentru persoanele cu dizabilități, lipsa unui sistem coerent, integrat de circulație pietonală);
- este evidențiată necesitatea pentru crearea unui sistem coerent și integrat de circulație pietonală prin reabilitarea trotuarelor, crearea acestora acolo unde lipsesc, amenajarea acestora cu bănci pentru odihnă;

Figura 55. Zona istorica a municipiului Slatina

Sursa: http://www.monumenteoltenia.ro/

Se constată lipsa sau calitatea redusă a traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.
Pentru acestea, sunt propuse măsuri diverse:

- elaborarea unui studiu de încărcare pietonală a trotuarelor și de adaptare a dimensiunilor acestora în funcție de gradul de încărcare;
- crearea de trasee pietonale care să lege obiectivele turistice (Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatinaa identificat o serie de astfel de trasee);
- crearea de străzi exclusiv pietonale, de exemplu în zona centrală istoric vechi si a Primariei Slatina.
- creșterea condițiilor de accesibilitate și mobilitate, în condiții de siguranță, la nivelul polului de dezvoltare, prin crearea și reabilitarea obiectivelor de intervenție specifice infrastructurii stradale pietonale și de transport public;
  - crearea și dezvoltarea infrastructurii de transport alternativ (velo și pietonal);
  - construirea / modernizarea / reabilitarea pistelor și traseelor pentru bicicliști și a infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete, reabilitare trotuare, creare trasee pietonale etc.);
- realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale și stradale, cu prioritizare în funcție de zonă și resurse financiare necesare;
- amenajarea traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.

Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane remarcă faptul că spațiul pietonal este acea componentă de bază a spațiului public care îl face locuibil. Zonele pietonale trebuie să fie dimensionate suficient de generos încât să permită atât mobilitatea, cât și întreprinderea unor activități de petrecere a timpului liber și pentru a susţine în general ideea de atractivitate a spațiului public. Partea neobstrucționată a unui trotuar este destinată mișcării. Un trotuar trebuie extins pentru a include zone de ședere, vegetație, infrastructură și alte elemente. Caracterul și parametrii spațiali ai trotuarelor ar trebui bazate pe ideea generală de spațiu locuibil. Aceste obiective nu pot fi îndeplinite, spre exemplu, dacă se configurează un trotuar ca spațiu rezidual de-a lungul unei străzi cu circulație auto, care satisface doar parametrii minimali impuși de normele de proiectare. Lățimea unui trotuar trebuie decisă în concordanță cu tipul de stradă și densitatea urbană a zonei respective.

În acele locuri care au un potențial sporit de a concentra activități, un trotuar este în mod uzual mai lat decât acolo unde concentrarea nu este atât de mare.

Prezența arborilor contribuie substanțial la calitatea spațiului și a mediului înconjurător. Când se realizează dimensionarea străzilor, trebuie luate în considerare spații pentru rânduri de arbori. Aceste alei trebuie să se conformeze infrastructurii tehnice și rețelei de utilități existente. Selecția speciilor de arbori trebuie adaptată în funcție de condițiile de mediu locale. Următorii factori trebuie avuți în vedere atunci când se evaluează condițiile locale de mediu: înălțimea și tipul clădirilor, conceptul istoric și local și calitatea zonei de înrădăcinare. Este posibil să se realizeze alei de arbori și pe străzi înguste de până la 12-14 m lățime și trebuie ținut cont de faptul că gradul de confort al pietonilor trebuie să rămână la un anumit standard.

Interacțiunile care sunt importante pentru viața orașului se întâmplă la limita dintre spațiul public și privat. În consecință, dacă se dorește o îmbunătățire a calității spațiului public, zona de fronturi necesită de asemenea reabilitare. Un front stradal activ înseamnă că acolo se întâmplă mișcare, atât în interiorul, cât și în exteriorul clădirilor, și că serviciile, businessurile, cafenelele și restaurantele sunt localizate acolo. Cu alte cuvinte, spațiul din interiorul clădirilor este direct și permanent conectat cu spațiul public, atât din punct de vedere vizual, cât și fizic (ocazional, la nivel operativ).

Trotuarul poate fi astfel utilizat pentru terasele cafenelelor, pentru vitrine, bănci etc. Lățimea acestor tipuri de spații trebuie să corespundă cu intensitatea la care este utilizat frontul. Orașul are nevoie să susțină activ dezvoltarea relațiilor de lungă durată. Un front activ contribuie la vitalitatea economică și la valorificarea spațiilor și aduce împreună atât interesele publice, cât și pe cele comerciale. În acest scop, trebuie îmbunătățit procesul de obținere a autorizațiilor atât din punct de vedere administrativ, cât și din punct de vedere financiar. Pe străzile importante, unde frontul este lipsit de viață, trebuie întâi depistate motivele care au dus la acest fapt. Cauzele funcționării defectuoase pot include existența traficului auto, lipsa sau calitatea slabă a spațiilor pietonale. Modalitățile de a îmbunătăți calitatea străzilor, lățimea trotuarelor și reducerea traficului trebuie identificate în vederea reabilitării străzii.

În Municipiul Slatina este de apreciat posibilitatea de a accesa dotările minime necesare în zona centrală, printr-o rețea continuă dedicată mobilității pietonale nemotorizate. Limita Unității Administrativ-Teritoriale cuprinde, însă, un decupaj din relațiile imediate față de centrul municipiului. Astfel, cartierele periferice se află la o distanță relativ egală față de cartierul cu densitate ridicată. Se remarcă faptul că amplasarea centrului socioeconomic al localității excentric față de centrul geometric al acesteia determină o dezvoltare bipolară, cu o relație de dependență administrativă a cartierelor periferice, dar cu o economie și un sistem de spații publice propriu, aferent stației de cale ferată.

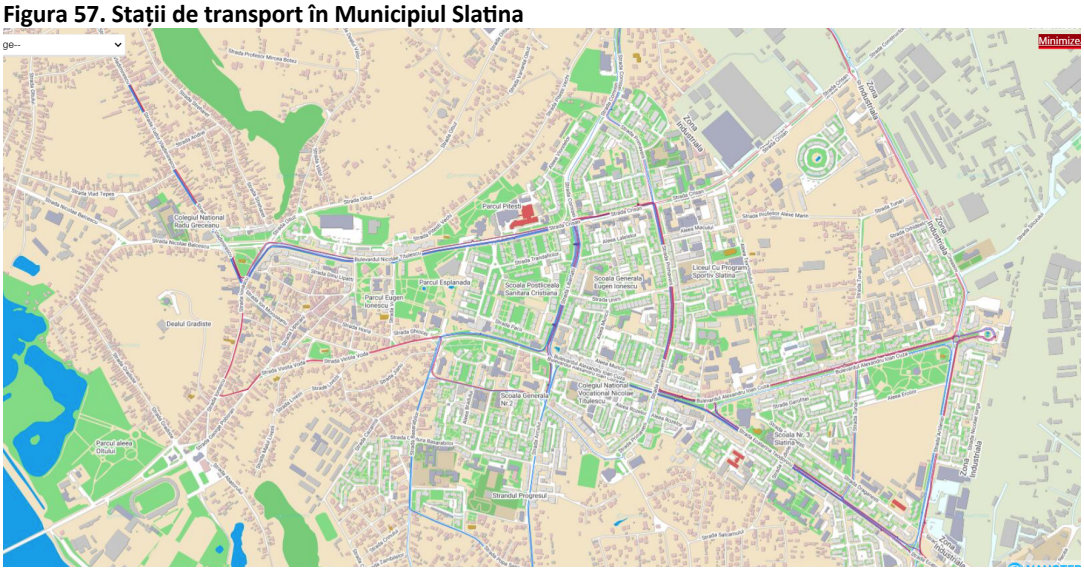
Figura 56. Accesibilitatea pietonală față de centrul municipiului Slatina

Sursa: Google maps

Persoanele care folosesc transportul public au tendința să meargă pe jos mai mult, de aceea accesul facil la stațiile de transport public are un rol important în promovarea deplasărilor pietonale.

Conform studiului *Pedestrian Safety, Urban Space and Health*, există o legătură directă între încurajarea mersului pe jos și eficiența sistemului de transport public[19]. De asemenea, accesul către stațiile de transport public trebuie să fie făcut prin trotuare cât mai directe și fără obstacole. Majoritatea populației din Slatina este la mai puțin de 10 minute de o stație de transport public, însă accesul facil este considerat la 5 minute – 400 de metri.

Figura 57. Stații de transport în Municipiul Slatina



Sursa: loctrans-slatina.ro/map

Identificarea zonelor în care este necesară îmbunătățirea mobilității pietonale urmează în acest document următorii pași:

Din perspectiva activităților necesare:

- Identificarea atractorilor: zona centrală pietonală, zone active (conform GoogleMaps), interschimburile cu rețele de rang superior (județean, regional, național, internațional), zone comerciale, instituții educaționale, primele societăți comerciale în clasamentul numărului angajaților, cu razele de accesibilitate de 400 de metri aferente.

- Identificarea stațiilor de transport local în comun care se află în interiorul razelor de 300 și 500 m față de acestea.
- Trasarea celor mai facile legături între stațiile de transport în comun și atractorii cei mai apropiați.
- Trasarea rețelelor pietonale principale care îndeplinesc simultan necesitatea de accesibilitate pentru mai mulți atractori.
- Identificarea relațiilor de mobilitate (automobile personale, transport în comun) între localitatea nucleu a zonei urbane funcționale.
- Propuneri de îmbunătățire a accesibilității pietonale în localitățile aparținătoare zonei urbane funcționale, pentru o mai bună conectivitate cu localitatea nucleu.

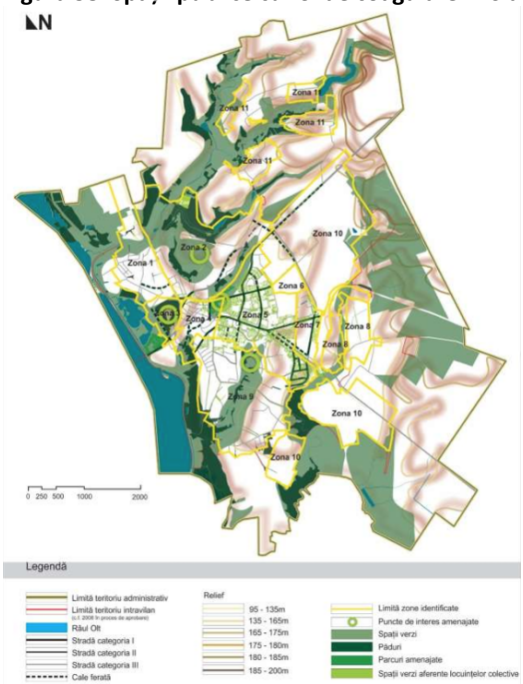
Din perspectiva activităților opționale:

- Identificarea spațiilor verzi (scuaruri, parcuri, grădini publice) și trasarea razelor de 400 / 800 m, în funcție de suprafața acestora.
- Trasarea străzilor pe care este necesară prioritizarea accesibilității pietonale până la spațiile verzi.
- Evidențierea zonelor urbane în care este necesară suplimentarea spațiilor verzi în lipsa accesibilității față de acestea.

Din perspectiva activităților sociale:

- Propuneri pentru asigurarea calității minime a spațiilor publice de coagulare (piațete publice, buzunare aferente străzilor, străzi comerciale, spații verzi).

Figura 58. Spații publice cu rol de coagulare în Slatina



Sursa: SIDU revizuit

Ghidul pentru reabilitarea spaţiilor publice evidențiază tipurile de spații publice cu rol de coagulare, care au rol de a genera rețele pietonale de accesibilitate pe raza de 400, respectiv 800 de metri. Aceste raze corespund unor distanțe pietonale de câte 5, respectiv 10 minute. Spațiile respective pot fi spații verzi de tip parc, scuar sau grădină publică, centre de cartier, piețe agroalimentare sau suprafețe pietonizate.

Slatina profită de particularitatea care a determinat apariția sa ca important centru administrativ, fiind așezată într-o zonă colinară. Dezvoltarea orașului se realizează policentric, dispersat și distanțele din centru spre periferie presupun mai mult de 60 de minute de mers pe jos. De asemenea, această particularitate determină și dificultatea în accesibilitatea cu bicicleta, fiind necesare mijloace electrice pentru deplasările de mai lungă distanță (între nucleele mari construite).

Pentru o calitate ridicată a vieții este necesară dezvoltarea dotărilor și serviciilor în fiecare nucleu urban și complementaritatea cu mijloace de transport în comun eficiente în deplasarea pe distanțe lungi.

Viziunea pentru mobilitatea pietonală în municipiul Slatina este: un oraș în care mediul construit este integrat armonios în mediul natural, în care fiecare unitate urbană oferă condițiile propice pentru o calitatea ridicată a vieții în comunitate și necesitățile pentru deplasări lungi în localitate sunt asigurate cu mijloace sustenabile de transport în comun.

Bicicleta este una dintre alternativele principale de înlocuire a mașinii personale pe distanțe scurte, în general de până în 7 km, datorită costurilor mici de achiziție și a beneficiilor pentru mediul înconjurător. Încurajarea deplasărilor cu bicicleta se face prin dezvoltarea infrastructurii relevante, precum crearea de piste de biciclete și a parcărilor, dar și promovarea conștientizării în rândul celorlalți participanți la trafic despre nevoia de a crea un mediu sigur pentru bicicliști.

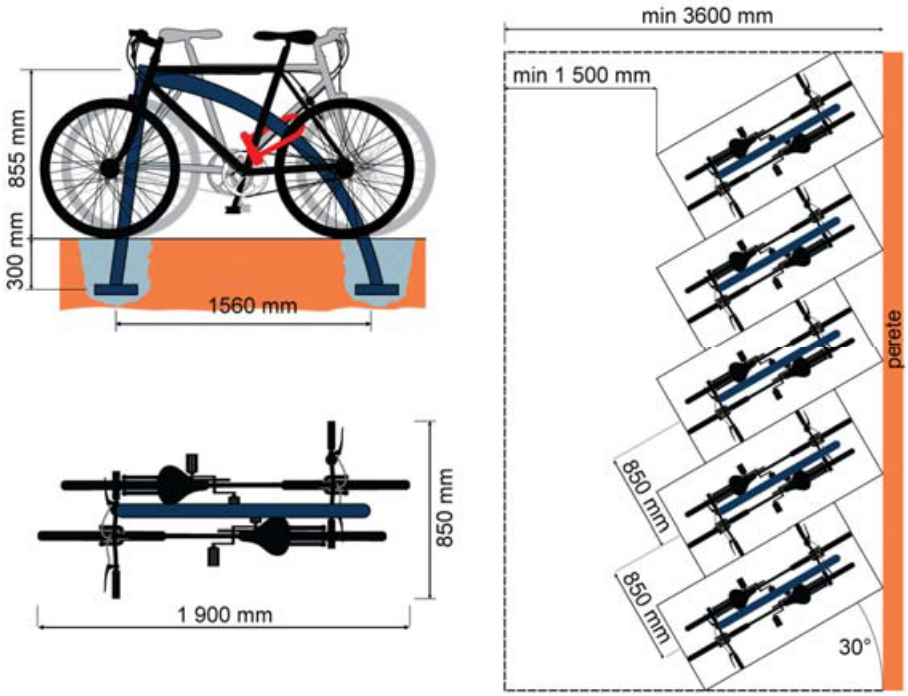
Proiectul de ORDIN pentru aprobarea Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, elaborat de MDLPA, diferențiază traseele pentru biciclete dintr-o rețea și le clasifică în două niveluri:

- *Traseele principale care au o funcţie de conectare la nivel de oraș sau de regiune. Ele conectează principalele destinaţii dintr-o localitate sau centrele localităţilor unele de altele, în afara zonei construite; reţeaua principală este formată din trasee principale*;
- *Traseele secundare care au rolul de preluare a fluxurilor la nivelul zonei construite. Traseele locale secundare nu sunt incluse în reţea pentru că, cel mai adesea, aceasta nu este formată din infrastructură dedicată bicicletei. Pentru aceste rute se folosesc în special măsuri de calmare a traficului, reducerea vitezei traficului motorizat sau devieri de trafic*.

Ghidul oferă o bază informativă solidă pentru tot ceea ce presupune proiectarea și dezvoltarea unor infrastructuri pentru biciclete la standardele ISO 1848/7 în diferite zone de mobilitate și este menit să stea la baza oricărei astfel de investiții.

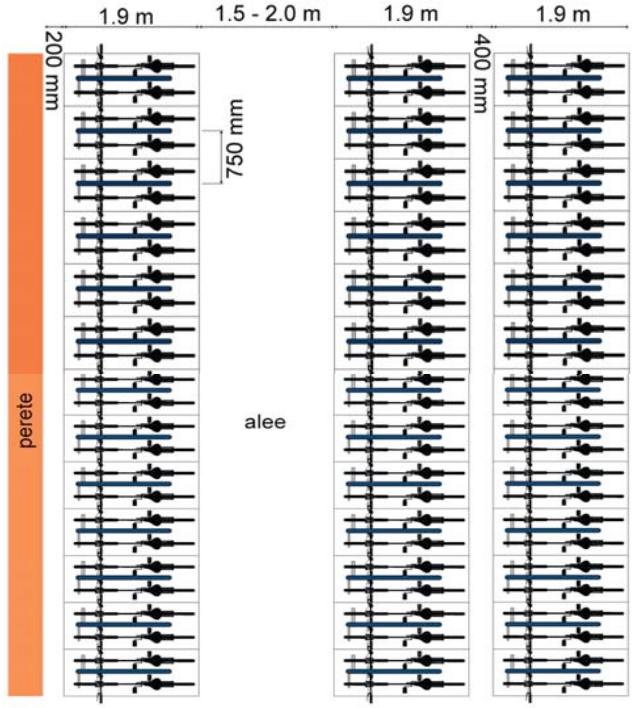
Crearea unor spații de parcare pentru biciclete în stațiile de transport public, gări, zonele rezidențiale și la locurile de muncă este o măsură importantă pentru încurajarea acestui tip de deplasare. Directiva revizuită a UE (844/2018) cu privire la Eficiența Energetică a Clădirilor menționează faptul că statele membre trebuie să aibă în considerare „politici coerente pentru clădiri și o planificare urbană soft și verde” care să permită crearea unor parcări pentru bicicletele electrice și a vehiculelor pentru persoane cu dizabilități. Mai mult, legea 250/2020 citată în ghidul descris mai sus, prevede construcția a minim 10 parcări pentru bicicletă complete cu mijloace de siguranță în fața tuturor instituțiilor publice din România.

Figura 59. Model de amplasare rasteluri parcări biciclete pentru puncte intermodale sau unităţi de învăţământ cu o nevoie de 10-20 locuri



Sursa: Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, MLPDA

Figura 60. Model de amplasare rasteluri parcări biciclete pentru noduri intermodale sau zone de birouri cu o nevoie de peste 20 locuri de parcare



Sursa: Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, MLPDA

Studiile care analizează relația dintre politicile de parcare și parcul auto privat arată faptul că existența unor locuri de parcare ieftine în apropierea locuinței, 155 metri fiind distanța maximă de parcări pentru biciclete în punctele cheie ale orașului ar încuraja oamenii din oraș să treacă pe acest mod de transport în detrimentul mașinii personale.

Cu privire la facilitățile pentru deplasarea cu bicicleta, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă abordează următoarele aspecte (sub raportul problemelor și propunerilor):

- necesitatea unei mai bune conectări a celor două părți ale orașului, cea estica și cea vestica, şi implicit a structurii şi tramelor lor stradale;
- nevalorificarea potențialului peisagistic al Râului Olt datorită accesibilității scăzute a acestuia (există doar câteva drumuri de pământ sau industriale care conduc la firul de apă) şi a mascării sale între situri industriale neutilizate şi parțial dezafectate. Necesitatea includerii Râului Olt în structura orașului prin dezvoltarea unui circuit de loisir / agrement care dispune de zone şi trasee pietonale şi de piste de biciclete;

● lipsa pistelor de biciclete – abordarea prin trasarea unei dungi pe trotuar sau pe carosabilul nu este viabilă, lipsind continuitatea acestora; Proiectul de realizare a pistelor de biciclete la nivelul Municipiului Slatina este împartit pe mai multe faze si anume.

Faza 1- POR 2014-2020 realizare 14 km de piste

Faza 2 – 2021-2027 propunere de realizare minim 10 km de piste de biciclete, dorindu-se continuitate.

Figura 61. Piste de bicicletă amenajata in Municipiul Slatina

Sursa: Google Maps- Street View

Se constată necesitatea pentru crearea de piste de biciclete funcționale;

- în ceea ce privește mobilitatea, prin prisma PAED, pe lângă intervențiile de infrastructură care implică construirea unei centuri a orașului, de extindere a străzilor principale prin adăugarea de benzi, crearea de piste pentru biciclete şi optimizarea transportului public, principala măsură privește promovarea vehiculelor electrice.
- se constată existența unor sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;
- atât în ceea ce privește autoritatea publică locală, cât și din perspectiva reacțiilor cetățenilor, se constată existența preocupărilor pentru crearea unei rețele destinate circulației bicicletelor, prin delimitarea unor benzi pe principalele artere rutiere (lungime de aproximativ 15 km);

- rețeaua ciclabilă existentă la nivelul municipiului Slatina nu oferă un grad de siguranță şi accesibilitate necesar utilizării în mod frecvent a bicicletelor. Traseele ciclabile amplasate pe carosabil au fost realizate prin trasarea unui marcaj liniar alb despărțitor care separă zona pentru biciclete de cea pentru autovehicole - lățimea zonei pentru biciclete este de 1m. Această soluție adoptată în realizarea rețelei pentru biciclete este una incipienta pentru a încuraja utilizarea bicicletei ca mod de deplasare zilnică. Adesea, pistele sunt obturate de prezența diferitelor obiecte de mobilier urban (stâlpi de iluminat, pubele, indicatoare rutiere etc.) sau sunt blocate de autoturisme parcate, lucru care denota necesitatea informarii si impunerii regulilor de siguranta rutiera. De asemenea, sunt necesare realizarea de centre de tipul „Bike sharing";
- se propune amenajarea unor intermodale de tipul „Parchează şi Călătorește" ("Park and Ride") – presupune existența a cel puțin două moduri de transport fiind realizat astfel transferul de la automobil (utilizat pentru deplasări pentru distanțe lungi) la transportul public local/biciclete/tren şi invers.
- printre problemele identificate se numără amenajări nesatisfăcătoare pentru bicicliști (piste pentru biciclete realizate pe trotuar cu o lățime relativ mică, rețea discontinuă, nu acoperă zonele de interes – monumente istorice, zona centrală, traseu spre zonele comerciale, nu există infrastructură de închirieri biciclete);
- se constată necesitatea pentru reamenajarea şi extinderea rețelei actuale pentru biciclete prin realizarea de piste sau benzi pe partea carosabilă şi pietonală şi, de asemenea, conectarea zonelor rezidențiale cu centrele de interes ale orașului;
- este constatată ca fiind necesară realizarea centrelor de consolidare a mărfurilor (centre de distribuție) – realizarea distribuției prin preluarea mărfurilor de pe tiruri, pe mijloace de transport de mică capacitate/durabile (furgonete, biciclete cargo);
- se pune problema achiziționării de biciclete electrice şi realizare sistem de încărcare a acestora prin panouri fotovoltaice;

Per total, este remarcată axioma conform căreia comunicarea dintre autoritățile locale și comunitatea de bicicliști este un element esențial în crearea unei infrastructuri de mobilitate alternativă durabilă care să permită îmbunătățirea calității vieții în oraș.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina conține următoarele măsuri care trebuie implementate în perioada următoare, în domeniul mobilității alternative:

- Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor:
- Amenajarea infrastructurii care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță.

Figura 62. Bulevardul Alexandru Ioan Cuza . Zonă nefavorabilă, în prezent, deplasării pietonale și cu Bicicleta

Sursa: Google Maps- Street View

Aceste piste de biciclete se propune a fi integrate cu cele existente;

- Se vor asigura următoarele condiții: delimitarea benzilor ciclabile de cele destinate autovehiculelor prin elemente separatoare vizibile, semnalizarea benzilor ciclabile cu indicatoare speciale, separarea fizică de traficul motorizat printr-o bordură, realizarea pe trotuar, la nivelul acestora, fără a diminua suprafața lor.
- Realizarea unor trasee pietonale:

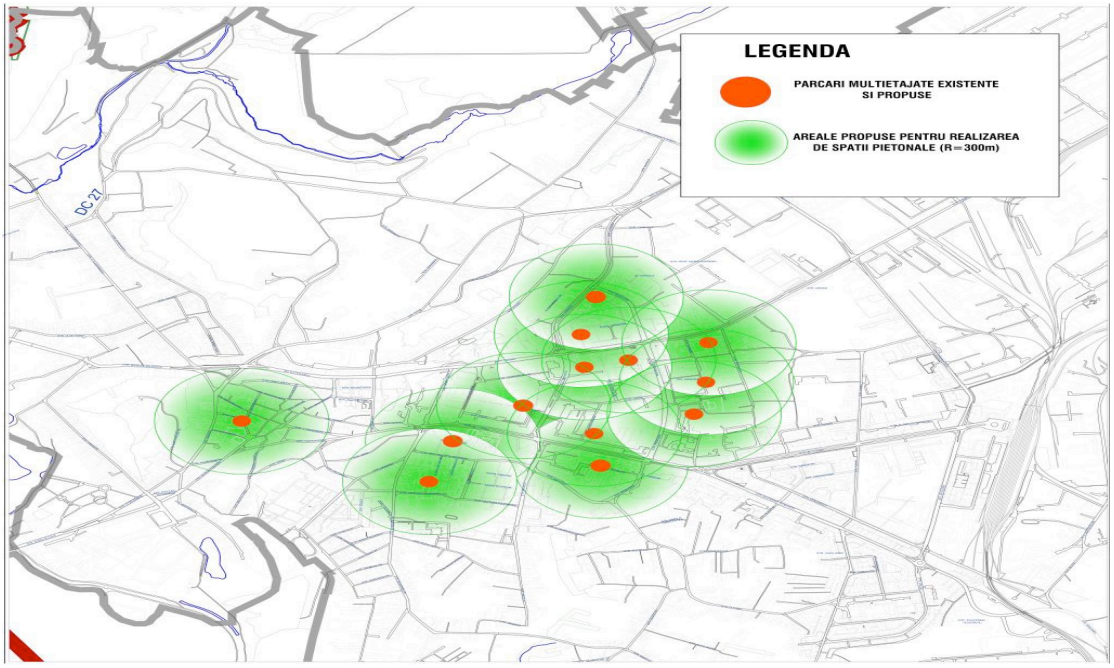
○ Traseu dedicat pietonilor între obiectivele turistice și de pelerinaj ale municipiului Slatina :

Dealul Gradiste- Malul Oltului; Centru Istoric vechi – Padurea Strehareti ; zona pietonală Esplanada – Muzeul de istorie amenajate și marcate distinct.

- Amenajare unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale:

Extinderea zonei dedicate pietonilor restricționează zona destinată autovehiculelor, cu excepția celor de aprovizionare și pentru urgențe.

Figura 63. Propuneri pentru trasee pietonale in Municipiul Slatina



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina

- Implementarea unui sistem de închiriere de biciclete de tip bike-sharing:

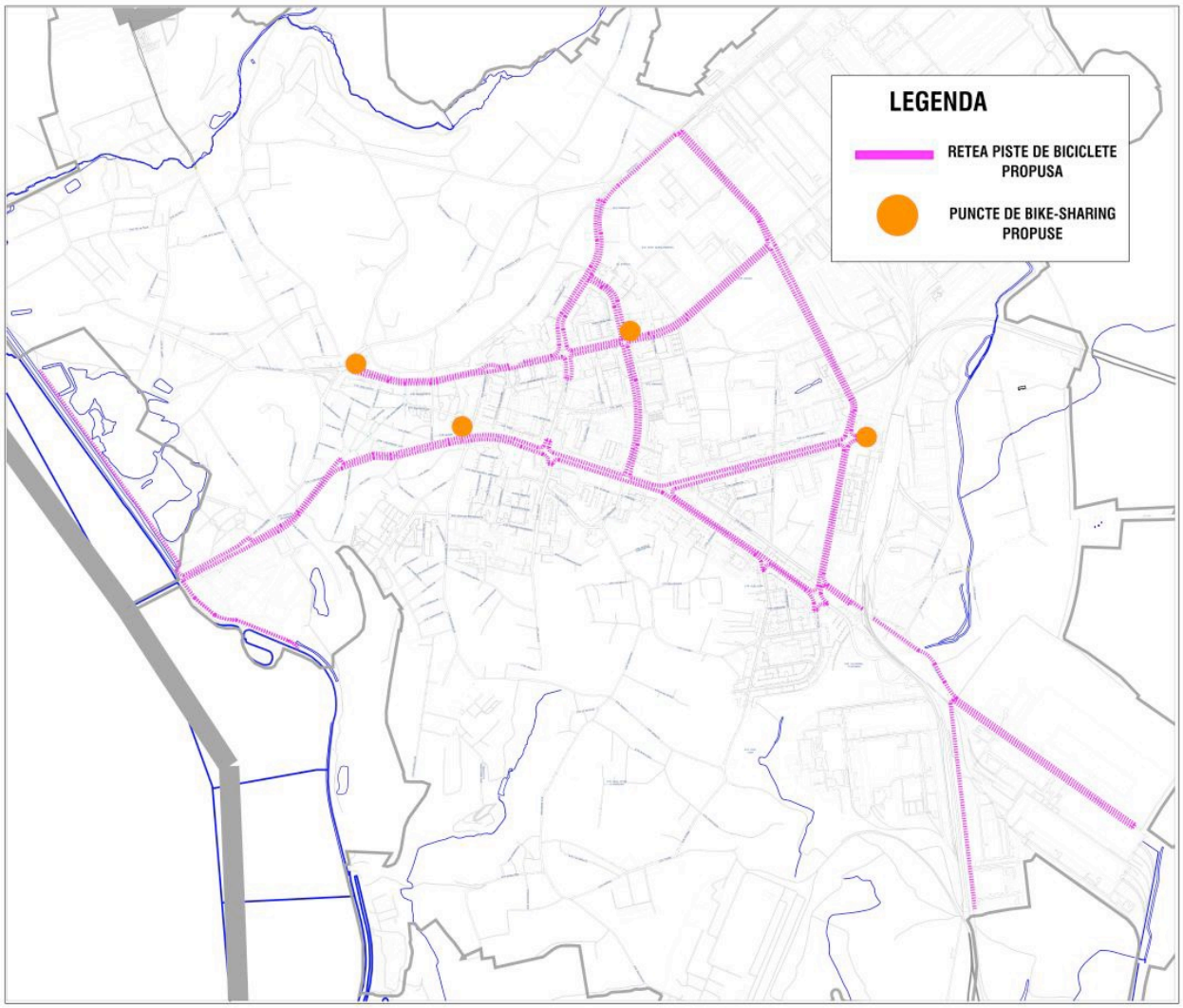
○ Propunere implementată în zona centrală, la capătul traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor.

- Amenajarea unor zone cu prioritate pentru pietoni (shared space – spații partajate, reglementări de tip zonă rezidențială):

○ Propunere implementată în cartierele de locuinte agglomerate, cu prioritizarea pietonilor și a bicicletelor.

Primăria Municipiului Slatina a testat alternative ecologice de transport pentru cetățenii municipiului și pentru turiștii care vizitează orașul prin ultimele programe europene implementate.

Figura 64. Trasee pentru piste de bicicletă propuse



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina

Continuând analiza cu privire la sintaxa spațiului public urban, harta de mai jos simulează o persoană ce ar merge pe jos și ar vrea să ajungă din oricare punct la orașului în oricare alt punct al orașului, parcurgând distanțe de maxim 800 m (10 minute de mers pe jos) de la origine.

Această analiză de alegere „locală" evidențiază principalele zone cu potențial ale orașului care pot să atragă localizarea serviciilor și a centrelor comerciale. Aceste spații au potențialul de a deveni zone centrale de interes al municipiului, însă caracteristicile de design urban ale acestora pot limita sau bloca potențial de dezvoltare.

În Slatina, întreaga rețea arată un nivel foarte ridicat de dependență de centrul orașului. Asta se întâmplă deoarece sub centrele nu sunt bine conectate la rețeaua stradală generală, dar și din cauza lipsei unor rute alternative diferite față de rutele principale.

Figura 65. Accesibilitate Municipiul Slatina

Sursa: Google Maps

La 400 de metri sau 5 minute de mers pe jos, figura de mai jos evidențiază centrul orașului, dar și Bulevardul Alexandru Ioan Cuza și Strada Vintila Voda în partea de vest. Pe lângă aceasta, simularea la o scară de 400 m, oferă informații importante despre potențialul urban al unor cartiere de a deveni subcentre ale municipiului. Astfel, toate zonele evidențiate pe harta de mai jos, pot deveni centre de interes. În lipsa unor conexiuni mai bune între spațiile din oraș, actuala zonă centrală va prelua tot stresul accesibilității.

Pentru a crea o rețea mai permeabilă a municipiului dar și pentru a dezvolta un nivel mai ridicat de Accesibilitate, poate fi analizat impactul extinderii rețelei actuale de străzi, prin supralargirea celor existente, dar si prin identificarea unor noi strazi, care pot prelua traficul de pe strazile aglomerate ale orasului.

De-asemenea, la o scară globală, noua rețea urbană ar crește permeabilitatea urbană și ar distribuii tiparele de mișcare printr-o țesătură urbană mai densă, atenuând astfel stresul din centrul orașului.

În continuare sunt prezentate o serie de măsuri aplicabile mobilității nemotorizate în general, în întregul oraș, configurate în funcție de zona unde sunt implementate.

Pentru Străzile de Legătură (Categoria a II-a) Străzile de Legătură preiau traficul de pe străzile colectoare. Acestea pot conține benzi de acostament pentru staționare sau parcare. Numărul benzilor, în momentul actual, este de patru (două pe fiecare sens de mers). Încadrarea străzilor de legătură este în Categoria a II-a, conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea şi realizarea străzilor în localitățile urbane.

Aceste tipuri de străzi conțin cel puțin următoarele elemente:

- Pomi amplasați pe marginea străzii, cu rol de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului (*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*);
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric.

Pentru Străzile Colectoare (Categoria a III-a) - Străzile Colectoare sunt cele mai întâlnite și locuite/construite străzi. Majoritatea au două benzi de circulație (o bandă pe fiecare sens). Unele din aceste străzi au acostament, pe o parte sau pe ambele părți, pavat parțial sau total, continuu sau întrerupt în lungul străzii. Încadrarea străzilor colectoare este în Categoria a III-a, conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea şi realizarea străzilor în localitățile urbane.

Aceste tipuri de străzi conțin cel puțin următoarele elemente:

- Pomi amplasați pe marginea străzii, cu rol de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului (*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*);
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric;
- În situații cu spațiu limitat, unde există o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri;
- O lățime de 1.75 m – lățimea pentru pista de bicicliști, când se află de-a lungul unei zone cu parcare laterală;
- Este necesară asigurarea a doar 6.00 m (2 x 3.00 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum ridicat de trafic. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal.

Pentru Străzile de Folosință Locală (Categoria a IV-a) - Străzile de Folosință Locală sunt străzi cu trafic foarte redus, asigură accesul la locuințe și la servicii curente. Aceste străzi trebuie să asigure accesul mașinii de salubritate și cea a pompierilor. Aceste tipuri de alei auto sunt încadrate legal ca străzi de Categoria IV-a, conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea şi realizarea străzilor în localitățile urbane.

Aceste tipuri de străzi conțin cel puțin următoarele elemente:

- Pomi amplasați pe marginea străzii, cu rol de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului (*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*[23]);
- Alternarea poziționării zonelor de parcaje contribuie la calmarea traficului, eliminând culoarele care sunt lungi și în linie dreaptă;
- În situații cu spațiu limitat, unde există o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri;
- Eliminarea marcajelor rutiere pe străzile cu trafic scăzut, unde circulația auto se realizează cu viteză foarte redusă, iar vehiculele împart același spațiu;
- Este necesară asigurarea a doar 5 m (2 x 2.50 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum de trafic foarte redus. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal;
- Este necesară asigurarea a doar 4.00 m pentru carosabil și biciclete pe o stradă obișnuită cu sens unic. Banda pentru biciclete poate avea sens opus. Ea nu afectează traficul auto.

Pentru intersecții și traversări

Intersecțiile și traversările sunt zonele în care apar cele mai multe conflicte între modurile distincte de transport. Trecerile de pietoni presupun asigurarea unor condiții minime de siguranță în intersecții și în proximitatea stațiilor de transport în comun. În interiorul cartierelor, este necesară prioritizarea traversării pietonilor prin treceri în apropierea serviciilor esențiale sau recreative (farmacii, spitale, magazine alimentare, stații de transport în comun, spații verzi etc.), precum și în zonele mediane unde cerințele de traversare sunt semnificative.

Elementele fundamentale ale unor traversări sigure presupun utilizarea elementelor verticale pentru a delimita extensiile de bordură sau refugiile mediane, scurtarea distanței de trecere și reducerea vitezei prin redistribuirea sau îngustarea benzilor destinate vehiculelor și aplicarea marcajelor sau impedimentelor constructive pentru a delimita spațiul pietonal și pentru a spori vizibilitatea de trecere.

- În intersecțiile între străzi de categorii diferite se propune îngustarea carosabilului (de la 4 la două benzi) pentru a permite continuitatea rețelei pietonale și realizarea racordurilor între cota trotuarelor și cea a carosabilului.
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric – aceasta poate deveni punctul de traversare lesnicioasă. În zonele cu traversări mediane se impune realizarea unor amenajări pentru ridicarea cotei carosabilului la cea a trotuarului, pentru a obliga autoturismele să încetinească și a prioritiza mobilitatea pietonală. Este esențială amplasarea unei insule intermediare, de lățime suficientă pentru a permite staționarea temporară a unei personae adiacente unei biciclete.

Figura 66. Traversări în intersecții – Propunere de diminuare a lățimii suprafeței carosabile

Sursa: NACTO Urban Street Design Guide

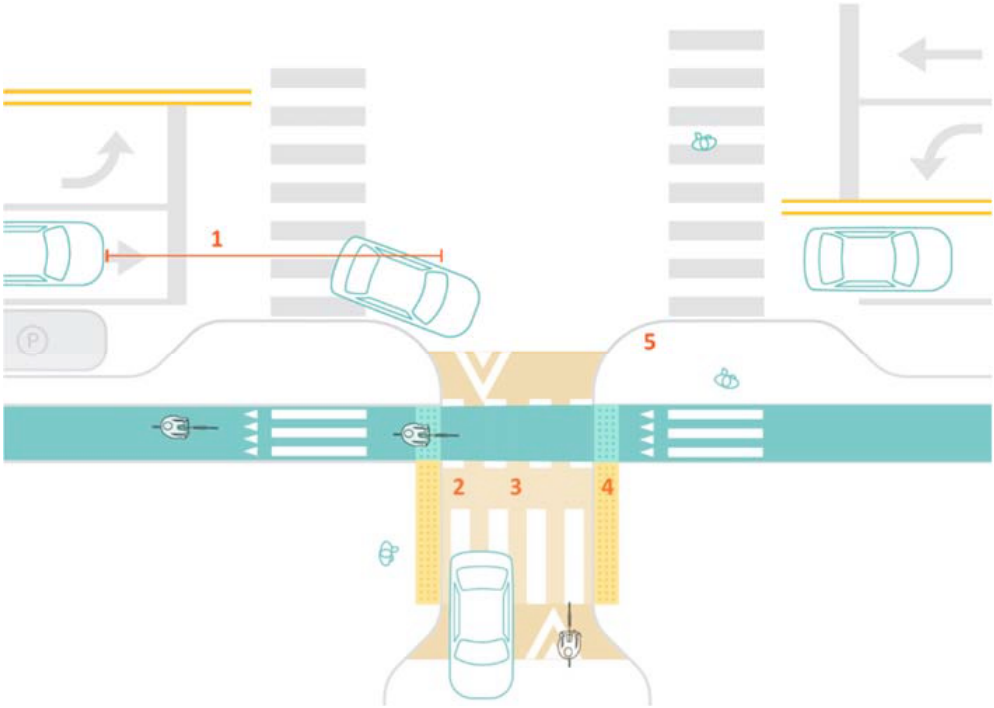
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric – aceasta poate deveni punctul de traversare lesnicioasă. În zonele cu traversări mediane se

impune realizarea unor amenajări pentru ridicarea cotei carosabilului la cea a trotuarului, pentru a obliga autoturismele să încetinească și a prioritiza mobilitatea pietonală. Este esențială amplasarea unei insule intermediare, de lățime suficientă pentru a permite staționarea temporară a unei personae adiacente unei biciclete.

Figura 72. Traversări mediane – Propunere de ridicare a cotei carosabilului la cea a trotuarului

Sursa: NACTO Urban Street Design Guide

Figura 73. Traversări la intersecția între străzi principale și străzi secundare



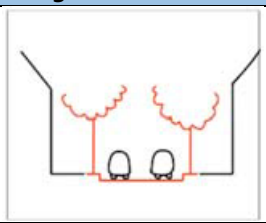
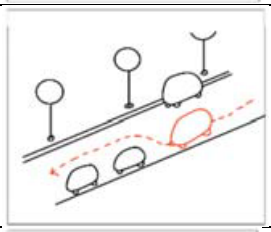
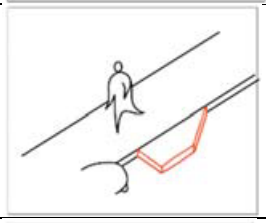
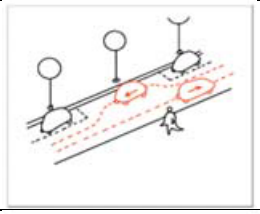
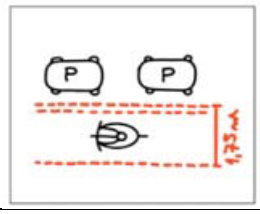
Legendă: 1 - lățime de asigurare și virare, 2 – continuitatea pistei de bicicletă, 3 – ridicarea cotei carosabilului până la cea a trotuarului, 4 – elemente de semnalizare pentru persoane cu deficiențe de vizibilitate, 5 –extinderea trotuarului în carosabil și propunerea unei zone mai largi destinate siguranței pietonilor

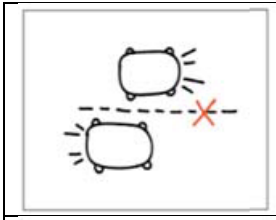
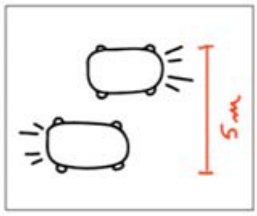
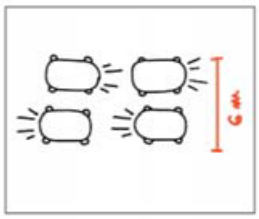
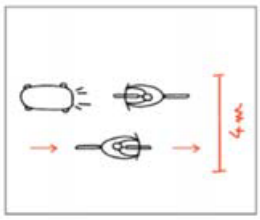
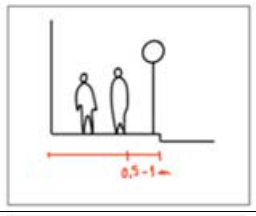
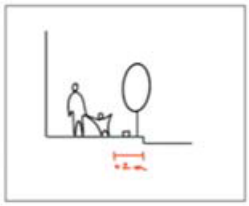
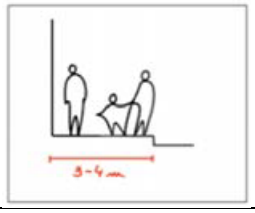
Sursa: NACTO Urban Street Design Guide

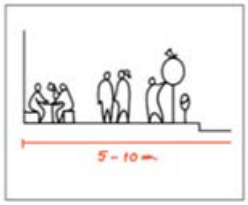
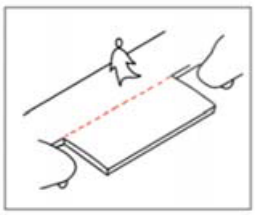
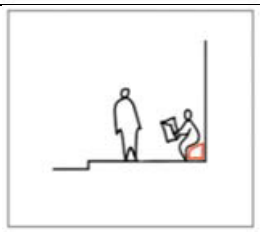
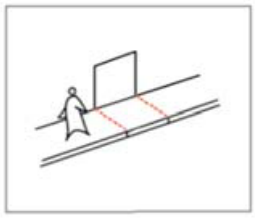
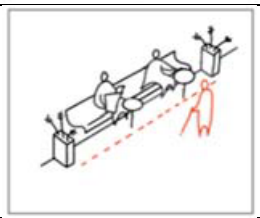
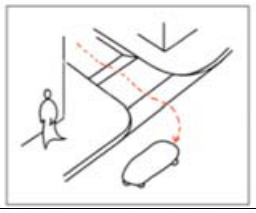
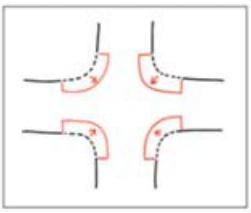
- La intersecția între străzi de categorii diferite, cu precădere între străzi de categoriile II-III, respectiv III-IV, se propune realizarea unei elevații a carosabilului la nivelul trotuarului,permițând continuitatea pistelor de biciclete, a marcajelor tactile pentru persoanele cu dizabilități și extinzând zona de asigurare din partea șoferului automobilului în viraj.

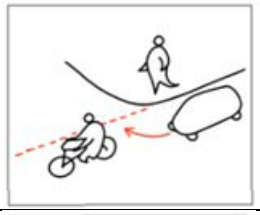
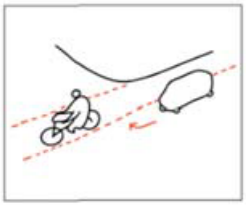
Pieţele publice sunt eminamente pietonale, cu posibilitatea accesului bicicletelor (diferențiere între deplasarea în viteză și cea lentă a acestora din urmă). O piață este, de asemenea, definită de calitatea limitelor ei, de felul în care arată clădirile din jur și de cât de mult este construit între aceste limite (în raport cu cât este de deschisă). Pieţele tradiţionale ale zonelor istorice şi compacte ale unui oraş, definite de clădirile care le înconjoară, sunt, de obicei, printre spaţiile publice de cea mai înaltă calitate. Pieţele care sunt traversate de un drum aglomerat suferă din punctul de vedere al felului în care sunt percepute şi din cel al calităţii. Calitatea unei pieţe este, de asemenea, dependentă de proporţiile ei (de exemplu raportul suprafeţei şi al înălţimii clădirilor din jur). Nu ar trebui să existe bariere în calea mişcării naturale a pietonilor. Structurile de dimensiuni reduse şi copacii pot crea o tranziţie plăcută de la nivelul străzilor până la înălţimile clădirilor din jur.

Tabel 6. Măsuri propuse în funcție de tipul de spațiu public

Ideograme	*Masuri*	*II*	*III*	*IV*	*IT*	*PP*
	Pomii amplasați pe marginea străzii au rolul de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului.	X	X	X		X
	Alternarea poziționării zonelor de parcaje poate ajuta la calmarea traficului, eliminând culoarele care sunt lungi și în linie dreaptă.			X		X
	Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric.		X		X	
	În situații cu spațiu limitat, unde există o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri.		X	X		
	Asigurarea unei lățimi de 1.75 m – lățimea pentru pista de bicicliști, când se află de-a lungul unei zone cu parcare laterală.		X			

	Eliminarea marcajelor rutiere pe străzile cu trafic scăzut, unde circulația auto se realizează cu viteză foarte redusă, iar vehiculele împart același spațiu		X			
	Este necesară asigurarea a doar 5 m (2 x 2.50 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum de trafic foarte redus. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal.			X		
	Este necesară asigurarea a doar 6.00 m (2 x 3.00 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum ridicat de trafic. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal.		X			
	Este necesară asigurarea a doar 4.00 m pentru carosabil și biciclete pe o stradă obișnuită cu sens unic. Banda pentru biciclete poate avea sens opus. Ea nu afectează traficul auto.			X		
	Pentru trotuare trebuie alocat spațiu fiecărui element fizic ce poate perturba fluxul pietonal. Pentru semnele de circulație este nevoie de un spațiu tampon de 0,5 / 1 m.	X	X	X		
	Pentru a separa trotuarul de un spațiu verde, trebuie alocată o bandă de cel puțin 2 m zonei plantate, pentru ca aceasta să permită dezvoltarea unei vegetații consistente.	X	X	X		
	O dimensiune a trotuarului pentru un flux mediu de oameni se încadrează între 3 și 4 m.	X	X	X		

	În cazul în care pe trotuar au loc activități diverse (cafenele, fluxuri piet-onale, spațiu verde), acesta trebuie să aibă o lățime între 5 și 10 m.	X	X	X		
	Dacă un trotuar este bordat de parcări, este necesară realizarea unor spații intercalate mai ample, pentru a fragmenta limita creată de mașinile parcate.	X	X	X		
	În parcurgerea spațiului public este necesară instalarea mobilierului urban ce activează fațadele prin încurajarea unor popasuri spontane.	X	X	X		
	Pentru a îmbunătăți calitatea spațiului public se recomandă renunțarea la orice tip de întreruperi ale căilor de trafic pietonal	X	X	X		
	Zonele de relaxare și terasele situate de-a lungul unui traseu pietonal trebuie să țină cont și de necesarul de spațiu pentru persoanele cu dizabilități locomotorii. Totuși, delimitările nu trebuie să interfereze cu circulația pietonilor.	X	X	X		
	Trecerile în cazul străzilor cu trafic redus pot fi diminuate dacă o parte a carosabilului este ridicată la cota trotuarului.	X	X	X	X	
	Extinderea trotuarelor în intersecții poate avea consecințe pozitive asupra deplasărilor pietonale.	X	X	X		

	Străzile de tip „shared space” și razele mici de curbură contribuie la buna funcționare a unui spațiu public.			X	X	
	Pentru străzile cu trafic ridicat sunt necesare măsuri suplimentare de protecție pentru bicicliști. Acestea pot fi implementate prin marcaje rutiere suplimentare.	X	X		X	

Legendă: II – stradă categoria II; III – stradă categoria III; IV – stradă categoria IV; IT – intersecții, traversări; PP – piețe publice

Sursă: Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane

Calitatea spațiului public nu implică și nu vizează strict calitatea vieții și calitatea experienței pietonului în parcurgerea acelui spațiu, ci aduce cu sine dezvoltarea multilaterală a localității. Prin deschiderea fronturilor spre spațiul public și prin îmbunătățirea și accesibilizarea spațiului de tip buffer între serviciile comerciale sau de alte tipuri și spațiul public, se încurajează puternic și se facilitează acest schimb economic între cetățean, potențial utilizator al serviciilor și cei ce le oferă. În acest mod, se încurajează și se susțin inițiativele economice locale, antreprenorii mici și inițiativele noi.

În *Ghidul de reabilitare al spațiilor publice urbane*[24]s-au identificat priorități la nivelul a 5 puncte cheie în dezvoltarea orașelor: oraș prosper ce visează aspectul economic, societatea civilă ce vizează calitatea vieții, oraș autentic ce vizează identitatea și specificul local, coeziunea socială ce vizează aspectul comunității și protecția cetățeanului și orașul estetic ce vizează rolul oricărui oraș ca și landmark la nivel național, de a-și proteja și investi în buna funcționare după principii și norme actuale.

Spațiile publice au marele avantaj de a juca un rol în fiecare dintre aceste direcții de prioritate, având multiple roluri, de la bine-cunoscutul rol tehnic, la cel politic, ideologic, umanist, cultural, social dar nu în ultimul rând economic.

Printr-un spațiu public de înaltă calitate, care funcționează din punct de vedere structural, dar și simbolic și cultural, care pune accentul pe protecția și valorificarea cetățeanului, care aduce un plus de valoare vieții comunității și care se bazează pe principii de incluziune și accesibilitate, transparență, se contribuie substanțial la încrederea în autorități, construirea unui discurs liber și inovativ, se creează un mediu propice afacerilor și inițiativelor antreprenoriale, se asigură un grad al sentimentului de siguranță pentru toate comunitățile, indiferent de situația lor economică sau ereditară, ceea ce încurajează implicarea activă în viața politică și economică a urbei.

Morfologia și organizarea municipiului Slatina sunt elemente caracteristice, specifice, care pot fi exploatate și utilizate ca baza unei rețele de spații publice care să creeze unitatea și legăturile care în prezent lipsesc. Așa cum se specifică în *Ghidul de reabilitare a spațiilor publice*, reabilitarea acestora nu se rezumă la proiecte mari care să schimbe fața unui oraș, ci la intervenții care au ca scop îmbunătățirea calității, accesibilizarea și asigurarea funcționării depline a acelor spații care există, la exploatarea resurselor ce sunt deja acolo.

Intervențiile la nivelul spațiului public prin propunerile menționate anterior în acest document au rolul de a scoate în evidență sau de a activa potențialul spațiului public existent, de a-l genera pe cel care lipsește și de a aduce municipiul Slatina pe o poziție înaltă în lista orașelor competitive eco-socio-cultural în plan național și internațional. Prin crearea rețelelor pietonale și de biciclete care să creeze conexiuni între edificiile și

elementele de importanță culturală și istorică pentru oraș se lucrează spre atingerea unuia dintre scopurile unui oraș dezvoltat, și anume protejarea identității existente și dezvoltarea ei.

Spațiul public este esențial pentru Slatina și în obținerea unei comunități nefracturate, care să se bucure de sentimentul de apartenență la oraș indiferent de strada pe care locuiește. Barierele urbane au în prezent rolul de limite, însă integrate într-un plan de intervenție multilateral și cuprinzător, ele pot deveni locuri de coagulare și schimb de experiență, locuri iconice pentru oraș.

Ordinul Arhitecților din România, evidențiază impactul pozitiv al reabilitării spațiilor publice din zona centrului istoric vechi, precum și faptul că restructurarea urbană înzona industrială trebuie să se realizeze astfel încât să încurajeze un mixt funcțional complementar locuirii pe latura estică și unul funcțional complementar industriei pe cea vestică.

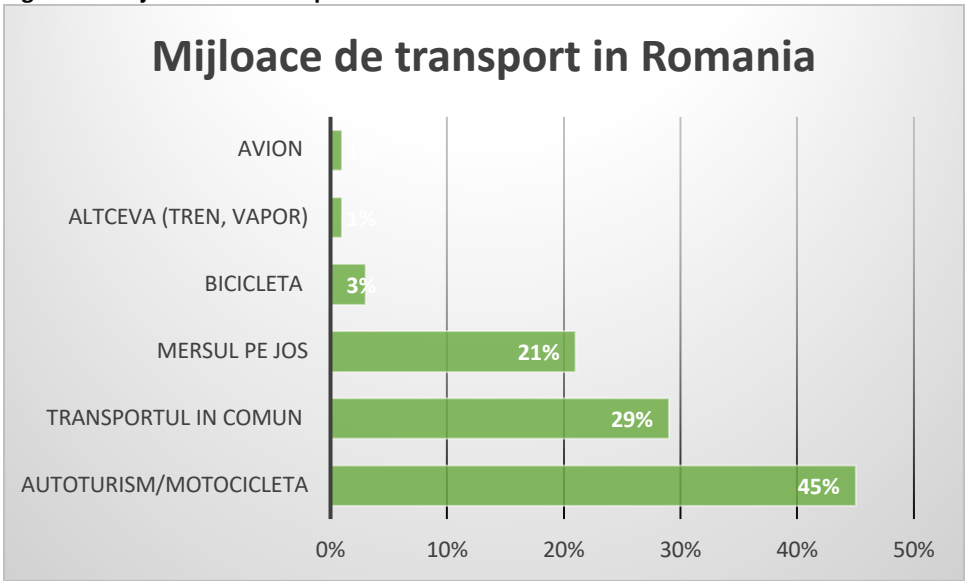
2.5.8 Transportul în comun

Pentru ca cetățenii să fie încurajați să folosească moduri de transport durabil, este necesară implementarea unei rețele de transport public eficientă. În ultimii ani, orașele europene au pus în aplicare o serie de inițiative pentru a crește calitatea transportului public și frecvența utilizării acestuia, însă până în prezent nu s-a înregistrat nicio reducere semnificativă a utilizării autoturismelor personale. Unii indicatori de calitate a aerului au cunoscut o ușoară îmbunătățire, dar emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier au continuat să crească în mod constant și numeroase orașe depășesc în continuare pragurile de siguranță ale UE privind poluarea.

În România, transportul urban se realizează cu prioritate cu autoturismul (45%), utilizarea mașinii personale tinzând să crească pe măsura creșterii dimensiunii urbane, conform unui studiu realizat de Banca Mondială. Există diferențe în funcție de regiune, în Regiunea de dezvoltare Sud Vest Oltenia evidențiindu-se o tendință semnificativ ridicată de utilizare a transportului în comun (55%), această modalitate de transport înregistrând, de asemenea, și o cotă de satisfacție foarte scăzută (52% din populație manifestă un grad scăzut de satisfacție cu privire la transportul în comun).

Costurile pentru o rețea de transport public eficientă pot fi substanțiale, având în vedere că pe lângă costurile de infrastructură și material rulant, pentru care UE poate oferi sprijin financiar, există costuri mari operaționale și de întreținere, acoperite cu greu de orașe. Tarifele percepute pentru călătorii acoperă doar o parte dintre aceste costuri. În unele cazuri, frauda în ce privește achitarea costului călătoriei poate reprezenta un procent mare din veniturile estimate. În majoritatea localităților din România, transportul în comun tinde să includă autobuze, microbuze, troleibuze și tramvaie operate de primărie sau de un concesionar privat, capitala fiind singurul oraș din România care dispune și de o rețea de metrou. Printre dificultățile cu care se confruntă aceste sisteme de transport se numără scăderea considerabilă a numărului de pasageri. Persoanele tinere tind să utilizeze mai mult autoturismul personal în comparație cu vârstnicii. Gradul cel mai ridicat de utilizare a autoturismului s-a înregistrat în rândul populației între 25 și 44 ani (58%). După 65 de ani, este preferat transportul în comun (43%) și mersul pe jos (30%).

Figura 74. Mijloacele de transport cele mai utilizate în România

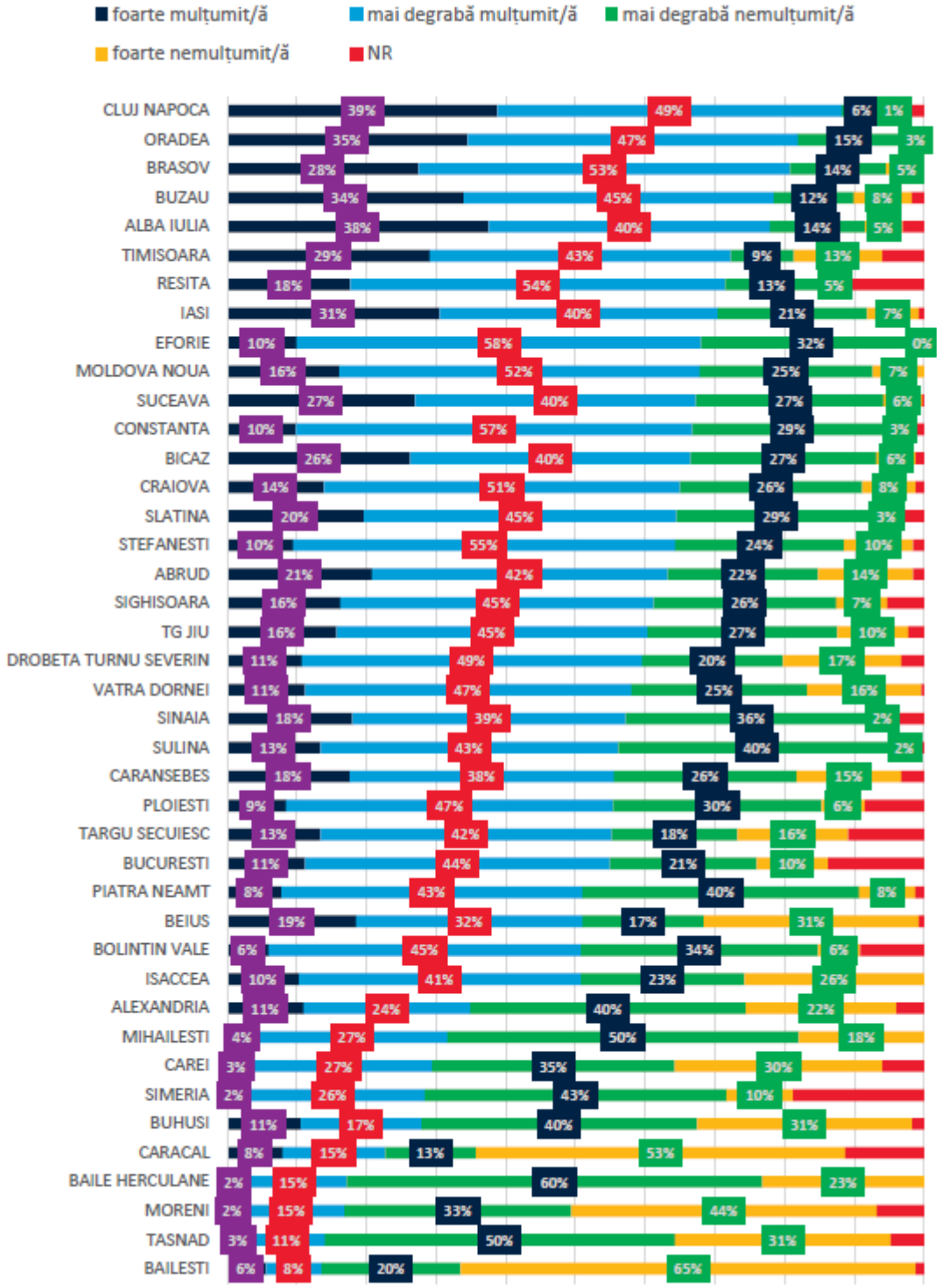


Sursa: Banca Mondială, Barometru urban. Calitatea vieții în orașele din România, 2020: https://citadini.ro/barometru-urban-2020/

Transportul în comun este utilizat cel mai frecvent în reședințele de județ și zonele urbane funcționale ale acestora, cele mai ridicate niveluri de utilizare a transportului în comun într-o localitate ridicându-se la 48% din populația localității respective.

Cu excepția capitalei, nivelul de satisfacție față de transportul urban tinde să crească odată cu dimensiunea urbană, de la 36% mulțumire în orașele sub 5.000 locuitori, la 74% mulțumire în orașele între 300.000 - 500.000 locuitori.

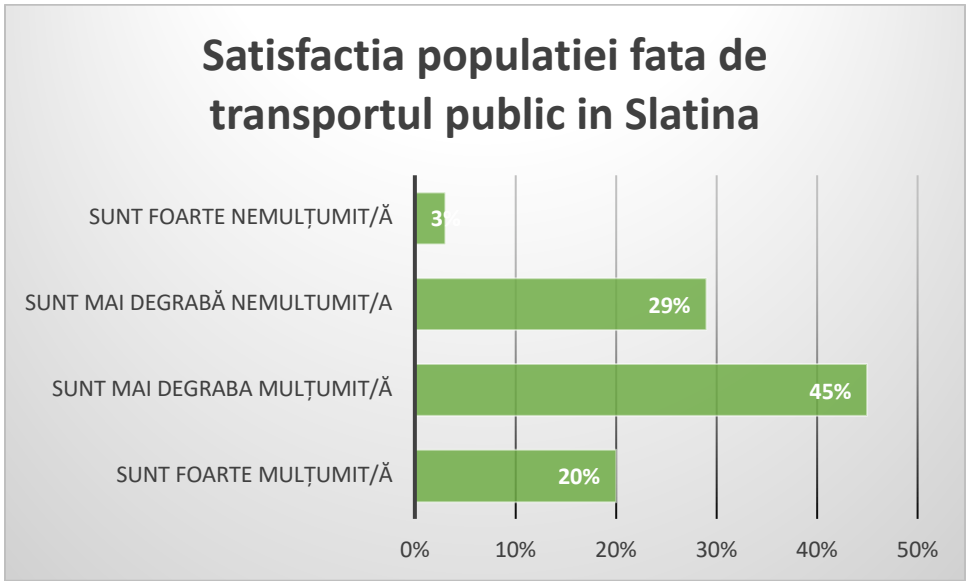
Figura 75. Satisfacția cetățenilor cu privire la transportul în comun (autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou)



Sursa: Banca Mondială, Barometru urban. Calitatea vieții în orașele din România, 2020: https://citadini.ro/barometru-urban-2020/

Un procent mai mare din populația municipiului în comparație cu media națională este mulțumit de serviciile de transport din Slatina. Astfel, 65% dintre locuitorii Slatinei sunt mulțumiți de transportul în comun, 20% dintre locuitori declarându-se foarte mulțumiți. Un procent de 3% dintre cei intervievați au declarat că sunt foarte nemulțumiți de transportul public din Slatina.

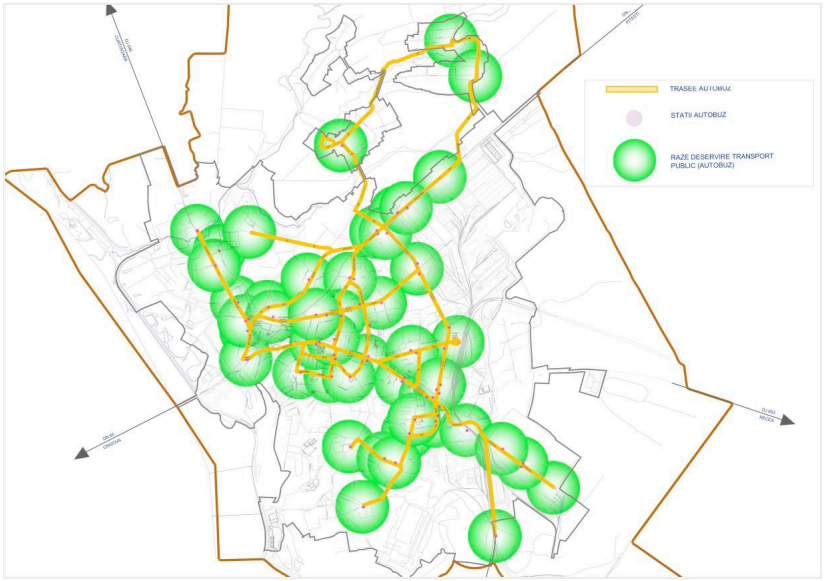
Figura 76. Satisfacția cu privire la transportul în comun



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/

Pentru a preîntâmpina tendința actuală de creștere a utilizării autoturismului privat și, în consecință, o congestie a traficului și un nivel de poluare ridicat, este necesar ca România să promoveze și să încurajeze cât mai mult modalitățile de transport durabil, precum mersul pe jos și utilizarea pistelor de biciclete.

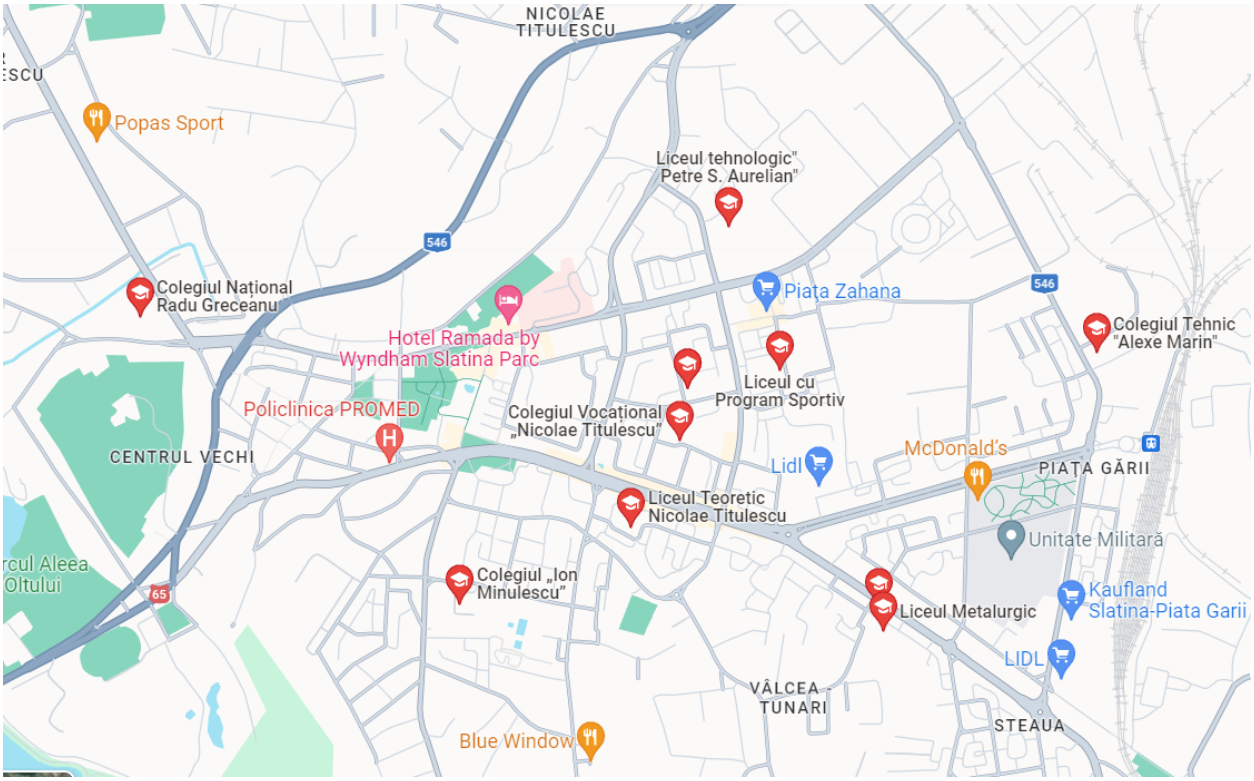
Figura 77. Accesibilitate stații transport public Slatina



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatina

Prin prisma dispunerii în relație cu străzile importante, liceele și scolile au asigurată accesibilitatea la cel puțin o stație de transport în comun la cel mult 400 de metri. Acest fapt face ca transportul în comun să fie în mod necesar eficient, asigurând inclusiv complementaritatea cu mobilitatea nemotorizată de acces dinspre stații spre instituțiile educaționale.

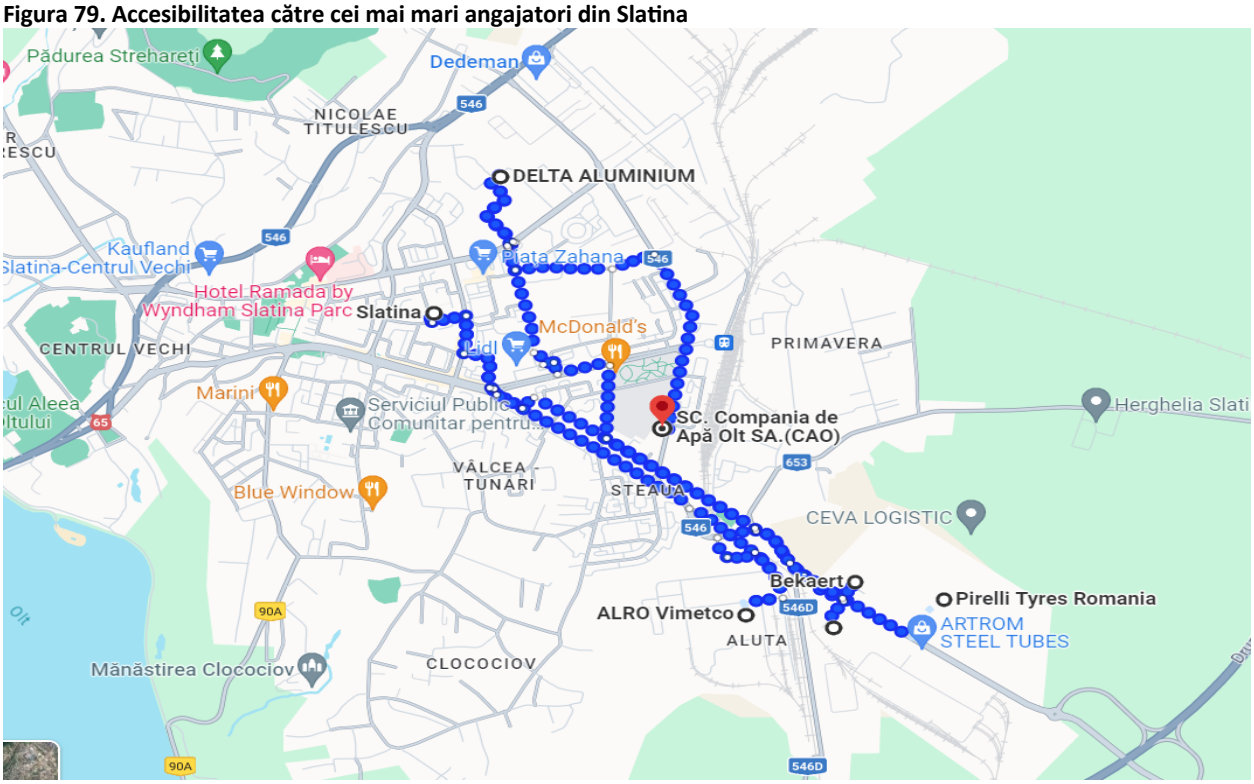
Figura 78. Accesibilitatea la infrastructura educațională (scoli și licee) în Slatina



Sursa: Google maps

Cei mai mari 10 angajatori din Municipiul Slatina sunt ALRO SA, PRISMIAN CABLURI SI SYSTEME SRL, PIRELLI TYRES ROMANIA SRL, ARTROM STEEL TUBES SA, BEKAERT ROMANIA, SALUBRIS SA, ALTUR SA, COMPANIA DE APA OLT SA, DELTA ALUMINIU SA, WIMETCO EXTRUSION SA. Pe lângă aceștia, generează atracție din perspectiva locurilor de muncă marile centre comerciale, atât în proprietate publică (piețe agroalimentare organizate), cât și private (shopping center). Dispunerea în interiorul orașului face ca accesibilitatea la stațiile de transport în comun să fie asigurate în general, cu câteva excepții cu caracter conjunctural. Este necesar, așadar, complementar cu măsurile de sporire a accesibilități prin mijloace de transport în comun în întregul UAT, să fie luate măsuri pentru înlesnirea mobilității pietonale între stații și angajatori. Figura de mai jos evidențiază accesibilitatea la cei mai mari angajatori din SLATINA.

Figura 79. Accesibilitatea către cei mai mari angajatori din Slatina



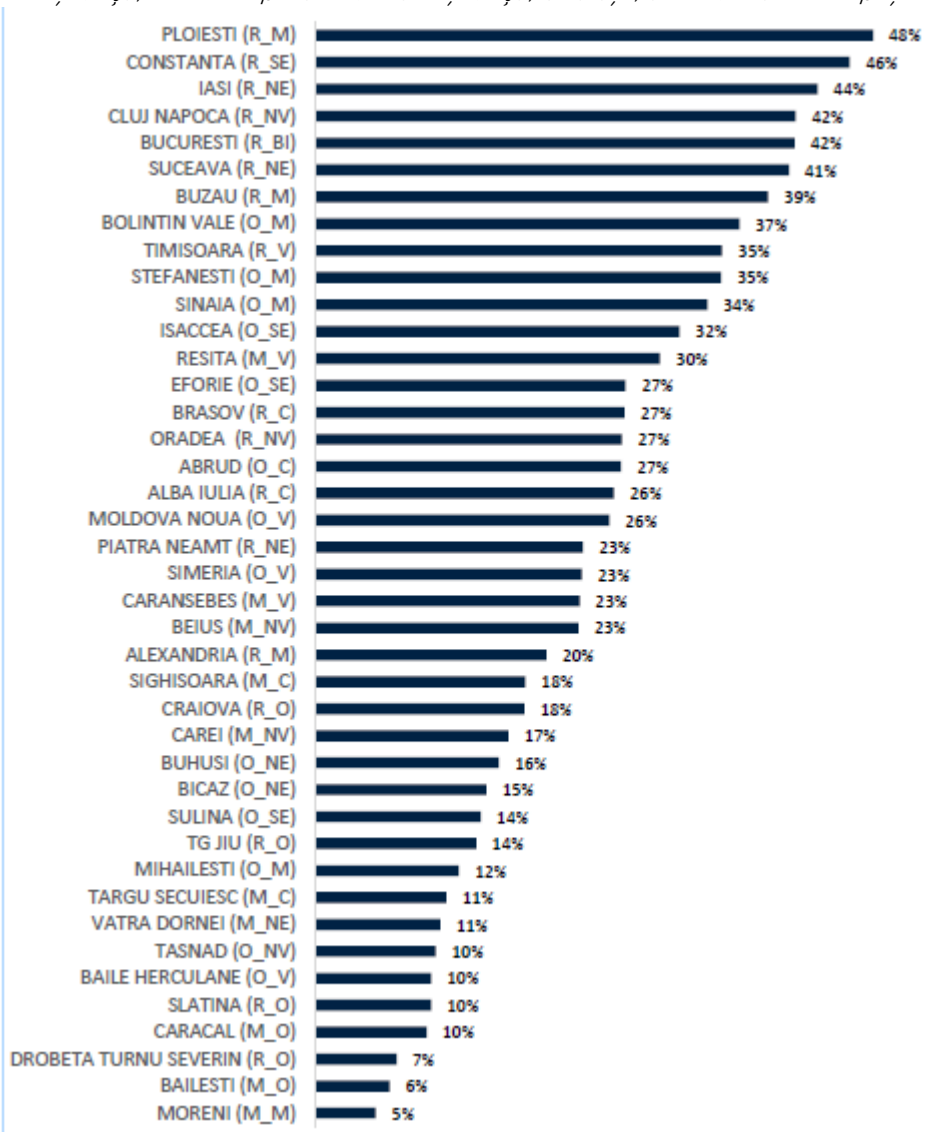
Sursa: Google maps

Totodată, zonele industriale sunt dispuse în arealuri periurbane nucleelor principale ale municipiului. În prezent, platformele industriale cu o accesibilitate bună, existand mijloace de transport in comun, cu statii localizate la o distanta de maxim 400 m de fiecare angajator.

Densitatea populației din municipiul Slatina solicită măsuri applicate pentru acoperirea eficientă a întregii zone și îmbunătățirea conectivității între acessta si localitățile periurbane. Facilitarea acestei conectivități ar îndemna locuitorii să renunțe la autoturism și să folosească mijlocul de transport în comun pentru deplasările către orașul nucleu.

Calitatea serviciilor de transport în comun oferite în prezent, situează Slatina în topul oraselor occidentale datorita dotarii cu o flota exclusive electrica si totusi din punct de vedere al utilizării de către cetățeni al acestui mijloc de transport, cota modală în ce privește transportul public fiind de 10%, conform sondajului realizat de Banca Mondială în 2020, 29% din locuitorii Slatinei utilizează în mod obișnuit transportul cu autobuzul.

Figura 81. Utilizarea într-o zi obișnuită a transportului în comun (autobuze, tramvaie, troleibuze, metrou)
R= reședință, M= municipiu altul decât reședință, O=orașe, altele decât municipii și reședințe



Regiuni: BI=București-Ilfov, C=Centru, M=Muntenia, NE=Nord-Est, NV= Nord-Vest, O=Oltenia, SE=Sud Est, V=Vest
Sursa: Banca Mondială, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020: https://citadini.ro/barometru-urban-2020/

Transportul public cu autobuzul in Municipiul Slatina este asigurat de firma S.C. Loctrans S.A., ce are forma juridica de societate pe actiuni, cu unic actionar Consiliul Local al Municipiului Slatina S.C. Loctrans S.A are incheiat contract de servicii publice in vederea conformarii cu prevederile Regulamentului 1370/2007, pana la 31.12.2023. Conform Contractului de Servicii Publice aprobat prin Hotararea Consiliului Local nr. 441/28.12.2015, Loctrans S.A opereaza pe 27 de trasee, acoperind 39 km de retea stradala si avand 62 de statii. In anul 2015 au fost parcursi 297.827 Km/oras iar in anul 2016, 293.323 Km/oras Componenta parcului auto la finalul anului 2016 este descrisa in tabelul urmator impreuna cu specificatiile tehnice ale vehiculelor:

- 10 autobuze BMC 215 SCB, fabricate in 2007, Euro 3, care dispun de 21 locuri pe scaune si 50 locuri in picioare
- 4 autobuze BMC 220 SLF, fabricate in 2007, Euro 3, care dispun de 33 locuri pe scaune si 68 locuri in picioare

- 1 autobuz BMC 850 TBX, fabricate in 2007, Euro 3, care dispune de 36 locuri pe scaune
  Dupa cum se observa din informatiile cuprinse in tabel, vechimea vehiculelor cu care se executa serviciul de transport public, precum si faptul ca acestea se incadreaza in norma de poluare E3, reprezenta un aspect negativ al acestui mod de transport, atat in ceea ce priveste conditiile de siguranta a calatoriei, cat si in privinta efectului general asupra mediului. Astfel reprezentantii municipiului au dotat flota doar cu mijloace de transport ecologice
- Astazi, flota este exclusive electrica insumand 18 autobuze electrice si 3 microbuze

Tabel 7. Trasee autobuze si orar Municipiul Slatina

Numar linie	*Traseu*	*Capete de linie*
1	STEAUA-METALURGIC-FABRA-LPS-HELIOS-PARC HOTEL- CATEDRALA-N. BALCESCU-OLTULUI-ALDESCU-T.VLADIMIRESCU-ACH-SERA-DSV	STEAUA - DVS
1A	ACH-T.VLADIMIRESCU- CATEDRALA-SPITAL-ACR-ROMTELECOM-VALCEA-METALURGIC-STEAUA-ARTROM-PIRELLI	ACH-PIRELLI
1B	ACH-CATEDRALA-SPITAL-ACR-ROMTELECOM-UNION-MINULESCU-ARCULUI-FINANTE-VALCEA-METALURGIC-TUNARI-ARTILERIEI-CAO-PRYSMIAN1-PRYSMIAN 2	ACH-PRYSMIAN 2
1C	ACH-T.VLADIMIRESCU-CATEDRALA-SPITAL-ACR-ROMTELECOM-UNION-P.SAPCA-ARCULUI-FINANTE-VALCEA-METALURGIC-TUNARI-ARTILERIEI-CAO-IPA-PIRELLI-ARTROM	ACH-ARTROM
2	GARA -ARTILERIE-CAO-STEAUA-METALURGIC-FABRA-LPS-HELIOS-P.HOTEL-CATEDRALA	GARA-CATEDRALA
3	RECEA-LIDL-GARA-TUNARI-FABRA-LPS-OMV-APE/HARLEM-PRELUNGIREA PITESTI-CIREASOV 1-SARACESTI-EROILOR	RECEA-EROILOR
4	ACH-CATEDRALA-SPITAL-ACR-ROMTELECOM-FINANTE-TRIBUNAL-LPS-OMV-ALTUR-ALRO-SATU NOU 1-SATU NOU 2	ACH-SATU NOU 2
4A	SATUL NOU-T.BURCA-PODGORIILOR-EROILOR-G. ALEXANDRU-PRELUNGIREA PITESTI-CORNISEI -ACR-ROMTELECOM-METALURGIC-STEAUA-PIRELLI-ARTROM	SATUL NOU-ARTROM
5	CLOCOCIOV-BANULUI-CUZA VODA – LIDL-GARA-TUNARI-FABRA-LPS-HELIOS-ACR-ROMTELECOM-FINANTE-13 DECEMBRIE-CATEDRALA-13 DECEMBRIE-MINULESCU-CLOCOCIOV MON.-CLOCOCIOV MAG- CLOCOCIOV-POENII-CLOCOCIOV	CLOCOCIOV-CLOCOCIOV
5B	CLOCOCIOV- MONUMENT-BANULUI-CUZA VODA2-VAILOR-STEAUA-METALURGIC-TUNARI-AUTOGARA-GARA-TMUCB-DEDEMAN-ALTUR-ALRO	CLOCOCIOV-ALRO
EXPRES	GARA -AUTOGARA-B OLIMPIC-OMV-P. HOTEL-CATEDRALA-13 DECEMBRIE- VALCEA- TUNARI-GARA	GARA- GARA

Sursa: Site LOCTRANS SLATINA

Cu toate ca din punct de vedere al distributiei retelei de autobuze in interiorul orasului, situatia pare echilibrata, exista si zone neacoperite(nord, vest, cartierul Primavera) si in plus, parcul auto relativ redus duce la un timp de asteptare crescut in statii, diminuarea confortului in timpul deplasarilor si in cele din urma, alegerea altor mijloace de deplasare, in principal autoturismul personal.

Timpul de asteptare crescut este influentat si de viteza redusa de deplasare pe traseu pentru vehiculele de transport public, datorata faptului ca nu exista culoare separate pentru deplasarea acestora. Din aceasta cauza, vehiculele de transport public intampina aceleasi probleme legate de congestii si gatuiri de circulatie ca si traficul general, ceea ce conduce de multe ori la intarzieri semnificative si la nerespectarea graficului de circulatie

Din punct de vedere al perceptiei populatiei vizavi de transportul public, anchetele la domiciliu au revelat ca problemele cele mai mari constau in lipsa informatiilor disponibile pentru calatori(44%), lipsa punctelor de transfer intermodal (11%), numarul insuficient de autobuze (11,50%) dar si pretul mare al biletelor (11%).

Probleme exista si din punct de vedere al accesibilitatii persoanelor cu dizabilitati la transportul in comun, cele mai multe reclamand dificultatea accesului in mijloacele de transport (48%) dar si accesul la trotuarele statiilor (21,40%)

Conform informatiilor furnizate de reprezentantii SC Loctrans SA, in acest moment parcul auto se gasesc 14 autobuze, din care se folosesc efectiv 10 autobuze, ritmicitatea cu care acestea ajung in statie fiind de 20 de minute.

In ceea ce priveste tarifele practicate pentru folosirea transportului local in comun, mai jos se regaseste o lista a tipurilor de abonamente disponibile:

Tabel 9. Tipuri de legitimații pentru transportul în comun în Municipiul Slatina

Tip abonament	*Pret/perioada*
Abonament gratuit	pensionari, elevi si studenti, beneficiari de ajutor social, revolutionari si persoane cu handicap;
Abonament adulti o linie oras	20 lei pentru 1/2 luna
Abonament adulti o linie oras	40 lei pentru luna intreaga
Abonament adulti 2 linii oras	30 lei pentru 1/2 luna
Abonament adulti 2 linii oras	60 lei pentru luna intreaga
Abonament adulti toate liniile oras	40 lei pentru 1/2 luna
Abonament adulti toate liniile oras	80 lei pentru luna intreaga

Sursa: Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatina

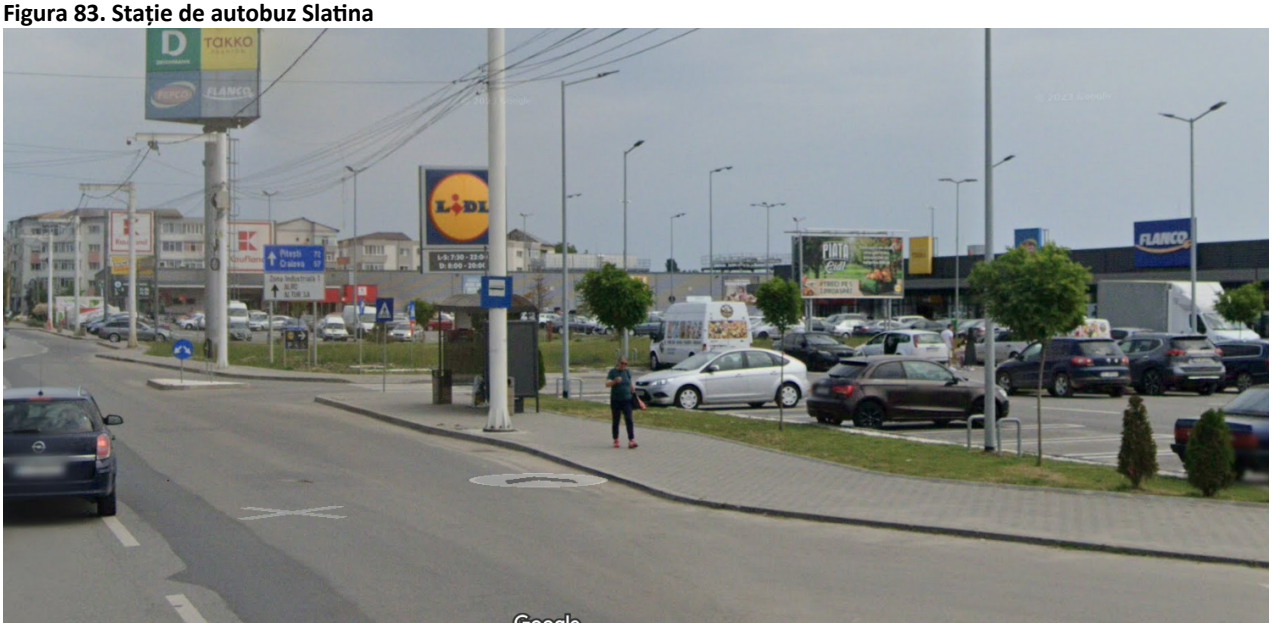
Eliberarea abonamentelor se realizeaza in trei puncte din oras:

Program de eliberare abonamente se efectueaza astfel:
Zona **Catedrala** in zilele de 14 - 15 si 30 - 31 ale lunii in curs intre orele 06.00 - 08.00 si 11.00 - 17.00
Sediul **societatii** de LUNI pana JOI intre orele 07.30 - 16.00 si VINERI intre orele 7.30 - 13.30
B-dul A.I.Cuza, parter, bl. FA21, langa Casieria S.C. CAO S.A de LUNI pana JOI intre orele 07.30 - 16.00 si VINERI intre orele 7.30 - 13.30

Sursa : Loctrans-Slatina.ro

Lipsa stațiilor cu adăpost pentru pietoni, cu casă de bilete, și cu afișaj electronic al orarului, poate descuraja cetățenii să utilizeze transportul în comun. În imaginea de mai jos poate fi observat un exemplu de stație de autobuz fără adăpost pentru pietoni, fără camere de supraveghere, fără facilități pentru persoanele cu dizabilități, fără casă de marcat și fără orar. Lipsa caselor de marcat ar putea fi rezolvată prin introducerea unui sistem de plată a biletelor prin SMS sau card/cash în interiorul autobuzelor.

Figura 83. Stație de autobuz Slatina



Sursa: Google Maps

Printr-un proiect al Primăriei Municipiului, propus prin Planul de Mobilitate Urbana a Municipiului Slatina, se intenționează amenajarea stațiilor existente, dotarea acestora cu adăposturi pentru călători (unde exista spațiu suficient), precum și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, sisteme e-ticketing, afișaj electronic precum poate fi observat în figura de mai jos. Prin acest proiect se urmărește amenajarea a tuturor stațiilor de autobuz, montarea de sisteme pentru e-ticketing și camere video de supraveghere. Este de asemenea necesară dotarea stațiilor de transport în comun cu facilitați pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități: rampe funcționale, semnale luminoase pentru persoanele cu deficiențe de auz și vorbire, dispozitive tactile și auditive pentru nevăzători și integrarea stațiilor în aplicații mobile specifice ex: SOS Surdo-muți.

Figura 84. Simulare stație de autobuz moderna

Sursa: Imagine google urbanmarket.ro

Au fost identificate încă două proiecte pentru eficientizarea transportul în comun:

1. P 2.4 *Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)* Sistemul integrat de plata a serviciilor comunitare va avea ca subsistem principal sistemul de ticketing al transportului public urban. Sistemul va permite plata calatoriilor pe baza unor carduri contactless, a unor aplicatii securizate pentru telefoane mobile (ex. cu tehnologie NFC) sau altor forme, inclusiv SMS. Pe langa acest subsistem vor fi integrate ulterior si alte sisteme similare pentru: plata parcarilor, plata accesului in zonele restrictionate, inchirierea de biciclete si alte vehicule alternative, plata unor activitati culturale si alte servicii comunitare.

3. P 2.3 *Amenajare autobaza, inclusiv statii de incarcare vehicule electrice* Loctrans urmeaza sa se mute intr-un sediu nou, fostul liceu de pe strada Draganesti 25. Proiectul propune reconversia functionala a salii de sport pentru a functiona ca autobaza. Inclusiv instalarea a 3 statii de incarcare pentru vehicule electrice pentru transportul public local. Statiile de incarcare vor fi integrate in sistemul de management al statiilor electrice de incarcare.

Gradul de mulțumire limitat al cetățenilor în ce privește serviciile de transport public fac ca transportul în regim de taxi să fie o alternativă la utilizarea transportului în comun, prețurile fiind considerate de către călători destul de competitive, existând, în același timp, un număr de 400 de autorizații pentru licența de taxi eliberate pe raza municipiului.

Prioritizarea transportului în comun în trafic prin soluții specifice de proiectare a stațiilor de autobuz, benzi dedicate și prioritate în intersecțiile semaforizate este extrem de necesară pentru îmbunătățirea acestui mijloc de transport. De asemenea, sistemului actual de tarifare care este bazat pentru o singură călătorie

trebuie modificat, având în vedere că în prezent acesta limitează transferul între linii. Serviciile de transport trebuie armonizate, prin existența unui operator care să asigure servicii integrate, astfel încât pasagerul să ajungă ușor în toate destinațiile necesare. Sunt necesare, de asemenea, aspecte precum creșterea nivelului de atractivitate a serviciilor prin viteza comercială, confortul vehiculelor, distanțele pe principalele legături rutiere, orar fix, GPS pentru autobuze și afișaj electronic în stații a minutelor rămase până la sosirea autobuzului, sistem de supraveghere video în stațiile de transport în comun, cât și în flota de transport în comun, implementarea de politici de parcare care să sancționeze drastic staționarea autovehiculelor în stațiile de transport public, modernizarea sistemului de plată a biletului prin utilizarea biletului electronic și posibilitatea plății cu telefonul mobil și card bancar pentru a face transportul public mai atractiv. Conform societății civile din Slatina, alte soluții pentru accesibilizarea și fluidizare transportului în comun ar putea fi transportul public on-demand și începerea cursurilor școlare la ore diferite pentru școlile și liceele din același cartier, pentru a nu aglomera transportul public. Un sistem de transport public pentru elevi – school bus - ar putea contribuii la decongestionarea traficului și ar obișnuii populația tânără să utilizeze transportul în comun. Linii expres (cu opriri doar în stațiile mari) ar mari viteza și eficientă transportului în comun. Investițiile în transportul public sunt esențiale, iar o bună infrastructură de transport public este extrem de importantă pentru navetiști și pentru a oferi posibilități eficiente de transport de călători.

În perioada de implementare 2014-2023, practic toate orașele mari din România au elaborat sau sunt în curs de a elabora planuri de mobilitate urbană, iar majoritatea acestor planuri include componente de dezvoltare a transportului public. Aceste planuri de mobilitate recomandă deja direcții strategice majore pentru adoptare de către localitățile componente ale zonei urbane funcționale. Unul dintre domeniile importante de intervenție este subvenționarea sistemelor de transport public metropolitan, având în vedere că numărul de navetiști va fi în continuă creștere, iar un sistem de transport public eficient, care să asigure o deplasare ușoară a călătorilor în interiorul zonei urbane funcționale este foarte important pentru buna funcționare a economiei metropolitane.

În acest sens, Primăria Slatina a început să promoveze un proiect pentru dezvoltarea Transportului Metropolitan în ZUF Slatina, inclusiv de amenajarea de spații de tipul Park&Ride. Dezvoltarea unor abonamente de călătorie integrate pe ZUF și rezolvarea modului în care sunt atribuite contractele de transport interjudețean sunt esențiale pentru succesul proiectului.

Transportul public este întotdeauna o bună alternativă la folosirea autoturismului privat. Însă pentru ca sistemul de transport public să fie preferat în locul autoturismului personal de cât mai mulți oameni, este important ca acesta să fie ușor accesibil, confortabil și omniprezent. Numărul mare de călători poate asigura o profitabilitate înaltă a companiilor de transport public, de aceea, măsurile care sporesc atractivitatea sistemului de transport public vor veni cu impact pozitiv atât pentru creșterea economiei, cât și pentru îmbunătățirea calității vieții. Însă pentru a se putea implementa măsuri cât mai eficiente, se recomandă colectarea de informații referitoare la mobilitatea cetățenilor. După modelul Norvegian, această colectare de informații ar putea fi realizată printr-un chestionar făcut o dată la 5 ani, prin care se colectează informații despre accesul la transportul în comun, informații despre profesia celor chestionați, informații despre orele la care utilizează transportul în comun, informații despre mijloacele de transport preferate, opțiunile de transport preferate pentru călătorii mai lungi etc.

Conform datelor obținute de pe website-ul Autogarii Transbuz Slatina, în timpul unei zile lucrătoare, Municipiul Slatina este conectat rutier de localitățile din județ printr-un număr de 448 curse distribuite pe 60 de trasee. Toate cursele au drept capăt de traseu sau stație intermediară Autogara Transbuz Slatina.

Figura 88. Amplasarea stațiilor de taxi la nivelul Municipiului Slatina

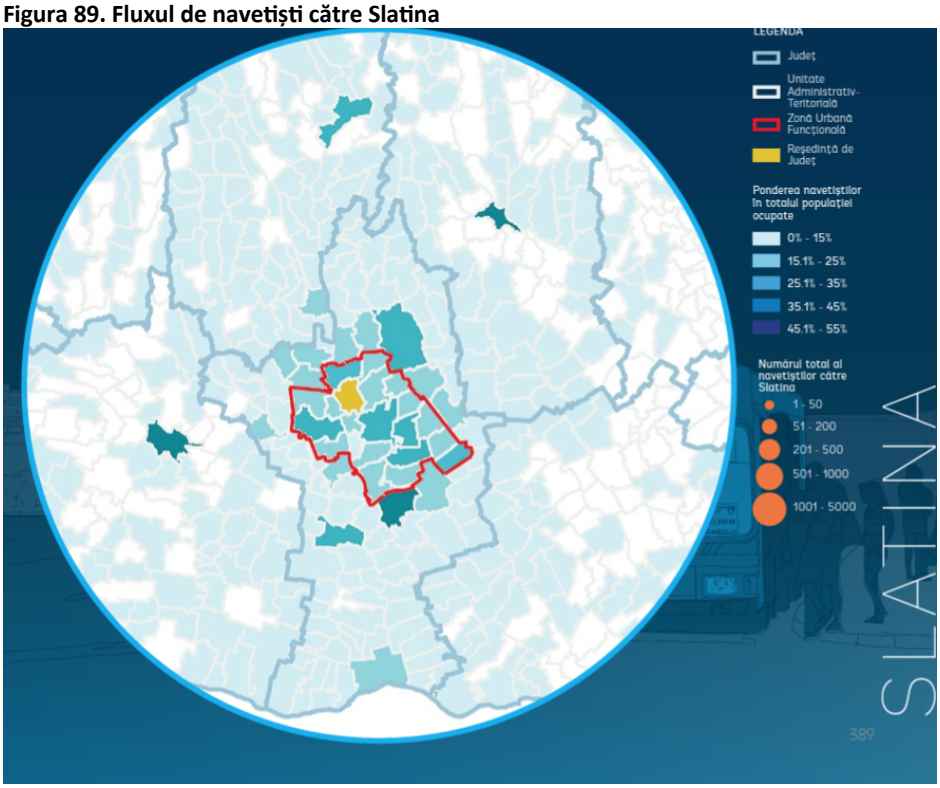
Sursa: Google maps

În urma consultărilor publice a reieșit faptul că deși toate dispeceratele de taxi dispun de aplicații mobile pentru preluarea comenzilor (SteauaTaxi,Taxi Mobil), nici-una dintre companiile de taxi din Slatina nu operează automobile accesibile pentru persoane cu dizabilități. O legislație mai buna pentru taxiuri și metode drastice de control al calității (sancțiuni drastice dacă nu sunt puse aparatele de taxi, daca se refuza curse, dacă nu sunt curate taxiurile etc) cât și permiterea serviciilor alternative de transport de tipul Uber pentru a crea concurență, ar contribuii la ridicarea nivelului serviciilor prestate.

2.5.9 Transport intermodal

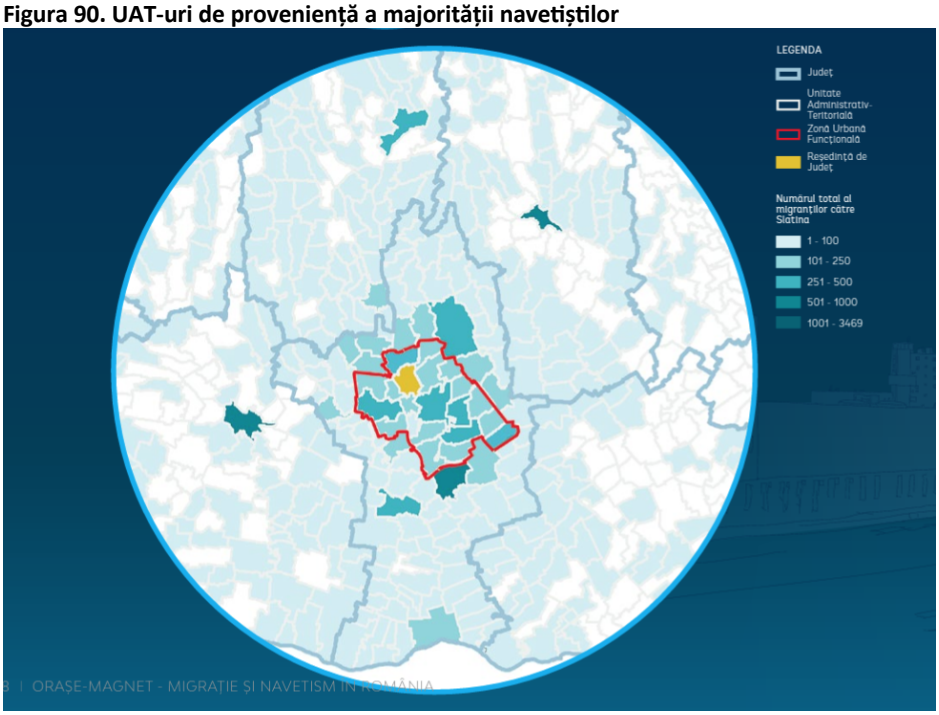
Dezvoltarea nodurilor de transport intermodal pentru facilitarea transportului navetiștilor este deosebit de importantă pentru dezvoltarea economică a Municipiului Slatina. Figurile de mai jos prezintă fluxul zilnic de navetiști către Slatina, precum și localitățile de proveniență a acestora, conform studiului Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România și datelor colectate la ultimul recensământ al populației din 2011.

Figura 89. Fluxul de navetiști către Slatina



Sursa: Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România

Figura 90. UAT-uri de proveniență a majorității navetiștilor



Sursa: Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România

Marea majoritatea a navetiștilor din Slatina provin din localitatile invecinate Municipiului Slatina intr-o raza de 20 km in jurul acestuia, cele mai multe fiind situate in sudul municipiului. Cu titlu de exemplu sunt localitatile : Scornicesti, Recea,Ipotesti, Coteana, Brancoveni, Facilitarea accesului la transportul în comun pentru navetiști, atât înspre Slatina, cât și în interiorul municipiului, este esențială pentru relaxarea traficului, a siguranței pietonilor, dar și a dezvoltării economice sustenabile.

Autogara Transbuz Slatina primeste în medie un număr de 45.155 pasageri pe lună, iar minimul de pasageri care utilizează transportul județean în Autogara Slatina este de aproximativ 18.000 pe lună.

Stația de autobuz de lângă Gara Slatina este deservita de traseele companiei care asigura transportul public in Municipiul Slatina. Problema este însă că Autogara Slatina nu este conectată eficient cu stațiile de transport în comun. Din cauza localizării sale, aceasta contribuie la aglomerarea traficului in Piata Garii.

Crearea de rute ocolitoare pentru diferite linii de transport în comun, conectarea acestora cu gările și mutarea autogării înspre periferia municipiului, ar contribui la relaxarea traficului.

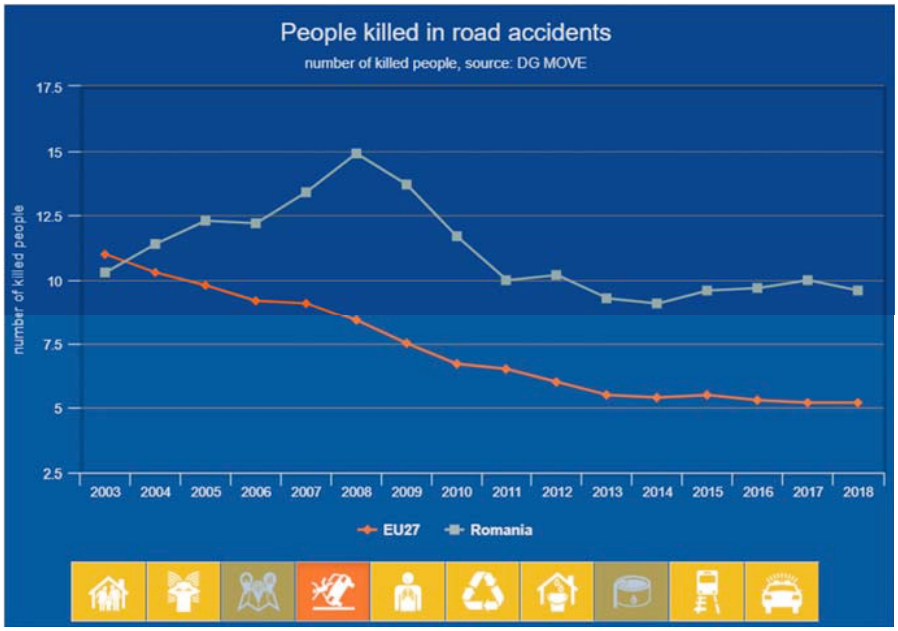
Mai mult, amenajarea de centre intermodale moderne și utilizarea unui singur bilet (bilet unic) care să fie valabil pe toate mijloacele de transport în comun (feroviar și public motorizat) ar încuraja navetiștii să utilizeze mai multe mijloace de transport în comun pentru rutele lor zilnice. De asemenea este încurajată amenajarea unor parcări de tip park & ride la capătul liniilor de transport public local.

2.5.10 Siguranța în traffic

România trebuie să implementeze măsuri rapide pentru a spori siguranța în trafic, având în vedere că situația este extrem de alarmantă, România situându-se pe primul loc în UE în ce privește numărul deceselor în trafic. Densitatea căilor rutiere din România este de 26% din media UE, chiar dacă investițiile per km de drum în țara noastră sunt printre cele mai ridicate din Uniunea Europeană.

Performanța drumurilor este una scăzută, iar acest lucru contribuie enorm la producerea de accidente rutiere, numărul deceselor în urma accidentelor rutiere care au loc în România fiind cel mai ridicat din UE (9,6% în 2018 la nivel național, comparat cu 5,2%, media EU27)

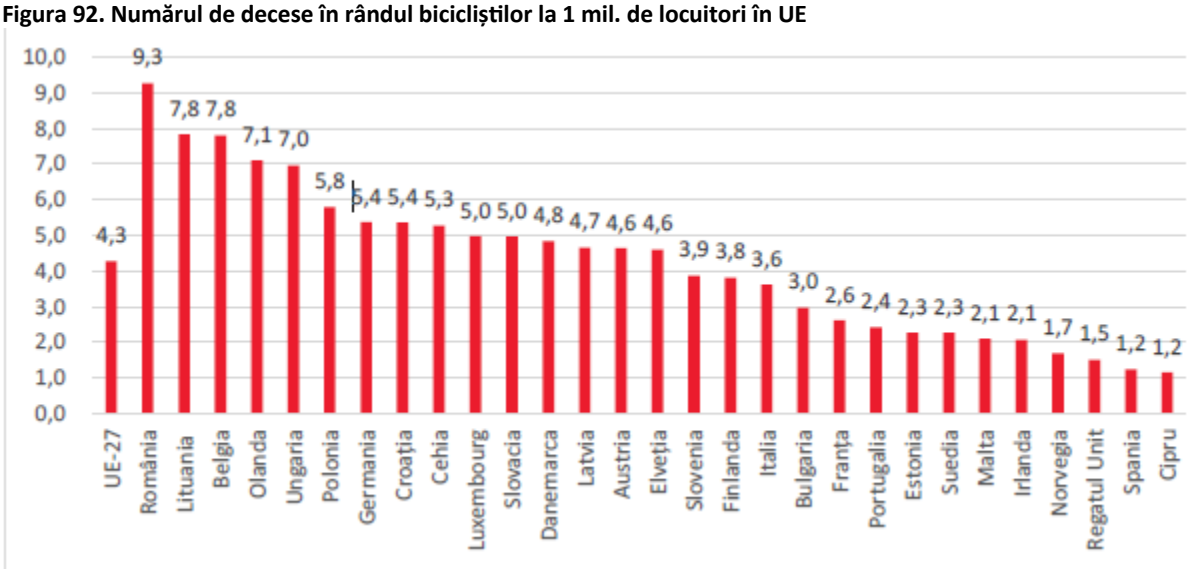
Figura 91. Procentul deceselor cauzate de accidente rutiere în România și UE



Sursa: Eurostat, DG MOVE, pe baza datelor CARE (baza de date UE pentru accidentele rutiere)

România este pe primul loc în UE la numărul de decese rezultate din accidente în rândul bicicliștilor, de asemenea, înregistrând un procent de 9 fatalități la milionul de locuitori.

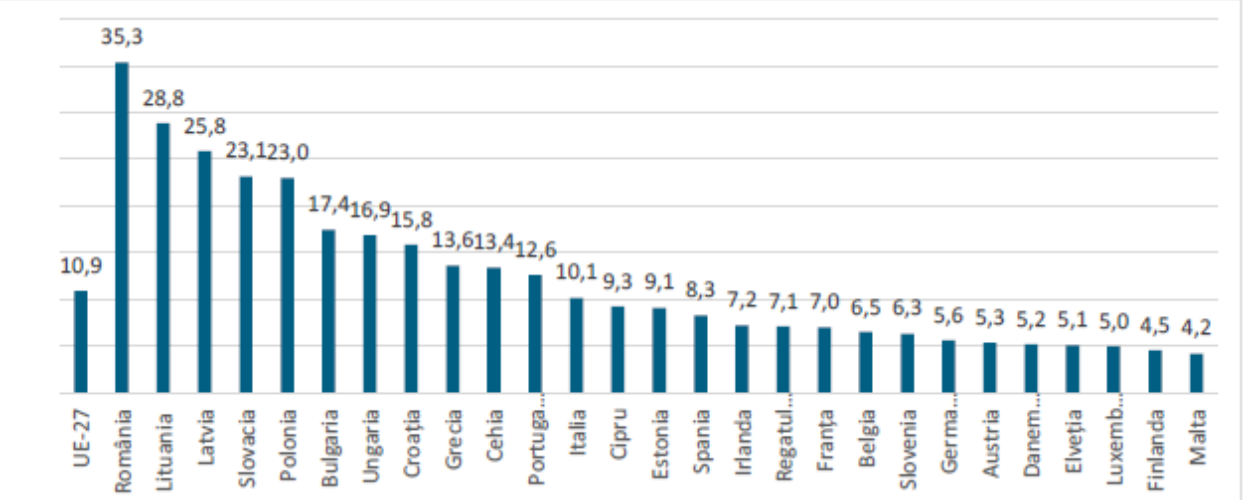
Figura 92. Numărul de decese în rândul bicicliștilor la 1 mil. de locuitori în UE



Sursa: Eurostat

Creșterea siguranței este un element cheie în încurajarea deplasărilor pietonale. O parte însemnată a persoanelor care merg pe jos sunt copiii școlari și oamenii în vârstă, ambele grupuri situându-se în categorii vulnerabile. România are cea mai mare rată a fatalităților pietonilor din UE cu 35 de decese la 1 mil. de locuitori în 2018.

Figura 93. Numărul de pietoni decedați la 1 mil. de locuitori în UE



Sursa: Eurostat

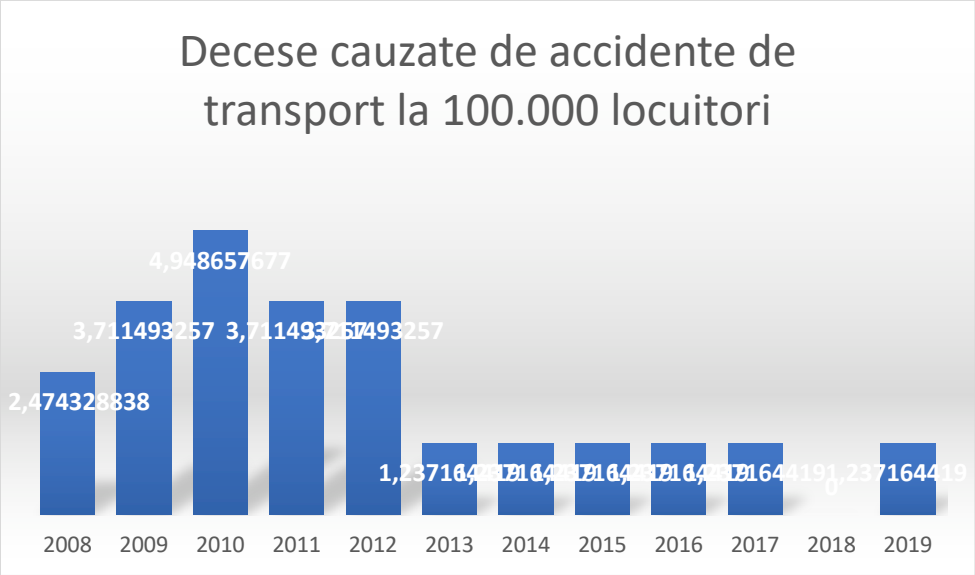
Figura 94. Număr accidente pe drumurile publice din incinta urbanului în Slatina

Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/

Figura 95. Număr decese din accidente pe drumurile publice din incinta urbanului în Slatina

Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/

Figura 96. Decese cauzate de accidente de transport la 100.000 locuitori în Slatina



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/

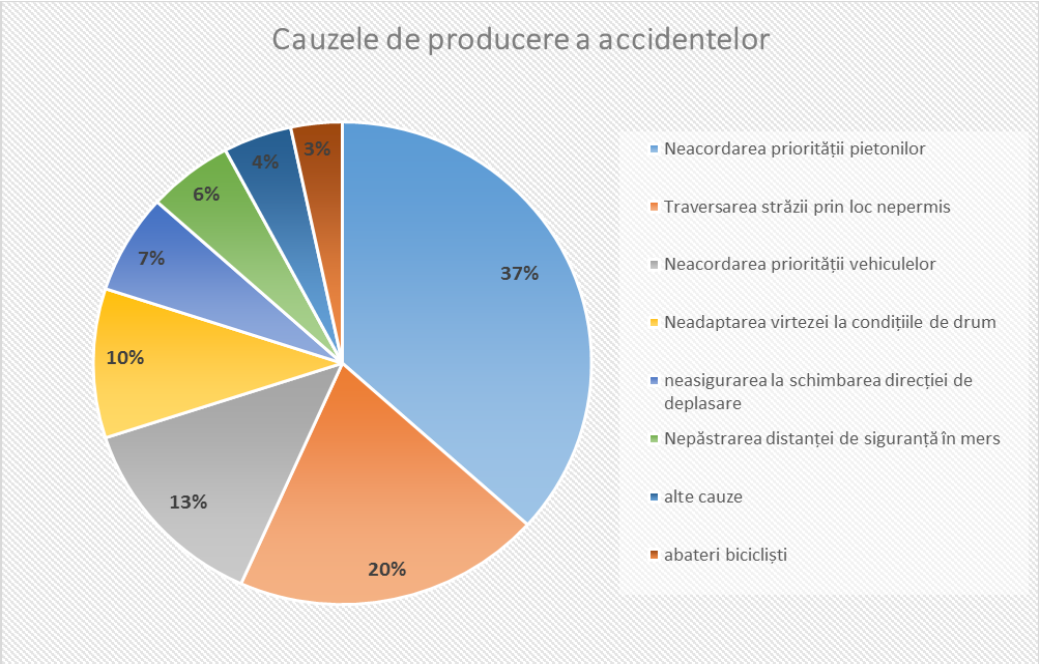
Conform Poliției Municipiului Slatina, în anul 2022s-au inregistrat 458 de evenimente rutiere soldate cu victime omenești, dintre care 100 de accidente grave și 358 de accidente ușoare, în urma acestora rezultând 493 de persoane rănite ușor, 66 de persoane rănite grav și 45 de persoane decedate. Se constată că numărul accidentelor grave a scăzut cu 38 față de anul 2021

Deși în 2022 s-a înregistrat o scădere a numărului de accidente, trendul general pe ultimii 10 ani este încă unul crescător. Alți indicatori importanți din punct de vedere al siguranței rutiere pentru Slatina în anul 2019 au fost:

- 0,04% - Rata mortalității in accidente rutiere – această rată se calculează între numărul de persoane care și-au pierdut viața în urma accidentelor rutiere, raportat la numărul total de persoane implicate în accidente rutiere
- 0,15% - Rata gravă a accidentelor rutiere – această rată se calculează între numărul de persoane implicate în accidente rutiere care suferă de răni grave, raportat la numărul total de persoane implicate în accidente rutiere
- 1,23% - Rata ușoară a accidentelor rutier - această rată se calculează între numărul de persoane implicate în accidente rutiere care suferă de răni ușoare, raportat la numărul total de persoane implicate în accidente rutiere
- 1,25 - Accidente rutiere la 1000 locuitori

Analizând spațial distribuția accidentelor din imaginile de mai jos, se poate observa că majoritatea acestora au avut loc pe următoarele arterele principale ale Municipiului Slatina, artere cu trafic intens.

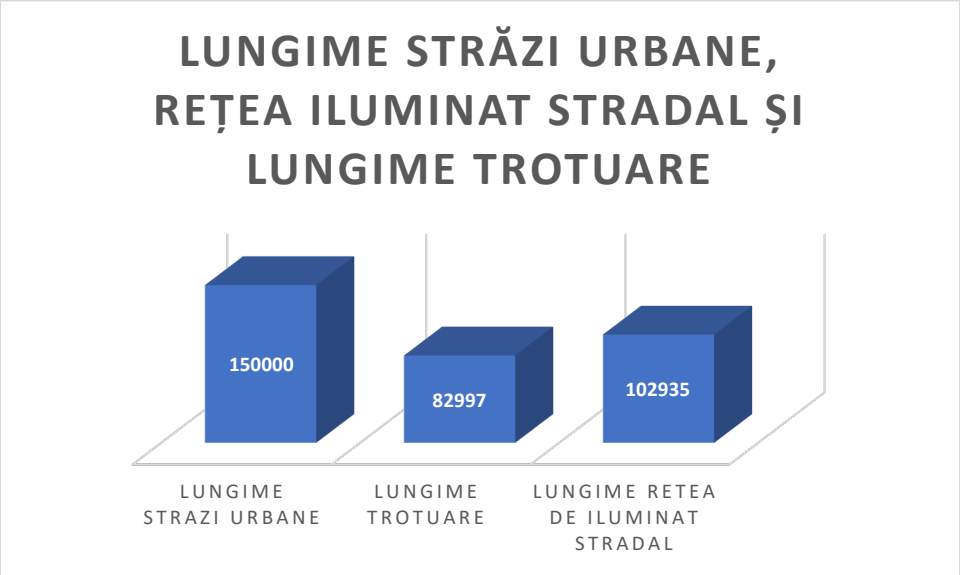
Figura 97. Cauze de producer a accidentelor



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Slatina

Zonele care prezinta cel mai mare risc pentru pietoni sunt reprezentate de trecerile de pietoni de pe strazile Primaverii si Ecaterina Teodoroiu. Bulevardul A.I. Cuza a fost pana de curand o zona cu risc pentru pietoni, dar problemele de siguranta au fost rezolvate prin metode de calmare a traficului cum ar fi realizarea unor treceri de pietoni inaltate (pe Bdul.A.I.Cuza au fost realizate 3 astfel de treceri).

Figura 98. Lungime străzi urbane, lungimea rețelei de iluminat stradal și lungime trotuare în Slatina



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/

Proiecte identificate ale Primăriei Slatina pentru creșterea gradului de siguranță în trafic sunt următoarele:

- Proiect al Primăriei Slatina - Reabilitare/Extindere iluminat public în zonele nou construite, finanțat din bugetul local – realizat .
- Proiect al Primăriei Slatina - Reabilitare străzi şi trotuare din zona centrală şi cartierele rezidențiale Proiect extras din PMUD – realizat
- Proiect al Primăriei Slatina - Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite Proiect extras din PMUD – in curs de realizare
- Proiect al Primăriei Slatina - Montarea de semafoare în zonele cu risc de accidente– in curs de realizare

În PMUD Slatina au fost identificate drept probleme majore care au contribuit la creșterea numărului de accidente următoarele: lipsa unui terminal intermodal, inexistența unui sistem de management al traficului care să se adapteze în funcție de fluctuațiile acestuia, existența unor sectoare de stradă care se suprapun cu traseele drumurilor naționale sau județene, limitarea deplasării pietonilor pe zona pietonală din cauza mașinilor parcate neregulamentar, treceri de pietoni nesemnalizate corespunzător, treceri de pietoni slab iluminate, pondere mare străzi nemodernizate, trotuare pietonale prea înguste. Pe lângă rezolvarea problemelor identificate, accesibilizarea funcțională pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități a străzilor, a trotuarelor, a intersecțiilor, și a trecerilor pentru pietoni (standard, pasaje subterane sau treceri supraterane) este absolut necesară: covoare tactile, rampe funcționale, semafoare cu semnale sonore și buton special pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități care ar prelungi durata culorii verzi necesară traversării în siguranță.

Poliția Locală al Municipiului Slatina a identificat ca și problemă majoră lipsa unui dispecerat dedicat pentru exploatarea sistemului de supraveghere video, în timp real, sistem care să fie integrat cu structurile competente să intervină pentru soluționarea problemelor din trafic. Un asemenea sistem informatic dedicat (software și hardware), cu specific de supraveghere video, ar permite monitorizarea activă a zonelor de interes și alarmarea în mod automat în cazul producerii unor încălcări ale reglementărilor (de ex: intrarea pe acces interzis, trecere pe culoarea roșie a semaforului, etc.). Extinderea sistemului de supraveghere video și îmbunătățirea acestuia prin dotarea cu camere ce permit mai multe funcții și rapoarte, ar facilita o mai bună alocare a resursei umane în funcție de frecvența unor incidente.

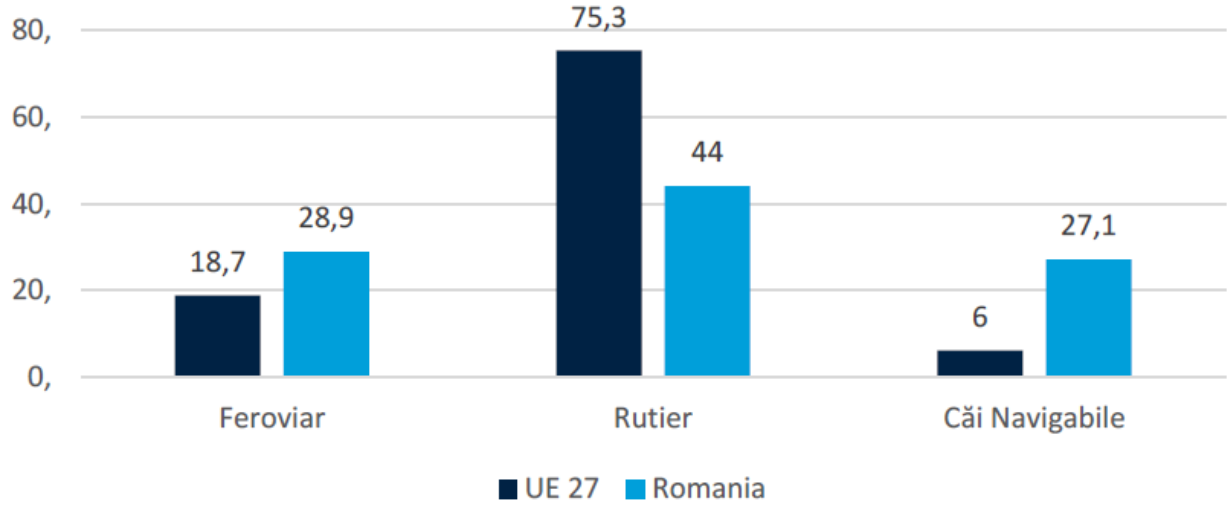
În urmă consultărilor publice, cetățenii municipiului au propus impunerea de restricții de viteză pentru străzile înguste din zonele rezidențiale ale orașului. O altă soluție propusă de societatea civilă a fost crearea de treceri pentru pietoni supraterane sau pasaje subterane în zonele de risc, au fost identificate de către cetățeni ca și zone care necesită un acces pietonal mai bun și mai sigur. Amenzi drastice, programe de educație rutieră a populației dar și o iluminare mai bună a trecerilor de pietoni au fost propuse în sesiunile de consultări. Pentru semnalarea problemelor cetățenilor, inclusiv cele de siguranță în trafic, au fost propuse dezvoltarea proiectului pentru Implementarea Sistemului SlatinaAlert pentru Raportarea Incidentelor din Municipiu, promovarea soluțiilor dezvoltate de către cetățeni precum platformă Photovoice și înființarea unui serviciu distinct în cadrul Primăriei Slatina: Direcția de Mobilitate (monitorizarea traficului, zone pietonale, transport nemotorizat).

2.5.11 Transportul de mărfuri

În ceea ce privește transportul de mărfuri și facilitarea activității economice, căile rutiere românești au câștigat constant teren în fața transportului feroviar. De 3 până la 4 ori mai mulți pasageri/km și tone/km (de marfă) se realizează pe cale rutieră în dauna celor feroviare, iar 47,24% dintre veniturile firmelor din România sunt generate de o deplasare de 60 de minute cu mașina pe coridorul de autostradă A1. Dezvoltarea căilor rutiere, în comparație cu cele feroviare, a fost susținută de un mediu politic favorabil, astfel încât, pentru fiecare leu investit în rețeaua feroviară a României, aproape 17 lei au fost investiți în rețeaua sa rutieră. Investițiile în

infrastructura feroviară sunt cele mai scăzute din UE și, prin urmare, limitările de viteză și infrastructura deteriorată descurajează o prezență mai mare a operatoriilor internaționali de marfă și reduc calitatea serviciilor oferite pasagerilor. Astfel totalul numărului de trenuri de marfă care au tranzitat stația CF Slatina în 2019 a fost de 3464, o scădere cu 1.551 unități pe an față de anul 2015

Figura 101. Cota modală a transportului de mărfuri în România



Sursa: Eurostat

Figura 102. Numărul trenurilor de marfă care au tranzitat stația CF Slatina

Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Pe raza municipiului Slatina, principalul mod de transport al mărfurilor este cel rutier cu vehicule comerciale de peste 3,5 tone. Accesul vehiculelor comerciale cu o greutate mai mare de 3,5 tone în Slatina este reglementat prin Hotarare a Consiliului Local Conform acesteia, toate vehiculele comerciale de peste 3,5 tone pot să tranziteze municipiul Slatina în baza unei autorizații emise de Direcția

Generală Tehnică și Investiții – Serviciul Administrare Străzi și Sistematizare Rutieră. Există și drumuri în Slatina unde nu sunt restricții de circulație pentru vehiculele de peste 3,5 tone.

Majoritatea camioanelor, 55%, doar tranzitează raza municipiului Slatina, fapt ce aglomerează traficul și îngreunează transportul public din cauza lipsei unei variante ocolitoare complete. Dupa deschiderea drumului expres Craiova – Pitesti tranzitul autovehicolelor de marfa se va reduce drastic.

Figura 105. Varianta de ocolire a municipiului Slatina

Sursa: Google Maps

În nordul municipiului Slatina, nu există în acest moment o variantă ocolitoare pentru traficul de camioane care circulă pe drumul DN65. Cartierele din nordul orasului sunt cel mai puternic afectate deoarece o parte însemnată a traficului se desfășoară pe Varianta Oituz, care face legătura dintre DN 65 si podul peste Olt. Conform datelor PMUD Slatina, nord estul municipiului este traversat de aproximativ 700 de camioane/zi. Combinația dintre traficul de camioane și cel din oraș aglomerează municipiul, ceea ce duce la scăderea siguranței rutiere și pietonale. Construirea variantei ocolitoare pe latura de nord a orașului, ar putea fi finanțată prin fonduri europene pe exercițiul financiar 2021-2027. Această variantă de ocolire va fi racordată la drumul expres cu profil de autostrada Craiova Pitesti și ar putea avea două benzi pe sens cu o viteză de circulație de 100 km/h.

Transportul de marfă urban este reglementat în municipiul Slatina prin Hotarare a Consiliului Local în care se specifică faptul că aprovizionarea piețelor și centrelor comerciale se face prin oprirea vehiculului fără să blocheze traficul pe prima bandă sau în parcări special amenajate. Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, aprovizionarea se poate face doar în intervalul orar 22:00-06:00. Lipsa unui mechanism de control și penalizare face ca procesul de aprovizionare să fie făcut în timpul zilei, ceea ce îngreunează transportul public și traficul din oraș. De asemenea, traficul este aglomerat și de furgonetele de sub 2,5 tone, care sunt în componența firmelor de curierat rapid, și care sunt obligate să oprească de cele mai multe ori pe prima bandă sau staționează pe străzi înguste. Realizarea unui punct de descărcare a mărfurilor și înființarea unor coridoare de

tranzit interioare pentru traficul mixt marfă și persoane ar putea reprezenta o soluție pentru un transport de marfă mai eficient care să nu contribuie la aglomerarea traficului în interiorul municipiului.

Figura 106. Staționare vehicul comercial într-o zonă comercială din centrul Slatinei

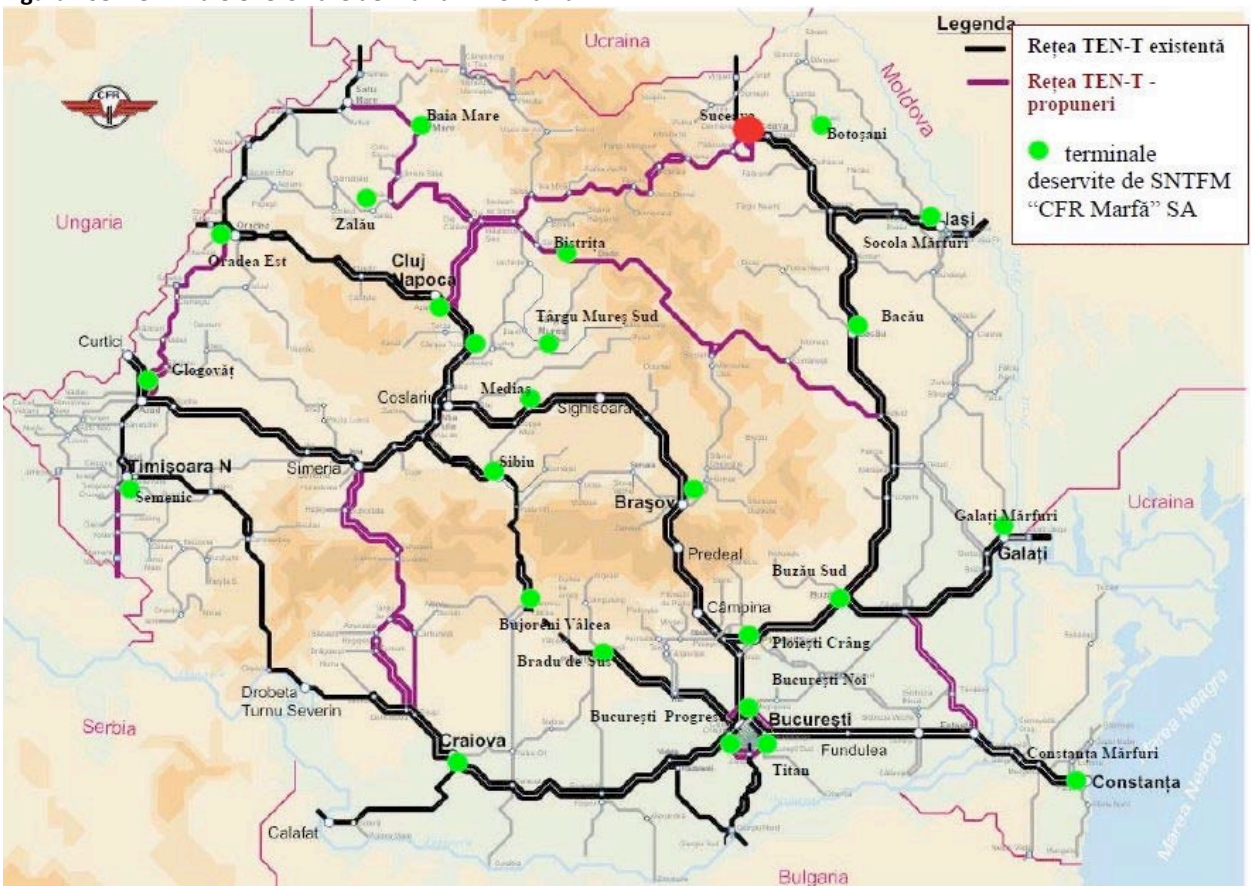
Sursa: Google Street View

Figura 107.Centrele comerciale și piețele din Slatina

Sursa: Google Maps

În Municipiul Slatina nu există nici un terminal intermodal din cele 14 puncte de transport multimodal de marfă din România, Slatina fiind doar tranzitata de transportul de containere.

Figura 108. Terminalele feroviare de marfă în România



Sursa: CFR Marfă

Dezvoltarea rețelelor TEN-T feroviare, prin care ar crește viteza de deplasare a trenurilor de marfă de la 43 km/h la 120 km/h, ar reduce considerabil traficul rutier. Pentru a spori eficiența economică, precum și pentru reducerea poluării, sunt necesare intervenții mai aplicate în ce privește transportul feroviar de marfă, precum și transportul de marfă pe canalele navigabile, care ar contribui enorm, de asemenea, și la decongestionarea traficului rutier. Infiintarea unui punct multimodal in Municipiul Slatina ar genera multiple avantaje, atat pentru oras, cat si pentru agentii economici care functioneaza pe teritoriul Municipiului.

2.5.12 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Conectare la coridoarele majore de transport existente și propuse	
Provocări	**Recomandări**
- Nici-un tronson de drum aflat pe coridoarele TEN-T principale nu este finalizat sau în lucru, toate sunt în stadiul de proiect. - Nici-unul dintre proiectele de modernizare	- Finalizarea coridoarelor TEN-T rutiere. - Finalizarea modernizării coridoarelor TEN-T feroviare - Demararea constructiei canalului Dunare-Olt

sau electrificare a căii ferate nu este finalizat sau în lucru. - Canalul Dunare-Olt este intr-o stare incipienta de dezvoltare	
Accesibilitate rutieră	
Provocări	**Recomandări**
- Nu există o centură ocolitoare în parte de nord a Municipiului Slatina. - Drumurile de legătură cu zona urbană funcțională se află într-o stare slabă, iar în partea de nord nu există o variant ocolitoare a orașului. - Permeabilitate rutieră scăzută în partea de vest a orașului datorată numărului scăzut de treceri peste râul Olt - Creșterea nivelului de trafic pe tronsoanele principale de intrare/ieșiredin oraș.	- Dezvoltarea unei centuri ocolitoare în partea nordica a municipiului. - Modernizarea drumurilor de legătură cu localitatile periurbane. - Dezvoltarea rețelelor de drumuri care fac legătura cu granițele externe. - Implementarea unei semaforizări inteligente și al unui sistem dinamic de management al traficului în Municipiul Slatina
Starea drumurilor	
Provocări	**Recomandări**
- Multe străzi ale orașului au un profil limitat (sub 12 m lățime) și sunt de o calitate scăzută, cu precădere în zonele periurbane (noile cartiere rezidențiale precum Primavera și zonele provenite dintr-o structură stradală rurală, cum este Cireasov). - Drumurile de legătură cu zona urbană funcțională se află în stare slabă. - Localitățile rurale din zona periurbană au nevoi urgente de investiții în modernizarea drumurilor naționale, județene și comunale care le străbat. Starea generală a drumurilor județene este una medie, iar starea celor comunale și locale este una proastă. Toate categoriile de drumuri necesită modernizare, iluminare și reabilitarea podurilor.	- Dezvoltarea și implementarea unui program integrat de modernizare a drumurilor din zona peri urbană - Implementarea unui sistem de mentenanță predictivă a infrastructurii rutiere și corelarea acestuia cu o platformă de colectare feedback din partea cetățenilor. - Modernizarea actualei rețele stradale din zona industrială situată in sudul si estul Municipiului.
Parcare	
Provocări	**Recomandări**
- Spații limitate de parcare în comparație cu necesitățile actuale în municipiul Slatina - Crearea unui număr mare de parcări informale care blochează spațiul pietonal și unele stații de transport în comun. - Existența extrem de limitată a parcărilor pentru biciclete și lipsa acestora în localitate. - Lipsa marcajelor care delimitează	- Crearea unei rețele extinse de parcări subterane sau supraterane multietajate ar reduce intensitatea ocupării spațiului public de către automobile. - Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate la sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcarea. Accentul în acest caz cade pe

locurile de parcare în zonele rezidențiale care contribuie la parcări haotice și informale. - Lipsa parcărilor monitorizate cu senzori și a unei aplicații care să arate în timp real disponibilitatea și locația exactă a locurilor de parcare. - Lipsă parcări de tipul Park & Ride - Educație deficitară a conducătorilor auto din municipiul Slatina și a celor care tranziteaza municipiul în ceea ce privește modul de parcare a autovehiculelor și utilizarea locurilor de parcare. - Lipsa parcărilor pentru mașini electrice și lipsa parcărilor pentru biciclete în oras.	zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective. - Implementarea de măsuri mai drastice pentru sancționarea parcărilor informale. - Dezvoltarea de parcări pentru biciclete și de garaje smart pentru biciclete în municipiul Slatina - Cooptarea cetățenilor în identificarea zonelor ce necesită intervenții - Parcări inteligente cel puțin pentru parcările din centrul municipiului Slatina. - Crearea de parcări Park&Ride la punctele cheie de intrare în oraș în proximitatea stațiilor de transport în comun. - Programe de educare a cetățenilor asupra utilizării adecvate a locurilor de parcare. - Dezvoltarea de parcări pentru mașini electrice li parcări pentru biciclete în diferite zone din oras.
Accesibilitate ferată	
Provocări - Gara feroviara Slatina necesită lucrări de mentenanță. - Nu există un sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport din Municipiu si zona periurbana , astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele din localități. - Orarul trenurilor care trec prin Gara Slatina nu este corelat cu tendințele persoanelor care fac naveta la nivelul zonei periurbane. Nu există un abonament integrat la nivelul zonei metropolitane. - Gările și halele din localitățile periurbane Nu sunt exploatate pentru a facilita utilizarea trenului ca și mijloc de transport în comun din judet catre Municipiul Slatina și invers.	**Recomandări** - Renovare Gara Slatina - Crearea unui sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport în comun din judet, astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele în municipiu și localitățile din judet. - Promovarea trenului ca mijloc de transport în comun pentru zona periurbana a municipiului și valorificarea potențialului de dezvoltare a infrastructurii feroviare la nivelul zonei urbane funcționale și a zonei metropolitane. - Modernizarea coridoarelor TEN-T feroviare, inclusiv îmbunătățirea infrastructurii pentru transportul feroviar de marfă. - O abordare transparentă și predictivă a întârzierilor trenurilor în lipsa unei infrastructuri feroviare care să poată diminua întârzierile dar și compensarea acestora prin condiții de călătorie mai bune și returnarea unei sume din prețul biletului pentru întârzieri. - Valorificarea potențialului de dezvoltare a infrastructurii feroviare în judetul Olt. Corelarea orarului trenurilor regionale în funcție de nevoi.
Accesibilitate aeriană	

Provocări	Recomandări
- Municipiul Slatina nu este conectat efficient la Aeroportul din Craiova, neexistand o retea de transport in comun	- Valorificarea potențialului de dezvoltare a Aeroportului Craiova , având în vedere zona largă de captare a potențialilor pasageri. - Cooptarea de noi operatori de zbor și operarea de noi destinații. - Conectarea eficientă a Municipiului Slatina la Aeroportul Craiova (inclusiv prin transport public). - Conectarea la rețeaua de transport feroviar ar mări accesul pasagerilor din zona de captare a aeroportului din Craiova.
Infrastructura pentru deplasări nemotorizate	
Provocări	**Recomandări**
- Amploarea scăzută a sistemului alternativ de transport în municipiul Slatina, si în judetul Olt – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee și alei pietonale –raportat la scara localităților. - Lipsa unei legislații suficient de bine adaptate la necesitățile localităților. - Lipsa unei culturi și o imagine negativă asupra mobilității active în Municipiul Slatina	- Realizarea de străzi pietonale și extinderea celor existente în centrul istoric și în cartierele rezidențiale, cu locuințe individuale sau colective. - Realizarea de alei şi piste pentru biciclete în Slatina și localitățile periurbane în conformitate cu Ghidul pentru dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, precum și spații special amenajate pentru circulație pietonală zilnică şi de recreere pentru conectarea zonei centrale cu cartierele de locuințe colective. - Prioritizarea pietonilor și a bicicliștilor în intersecții și în traversările curente ale străzilor importante. - Realizarea unor suprafețe cu pavaje cu materiale de calitate ridicată și cu marcaje pentru persoane cu dizabilități. - Crearea și dezvoltarea infrastructurii de transport alternativ (velo și pietonal), inclusiv crearea unor spații de parcare pentru biciclete în stațiile de transport public, gări, zonele rezidențiale și la locurile de muncă.
Transportul în comun	
Provocări	**Recomandări**
- Transport public neatractiv care înregistrează timpi de întârziere. - Lipsa unui transport public metropolitan integrat.	- Creșterea nivelului de atractivitate a serviciilor prin viteză comercială și confort, montarea de camere de supraveghere în autovehiculele de transport în comun și în stațiile de transport în comun pentru siguranță sporită,

- Nu există rețele de transport public local extinse în localitatile periurbane, astfel oamenii sunt încurajați să călătorească cu mașina personală. - Lipsa benzilor dedicate pentru transportul în comun. - Lipsa stații de transport public sau fără facilități de bază: protecție față de intemperii, locuri de șezut, automate pentru bilete, acces sau covoare tactile pentru persoane cu dizabilități.	modernizarea sistemului de plată a biletului prin utilizarea biletului electronic și posibilitatea plății cu telefonul mobil pentru o experiență mai bună. - Introducerea unor benzi dedicate pentru transportul în comun și rute expres pentru conexiuni la distanțe mari. - GPS pentru toate autobuzele și afișaj electronic în stații a minutelor rămase până la sosirea mijloacelor de transport în comun. - Bandă dedicată pentru transportul în comun. - Optimizarea rutelor în funcție de frecvența călătorilor. - Crearea unui sistem de transport metropolitan cu taxare unică pentru toate mijloacele de transport din judet (inclusiv pe cale ferată), astfel încât biletele de călătorie pentru cursele din judet să poată fi folosite și pentru transportul local. - Amenajarea de stații transport public cu facilități de bază în localitățile periurbane.
Transport intermodal	
Provocări	**Recomandări**
- Autogara Slatina nu este conectată eficient cu stațiile de transport în comun - Liniile regionale nu sunt conectate cu centrele intermodale și autogara. - Condițiile de transport, amenajările autogării și confortul în mijloacele de transport regionale / județene sunt precare. - Orarul curselor nu este adaptat nevoilor reale ale persoanelor care fac naveta și nu e bine corelat cu diversele mijloace de transport. - Lipsa unor puncte intermodale de tip Park & Ride (parcări pentru autoturisme sau biciclete) în proximitatea stațiilor de transport în comun ale localităților din zona periurbana a Municipiului Slatina.	- Modernizarea punctelor intermodale / crearea centrelor intermodale. - Crearea unui sistem de transport public metropolitan. - Amenajarea unor parcări de tip park & ride la capătul liniilor de transport în comun, astfel încât cetățenii să își parcheze automobilul personal la limita / în afara granitei orașului și să fie încurajați să folosească transportul în comun. - Adaptarea orarelor și timpilor de oprire în stați pentru transportul public astfel încât să poată fi acomodați navetiștii - Dezvoltarea de Park & Ride în proximitatea stațiilor de transport în comun ale localităților din ZUF.
Siguranța în trafic	
Provocări	**Recomandări**
- Lipsa unui sistem de management integrat al traficului la nivelul întregului municipiu. - Echiparea necorespunzătoare a străzilor. - Trotuare neprotejate de traficul auto.	- Implementarea unui sistem de management integrat al traficului la nivelul întregului municipiu, care ar contribui inclusiv la decongestionarea traficului. - Instalarea de mobilier stradal cu rol de

- Lipsă alei pietonale în unele localități Periurbane. - Lipsa unei infrastructuri pentru biciclete protejate de traficul auto. - Treceri de pietoni nesemnalizate corespunzător și slab iluminate. - Deplasare limitată a pietonilor pe trotuare din cauza mașinilor parcate neregulamentar sau a lățimii reduse a trotuarelor.	protecție a pietonilor față de traficul auto. - Realizarea de alei pietonale în Municipiu si in localitățile periurbane. - Realizarea de piste de biciclete protejate și separate de traficul auto și de traficul greu. - Modernizarea tuturor trecerilor de pietoni de pe arterele principale și din localitățile din ZUF. - Elaborarea de noi politici pentru o sancționare mai dură a mașinilor parcate neregulamentar și separarea trotuarelor pentru pietoni de acostamentul stradal prin obiecte stradale sau borduri ridicate. - Modernizarea sistemelor de iluminat public din Municipiu Slatina si localitatile periurbane
Transportul de mărfuri	
Provocări	**Recomandări**
- Inexistenta unei Centuri pe partea de Nord a Municipiului Slatina, de aceea traficul de camioane în partea de nord a orașului este ridicat. - Firmele de curierat, care livrează bunurile cu vehicule de 3,5 tone, aglomerează orașul din cauza necesității de a opri pe prima bandă a carosabilului. - Transportul de marfă pe cale ferată nu este dezvoltat la potențialul real. - Transportul de marfă nu este reglementat în unele localități din zona periurbana.	- Dezvoltarea centurii ocolitoare a Sucevei și în partea de nord pentru a reduce traficul de camioane din oraș. - Un management mai bun al traficului prin care livrările din oraș să evite orele de vârf în trafic. - Dezvoltarea transportului intermodal feroviar de marfă prin infiintarea unui terminal de marfă CFR în Municipiul Slatina. -Reglementarea transportului de marfă în localitățile din zona periurbana.

2.6 ECHIPARE TEHNICO-EDILITARA

2.6.1 Alimentarea cu apă potabilă

Conform studiului OECD „Guvernarea Apei în Orașe”, o bună guvernanță urbană a apei este esențială pentru a gestiona potențialele riscuri în timp util și la un cost acceptabil.

Sistemul de alimentare cu apă Slatina este deservit de Compania Judeteana de Apa Olt si include localitățile în care există sistem de alimentare cu apă din Judetul Olt.

Acesta a fost modernizat printr-un proiect finantat din fonduri europene: „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”, cod SMIS 2014+ 133612, în valoare totală de 241.076.986 euro, din care contribuție nerambursabilă (85%), restul finanțării fiind asigurată de la bugetul național (13%) și bugetul local (2%), după cum urmează cest proiect are ca scop continuarea dezvoltării infrastructurii de apă și apă uzată prin creșterea gradului de colectare și tratare a apelor uzate, respectiv prin creșterea gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populației in 25 de UAT-uri(Slatina, Caracal, Balș, Corabia, Drăgănești-Olt, Dăneasa, Scornicești, Potcoava, Piatra-Olt, Găneasa,

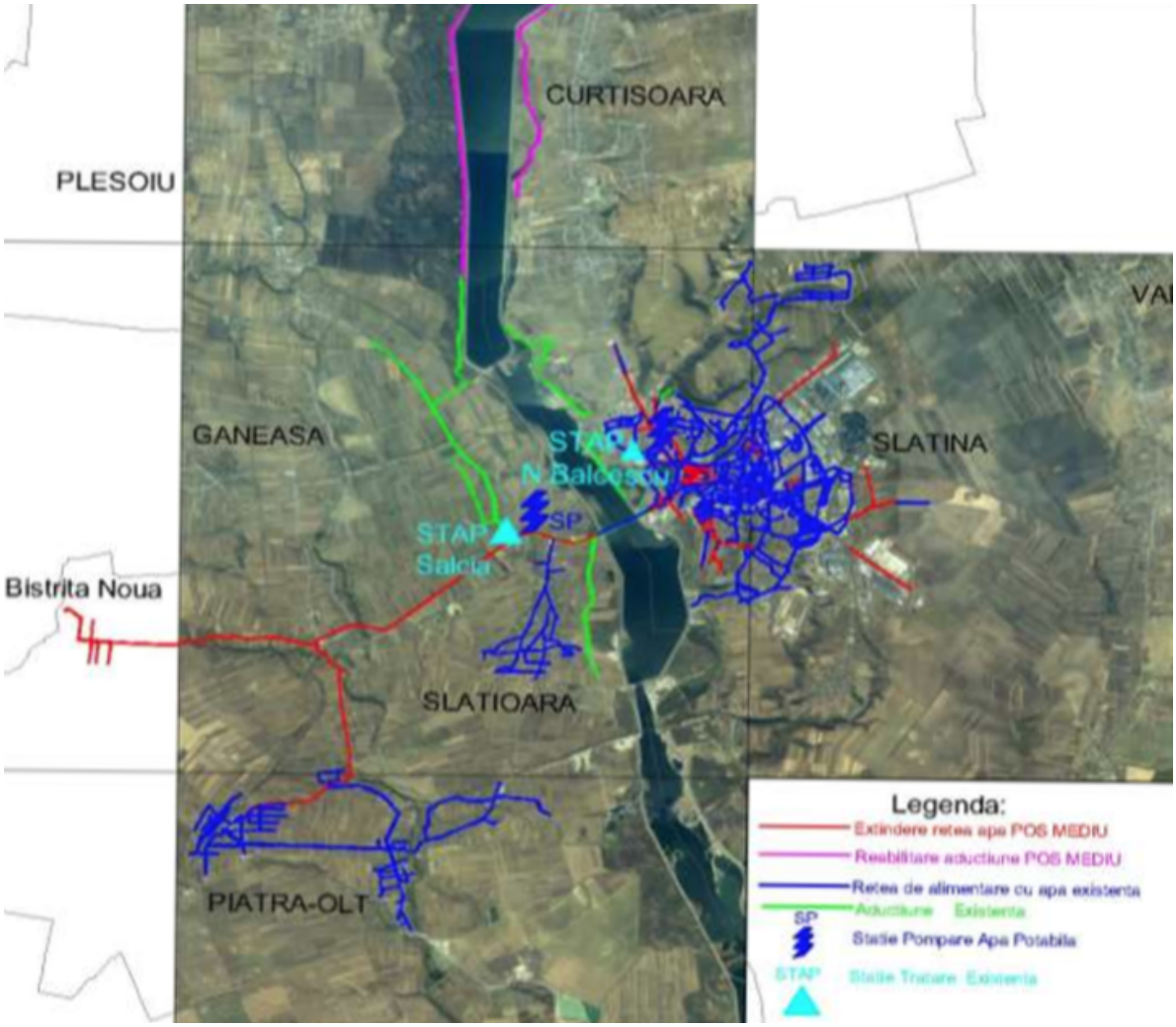
Gostavățu, Băbiciu, Scărișoara, Dobrosloveni, Fărcașele, Izbiceni, Giuvărăști, Tia-Mare, Rusănești, Șerbănești, Crîmpoia, Vișina, Bălteni, Perieți, Schitu).

Principalele rezultate așteptate sunt:

-pentru sistemul de alimentare cu apă: rețea de distribuție apă potabilă nouă (220,72 km), reabilitare rețea de distribuție apă potabilă (96,58 km), surse de apă noi (30 unități), surse de apă reabilitate (79 unități), aducțiune nouă (10,46 km), reabilitare aducțiune (53,25 km), stații tratare apă noi (7 unități), reabilitare stații de tratare apă (7 unități), rezervoare înmagazinare noi (9 unități), reabilitare rezervoare înmagazinare (6 unități), stații de pompare apă noi (13 unități), reabilitare stații pompare (6 unități);

- pentru sistemul de canalizare: rețea canalizare nouă (259,08 km), reabilitare rețea canalizare (37,87 km), conducte refulare noi (64,41 km), stații de pompare apă uzată noi (156 unități), reabilitare stații de pompare apă uzată (10 unități), stații de epurare apă uzată care deservesc aglomerări cu peste 10.000 p.e. (3 unitate), stații de epurare apă uzată care deservesc aglomerări sub 10.000 p.e. (7 unități), extinderea facilităților de depozitare nămol tratat și reabilitare infrastructură transfer apă uzată- SEAU Slatina(1 unitate), sistem SCADA (1 unitate).

Figura 1. Sistemul de alimentare cu apă Slatina



Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020"

2.6.1.1 Infrastructura existentă de alimentare cu apă

Municipiul Slatina dispune de sistem centralizat de alimentare cu apă. Conform contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de alimentare cu apă și de canalizare, gestiunea serviciilor publice de alimentare cu apă și de canalizare în municipiul Slatina sunt asigurate de societatea comercială Compania Judeteana de apa Olt.

Următoarea descriere furnizează o imagine de ansamblu asupra sistemului de alimentare cu apă al oraşului Slatina:

Municipul Slatina are drept sursa de apa mai multe fronturi de captare subterane constituite din puturi forate cu adancimi si debite variate. Aceste fronturi de captare sunt amplasate in zona de nord si nord - vest a orasului pe ambele maluri ale raului Olt. Lungimea fronturilor de captare se intinde pe mai mult de 12 km, atat pe malul stang al Oltului cat si pe malul drept. De la fronturile de captare situate pe malul drept al raului Olt apa este pompata intr-un rezervor tampon de 2 x 150 mc, amplasat in intravilanul comunei Slatioara, in localitatea Salcia. De la fronturile de captare situate pe malul stang al raului Olt apa este pompata intr-un rezervor tampon de 500 mc, amplasat in intravilanul localitatii Slatina, in zona Nicolae Balcescu.

Din rezervorul tampon Salcia apa este pompata, prin intermediul unor electropompe centrifuge orizontale multietajate de mare capacitate, printr-o conducta din OL Dn 600 mm in rezervorul de inmagazinare 10.000 mc de la Oituz.

Din rezervorul tampon Nicolae Balcescu apa este pompata, prin intermediul unor electropompe centrifuge orizontale multietajate de mare capacitate atat in rezervoarele de inmagazinare de 2x5000 mc de la SP Crisan, cat si in rezervoarele de inmagazinare 1x2000mc + 1x200mc de la Gradiste.

Rezervoarele de inmagazinare Oituz, Crisan si Gradiste sunt dimensionate sa stocheze si rezerva intangibila de incendiu.

Tabel 18 - Structura sistemului de alimentare cu apa Slatina

Localitate	Facilitati			
Slatina	Anul punerii in functiune			2013
	Natura sursei de apa	subterana - numar foraje		153-132 in functiune si 21 in conservare
		de suprafata - numar captari		
	Statia de tratare a apei	Capacitate	Salcia: Debit minim 230 mc/h Debit maxim 490 mc/h N Balcescu:Debit minim 120 mc/h Debit maxim 540 mc/h	
	Lungimea conductelor de aductiune		30,675 km+2.235 pt Slatioara	
	Rezervoare de inmagazinare	Numar		5
		Capacitate de stocare		1x200 1x2000 2x5000 1x10000
	Reteaua de distributie	Lungimea retelei de distributie		126,6 km-Slatina
				12,41 km Slatioara
				4,38km - Salcia
	Pompare	Statii de pompare (nr)		5
		Statii hidrofor (nr)		11
Piatra Olt	Anul punerii in functiune			2004
	Natura sursei de apa	subterana - numar foraje		2
		de suprafata - numar captari		
	Statia de tratare a apei	Capacitate	Apa este tratata la Statia de Tratare Salcia	
	Lungimea conductelor de aductiune		15 km	
	Rezervoare de inmagazinare	Numar		2
		Capacitate de stocare		500 mc, 100 mc
	Reteaua de distributie	Lungimea retelei de distributie		48.66 km
		Presiunea medie (mcA)		2.3 bar
	Pompare	Statii de pompare (nr)		1(nefunctionala)
		Statii hidrofor (nr)		1
	Numar de hidranti			69
	Numar de cismele stradale			0

Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”

Prin POS Mediu 1 au fost realizate urmatoarele investitii pentru Municipiul Slatina:
• Reabilitare si Extindere conducte aductiune 11.76 km
• Extindere retele de distributie a apei 7.98 km
• Reabilitare retele de distributie a apei 21.93 km
• Rezervoare noi si reabilitate 5 buc
• Statii de pompare noi si reabilitate 14 buc
• Reabilitare fronturi subterane de captare a apei 4 buc
• Statii de clorinare noi si reabilitate 4 buc Prin POS Mediu 1 au fost realizate urmatoarele investitii pentru orasul Piatra Olt:
• Extindere conducte aductiune-10,1 km;
• Extindere retea de distributie a apei-10,407 km;
• Rezervoare noi si reabilitate-1 buc;
• Statii de pompare noi si reabilitate-1 buc;
Surse de apă:

Frontul de puturi Zona B se intinde de-a lungul digului de pe malul drept al lacului Arcesti si este constituit din 27 puturi din care 17 sunt in functiune si alimenteaza municipiul Slatina, iar 10 sunt nefunctionale.Puturile au adancimi cuprinse intre 50 si 130 m si un debit total de 96 l/sec.

Frontul de puturi Salcia este amplasat pe malul drept al lacului Slatina si cuprinde 15 puturi din care 12 sunt in functiune si alimenteaza municipiul Slatina, iar 3 sunt nefunctionale. Puturile au adancimi cuprinse intre 39 si 120 m.

Frontul de puturi Slatioara este amplasat pe malul drept al lacului Slatina si cuprinde 15 puturi din care 6 sunt in functiune si alimenteaza municipiul Slatina, 7 sunt nefunctionale, iar 2 sunt dezafectate. Puturile au adancimi cuprinse intre 43 si 126 m.Debitul total al fronturilor de captare Salcia+Salcioara este de 125 l/sec.

Frontul de puturi Curtisoara-Teslui este amplasat pe malul stang al lacului Arcesti si cuprinde 55 puturi din care 32 sunt in functiune si alimenteaza municipiul Slatina, 9 sunt nefunctionale, iar 14 sunt dezafectate. Puturile au adancimi cuprinse intre 50 si 135 m si capteaza un debit total de 200 l/sec.

Frontul de puturi Zona Noua-Zavoi este amplasat pe malul stang al lacului Slatina cuprinde 20 puturi din care 18 sunt in functiune si alimenteaza municipiul Slatina, iar 2 sunt nefunctionale. Puturile au adancimi cuprinse intre 50 si 137 m si capteaza un debit total de 90 l/sec.

Forajele nefunctionale enumerate mai sus sunt echipate dar au defectiuni ale pompelor si/sau defectiuni ale coloanelor de exploatare(spargeri,papusari,scapari de pompe sau de coloane de refulare in puturi).Forajele dezafectate enumerate mai sus au fost abandonate,nu mai sunt echipate/utilizate.

Conducte de aductiune:
Front captare „zona B"

Conducta de aductiune care transporta apa bruta de la forajele P26-P1 pana in statia de tratare Salcia este reabilitata cu conducta PEID PN 16, SDR 17 De 315x11.4mm – De 630x22.8mm pana in zona forajului P1; de la forajul P1 pana in statia de tratare Salcia , conducta de aductiune existenta este din otel ,cu un diametru exterior de 609.6 mm (DN 600 mm) PN 16.

Front captare Slatioara

Conducta de aductiune care transporta apa bruta de la forajele P13-P16 pana in statia de tratare Salcia este din teava de otel , cu diametre exterioare intre 108mm si 406.4 mm(DN 100-400 mm) PN 16.

Front captare Salcia

Pentru transportul apei brute de la forajele frontului Salcia la statia de tratare Salcia , in prezent sunt folosite 3 conducte de aductiune:
- conducta de otel cu diametre exterioare intre 108-219mm(DN100-DN200 mm) PN 16 care face legatura intre forajele P28-P26 si conducta de aductiune „front B"

- conducta de otel cu diametre exterioare intre 108mm si 406.4 mm(DN 100-400 mm) PN 16 care face legatura intre forajele P25-P23-P19-P17-P14 si statia de tratare.
- conducta de otel cu diametre exterioare intre 108-273mm (DN100-DN250mm) PN 16 care face legatura intre forajele P34-P30 si statia de tratare ;

Front captare Curtisoara

Conducta de aductiune care transporta apa bruta de la foraje FA15-P20 pana in statia de tratare Balcescu este reabilitata pana in zona forajului P20 cu conducta PEID PN 16, SDR 17 De 315x18.7mm –500x29.7mm pana in zona forajului P20.

Conducta de aductiune care transporta apa bruta de la forajele FAx4 – FA1-FA2 este reabilitata pana la conducta Dn 700mm PAFSIN care deverseaza in rezervorul de inmagazinare din statia de tartare Balcescu.

Front captare „Zona Noua"

Pentru transportul apei brute de la forajele frontului de captare „Noua" in prezent sunt folosite trei conducte de aductiune:

- conducta de otel cu diametre exterioare intre 108-273mm (DN100-DN250mm) PN 16 care face legatura intre forajele P6-P1 si conducta Dn 700mm PAFSIN care deverseaza in rezervorul de inmagazinare din statia de tratare Balcescu.
- conducta de otel cu diametre exterioare intre 108-219mm (DN100-DN200 mm) PN 16 care face legatura intre forajele P4V-P1V si conducta Dn 700mm PAFSIN care deverseaza in rezervorul de inmagazinare din statia de tratare Balcescu.
- conducta de otel cu diametre exterioare intre 108-273mm (DN100-DN250mm) PN 16 care face legatura intre forajele P13-P8 si rezervorul de inmagazinare din statia de tratare Balcescu.

Front captare „Zona D"

Conducta de aductiune care face legatura intre forajele 4D-1D si conducta Dn 700 mm PAFSIN care deverseaza in rezervorul de inmagazinare din statia de tratare Salcia este din teava de otel , cu diameter cuprinse intre 108 mm si 219 mm.

Conducte de aductiune de la statii de pompare la rezervoare de inmagazinare:

Conducta de aductiune SP Salcia – Oituz

Din statia de pompare Salcia , conducta de aductiune existenta este executata din:teava de otel, PREMO cu diametrele :609.6mm,508mm si 711.2mm;legatura intre conducta de aductiune si rezervorul de inmagazinare din gospodaria de apa Balcescu este facuta printr-o conducta de otel cu diametrul de 406.4 mm.

Conducta de aductiune SP Balcescu – Crisan

Din statia de pompare Balcescu , rezervoarele de inmagazinare din Crisan sunt alimentate prin doua conducte de otel cu diametrul de 508 mm ; din conducta de aductiune situata in zona de sud a orasului sunt alimentate :

- camin de injectie cu o conducta de otel de 245 mm
- rezervor de inmagazinare din Gradiste cu trei conducte de otel 245 mm.

2.6.1.2 Grad de acoperire al serviciului

Tabel 2. Populaţia conectată la sistemul public de alimentare cu apă pe regiuni de dezvoltare, în anul 2020

	Populatia rezidenta a regiunii	***Populatia conectata la sistemul public de alimentare cu apa***	***Grad de acoperire***
Bucuresti Ilfov	2.317.504	2.302.336	87,70 %
Sud Est	2.386.654	1.963.264	82,26%
Sud Muntenia	2.915.746	1.908.428	65,45%
Nord Vest	2.549.976	1.855.934	72,78%

Centru	2.316.825	1.798.802	77,64%
Nord Est	3.190.301	1.597.846	50,08%
Vest	1.774.624	1.433.996	80,81%
Sud Vest Oltenia	1.918.818	1.137.538	59,28%

Sursa: INS TEMPO online

Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia a avut în anul 2020 un procent de 59,28% din populația rezidentă conectată la sistemul public de alimentare cu apă conform datelor INS, acesta reprezentând penultimul cel mai mic procent de conectare dintre cele 8 regiuni de dezvoltare.

În 2015 existau 11.320 branșamente pentru consumatorii casnici, industriali și instituționali, ce alimentau un număr de 65.453 din 80850 locuitori, corespunzând unui grad de acoperire al serviciului de 80,96%.

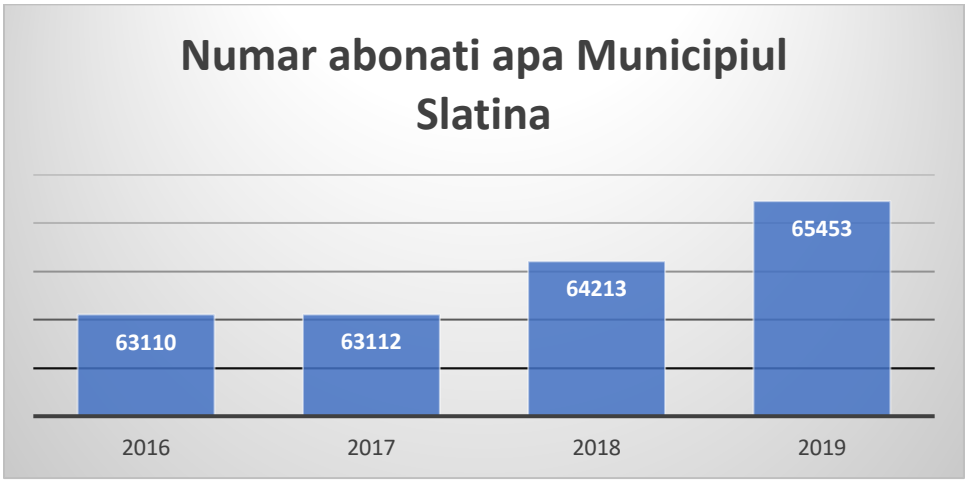
Tabel 3. Număr de branșamente în municipiul Slatina în 2015

Localitate Slatina		
Număr de branșamente casnice	Contorizate	9.736
	Necontorizate	605
Numar de bransamente agenti economici	Contorizate	1.375
	Necontorizate	-
Numar de bransamente institutii publice	Contorizate	209
	Necontorizate	-

Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”

La nivelul municipiului Slatina, în anul 2019 existau un număr de 65.453 abonați la alimentarea cu apă, reprezentând un grad de conectare de 93,00%. În figura de mai jos se poate observa evoluția numărului de abonați între 2016 și 2019.

Figura 5. Evoluția numărului de abonați pentru alimentarea cu apă în municipiul Slatina



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

Zonele urbane marginalizate necesită investiții în sectorul apei pentru a promova incluziunea social și competitivitatea economică. În actuala criză de sănătate generată de COVID19, asigurarea accesului la serviciile de alimentare cu apă sigură și servicii de salubrizare este cu atât mai urgentă.

Absența titlurilor legale de proprietate, precum și reticența gospodăriilor de a se conecta din cauza costurilor crescute sunt principalele aspecte problematice în asigurarea serviciilor pentru zonele marginalizate.

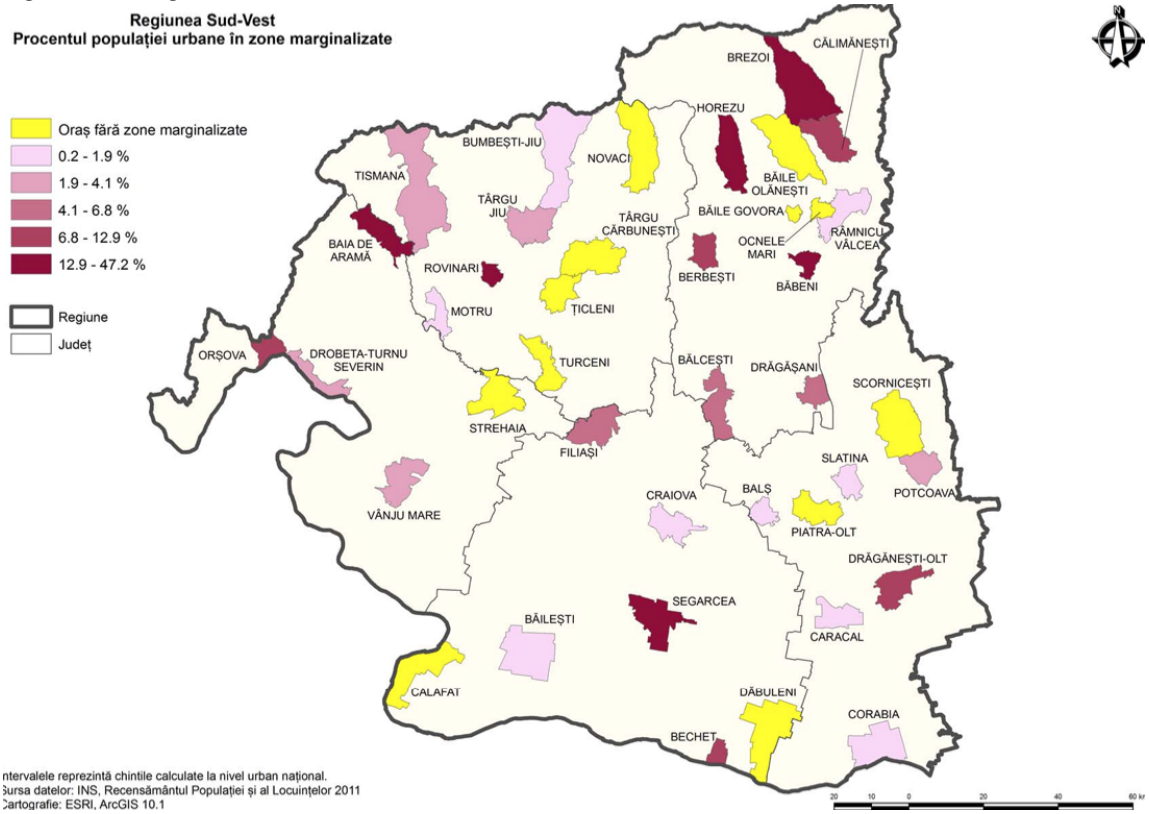
La nivelul municipiului Sulatina, 1,14% din populație trăiește în zone marginalizate, care cumulează dezavantaje din perspectiva capitalului uman (nivel scăzut de educație formală) , ocupării forței de muncă și a locuirii.

Tabel 4. Procentul populației din zone urbane marginalizate din județul Olt

Regiune	Județ	Oraș	Populația stabilă	% populație în zone nedezavantajate	% populație în zone dezavantajate pe locuire	% populație în zone dezavantajate pe ocupare	% populație în zone dezavantajate pe capital uman	% populație în zone marginalizate	% populație în zone cu instituții sau sub 50 de locuitori
SV	OT	MUNICIPIUL CARACAL	30.954	61,84	1,31	23,31	11,91	1,30	0,33
SV	OT	MUNICIPIUL SLATINA	70.293	80,73	0,26	10,90	5,55	1,80	0,75
SV	OT	ORAS BALS	18.164	14,10	0,00	65,70	17,08	1,26	1,86
SV	OT	ORAS CORABIA	16.441	23,14	0,00	51,03	24,25	1,58	0,00
SV	OT	ORAS DRAGANESTI-OLT	10.894	3,89	0,00	56,11	28,13	11,76	0,10
SV	OT	ORAS PIATRA-OLT	6.299	21,18	0,00	61,80	17,02	0,00	0,00
SV	OT	ORAS POTCOAVA	5.743	0,00	0,00	56,56	39,70	3,74	0,00
SV	OT	ORAS SCORNICESTI	11.766	11,35	0,00	69,02	19,45	0,00	0,19
SV	**VL**		**164.649**	**70,45**	**4,26**	**8,93**	**11,29**	**4,13**	**0,94**

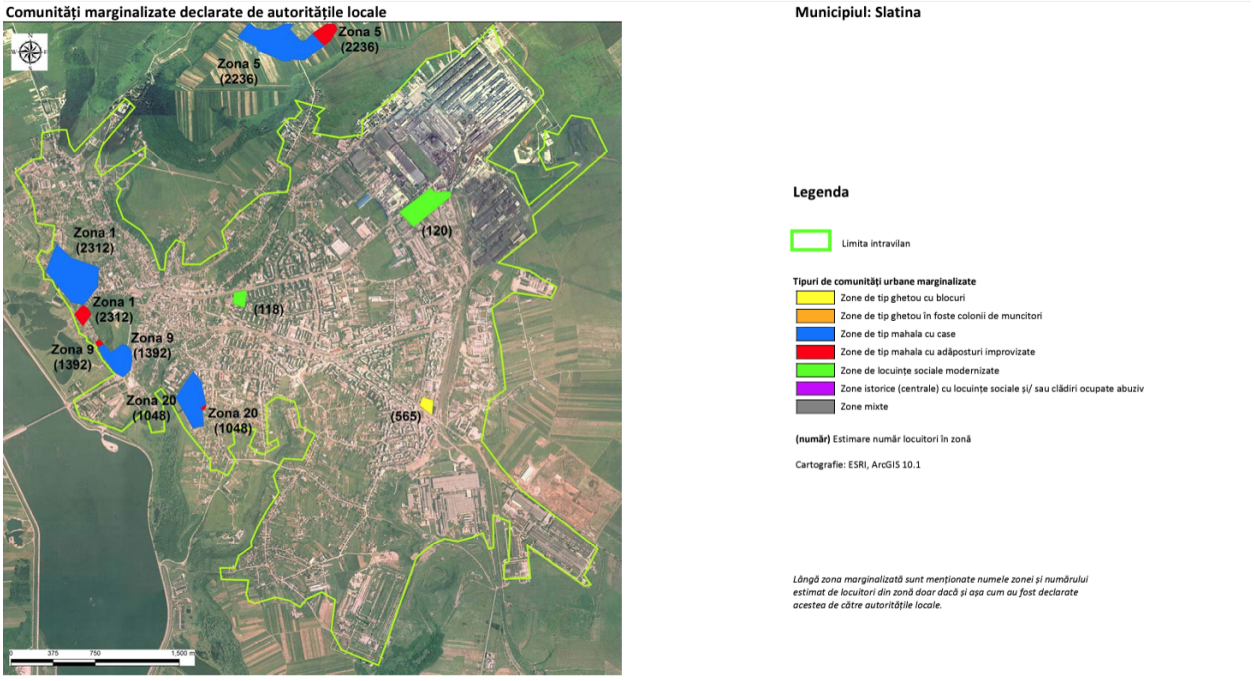
Sursa: Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate, Banca Mondială, conform datelor INS, Recensământul Populației și al Locuințelor

Figura 7. Marginalizarea urbană, la nivel de unitate administrativ-teritorială: Sud Vest Oltenia



Sursa: Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate, Banca Mondială

Figura 8. Comunități marginalizate declarate de autoritățile locale, municipiul Slatina



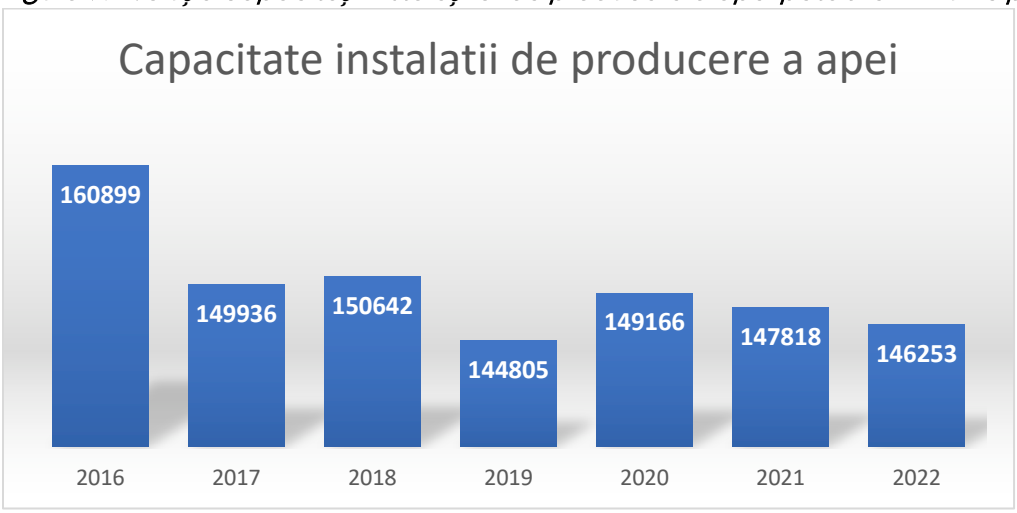
Sursa: Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate, Banca Mondială

2.6.1.3 Operare și întreținere

Capacitatea instalațiilor de producere a apei potabile reprezintă cantitatea maximă de apă potabilă ce poate fi debitata de instalația de alimentare cu apă într-o unitate de timp. Acest indicator se determină pentru fiecare instalație de captare - tratare în parte, atât pentru apa industrială, cât și pentru apa potabilă.

Capacitatea instalațiilor de producere a apei potabile în judetul Olt a fost de 146.253 mc pe zi în anul 2022. Figura de mai jos prezintă evoluția acestui indicator între 2016 și 2022.

Figura 9. Evoluția capacității instalațiilor de producere a apei potabile în municipiul Slatina



Sursa:INSSE TEMPO online

Tabelul următor prezintă capacitatea instalațiilor de producere a apei potabile pentru Municipiul Slatina

Tabel 5. Capacitatea instalaţiilor de producere a apei potabile din Municipiul Slatina, 2016-2022

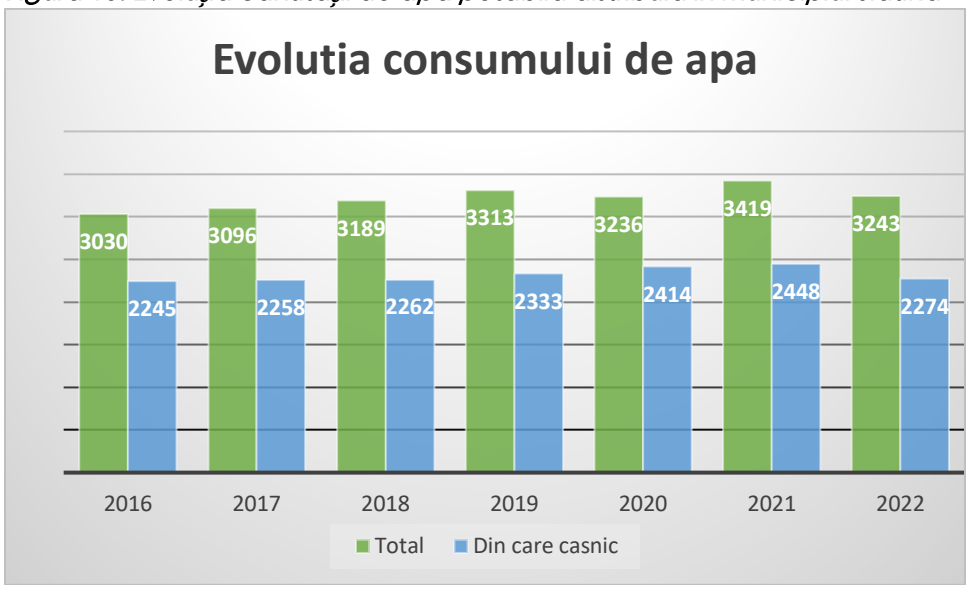
Localitate	Tip localitate	2016 (mc/zi)	2017 (mc/zi)	2018 (mc/zi)	2019 (mc/zi)	2020 (mc/zi)	2021 (mc/zi)	2022 (mc/zi)
Slatina	Municipiu	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000

Sursa:INSSE TEMPO online

Apa potabilă distribuită consumatorilor exprimă cantitatea totală de apă potabilă livrată efectiv tuturor consumatorilor, populației și agenților economici pentru nevoi productive și neproductive (casnice, băi publice, clădiri social-culturale și administrative, hoteluri, stropitul străzilor, spații verzi, etc.) prin rețele de distribuție sau direct prin conductele de aducțiune.

Cantitatea de apă potabilă distribuită consumatorilor în municipiul Slatina a fost de 3.243 mii mc pe zi în anul 2022, dintre care 2.274 mii mc pe zi pentru uz casnic. Figura de mai jos prezintă evoluția acestui indicator între 2016 și 2022.

Figura 10. Evoluţia cantităţii de apă potabilă distribuiă în municipiul Slatina



Sursa:INSSE TEMPO online

Prestarea serviciilor publice de alimentare cu apă și canalizare s-a realizat în condiții de continuitate –24 ore/zi – în municipiul Slatina.

Tabel 6. Consumul curent de apă în Slatina

Localitate	Natura Consumatorilor	2016 (mc/zi)	2017 (mc/zi)	2018 (mc/zi)	2019 (mc/zi)	2020 (mc/zi)	2021 (mc/zi)	2022 (mc/zi)
Slatina	Casnici	2245	2258	2262	2333	2414	2448	2274
	Agenti economici	785	838	927	980	822	971	969
	TOTAL	3030	3096	3189	3313	3236	3419	3243

Sursa:INSSE TEMPO online

Situația principalilor indicatori privind alimentarea cu apă în municipiul Slatina pentru anul de referință 2022 este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabel 7. Indicatori privind alimentarea cu apă în municipiul Slatina

Tip Sursa	Subterana
Capacitate instalatii captare	Fronturi de puturi : -Zona B - 27 puturi - Salcia - 15 puturi - Slatioara - 15 puturi - Curtisoara Teslui - 20 puturi - Zona noua Zavoi- puturi
Volum de apa captat	631 l/sec
Statie de tartare	Salcia 490 mc/h Nicolae Balcescu 540 mc/h
Aductiuni magistrale	30,675 km
Volum de apa distribuit	3.130.805 mc
Numar rezervoare	5
Capacitate totala rezervoare	22.200 mc
Lungimea retelei de distributie	126,6 km
Abonati alimentare apa	65.453
Grad de conectare	93%
Intreruperi apa	932
Pierderi de apa	45,47 %

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

Mai mulți indicatori privind alimentarea cu apă în municipiul Slatina sunt prezentați mai jos pentru anul de referință 2019:

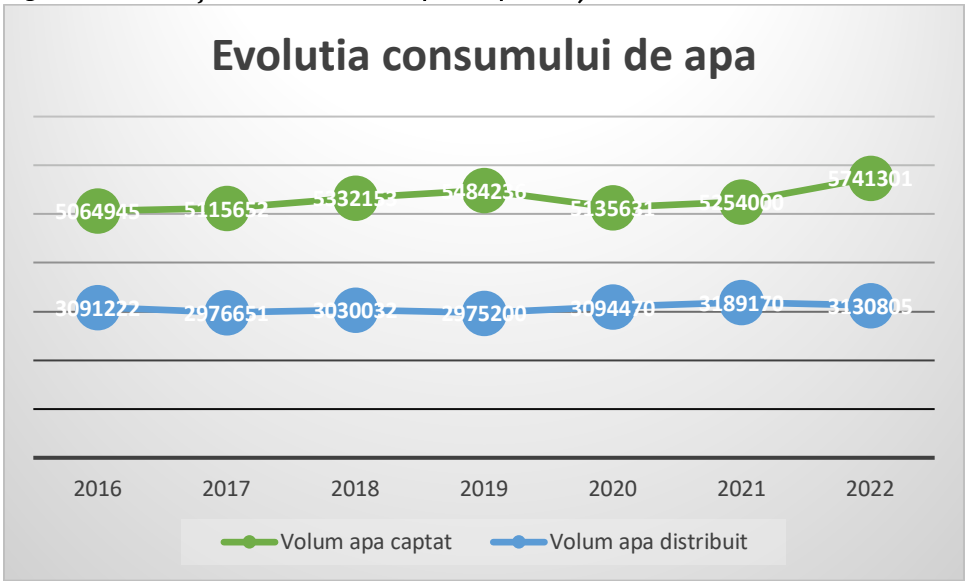
Tabel 8. Indicatori privind alimentarea cu apă în municipiul Slatina

Consumul de energie electrica	0,48 kwh/mc
Durata zilnica de alimentare cu apa	24 ore
Numarul orelor din zi in care presiunea nu e suficienta	Ø
Numarul de locuitori care in mod repetat nu au presiune la retea	Ø
Numarul de reclamatii justificate privind asigurarea serviciului	512/an (consemnate pe baza apelurilor telefonice şi a adreselor scrise, înregistrate la Dispeceratul Companiei de Apa Olt)
Numarul de intreruperi in sistemul de alimentare cu apa	
Durata medie/minima in care sunt remediate defectiunile semnalate	Media e de 6 ore
Gradul de contorizare la nivel de bransament	97%
Numarul de avarii pe retele	432
Consum specific de apa	3,8 mc/pers/lună – la bloc 4,2 mc/pers/lună – la case

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

În anul 2022, la nivelul municipiului Slatina, volumul de apă captată era de 5.741.301 mc, iar cel de apă distribuită era de 3.130.805 mc. În figura de mai jos se poate observa evoluția volumului de apă captată și distribuită între 2016 și 2022.

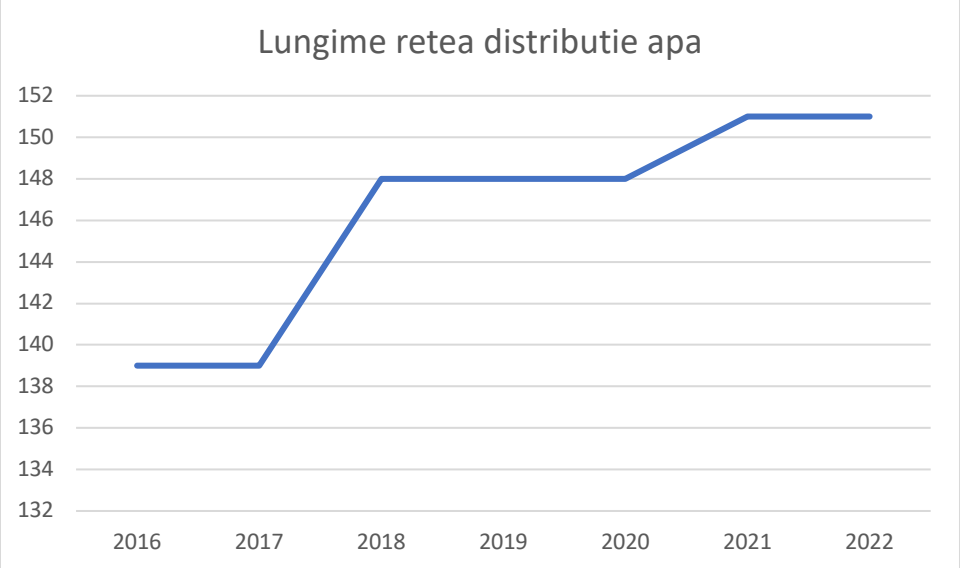
Figura 11. Evoluția volumului de apă captată și distribuită în Slatina



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

În anul 2022, la nivelul municipiului Slatina, lungimea rețelei de distribuție era de 151 km. În figura de mai jos se poate observa evoluția lungimii rețelei de distribuție între 2016 și 2022

Figura 12. Evoluția lungimii rețelei de distribuție în Slatina



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

Tabelul următor prezintă lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile pentru Localitatea Slatina. Datele sunt preluate de la Institutul Național de Statistică.

Tabel 9. Lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile din Municipiul Slatina

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Lungime retea distributie (km)	139	139	148	148	148	151	151

Sursa : INSSE TEMPO on line

Tabelul următor prezintă cantitatea de apă potabilă distribuită consumatorilor pentru localitatea Slatina. Datele sunt preluate de la Institutul Național de Statistică.

Tabel 10. Cantitatea de apă potabilă distribuită consumatorilor din Municipiul Slatina

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Volum apa distribuit	3091222	2976651	3030032	2975200	3094470	3189170	3130805

Sursa : INSSE TEMPO on line

Numărul de intervenții pe sistemul de alimentare cu apă în 2015, altele decât cele de rutină sau întreținere pentru sistemul de alimentare cu apă Slatina este prezentat în tabelul de mai jos:

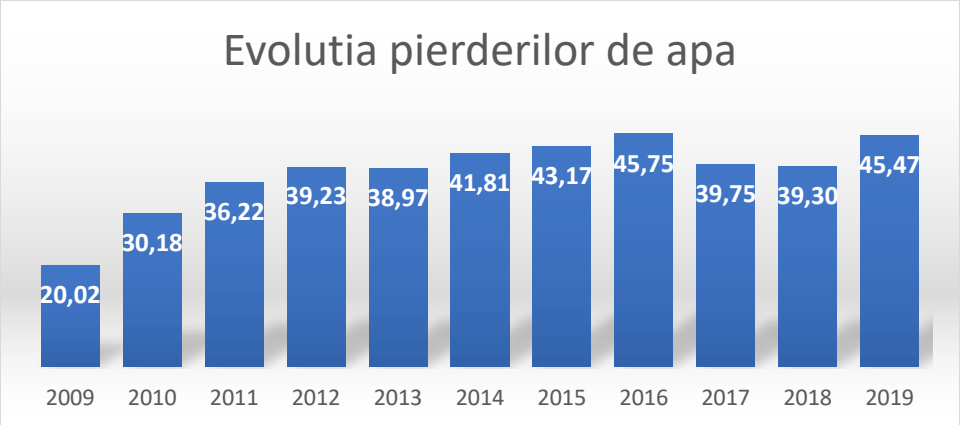
Tabel 11. Avarii raportate anual

Componenta retea	Frecventa avarii inregistrate anual	Numar de avarii in 2015
Aductiuni	0,14 pe km rețea/an	8
Retea de distributie	1,09 pe km rețea/an	243
Bransamente	15,92 pe 1000 conexiuni/an	181

Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020"

În anul 2019, la nivelul municipiului Slatina, procentul pierderilor de apă înregistra 45,47%. În figura de mai jos se poate observa evoluția pierderilor de apă între 2009 și 2019.

Figura 14. Evoluția pierderilor de apă (%) în Slatina (2009-2019)



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

2.6.1.4 Calitatea apei potabile

Compania de apa Olt monitorizează calitatea apei potabile continuu, pornind cu procesul de tratare a apei brute captate și până la consumatori. Sunt realizate verificări în laboratoarele de analiză a probelor de apă recoltate în timpul procesului tehnologic, atât la ieșirea din stațiile de tratare, cât și la robinetul consumatorilor, conform standardelor în vigoare.

Monitorizarea calității apei potabile se efectuează conform programelor de monitorizare operațională vizate de către Direcția de Sănătate Publică Olt, întocmite în conformitate cu Legea nr. 458/2002 cu modificările și completările ulterioare și cu H.G. nr. 974/2004 cu modificările și completările ulterioare. Tabelul de mai jos prezintă rezultatele programelor de monitorizare operațională a calității apei potabile în Slatina și localitățile arondate in 2021.

După cum se poate observa, nu au existat depășiri ale valorilor parametrilor analizați.

Tabel 12. Parametrii de calitate ai apei distribuite, Compania de apa Olt

Populația aprovizionată **73.260**, **87,58 %** din populația totală a ZAPM

Parametrii suplimentari monitorizați (listare): **0**

Nr. total de analize efectuate/parametru: 25

Nr.colonii la 22°C: 13
Nr.colonii la 37°C: 13
Bacterii coliforme: 797
E.coli: 802
Enterococi: 802
Amoniu: 806
Nitriti-iesire ST: 405
Nitriti-consumator: 401
Nitrati-iesire ST: 18
Nitrati-consumator: 22
Duritate: 100
Turbiditate: 784
Ph: 100
Conductivitate: 4
Clor rezidual liber: 399
Clor rezidual total: 399
Cianuri libere: 4
Hidrocarburi aromatice policiclice: 4
Oxidabilitate: 788
Pesticide organoclorurate: 4
Pesticide organofosforice: 4
Pesticide total: 4
Pesticide triazinice: 4
Sulfuri si hidrogen sulfurat: 4
Trihalometani: 4

Nr. total analize neconforme/parametru: 7

Bacterii coliforme: 1
Amoniu: 341
Nitriti-iesire ST: 189
Nitriti-consumator: 191
Nitrati/nitriti formula: 2
Clor rezidual liber-iesire statie tratare: 374
Clor rezidual liber la capăt de rețea: 396

În vederea îmbunătățirii calității apei potabile furnizate beneficiarilor, SC COMPANIA DE APĂ OLT SA, Sediu secundar Slatina a efectuat periodic spălări ale rețelelor publice de alimentare cu apă potabilă în Municipiul Slatina. Pe perioada desfășurării lucrărilor nu a fost oprită furnizarea apei potabile.

AUTORIZAȚIE SANITARĂ DE FUNCȚIONARE:

- Captare apă subterană Malul stâng al Râului Olt VIZĂ ASF pentru anul 2021 cu Program de conformare anexat

- Captare apă subterană Malul drept al Râului Olt VIZĂ ASF pentru anul 2021 cu Program de conformare anexat

Derogări: 0

Sursa: Directia de Sanatate Publica Olt

2.6.1.4 Tarife

Prețurile pentru apă potabilă practicate începând cu data de 01.02.2020 de Compania de apa Olt sunt prezentate mai jos. Conform prevederilor art.291, alin.(2), lit.i) din Legea nr.227/2015 privind Codul Fiscal, cota de TVA practicată de Compania de apa Olt pentru serviciile publice furnizate în întreaga arie de operare este de 9%.

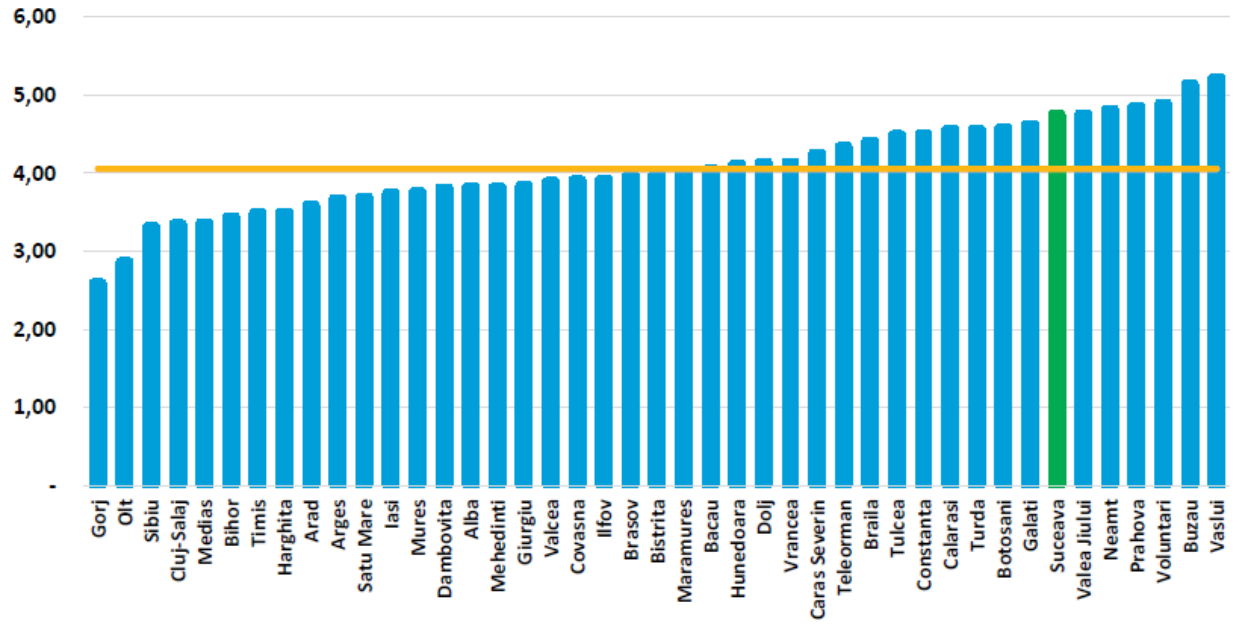
Tabel 14. Preț apă potabilă la 01.01.2023, Compania de apa Olt

Servicii publice oferite de operatorul Compania de apa Olt	*Pret/tarif in vigoare incepand cu data de 01.01.2023*	
	Pret/tarif (fara TVA) lei pe mc	*Pret/tarif (cu TVA) lei pe mc*
Slatina	7,04	7,67

Sursa:Compania de Apa Olt

Tariful pentru apă potabilă în municipiul Slatina este de 7,04 lei/mc (fără TVA). Figura de mai jos prezintă o comparație a tarifului pentru apă potabilă cu toți operatorii regionali, cu o medie de 4,06 lei/mc (fără TVA).

Figura 15. Comparație tarif apă Operatori Regionali

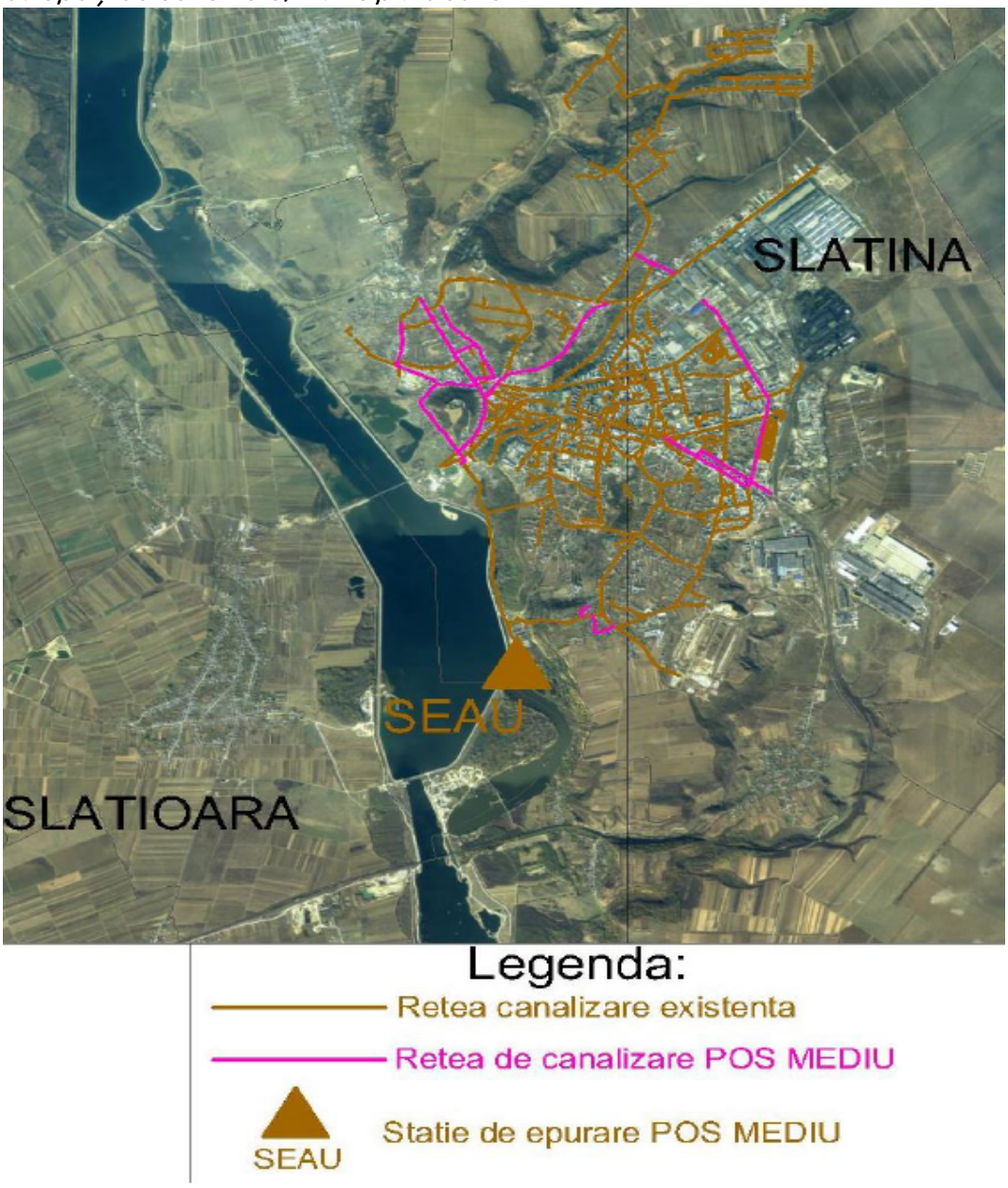


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

2.6.2 Rețeaua de canalizare

2.6.2.1 Infrastructura existentă de apă uzată

Figura 16. Aglomerările de canalizare definite în Master planul regional privind infrastructura de alimentare
cu apă și de canalizare, Municipiul Slatina



Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”

Tabelul de mai jos prezintă evoluția numărului localităților cu canalizare publică în județul Olt, pe medii de rezidență, între anii 2016 și 2022.

Tabel 15. Evoluţia numărului localităţilor cu canalizare publică în judeţul Olt

Judetul Olt	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*	*2020*	*2021*	*2022*
Total	*26*	*29*	*32*	*35*	*38*	*38*	*43*
Urban	*8*	*8*	*8*	*8*	*8*	*8*	*8*
Rural	*18*	*21*	*24*	*27*	*30*	*30*	*35*

Sursa : INSSE TEMPO on line

Sistemul de canalizare în municipiul Slatina este un sistem mixt, menajer și pluvial, funcționând atât gravitațional, cât și cu ajutorul stațiilor de pompare.

Din totalul celor 11 statii de pompare existente 4 dintre ele au diferite probleme in functionare-exploatare si fac obiectul prezentului studiu de fezabilitate fiind propuse pentru reabilitare(SPAU1-Alice Botez, SPAU2- Manastirii, SPAU3-arcului, SPAU4-Eugen Ionescu). Functionarea celor patru statii de pompare ape uzate este total improprie.Situatia existenta precum si problemele identificate sunt prezentate in cele ce urmeaza:

Tabel 16. Staţii de pompare cu probleme în Slatina

Statie pompare	*Descriere*
SPAU -1	este amplasata la intersectia strazilor Alice Botez cu Manastirii si primeste apa uzata dinreteaua de canalizare de pe Str. Alice Botez si din reteaua de canalizare de pe Str.Manastirii. Dinpunct de vedere constructiv, statia este de tip cheson cu diametrul interior de 3.0m si inaltimea libera de 6.75m. Accesul in cheson se face printr-un capac cu golul de Ø600mm. Instalatiahidraulica este din otel zincat DN100mm, iar statia este echipata cu 1A+1R pompe submersibile cu caracteristicile: Qp=12.5l/s, Hp=20m col/H_2O, vanele si clapetii sunt montati pe vertical, iarlipsa unei platforme de lucru face imposibila operarea lor. Acest lucru se poate face numai sustinut de franghii legate la interior de conducte.Tabloul electric este amplasat langa gard pe o confectie metalica. Pornirea si oprirea pompelor se face manual, de unde se poate deduce ca insistem automat senzorii de nivel nu sunt functionali
SPAU 2	este amplasata pe Str.Plevnei, langa Supermarket PENNY, in apropierea straziiManastirii, in afara zonei carosabile. In aceasta statie sunt deversate apele uzate din doua directiidinspre Str.Manastirii si din Str.Plevnei. Constructiv atatia este de tip cheson de forma rectangular cu dimensiunile interioare de 2.0x2.0m si inaltimea libera de 3.35m.Statia are pavilion deexploatare cu dimensiunile interioare de 2.0x2.0 si inaltimea libera de 2.0m. Instalatia hidraulicaeste din otel zincat DN 100mm, iar statia este echipata cu 1A+1R pompe submersibile cu carcteristicile: Qp=15l/s, Hp=18mH2O., vanele si clapetii sunt montati pe vertical. Acesti clapeti saudefectat si in exteriorul statiei s-a montat un clapet si o vana intr-un camin in apropiere deSupermarket PENNY. Accesul in cheson se face prin doua goluri cu dimensiunile 70x70 si70x95cm.Avand in vedere ca in cheson nu exista platforma de lucru intermediara, face caapropierea vanelor sa se faca foarte greu, numai sustinut in franghii. Si la aceasta statie pornireasi oprirea pompelor se face manual din aceleasi motive.
SPAU 3	Aceasta statie este amplasata pe Str. Arcului, in afara carosabilului si este imprejmuitacu gard din plasa de sarma. In aceasta statie sunt descarcate apele uzate din reteaua decanalizare de pe Str.Arcului.Din punct de

	vedere constructiv, statia este rectangulara din betonarmat cu dimensiunile interioare de 4.0x4.10m si inaltimea interioara de 6.70m. Statia are placaintermediara la cota 2.40. Accesul in statie se face prin doua goluri de 63x63 si 70x70cm, iar peplaca de acoperire pentru scoaterea pompelor este prevazut n gol de 60x4.10m. Statia nu este complet ingropata, se ridica deasupra terenului cu 1.15m si este echipata cu 2A+1R pompesubmersibile cu caracteristicile:Qp=2l/s si Hp=21.0m H_2O.Instalatia hidraulica este din teavaneagra cu DN50 si DN100mm. Pornirea si oprirea pompelor se face manual intrucat senzorii de nivel se defecteaza foarte des.
SPAU 4	Este amplasata in zona blocurilor ANL de pe Str.Eugen Ionescu. In aceasta statie, suntdescarcate apele uzate din zona blocurilor ANL. Din punct de vedere constructiv statia este rectangulara din beton armat cu dimensiunile interioare de4.0x5.50m si inaltimea libera de 6.20m accesul in statie se face pe trepte din beton si usa de acces 1.20/2.0m.Statia are planseu intermediar la cota -2.60m. Pe placa de acoperire exista un gol pentrumontarea si demontarea pompelor cu dimensiunile 78x2.20 cu rebord si capac de acoperire din tabla. Statia este echipata cu 2A+1R pompe submersibile cu carcteristicile: Qp=15l/s si Hp=18mH2O. Instalatiahidraulica este din teava neagra DN100 si DN250mm. Pornirea si oprirea pompelor se face manual din aceleasi motive.

Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020"

2.6.2.2 Grad de acoperire al serviciului

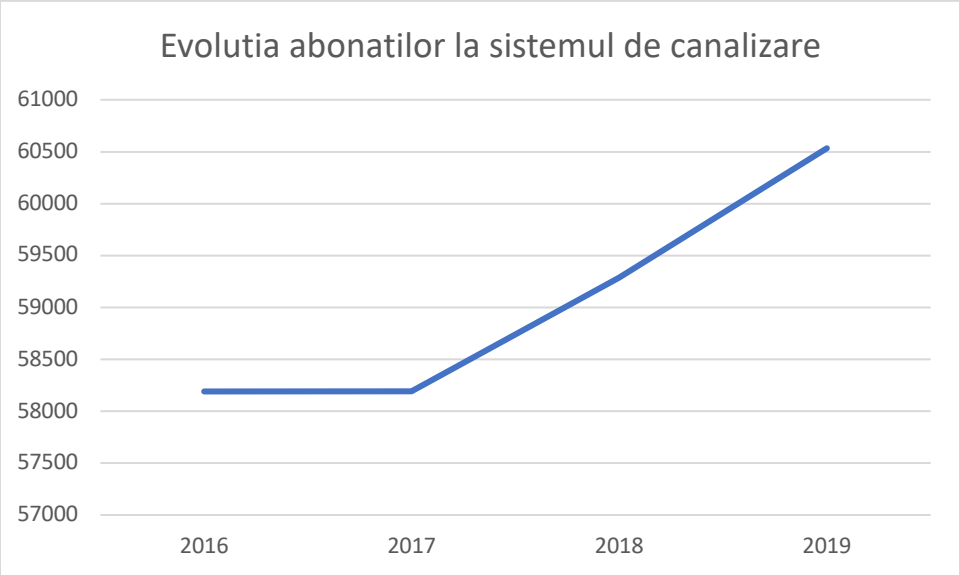
Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia a avut în anul 2022 un procent de 41,18% din populația rezidentă conectată la sistemul public de canalizare conform datelor INS, reprezentând al treilea cel mai mic procent de conectare dintre cele 8 regiuni de dezvoltare după regiunea Sud-Muntenia si Nord Est . De asemenea, un procent de 39,87% din populația rezidentă este conectată la sistemul de epurare, acesta reprezentând cel mai mic procent de conectare dintre regiunile de dezvoltare.

Tabel 17. Populația conectată la canalizare și la stații de epurare, pe regiuni de dezvoltare

Regiuni de dezvoltare	*Populatia rezidenta a Regiunii*	*Populatia conectata la canalizare*	*Populatia conectata la epurare*	*% Populatia conectata la canalizare*	*% Populatia conectata la epurare*
Bucuresti-Ilfov	*2.315.173*	*2.018.821*	*1.980.041*	*87,20%*	*85,52%*
Centru	*2.318.272*	*1.547.951*	*1.513.693*	*66,77%*	*65,29%*
Vest	*1.777.474*	*1.079.268*	*1.035.402*	*60,72%*	*58,25%*
Sud Est	*2.396.171*	*1.410.043*	*1.370.858*	*58,85%*	*57,21%*
Nord Vest	*2.552.112*	*1.365.585*	*1.336.599*	*53,51%*	*52,37%*
Sud Vest Oltenia	*1.926.860*	*793.430*	*768.315*	*41,18%*	*39,87%*
Nord Est	*3.198.564*	*1.203.949*	*1.177.453*	*37,64%*	*36,81%*
Sud Muntenia	*2.929.832*	*1.095.877*	*1.081.941*	*37,40%*	*36,93%*

Sursa : INSSE TEMPO on line

Figura 17. Populația conectată la sistemele de canalizare și epurare a apelor uzate, Municipiul Slatina

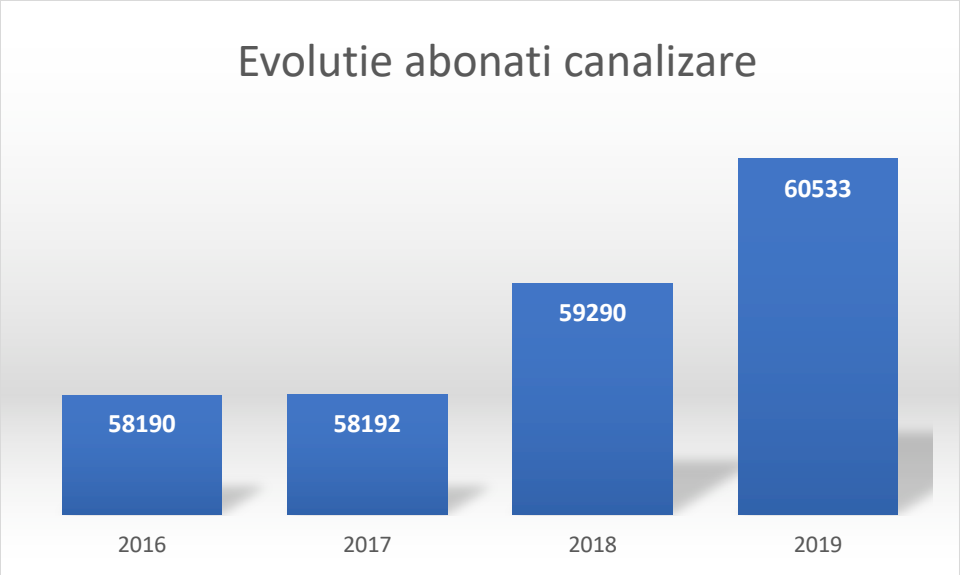


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

În 2019 existau un număr de 60.533 locuitori, racordati la reteaua de canalizare a Municipiului Slatina corespunzând unui grad de acoperire al serviciului de 86%.

Graficul de mai jos prezintă evoluția numărului de abonați canalizare între 2016 și 2019 :

Figura 18. Evoluția numărului de abonați canalizare în Slatina



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

2.6.2.3 Operare și întreținere

Conform PAED, lungimea rețelelor de canalizare, în municipiul Slatina, este de 103,5 km din care 11,30 km reprezintă lungimea colectoarelor principale. Materialele utilizate la rețeaua de canalizare sunt în proporție de 96% beton, 1% PVC iar 3% oțel. Conductele au în procent de 8% o vechime de peste 600 de ani, 42% o vechime de între 55 – 30 ani iar 50% au o vechime mai mică de 30 de ani. Tabelul de mai jos prezintă principalii indicatori pentru sistemul de canalizare din Slatina.

Tabel 18. Parametrii sistemului de canalizare

Indicator	*Unitate de masura*	*Valoare*
Lungimea totala a retelei de apa uzata (apa pluviala si colectori principali)	*Km*	*103,5*
Lungimea colectoarelor principale	*Km*	*11,3*
Numar de statii de pompare a apelor uzate	*Nr.*	*11*
Capacitatea statiilor de pompare a apei uzate	*mc/h*	*618*
Lungimea retelei de apa uzata	*Km*	*103,5*
Populatia deservita pe lungimea retelei de apa uzata	*Cap/km*	*780.72*
Capacitatea bazinelor de retentive a a apei pluviale	*1000 mc*	*9,62*

Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020"

Tabelul următor prezintă lungimea totală simplă a conductelor de canalizare pentru Municipiul Slatina . Datele sunt preluate de la Institutul Național de Statistică.

Tabel 19. Lungimea totală simplă a conductelor de canalizare in Municipiul Slatina

Localitate	*Tip Localitate*	*2016 (km)*	*2017 (km)*	*2018 (km)*	*2019 (km)*	*2020 (km)*	*2021 (km)*	*2022 (km)*
Slatina	*Municipiu*	*139*	*139*	*139,4*	*139,4*	*139,4*	*139,4*	*139,4*

Sursa: INSSE TEMPO On line

Principalii indicatori referitori la colectarea, transportul și epurarea apelor uzate din municipiul Slatina sunt prezentați în tabelul de mai jos.

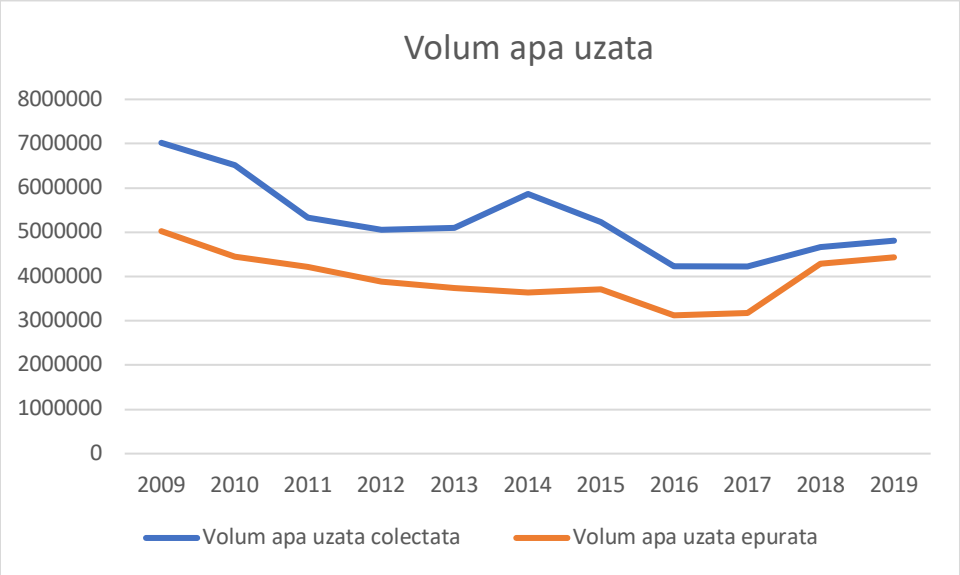
Tabel 20. Indicatori privind rețeaua de canalizare în municipiul Slatina,

Volum de apa uzata colectata 2019	*4.804.230 m.c.*
Volum de apa uzata epurata 2019	*4.427.097 m.c.*
Procent de apa uzata epurata 2019	*92,15*
Tip retea canal	*139,4 (unitar)*

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

După cum se poate observa din graficul următor, volumul de apă uzată epurat în Slatina a reprezentat constat procente mari, in 2019 inregistrand 92,15 %

Figura 20. Evoluția volumului de apă uzată colectat și epurat în Slatina



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

Tabel 21. Indicatori privind rețeaua de canalizare în municipiul Slatina,

Consumul de energie in sistemul de canalizare si epurare	0,60 kWh/mc
Numarul de reclamatii justificate privind asigurarea serviciului	2141/km/ an 85% sunt cauzate de exploatarea necorespunzătoare a reţelei interioare de canalizare, de către utilizator. Punem în vedere cu această ocazie necesitatea implementării unui program de informare a cetăţenilor
Timpul mediu minim de remediere a unei defectiuni	Media este de 2 ore

Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”

2.6.2.4 Concentrații din apă uzată

Analizele de mai jos privind concentrațiile din apa uzată influentă în stația de epurare, precum și cele ale efluentului au fost prezentate de către operatorul local pentru anul 2015 în cadrul Studiului de Fezabilitate pentru proiectul „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020”.Toate măsurătorile au fost efectuate de operator la fața locului. Parametrii analizați sunt stabiliți astfel încât să respecte cerințele din NTPA 011, NTPA 002, HG 352/2005 și normativul similar relevant. Tipurile de măsurători sunt:

- Analize ale parametrilor relevanți conform NTPA 002 si 011;
- Analize ale influentului și efluentului;

- Controlul parametrilor de funcționare: intermediari și linie nămol

Tabel 22. Valori indicatori influent și efluent stație de epurare Slatina

Indicator	U.M.	Valoare medie lunara											
		ian	feb	martie	april	mai	iunie	iulie	aug	sept	oct	nov	dec
MSS	mg/l	33,46	32,27	37,58	29,75	27,6	28,41	25,3	22,66	26,71	26,28	27,56	25,46
CBO5	mg/l	4,48	4,65	6,05	5,34	5,87	4,3	3,71	4,02	5,8	3,91	6,71	3,7
CCO-Cr	mg/l	39,47	25,76	38,85	31,55	31,1	30,3	23,88	23,11	27,37	24,84	26,31	26,4
N	mg/l	9,49	8,16	8,64	7,23	7,52	7,51	6,08	7,02	7,28	8,91	8,47	8
Ptot	mg/l	1,95	1,47	1,75	1,79	1,71	2,14	1,52	1,36	1,63	2,05	2,23	2,3
NO3-	mg/l	4	4,07	5,27	4,95	6,9	7,36	5,77	6,71	6,76	8,66	8,13	7,94
Cloruri	mg/l	77,52	109,1	73,6	70,04	65,5	74,39	72,88	70,19	80,7	72,22	79,17	82,51

Sursa: Studiul de Fezabilitate, „Proiectul Regional de Dezvoltare a Infrastructurii de Apă și Apă uzată din județul Olt în perioada 2014-2020"

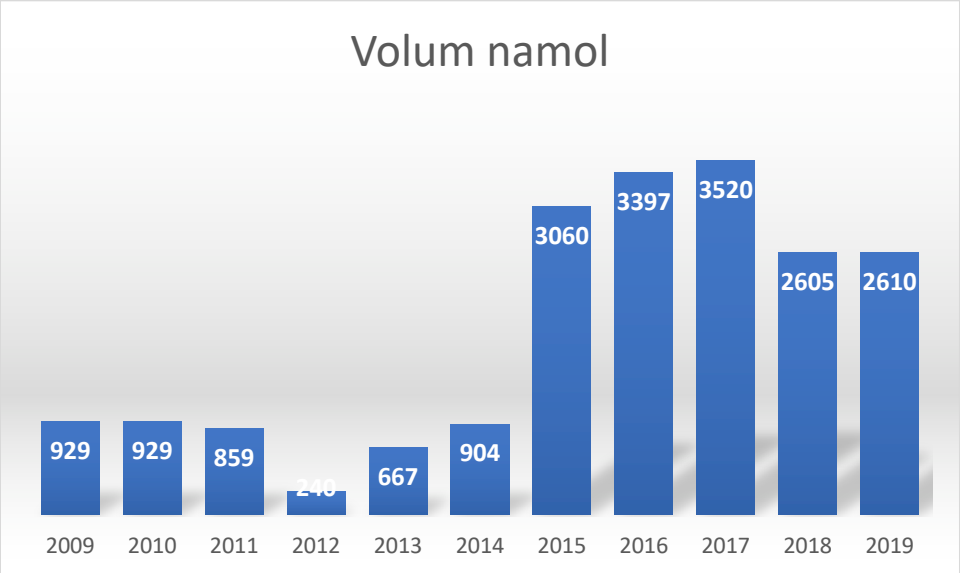
Tabelul de mai jos prezintă evoluția analizelor de apă epurată în Slatina pentru perioada 2010-2019, conform datelor colectate în cadrul Politicii Urbane a României.

Tabel 23. Evoluția analizelor de apă epurată în Slatina

Analize apa	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*
Numar analiza conforme	1348	2184	1612	1440
Numar analize total	1351	2184	1612	1442
Procent conformitate	99.78%	100%	100%	99,86%

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

Figura 21. Evoluția volumului de nămol în Municipiul Slatina



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

2.6.2.5 Tarife

Tariful practicat pentru canalizare-epurare începând cu data de 01.01.2023 de Compania de Apa Olt este prezentat mai jos. Conform prevederilor art.291, alin.(2), lit.i) din Legea nr.227/2015 privind Codul Fiscal, cota de TVA practicată de Compania de apa Olt pentru serviciile publice furnizate în întreaga arie de operare este de 9%.

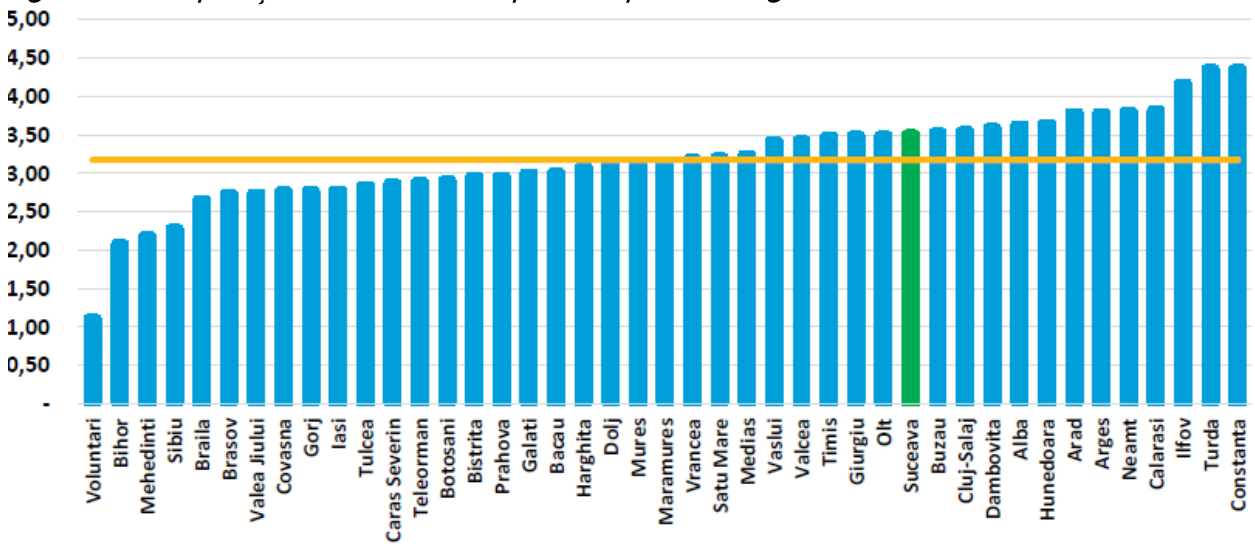
Tabel 24. Tarif canalizare-epurare la 01.01.2023,Compania de apa Olt

Servicii publice oferite de operatorul Compania de apa Olt	*Pret/tarif in vigoare incepand cu data de 01.01.2023*	
	Pret/tarif (fara TVA) lei pe mc	*Pret/tarif (cu TVA) lei pe mc*
Slatina	6,72	7,32

Sursa:Compania de Apa Olt

Tariful pentru canalizare-epurare în municipiul Slatina este de 6,72 lei/mc (fără TVA). Figura de mai jos prezintă o comparație a tarifului pentru canalizare-epurare pentru toți operatorii regionali, cu o medie de 3,18 lei/mc (fără TVA).

Figura 22. Comparație tarif canalizare-epurare Operatori Regionali



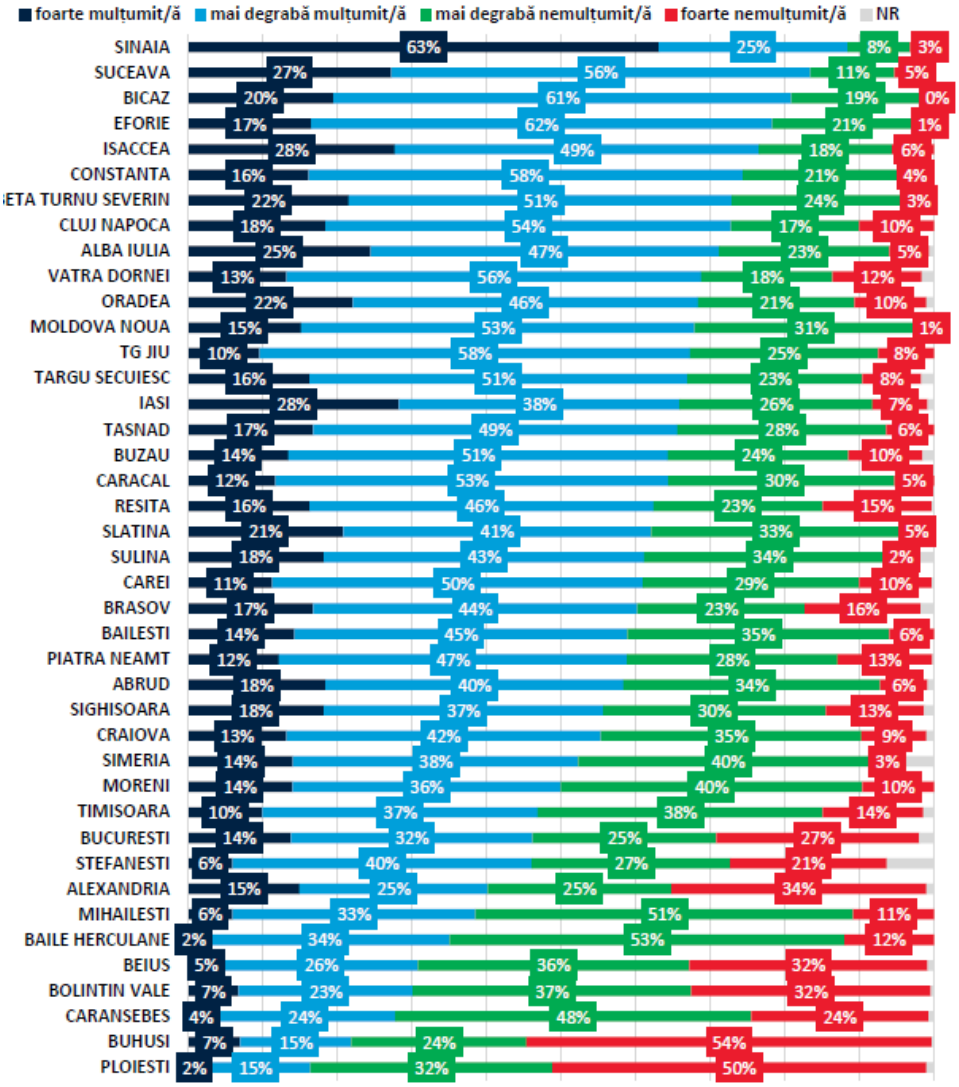
Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

2.6.3 Managementul deșeurilor

Tranziția către o economie circulară, implementarea și creșterea gradului de reciclare a deșeurilor și a compostării bio-deșeurilor reprezintă priorități la nivel național în următorii ani. Complementar investițiilor în echipamente și dotări, campaniile de conștientizare adresate cetățenilor sunt esențiale. Măsurile în acest sens ale municipalității și operatorului de salubritate au ca effect descurajarea depozitării ilegale a deșeurilor, reducerea riscurilor de sănătate pentru cetățeni, creșterea calității aerului și îmbunătățirea imaginii municipiului Slatina și localităților din jur.

Barometrul Urban 2020 din cadrul Politicii Urbane a României a estimat gradul de satisfacție al cetățenilor pentru curățenie în 41 orașe din România:

Figura 23. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de curățenia din oraș?



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

Trei localități au înregistrat valori ale satisfacției peste 80%: Sinaia (88%), Suceava (84%) și Bicaz (81%). La nivel național, gradul de mulțumire este mai scăzut în orașele mici, sub 50.000 de locuitori, iar calitatea curățeniei tinde să nemulțumească în mai mare măsură (prin comparație cu media) persoanele cu vârste între 25-44 ani, active, din familii cu copii minori și venituri medii sau sub medie.

În ceea ce privește salubritatea menajeră, cantitatea de deşeuri generată este o consecinţă a stilului de viaţă. Pentru a asigura dezvoltarea durabilă a societăţii, producţia şi consumul trebuie să se adapteze la cerinţa de minimizare a presiunii asupra mediului în care trăim. Pentru îmbunătățirea prevenirii și gestionării deșeurilor sunt necesare acțiuni de-a lungul întregului ciclu de viață al produselor, nu doar în faza finală, când acestea au devenit deșeuri.

În acest scop, politicile Uniunii Europene sunt axate pe conceptul de **ierarhie a deșeurilor**, prin care se prioritizează opțiunile de gestionare, astfel: prevenirea deșeurilor, urmată de pregătirea în vederea reutilizării, reciclare, recuperare și, în ultimă instanță eliminare.

2.6.3.1 Infrastructura existentă de salubritate

Salubritatea stradală și cea menajeră din municipiul Slatina au fost delegate către SC SALUBRIS SA Slatina Serviciul Salubritate cuprinde 4 activități:

- Salubritate stradală;
- Salubritate menajeră;
- Depozitarea deșeurilor.
- Dezapezire stradala

În Municipiul Slatina capacitatea de depozitare a deşeurilor este asigurată de următoarele:
- 641 de pubele din plastic sau europubele cu o capacitate de 362 l;
- 238 containere de 5,1 mc (pentru bazar şi pieţe);

Frecvenţa de ridicare a deşeurilor menajere este de 7 ori pe săptămână, cu excepţia locuinţelor Individuale, unde frecvenţa este de o dată pe săptămână.

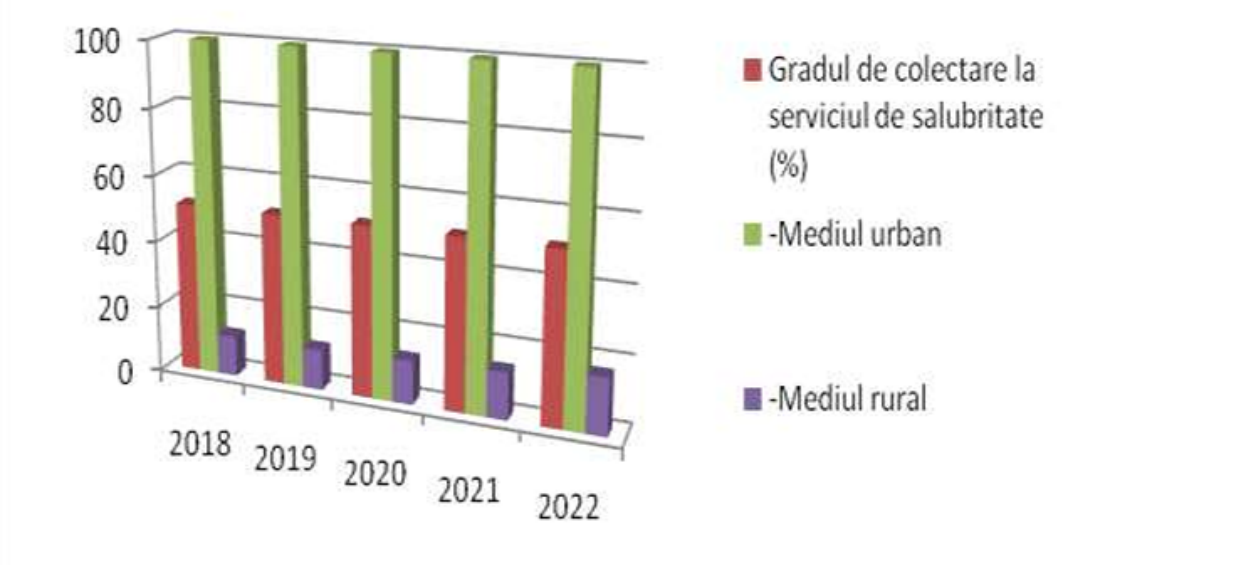
In anul 2020 Consiliul Judeţean Olt a încheiat Contractul de delegare a gestiunii prin concesiune a activitaţii de operare a Centrului de Management Integrat al Deşeurilor Bălteni si a Staţiilor de Transfer si monitorizarea depozitelor neconforme inchise din judeţul Olt înregistrat la Consiliul Judeţean Olt cu nr.6867/18.06.2019 la Asocierea S.C.SALUBRIS S.A, si S.C.CLEAN PREST ACTIV S.R.L. cu nr. 2020/18.06.2019.

Deşeurile menajere colectate de catre operatorii de salubritate (SC Salubris SA pentru Mun. Slatina, Bals si Draganeşti Olt si Piatra Olt, ADPP Caracal pentru Mun Caracal, ADPP Corabia pentru orasul Corabia, SC Sortis Scorniceşti pentru oraşele Scorniceşti si Potcoava) sunt trasportate la Depozitul Ecologic Balteni administrat de SC Salubris SA si care funţionaeaza in baza AIM nr. 2/24.05.2019 transferata de la Consiliul Judetean Olt. De specificat ca pentru cele 5 staţii de transfer Consiliul Judetean Olt a finalizat procedura de reglementare şi au fost trasferate catre SC Salubris SA.

2.6.3.2 Grad de acoperire al serviciului

Potrivit datelor furnizate de APM Olt, în mediul urban, gradul de acoperire cu servicii de salubrizare a ajuns la 100%, în anul 2022, în Municipiul Slatina

Figura 24. Evoluția gradului de acoperire cu servicii de salubrizare în Judetul Olt în perioada 2018-2022



Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022

2.6.3.3 Proiecte în implementare

Colectarea selectivă a deşeurilor în judeţul Olt se face în acest moment prin sisteme realizate cu fonduri europene

- Sistem de colectare selectivă a deşeurilor la nivelul Municipiului Slatina in valoare de 65.055Euro, implementat in anul 2006 prin care s-au construit 68 puncte de colectare selectiva a deseurilor astfel:
- "Sistem de management integrat al deşeurilor în judeţul Olt" care va fi finanţat prin Programul Operaţional Sectorial de Mediu din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR). Prin intermediul acestui proiect se realizează următoarele obiective : depozitul regional în localitatea Bălteni. Staţie de sortare - Staţie pentru tratare levigat - 4 staţii de transfer - puncte de colectare selectivă în toate localităţile judeţului - Închiderea depozitelor neconforme cu directivele UE . Elementele componente ale sistemului integrat de management al deşeurilor dezvoltate în cadrul proiectului : A. Colectarea selectivă a deşeurilor şi transportul specializat; B. Sortarea deşeurilor; C. Depozitarea deşeurilor solide, respectiv: - stocare temporară – staţii de transfer; - depozitare finală – depozit de deşeuri. D. Compostarea deşeurilor biodegradabile; E. Închiderea depozitelor şi rampelor existente. Beneficiar final al proiectului : Consiliul Judeţean Olt Beneficiarii Locali: 112 Consilii Locale Valoarea proiectului – cca. 30 milioane Euro.

2.6.3.4 Generarea și gestionarea deșeurilor municipal

Potrivit Strategiei Naționale de Gestionare a Deșeurilor 2014-2020, „deşeurile municipale sunt reprezentate de totalitatea deşeurilor menajere şi similare acestora generată în mediul urban şi rural din gospodării, instituţii, unităţi comerciale şi de la operatorii economici, deşeuri stradale colectate din spații publice, străzi, parcuri, spaţii verzi, la care se adaugă și deșeuri de construcții și demolări rezultate din amenajările interioare ale locuințelor colectate de operatorii de salubritate".

Gestionarea deşeurilor municipale presupune colectarea, transportul, valorificarea şi eliminarea acestora, inclusiv supervizarea acestor operaţii şi întreţinerea ulterioară a amplasamentelor de eliminare. Abordarea UE în domeniul gestionării deşeurilor se bazează pe trei principii majore:

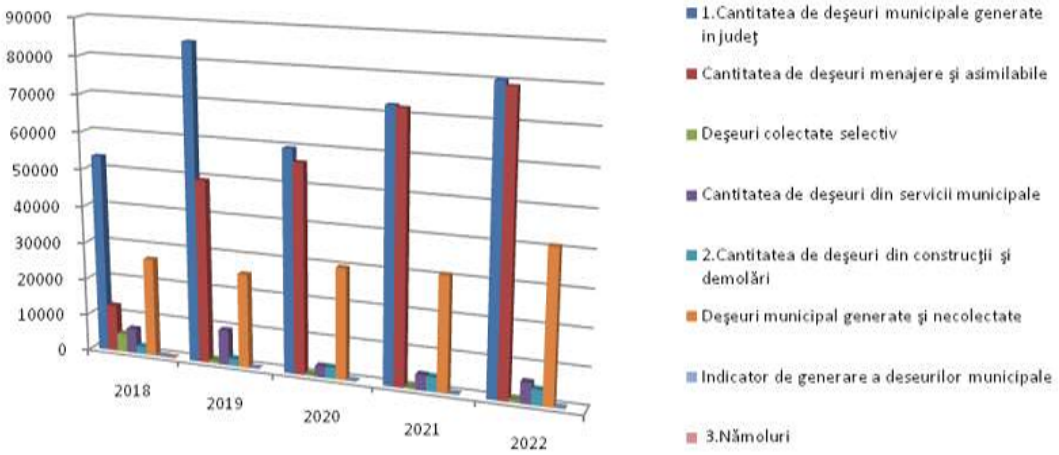
- **Prevenirea generării deşeurilor** – factor considerat a fi extrem de important în cadrul oricărei strategii de gestionare a deşeurilor, direct legat atât de îmbunătăţirea metodelor de producţie cât şi de determinarea consumatorilor să îşi modifice cererea privind produsele (orientarea către produse verzi) şi să abordeze un stil de viaţă care să genereze cantităţi reduse de deşeuri.
- **Reciclare şi reutilizare** – în cazul în care sunt generate deşeuri, încurajarea unui nivel ridicat de recuperare a materialelor componente, preferabil prin reciclare materială. În acest sens sunt identificate câteva fluxuri de deşeuri pentru care reciclarea materială este prioritară: deşeurile de ambalaje, vehicule scoase din uz, deşeuri de baterii, deşeuri din echipamente electrice şi electronice.
- **Îmbunătăţirea eliminării finale a deşeurilor şi a monitorizării** – în cazul în care deşeurile nu pot fi recuperate, acestea trebuie eliminate în condiţii sigure pentru mediu şi sănătatea umană, cu un program strict de monitorizare.

În ceea ce priveşte indicatorii de generare a deşeurilor municipale, conform datelor Eurostat, la nivelul anului 2009, pentru România, cantitatea a fost de 393 kg/locuitor/an, cu 27% mai mică decât media la nivel european (524 kg/locuitor/an).

Colectarea deşeurilor municipale este responsabilitatea municipalităţilor, care îşi pot realiza aceste atribuţii fie direct (prin serviciile de specialitate din cadrul Consiliilor Locale), fie indirect (prin delegarea acestei responsabilităţi pe bază de contract, către firme specializate şi licențiate pentru prestarea serviciilor de salubrizare).

Cantitatea de deşeuri municipale generată este dată de cantitatea de deşeuri municipale colectată, la care se adaugă cantitatea de deşeuri menajere produse de populaţia judeţului care nu beneficiază de servicii de salubrizare, calculată teoretic.

Figura 25. Structura deşeurilor municipale generate şi colectate de operatorii de salubrizare i



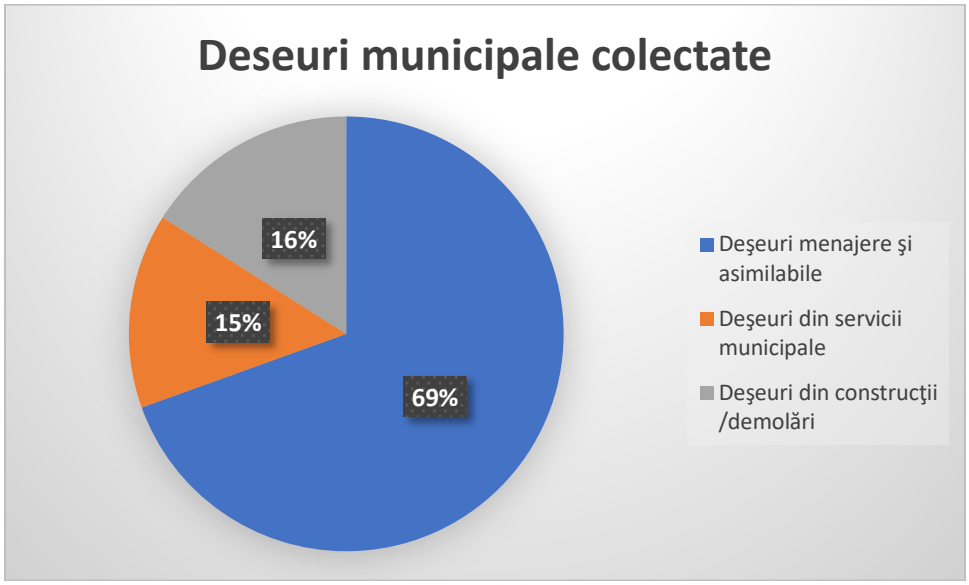
Sursa: Raport privind starea mediului în judeţul Olt în anul 2022

După provenienţa lor, deşeurile municipale includ:

- deşeuri menajere de la populaţie şi asimilabile celor menajere de la operatorii economici;
- deşeuri din servicii municipale (stradale, din pieţe, spaţii verzi);
- deşeuri din construcţii demolări.

Aproximativ 69% din totalul deşeurilor municipale colectate în anul 2022 de către operatorii de salubritate îl reprezintă deşeurile menajere şi asimilabile.

Figura 26. Deşeuri municipale colectate în anul 2022 de operatorii de salubritate



Sursa: Raport privind starea mediului în judeţul Olt în anul 2022

Distribuţia cantităţilor de deşeuri colectate în amestec, de la populaţie şi operatorii economici, este următoarea:

- Deşeuri menajere de la populaţie - 85,56%

- Deşeuri menajere de la agenţi economici – 14,44%

Conform estimării operatorilor de salubritate din județul Olt, compoziţia procentuală pe tip de material a deşeurilor menajere şi asimilabile colectate este redată în figura următoare:

Tabel 27. Compoziția deșeurilor menajere colectate în anul 2022 de operatorii de salubritate

	Tipuri de deşeuri	Ponderea deşeurilor biodegradabile (%)
1.	Deşeuri municipale (deşeuri menajere s i asimilabile din comerţ, indus trie, instituţii, din care:	
1.1	Deşeuri menajere	
	Urban	72
	deşeuri alimentare si de gradina	58
	hârtie+carton, lemn, textile	14
	Rural	78
	deşeuri alimentare si de gradina	66
	hârtie+carton, lemn, textile	12
1.2 + 1.3	Deşeuri asimilabile din comerţ, indus trie, instituţii	45
1.5	Deşeuri din grădini s i parcuri	95
1.6	Deşeuri din pieţe	80
1.7	Deşeuri stradale	20

Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022

Cantitatea de deșeuri menajere pe cap de locuitor în municipiul Slatina a fost în 2019 de 0,26 tone pe an. Deșeurile menajere cuprind deșeurile colectate de către sau în numele autorităților locale. Cea mai mare pondere provine din gospodării, dar sunt incluse și deșeurile provenind din comerț, birouri, instituții, etc.

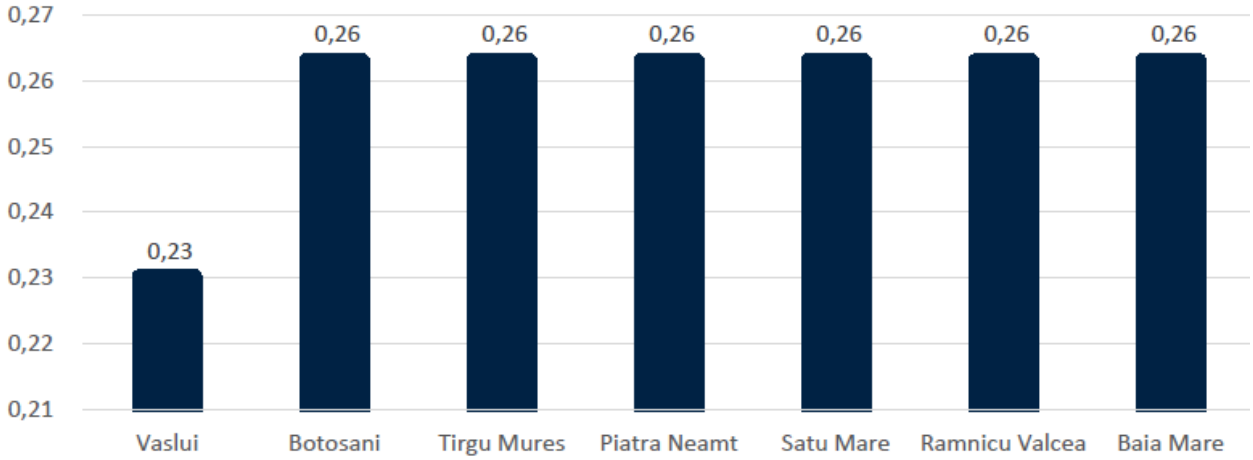
Tabel 25. Cantitatea de deșeuri menajere colectate pe cap de locuitor în Slatina

UAT	Populatie	Cantitate totala deseuri	Cantitate deseuri menajere pe cap de locuitor
Slatina	80.855	19.281,87	0,24

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

Figura de mai jos prezintă cantitatea de deșeuri menajere colectate pe cap de locuitor în diferite municipii.

Figura 28. Cantitatea de deşeuri menajere colectate pe cap de locuitor (tone)



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

Conform datelor colectate în Politica Urbană, principalii indicatori privind managementul deșeurilor în municipiul Slatina sunt prezentați mai jos.

Tabel 26. Indicatori privind managementul deșeurilor în municipiul Slatina

Indicatori	***Valoare***
Cantitatea de deseuri menajere	19.281,87 tone
Cantitatea de deseuri urbane	21.188,87 tone
Ponderea deseurilor urbane reciclate	3,73%

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

Consiliul Judeţean Olt a implementat în perioada 2011-2015, proiectul „Sistem integrat de management al deşeurilor în judeţul Olt”, finanţat prin Programul Operaţional Sectorial – Mediu 2007 – 2013. Valoarea totala a proiectului la finalizarea lui este de peste 34 de milioane de euro.

Pentru implementarea cu succes a proiectului, Consiliul Judeţean Olt şi cele 112 consilii locale municipale, orăşeneşti şi comunale de la nivelul judeţului Olt s-au asociat în cadrul Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară „OLT-ECO”.

Prin acest proiect s-au realizat urmatoarele investitii importante: constructia unui depozit ecologic pentru colectarea deseurilor din tot judetul, a unei statii de sortare si a unei statii de tratare levigat, pozitionate in localitatea Balteni.

In cadrul proiectului s-au construit in județul Olt 4 stații de transfer (ST): Balș, Corabia, Caracal şi Scornicești.

Fiecare stație de transfer include, pe lângă zona de transfer are si un punct de colectare fluxuri speciale de deșeuri (deșeuri voluminoase, deșeuri periculoase menajere si DEEE).

Stațiile de transfer au următoarele capacitați maxime:

Stația de transfer Balș – 15.086 tone/an;

Stația de transfer Caracal – 33.584 tone/an;

Stația de transfer Corabia – 19.992 tone/an;

Stația de transfer Scornicești – 7.643 tone/an.

S-au construit 3722 platforme de colectare a deseurilor menajere si 1975 platforme de colectare a deseurior reciclabile, in cele 112 localitati din judet. In judet existau 6 depozite neconforme care au fost inchise în cadrul proiectului „Sistem integrat de management al deşeurilor în judeţul Olt" (SMID) – Slatina, Draganesti Olt, Scornicesti, Caracal, Corabia, Bals. Acestea au fost inchise prin urmatoarele faze de executie:

- îndepărtarea deșeurilor de pe suprafața destinata viitoarelor instalații;
- relocarea deșeurilor si profilarea corpului depozitului;
- închiderea depozitului prin realizarea etanșării suprafeței;
- instalarea de echipamente pentru colectarea gazului de depozit;
- instalarea de echipamente pentru colectarea levigatului si a apei de suprafața

Pentru colectarea deșeurilor reziduale si reciclabile au fost achiziționate 6445 Euro-containere metalice si de plastic de 1,1 m^3. Colectarea selectiva este una dintre etapele reciclării, alături de separarea si procesarea unora dintre componentele deșeurilor, pentru a fi transformate in produse utile. Pot fi supuse procesului de reciclare aproape toate materialele care intra in compoziția deșeurilor: hârtia, sticla, ambalajele din plastic si cutiile metalice. S-au achizitionat 8 tocatoare si 18000 unitati de compostare individuala.

2.6.3.5 Generarea şi gestionarea deşeurilor industrial

În municipiul Slatina, activităţile industriale sunt diversificate, reprezentate mai ales prin industria prelucratoare, aluminiu, cauciuc si fibre optice , industria alimentara si textile. Evidenţa şi gestiunea deşeurilor industriale revine în sarcina agenților economici generatori.

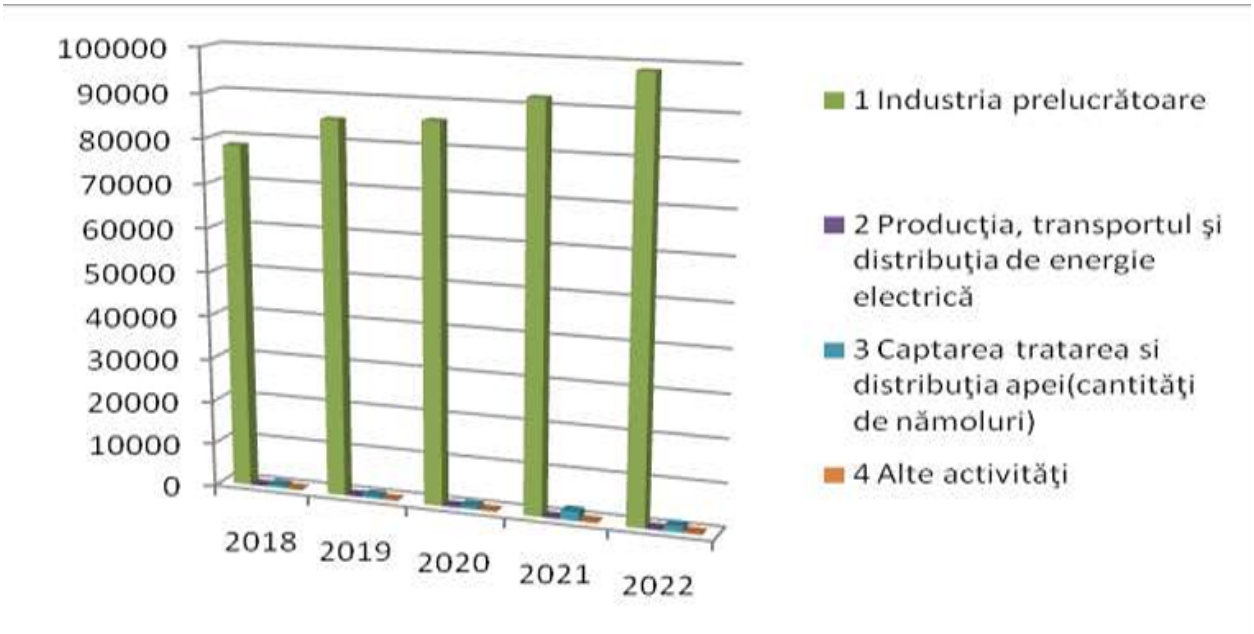
Deşeurile de producţie sunt gestionate în conformitate cu prevederile autorizaţiilor de mediu, care cuprind condiţiile de stocare, eliminare şi valorificare a acestora cu respectarea cerinţelor de protecţie a mediului şi a sănătăţii populaţiei. Generatorii de deşeuri industriale gestionează prin mijloace proprii sau prin contracte încheiate cu operatori economici specializaţi şi autorizaţi conform legii, valorificarea sau eliminarea prin depozitare/incinerare a deşeurilor produse.

Figura 29. Generarea deșeurilor de producție nepericuloase în județul Olt

Nr. crt.	Activitatea economica (tone)	2018	2019	2020	2021	2022
1	Industria prelucrătoare	78431	85219	86127	92100	98658
2	Producţia, transportul şi distribuţia de energie electrică	132	157	211	196	221
3	Captarea tratarea si distribuţia apei(cantităţi de nămoluri)	627	610	697	2045	1379
4	Alte activităţi	176	121	157	211	243

Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022

Figura 30. Evolutia deșeurilor de producție nepericuloase în județul Olt



Sursa: Raport privind starea mediului în județul Olt în anul 2022

2.6.3.6 Deșeuri de echipamente electrice și electronice (DEEE)

Deșeurile de echipamente electrice și electronice sunt considerate a fi una din categoriile de deșeuri cu cea mai rapidă creștere, astfel încât reglementările în vigoare vizează atât prevenirea generării acestor deșeuri cât și creșterea gradului lor de colectare, reutilizare, reciclare și valorificare, prin responsabilizarea producătorului. Colectarea separată, recuperarea, reutilizarea și tratarea lor într-un mod ecologic contribuie la reducerea impactului asupra mediului și utilizarea mai eficientă a resurselor.

Pot introduce pe piaţă echipamente electrice şi electronice numai producătorii înregistraţi în Registrul Naţional al Producătorilor şi Importatorilor de Echipamente Electrice şi Electronice, care este gestionat de ANPM, începând cu anul 2006.

La sfârşitul anului 2019 deţineau numere de înregistrare valabile în Registrul Naţional al Producătorilor şi Importatorilor de Echipamente Electrice şi Electronice, 5 operatori economici cu sediul social în municipiul Slatina.

Pentru perioada 2008-2015, trebuia realizată o ţintă de colectare la nivel national de cel puțin 4 kg deșeu/locuitor/an. Cu toate eforturile întreprinse de autorități și operatorii economici responsabili, acest obiectiv nu a fost atins.

Figura 31. Operatori economici autorizaţi pentru colectarea DEEE-urilor în municipiul Slatina

Operator Economic	Date de identificare	Punct de lucru
SC SALUBRIS SA	Slatina str. Aleea Tineretului, nr.2A tel.0249414693, fax.0349802556 e-mail: salubris_slatina@yahoo.com , jud. OLT	Slatina str. Cazărmii, nr.42, te.0249414693, fax.0349802556 email: salubris_slatina@yahoo.com
SC OLTMETAL SA	Podari str. Depozitului, nr.15, Tel.0251/436101, fax: 0251/436401 , jud. OLT, oltmetal@yahoo.com	Slatina str. Depozitelor, nr 19, Tel.0251/436101, fax: 0251/436401
SC REMAT OLT SA	Slatina str. Depozitelor, nr 13, Tel/Fax: 0249432730, , jud. OLT, rematolt@yahoo.com	Slatina str. Depozitelor, nr 13, Tel/Fax: 0249432730,
SC M.A.3R COLECT SRL	Slatina str Aleea Lalelelor , nr. 4, bl. FB5 , Ap 7, Sc A tel. 726754490 , jud. OLT, office@macolect.ro	Slatina str. Constructorului nr. 3, tel. 726754490
SC METAROVI SRL	Slatina Str Ec Teodoroiu Bl V21, ap 19 tel 744646352 , jud. OLT, officemetarovi@yahoo.com	Slatina Str Constructorului nr 5 tel 744646352

Sursa: Raport privind starea mediului în judeţul Olt în anul 2022

2.6.3.7 Deșeuri de ambalaje

Actul normativ care reglementează gestionarea ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje este Legea nr. 249/2015- privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje. Această lege reglementează gestionarea ambalajelor şi a deşeurilor de ambalaje în vederea prevenirii sau reducerii impactului asupra mediului.

Sunt supuse prevederilor prezentei legi toate ambalajele introduse pe piaţă, indiferent de materialul din care au fost realizate şi de modul lor de utilizare în activităţile economice, comerciale, în gospodăriile populaţiei sau în orice alte activităţi, precum şi toate deşeurile de ambalaje, indifferent de modul de generare.

Principalul obiectiv al gestionării ambalajelor şi deşeurilor de ambalaje îl constituie prevenirea producerii deşeurilor de ambalaje şi ca principii fundamentale suplimentare, reutilizarea ambalajelor, reciclarea precum şi alte forme de valorificare a deşeurilor de ambalaje având ca şi consecinţă, reducerea eliminării finale a unor astfel de deşeuri.

Principiile specifice activității de gestionare a ambalajelor şi deşeurilor de ambalaje sunt în ordinea priorităților:

a) prevenirea producerii de deșeuri de ambalaje;

b) reutilizarea ambalajelor;

c) reciclarea deșeurilor de ambalaje;

d) utilizarea altor forme de valorificare a deșeurilor de ambalaje care să conducă la reducerea cantităților eliminate prin depozitare finală.

Legislaţia impune operatorilor economici care introduc pe piaţa naţională ambalaje, (producători și importatori de ambalaje de desfacere, producători/importatori de produse ambalate, precum și cei care supraambalează produse ambalate), să reducă volumul deşeurilor de ambalaje prin optimizarea proceselor tehnologice, prin reducerea cantităţilor de materiale necesare confecţionării ambalajelor, precum şi prin fabricarea de ambalaje reutilizabile.

Începând cu data de 01 ianuarie 2019, obligațiile privind răspunderea extinsă a producatorului prevăzute de prezenta lege se pot realiza:

a) individual, prin gestionarea propriilor ambalaje introduse pe piată națională;

b) prin intermediul unei organizații care implementează obligațiile privind răspunderea extinsă a producatorului, autorizate de către Comisia constituită potrivit Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată, cu modificările si completările ulterioare, pe tip de material și pe tip de ambalaj, primar, secundar și pentru transport.

În cursul anului 2019, ANPM a licențiat operatori economici autorizaţi pentru preluarea responsabilității realizării obiectivelor anuale de valorificare şi reciclare a deşeurilor de ambalaje, după cum se vede din tabelul următor:

Figura 32. Operatori economici autorizați pentru implementarea răspunderii extinse a producătorilor – O.I.R.E.P

Nr.crt.	DENUMIRE OIREP	TARIFE	LICENȚĂ	ARIE GEOGRAFICĂ DECLARATĂ
1.	CCAT RESPONSABILITATE DE MEDIU S.A.	https://ccat-rm.ro/informatii-publice/tarife/ https://ccat-rm.ro/informatii-publice/licenta/	Nr. 15 din aprilie 2022	Nivel național
2.	CLEAN RECYCLE S.A.	https://www.cleanrecycle.ro/informatii/clienti-si-tarife.html	Nr. 11 din iunie 2019	Nivel național
3.	ECO SYNERGY S.A.	https://ecosynergy.ro/informatiipublice/	Nr. 6 din mai 2019	Nivel național
4.	ECOLOGIC 3R AMBALAJE S.A.	https://www.ecologic3rambalaje.ro/e3r-img/pdfs/tarife.pdf	Nr. 3 din mai 2019	Nivel național
5.	ECOREP GROUP S.A	https://www.ecorep.ro/tarife	Nr. 14 din mai 2021	Nivel național
6.	ECO - ROM AMBALAJE S.A - Societate în insolvență, in insolvency, en procedure collective	https://ecoromambalaje.ro/informatii-publice/tarife/	Nr. 12 din august 2019	Nivel național
7.	ECOSMART UNION S.A.	https://ecosmart-union.eu/	Nr. 5 din mai 2019	Nivel național
8.	ECO-X S.A.	https://www.ecox.ro/files/tarife.pdf	Nr. 1 din mai 2019	Nivel național
9.	ENVIRO PACK CONSULT S.A.	https://enviropack.ro/tarife	Nr. 13 din februarie 2020	Nivel național
10.	FEPRA EPR S.A.	http://fepra.ro/lista-clienti-2/	Nr. 10 din iunie 2019	Nivel național
11.	FINANCIAR RECYCLING S.A.	https://www.financiarrecycling.com/wp-content/uploads/2022/12/Tarife-Beneficiari-Financiar-2023.pdf	Nr. 4 din mai 2019	Nivel național
12.	GREEN RESOURCES MANAGEMENT S.A.	https://www.greenresources.ro/servicii/tarife	Nr. 9 din iunie 2019	Nivel național
13.	GREENPOINT MANAGEMENT S.A.	https://greenpoints.ro/tarife-practicate-pentru-anul-2019/	Nr. 2 din mai 2019	Nivel național
14.	MARATHON EPR GROUP S.A.	https://marathonepr.ro/tarife/	Nr. 8 din mai 2019	Nivel național
15.	PARTSLIFE PACKAGING DISPOSAL SERVICE ROMANIA SA.	https://partslife.ro/tarife/	Nr. 16 din mai 2022	Nivel național
16.	RECICLAD' OR S.A.	https://reciclador.green/servicii/	Nr. 7 din mai 2019	Nivel național

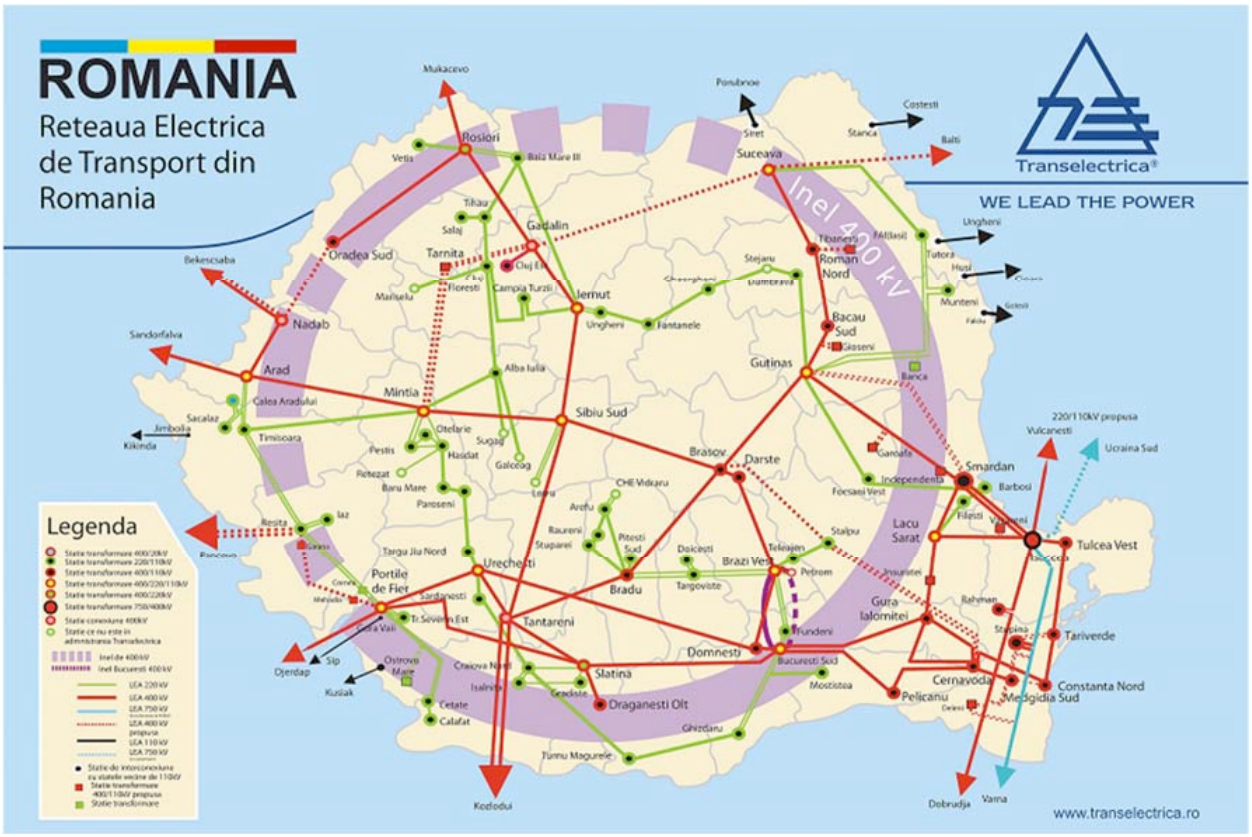
Sursa: Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, disponibil la http://www.mmediu.ro/categorie/comisia-desupraveghere/196

2.6.4 Infrastructura de producere, transport și distribuție a energiei electrice, termice și gaze Naturale

2.6.4.1 Infrastructura existentă de energie electrică

Transportul energiei electrice din Sistemul Naţional se face prin linii de înaltă tensiune LEA de 400 şi 110 KV. Stația de transformare Slatina funcționează pe patru nivele de tensiune 400/220/110/20 kV și alimentează consumatorii din județul Olt. Gradul de racordare a locuințelor la rețeaua de energie electrică era estimat la 98,70%.

Figura 33. Rețeaua electrică de transport din România



Sursa: Transelectrica, disponibil la https://www.transelectrica.ro/web/tel/transport-detalii

La nivel național, o mare parte a rețelelor de transport și distribuție a energiei electrice are o durată lungă de viață, cu o proporție semnificativă de active mai vechi de 35 de ani. Conform recomandărilor ANRE, intensificarea programelor de retehnologizare și modernizare a instalațiilor existente, precum și eficientizarea activităților de mentenanță pentru menținerea instalațiilor electrice în parametrii de funcționare nominali și realizarea unei monitorizări și evaluări adecvate a stării rețelelor este necesară.

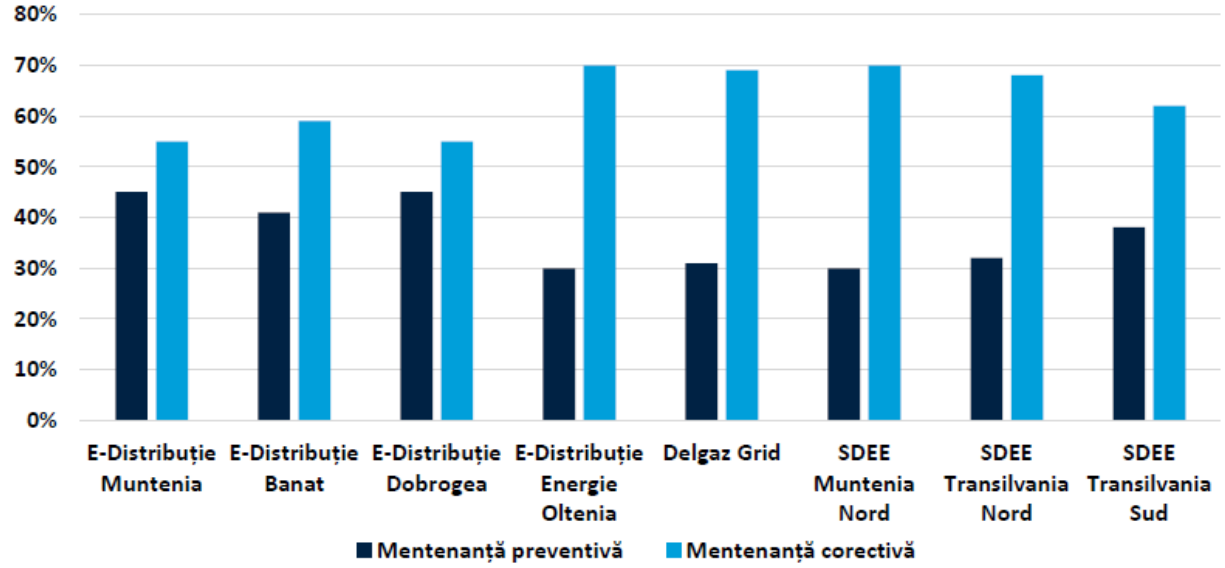
Calitatea serviciului de furnizare a energiei electrice este influențată puternic de întreruperile neplanificate, cele planificate fiind, în mod evident, preferabile. La nivel național, indicatorul întreruperilor neplanificate a înregistrat în 2019 o scădere la valoarea de 178,9 min/an față de 224 min/an în 2018, fiind însă mult peste valoarea de cca. 20 - 100 min/an în țările europene avansate.

Durata întreruperilor neplanificate înregistrează valori mai mari decât a celor planificate pentru EDistribuție Muntenia, E-Distribuție Banat, Distribuție Energie Oltenia, SDEE Muntenia Nord, SDEE Transilvania Nord și SDEE Transilvania Sud. Pe de altă parte, singurul distribuitor care a înregistrat valori mai mari pentru întreruperile planificate a fost Delgaz-Grid.

De asemenea, realizarea mentenanței preventive asupra infrastructurii are un impact major asupra calității serviciilor livrate către utilizatori. Din datele raportate de către operatori către ANRE se constată că la o mare parte din operatori valorile realizate ale mentenanței corective sunt semnificative. Deoarece mentenanța corectivă se realizează în urma incidentelor în rețea și conduce la întreruperi în alimentarea consumatorilor, înrăutățirea indicatorilor de performanță și scăderea calității serviciului prestat, ANRE subliniază că este necesar ca operatorii de distribuție să ia măsuri pentru realizarea lucrărilor de mentenanță preventivă și de investiții programate.

La nivelul Delgaz Grid, procentul lucrărilor de mentenanță preventivă este de 31%, fiind indicate creșterea ponderii acesteia, în detrimentul mentenanței corective.

Figura 34. Lucrări de mentenanță realizate de operatorii de distribuție în anul 2019



Sursa: ANRE

Asigurarea mentenanței preventive și monitorizarea implementării planurilor de investiții de reînnoire și modernizare sunt esențiale pentru reducerea întreruperilor și creșterea calității serviciilor. Astfel, conform noilor reglementări aprobate prin Ordinul ANRE nr. 204/2019, gradul de realizare a planului de investiții în elemente de rețea din surse proprii, trebuie să fie de cel puțin 95% din valoarea planificată. La sfârșitul anului 2019, gradul de realizare a lucrărilor de investiții în elemente de rețea din surse proprii al operatorului Distributie Energie Oltenia a fost de 101,90%.

Tabel 27. Gradul de realizare a lucrărilor de investiții în elemente de rețea din surse propria

	Programat	Realizat	Grad realizare
E-Distribuție Muntenia	207908	228991	110.10%
E-Distribuție Banat	114716	98272	85.70%
E-Distribuție Dobrogea	92642	103540	111.80%
Distribuție Energie Oltenia	169015	172205	101.90%
Delgaz Grid	128802	127055	98.50%
SDEE Muntenia Nord	186876	181329	97.30%
SDEE Transilvania Nord	179534	180312	100.40%
SDEE Transilvania Sud	188017	192830	102.60%

Sursa: ANRE

Migrarea rețelei electrice în subteran

Pozarea rețelelor aeriene în subteran oferă avantaje atât din punct de vedere al reducerii incidentelor și întreruperilor, cât și asupra calității spațiilor publice. Este însă important ca aceasta să fie realizată cu un impact minim asupra continuității furnizării de servicii, prin instalarea noii rețele subterane înainte de dezafectarea celei aeriene. De asemenea, migrarea infrastructurii de electricitate în subteran trebuie luată în considerare în primele faze ale construcției sau modernizării drumurilor și străzilor. Costurile pot fi reduse substanțial dacă infrastructura de electricitate și comunicații este inclusă în proiectele de modernizare urbane realizate de autoritățile locale.

2.6.4.2 Alimentare cu energie termică

Serviciul public de alimentare cu energie termică reprezintă un serviciu public de interes general care se realizează în sistem centralizat şi face parte din sfera serviciilor comunitare de utilităţi publice. Principalele avantaje ale sistemelor centralizate de termoficare includ, conform ANRE, următoarele:

- beneficii sociale privind accesibilitatea energiei termice pentru populația cu venituri reduse
- beneficiile economice și de mediu ale sistemelor de alimentare centralizată cu energie termică (din punct de vedere al eficienței energetice şi controlului poluării)
- întărirea securităţii energetice
- facilitarea flexibilităţii în utilizarea diverselor categorii de resurse primare.

În timp ce rețelele de distribuție a gazelor sunt o soluție pentru zonele cu densitate mai mică (atât urbane, cât și rurale), sistemele SACET sunt evaluate ca cea mai eficientă și mai puțin poluantă soluție pentru zonele urbane dense. De asemenea, serviciile de termoficare de calitate reprezintă un element esențial în diminuarea sărăciei energetice în zonele urbane dense. Acest lucru este relevant mai ales pentru cazurile în care alternativa la sistemele de termoficare existente constă în surse de calitate slabă, nesigure (sobe, centrale pe gaz second hand, calorifere electrice) sau chiar lipsa încălzirii.

Din anul 2008 sistemul de alimentare centralizată cu energie termică (SACET) din cele 2 surse: ALRO Slatina şi ALPROM Slatina şi-a încetat activitatea, locatarii apartamentelor montându-şi microcentrale termice murale, iar clădirile de utilitate publică centrale termice proprii, funcţionând pe gaze naturale. Principalele cauze ale acestei modificări majore în viaţa municipiului sunt:

- Posibilitatea utilizării gazelor naturale, combustibil cu putere calorifică ridicată, uşor de adus la punctul de consum, care nu necesită depozitare şi nici nu creează deşeuri care trebuie stocate şi apoi evacuate
- Posibilitatea contorizării unitare a consumului de combustibil pentru încălzire, prepararea apei calde menajere, prepararea hranei şi unele utilizări tehnologice.

- Posibilitatea preparării apei calde menajere conform dorinţei utilizatorului.
- Posibilitatea reglării simple a gradului de confort dorit (temperatura ambiantă), inclusiv prin adoptarea unui program de funcţionare în concordanţă cu utilizatorii fiecărui apartament.
- Pierderile mari de pe reţele şi la transferul termic în schimbătoarele de căldură tip ICMA-IPB care au condus la creşterea preţului de livrare a Gcal la utilizatorii finali, pierderi cauzate inclusiv de debitele mari de fluide vehiculate, care nu mai erau în concordanţă cu debitele de energie termică cerută la nivelul utilizatorilor finali.
- Lipsa unei izolări termice corespunzătoare a anvelopei (opace şi transparente) a clădirilor, ceea ce conduce la diferenţe mari de temperatură şi, deci, de confort între apartamente, din cauza modului diferit de încălzire; trebuie subliniat că proiectarea blocurilor condominiale de locuinţe s-a făcut pornindu-se de la premisa că acestea funcţionează ca un tot unitar, pierderile de căldură fiind calculate numai spre exterior, nu şi între apartamente.
  Posibilitatea utilizării gazelor naturale, combustibil cu putere calorifică ridicată, uşor de adus la punctele de consum, care nu necesită depozitare şi nici nu creează deşeuri care trebuie stocate şi apoi evacuate.

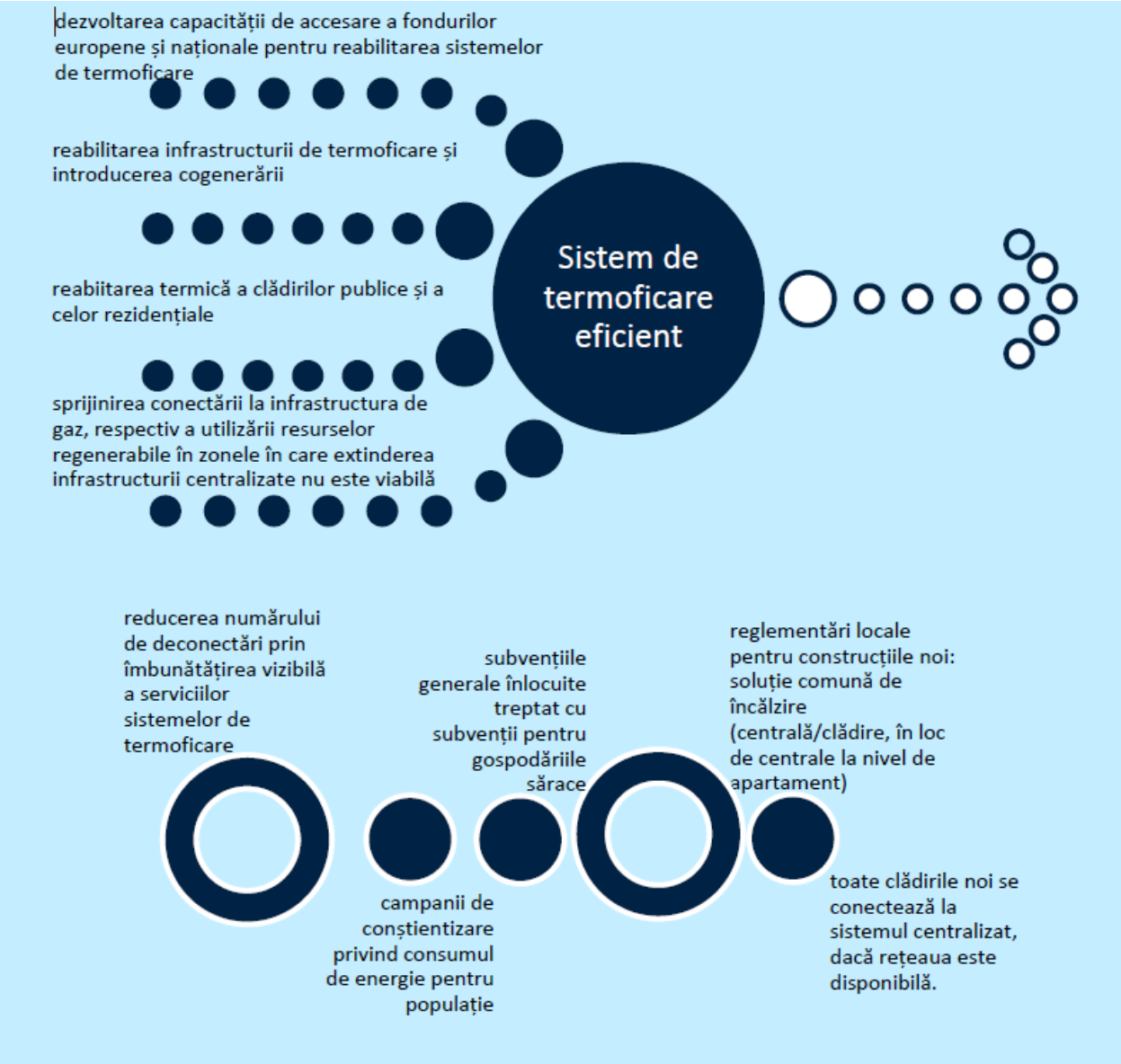
De asemenea, posibilitatea contorizării unitare a consumului de combustibil pentru încălzire, prepararea apei calde menajere, prepararea hranei şi utilizări tehnologice, precum şi posibilitatea reglării simple a gradului de confort dorit, inclusiv prin adoptarea unui program de funcţionare în concordanţă cu utilizatorii fiecărui apartament, au condus la o debranşarea totală de la SACET, toate apartamentele din blocuri fiind în prezent alimentate de la microcentrale termice de apartament. Incălzirea individuală în cadrul blocurilor de locuinţe are avantajele şi dezavantajele ei, fiecare investitor şi utilizator având preocuparea de a maximiza aspectele pozitive şi de a le minimiza pe cele negative. Trebuie totuşi subliniat că proiectarea blocurilor condominiale de locuinţe s-a făcut pornindu-se de la premisa că acestea funcţionează ca un tot unitar, pierderile de căldură fiind calculate numai spre exterior, nu şi între apartamente. La consumatori, prin montarea tâmplăriei cu geam tip termopan, trebuie montate detectoare de CH4 care acţionează asupra robinetului de închidere (electroventil) a conductei de alimentare cu gaze naturale a aparatelor consumatoare. La ora actuală, o disfuncţionalitate care se manifestă constă în faptul că, în cazul conductelor amplasate aparent pe pereţii blocurilor, în momentul izolării termice a faţadelor şi al îngroşării zidurilor cu circa 10 cm polistiren, este necesară fie depărtarea conductelor de pereţii blocurilor cu montarea conductelor prin intermediul unor brăţări mai lungi şi mai rezistente, fie prin lăsarea unui şliţ în izolaţia de polistiren cu lucrările aferente de protecţie a secţiunii izolaţiei termice şi cu un eventual risc de apariţie a condensului în zona neizolată

Bune practici: eficiența sistemelor de termoficare

O măsură proactivă care poate aduce beneficii perspectivelor sistemului de termoficare este de a cere clădirilor noi să aibă o soluție comună de încălzire. Aceasta presupune asigurarea încălzirii printr-un cazan / clădire, în locul centralelor la nivel de apartament. Prin această măsură, dezvoltatorii sunt obligați să instaleze infrastructura de distribuție a căldurii pentru toate apartamentele, facilitând trecerea la termoficare odată ce sistemul SACET este funcțional.

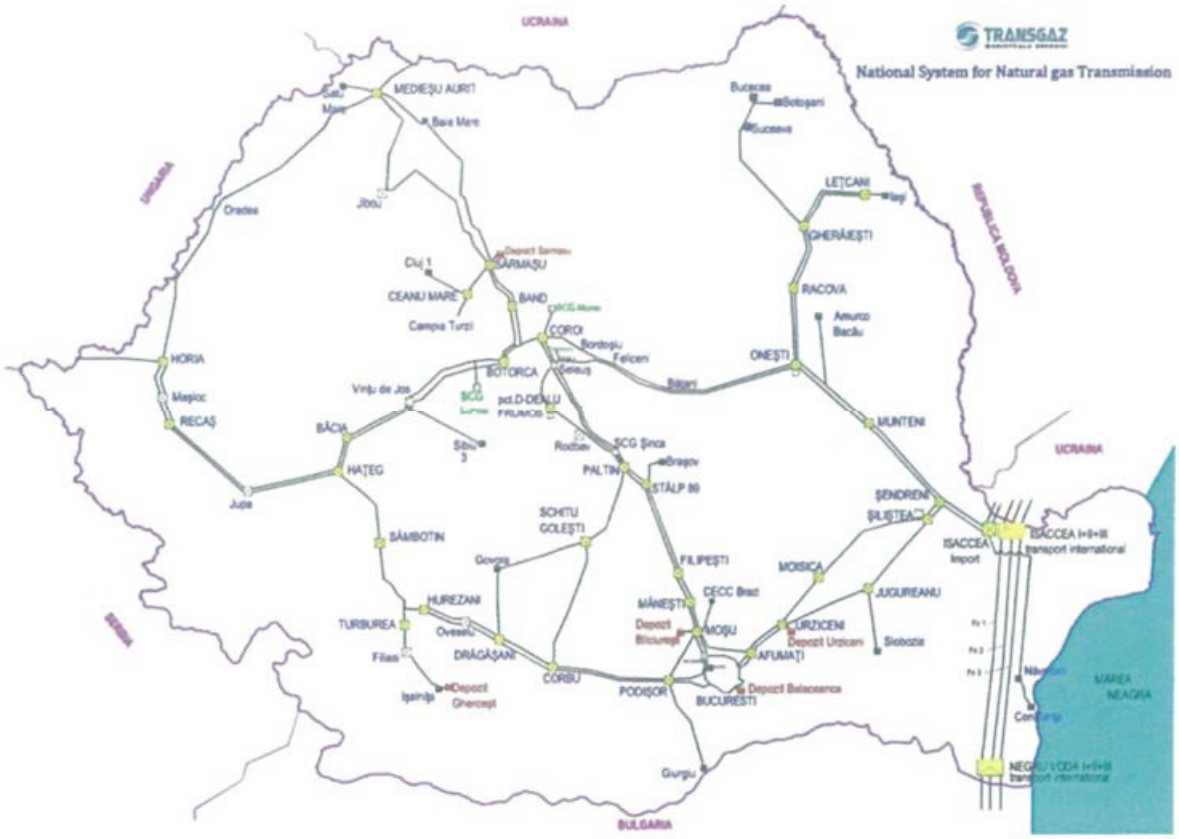
Odată ce sistemul de termoficare îndeplinește parametrii de calitate solicitați, administrațiile locale pot coopera și cu dezvoltatorii pentru a se asigura că toate clădirile noi se conectează la sistemul centralizat, în zonele unde rețeaua este disponibilă.

Figura 38. Măsuri pentru eficientizarea sistemelor de termoficare



2.6.4.3 Rețeaua de alimentare cu gaze naturale

Figura 39. Harta Sistemului Național de Transport al Gazelor

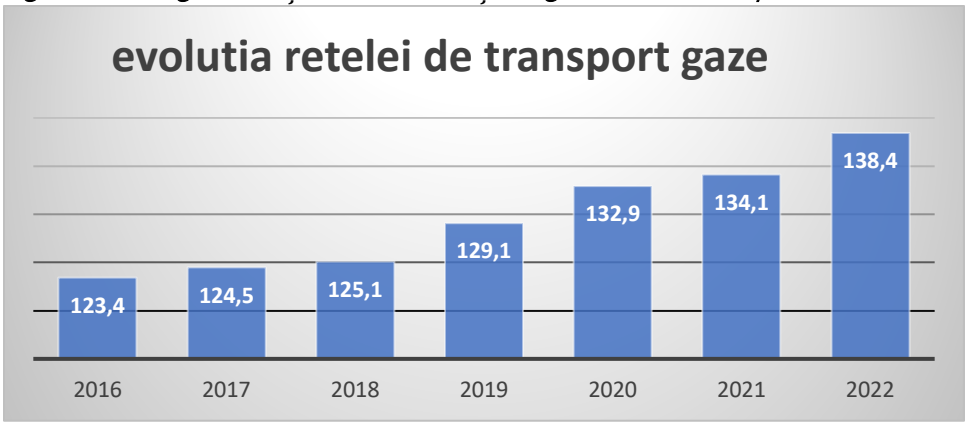


Sursa: Transgaz

Conform datelor raportate, rețeaua de distribuție gaz în Slatina a fost implementată înainte de 1990. Acest indicator evidențiază vechimea rețelei de distribuție gaze și disponibilitatea acestei resurse pentru nevoile de utilizare și dezvoltare a comunităților urbane. Lungimea totală a conductelor de distribuție a gazelor în municipiul Slatina în anul 2022 a fost de 138,4 km.

Acest indicator se referă la totalitatea conductelor (din rețea și direct din conductele magistrale de transport) prin care se distribuie gaze la consumatorii dintr-o localitate, începând de la stațiile de reglare a presiunii și predare a gazelor de către furnizori până la punctele de branșare a consumatorilor, indiferent de presiunea de regim la care sunt exploatate. Nu se include lungimea branșamentelor și lungimea conductelor magistrale de transport.

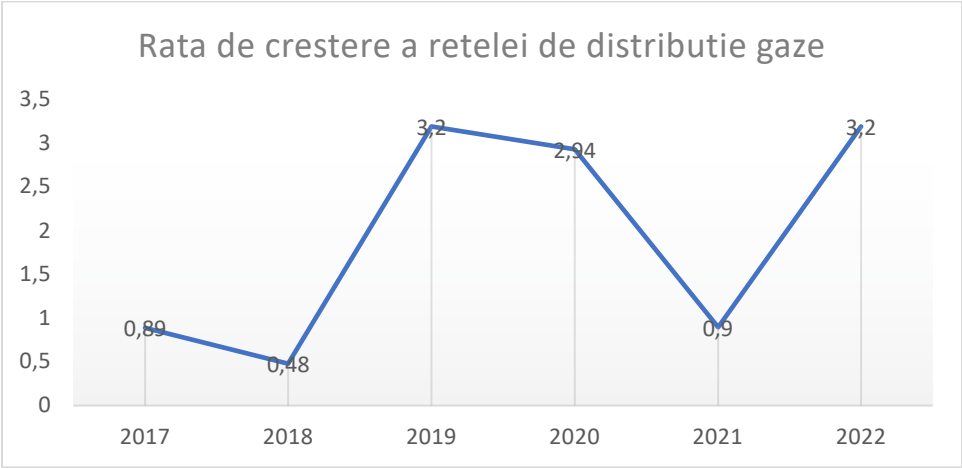
Figura 40. Lungimea rețelei de distribuție a gazelor în municipiul Slatina



Sursa:INSSE TEMPO online

Analizând datele de mai sus, se poate calcula rata de creștere a lungimii rețelei de distribuție a gazelor în municipiul Slatina. În total, între 2016 și 2022 rata de creștere în municipiul Slatina a fost de 12,16%. Acest indicator se calculează în termeni anuali, indicând cu cât a crescut lungimea conductelor de distribuție a gazelor în decursul unui an, comparativ cu anul anterior. Acest indicator exprimă dinamica investițiilor în dezvoltarea infrastructurii de distribuție a gazelor naturale în scopul creșterii gradului de accesibilitate al locuitorilor unei localități urbane la aceste servicii/resurse.

Figura 41. Rata de creștere a lungimii rețelei de distribuție a gazelor în municipiul Slatina

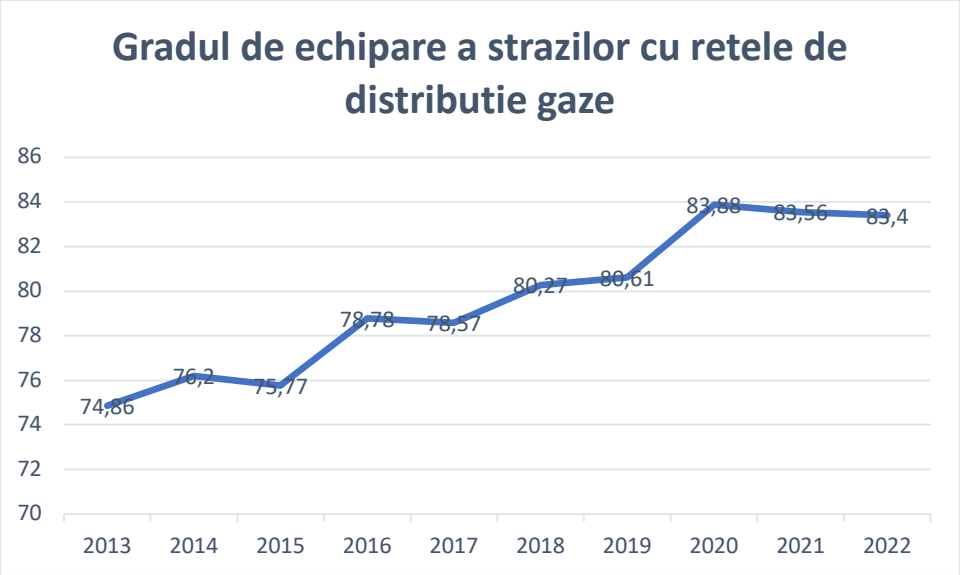


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/,

Gradul de echipare a străzilor cu rețele de distribuție a gazelor în municipiul Slatina în anul 2022 a fost de 89,4%.

Acest indicator se calculează în termeni anuali indicând gradul de echipare al străzilor cu rețea de distribuție gaze naturale. Valorile acestui indicator variază între subunitar (< 100% = nu toate străzile urbane au și conductă aferentă) și supraunitare (> 100% = lungimea rețelei de distribuție a gazelor depășește lungimea străzilor urbane).

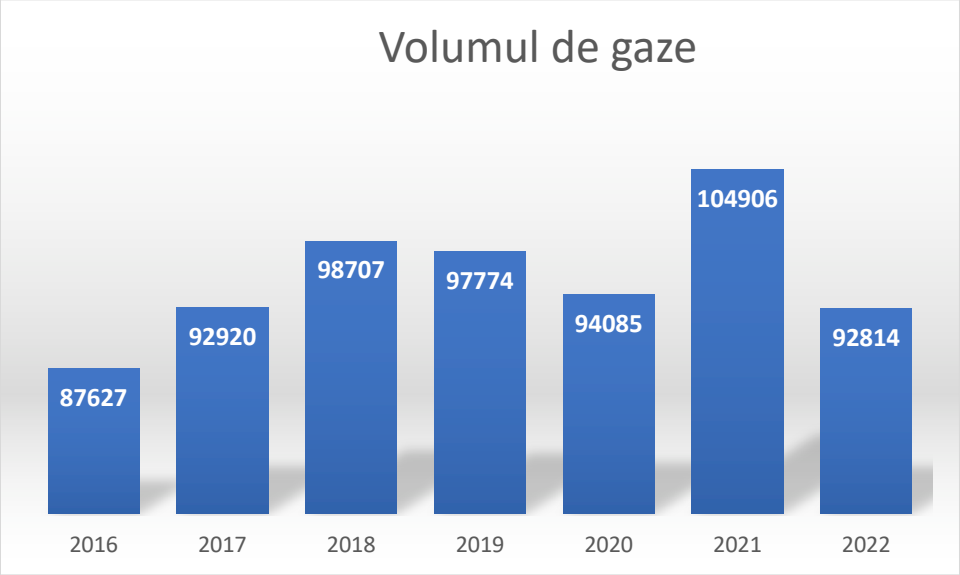
Figura 42. Gradul de echipare a străzilor cu rețele de distribuție a gazelor în municipiul Slatina



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

Volumul total de gaze distribuite în municipiul Slatina în anul 2022 a fost de 92.814 mii m3. Gazele naturale distribuite reprezintă volumul total de gaze naturale livrate consumatorilor prin rețele de distribuție (inclusiv gazele consumate de unitatea distribuitoare).

Figura 43. Volumul total de gaze distribuite în municipiul Slatina

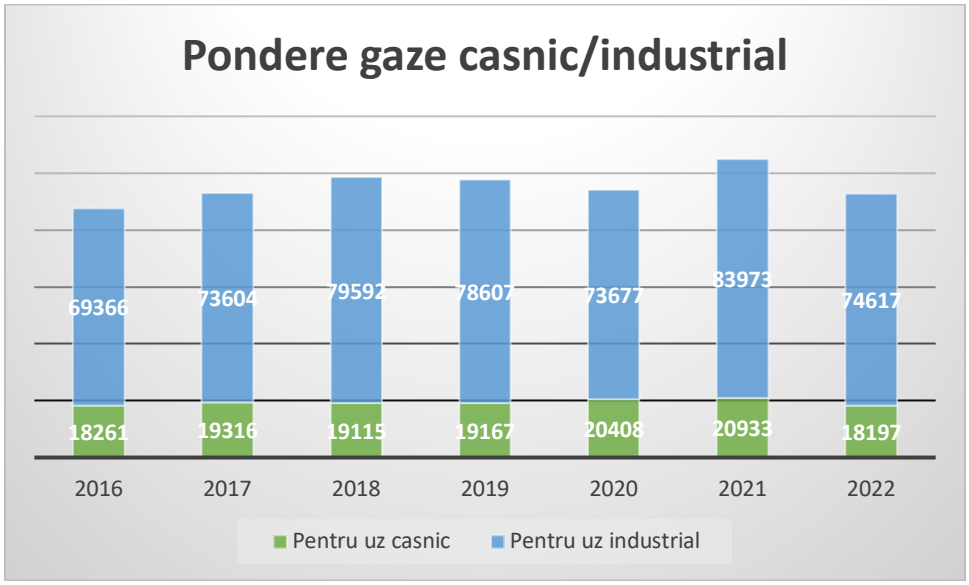


Sursa: INSSE TEMPO online

Din volumul total de gaze naturale livrate consumatorilor în anul 2022 în Slatina, 74.617 mii m3 a reprezentat volumul de gaze naturale livrate consumatorilor industriali, iar 18.197 mii m3 au fost livrate consumatorilor casnici prin rețele de distribuție (inclusiv gazele consumate de unitatea distribuitoare).

Figura de mai jos prezintă evoluția ponderii gazelor distribuite în scop industrial și în scop casnic între anii 2016 și 2022 în municipiul Slatina.

Figura 44. Pondere gaze distribuite în scop industrial și în scop casnic în municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

2.6.5 Iluminatul public

2.6.5.1 Infrastructura existentă a sistemului de iluminat

Sistemul de iluminat public din municipiul Slatina este format din aproximativ 169,37 km din care 102,93 kilometri de rețea iluminat stradal si 66,43 retele subterane , stâlpi, lămpi și transformatoare. Cu toate că rețeaua de iluminat public acoperă toată rețeaua stradală sunt foarte mari probleme, cablurile sunt îmbătrânite, unele sunt vechi de 40 - 50 de ani.
Serviciul de iluminat public din Municipiul Slatina cuprinde:

- Iluminatul stradal-rutier;
- Iluminatul stradal-pietonal;
- Iluminatul arhitectural;
- Iluminatul ornamental;
- Iluminatul ornamental-festiv.

Iluminatul stradal-rutier și iluminatul stradal-pietonal este asigurat de aproximativ 6.038 corpuri de iluminat susținute de 6226 de stâlpi din care 1934 din beton, 1252 de metal respectiv 3012 din polyester armat cu fibra de sticla si in lemn .

Conform datelor colectate în cadrul Politicii Urbane a României, lungimea rețelei de iluminat stradal în Slatina este de 102,93 km.

2.6.5.2 Gestiunea sistemului de iluminat

Gestiunea sistemului de iluminat public in Municipiul Slatina se realizeaza de Directia Administrarii Strazilor si Iluminatului Public din cadrul Primariei Municipiului Slatina, care asigura mentenanta acestora .

Furnizarea de electricitate este realizata prin contract incheiat intre Directie si furnizorul de electricitate.

2.6.5.3 Proiecte de modernizare a sistemului de iluminat

1. Modernizarea, eficientizarea, extinderea sistemului de Iluminat Public și Reabilitarea Instalațiilor Electrice din Municipiul Slatina – cod SMIS 125574». „Obiectivul general al proiectului îl reprezintă creșterea eficienței energetice și gestionarea inteligentă a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructura sistemului de iluminat public din municipiul Slatina, concomitent cu reducerea emisiilor de CO2 din regiune".
   Mai exact, prin acest proiect se urmărește reducerea consumului anual de energie cu 392,2 kWh/an, aferent infrastructurii de iluminat public din Slatina, dar și scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră, cu 52,12%, prin modernizarea și dezvoltarea acestora. Perioada de implementare: 01.12.2017 – 30.09.2022.

Astfel, principalele componente ale infrastructurii SIP ce vor fi instalate pe străzile respective sunt: corp de iluminat LED 56W, cablu aerian, cablu subteran, corp de iluminat LED 73W, corp de iluminat LED 95W, stâlp metalic, punct de aprindere, cutii distribuție din policarbonat, camerete beton, capac fontă și modul comandă individuală corp de iluminat.

În ceea ce privește sistemul de telegestiune, acesta va avea următoarele componente principale: centru de telegestiune, cu post central de comandă și control, sistemul de comunicații radio și posturi locale de telegestiune.

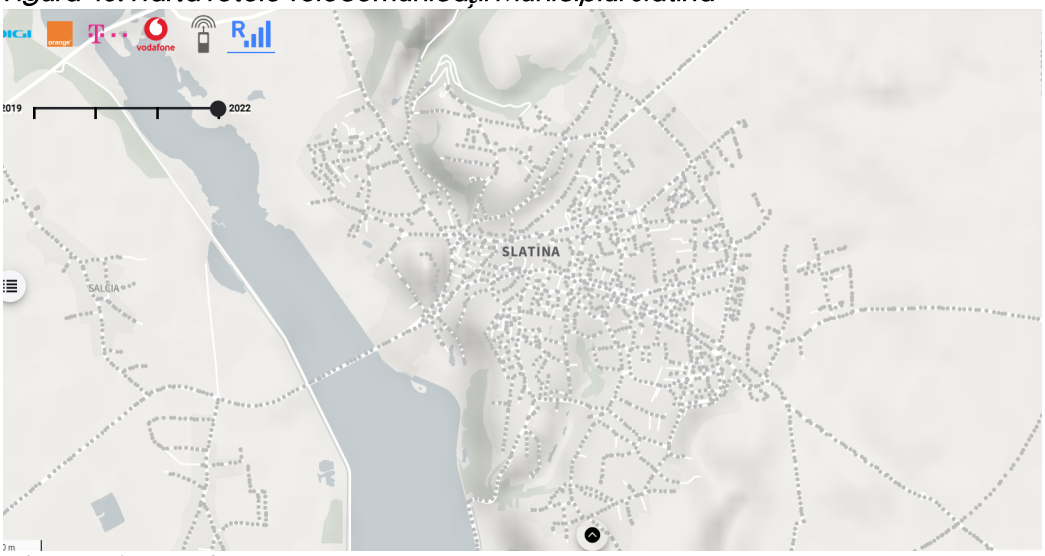
În cele din urmă, rezultatele și datele tehnice ale proiectului vor fi următoarele: scăderea consumului anual de energie primară în iluminat public – 392,2 kWh/an, scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră – 91,73, echivalent tone CO2, lungimea sistemului de iluminat public creat/modernizat/extins/reîntregit – 16.500 ml, nivel de iluminare mediu – 12 lx, nivel de luminanță medie menținută minimă – 1,0 cd/m2, număr de corpuri de iluminat instalate prin proiect – 1216, număr de puncte luminoase controlate prin telegestiune – 1216, număr de stâlpi instalați prin proiect – 96, puncte de aprindere modernizate – 39. In detaliu, investiția are ca scop reducerea consumului de energie electrică pe străzile Tunari, Artileriei, Unirii, Victoriei, Bdul. A.I. Cuza, Cireașov, Cornișei, Ecaterina Teodoroiu, Izvorului, Libertății, Pitești (și Pitești Vechi), Primăverii, 13 Decembrie, Ionașcu, Măgurii, Mihail Kogălniceanu, Nordului, Ogrăzii, Oituz, Oltului, Poenii, Popa Șapcă, Profesor M.S. Andreian, Abatorului, Ștrandului, Strehareți, Tudor Vladimirescu, Ulmului, Vadului, Varianta Oituz, Câmpului, Canal Sopot, Căpitan Aldescu, Constantin Brâncoveanu, Dimitrie Caracostea, George Poboran și Grădiște.

2. Un alt proiect pentru imbuntatirea sistemului de iluminat public in Municipiul Slatina este estimate a moderniza corpurile de iluminat de pe alte 38 de strazi, care va duce la reducerea costurilor, atat ale energiei, cat si ale intretinerii si diminuarii pierderilor. Proiectul, in valoare de 16,56 milioane lei va fi sustinut tot din fonduri europene si presupune montarea de corpuri de iluminat LED de inalta performanta din punct de vedere energetic, cu o durata de viata mult mai lunga de circa 100.000 ore de functionare. Prin implementarea acestui al doilea proiect , sistemul de iluminat in Municipiul Slatina va fi unul integral modernizat.

2.6.6 Infrastructura de telecomunicații și telefonie

Rețelele și serviciile de telefonie fixă și mobilă, comunicațiile prin internet și de televiziune prin cablu (curenți slabi) au înregistrat în ultimii ani creșteri mari în arealul studiat. Astfel, în municipiul Slatina rețeaua de cabluri electrice de curenți slabi s-a modernizat prin montarea de cabluri cu fibră optică.

Figura 46. Harta retele Telecomunicații Municipiul Slatina



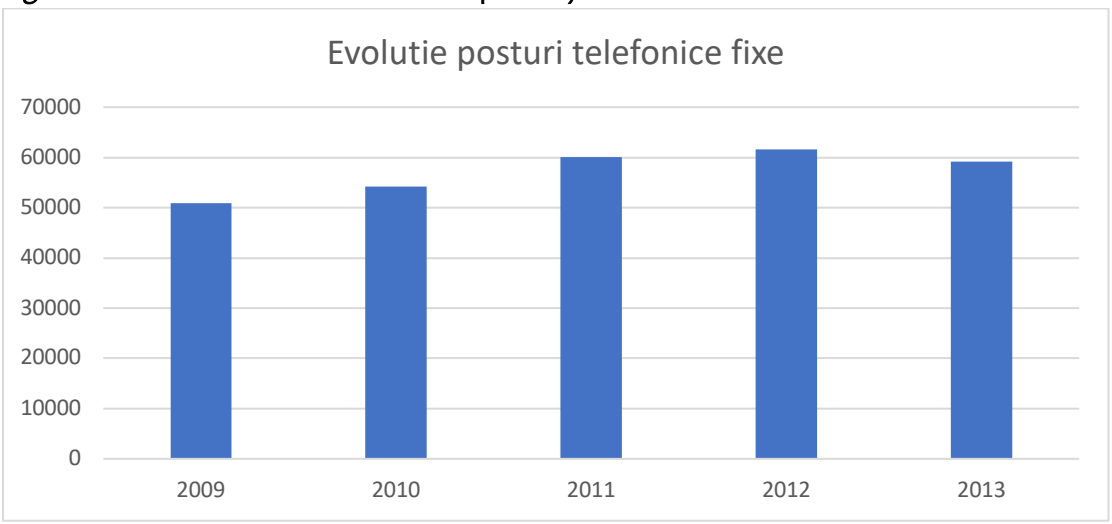
Sursa: aisemnal.ro

2.6.6.1 Telefonie fixă

Conform datelor furnizate de ANCOM, în municipiul Slatina în anul 2022 existau 28,6 mii linii de telefonie fixă furnizate prin intermediul rețelelor fixe si mobile (servicii "homezone"), în scădere de la 33,4 mii linii în 2009.

Următorul grafic prezintă evoluția din 2009 și 2011 privind numărul de linii de telefonie fixă furnizate în Municipiul Slatina.

Figura 47. Număr linii de telefonie fixă (mii linii)

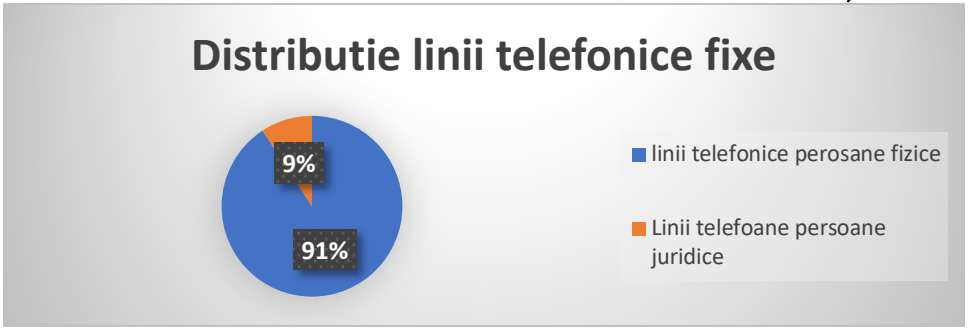


Sursa: INSSE TEMPO online

Din datele prezentate mai sus pentru numărul de linii de telefonie fixă, în municipiul Slatina în anul 2013 existau 25.4 mii linii de telefonie fixă din care 20,0 mii linii furnizate persoanelor fizice și 5,4 mii linii de telefonie fixă furnizate persoanelor juridice.

Următorul grafic prezintă ponderea numărului de linii de telefonie fixă furnizate persoanelor fizice și persoanelor juridice în anul 2013 în municipiul Slatina .

Figura 48. Pondere linii de telefonie fixă furnizate persoanelor fizice și juridice



Sursa: INSSE TEMPO online

2.6.6.2 Telefonie mobile

Conform datelor ANCOM, în 2019 numărul de operatori de telefonie mobilă în sistem LTE-A în municipiul Slatina a fost de 0, iar numărul de operatori de telefonie mobilă în sistem LTE a fost de 3.

Figura de mai jos prezintă evoluția numărului de operatori de telefonie mobilă în sistem LTE între 2017 și 2019 în Municipiul Slatina .

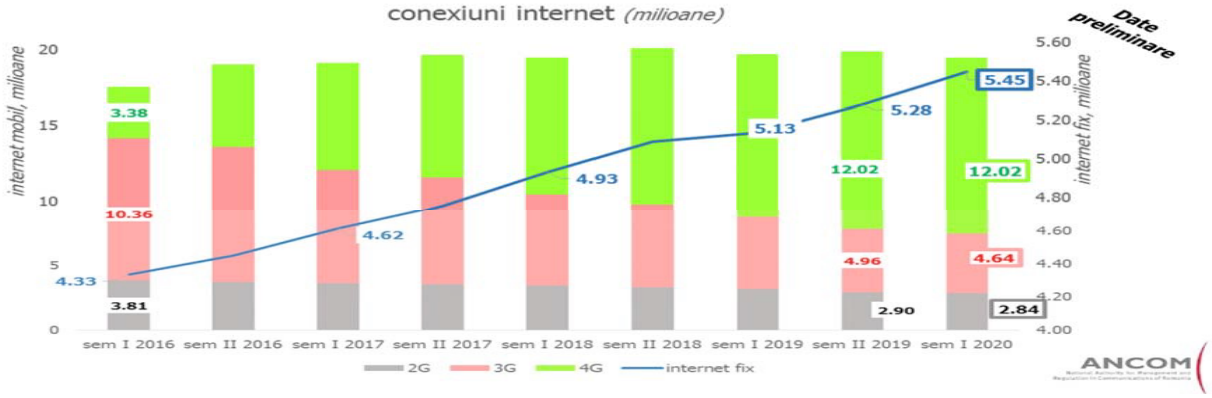
3. *Figura 49. Număr operatori telefonie mobilă în sistem LTE*

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

2.6.6.3 Conexiuni internet și puncte Wi-fi

Conform ultimelor date furnizate de ANCOM privind consumul de internet la nivel național în România, au fost realizate un număr de 170.000 noi conexiuni de internet fix în primele 6 luni ale anului 2020.

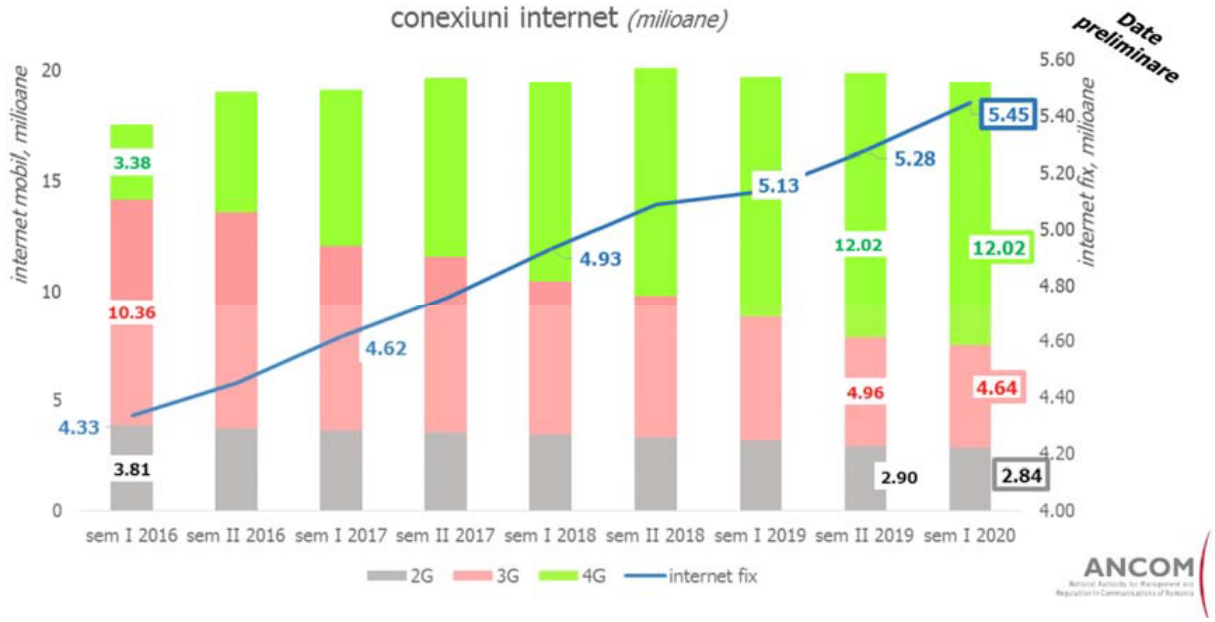
Figura 50. Conexiuni noi de internet fix în perioada 2016-2020



Sursa: Prezentare ANCOM, Business Review, 18 noiembrie 2020

Mai mult, traficul de internet mobil a crescut la 5,3 miliarde GB în primele 6 luni ale anului 2020, de la 4,7 miliarde GB în semestrul II al anului 2019.

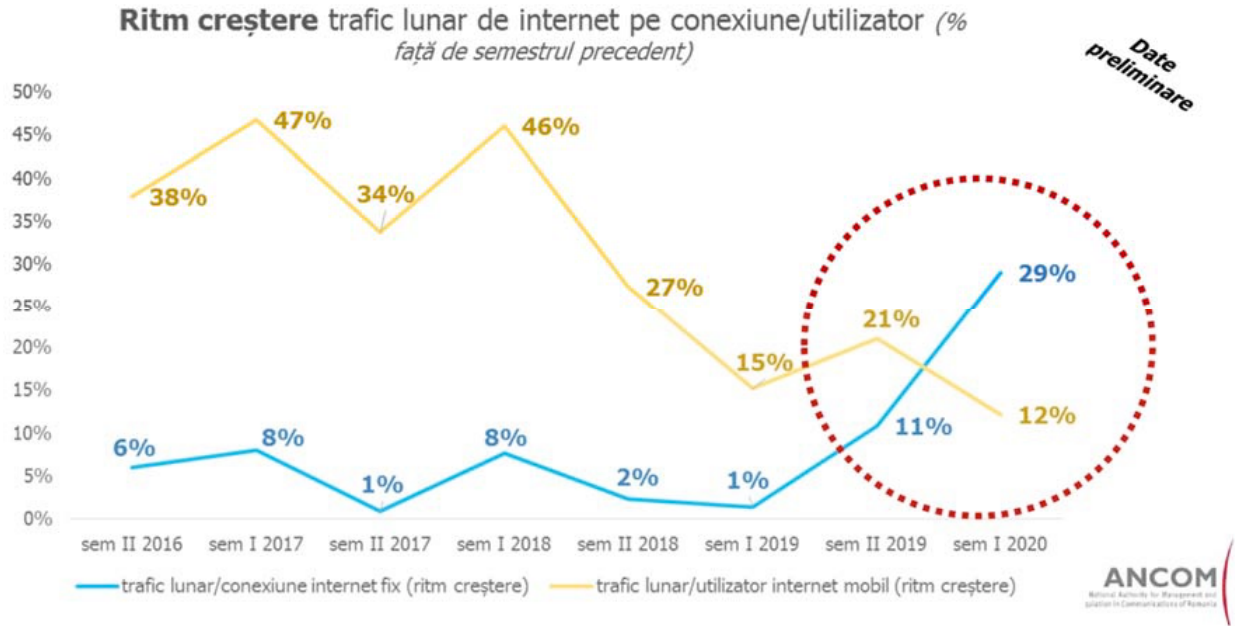
Figura 51. Trafic de internet în perioada 2016-2020



Sursa: Prezentare ANCOM, Business Review, 18 noiembrie 2020

În figura următoare, se poate observa ritmul de creștere al traficului lunar de internet fix pe conexiune/utilizator (în % față de semestrul precedent) în primele 6 luni ale anului 2020, comparat cu scăderea traficului lunar de internet mobil.

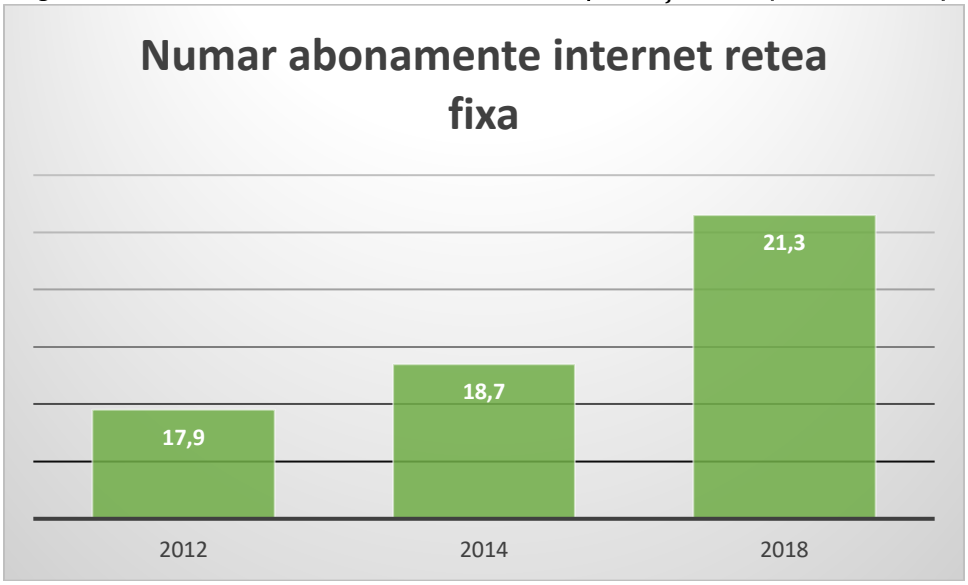
Figura 52. Ritm creștere trafic de internet fix în perioada 2016-2020



Sursa: Prezentare ANCOM, Business Review, 18 noiembrie 2020

Conform datelor ANCOM, numărul de abonamente la internet prin rețea fixă în 2018 în municipiul Slatina a fost de 21.3 mii conexiuni. Următorul grafic prezintă evoluția între 2012 și 2018 privind numărul de abonamente la internet prin rețea fixă în municipiul Slatina

Figura 53. Număr de abonamente la internet prin rețea fixă (mii conexiuni)

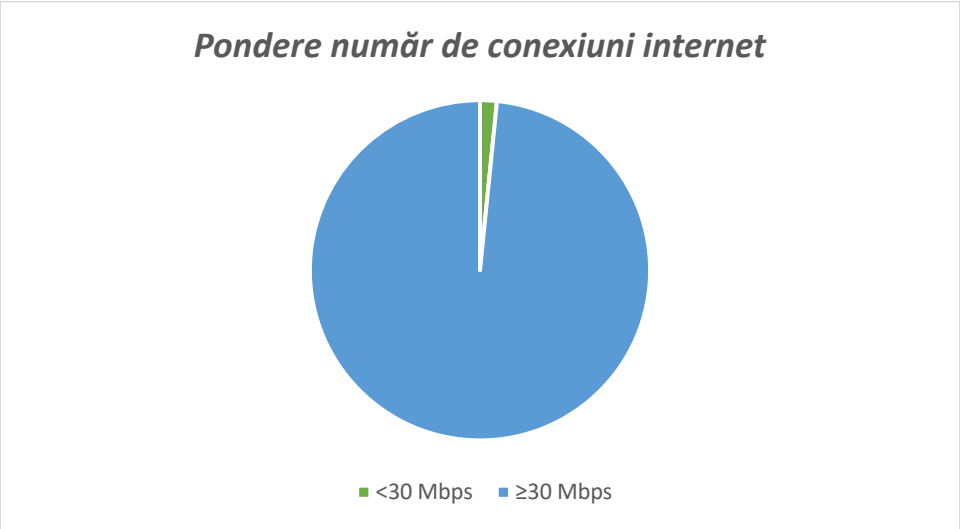


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Din datele prezentate mai sus pentru numărul de abonamente la internet prin rețea fixă în 2018, în municipiul Slatina existau 18,5 mii conexiuni ≥30 Mbps și 3,3 mii conexiuni <30 Mbps.

Următorul grafic prezintă ponderea numărului de conexiuni internet puncte fixe <30 Mbps, respective ≥ 30 Mbps pentru 2018 în municipiul Slatina.

Figura 54. Pondere număr de conexiuni internet puncte fixe <30 Mbps și ⩾30 Mbps

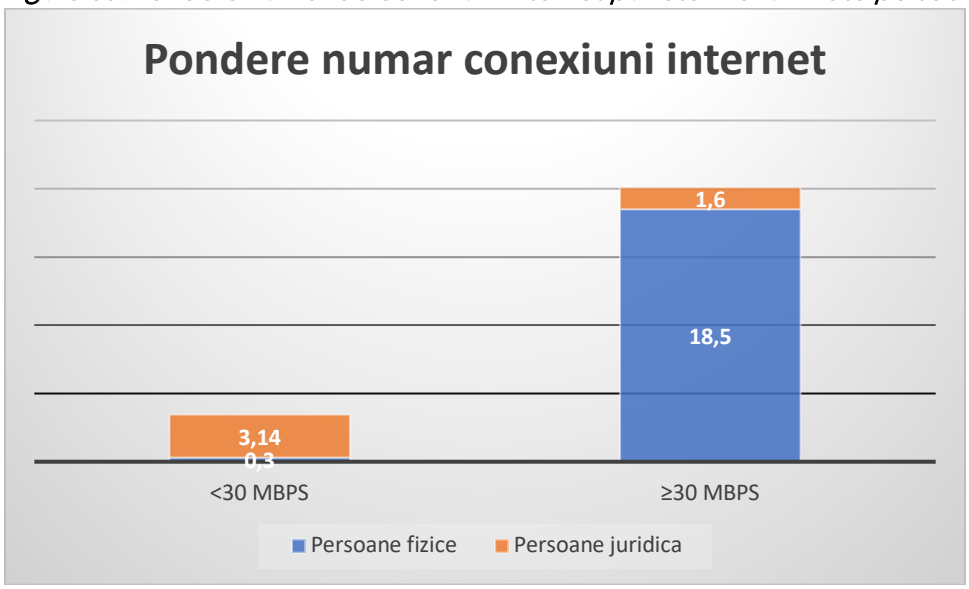


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Dintre cele 20.10 mii conexiuni ≥30 Mbps din municipiul Slatina în 2018, 18,5 mii erau conexiuni internet puncte fixe persoane fizice, iar 1,6 mii erau conexiuni internet puncte fixe persoane juridice.

Dintre cele 3,44 mii conexiuni <30 Mbps din municipiul Slatina în 2018, 0,30 mii erau conexiuni internet puncte fixe persoane fizice, iar 3,14 mii erau conexiuni internet puncte fixe persoane juridice.

Figura 55. Pondere număr de conexiuni internet puncte fixe furnizate persoanelor fizice și juridice



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

Numărul de conexiuni la internet la 100.000 locuitori, calculat prin împărțirea numărului de conexiuni (abonamente) la internet fix din Slatina la cel de-al 100.000-lea locuitor din populația totală a orașului. Rezultatul este exprimat ca număr de conexiuni/abonamente la internet la 100.000 locuitori. Acest indicator a fost calculat pentru anii 2008, 2012, 2014 și 2018.

Conform datelor colectate în cadrul Politicii Urbane, în municipiul Slatina au fost amenajate de către administrația publică locală 9 puncte de disponibilitate WI-FI gratuit. În timp ce se remarcă o creștere constantă a numărului de conexiuni internet în municipiul Slatina, trebuie acordată atenție zonelor care nu beneficiază de infrastructură de telecomunicații, atât din oraș cât și din zona urbana funcțională, ce contribuie direct la dinamicile de dezvoltare ale municipiului.

Se impune accelerarea măsurilor în acest sens, întrucât restricțiile generate de coronavirus au dus la marginalizarea persoanelor fără acces la internet în România. De la cursurile online până la căutarea unui loc de muncă sau solicitarea asistenței sociale, măsurile restrictive au implicat transferul multor activități esențiale în zona online și, în același timp, au făcut mai dificilă conectarea persoanelor cu venituri mici.

De asemenea, principalele bariere care afectează educația online sunt problemele accesării tehnologiei și internetului pentru copiii din familii defavorizate Astfel, se impune ca obiectiv prioritar creșterea accesului la internet la nivelul întregii zone urbane funcționale (prin evaluarea numărului de conexiuni, dar și a punctelor wi-fi nou create) și facilitarea accesului la tehnologie, precum și la cursuri pentru utilizarea acesteia.

2.6.7 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

Provocari, tendinte si nevoi identificate	*Recomandari*
Alimentarea cu apă potabilă și rețeaua de canalizare	
- Porţiuni din reţeaua de alimentare cu apă potabilă necesită reabilitare; în anul 2019, la nivelul municipiului Slatina, procentul pierderilor de apă înregistra 45,47%. - Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia Avut în anul 2019 un procent de 39,87% din populația rezidentă conectată la sistemul public de alimentare cu apă conform datelor INS, acesta reprezentând al treilea cel mai mic procent de conectare dintre cele 8 regiuni de dezvoltare. - Numărul racordurilor la canalizare, în cazul consumatorilor de tip case, este redus. Sistemul de canalizare nu acoperă întreg teritoriul. Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia a avut în anul 2019 un procent de 41,18% din populația rezidentă conectată la sistemul public de canalizare conform datelor INS, reprezentând al doilea cel mai mic procent de conectare dintre cele 8 regiuni de dezvoltare după regiunea Sud-Muntenia cu 41,18%. De asemenea, un procent de 39,87% din populația rezidentă este conectată la sistemul de epurare, acesta reprezentând cel mai mic procent de conectare dintre regiunile de dezvoltare.	- Reabilitarea şi extinderea sistemului de alimentare cu apă potabilă a municipiului Slatina și a zonei periurbane; Modernizarea staţiilor de tratare şi pompare a apei. - Reabilitarea şi extinderea sistemului de canalizare a municipiului Slatina și a zonei periurbane . - Creșterea gradului de conectare la rețelele de canalizare, acolo unde există și extinderea sistemului în zone fără acces la infrastructură.
Managementul deșeurilor	
- Continuarea creșterii ponderii deșeurilor urbane reciclate, actualmente de 3,73%.	- Măsuri de conștientizare pentru colectarea selectivă la sursă, asigurarea infrastructurii necesare
Infrastructura de producere, transport și distribuție a energiei electrice, termice și gaze naturale	
- Sistemul de termoficare individual – pierderi mari inregistrate de locuintele collective - Ponderea lucrărilor de mentenanță corectivă a infrastructurii de energie electrică este mai ridicată decât a celor preventive, fapt care generează un număr ridicat de întreruperi neplanificate ale furnizării.	- Pozarea rețelelor electrice aeriene în subteran oferă avantaje atât din punct de vedere al reducerii incidentelor și întreruperilor, cât și asupra calității spațiilor publice. Este însă important ca aceasta să fie realizată cu un impact minim asupra continuității furnizării de servicii, prin instalarea noii rețele subterane înainte de dezafectarea celei aeriene. De asemenea, migrarea infrastructurii de electricitate în subteran trebuie luată în considerare în primele faze ale construcției sau modernizării drumurilor și străzilor, contribuind la reducerea costurilor.
Infrastructura de telecomunicații și telefonie	
- Restricțiile generate de coronavirus au	- Asigurarea accesului tuturor locuitorilor

dus la marginalizarea persoanelor fără acces la internet în România.	la infrastructura de telecomunicații, în special de internet, inclusiv în localitățile rurale ale zonei urbane funcționale - Facilitarea învățării utilizării mijloacelor de telecomunicații pentru toți cetățenii - Asigurarea de acces la internet wifi în puncte –cheie din oraș - Asigurarea de acces Wi-fi în zonele urbane marginalizate.

2.7 SERVICII PUBLICE

2.7.1 Infrastructura și serviciile de educație

Educația și sănătatea au, în general, un standard superior în orașe comparativ cu zonele rurale, autoritățile locale jucând un rol cheie în asigurarea infrastructurii pentru aceste servicii. În sondajul efectuat în rândul autorităților locale în cadrul proiectului Politica Urbană a României, acestea au menționat în mod repetat investițiile în educație și sănătate printre primele cinci priorități de infrastructură. Aceasta implică construirea sau renovarea clădirilor școlilor și spitalelor. Investițiile în educație sunt, în primul rând, responsabilitatea primăriilor locale, iar unitățile educaționale se confruntă cu presiuni legate de supraaglomerare, școlile din zonele urbane având rapoarte elevi/profesor ridicate și spațiu limitat în sălile de clasă.

România are cea mai redusă pondere a cheltuielilor publice din sectorul educației și una dintre cele mai ridicate rate de abandon social și tineri care nu au un loc de muncă și nu sunt integrați într-un sistem de învățământ sau de formare (NEET) din UE, cu discrepanțe semnificative între mediul rural și cel urban. În 2017, cheltuielile publice din educație au fost de aproape jumătate din media UE, cu doar 2,8% din PIB. În 2015, 40% dintre elevii de 15 ani nu atinseseră performanțe de bază la lectură, matematică și științe. Școlile și universitățile din mediul urban se confruntă cu problema supraaglomerării și a navetelor lungi, însă școlile urbane sunt mai bine echipate cu biblioteci, săli de sport, laboratoare și conectivitate la internet comparativ cu școlile din mediul rural.

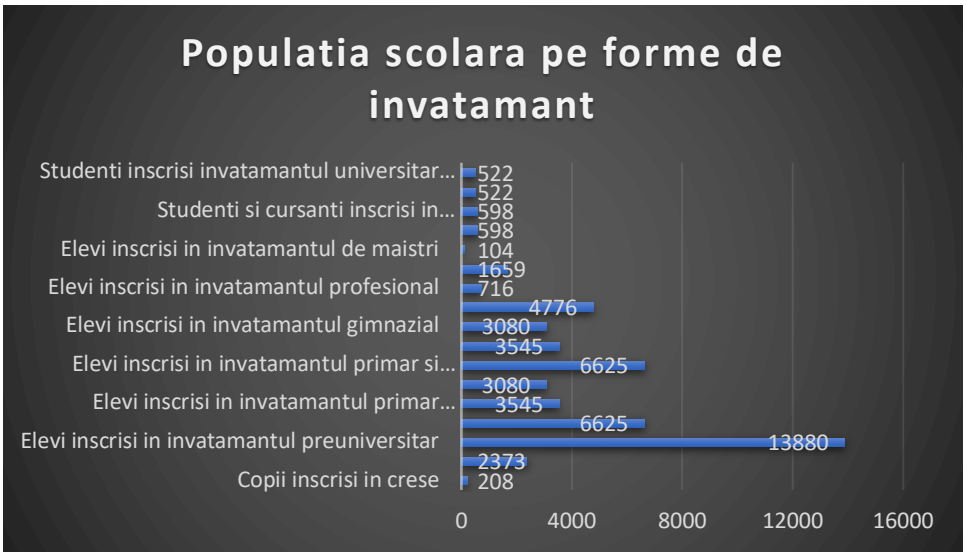
Tabel 1. Nivelul instituției absolvite în 2011 în municipiul Slatina

Localitate				Slatina
Total populatie stabila de 10 ani si peste				63.221
Nivelul institutiei de invatamant	***Superior***	***TOTAL***		14.875
		Din care:	***Universitar de licenta***	14.417
			Masterat si doctorat	458
	Postliceal si de maistri			3298
	Secundar	***TOTAL***		39233
		Superior	***Liceal***	21415
			Prrofesional si de ucenici	8947
		Inferior(gimnazial)		8871
	Primar			4462
	Fara scoala absolvita	***TOTAL***		1358
		Din care	***Persoane analfabete***	333

Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Figura următoare prezintă distribuția populației școlare, pe forme de învățământ, în anul 2022, din totalul de populație școlară de 17.059 la nivelul municipiului Slatina

Figura 1. Distribuția populației școlare pe forme de învățământ în municipiul Slatina

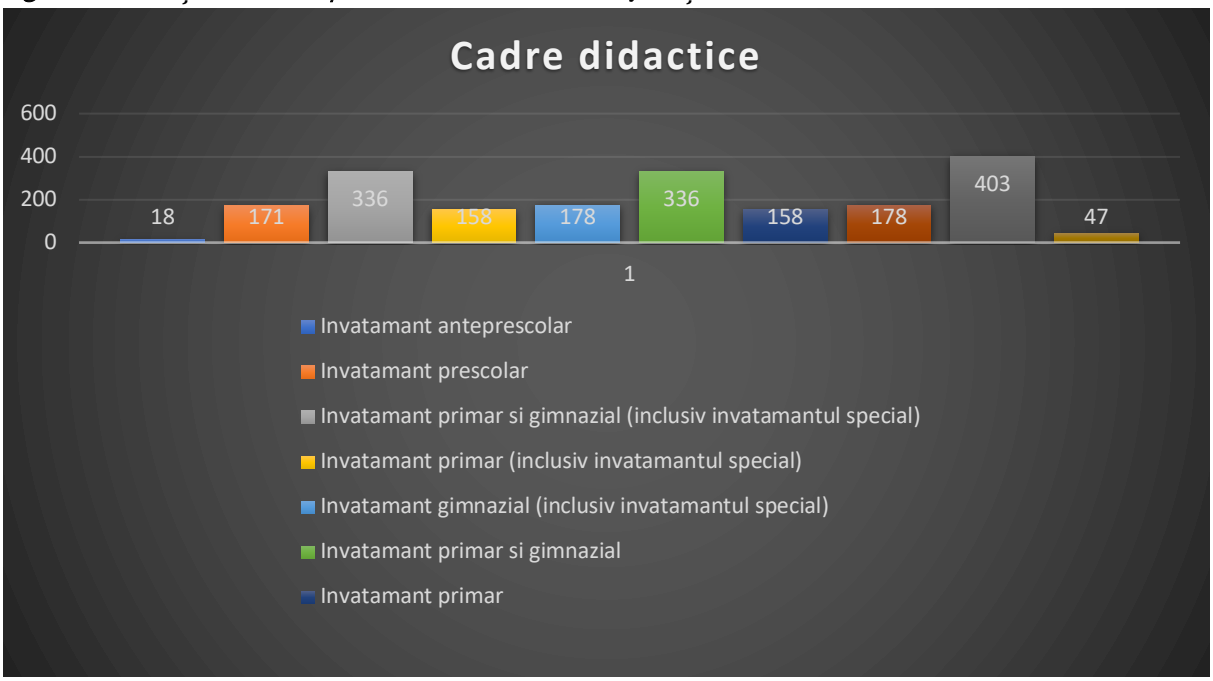


Sursa: INSSE TEMPO online

Totalul personalului didactic în Municipiul Slatina, în anul 2022, era de 975 cadre didactice.

Figura următoare prezintă distributia personalului didactic, pentru municipiul Slatina pentru anul 2022. Se poate observa o distributie uniforma a acestora, corelata cu numarul de elevi inscrisi in diferite cicluri gimnaziale sau liceale

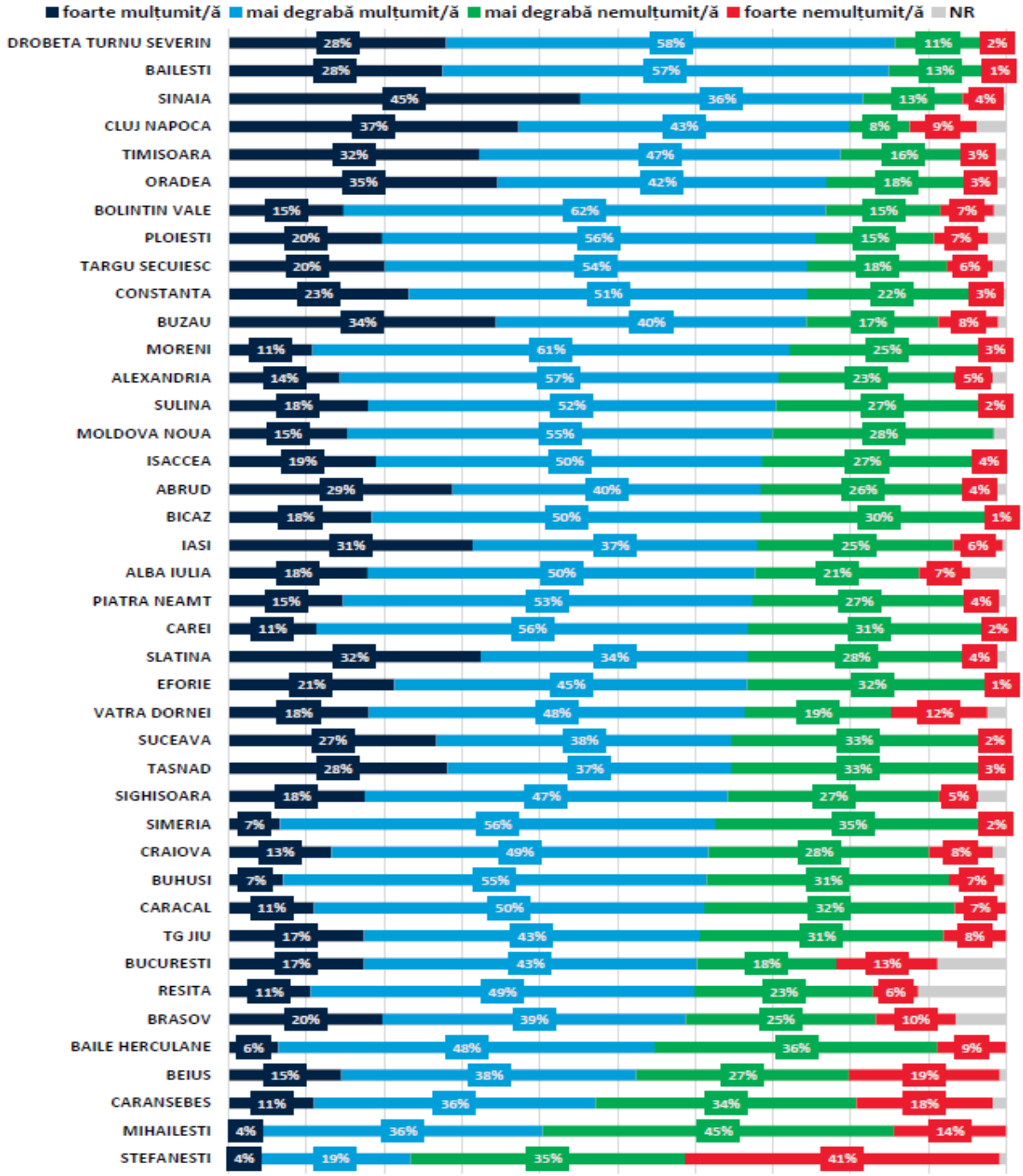
Figura 2. Evoluția totalului personalului didactic în județul Olt



Sursa: INSSE TEMPO online

Barometrul Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urban a României, a estimat gradul de satisfacție față de școlile și facilitățile educaționale în 41 orașe din România.

Figura 3. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de facilitățile educaționale din oraș?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții

Aproximativ două treimi din populația urbană (67%) declară un nivel ridicat de satisfacție față de școlile și facilitățile educaționale la care au acces în localitatea de rezidență. Trei regiuni înregistrează ponderi ale mulțumirii de peste 70%: Sud-Est (72%), Nord-Vest (71%) și Sud-Vest Oltenia (70%). În regiunea București-Ilfov gradul de satisfacție este cel mai scăzut (60%).

Municipiul Slatina a înregistrat un grad de mulțumire de 66% în rândul cetățenilor față de școlile și facilitățile educaționale la care au acces în oraș.

Mulțumirea tinde să fie mai ridicată în orașele cu populație între 100.000 - 500.000 locuitori (medie 73%) și mai scăzută în orașele sub 30.000 locuitori (62%). Stabilitatea și calitatea resurselor umane din educație pot fi posibile explicații ale acestei diferențe.

În reședințele de județ ponderea celor mulțumiți este, în medie, cu 5% mai mare decât în restul localităților urbane.

Mulțumirea tinde să scadă odată cu vârsta: persoanele tinere (18-24 ani) manifestă un nivel de mulțumire (71%) semnificativ mai ridicat decât persoanele cu vârste peste 65 de ani (63%).

Aprecierea calității serviciilor educaționale este mai ridicată în rândul celor cu studii medii-liceu, scoli profesionale - 69% și mai slabă la extremele distribuției: persoane cu studii elementare - 62% apreciere, persoane cu studii universitare - 63% apreciere.

Cel mai ridicat nivel de apreciere s-a înregistrat în rândul studenților (69%) și angajaților din mediul privat (68%), iar cel mai scăzut nivel în rândul persoanelor inactive (62%). Persoanele cu venituri individuale între 2.001 – 4.000 lei au declarat un nivel de apreciere mai ridicat decât media (72%).

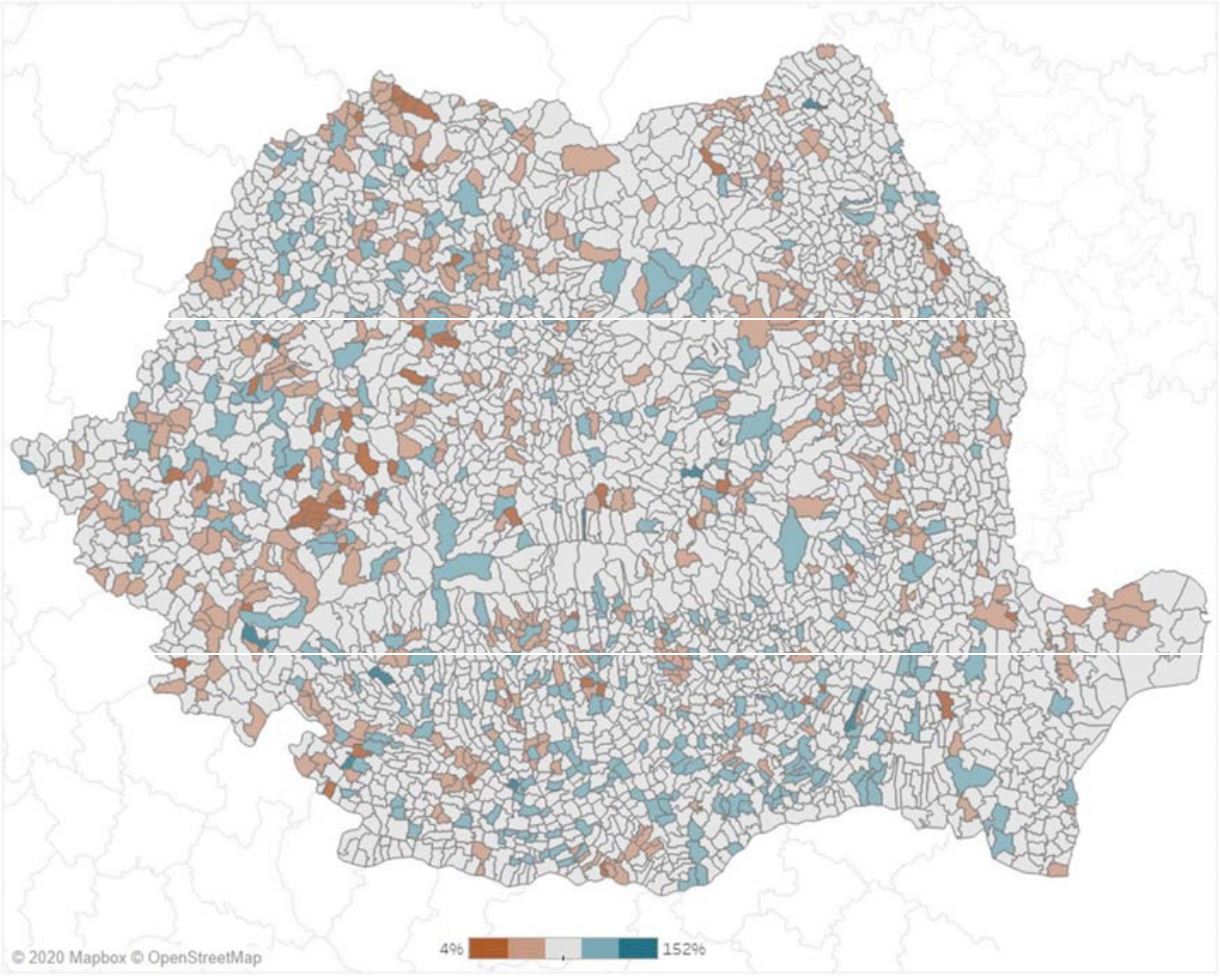
Impactul social de durată al pandemiei de COVID-19 în România

Aproximativ 3,5 milioane de preșcolari, școlari și studenți au fost afectați după ce guvernul României a închis toate școlile și grădinițele. Școala online a devenit o practică frecventă, deși neuniformă și mai dificilă în zonele cu acces limitat la internet sau servicii digitale. Doar 63% dintre copiii de vârstă școlară au participat la cursuri online, deși 91% au acces la internet.

Principalele obstacole în calea educației în timpul pandemiei de COVID-19 sunt: lipsa dispozitivelor inteligente, veniturile familiale reduse, lipsa accesului la internet acasă și în comunitate, lipsa unei activități educaționale unitare și lipsa cunoștințelor referitoare la educația online în rândul cadrelor didactice.

2.7.1.1 Învățământ preuniversitar

Figura 4. Grad cuprindere a populației școlare din învățământul primar și gimnazial din populația de vârstă
școlară 6-14 ani

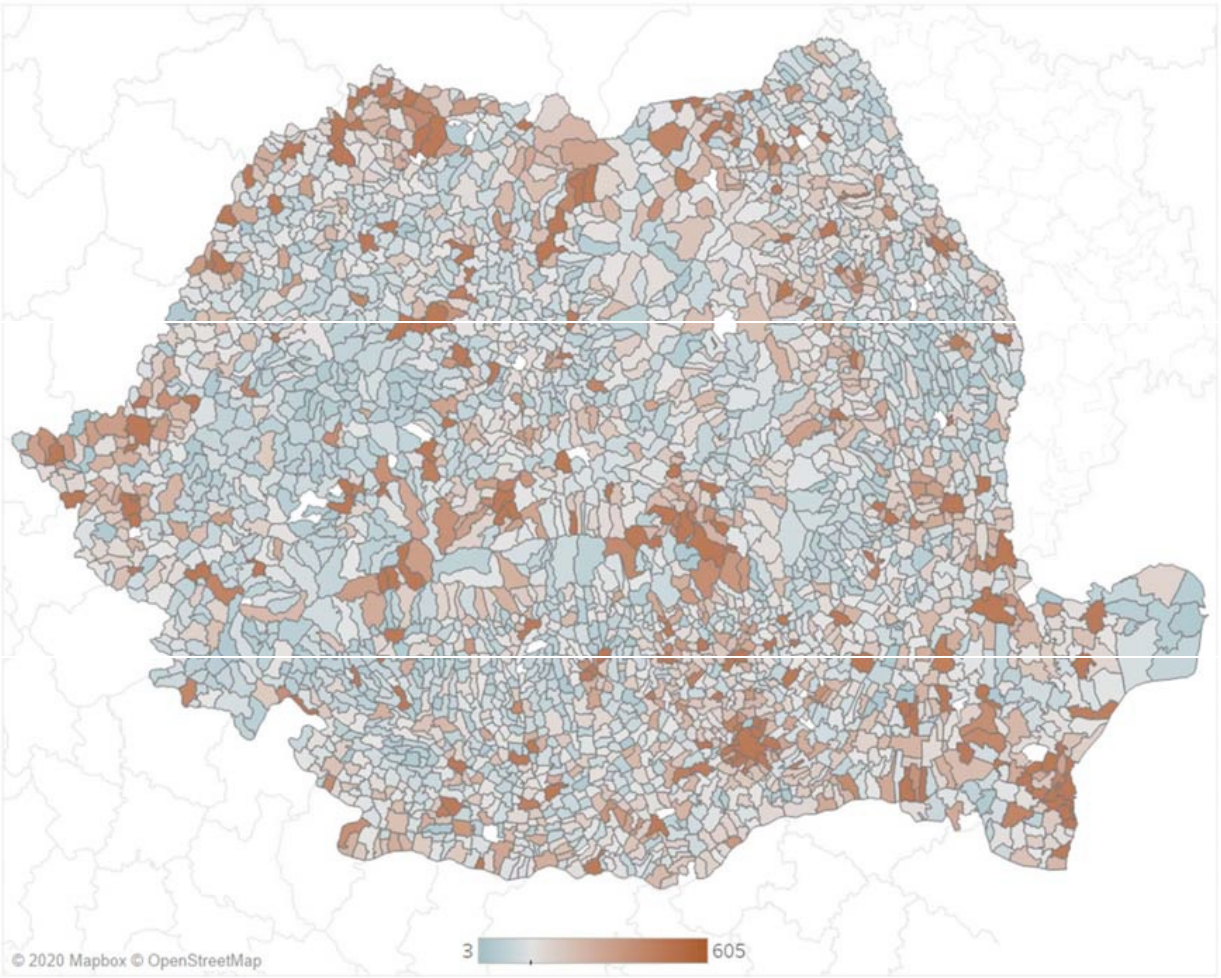


Notă: Scală centrată în media națională la nivel de localitate de 77%
Sursă: Politica Urbană a României

Graficul reprezintă gradul de cuprindere a elevilor din învățământul primar și gimnazial din localitate raportat la populația cu vârste între 6-14 ani.

- Valorile sunt grupate în cinci contingente egale cu valoarea minimă 4% și valoarea maximă 152% și centrare în valoarea 77% (media națională). 99,9% din cazuri au valori mai mici decât 152%, iar restul de 3 cazuri sunt localități cu valori extreme.
- În ariile periurbane avem un grad de cuprindere foarte mic a elevilor în învățământul local. Cea mai mare parte din cohorta de elevi folosesc infrastructura din localitățile din apropiere.
- Liceele și școlile profesionale sunt localizate cu precădere în mediile urbane, generând astfel navetismul copiilor din mediile rurale. Totuși, gradul de cuprindere este cel mai mic și pentru clasele 0-8.

Figura 5. Populația de vârstă școlară între 6-14 ani la numărul de unități de învățământ primare și gimnaziale din localitate



Notă: Scală centrată în mediana de 128 persoane pe unitate (atât cele arondate, cât și cele cu personalitate juridică, 2019
Sursă: Politica Urbană a României

Graficul reprezintă numărul de copii cu vârste între 6 și 14 ani la totalul de unități de învățământ primare și gimnaziale, indiferent dacă sunt entități cu personalitate juridică sau arondate. 95% dintre localități sunt în situația de a avea între 14 copii și 605 copii pe o unitate.

- Dacă toate persoanele cu vârste între 6 și 14 ani dintr-o localitate ar dori să meargă la școala din localitate, atunci în școală ar fi 198 de copii în medie. În orașele mari mărimea medie a școlii ar fi de 875 de elevi.
- Situațiile cele mai problematice ar fi însă în unele localități din ariile periurbane. Aici, în medie, mărimea unei școli ar fi de 431, însă cazurile excepționale sunt foarte importante.

Mărimea medie a unei școli în Chiajna (Ilfov) ar fi de 2047 de copii, în Florești (Cluj) ar fi 1867 de copii, în Giroc (Timișoara) ar fi de 1425. Gradul mic de cuprindere din periurban se datorează și lipsei infrastructurii școlare, nu este doar o alegere a părinților. Dacă toți copii ar rămâne la nivel local, școlile ar fi neîncăpătoare.

2.7.1.1.1 Rețelele școlare

Tabel 2. Rețeaua școlară publică și privată din municipiul Slatina

Localitate	Denumire unitate invatamant
Slatina	Gradinita cu program prelungit nr.8
	Gradinita cu program prelungit nr.4
	Gradinita cu program prelungit nr.1
	Gradinita cu program prelungit Ion Creanga
	Gradinita cu program prelungit nr.7
	Gradinita cu program prelungit nr.5
	Cradinita cu program prelungit nr. 3
	Scoala gimnaziala nr. 3
	Scoala Gimnaziala nr.1
	Scoala gimnaziala Nicolae Iorga
	Scoala gimnaziala Constantin Brancoveanu
	Scoala gimnaziala Vlaicu Voda
	Școala Gimnazială „Ștefan Protopopescu
	Școala Gimnazială „Eugen Ionescu
	Școala Gimnazială „George Poboran
	Colegiul National Ion Minulescu
	Liceul Tehnologic Alexe Marin
	Colegiul National Radu Greceanu
	Liceul Teoretic Nicolea Titulescu
	Liceul Tehnologic „P. S. Aurelian
	Liceul Tehnologic Metalurgic
	Liceul cu Program Sportiv Slatina
	Scoala postliceala sanitara

Sursă: ISJ Olt

2.7.1.1.2 Învățământ primar și gimnazial

În Municipiul Slatina, în anul 2022, existau 27 de unități de învățământ din care 9 pentru învățământ preșcolar, 15 pntru învățământ primar si gimnazial si 7 pentru învățământ liceal . Exista doar o singura institutie pentru invatamant postliceal – Scoala postliceala sanitara.

Tabelul următor prezintă evoluția numărului de unități de învățământ preșcolar, primar și gimnazial, Municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

Tabel 3. Numărul de unități de învățământ preșcolar, primar și gimnazial, Municipiul Slatina

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Prescolar		27	9	9	9	9	9	9	9
Primar si gimnazial (inclusiv invatamantul special)		15	8	8	8	8	8	8	8
Primar si gimnazial			8	8	8	8	8	8	8
Liceal		8	9	7	7	7	7	7	7

Profesional		5	-	-	-	-	-	-	-
Total		59	27	25	25	25	25	25	27

Sursa: INSSE TEMPO online

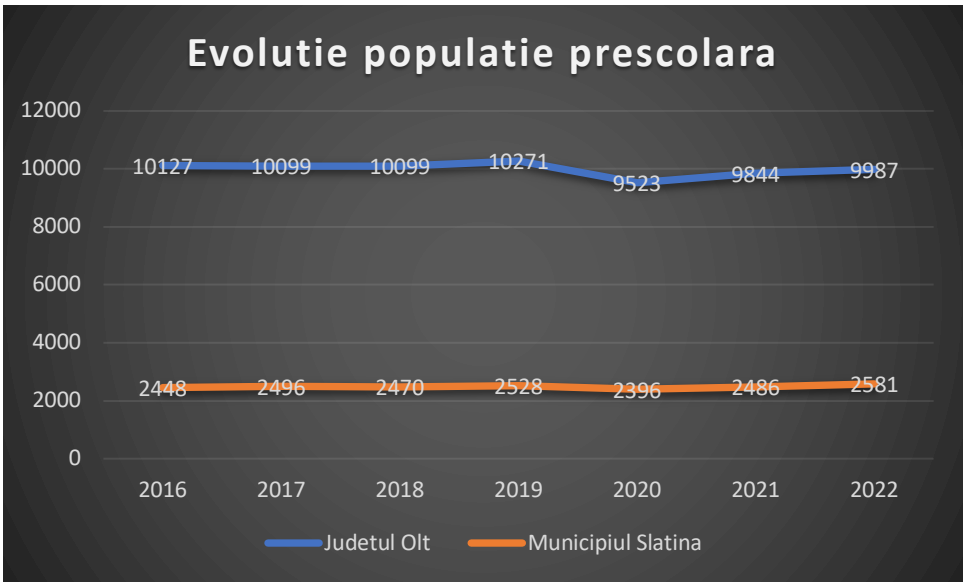
Populația preșcolară (grădiniță) în județul Olt, în anul 2022, era de 9.987 copii, iar in Municipiul Slatina de 2.581 copii.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip crese si grădinițe, pentru municipiul Slatina si pentru judetul Olt.

La nivel de județ, se poate observa o scădere de 1,4% în populația preșcolară în anul 2022 comparat cu anul 2016. La nivelul Municipiului Slatina se inregistreaza o crestere de 5,43% în populația preșcolară în anul 2022 comparat cu anul 2016.

Se remarca faptul ca populația preșcolară din municipiul Slatina reprezinta 25,84% din totalul populației preșcolare din județul Olt.

Figura 6. Evoluția populației de învățământ preșcolar în județul Olt si Municipiul Slatina



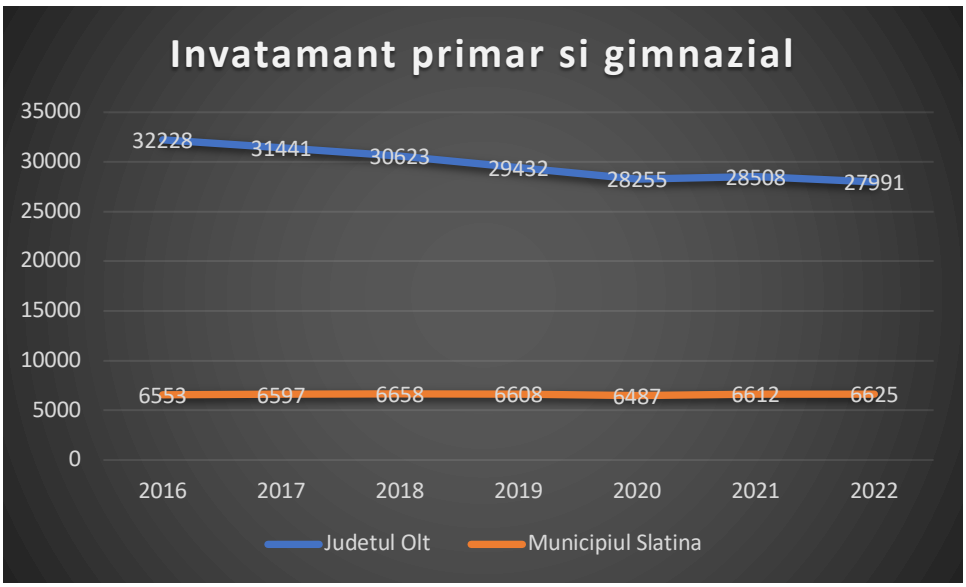
Sursa: INSSE TEMPO online

Populația primară și gimnazială (inclusiv învățământ special) în județul Olt, în anul 2022, era de 27.991 elevi. Dintre aceștia, un număr de 6.625 elevi făceau parte municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip primară și gimnazială, pentru județul Olt si municipiul Slatina pentru perioada 2016-2022.

La nivel de județ, se poate observa o scădere de 14,15% în populația primară și gimnazială în anul 2022 comparat cu anul 2016. În schimb, la nivelul Municipiului Slatina se observa o crestere de 1,09% in anul 2022 comparativ cu anul 2016 De asemenea, se poate observa ca populatia de invatamant primar si gimnazial din Municipiul Slatina reprezinta 23,67% din totalul populatiei de invatamant primar și gimnazial din judetul Olt.

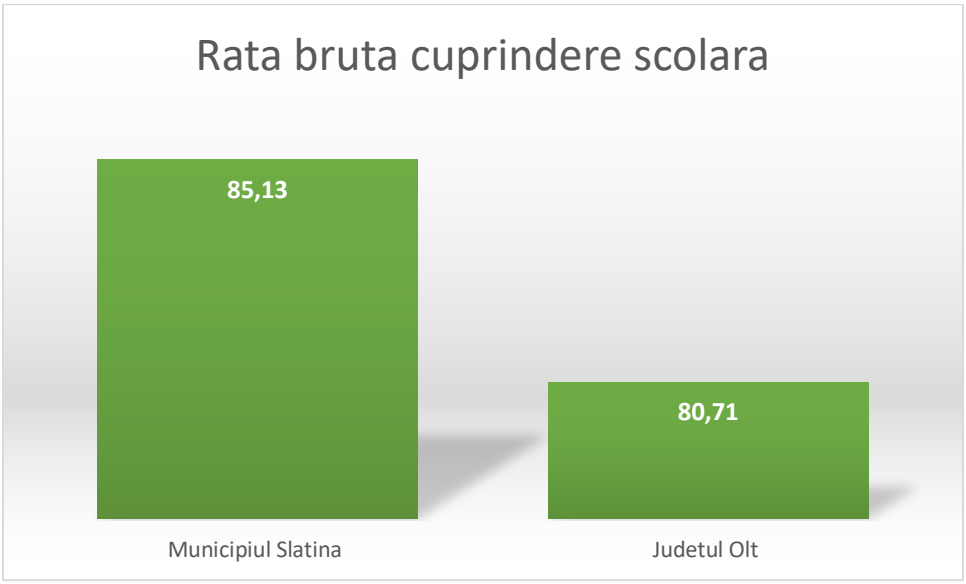
Figura 7. Evoluția populației de învățământ primar și gimnazial în județul Olt si Municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

Graficul de mai jos prezintă rata brută de cuprindere școlară a copiilor în învățământul preșcolar pentru Municipiul Slatina.

Figura 8. Rata brută de cuprindere școlară a copiilor în învățământul preșcolar (%)

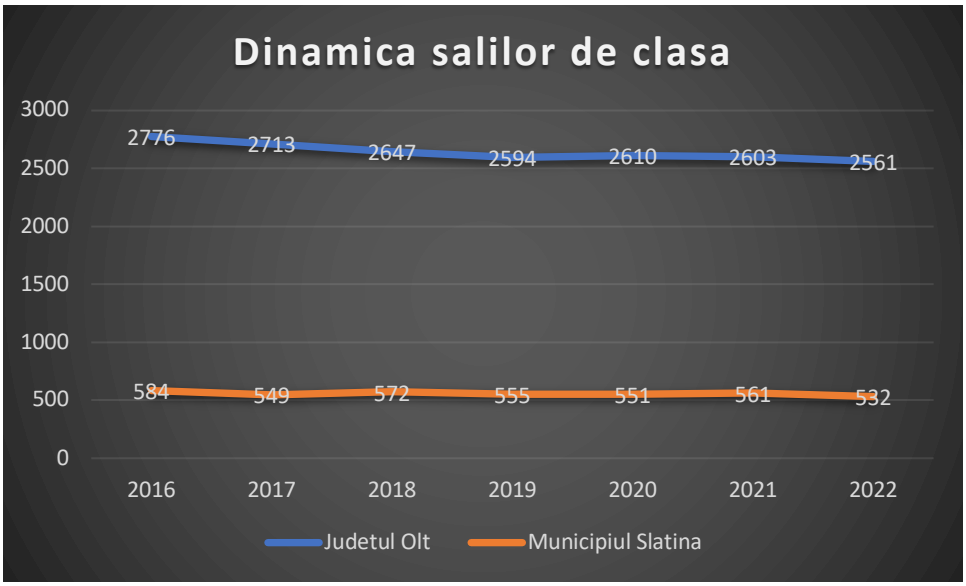


Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Numărul de săli de clasă pentru învățământul preșcolar în județul Olt în anul 2022, era de 2561. Dintre acestea, un număr de 532 săli se aflau în municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul preșcolar, pentru județul Olt, respective municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

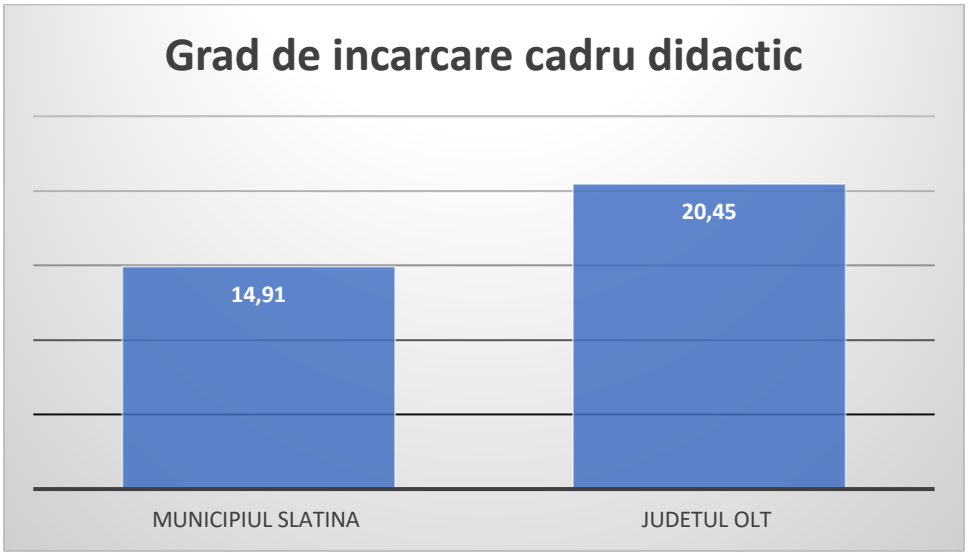
Figura 9. Evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul preșcolar în județul Olt si Municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

Graficul de mai jos prezintă gradul de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar (preșcolari per cadru didactic) pentru Municipiul Slatina și judetul Olt.

Figura 10. Gradul de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar

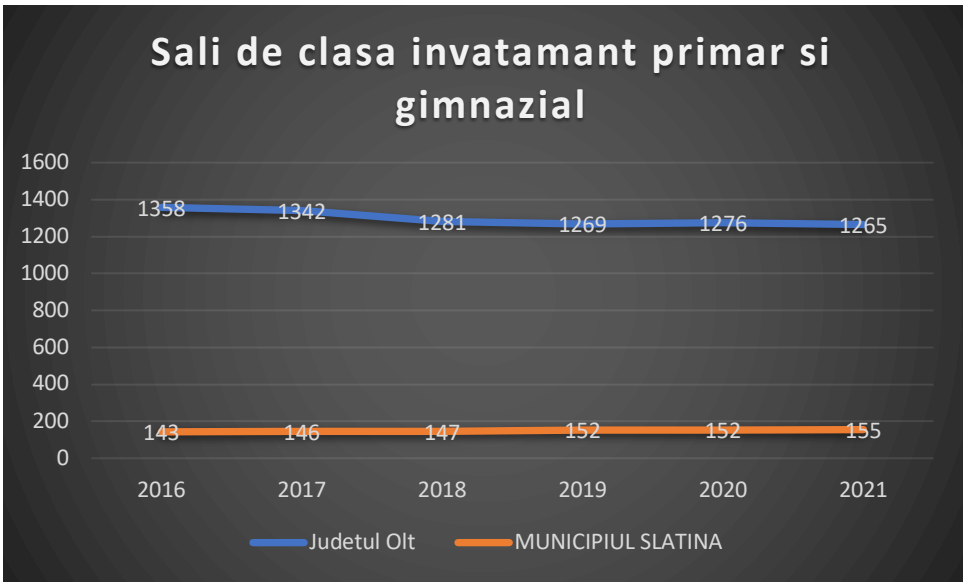


Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Numărul de săli de clasă pentru învățământul de tip primar și gimnazial în județul Olt, în anul 2022, era de 1.265. Dintre acestea, un număr de 155 săli se aflau în municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul preșcolar, pentru județul Olt respectiv municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

Figura 11. Evoluţia numărului de săli de clasă pentru învăţământul primar şi gimnazial în judeţul Olt si in Municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

La nivelul ZUF Slatina, conform analizelor Băncii Mondiale din cadrul proiectului pentru Școli mai Sigure, nu au fost identificate școli cu risc.

2.7.1.1.3 Învăţământ liceal şi professional

Sistemul de învățământ preuniversitar de la nivelul municipiului Slatina oferă o gamă largă de specializări, nu doar în profil teoretic, ci și tehnic, economic, cu program sportiv și specializări în artă. Metodologia de organizare și funcționare a învățământului profesional cu durata de 3 ani, aprobată prin OMEN nr. 3136/20 februarie 2014, stabilește că cifra de școlarizare se stabilește anual, pe baza nevoilor pieței muncii și a tendințelor de dezvoltare, precum și pe baza solicitărilor operatorilor economici. În acest sens, anual, Inspectoratul Școlar Județean Olt centralizează solicitările de școlarizare pe calificări și număr de locuri, ulterior stabilind unitățile de învățământ care pot asigura formarea profesională. În vederea susținerii acestei măsuri de formare a resursei umane în acord cu nevoile pieței între unitățile școlare și operatorii economici sunt încheiate contracte cadru în vederea asigurării de stagii de practică (dacă operatorul poate oferi această facilitate).

În județul Olt, în anul 2022, existau 31 de unități de învățământ liceal si profesional, dintre acestea 22,58% aflându-se în municipiul Slatina (7 unități).

Tabelul următor prezintă evoluția numărului de unități de învățământ liceal pentru județul Olt, respectiv municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

Tabel 6. Numărul de unități de învățământ liceal si profesional, județul Olt si in Municipiul Slatina

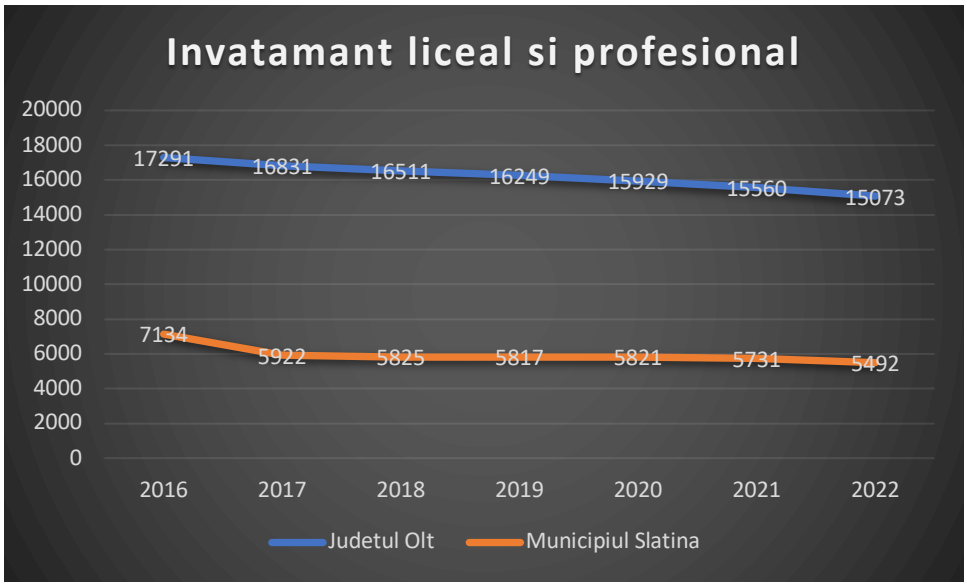
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Municipiul Slatina	9	7	7	7	7	7	7
Judetul Olt	32	31	31	31	31	31	31

Sursa: INSSE TEMPO online

Populația liceală în județul Olt, în anul 2022, era de 15.073 elevi. Dintre aceștia, un număr de elevi de 5.492 făceau parte din municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip liceală, pentru județul Olt și municipiul Slatina pentru perioada 2016-2022. La nivel de județ, se poate observa o scădere de 13,83% în populația liceală în anul 2022 comparat cu anul 2016. O scădere asemănătoare în populația liceală în anul 2022 comparat cu anul 2016 la nivelul municipiului Slatina (23,02%).

Figura 12. Evoluția populației de învățământ liceal în județul Olt și municipiul Slatina

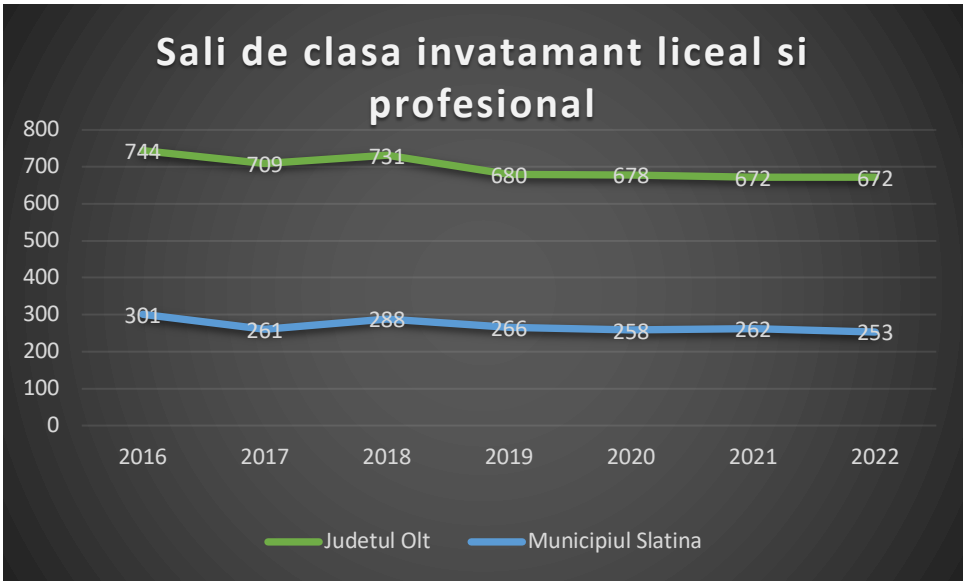


Sursa: INSSE TEMPO online

Numărul de săli de clasă pentru învățământul de tip liceal si professional în județul Olt, în anul 2022, era de 672. Dintre acestea, un număr de 253 săli se aflau în municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul liceal si profesional, pentru județul Olt și municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

Figura 13. Evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul licealsi professional în județulOlt si Municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

Oferta educațională pentru învățământul tehnic și profesional include:

Tabel 7. Oferta educațională pentru învățământul tehnic și profesional în municipiul Slatina

Domeniu de calificare	*Calificare*	*Numar locuri*
Industrie alimentară	**Brutar - patiser - preparator produse făinoase**	*25*
Industrie alimentară	**Bucătar**	*10*
Estetica și igiena corpului omenesc	**Coafor stilist**	*124*
Industrie alimentară	**Cofetar – patiser**	*13*
Comerț	**Comerciant – vânzător**	*28*
Industrie usoara	**Confecţioner produse textile**	*50*
Electric	**Electrician exploatare joasă tensiune**	*76*
Electric	**Electronist aparate şi echipamente**	*73*
Mecanică	**Frezor - rabotor – mortezor**	*11*
Estetica și igiena corpului omenesc	**Frizer - coafor - manichiurist - pedichiurist**	*28*
Mecanică	**Lăcătuş construcţii metalice şi utilaj tehnologic**	*10*
Mecanică	**Lăcătuş mecanic prestări servicii**	*28*
Mecanică	**Mecanic auto**	*146*
Mecanică	**Mecanic utilaje şi instalaţii în industrie**	*90*
Automatizari	**Operator la maşini cu comandă numerică**	*46*

Turism și alimentație	**Ospătar (chelner) vânzător în unităţi de alimentaţie**	*56*
Mecanică	**Sculer matriţer**	*10*
Mecanică	**Strungar**	*10*
Industrie usoara	**Tehnician designer vestimentar**	*14*
Protecția mediului	**Tehnician ecolog şi protecţia calităţii mediului**	*36*
Electric	**Tehnician electrician electronist auto**	*91*
Economic	**Tehnician în achiziţii şi contractări**	*72*
Comerţ	**Tehnician în activităţi de comerţ**	*95*
Economic	**Tehnician în activităţi economice**	*130*
Economic	**Tehnician în administraţie**	*70*
Electronică automatizări	**Tehnician în automatizări**	*151*
Industrie alimentară	**Tehnician în gastronomie**	*73*
Turism și alimentație	**Tehnician în hotelărie**	*100*
Electric	**Tehnician în instalaţii electrice**	*13*
Mecanică	**Tehnician mecanic pentru intreținere și reparații**	*39*
Automatizari	**Tehnician operator tehnică de calcul**	*20*
Mecanică	**Tehnician transporturi**	*19*
Mecanică	**Tinichigiu vopsitor auto**	*31*

Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

2.7.1.1.4 Învățământ postliceal

Tabelul următor prezintă evoluția numărului de elevi in unități de învățământ postliceal, inclusiv învățământ special, pentru județul Olt, respectiv municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

Tabel 8. Numărul populației de învățământ postliceal, județul Olt si Municipiul Slatina

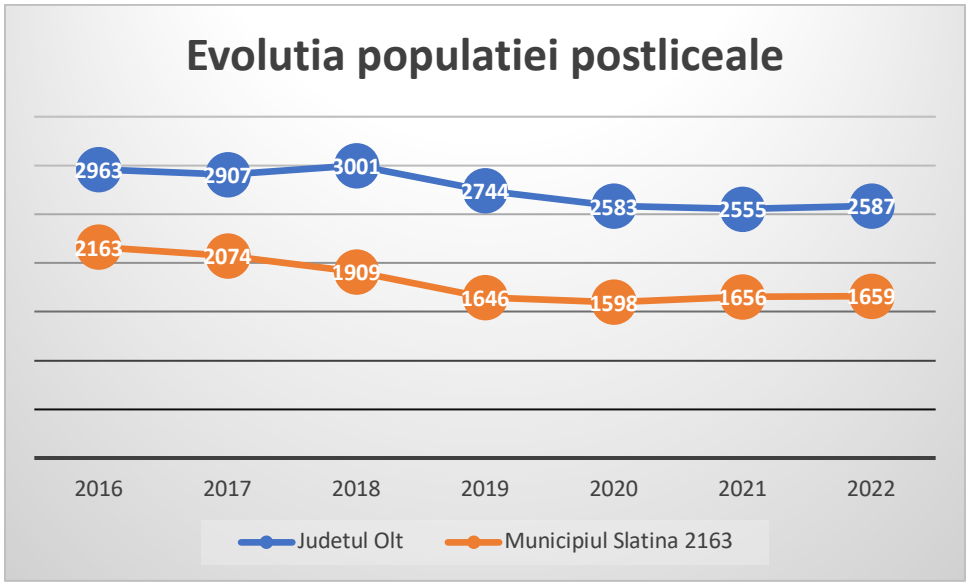
Postliceal	*2016*	*2017*	*2018*	*2019*	*2020*	*2021*	*2022*
Judetul Olt	*2963*	*2907*	*3001*	*2744*	*2583*	*2555*	*2587*
Municipiul Slatina 2163	*2163*	*2074*	*1909*	*1646*	*1598*	*1656*	*1659*

Sursa: INSSE TEMPO online

În anul 2022, acest nivel de instruire a fost asigurat prin 4 unități școlare la nivelul municipiului Slatina. Populația postliceală în județul Olt, în anul 2022, era de 2.587 elevi. Dintre aceștia, un număr de elevi de 1.659 făceau parte din municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip postliceal, pentru județul Olt și municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022. La nivel de județ, se poate observa o scădere de 12,69% în populația postliceală în anul 2022 comparat cu anul 2016, pe când la nivelul municipiului Slatina a avut loc o scădere de 23,31%.

Figura 16. Evoluția populației de învățământ postliceal în județulOlt si Municipiul Slatina

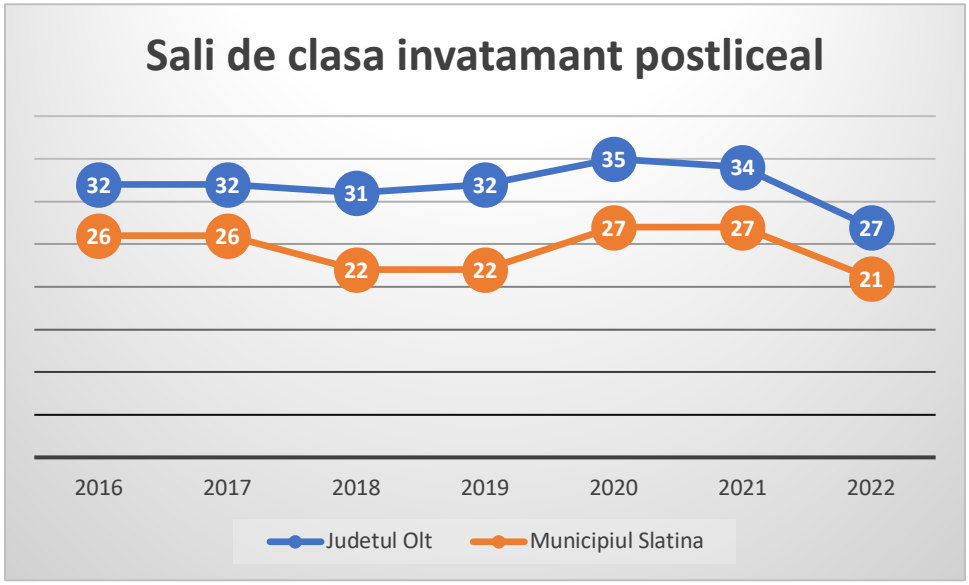


Sursa: INSSE TEMPO online

Numărul de săli de clasă pentru învățământul de tip postliceal în județul Olt în anul 2022, era de 27. Dintre acestea, un număr de 21 săli se aflau în municipiul Slatina.

Figura următoare prezintă evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul postliceal, pentru județul Olt și municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022.

Figura 17. Evoluția numărului de săli de clasă pentru învățământul postliceal în județul Olt si Municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

2.7.1.1.5 Rata de absolvire a liceului şi promovare bacalaureat

Ratele de absolvire a liceului reflectă măsura în care o administrație locală a reușit să aibă grijă de viitorul său. Este important de observat aici o mică avertizare: câteva orașe nu au licee. Există opțiunea de a analiza performanța școlilor gimnaziale, dar absolvirea liceului este o rampă de lansare către învățământul terțiar sau către lumea profesioniștilor și un indicator mai puternic cu privire la succesul sistemului de învățământ local.

Tabel 9. Ratele de absolvire a liceului în 2018

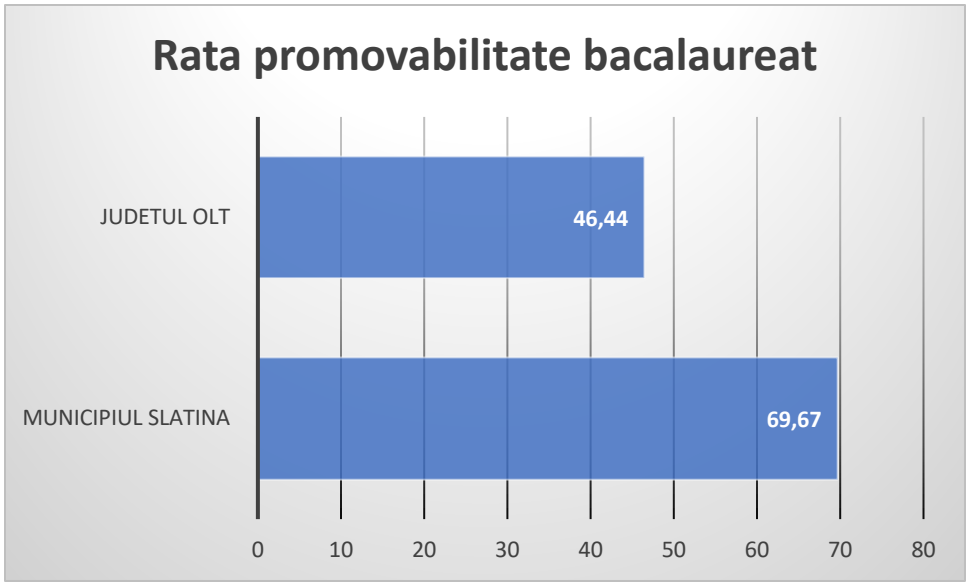
Categoria de oras	*Media per categorie*	*MAX. per categorie*	*MIN. per categorie*
Oras capitala	77 %	77%	77%
Poli regionali	78%	87%	71%
Resedinte de judet	76%	87%	62%
Alte municipia	69%	86%	47%
Orase	49 %	100%	0%

Sursă: Politica Urbană a României

Având în vedere rolul semnificativ pe care administrațiile locale îl joacă în performanța sistemului de învățământ local, este important să promoveze în fiecare centru urban o politică de „niciuncopil-lăsat-în-urmă”. Aceasta înseamnă că fiecare localitate ar trebui să se străduiască să aibă o rată de absolvire a liceului de 100% și, deși această țintă poate părea dificil de atins, orice altă țintă nu ar fi morală.

În anul 2019, rata de promovare la bacalaureat pentru județul Olt a fost de 46,44%, pe când la nivelul municipiului Slatina a fost mai mare, de 69,67%.

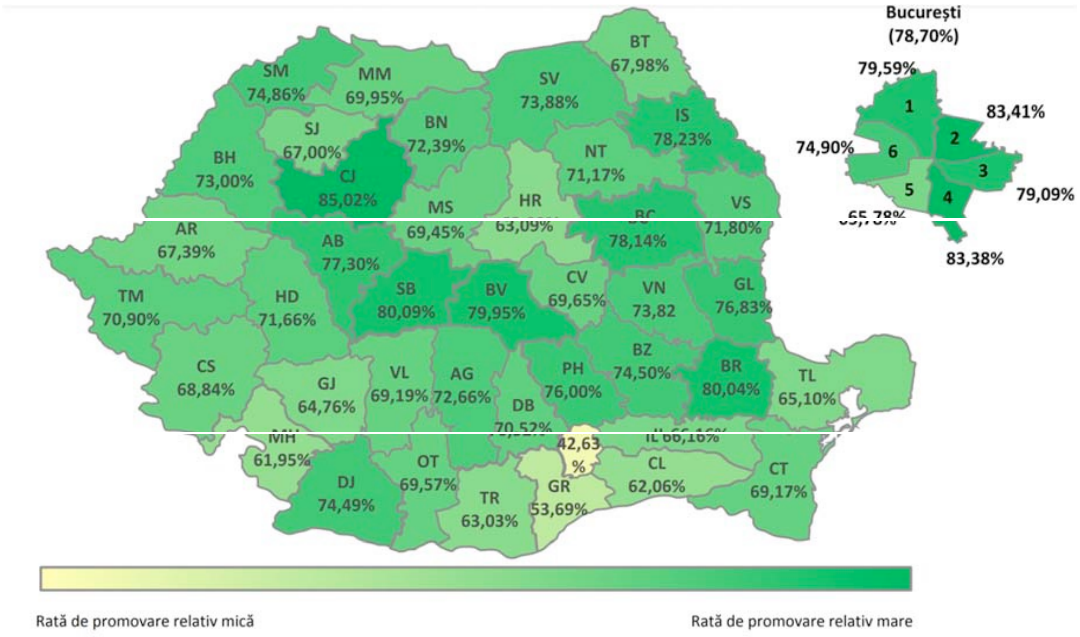
Figura 18. Rata de promovare la bacalaureat în 2022, în județul Olt si Municipiul Slatina



Sursă: Politica Urbană a României

Harta următoare prezintă rata de promovare la bacalaureat, după sesiunea iunie-iulie 2022, doar pentru candidații din promoția curentă, la nivel național. În Judetul Olt , rata de promovare a fost de 66.93 %.

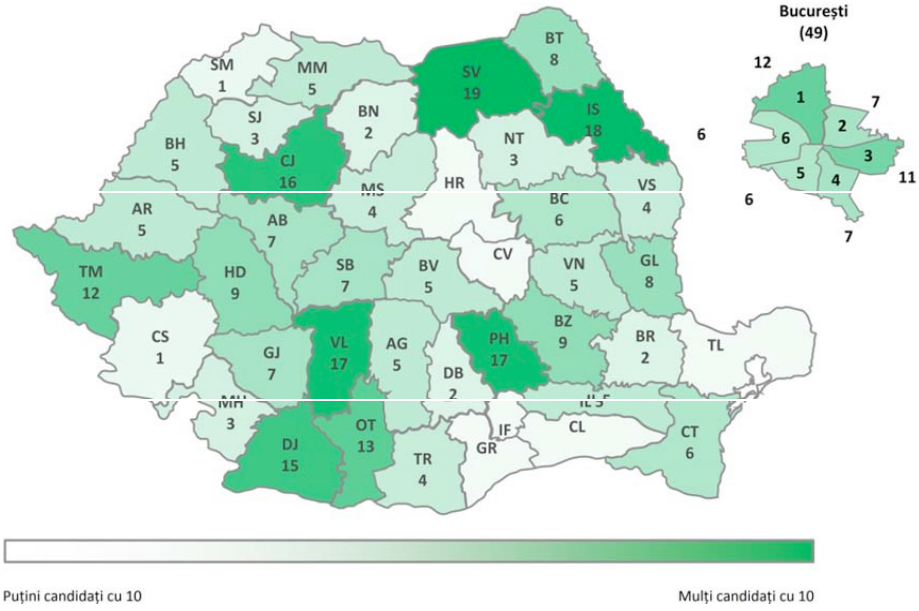
Figura 19. Rata de proomovare la bacalureat, sesiune iunie-iulie 2022, nivel național



Sursa: Ministerul Educației Naționale,
https://www.edu.ro/sites/default/files/Dosar%20BAC_2020_dupa%20contestatii.pdf

Mai mult, în sesiunea iunie-iulie 2022, în județul Olt au existat 13 candidați cu media 10 la bacalaureat, cel mai mare număr de candidați dintr-un județ.

Figura 20. Număr candidați cu media 10 la bacalureat, sesiune iunie-iulie 2020, nivel național



Sursa: Ministerul Educației Naționale,
https://www.edu.ro/sites/default/files/Dosar%20BAC_2020_dupa%20contestatii.pdf

2.7.1.1.6 Sistemul de învăţământ privat

Pe lângă sistemul de învățământ public, la nivelul municipiului Slatina se evidențiază și sistemul de învățământ privat. Conform informațiilor oferite de Inspectoratul Școlar Județean Olt, principalele unități de învățământ private din municipiul Slatina sunt:

Tabel 10. Principalele unităţi de învăţământ private din municipiul Slatina

Invatamant prescolar	*Invatamant primar si gimnazial*	*Invatamant liceal si postliceal*
Centrul Educational Casuta fermecata		
Gradinita particulara cu program prelungit Pitic Destept		
Gradinita cresa Slatina		

Sursa: ISJ Olt

Referitor la **distribuția unităților de învățământ la nivel teritorial**, conform PUG, acestea sunt distribuite relativ echilibrat la nivelul cartierelor, excepție făcând cartierul Primavera care nu este deservit corespunzător de unități de învățământ

2.7.1.2 Învățământ universitar

În cadrul Regiuni Sud Vest Oltenia există doua centre universitare: Craiova si Tirgu Jiu.

In Municipiul Slatina functioneaza doua filiale a unor Universitati . Astfel, din cele 3 unități școlare destinate învățământului superior existente la nivelul Regiunii Sud - Vest, nici una nu are deschise filiale la nivelul Municipiului Slatina.

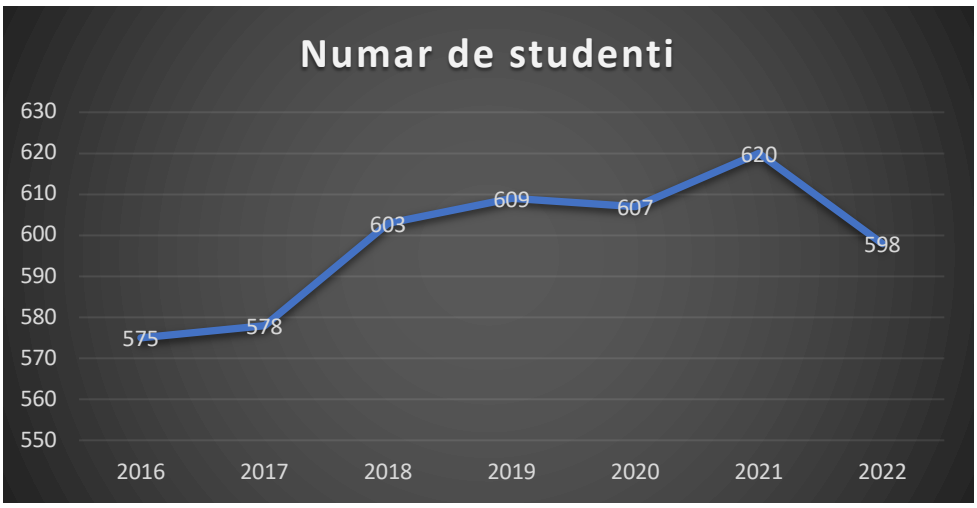
Astfel, acest nivel de instruire a fost asigurat în municipiului Slatina prin Facultatea de Management, Inginerie Economicã in Agriculturã si Dezvoltare Ruralã - filiala a Universitatii de Stiinte Agronomice si Medicinã Veterinarã din Bucuresti (USAMVB).

- Facultatea de Științe ale Educației, Științe Sociale și Psihologie - PROGRAMUL DE STUDII DE LICENŢĂ PEDAGOGIA ÎNVĂŢĂMÂNTULUI PRIMAR ŞI PREŞCOLAR [PIPP] LOCAȚIE - Slatina, str. Basarabilor, nr. 33 din cadrul UNIVERSIĂȚII DIN PITEŞTI.

Populația universitară în municipiul Slatina, în anul 2022, era de 598.

Figura următoare prezintă evoluția populației școlare pe formă de învățământ de tip universitar, pentru municipiul Slatina, pentru perioada 2016-2022. La nivel de municipiu, se poate observa o creștere de 4% în populația universitară în anul 2016 comparat cu anul 2022.

Figura 21. Evoluția populației de învățământ universitar în municipiul Slatina

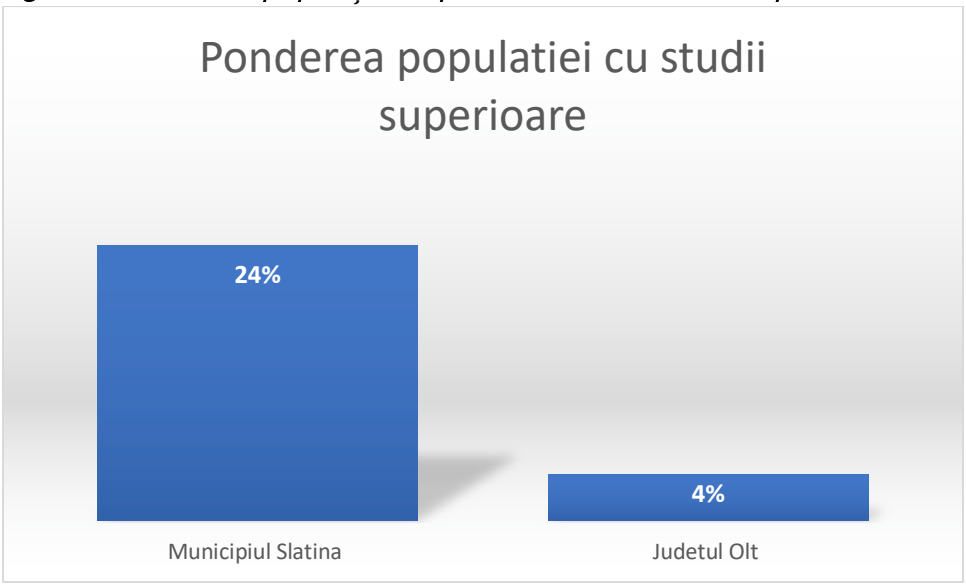


Sursa: INSSE TEMPO online

In Municipiul Slatina nu exista de săli de clasă dedicate pentru învățământul de tip universitar, cursurile desfasurandu-se in Sali de clasa inchiriate. Se afla in analiza la nivelul CJ Olt infiintarea unui campus universitar la periferia Municipiului Slatina , in locatia fostului Liceu Agricol.

Ponderea populației de peste 25 de ani cu studii superioare din municipiul Slatina era în anul 2022 de 24%. Figura următoare prezintă ponderea populației peste 25 de ani cu studii superioare, pentru anul 2022, pentru municipiul Slatina și Judetul Olt .

Figura 23. Ponderea populației de peste 25 de ani cu studii superioare



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

2.7.1.2.1 Universitatea de Stiintele Vietii Bucuresti Facultatea de management si Dezvoltare rurala – Filiala Slatina

Facultatea de Management, Inginerie Economicã în Agriculturã si Dezvoltare Ruralã este una din cele sapte facultãti ale Universitatii de Stiinte Agronomice si Medicinã Veterinarã din Bucuresti (USAMVB), care se numãrã printre cele mai vechi institutii de învãtãmânt din România. Învãtãmântul agronomic de la Bucuresti a debutat în anul 1852 prin înfiintarea „Institutului de Agriculturã de la Pantelimon". Menirea acestuia, formulatã prin domnitorul Barbu Dimitrie Stirbei, de a furniza un învãtîmânt ... „adaptat nevoilor populatiei"si orientat „cãtre specialitãtile folositoare societãtii" a reprezentat firul cãlãuzitor al celor peste 150 de ani de activitate, indiferent de schimbãrile de sedii, denumiri si forme de organizare pe care le-a cunoscut pânã la ceea ce este el astãzi.

În anul 1998 s-a înfiintat Filiala Slatina, a facultatii de Management, Inginerie Economicã in Agriculturã si Dezvoltare Ruralã,care functioneazã cu urmãtoarele specializãri:

- Inginerie economicã în agriculturã cursuri de zi cu o durata de 4 ani;

Facultatea de Management, Inginerie Economicã în Agriculturã si Dezvoltare Ruralã este autorizatã si acreditatã pe baza H.G. nr. 535/1999, apãrutã în M.O. nr. 639/07.12.2000 si a Hoterarii Aracis nr. 3931/03.05.2010.

Pânã în prezent, la filiala de la Slatina au absolvit cursurile si au sustinut licenta 8 promotii la cursul învãtãmânt la distantã si 7 promotii la curs de zi, ceea ce înseamnã foarte mult pentru economia judetului,Olt.

1 Amfiteatru dotat cu echipamente moderne si performante (videoproiector, sistem audio-video, sistem teleconferintã de înaltã performantã, tablã, retroproiector, ecran de proiectie), internet si instalatie de aer conditionat si încãlzire termicã. Amfiteatrul are o capacitate de 100 de locuri.

3 Sãli de curs dotate cu mobilier nou scaune si mese, internet, table si instalaþii de aer condiþionat si încãlzire termicã având o capacitate de 170 locuri.

Procesul de invatamant se desfasoara astfel :

Tabel 11. Graficul procesului de invatamant pentru anul scolar 2021-2022

Anii	Forma de activitate	Perioada	Nr. Săptămâni
	Semestrul I		
Toţi anii	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	04 oct 2021 - 19 dec 2021	11 săptămâni
Toţi anii	Vacanţă de iarnă	20 dec 2021 - 09 ian 2022	3 săptămâni
Toţi anii	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	10 ian 2022 - 30 ian 2022	3 săptămâni
Toţi anii	Sesiune de examene	31 ian 2022 - 20 feb 2022	3 săptămâni
Toţi anii	Vacanţă post sesiune de examene	21 feb 2022 - 27 feb 2022	1 săptămână
	Semestrul II		
Anii I, II, III	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	28 feb 2022 - 23 apr 2022	8 săptămâni
	Vacanta de Paşti	24 apr 2022 - 01 mai 2022	1 săptămână
	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	2 mai 2022 - 12 iun 2022	6 săptămâni
	Sesiune de examene	13 iun 2022 - 03 iul 2022	3 săptămâni
Anii I, II, III IEA si IMAPA	Practică	04 iul 2022 - 24 iul 2022	3 săptămâni
Anul IV	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	28 feb 2022 - 23 apr 2022	8 săptămâni
	Vacanta de Paşti	24 apr 2022 - 01 mai 2022	1 săptămână
	Cursuri, Lucrări practice, Seminarii	2 mai 2022 - 15 mai 2022	2 săptămâni
	Examene	16 mai 2022 - 29 mai 2022	2 săptămână
	Practică/elaborarea proiectului de diplomă	30 mai 2022 - 26 iun 2022	4 săptămâni
	Sesiune de restante/ reexaminări	06 iun 2022 - 12 iun 2020	1 săptămână
	Susţinerea examenului de Diplomă	**27 iun 2022 - 03 iul 2022**	**1 săptămâni**
Anii I,II, III IEA si IMAPA	Vacanţa de vară	25 iul 2022 - 30 sep 2022	10 săptămâni
Restante I, II, III,	**Sesiune de Restante**	25 iul. 2022 - 31 iul. 2022	1 săptămână
Anul I, II, III	**Reexaminări septembrie**	05 sep. 2022 - 11 sep. 2022	1 săptămână

Sursa: http://www.usamvslatina.ro/

2.7.1.2.2 Universitatea Națională de Știință și Tehnologie POLITEHNICA București CENTRUL UNIVERSITAR PITEȘTI- Filiala Slatina

ROGRAMUL DE STUDII DE LICENŢĂ PEDAGOGIA ÎNVĂŢĂMÂNTULUI PRIMAR ŞI PREŞCOLAR [PIPP]

LOCAȚIE - Slatina, str. Basarabilor, nr. 33, cod 230113, judeţul Olt, Tel./Fax – 0249/413.553

Programul de studii Pedagogia învăţământului primar şi preşcolar (PIPP) din cadrul Facultăţii de Ştiinţe ale Educaţiei, Științe Sociale și Psihologie, Universitatea din Piteşti a fost creat pentru a răspunde noilor exigenţe privind calificarea personalului didactic din învăţământul primar şi preşcolar, în acord cu Declaraţia de la Bologna, cu prevederile Legii Educaţiei Naţionale, nr. 1 / 2011 precum şi cu transformările survenite în ultimul timp la nivelul sistemelor de învăţământ din ţările Uniunii Europene.

Acest program de studii este destinat atât absolvenţilor de liceu cu diplomă de bacalaureat cât şi cadrelor didactice din învăţământul primar şi preşcolar fără studii superioare (absolvenţi ai liceelor pedagogice /şcolilor normale /instituţiilor de învăţământ de scurtă durată). Absolvenţii acestui program de studii sunt licenţiaţi în ştiinţe ale educaţiei, ca profesori pentru învăţământul primar şi preşcolar.

Obiectivul fundamental al programului de studii Pedagogia învăţământului primar şi preşcolar vizează profesionalizarea în cariera didactică prin dezvoltarea unui sistem funcţional de cunoştinţe şi abilităţi specifice domeniului şi specializării, precum şi dezvoltarea unui sistem de atitudini care să permită adaptarea oportună şi eficientă la schimbările aferente învăţământului preşcolar şi primar.

COMPETENȚE OFERITE DE PROGRAMUL DE LICENŢĂ PEDAGOGIA ÎNVĂŢĂMÂNTULUI PRIMAR ŞI PREŞCOLAR

Competenţe profesionale

- Proiectarea unor programe de instruire sau educaționale adaptate pentru diverse niveluri de vârsta/pregătire și diverse grupuri țintă
- Realizarea activităților specifice procesului instructiv-educativ din învățământul primar si preșcolar
- Evaluarea proceselor de învățare, a rezultatelor si a progresului înregistrat de preșcolari / școlarii mici.
- Abordarea manageriala a grupului de preșcolari / școlari mici, a procesului de învățământ și a activităților de învățare / integrare socială specifice vârstei grupului țintă

- Consilierea, orientarea si asistarea psiho - pedagogică a diverselor categorii de persoane / grupuri educaționale (preșcolari / școlari mici / elevi, familii, profesori, angajați etc.)
- Autoevaluarea si ameliorarea continuă a practicilor profesionale și a evoluției în carieră

Competenţe transversale

- Aplicarea principiilor si a normelor de deontologie profesionala, fundamentate pe opțiuni valorice explicite, specifice specialistului în științele educației
- Cooperarea eficienta în echipe de lucru profesionale, interdisciplinare, specifice desfășurării proiectelor și programelor din domeniul științelor educației
- Utilizarea metodelor și tehnicilor eficiente de învățare pe tot parcursul vieții, în vedere formării și dezvoltării profesionale continue

Ocupaţii posibile

- Profesor în învăţământul primar;
- Profesor în învăţământul preşcolar;

2.7.1.3 Probleme identificate

O parte a infrastructurii educaționale se confruntă în continuare cu o serie de probleme dintre care cele mai importante sunt: lipsa unor spaţii adecvate procesului de instruire, lipsa unor dotări care să corespundă nevoilor mereu în schimbare ale pieţei forţei de muncă, lipsa de cooperare cu unităţile economice şi, ceea ce este foarte important, necorelarea în multe unităţi de învăţământ a procesului de specializare/programei cu cerinţele pieţei forţei de muncă.

Conform informaţiilor transmise de Inspectoratul Şcolar Judeţean Olt principalele probleme/nevoi ale sistemului de învăţământ din municipiul Slatina sunt:

- La nivelul învăţământului preşcolar:

- lipsa autorizaţiilor de funcţionare ISU şi autorizaţiei sanitare (din cauza funcţionării în schimburi a unor grădiniţe cu program normal);

- nexistenţa cabinetelor medicale şi a personalului medical în grădiniţele cu program normal şi personal medical insuficient în grădiniţele cu program prelungit;

- insuficienţa personalului de îngrijire necesar în grădiniţe;

- supraaglomerarea grupelor peste limita legală în grădiniţele cu program prelungit;

- cuantum insuficient pentru alocaţia per elev/preşcolar, aspect care generează fonduri insuficiente pentru cheltuieli de salarii;

- lipsa monitorizării şi supravegherii video a unor grădiniţe;

- necesitatea dotării unor grădiniţe cu interfoane în vederea creşterii siguranţei şi securităţii copiilor;

- supravegherea de către un agent de circulaţie a străzilor care asigură fluxul la/de a grădiniţă, cu precădere între orele 7^{30}-9^{00}, 12^{00}-13^{00}, 16^{00}-17^{30};

- abordarea echitabilă a acordării laptelui şi cornului (preşcolarii de la grădiniţele cu program prelungit au fost excluşi din acest program);

- susţinere financiară în vederea achiziţionării de materiale didactice şi jucării;

- montarea/reamenajarea şi semnalizarea vizibilă a unor surse exterioare de apă (hidranţi exteriori) din preajma instituţiilor preşcolare;

- refacerea trotuarelor şi străduţelor din vecinătatea grădiniţelor;

- lipsa unor spaţiilor de joacă în unele grădiniţe;

- inexistenţa în unele grădiniţe a unor spaţii de depozitare, a spaţiilor necesare pentru derularea opţionalelor, cabinetelor metodice etc.

- La nivelul învăţământului gimnazial:

- Lipsa unor spaţii amenajate pentru servirea mesei/minicantine;
- Bazele sportive trebuie modernizate/dezvoltate;
- Lipsa dotărilor cu tehnică şi materiale didactice moderne;
- Unele instituţii educaţionale nu îndeplinesc condiţiile necesare pentru obţinerea avizului ISU;
- Cabinetele medicale şcolare nu sunt dotate şi amenajate corespunzător, în special cabinetele stomatologice

- La nivelul învăţământului liceal:

- Stare avansată de degradare a unor clădiri ale unităţilor şcolare;
- Lipsa dotărilor în atelierele, cabinetele şi laboratoarele unităţilor şcolare;
- Lipsa echipamentelor, utilajelor şi dotărilor specifice în cadrul cabinetelor, atelierelor şi laboratoarelor de specialitate.

- La nivel învăţământului universitar principalele nevoi evidenţiate în Planul Strategic pentru perioada 2020-2027 sunt următoarele:

- Construirea unui nou Campus Universitar;
- Dimensionarea ofertei educaţionale a universităţii în vederea adaptării acesteia la nevoile pieţei muncii, dar şi a eficientizării programelor de studii activate;
- Dezvoltarea noilor facultati, avand in Vedere fuziunea prin absorbtie a Universitatii din Pitesti cu Universitatea Tehnica Bucuresti;
- Consolidarea ofertei educaţionale în domeniul TIC pentru a putea răspunde cererii din ce în ce mai mari de specialişti în domeniu;
- Infiintarea de camine aduse la standarde asumate;
- Susţinerea mobilităţii studenţilor în programe de tip ERASMUS şi a mobilităţilor interne, în special la universităţi din cadrul consorţiului ACADEMICA+;
- Creşterea capacităţii de cercetare ştiinţifică, dezvoltare tehnologică şi inovare multidisciplinară şi inter-disciplinară prin dezvoltarea infrastructurii specifice, susţinerea proiectelor CDI, dezvoltarea profesională a resursei umane existente şi stimularea performanţei în cercetare, precum şi prin atragerea de personal de înaltă calificare şi de colaboratori cu prestigiu internaţional;
- Diversificarea şi intensificarea cooperărilor internaţionale cu grupuri şi reţele de cercetare având un impact ridicat pe plan internaţional.

2.7.2 Infrastructura și serviciile de sănătate

2.7.2.1 Sistemul de sănătate național

Strategia Națională de Sănătate 2021-2027 se concentrează în special pe consolidarea asistenței comunitare, a asistenței primare și a asistenței ambulatorii specializate. Potrivit raportului din 2019 realizat de Comisia Europeană, în România, trecerea la asistența medicală ambulatorie se află într-un stadiu incipient.

Aproximativ 42% dintre cheltuielile pentru sănătate sunt încă direcționate către serviciile spitalicești, media la nivel de UE fiind 29%. Adițional faptului că asistența medicală primară și comunitară sunt încă subdezvoltate, ineficiența serviciilor de sănătate, inclusiv excesul de paturi în spitale, subdezvoltarea chirurgiei ambulatorii și integrarea slabă a asistenței medicale agravează situația, arată raportul.

Furnizarea serviciilor în cele mai eficiente unități, din punct de vedere al costurilor, este sprijinită de Strategia Națională de Sănătate 2021-2027 și stimulentele financiare din partea UE, care au ca scop îmbunătățirea conexiunilor la nivelul asistenței medicale, precum și cu alte sectoare.

Potrivit raportului Profil de țară în ceea ce privește infrastructura serviciilor de sănătate:

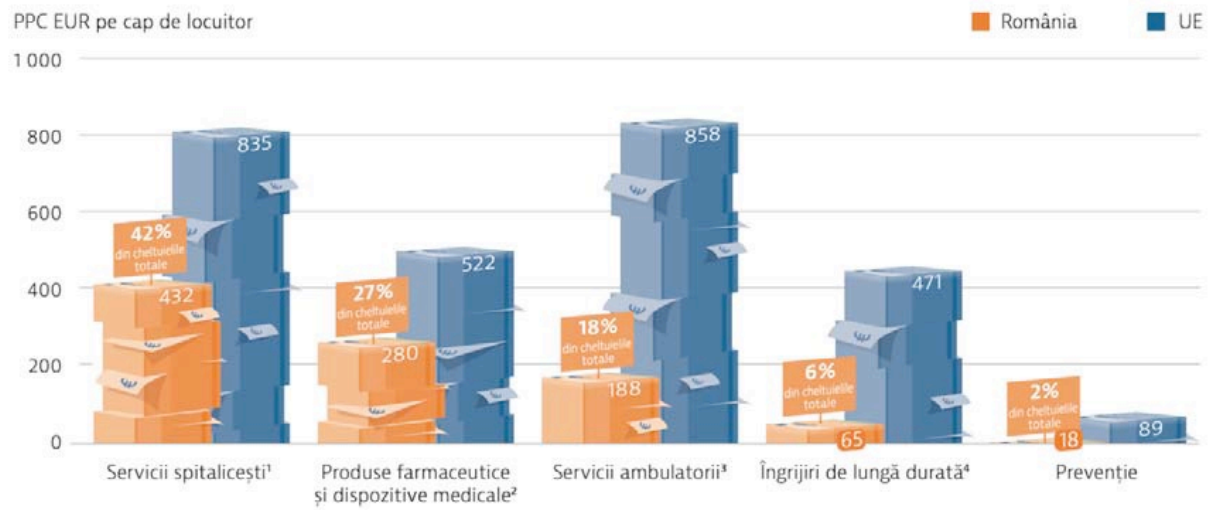
● România are mai puțini medici și asistenți medicali pe cap de locuitor decât majoritatea țărilor UE. În 2017, au fost înregistrați 2,9 medici practicanți la 1 000 de locuitori și 6,7 asistenți medicali la 1 000 de locuitori. Media UE era de 3,6, respectiv 8,5, ceea ce poziționează țara pe locul trei între cele mai scăzute cifre din UE. Totodată, numărul scăzut de medici generaliști și utilizarea în exces a spitalelor îngreunează trecerea la asistența medicală comunitară integrată.

● Asistența medicală primară continuă să fie insuficient utilizată, cetățenii preferând să apeleze în continuare la servicii spitalicești, chiar dacă îngrijirile necesare nu au un caracter urgent. De exemplu, datele arată că, în 2016, un cetățean din România a consultat un medic în cadrul asistenței medicale primare sau un medic specialist, în regim ambulatoriu, doar de cinci ori (media UE este de 7,5 consultații).

● Diferitele sectoare ale sănătății nu sunt integrate, precum sănătatea publică, asistența medicală primară și serviciile medicale spitalicești. Ceea ce duce la o continuitate precară a serviciilor de asistență furnizate pacienților.

● Cheltuielile pentru sănătate din România sunt mai mici decât în orice altă țară din UE, atât pe cap de locuitor, cât și ca procent din PIB (5,2 % din PIB în 2017, în comparație cu media UE de 9,8 %). Subfinanțarea sistemului afectează capacitatea de a acoperi nevoile actuale ale populației, iar situația va deveni din ce în ce mai complicată, având în vedere că populația îmbătrânește și baza de resurse se reduce.

Figura 24. Finanțarea asistenței medicale



Sursă: State of Health in the EU România - Profilul de țară din 2019 în ceea ce privește sănătatea

La nivel național, existența și distribuția infrastructurii sistemului de sănătate și resursele umane și financiare de sănătate sunt cele care permit accesul la serviciile de sănătătate a populației. Cei mai relevanți factori care reduc accesul cetățeniilor la servicii medicale, potrivit studiilor realizate de Institutul Național de Statistică, sunt numărul redus de unități medicale în mediul rural, în special a spitalelor, distanțele prea mari până la o clinică specializată și costurile sau listele de așteptare. Astfel de obstacole, deși sunt indirecte,

influențează nefavorabil starea generală a sănătății populației, care la rândul său afectează bunăstarea acestora.

Motive pentru care populația din România nu a accesat serviciile medicale în 2021, potrivit INS:

● Situația materială este principalul motiv pentru care 51,4% persoane de 16 ani și peste nu au putut să consulte un medic specialist.

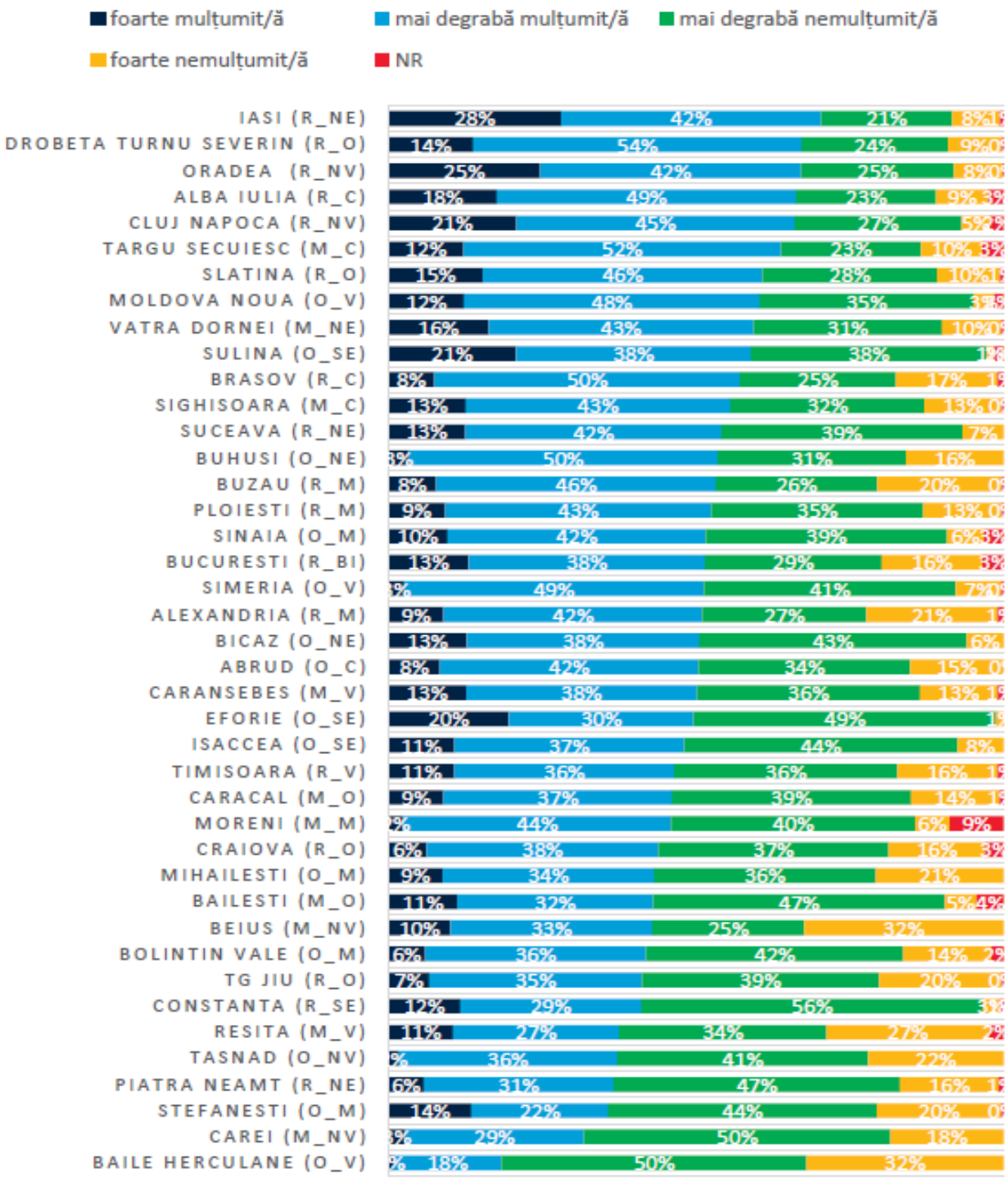
● Alte motive enumerate au fost: este înscris pe o listă de așteptare- mai des întâlnit în rândul populației din urban- și a așteptat ca problema să se rezolve de la sine și distanța prea mare sau lipsa mijloacelor de transport - mai des întâlnite în rândul persoanelor din mediul rural.

● O pondere de 15,8% a fost reprezentată de cei care nu au avut nevoie să consulte un medic stomatolog în ultimele 12 luni, 77,4% au putut să fie consultați, iar 6,8% nu au reușit acest lucru, deși ar fi avut nevoie. Principalele motive pentru care nu au fost efectuate vizite la medicul stomatolog au fost: lipsa resurselor financiare, teama, au așteptat ca problema să se rezolve de la sine și lipsa timpului necesar.

2.7.2.2 Satisfacția cetățenilor față de serviciile de sănătate în Slatina

Conform Barometrului Urban, 61% dintre locuitorii din Slatina sunt mulțumiți, dintre care 15% au declarat că sunt foarte mulțumiți. La pol opus, ponderea persoanelor care s-au declarat nemulțumiți este de 28%, dintre care 10% sunt foarte nemulțumiți. La nivel național, serviciile de sănătate se poziționează pe penultimul loc în ierarhia satisfacției la nivel național urban (52% total „mulțumiți") și reprezintă una dintre cele 3 probleme majore ale cetățenilor.

Figura 25. Cât de mulțumiți sunteți de serviciile de sănătate din…[orașul dvs.]-comparație



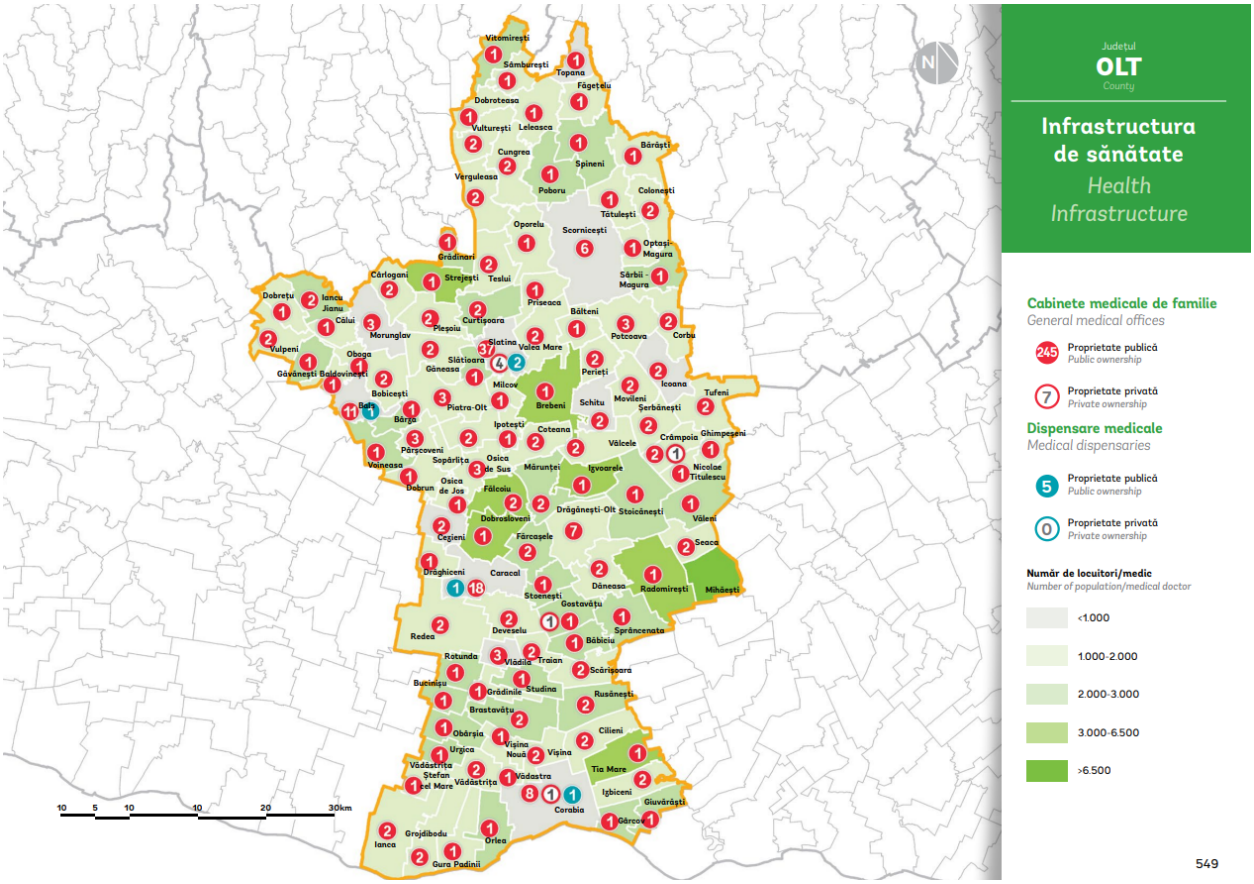
R= reședință, M= municipiu altul decât reședință, O=orașe, altele decât municipii și reședințeRegiuni: BI=București-Ilfov,

C=Centru, M=Sud-Muntenia, NE=Nord-Est, NV= Nord-Vest, O=Sud-Vest Oltenia, SE=Sud Est, V=Vest

Sursă: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții,

2.7.2.3 Distribuția unităților medicale

Figura 26. Infrastructura de Sănătate in judetul Olt



Sursă: Banca Mondiala Ghid de investiții pentru proiecte locale

Distribuția unităților medicale este neuniformă la nivelul municipiului Slatina si a judetului Olt. În Slatina, pe lângă unitățile de bază precum cabinetele de medicină de familie, farmacii, cabinete stomatologice (mult mai numeroase față de zona judetului, pentru a deservi populației, de asemenea, mai numeroasă), există o serie de tipuri de unități medicale care nu se regăsesc în mediul rural. Facem referire la unități în proprietate publică (1 spital, 2 ambulatorii, centre medicale de specialitate), precum și la unități în proprietate privată (peste 200 de cabinete de specialitate, 17 laboratoare medicale și 50 laboratoare de tehnică dentară). În ceea ce privește localitățile din judetul Olt, unitățile medicale existente sunt majoritar cabinete medicale de familie, în proprietate privată, care oferă servicii medicale de bază, cabinete stomatologice și farmacii/puncte farmaceutice. În ansamblu, datele indică că rețeaua de sănătate la nivelul judetului Olt este oferită în întregime de sectorul privat, iar în municipiul Slatina diverse servicii de sănătate sunt acoperite și de sectorul privat.

Tabel 13. - Listă unități medicale în funcție de categorii și forma de proprietate in Municipiul Slatina

Categorii de unitati sanitare	Forme de proprietate	Numar
Spitale	Proprietate publica	1
Policlinici	Proprietate publica	1
Laboratoare medicale	Proprietate publica	9
Laboratoare medicale	Proprietate privata	6
Laboratoare tehnica dentara	Proprietate privata	19
Farmacii	Proprietate privata	40
Farmacii	Proprietate publica	1
Dispensare medicale	Proprietate publica	1
Centre medicale de specialitate	Proprietate publica	1
Centre de transfuzii	Proprietate publica	1
Centre de sanitate mintala	Proprietate publica	1
Cabinete de diagnostic si tratament cu paturi de spital	Proprietate privata	1
Cabinete stomatologice	Proprietate privata	32
Cabinete medicale scolare	Proprietate publica	12
Cabinete medicale de specialitate	Proprietate privata	51
Cabinete medicale de medicina generala	Proprietate privata	3
Cabinete medicale de familie	Proprietate privata	46
Ambulatorii integrate spitalului	Proprietate privata	1
Ambulatorii integrate spitalului	Proprietate publica	1
Alte tipuri de cabinet medicale	Proprietate publica	4

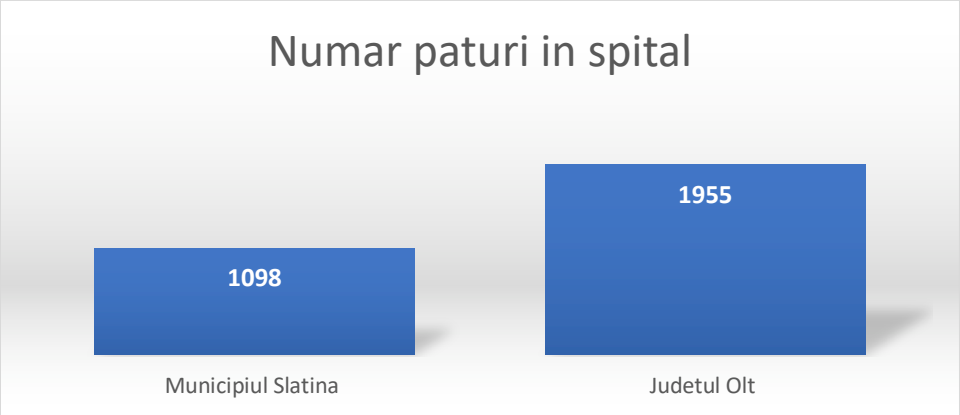
Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

2.7.2.4 Situația paturilor

Datele din anul 2015 arată că în sistemul de sănătate din România existau 6 paturi la 1.000 de locuitori, valoare care se înscrie în intervale medii ale țărilor din UE, în 2015, și un număr de internări de 19,9 la 100 locuitori în 2015, încadrându-se în intervalele puțin peste medie față de UE.

La nivelul județului Olt, există 1.955 de paturi, dintre care 1.098 se află în Slatina. Totodată, în ceea ce privește numărul de paturi în spital la 1.000 de locuitori, orașul a înregistrat 13,58 paturi/1000 de locuitori, media la nivel județean fiind 4,89. Astfel, se observă că municipiul Slatina se înscrie sub media la nivel național.

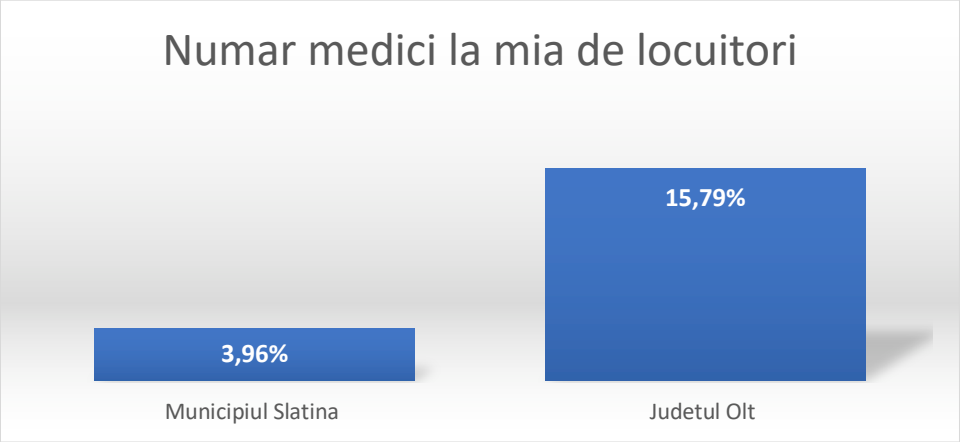
Figura 27. Situația paturilor



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

2.7.2.5 Date despre cadrele medicale

Figura 28. Raportul total al medicilor la 1.000 de locuitori



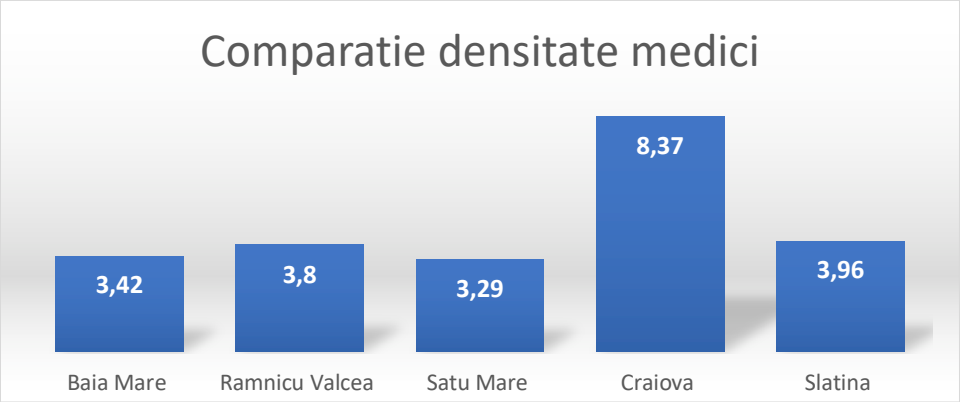
Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Raportul numărului de medici la populația medie de o mie de locuitori este unul dintre indicatorii clasici care măsoară eficiența sistemului medical, în rândul populației deservite. Potrivit datelor din Politica Urbană a României, în 2020, pentru fiecare 1.000 de locuitori există 3.96 medici în municipiul Slatina, iar la nivel de județ există 15,79 de cadre medicale/1.000 cetățeni. La nivel național, în anul 2019, reveneau 2.9 medici la o mie de locuitori, iar pentru Uniunea Europeană, valoarea indicatorului în 2019 era de 3.6 (Comisia Europeană). Comparând valorile la nivel de țară și la nivel de Uniunea Europeană, datele obținute pentru municipiul Slatina indică faptul că orașul se află peste media națională și cea europeană.

Numărul personalului medical din domeniul public și privat, la nivelul județului Olt, este de 575. Dacă privim în detaliu, vom observa că cele mai multe cadre medicale profesează în municipiul Slatina (330). Totodată, numărul cadrelor medicale care lucrează în unități publice (270 medici) este mai mare decât numărul celor care lucrează în sectorul privat (60 medici).

Densitatea personalului sanitar la 1000 de locuitori în municipiul Slatina este de 3,96. Prin comparație cu alte 3 municipii reședințe de județ, alte decât polii regionali, din regiunile NV și SV Oltenia, respectiv Satu Mare , Baia Mare și Râmnicu Vâlcea, se observă că Slatina are cea mai mare densitate de personal sanitar la 1.000 de locuitori.

Figura 30. Densitate personalului sanitar la 1.000 de locuitori



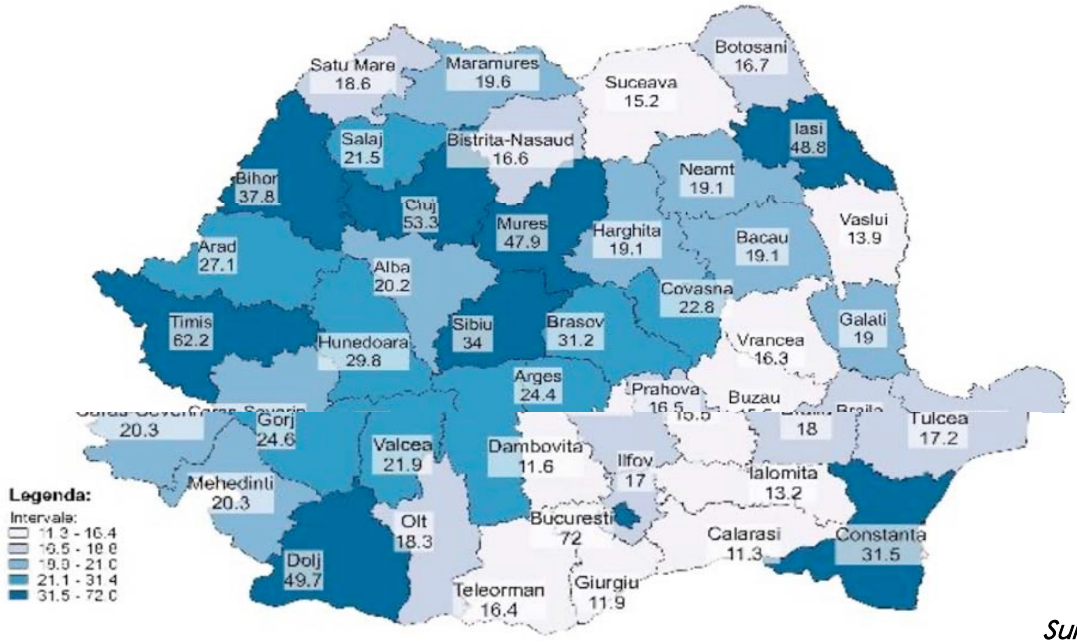
Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Conform Planului national de servicii sanitare 2021-2027 **,** județele cu un număr mare de medici la 10.000 locuitori sunt: M. București (72,0‰o loc.), Timiș (62,2‰o loc.), Cluj (53,3‰o loc.), Dolj (49,7‰o loc.), Iași (48,8‰o loc.), Mureș (47,9‰o loc.), Bihor (37,8‰o loc.), Sibiu (34,0‰o loc.), Constanța (31,5‰o loc.), Brașov (31,2‰o loc.). Județele cu un număr mic de medici la 10000 locuitori sunt: Călărași (11,3‰o loc.), Dâmbovița (11,6‰o loc.), Giurgiu (11,9‰o loc.), Ialomița (13,2‰o loc.), Vaslui (13,9‰o loc.).

În județul Olt ponderea este de 18,3 medici/10.000 de locuitori, iar media pe țară este 31,1 la 10.000 locuitori.

Pe baza datelor oferite de INS a fost calculată asigurarea populației cu medici prin calculul indicatorului - numărul de medici ce revin la 10.000 locuitori.

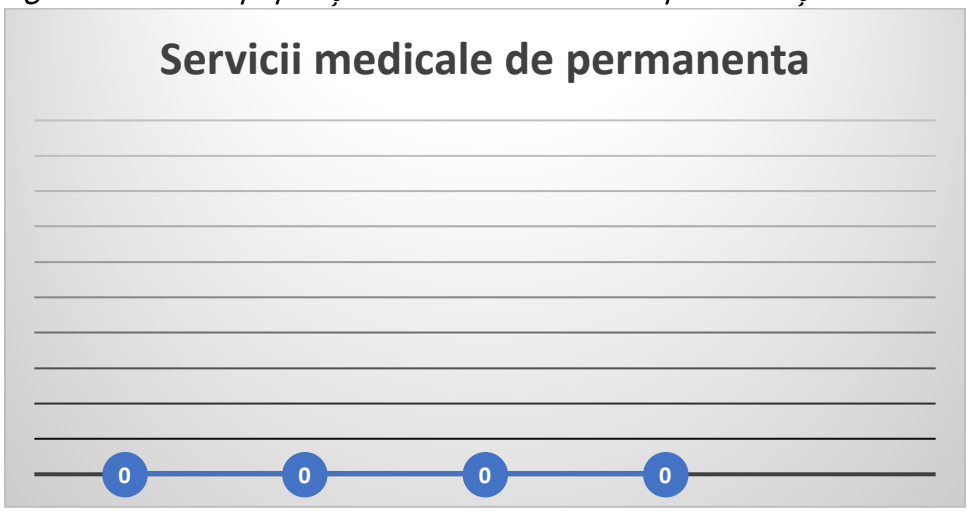
Figura 31. Numărul de medici ce revin la 10.000 de locuitori



Sursă: Planul national de servicii sanitare 2021-2027

Accesul populației din Slatina la serviciile medicale, din 2016 până în 2020, a scăzut. Valoarea cea mai mare înregistrată a fost în anul 2019 (1.80 unități per 1. 000 de locuitori).

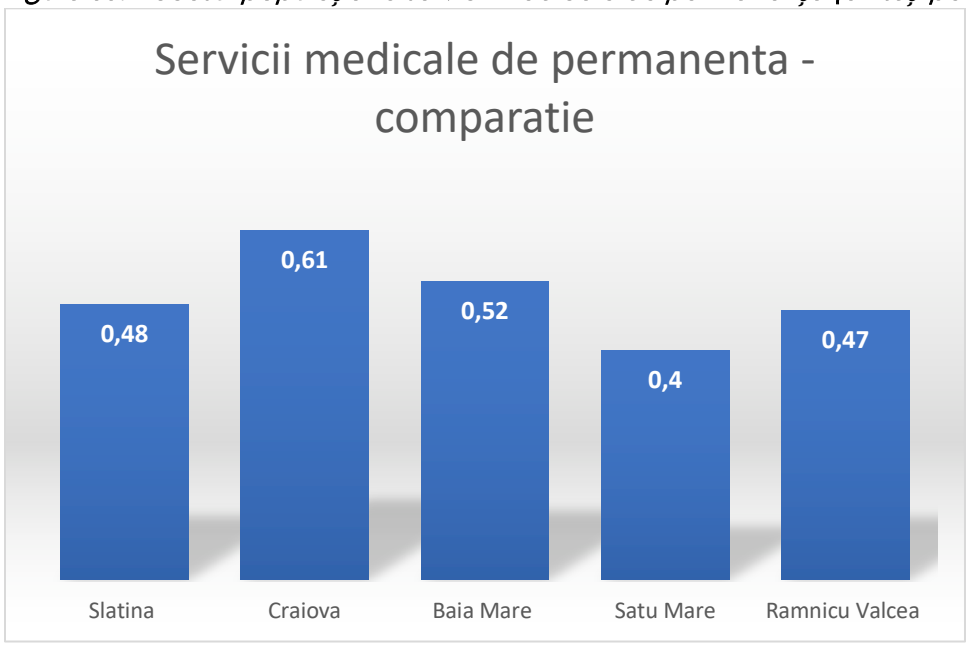
Figura 32. Accesul populației la servicii medicale de permanență



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Datele din 2020 indică faptul că Craiova deține cel mai mare acces al populației la servicii medicale de permanență (0,61), urmat de Municipiul Baia Mare (0,52) si de Slatina (0,48) având aproape aceeași valoare cu municipiul Ramnicu Valcea .

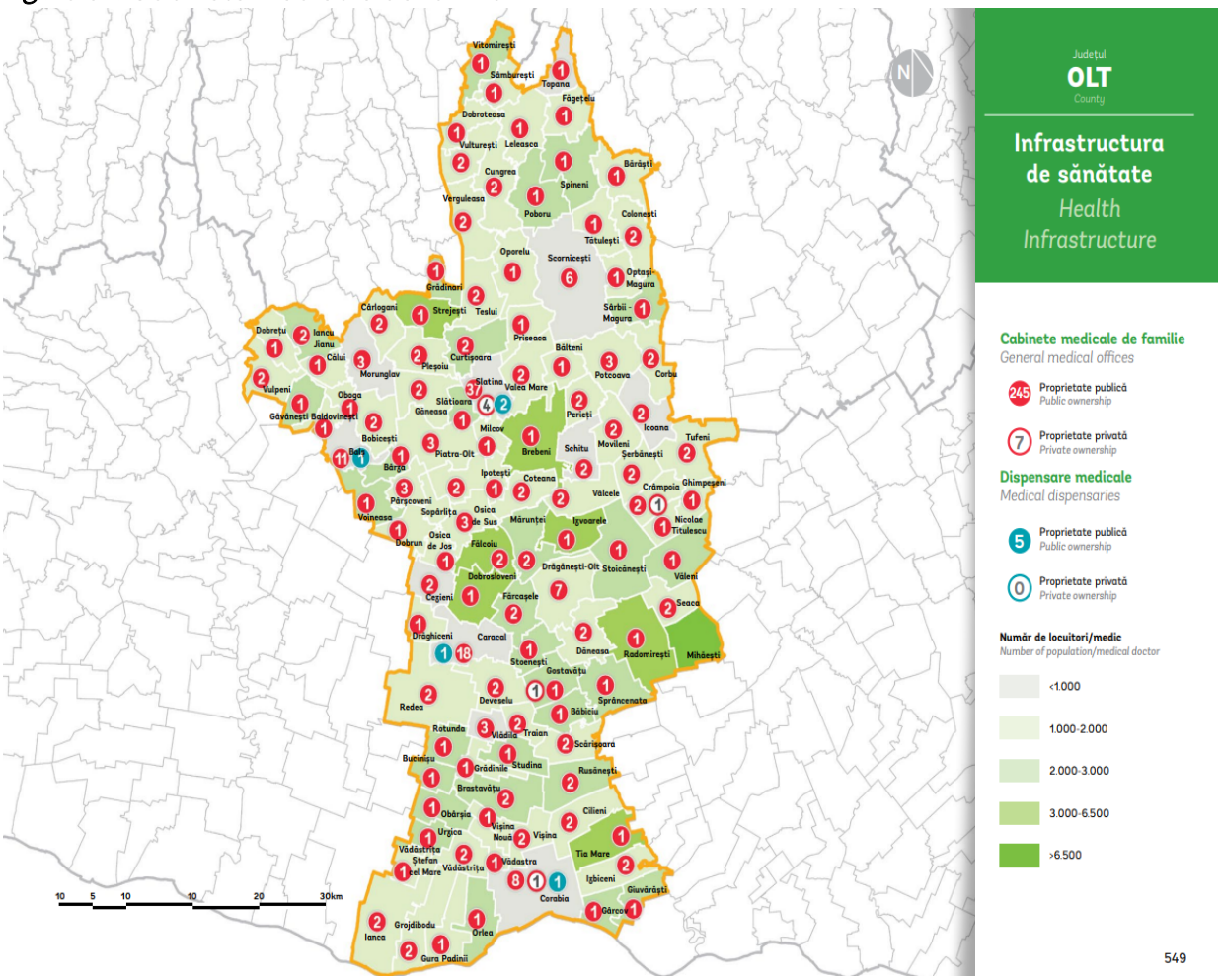
Figura 33. Accesul populației la servicii medicale de permanență (Unități per 1.000 de locuitori)



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

2.7.2.6 Cabinete medicale de familie4

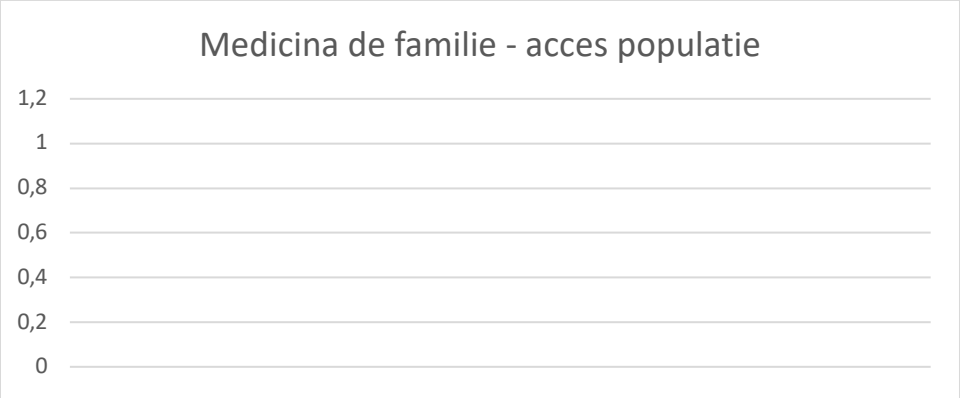
Figura 34. Cabinete medicale de familie



Sursă: Banca Mondiala -Ghid de investiții pentru proiecte locale

Cabinetul medicului de familie reprezintă primul contact al pacienților cu sistemul sanitar. Potrivit Insitutului Național de Statistică, rețeaua de cabinete independente de medicină de familie includea, în anul 2020, cele mai multe cabinete în regiunile Nord-Est (1.660 cabinete), București-Ilfov (1.545 cabinete) și Sud-Muntenia (1.509 cabinete), iar cele mai puține în regiunea Sud-Est (1.182 cabinete) și Vest (1.154 cabinete). La nivelul județelor, cele mai multe cabinete de medicină de familie au funcționat în județele Iași (496 cabinete), Timiș (478 cabinete) și Dolj (454 cabinete), iar cele mai puține în județele Covasna și Tulcea (fiecare cu câte 103 cabinete).

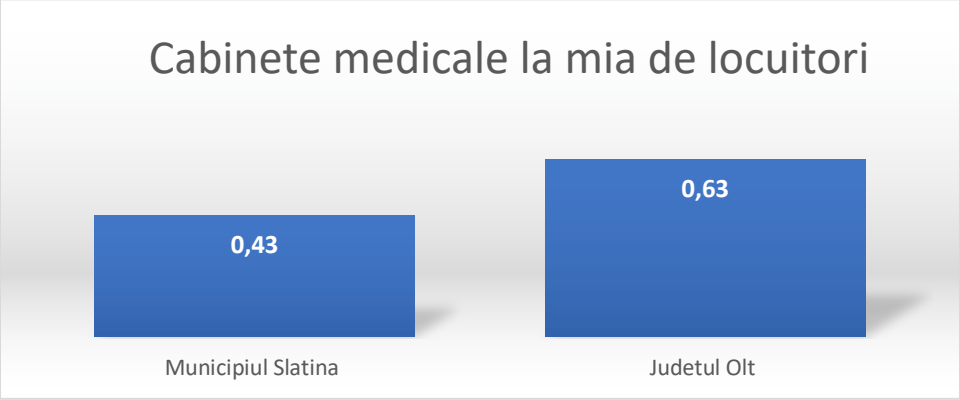
Figura 35. - Accesul populației la medicina de familie



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Numărul de cabinete medicale de familie raportat la 1.000 de locuitori, în 2020, în orașul Slatina, este de 0,43. Dacă privim în detaliu, se constată că în intervalul 2009-2020, numărul cabinetelor raportat la 1.000 de locuitori a crescut, însă a suferit și scăderi. Cea mai mare valoare a fost înregistrată în anul 2019 (0.48 cabinete/1000 de locuitori).

Figura 36. Accesul populației la medicina de familie



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Ținte regionale cu privire la cabinetele medicilor de familie[9]

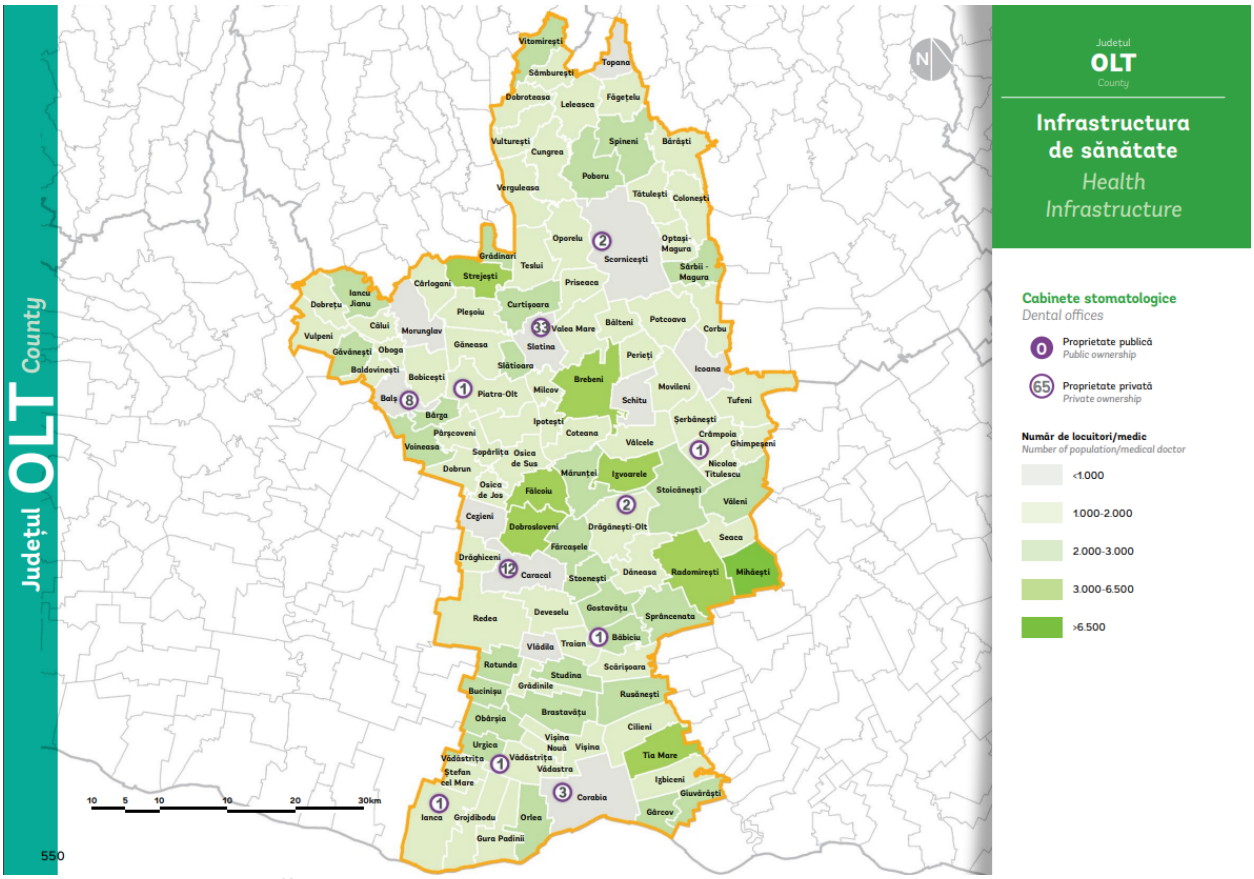
- Creșterea cu 2%-4% a numărul medicilor de familie (MF).
- Îndreptarea cadrelor medicale în comunele fără MF și în zonele rurale, utilizând mecanismele de stimulare. Județul Olt se află pe lista județelor, care trebuie să implementeze astfel de măsuri.
- MF trebuie să joace un rol crucial în ceea ce privește: educația și consilierea în domeniul sănătății; îngrijirea legată de sarcină, inclusiv îngrijirea prenatală și postnatală; servicii de planificare familială; îngrijirea copiilor (inclusiv imunizarea), consilierea și educația pentru sănătate; managementul bolilor cronice; managementul patologiei vârstnicului;screening populațional pentru cancer (în special activitățile de screening pentru cancerele de sân și de col uterin, colon); evaluarea necesităților de îngrijiri paliative pentru pacienții cu boli progresive cronice și furnizarea de îngrijiri paliative de bază; monitorizarea periodică active de către MF a persoanelor înscrise pe listele acestora, conform

reglementărilor legale și asigurarea cadrului legal pentru stimularea acordării consultațiilor medicale pentru întărirea prevenției;

- Pentru a sprijini renovarea cabinetelor MF și achiziționarea echipamentelor necesare, trebuie identificate surse de finanțare (ajutor de stat sau accesarea de fonduri structurale).

2.7.2.7 Cabinete medicale stomatologice

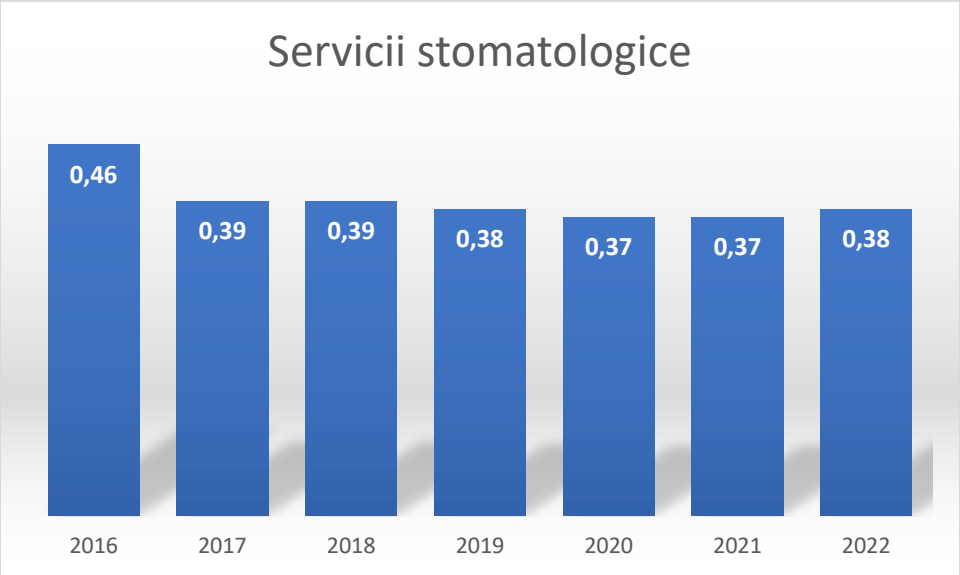
Figura 37. Cabinete medicale stomatologice



Sursă: Banca Mondiala -Ghid de investiții pentru proiecte locale

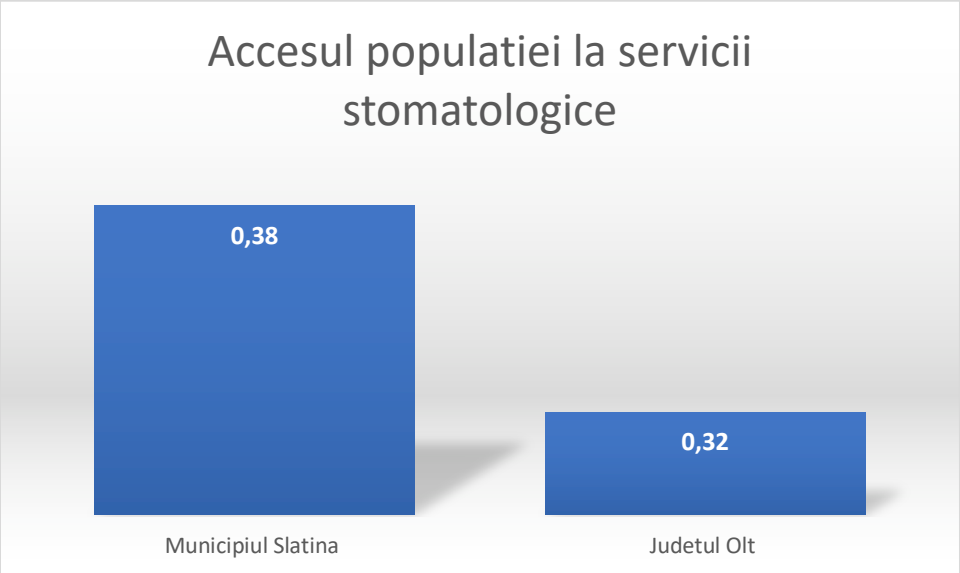
În ceea ce privește accesul la servicii medicale stomatologice, în 2022, pentru 1.000 de locuitori, Slatina deținea 0,38 cabinete. Totodată, se constată, că în perioada 2016-2022, accesul la acest tip de servicii medicale a fost mentinut relative constant în cadrul municipiului.

Figura 38. - Accesul populației la servicii stomatologice Municipiul Slatina



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

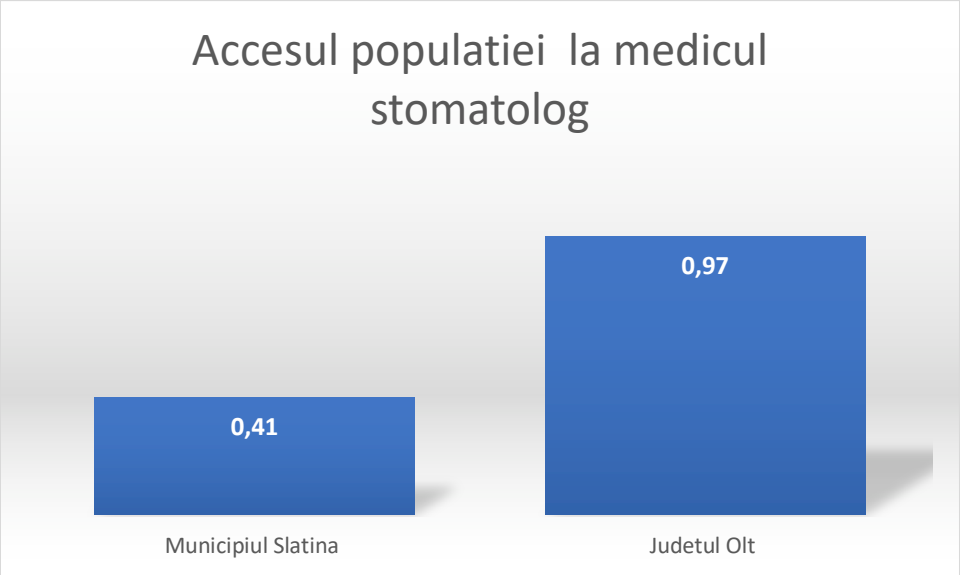
Figura 39. Accesul populației la servicii stomatologice



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Potrivit datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, în latina 1 medic stomatolog are peste 84,34 de pacienți, iar judet media 199 locuitori la un medic stomatolog.

Figura 40. Accesul populației la medicul stomatolog,



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

Situația unităților de tip ambulatoriu din județul Olt și direcțiile Planului regional de servicii sanitare 2021-2027, potrivit Planului regional de servicii sanitare 2021-2027 SV

PRINCIPALELE PROBLEME

Serviciile de sănătate din RSV se confruntă cu mai multe provocări majore:

- Insuficienta integrare între diferitele categorii de sectoare de servicii în sensul în care asistența primară nu are suficiente legături funcționale cu asistenţa medicală spitalicească, în timp ce promovarea sănătății și prevenţia nu sunt conectate adecvat cu îngrijirea curativă, cu un impact negativ puternic asupra continuității asistenței medicale și a rezultatelor la nivel de pacient.
- Accesul la îngrijire (disponibilitatea furnizorilor de servicii și a serviciilor specifice) variază semnificativ în funcție de particularităţile zonelor geografice, ceea ce duce la inechități între urban şi rural (în special în județul Mehedinți) și discriminare ale grupurilor minoritare.
- Inegalități în accesul la servicii între orașe și mediul rural, între grupuri nemarginalizate și marginalizate.
- Unitățile de asistență medicală primară nu își îndeplinesc în mod adecvat funcția de "gatekeeper"/„paznic", ceea ce duce la un suprasolicitarea serviciilor spitalicești.
- Serviciile de asistență medicală comunitară sunt încă insuficiente, dar în dezvoltare, inclusiv în ceea ce privește dezvoltarea resurselor umane și a infrastructurii prin diferite finanțări nerambursabile si printr-o abordare integrată a activităților medico-socio-educationale cu cabinetele de medicină de familie, serviciile sociale si educationale. În prezent sunt diferențe semnificative privind gradul de acoperire, multe dintre județele regiunii neavând disponibile de loc aceste servicii. Judetul Gorj are cea mai mare acoperire cu asistență medicala comunitară (99%- 131 de asistenti medicali comunitari și 14 mediatori sanitari).
- Modelul de îngrijire este în unele cazuri fragmentat, se bazează pe servicii specializate separate și necesită dezvoltarea de echipe interdisciplinare care ar asigura o abordare integrată a îngrijirii. Sunt în curs de identifcare soluții (proiecte în derulare) care să încurajeze o astfel de abordare integrată a asistenţei medicale.

- Infrastructura spitalicească este în general veche, iar capacitatea de îngrijire acută este supradimensionată în raport cu nevoile. Există o deplasare semnificativă a pacienților acuti în afara regiunii, în special din județul Mehedinți, care tind să meargă în Timișoara

- Regiunea de Vest și din județul Olt, care tind să meargă la București.

- Capacitatea serviciilor de îngrijire paliativă este foarte redusă

În timp ce aceste provocări sunt într-o oarecare măsură comune tuturor regiunilor, interacțiunea lor cu condițiile socio-economice specifice din RSV duce la deficiențe și mai accentuate în furnizarea serviciilor de asistență medicală, cu două consecințe majore:

a). Nevoia de servicii de sănătate nu este acoperită în mod adecvat, în special pentru populațiile rurale și vulnerabile.

b). Inegalități în accesul la servicii în şi între judeţe, în special în ceea ce priveşte asistenţa de specialitate, determinând deplasarea masivă a pacienţilor către unităţile medicale din regiunile învecinate.

Un studiu din 20134 arată că 10,2% din populația de 15 ani și mai în vârstă din RSV nu a putut merge la un specialist atunci când este nevoie (față de media națională de 12,8%). Când au fost întrebaţi despre motivele situației:

- 67% au menţionat costurile prea mari;

- 7,1% au sperat că problema de sănătate va dispărea fără intervenţie;

- 10% menţionat teama de a accesa serviciile de asistenţă medicală. Din cauza problemelor sistematice menționate mai sus, cererea și oferta sistemului de asistență medicală sunt puternic dezechilibrate. Astfel, nevoia nesatisfăcută de asistență medicală în RSV oferă o bază foarte puternică pentru intervenție.

ȚINTELE REGIONALE ŞI PLANUL OPERAŢIONAL

a) Numărul de MF va crește cu 2% - 4%. Ei vor fi atrași în zonele rurale, în special în comunele fără MF5 și în special în Mehedinți (care înregistrează cei mai scăzuți indici de acoperire în rural), utilizând mecanismele de stimulare descrise anterior.

b) Creșterea rolului MF în ceea ce privește: educația și consilierea în domeniul sănătății; îngrijirea legată de sarcină, inclusiv îngrijirea prenatală și postnatală; servicii de planificare familială; îngrijirea copiilor (inclusiv imunizarea), consilierea și educația pentru sănătate; managementul bolilor cronice; managementul patologiei vârstnicului; screening populațional pentru cancer (în special activitățile de screening pentru cancerele de sân, de col uterin și de colon); evaluarea necesităților de îngrijiri paliative pentru pacienții cu boli progresive cronice și furnizarea de îngrijiri paliative de bază; monitorizarea periodică activă de către MF a persoanelor înscrise pe listele acestora conform reglementarilor legale și asigurarea cadrului legal pentru stimularea acordării consultațiilor medicale pentru întărirea prevenției;

c) Identificarea unor surse de finanțare (ajutor de stat sau accesarea de fonduri structurale) pentru a sprijini renovarea / echiparea cabinetelor MF; subvenționat atât de la nivel național, la nivel local, precum și de partenerii tehnici și financiari. Criteriile de prioritizare pentru selectarea cabinetelor de medicină de familie care vor fi sprijinite se vor baza pe: statutul juridic clar al spatiului cu destinația cabinet MF, gradul de uzură al locației și activitățile anterioare de reabilitare și întreținere, evidențe că investiția va promova îmbunătățirea performanței în furnizarea serviciilor, precum și standardele de calitate, impactul proiectului investițional în ceea ce privește stimularea acordării de fonduri, gradul în care proiectul de investiții contribuie la îmbunătățirea serviciilor oferite, inclusiv acordarea unor servicii noi; plata pentru performanță. d) Se propune derularea unor proiecte-pilot în care plata să se efectueze pe bază de performanță a MF (în două judeţe). Standardele de monitorizare și evaluare pentru acest nou mecanism de plată se vor baza pe arii de activități precum cele de mai jos.

- Va fi un sistem de recompensare (pozitiv) și nu o abordare penalizatoare (negativă); - Obiectivele vor fi stabilite în funcție de prioritățile de sănătate publică și de programele naționale de sănătate, inclusiv de exemplu:

¬ Stimulente financiare pentru a încuraja MF să-și asume rolul de "paznic";

¬ Rolul MF în eficacitatea programelor de depistare a cancerului în zona de captare (de exemplu: % dintre femeile cu vârsta cuprinsă între 25 și 64 de ani implicate în programe de screening al cancerului de col uterin, % din populația eligibilă care participă la programul de screening al cancerului colorectal);

¬ Angajarea MF în gestionarea pacienților cu boli cronice (de exemplu: numărul de pacienți diabetici cu trei analize HbA1c înregistrate în ultimele 12 luni; numărul de pacienți cu tensiune arterială ridicată cu tensiunea arterială controlată la fiecare 6 luni);

¬ Asigurarea de îngrijiri paliative de bază pentru pacienții cu boli cronice progresive (de exemplu: număr pacienți cu nevoi de îngrijiri paliative identificați prin instrumente de screening sau prin alte metode, număr pacienți cu durere dată de existența bolilor cronice progresive care au durerea controlată)

¬ Respectarea programelor naționale de imunizare pentru copii și vârstnici;

¬ Alte criterii care trebuie determinate pentru a îmbunătăți calitatea și / sau eficiența. Măsurile de la nivel regional specificate mai sus trebuie susținute de reforme la nivel național.

e) În același timp, se propune revizuirea pachetului de asistență medicală de bază (în conformitate cu Ghidul Național și concluziile discuțiilor cu Casa Națională de Asigurări de Sănătate) pentru a spori capacitatea de reacție a MF privind:

- Educație și consiliere în sănătate;
- Îngrijiri legate de sarcină, inclusiv îngrijire prenatală și postpartum;
- Suplimente nutriționale;
- Servicii de planificare a familiei;
- Îngrijirea copilului (inclusiv imunizarea), sfaturi și educație pentru sănătate;

În cadrul consultărilor online cu reprezentanții societății civile din municipiul Slatina, cele mai importante nevoi au reieșit a fi: creșterea numărului de cabinete medicale de familie, reabilitarea și accesibilizarea Policlinicii spitalului judetean și construirea unui centru de permanență socio-medicală în cartierul Ciraesov.

Tabel 15. Cheltuieli finanțate de la bugetul local pentru sănătate

Localitate	Categorie	Valoare	Valoare pe locuitor
Slatina	Total	113.190	1,4
	Servicii medicale în unități sanitare cu paturi	0	0
	Servicii de sănătate publică	124.509	1,54
	Alte cheltuieli în domeniul sănătății	4.851	0,06

Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

În municipiul Slatina, în 2020, cheltuielile de la bugetul local pentru sănătate, potrivit datelor din Politica Urbană a României, sunt în valoare de aproape 113.190 RON, iar la nivel de locuitor s-a înregistrat o cheltuială de 1,4 RON. Categoria de cheltuieli cea mai mare o reprezintă serviciile de sănătate publică.

Prin comparație cu alte 3 municipii reședințe de județ, alte decât polii regionali, din regiunile NV și SV Oltenia, respectiv Satu Mare , Baia Mare și Râmnicu Vâlcea, se constată că Slatina a alocat un buget local pentru sănătate mai mic , ca atare și cheltuielile per locuitor sunt mai ridicate față de cele 3 municipii.

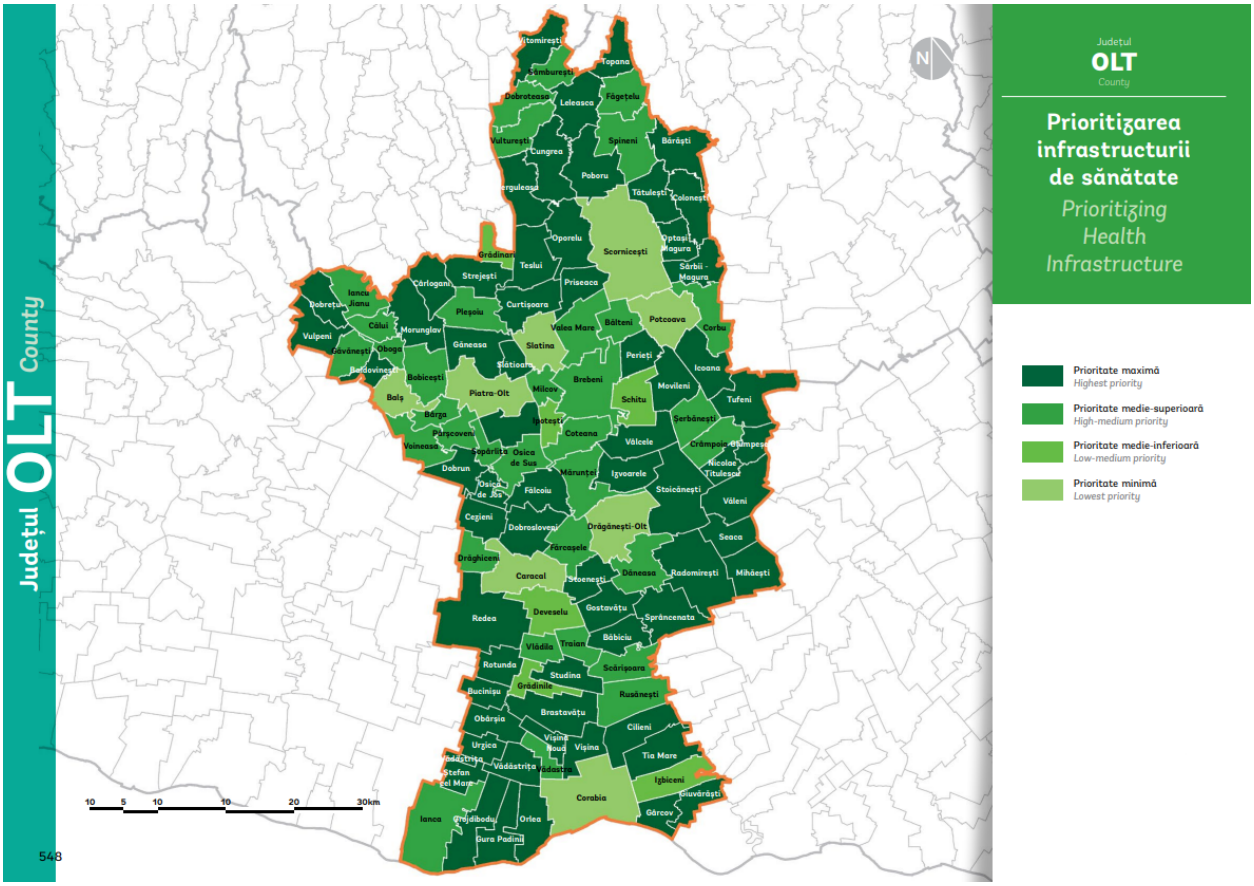
Tabel 16. Cheltuieli finanțate de la bugetul local pentru sănătate pentru alte 3 municipii reședințe de județ

Localitate	Valoare	Valoare pe locuitor
Satu Mare	3.522.491	29,25
Ramnicu Valcea	4.887.488	41,42
Baia Mare	5.765.631	39,52

Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/

2.7.2.8 Prioritizarea infrastructurii de sănătate, la nivelul județului Olt

Figura 41. Prioritizarea infrastructurii de sănătate



Sursă: Banca Mondiala -Ghid de investiții pentru proiecte locale

Municipiul Slatina se află în categoria prioritate minimă, în ceea ce privește investițiile în infrastructura de sănătate la nivel de județ, în comparație cu situația celorlalte localități componente.

2.7.2.9 Concluzii infrastructura de sănătate şi serviciile medicale

Provocări

- Ponderea persoanelor care s-au declarat nemulțumiți de serviciile de sănătate este 28%, dintre care 10% sunt foarte nemulțumiți.
- Municipiul Slatina a înregistrat 0.3 cabinete de familie la 1.000 de locuitori.
- Distribuția unităților medicale este neuniformă.
- Asistența medicală primară este insuficient utilizată.

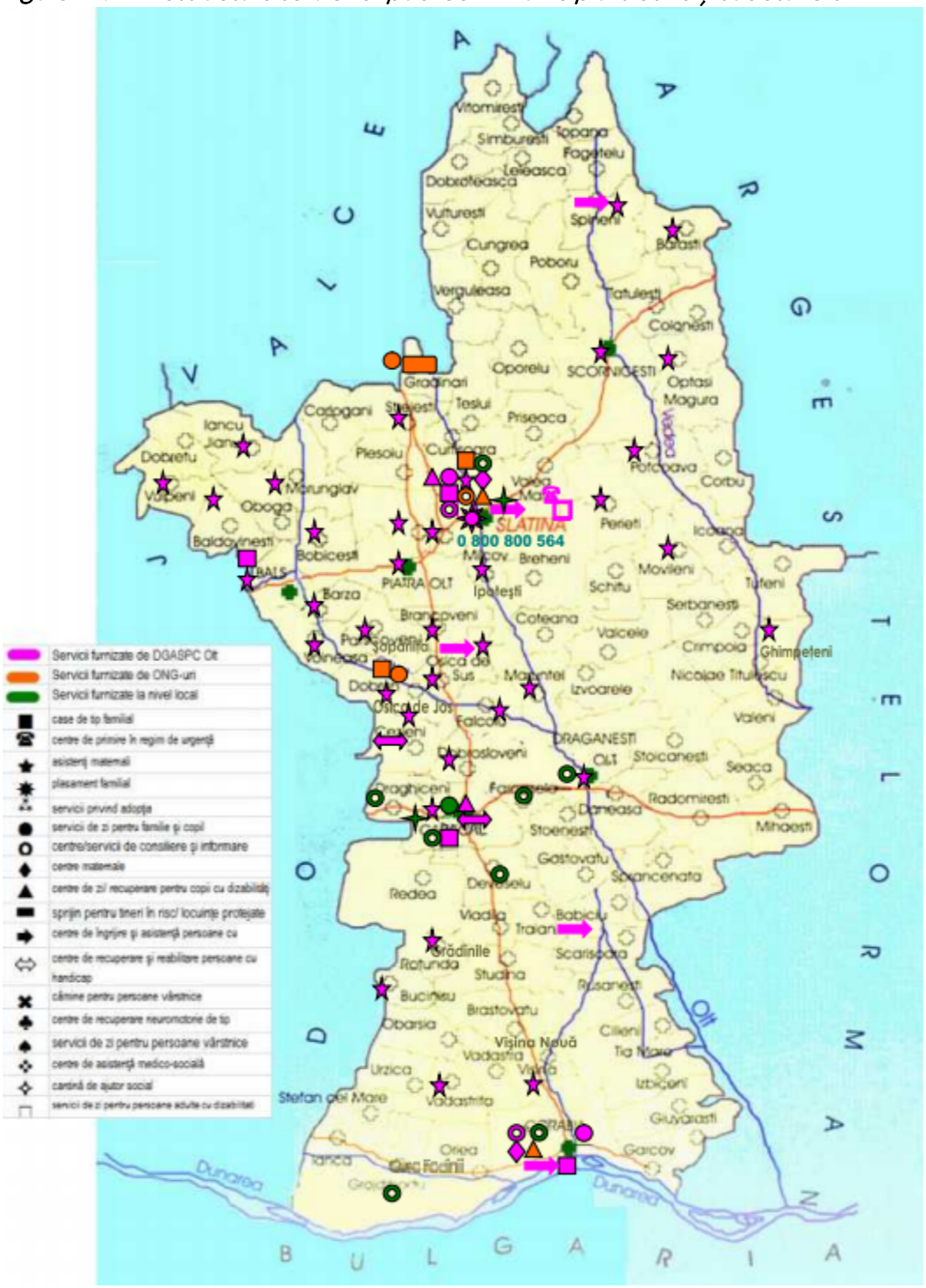
Recomandări

- Este necesară consolidarea asistenței comunitare, a asistenței primare și a asistenței ambulatorii specializate.
- Trebuie implementate măsuri pentru creșterea numărului de medici de familie, precum și regândirea importanței acestora în sistemul sanitar.
- Realizare structuri sanitare în cartierele situate periferic.
- Modernizarea cabinetelor medicale/stomatologice școlare.
- Reabilitarea și accesibilizarea Policlinicilor.
- Accesarea fondurilor pentru infrastructură, atragerea forței de muncă și diversificarea serviciilor oferite.

2.7.3 Infrastructura și serviciile de asistență social

2.7.3.1 Infrastructura serviciilor sociale

Figura 42. - Infrastructura serviciilor publice în municipiul Slatina și Judetul Olt



Sursă: DGASPC Olt

Direcția Generală de Asistență socială și Protecția Copilului Olt oferă următoarele tipuri de servicii la nivelul județului:

- 15 servicii de tip rezidențial (copii/tineri);
- 4 servicii de zi (copii);
    - Servicii de tip familial;
        - Nr. asistenți maternali profesioniști cu copii în plasament – 247;
        - Nr. copii/tineri aflați în plasament la plasament la asistenți maternali profesioniști – 397;
        - Nr. copii/tineri aflați în plasament la plasament în familia lărgită – 305;
        - Nr. copii/tineri aflați în plasament la plasament la familii/persoane fără grad de rudenie -10;
    - 9 servicii de tip rezidențial destinate persoanelor adulte cu dizabilități;
    - Servicii de zi destinate persoanelor adulte cu dizabilități;
    - 2 alte tipuri de servicii de tip rezidențial.

Serviciile Sociale Licențiate de pe raza Municipiului Slatina - 2022

Tabel 17. Serviciile Sociale Licențiate de pe raza judetului Olt

Nr. crt.	Public/Privat	CUI furnizor	Tip Furnizor	Denumire Furnizor	Județ furnizor	Denumire serviciu social	Cod serviciu social	Tip serviciu social	Adresa serviciu social	Cod Siruta	Localitate /sector	Județ serviciu	Mediu de rezidență	Capacitat e/ nr. beneficiari	Data licenței provizorie	Data licenței de funcționare pe termen de 5 ani	Număr și serie licență de funcționare valabilă 5 ani	Data deciziei reînscrierii	Număr și serie licență reînscriere	Instituția care a eliberat Licența de funcționare
1	Public	28652497	2	Agenția Națională Antidrog	București	Centrul de prevenire, evaluare și consiliere antidrog Olt	8899 CZ-AD-I	Centru de zi pentru persoane tinere dependente pentru persoane cu diferite adicții: droguri, alcool, alte substanțe toxice	Str. Centura Basarabilor, nr. 8, etaj 2, ap. 13	125347	Slatina	Olt	Urban	55	9/20/2017	12/20/2017	LF/0004357	9/8/2022	LF/0011217	MMSS
2	Privat	30780340	4	Asociația Grup de Acțiune Locală La Nou În Sat	Olt	Centrul de zi de consiliere și informare pentru persoane aflate în dificultate	8899 CZ-PN-III	Centru de zi pentru asistență și suport pentru alte persoane aflate în situații de nevoie	sat Găvănești, str. Decindea nr. 4, cam. 4	130302	Găvănești	Olt	Rural	15/zi	9/14/2022	6/26/2023	LF/0011293			MMSS
3	Privat	22536272	4	Asociația Națională a Surzilor din România - Filiala Surzilor Slatina	Olt	Asistență și suport pentru persoanele adulte cu dizabilități de auz	8899 SC-D-I	Servicii de consiliere pentru persoanele adulte cu dizabilități	str. Corniței nr. 28	125347	Slatina	Olt	Urban	15	1/7/2021	24.11.2021	LF/0001366			ANPDPD
4	Public	15691150	3	Centrul de Asistență Medico - Socială Caracal	Olt	Centrul de Asistență Medico - Socială Caracal	8710 CRMS-I	Centre rezidențiale de îngrijire și asistență medico-socială pentru persoane vârstnice, bolnavi cronici în fază terminală	str. Plevnei, nr. 36	125472	Caracal	Olt	Urban	50	12/27/2021	8/5/2022	LF/0011275			MMSS
5	Public	16057240	3	Centrul Medico - Social Corabia	Olt	Centrul Medico - Social Corabia	8710 CRMS-I	Centre rezidențiale de îngrijire și asistență medico-socială pentru persoane vârstnice, bolnavi cronici în fază terminală	str. Carpați, nr. 26-28	125542	Corabia	Olt	Urban	50	12/29/2016	9/18/2017	LF/0001497	12/24/2021	LF/0010243	MMSS
6	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Căminul pentru persoane vârstnice Fălcoiu	8730 CR-V-I	Centre rezidențiale de îngrijire și asistență pentru persoane vârstnice	Str. Principală, nr. 2	126978	Fălcoiu	Olt	Rural	50	11/18/2016	1/5/2018	LF/0005707	9/23/2021	LF/0010226	MMSS
7	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Centrul de zi de consiliere și informare pentru alte persoane aflate în situații de nevoie	8899 CZ-PN-III	Centru de zi pentru asistență și suport pentru alte persoane aflate în situații de nevoie	Str. Centura Basarabilor, nr. 8	125347	Slatina	Olt	Urban	40	3/28/2016	3/27/2017	LF/0008381	2/25/2021	LF/0009496	MMSS
8	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Serviciul pentru sprijinirea victimelor infracțiunilor	8899 CZ-PN-VI	Centre de zi pentru asistență și suport pentru alte persoane aflate în situații de nevoie	Str. Centura Basarabilor, nr. 8	125347	Slatina	Olt	Urban	3/ zi	12/22/2021	8/11/2022	LF/0011277			MMSS
9	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Drăgănești, nr. 8 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Andrei" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Drăgănești, nr. 8, bl. 8 AB, sc. B, et. 1, ap. 3	125347	Slatina	Olt	Urban	6	1/5/2017	7/5/2017	0001077/LF	6/28/2022	0000327/LF	ANPDCA
10	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Aleea Tineretului, nr. 4 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Andrei" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Aleea Tineretului, nr. 4, bl. FB24B, sc. C, et. 3, ap. 8	125347	Slatina	Olt	Urban	6	1/5/2017	7/5/2017	0001088/LF	6/28/2022	0000323/LF	ANPDCA
11	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Dorobanți, nr. 25 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Andrei" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Dorobanți, nr. 25, bl. 25, sc. A, et. 2, ap. 5	125347	Slatina	Olt	Urban	6	1/5/2017	7/28/2017	0001137/LF	6/28/2022	0000326/LF	ANPDCA
12	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Arcului, nr. 5 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Andrei" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Arcului, nr. 5, bl. 9 A, sc. A, et. 4, ap. 18	125347	Slatina	Olt	Urban	6	1/5/2017	7/5/2017	0001086/LF	6/28/2022	0000325/LF	ANPDCA
13	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Crizantemei, nr. 6 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Andrei" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Crizantemei, nr. 6, bl. 6, sc. A, et. 1, ap. 4	125347	Slatina	Olt	Urban	6	1/5/2017	7/5/2017	0001102/LF	6/28/2022	0000328/LF	ANPDCA
14	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Elena Doamna, nr. 16 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Valentin" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Elena Doamna, nr. 16, bl. 16, sc. B, et. 2, ap. 6	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/22/2016	7/5/2017	0001111/LF	6/28/2022	0000339/LF	ANPDCA
15	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Aleea Tipografului, nr. 2 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Andrei" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Aleea Tipografului, nr. 2, bl. FA 25, sc. A, et. 1, ap. 4	125347	Slatina	Olt	Urban	5	1/5/2017	7/5/2017	0001104/LF	6/28/2022	0000324/LF	ANPDCA
16	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Cireșoyv, nr. 2 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Valentin" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Cireșoyv, nr. 2, bloc 6, sc. A, et. 1, ap. 4	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/22/2016	7/5/2017	0001105/LF	6/28/2022	0000338/LF	ANPDCA
17	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Dorobanți, nr. 6 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Andrei" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Dorobanți, nr. 6, bl. 6, sc. A, et. 1, ap. 3	125347	Slatina	Olt	Urban	6	1/5/2017	7/5/2017	0001103/LF	6/28/2022	0000329/LF	ANPDCA
18	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Aleea Lalelelor, nr. 5 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Valentin" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Al. Lalelelor, nr. 5, bl. FA12, sc. 3, parter, ap. 2	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/22/2016	12/4/2017	0002377/LF	6/28/2022	0000337/LF	ANPDCA
19	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Cireșoyv, nr. 13 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Valentin" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Cireșoyv, nr. 13, bl. 1B, sc. C, et. 1, ap. 3	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/22/2016	7/5/2017	0000110/LF	6/28/2022	0000342/LF	ANPDCA
20	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Al. Muncii, nr. 3 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Valentin" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Al. Muncii, nr. 3, bl. FA24, sc. C, et. 4, ap. 10	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/22/2016	7/5/2017	0000109/LF	6/28/2022	0000340/LF	ANPDCA
21	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Arcului, nr. 14 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Valentin" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Arcului, nr. 14, bl. 4, sc. C, et. 1, ap. 4	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/22/2016	12/4/2017	0002238/LF	6/28/2022	0000341/LF	ANPDCA
22	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Măcului, nr. 2 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Valentin" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Aleea Măcului, nr. 2, bl. FA 22, sc. D, et. 4, ap. 15	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/22/2016	7/5/2017	0001112/LF	6/28/2022	0000343/LF	ANPDCA
23	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Casa de tip familial str. Mărului, nr.5 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Mihail" Caracal	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Mărului, nr.5	125472	Caracal	Olt	Urban	6	3/25/2020	6/28/2022	0000357/LF			ANPDCA
24	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Nicolae Bălcescu, nr. 114, bl.4B, ap. 3 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Maria" Balș	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Nicolae Bălcescu, nr. 114, bl.4B, ap. 3 parter, sc. 1	125418	Balș	Olt	Urban	4	6/5/2020	6/28/2022	0000335/LF			ANPDCA
25	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Apartament str. Nicolae Bălcescu, nr. 114, bl.4B, ap. 4 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidențial pentru copii "Sf. Maria" Balș	8790 CR-C-I	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială	str. Nicolae Bălcescu, nr. 114, bl.4B, ap. 4 parter, sc. 1	125418	Balș	Olt	Urban	4	6/5/2020	6/28/2022	0000336/LF			ANPDCA
26	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Centrul de zi pentru Consiliere și Sprijin pentru părinți și copii - Complexul de Servicii "Amicii" Slatina	8899 CZ-F-I	Centru de zi pentru familii cu copii	str. Zmeurei, nr. 9B	125347	Slatina	Olt	Urban	4	9/4/2020	8/23/2021	0001183/LF			ANPDCA
27	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Centrul de zi de recuperare pentru copii cu dizabilități Caracal	8891 CZ-C-III	Centru de zi pentru copii cu dizabilități	str. Dragoș Vodă, nr. 2A	125472	Caracal	Olt	Urban	50	9/4/2020	8/23/2021	0001184/LF			ANPDCA
28	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Centrul de zi pentru copii aflați în situație de risc de separare de părinți - Complexul Servicii "Amicii" Slatina	8891 CZ-C-II	Centru de zi pentru copii aflați în situație de risc de separare de părinți	str. Zmeurei, nr. 9B	125347	Slatina	Olt	Urban	20	9/4/2020	8/23/2021	0001185/LF			ANPDCA
29	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Centrul de primire în regim de urgență pentru copii	8790 CR-C-II	Centre rezidențiale pentru copii în scopul de protecție specială		125347	Slatina	Olt	Urban	16	2/1/2016	2/27/2017	LF/0008309	1/26/2021	0000649/LF	ANPDCA
30	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Centru de zi pentru copii aflați în situație de risc de separare de părinți - Complex servicii "Sfânta Elena Corabia"	8891 CZ-C-II	Centru de zi pentru copii aflați în situație de risc de separare de părinți	str. C.A. Rosetti, nr.21	125542	Corabia	Olt	Urban	30	2/5/2016	2/27/2017	LF/0008308	1/26/2021	0000650/LF	ANPDCA
31	Public	9746625	1	Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt	Olt	Centrul de zi pentru dezvoltarea deprinderilor de viață independentă - Complex Servicii "Amicii" Slatina	8891 CZ-C-VI	Centru de zi pentru copii aflați în situație de risc de separare de părinți	str. Zmeurei, nr. 9B	125347	Slatina	Olt	Urban	77	2/19/2021	4/19/2022	0000015/LF			ANPDCA

32	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de zi pentru copii aflaţi în situaţie de risc de separare de părinţi din cadrul Complexului de servicii sociale Slatina	8891 CZ-C-II	Centru de zi pentru copii/ copii în familii- copii separaţi sau în risc de separare de părinţi	Str. Drăgăneşti, nr. 7	125347	Slatina	Olt	Urban	20	3/30/2016	6/19/2018	LF/0005721	3/15/2021	000792/LF	ANPDCA
33	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Casa de tip familial str. Mircea Vodă, nr. 108 din cadrul Complexului de Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Nicolae" Caracal	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	str. Mircea Vodă, nr. 108	125472	Caracal	Olt	Urban	12	3/16/2021	4/19/2022	0000014/LF			ANPDCA
34	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Casa de tip familial Str. Bistriţei nr. 22 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Mihail" Caracal	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Bistriţei nr. 22	125472	Caracal	Olt	Urban	6	4/18/2016	11/10/2016	LF/0005366	6/28/2022	0000356/LF	ANPDCA
35	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Casa de tip familial str. Mircea Vodă, nr. 82A din cadrul Complexului Servicii de Tip Rezidenţial pentru Copii "Sf. Mihail" Caracal	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	str. Mircea Voda, nr. 82A	125472	Caracal	Olt	Urban	12	7/22/2021	7/11/2022	0000363/LF			ANPDCA
36	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul maternal - Complex servicii Sf. Elena Corabia	8790 CR-MC-I	Centre rezidenţiale de îngrijire şi asistenţă pentru mamă şi copil	str. C. A. Rosetti, nr. 21	125542	Corabia	Olt	Urban	5	10/12/2016	11/17/2017	LF/0004428	11/3/2021	0001329/LF	ANPDCA
37	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de zi pentru consiliere şi sprijin pentru părinţi şi copii din cadrul Complexului servicii Sfânta Elena	8899 CZ-F-I	Centre de zi pentru familii cu copii	str. C. A. Rosetti, nr. 21	125542	Corabia	Olt	Urban	4	10/12/2016	4/19/2017	LF/0008380	11/3/2021	0001330/LF	ANPDCA
38	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Vălcior nr. 14 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Mugurel" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Vălcior nr. 14, bl. 14, sc. C., ap 2, parter	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/7/2016	12/7/2017	LF/0004439	6/28/2022	0000334/LF	ANPDCA
39	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament str. Aleea Rozelor nr. 15 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Mugurel" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Aleea Rozelor nr. 15, bl. FB 23, sc C, et. 1, ap 3	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/21/2016	7/31/2017	LF/0001485	6/28/2022	0000330/LF	ANPDCA
40	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Dorobanţi nr 4 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Mugurel" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Dorobanţi nr 4, bl 4, sc A, et 1, ap 4	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/9/2016	6/27/2017	LF/0001472	6/28/2022	0000331/LF	ANPDCA
41	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament str. Elena Doamna, nr. 18 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Mugurel" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Elena Doamna, nr. 18, bl 18, sc A, et 1, ap 3	125347	Slatina	Olt	Urban	6	12/7/2016	5/9/2017	LF/0008397	6/28/2022	0000332/LF	ANPDCA
42	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Calea Bucureşti nr. 22 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Nicolae" Caracal	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Calea Bucureşti nr. 22, bl A1a, sc 1, et 3, ap 10	125472	Caracal	Olt	Urban	6	12/16/2016	7/31/2017	LF/0001482	6/28/2022	0000352/LF	ANPDCA
43	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Calea Bucureşti nr. 46 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Nicolae" Caracal	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Calea Bucureşti nr. 46, bl A19, sc 1, etaj 1, ap. 3	125472	Caracal	Olt	Urban	6	12/16/2016	1/9/2018	LF/0005712	6/28/2022	0000353/LF	ANPDCA
44	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Aleea Crişeni, nr. 3 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Nicolae" Caracal	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Aleea Crişeni, nr. 3, bl A6, sc 1, et 1, ap 4	125472	Caracal	Olt	Urban	6	12/9/2016	6/27/2017	LF/0001468	6/28/2022	0000351/LF	ANPDCA
45	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Tudor Vladimirescu nr. 57 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Elena" Corabia	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Tudor Vladimirescu nr. 57, bl. 1, sc A, ap 1, etaj 1	125542	Corabia	Olt	Urban	5	7/15/2016	8/24/2017	LF/0001491	6/28/2022	0000347/LF	ANPDCA
46	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Casa de tip familial Bdul. Carpaţi nr. 52 bis din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Elena" Corabia	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Bdul. Carpaţi nr. 52 bis	125542	Corabia	Olt	Urban	12	9/13/2016	9/18/2017	LF/001496	6/28/2022	0000349/LF	ANPDCA
47	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul maternal "Adelina" Slatina	8790 CR-MC-I	Centre rezidenţiale de îngrijire şi asistenţă pentru mamă şi copil	str. Aleea Muncii, nr. 1, bl. FB 14, sc. A, et. 3, ap. 15	125347	Slatina	Olt	Urban	8	2/2/2017	1/8/2018	000290/LF	2/14/2022	0001584/LF	ANPDCA
48	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Casa de tip familila str. Cireşului, nr. 88 din cadrul Complexului Servicii de tip rezidenţial pentru copii "Sfânta Maria" Balş	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	str. Cireşului, nr. 88	125418	Balş	Olt	Urban	6	8/3/2022	7/5/2023	0000779/LF			ANPDCA
49	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament str. Nicolae Bălcescu nr. 207 din cadrul Complexului Servicii de tip rezidenţial pentru copii "Sfânta Maria" Balş	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	str. Nicolae Bălcescu, nr. 207, bl. P2, sc. 1, ap. 19	125418	Balş	Olt	Urban	6	8/3/2022	7/5/2023	0000778/LF			ANPDCA
50	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament str. Nicolae Bălcescu nr. 134 din cadrul Complexului Servicii de tip rezidenţial pentru copii "Sfânta Maria" Balş	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	str. Nicolae Bălcescu, nr. 134, bl. 51, sc. A, ap. 1	125418	Balş	Olt	Urban	6	8/3/2022	7/5/2023	0000777/LF			ANPDCA
51	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament str. Ion Creangă nr. 3A din cadrul Complexului Servicii de tip rezidenţial pentru copii "Sfânta Maria" Balş	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	str. Ion Creangă, nr. 3A, bl. 18BC, sc. 2, Ap. 21	125418	Balş	Olt	Urban	6	8/3/2022	7/5/2023	0000776/LF			ANPDCA
52	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	"Centrul de Abilitare şi Reabilitare Slatina"	8790 CR-D-II	Centre rezidenţiale pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str.Arcului, nr.73A	125347	Slatina	Olt	Urban	12	1/10/2022	24.11.2022	LF/0000228			ANPDPD
53	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de Abilitare şi Reabilitare Caracal	8790 CR-D-II	Centre rezidenţiale pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str. Dragoş Vodă nr. 2A	125472	Caracal	Olt	Urban	50	9/14/2020	6/25/2021	LF0001067			ANPDPD
54	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de Abilitare şi Reabilitare Cezieni	8790 CR-D-II	Centre rezidenţiale pentru persoane adulte cu dizabilităţi	Str.Zambilei, nr.12	126102	Cezieni	Olt	Rural	15	7/19/2022	27.12.2022	LF/0000270			ANPDPD
55	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de Abilitare şi Reabilitare Drăgăneşti-Olt	8790 CR-D-II	Centre rezidenţiale pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str. Cariătăţii nr. 22	125622	Drăgăneşti-Olt	Olt	Urban	40	9/14/2020	6/25/2021	LF/0001066			ANPDPD
56	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de îngrijire şi Asistenţă Bâbeciu	8790 CR-D-I	Centre rezidenţiale pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str. Curacal nr. 34	125659	Bâbeciu	Olt	Rural	15	10/30/2020	7/14/2021	LF0001106			ANPDPD
57	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de Îngrijire şi Asistenţă Corabia	8790 CR-D-I	Centre rezidenţiale pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str.Bibescu Vodă, nr.40A	125542	Corabia	Olt	Urban	50	12/20/2021	19.09.2022	LF/0000148			ANPDPD
58	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de Îngrijire şi Asistenţă Şopârliţa	8790 CR-D-I	Centre rezidenţiale pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str.Aleea Cămănului nr.1	130384	Şopârliţa	Olt	Rural	50	4/26/2021	26.04.2022	LF/0000033			ANPDPD
59	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de servicii de recuperare neuromotorie de tip ambulatoriu	8899 CZ-D-II	Centre de zi pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str. Bibescu Vodă, nr. 40 A	125542	Corabia	Olt	Urban	8/zi	10/19/2016	10/20/2017	LF/0000030	09.11.2021	LF0001358	ANPDPD
60	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de zi pentru persoane adulte cu dizabilităţi	8899 CZ-D-I	Centre de zi pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str. Centura Basarabilor nr. 8	125347	Slatina	Olt	Urban	20	12/20/2019	08.10.2020	LF000219			ANPDPD
61	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Locuinţă Maxim Protejată pentru Persoane Adulte cu Dizabilităţi Nr.1 Slatina	8790 CR-D-VII	Centre rezidenţiale pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str.Oltului, nr.107	125347	Slatina	Olt	Urban	6	5/20/2021	17.05.2022	LF/0000044			ANPDPD
62	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de primire în regim de urgenţă pentru victimele violenţei în familie	8790 CR-VD-I	Centre rezidenţiale de îngrijire şi asistenţă pentru victimele violenţei în familie (Rezidenţial)		125347	Slatina	Olt	Urban	9	8/26/2016	7/27/2017	LF/00004	22/06/2021	LF/00088	ANES
63	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Locuinţă protejată pentru persoanele victime ale violenţei domestice	8790 CR-VD-III	Centre rezidenţiale de îngrijire şi asistenţă pentru victimele violenţei în familie (Rezidenţial)		125347	Slatina	Olt	Urban	6	5/5/2020	10/2/2020	LF/00055			ANES
64	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Cămin persoane vârstnice	8730 CR-C-I	Centre rezidenţiale de îngrijire şi asistenţă pentru persoane vârstnice	Str. Toamnei, nr. 11 (fost nr. 6)	125347	Slatina	Olt	Urban	50	4/1/2016	7/31/2017	LF/0001488	3/29/2021	LF/0010205	MMSS
65	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de Zi de Recuperare pentru Copii cu Dizabilităţi Slatina	8891 CZ-C-III	Centre de zi pentru copii/ copii în familii- copii separaţi sau în risc de separare de părinţi	str. Plevnei, nr. 6, parter	125347	Slatina	Olt	Urban	50	8/5/2020	7/9/2021	0001090/LF			ANPDCA
66	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Prelungirea Tunari nr 18 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Lumină" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Prelungirea Tunari nr 18, bl. S 26, sc. A, ap 3	125347	Slatina	Olt	Urban	4	7/15/2016	5/18/2018	LF/0005717	6/28/2022	0000345/LF	ANPDCA
67	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament str. Crizantemei nr. 1 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Lumină" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	str. Crizantemei nr. 1, bl 1 ABC, sc B, parter, ap 1	125347	Slatina	Olt	Urban	5	8/4/2016	4/19/2017	LF/0008382	6/28/2022	0000344/LF	ANPDCA
68	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Casa de tip familial Str. Cuza Vodă nr 115 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Elena" Corabia	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Cuza Vodă nr 115	125542	Corabia	Olt	Urban	11	9/13/2016	9/18/2017	LF/0001498	6/28/2022	0000348/LF	ANPDCA
69	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Caraiman nr 1 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Elena" Corabia	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Caraiman nr 1, bl D6, sc. 3, et 3, ap 11	125542	Corabia	Olt	Urban	5	9/13/2016	7/31/2017	LF/0001483	6/28/2022	0000350/LF	ANPDCA
70	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Casa de tip familial Str.Anton Pann nr. 10 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Mihail" Caracal	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str.Anton Pann nr. 10	125472	Caracal	Olt	Urban	6	10/12/2016	11/27/2017	LF/0004435	6/28/2022	0000355/LF	ANPDCA
71	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Dragoş Vodă , nr. 17 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Nicolae" Caracal	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Dragoş Vodă , nr. 17, bl A8, sc 1, et. 1, ap. 3	125472	Caracal	Olt	Urban	6	10/24/2016	5/30/2017	LF/0001456	6/28/2022	0000354/LF	ANPDCA
72	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Apartament Str. Vălcior nr. 12 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Mugurel" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Vălcior nr. 12, bl 12, sc C, ap 3, parter	125347	Slatina	Olt	Urban	6	10/13/2016	4/19/2017	LF/0008394	6/28/2022	0000333/LF	ANPDCA
73	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de zi pentru consiliere şi sprijin pentru părinţi şi copii din cadrul Complexului servicii Sfânta	8899 CZ-F-I	Centre de zi pentru familii cu copii	Str. Drăgăneşti, nr. 7	125347	Slatina	Olt	Urban	6	11/18/2016	5/8/2017	LF/0008377	11/3/2021	0001331/LF	ANPDCA
74	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Casa de tip familial Str. Andrei, nr. 8 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Lumină" Slatina	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Andrei, nr. 8	125347	Slatina	Olt	Urban	7	12/9/2016	7/31/2017	LF/0001404	6/28/2022	0000346/LF	ANPDCA
75	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Casa de tip familial Str. Cezar Boliac nr 86 din cadrul Complexului Servicii de tip Rezidenţial pentru copii "Sf. Elena" Corabia	8790 CR-C-I	Centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecţie specială	Str. Cezar Boliac nr. 86	125542	Corabia	Olt	Urban	7	1/9/2017	10/19/2017	LF/0004406			MMSS
76	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de îngrijire şi asistenţă Slatina	8790 CR-D-I	Centre rezidenţiale pentru persoane adulte cu dizabilităţi	Str. Toamnei nr. 6	125347	Slatina	Olt	Urban	110	12/21/2016	7/10/2017	LF/0001479			MMSS
77	Public	9746625	1	Direcţia Generală de Asistenţă Socială şi Protecţia Copilului Olt	Olt	Centrul de Servicii de Recuperare Neuromotorie de Tip Ambulatoriu	8899 CZ-D-II	Centre de zi pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str.Toamnei, nr.11	125347	Slatina	Olt	Urban	10/zi	12/14/2016	1/9/2018	LF/0005710	11/24/2021	LF0001367	ANPDPD
78	Privat	22430858	5	Episcopia Slatinei şi Romanaţilor - Biroul de Asistenţă Socială	Olt	Centru de zi pentru asistenţă şi suport pentru alte persoane aflate în situaţii de nevoie	8899 CZ-PN-V	Centre de zi pentru asistenţă şi suport pentru alte persoane aflate în situaţii de dificultate	str. Grădinăşti, nr. 1, cod poştal 230080	125347	Slatina	Olt	Urban	3/ zi	7/10/2017	11/17/2017	LF/0004430	6/29/2022	LF/0011271	MMSS
79	Privat	11580469	4	Fundaţia Denisa Dobrun	Olt	Centrul de zi Denisa Dobrun	8891 CZ-C-II	Centre de zi pentru copii/ copii în familii- copii separaţi sau în risc de separare de părinţi	str. Principală nr. 19	126825	Dobrun	Olt	Rural	60	10/24/2016	5/8/2017	LF/0008395	2/14/2022	0001582/LF	ANPDCA
80	Privat	8509248	4	Organizaţia pentru Copii şi Adulţi cu Nevoi Speciale „TREBUIE, - Filiala Olt	Olt	Centru de Zi pentru Persoane Adulte cu Dizabilităţi- Centru de Recuperare Activă „Sfânta Maria,	8899 CZ-D-I	Centre de zi pentru persoane adulte cu dizabilităţi	str.Poenii, nr.32B	125347	Slatina	Olt	Urban	4	11/8/2021	05.09.2022	LF/0000144			ANPDPD
81	Public	4491040	1	Primăria Comunei Bârlogi - Compartiment Asistenţă Socială	Olt	Centrul de îngrijire de zi pentru copiii aflaţi în situaţia de risc din comuna Bârlogi	8891 CZ-C-II	Centre de zi pentru copii/ copii în familii- copii separaţi sau în risc de separare de părinţi	str. Principală, nr. 57, sat Cioclăneşti	125757	Bârlogi	Olt	Rural	15	12/4/2017	3/16/2018	0000355/LF	11/28/2022	0000566/LF	ANPDCA
82	Public	5139779	1	Primăria Comunei Grădinari - Compartiment Asistenţă Socială	Olt	Serviciul de îngrijire şi asistenţă la domiciliu	8810 ID-I	Servicii de îngrijire la domiciliu pentru persoane vârstnice, persoane cu dizabilităţi, persoane aflate în situaţii de dependenţă	sat Grădinari, str. Traian, nr. 3 A	127171	Grădinari	Olt	Rural	06/ luna	2/3/2022	8/9/2022	LF/0011276			MMSS
83	Public	5139779	1	Primăria Comunei Grădinari - Compartiment Asistenţă Socială	Olt	Serviciul comunitar pentru persoane vârstnice Grădinari	8899 CZ-PN-V	Centre de zi pentru asistenţă şi suport pentru alte persoane aflate în situaţii de dificultate	sat Grădinari, str. Traian, nr. 3 A	127171	Grădinari	Olt	Rural	60	12/27/2022	4/24/2023	LF/0011292			MMSS
84	Public	16602622	1	Primăria Comunei Sârbii Măgura - Compartimentul de Asistenţă Socială	Olt	Centrul de îngrijire de zi pentru copii aflaţi în situaţia de risc	8891 CZ-C-II	Centre de zi pentru copii/ copii în familii- copii separaţi sau în risc de separare de părinţi	str. Sârbii, nr. 04, sat Vitănești	130366	Sârbii - Măgura	Olt	Rural	20	10/2/2018	8/1/2019	000767/LF			ANPDCA
85	Public	4393175	1	Primăria Municipiului Caracal - Serviciul Public de Asistenţă Socială	Olt	Centrul de zi "Cristina"	8891 CZ-C-II	Centre de zi pentru copii/ copii în familii- copii separaţi sau în risc de separare de părinţi	calea Bucureşti, nr. 23	125472	Caracal	Olt	Urban	20	12/2/2015	2/26/2016	LF/0000220	12/2/2020	000386/LF	ANPDCA
86	Public	4716780	1	Primăria Oraşului Potcoava - Direcţia Asistenţă Socială	Olt	Cantina socială	8899 CPDH-I		str. Principală, nr. 81	128374	Potcoava	Olt	Urban	250	8/16/2022					MMSS

Sursă: DGASPC Olt

2.7.3.3 Concluzii infrastructura şi serviciile de asistență socială

Provocări

- O parte dintre problemele sociale din Slatina sunt: rata mare a abandonului școlar, copiii cu părinți plecați la munca în străinătate și rămași singuri acasă, fără reprezentant legal, copiii victime ale exploatării prin muncă, violență școlară/domestică, bătrâni singuri acasă, lipsa locurilor de muncă, părinții dependenți de ajutorul social, precum și lipsa posibilităților de reintegrare în familie a copiilor din sistemul de protecție.
- Lipsa spațiilor destinate structurilor societății civile.
- Lipsa următoarelor servicii sociale: centre rezidenţiale de recuperarea/reabilitare pentru persoane cu diferite adicţii (dependenţe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară și o școală pentru toți copiii din Slatina.
- Insuficiente parteneriate între administrația locală și furnizorii privați.

Recomandări

- Accesarea de fonduri pentru dezvoltarea următoarelor servicii: centre rezidenţiale de recuperarea/reabilitare pentru persoane cu diferite adicţii (dependenţe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară, centru de zi sustinut pentru persoanele cu probleme psihiatrice, centru respiro pentru copiii și tinerii cu dizabilitati, serviciu complet pentru copii și tinerii expuși la cerșit și servicii de ocupare și angajare pentru grupurile vulnerabile.
- Realizarea parteneriatelor public-privat, în vederea dezvoltării infrastructurii și a serviciilor de asistență socială.
- Diversificarea utilizării terenurilor și patrimoniului construit în vederea susținerii activității ONG-urilor care oferă servicii de asistență socială.
- Dezvoltarea de instrumente pentru a atrage mai multe fonduri (naționale și europene).

2.7.4 Infrastructura și serviciile pentru sport și agreement

Organizația Mondială a Sănătății estimează că până în 2050, 75% din populația lumii va locui în orașe, o creștere de 20% față de anul 2015. Cum ne asigurăm, însă, că urbanizarea nu înseamnă doar oportunități profesionale, acces la resurse, confort ridicat, ci și o calitate ridicată a aerului, acces la mișcare și un stil de viață activ la orice vârstă, și indiferent de situația socială sau financiară?

Fără o strategie axată pe susținerea unui stil de viață activ, urbanizarea atrage după sine un grad ridicat de sedentarism și creșterea numărului de persoane afectate de boli cronice (în special boli cardiovasculare și diabet zaharat) și obezitate. În contextul actual generat de COVID-19, există riscul ca lipsa accesului la facilități sportive și un stil de viață activ să aibă un impact negativ asupra sistemul imunitar și sănătății fizice. Lipsa activității fizice poate avea, de asemenea, efecte asupra sănătății mintale, agravând stresul sau anxietatea resimțită din cauza izolării sociale. De aceea, Comisia Europeană și Organizația Națiunilor Unite subliniază nevoia ca statele să includă sportul și activitatea fizică în planurile de recuperare după COVID-19.

Investițiile în infrastructura sportivă a orașelor și facilitarea accesului la mișcare au impact direct asupra calității vieții locuitorilor, cu beneficii sociale și financiare semnificative: stare de bine, sănătate, dar și reducerea cheltuielilor sistemului de sănătate, productivitate la locul de muncă, precum și crearea de comunități puternice și scăderea comportamentelor anti-sociale. La acestea se adaugă beneficii cu privire la reducerea poluării, odată cu reducerea emisiilor datorate traficului motorizat.

În același timp, orașele trebuie să utilizeze cât mai bine spațiul limitat de care dispun și să adopte o abordare mai puțin concentrată pe mașini. Ciclismul, alături de mersul pe jos și de transportul public, reprezintă o utilizare mult mai eficientă a spațiului stradal și are un rol vital în planificarea sistemului de transport urban.

Integrarea activității fizice în viața de zi cu zi, prin încurajarea și facilitarea mersului pe jos, alergatului

și folosirii bicicletei ca mijloc de transport este esențială pentru creșterea nivelului de activitate fizică și scăderii incidenței bolilor corelate cu sedentarismul.

În acest sens, proiectarea spațiului urban are potențialul de a contribui substanțial la nivelul de activitate fizică a cetățenilor. Conform unui studiu internațional realizat în 2016 în 14 orașe, următoarele patru medii construite au fost asociate pozitiv cu niveluri mai ridicate de activitate fizică:

1. mai multe parcuri publice la distanță mică (0,5 km) de reședință, deschise tuturor
2. o densitate mai mare a stațiilor de transport public
3. o mai mare densitate rezidențială netă
4. o mai mare densitate a intersecțiilor stradale accesibile pietonilor.

Astfel, pentru ca mediile construite să sprijine activitatea fizică, este necesară oferirea de parcuri publice deschise și sigure. De asemenea, este importantă creșterea densității rezidențiale și a stațiilor de transport public, precum și a intersecțiilor destinate pietonilor.

De asemenea, în contextul pandemic actual, recomandarea ONU este ca guvernele să colaboreze cu servicii de sănătate și îngrijire, școli și organizații ale societății civile care reprezintă diferite grupuri sociale pentru a sprijini activitatea fizică la domiciliu.

Deși nivelul minim de activitate sportivă recomandat de OMS este de **150 de minute pe săptămână**, ultimul studiu realizat la nivel european (Eurobarometrul dedicat sportului și activității fizice, 2018) arată că proporția europenilor care nu se implică deloc în exerciții fizice sau sport a crescut constant, de la 39% in 2009, 42% in 2013 și 46% in 2017. La nivelul României, creșterea nivelului de sedentarism față de anul 2013 este de 12%. *63% dintre români nu se implică deloc în activități sportive sau exerciții fizice.*

Eurobarometrul publicat în martie 2018 indică faptul că în 11 țări, printre care și România, mai mult de jumătate dintre respondenți nu se implică deloc în exerciții fizice și nici nu practică vreun sport: Bulgaria, Grecia și Portugalia (68%) sunt cele mai inactive, urmate de România (63%). Proporția cea mai mică a celor care nu fac exerciții fizice/sport este în Finlanda (13%), Suedia (15%) și Danemarca (20%). Motivele cel mai des invocate pentru care românii nu fac mișcare sunt lipsa timpului (50%), lipsa motivației și interesului (18%), urmate de lipsa infrastructurii de sport potrivite sau accesibile în zona în care locuiesc (13%).

În România, doar 43% dintre respondenți consideră că au multe oportunități de a face mișcare în zona în care locuiesc.

Percepțiile privind oportunitățile de a fi activ fizic variază semnificativ la nivel european, de la Olanda și Danemarca, unde peste 90% din respondenți consideră că zona lor le oferă multe oportunități de a face mișcare, la Bulgaria (51%), respectiv România (43%). Dintre cei care fac sport, exerciții sau alte activități fizice mai ușoare, cei mai mulți au răspuns că fac acest lucru acasă (60%), 17% în parc sau în aer liber, respectiv 16% într-o sală de fitness, club sau centru sportiv. *52% dintre românii chestionați consideră că autoritățile locale nu se implică suficient pentru a facilita accesul la activitățile sportive.*

Românii consideră că autoritățile locale ar trebui să se implice mai mult pentru a facilita accesul cetățenilor la activități sportive (18% sunt total de acord cu această afirmație, și 34% tind să fie de acord). Cele mai pozitive percepții cu privire la implicarea autorităților locale în facilitarea accesului la activitățile sportive se regăsesc în rândul populației din Germania (unde 71% nu sunt de acord), Olanda (69%), Finlanda (68%) și Danemarca (64%).

Ce înseamnă un oraș activ?

Orașele pot oferi numeroase oportunități de a fi activ fizic, iar unele și-au transformat mediul construit într-un spațiu care încurajează un nivel ridicat de activitate a cetățenilor. Orașele active sunt cele în care găsești motive și oportunități pentru a face mișcare la tot pasul, fapt ce necesită implicare atât la nivelul societății civile, mediului privat, cât și al autorităților publice. Orașele active sunt orașe în care cetățenii se pot plimba pe jos și cu bicicleta în siguranță, cu transport public eficient. Un nivel ridicat de siguranță necesită intervenții precum reducerea limitei de viteză pentru mașini, asigurarea unui sistem coerent de piste de biciclete, bine delimitate, precum și asigurarea iluminatului public de calitate în toate zonele orașului.

Intervențiile la nivel local pot influența nivelul de activitate fizică a cetățenilor de toate vârstele și din toate mediile sociale. Asigurarea de oportunități egale pentru persoanele cu dizabilități, persoane din comunități marginalizate, indiferent de gen, etnie, vârstă, stare fizică, tip de activități preferate este un principiu esențial pentru susținerea dezvoltării activității fizice și sportului de masă. Practicare a activităților fizice și sportului de masă, iar odată obținută, cresc și șansele de a beneficia de finanțarea altor proiecte care vizează susținerea unui stil de viață activ, precum și găzduirea unor evenimente sportive de amploare și a dezvoltării sportului de performanță.Certificarea de „oraș activ global", oferită în urma unei evaluări organizate de către Asociația Internațională pentru Sport și Condiție Fizică (TAFISA) recunoaște asigurarea unui nivel ridicat depracticare a activităților fizice și sportului de masă, iar odată obținută, cresc și șansele de a beneficia de finanțarea altor proiecte care vizează susținerea unui stil de viață activ, precum și găzduirea unor evenimente sportive de amploare și a dezvoltării sportului de performanță.

Casetă 1. Bune practici: Intervenții cheie (Strategia Liverpool pentru Activitate Fizică și Sport)

Bune practici: Strategia Liverpool pentru Activitate Fizică și Sport

Transport: Strategia încurajează mobilitatea alternativă ca pe una dintre cele mai durabile schimbări de comportament, fiind susținută de campania de comunicare Liverpool Cycling Revolution 2014-2026.

Timp liber: Strategia Liverpool pentru Activitate fizică și sport încurajează și promovează o mai mare utilizare a spațiilor publice (parcuri, stradă, infrastructuri sportive) pentru sport și activități fizice, identificând zonele care necesită lucrări de reabilitare. Programul inițial Liverpool Active City a creat centre sportive și de agrement în toate cartierele orașului, care continuă să ofere servicii de calitate pentru a atrage populația locală.

Educație: Strategia pentru Activitate fizică și sport evaluează și impactul social al sportului asupra elevilor și studenților, implicând o varietate de organizații în organizarea de activități sportive extracurriculare, cu accest pe cartierele defavorizate, unde tinerii dezvoltă mai frecvent comportamente antisociale. De asemenea, a fost creat un parteneriat (Liverpool School Sports Partnership) între școlile din Liverpool, pentru a pune în comun și a redistribui resursele și infrastructurile sportive, maximizând utilizarea lor.

Locul de muncă: Strategia monitorizează angajamentul și acțiunile firmelor locale de a oferi personalului mai multe oportunități de a fi activ fizic. Pentru a sprijini angajatorii în promovarea beneficiilor activității fizice pentru angajați, în 2018 a fost lansat un set de instrumente pentru a asigura „locuri de muncă active" , cu intervenții rapide, ușor de implementat și cu costuri reduse pentru firme. Acesta reunește cele mai bune practici și include și beneficiile dezvoltării unei forțe de muncă active, demonstrând și că activitatea fizică este o investiție, nu un cost (reducerea stresului, îmbunătățirea stării fizice și psihice, creșterea sentimentului de apartenență față de angajator, productivitate mai ridicată, costuri mai scăzute datorate îmbolnăvirilor, scăderea accidentelor de muncă, mai puțin absenteism ș.a.).

Tabel 24. Domenii de intervenție pentru creșterea nivelului de activitate fizică al cetățenilor

Timp Liber	Oportunități de mișcare în aer liber (parcuri, spații deschise) și în centre sportive comunitare
Transport	Oportunități pentru mijloace alternative active de transport (pe jos,bicicletă, trotinetă etc.)
Loc de munca	Oportunități de a face mișcare la locul de muncă
Educatie	Oportunități de a face mișcare în cadrul școlii Oportunități de a implica tinerii cu un risc crescut al dezvoltării de comportamente anti-sociale în activități sportive

Sursă: Strategia Liverpool Active City, 2014-2021

Casetă 2. Bune practici: inițiative în cadrul Săptămânii Europene a Mobilității în Craiova

Bune practici: inițiative în cadrul Săptămânii Europene a Mobilității în Craiova

Tema EUROPEAN MOBILITY WEEK 2020 pune accentul pe importanța accesibilității la transportul cu emisii zero și promovează un cadru care implică toată lumea. Acesta încurajează oamenii și autoritățile locale din întreaga Europă să ia măsuri pentru a atinge obiectivul pe termen lung al unui continent neutru în materie de carbon.

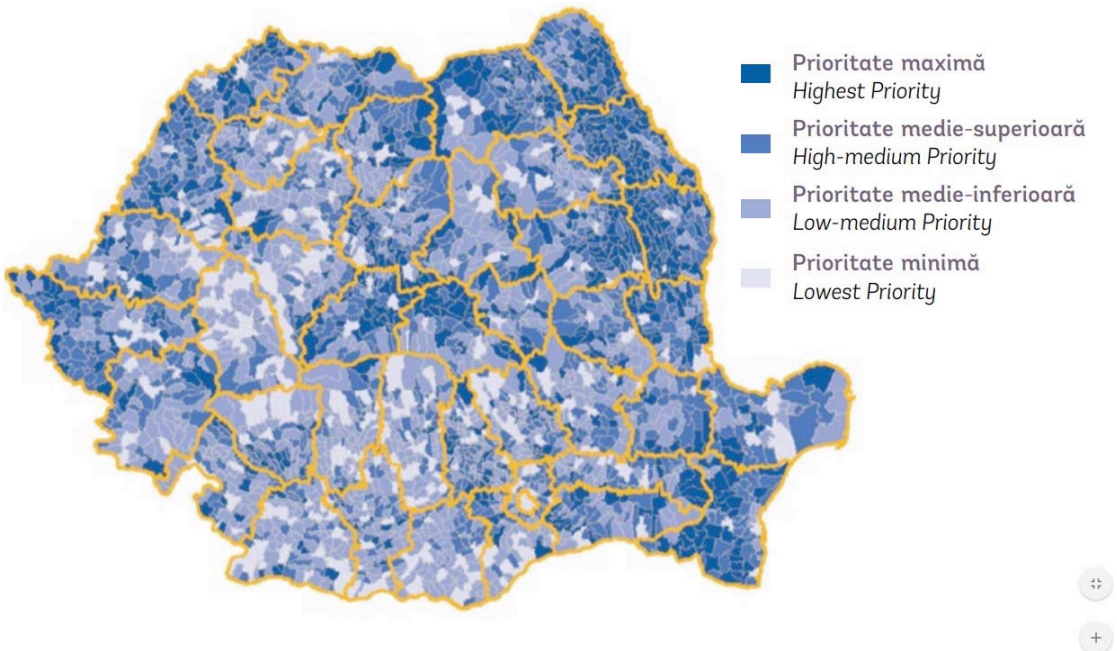
Cu ocazia Săptămânii Europene a Mobilității au fost organizate de către organizat de STEP U.P. Craiova, Barcicleta.ro şi Go Romania două acțiuni care au ca scop informarea, educarea și conștientizarea locuitorilor orașului cu privire la importanța unui rol activ în creșterea calității vieții: un tur ghidat cu bicicleta pe un traseu care pune în valoare patrimoniul arhitectural și urbanistic local și un eveniment de dialog, privind Mobilitatea Urbană, interacțiune ce susține principiile urbanismului participativ, în care nevoile și opiniile locuitorilor sunt esențiale în procesul de planificare urbană.

Prin intermediul evenimentelor organizate de Step U.P., Craiova participă oficial în cadrul European Mobility Week: https://mobilityweek.eu/theme-2020/.

2.7.4.1 Infrastructura sportive

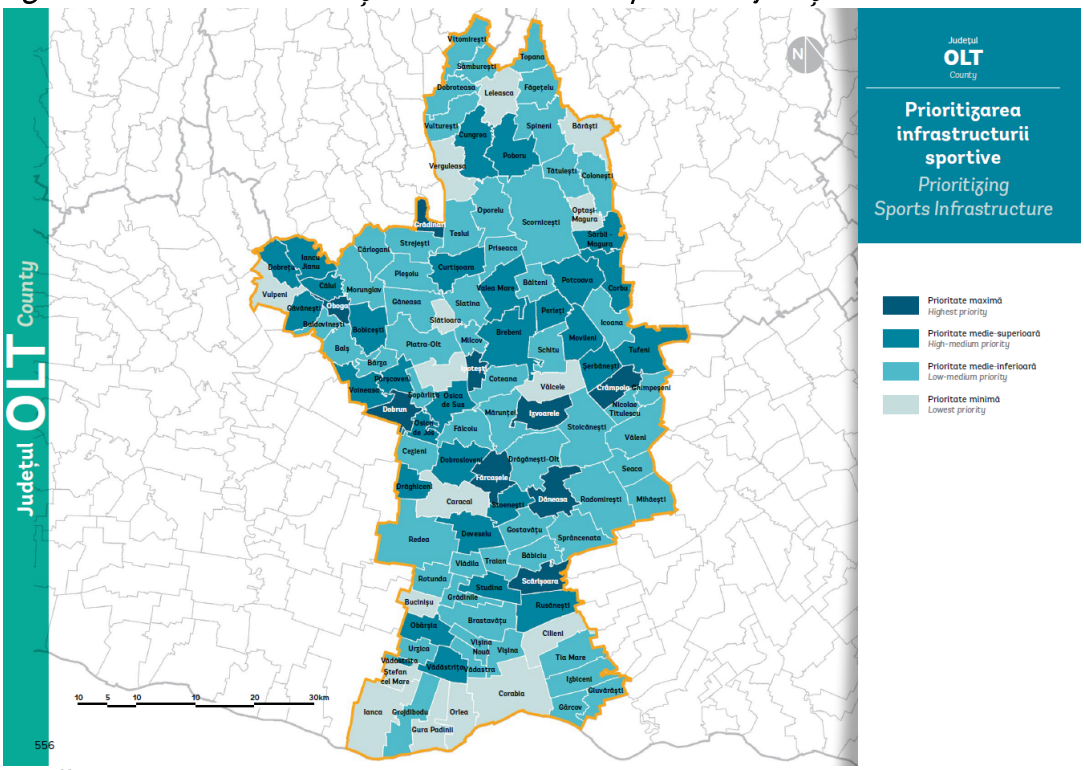
Necesarul de investiții estimat (în EUR) pentru județul Olt este de 37.300.000 euro, **estimare realizată de Banca Mondială în anul 2016,** pe baza datelor de la Institutul Național de Statistică, MLPDA și consiliile județene. Criteriile avute în vedere au fost ponderea populației tinere (5-29 ani), numărul de săli de sport la 1000 de locuitori, numărul de terenuri de sport la 1000 de locuitori, indicele dezvoltării umane locale și indicele sustenabilității financiare.

Figura 46. Prioritizarea investițiilor în infrastructura sportivă, pe localități



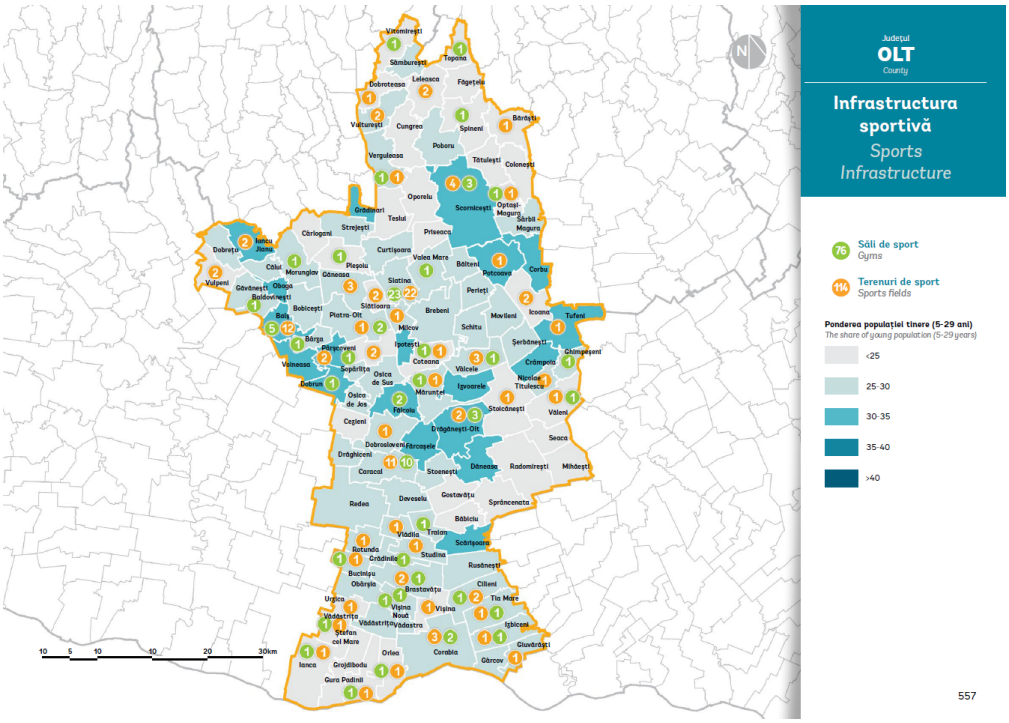
Sursă: Banca Mondiala -Ghid de investiții pentru proiecte locale

Figura 47. Prioritizarea investiţiilor în infrastructura sportivă în judeţul Olt



Sursă: Banca Mondiala -Ghid de investiţii pentru proiecte locale

Figura 48. Săli și terenuri de sport și ponderea populației tinere în județul Olt



Sursă: Banca Mondiala -Ghid de investiţii pentru proiecte locale

La nivelul municipiului Slatina există **19 de terenuri de sport aferente instituțiilor educaționale**, cele mai multe regăsindu-se la nivelul învățământului liceal, urmat de cel primar și gimnazial. De asemenea, in Municipiul Slatina exista 2 stadioane: **stadionul 1 MAI si Stadionul Alprom (Metalurgistul)** care sunt deschise locuitorilor care vor să facă mișcare. Ambele stadioane au o vechime mai mare de 40 ani, nu au fost modernizate, nu au instalatie de iluminat nocturnă, fiind afectat de degradări structurale.

Tabel 25. Terenuri de sport aferente instituţiilor educaţionale

TOTAL	19
Invatamant primar si gimnazial (inclusiv special)	8
Invatamant primar si gimnazial	8
Invatamant liceal	11
Invatamant profesional	0
Invatamant postliceal	0
Invatamant universitar	0
Invatamant universitar public	0

Sursa: Politica Urbană a României (pe baza datelor INS)

Autoritatea locală a demarat un proiect pentru construirea unei Sali Polivalente in Municipiul Slatina, pe Strada Crisan. In anul 2014, Compania Naţională de Investiţii a preluat lucrarea cu tot cu constructor. Licitația fusese câștigată de firma gălățeană Vega ' 93 și care a intrat în insolvenţă.

Sala Polivalentă Slatina ar urma să aibă o suprafaţă de 8.000 de metri pătraţi şi o capacitate de 3.000 de locuri. Pe lângă competiţiile sportive pe care le va putea găzdui, în sala polivalentă vor exista şi spaţii comerciale, dar şi birouri administrative şi săli de conferinţă, iar în faţa clădirii va exista o parcare de 120 de locuri.

Figura 49. Situaţie propusă: Sala Polivalentă Slatina

Sursa: Google (Arhispec.ro)

2.7.4.2 Organizații și evenimente sportive

Un rol important pentru stimularea creșterii activității fizice a cetățenilor din municipiul Slatina îl au organizațiile societății civile. Un astfel de exemplu este TTW Sports Club.

Cele mai importante evenimentele sportive organizate în Municipiul Slatina în ultimii ani au inclus:

Tabel 26 Evenimente sportive în Slatina

Data	*Eveniment Sportiv*	*Locatie*
Mai	**Slatina City Run**	Municipiul Slatina
Aprilie-Iunie	**Slatina Forest Race**	Municipiul Slatina
Aprilie- Octombrie	**Campionat tenis de câmp**	Municipiul Slatina
Iunie-iulie	Cupa Slatinei la Înot	Municipiul Slatina

Sursa: Primaria Municipiului Slatina

2.7.4.3 Factori care influențează nivelul de activitate fizică în Slatina

În Slatina, **63% dintre respondenții Barometrului Urban realizat în 2020 sunt foarte mulțumiți (16%) sau mai degrabă mulțumiți (47%) de facilitățile sportive din oraș.**

Siguranța în spațiile publice este un factor important în creșterea nivelului de activitate fizică al cetățenilor, incluzând rata infracționalității, dar și iluminatul public sau aspecte legate de trafic. Un mediu neprietenos, perceput ca fiind nesigur, va încuraja oamenii să rămână inactivi și să stea în casă, iar traficul este principalul motiv pentru care părinții se tem să își lase copiii să se joace în aer liber. Copacii și spațiile verzi întăresc percepția spațiilor ca fiind sigure și conduc la o activitate fizică mai accentuată. În același timp, cu cât sunt mai puțini oameni în spațiile publice, cu atât zona este percepută ca fiind ostilă, descurajând mersul pe jos. Astfel, investițiile în calitatea spațiilor publice pot genera o mai mare utilizare a acestora și îmbunătățirea percepției cu privire la siguranță.

Conform Barometrului Urban din 2020, **66% dintre locuitorii Slatinei sunt mulțumiți de siguranța în spațiile publice din oraș**, față de 86% în Cluj-Napoca sau Oradea. De asemenea, **92% se simt în siguranță în cartierul lor**, oferind astfel premisele pentru dezvoltarea de infrastructură sportivă cât mai aproape de locuință (parcuri active cu aparatură, spații verzi, piste de alergat etc.)

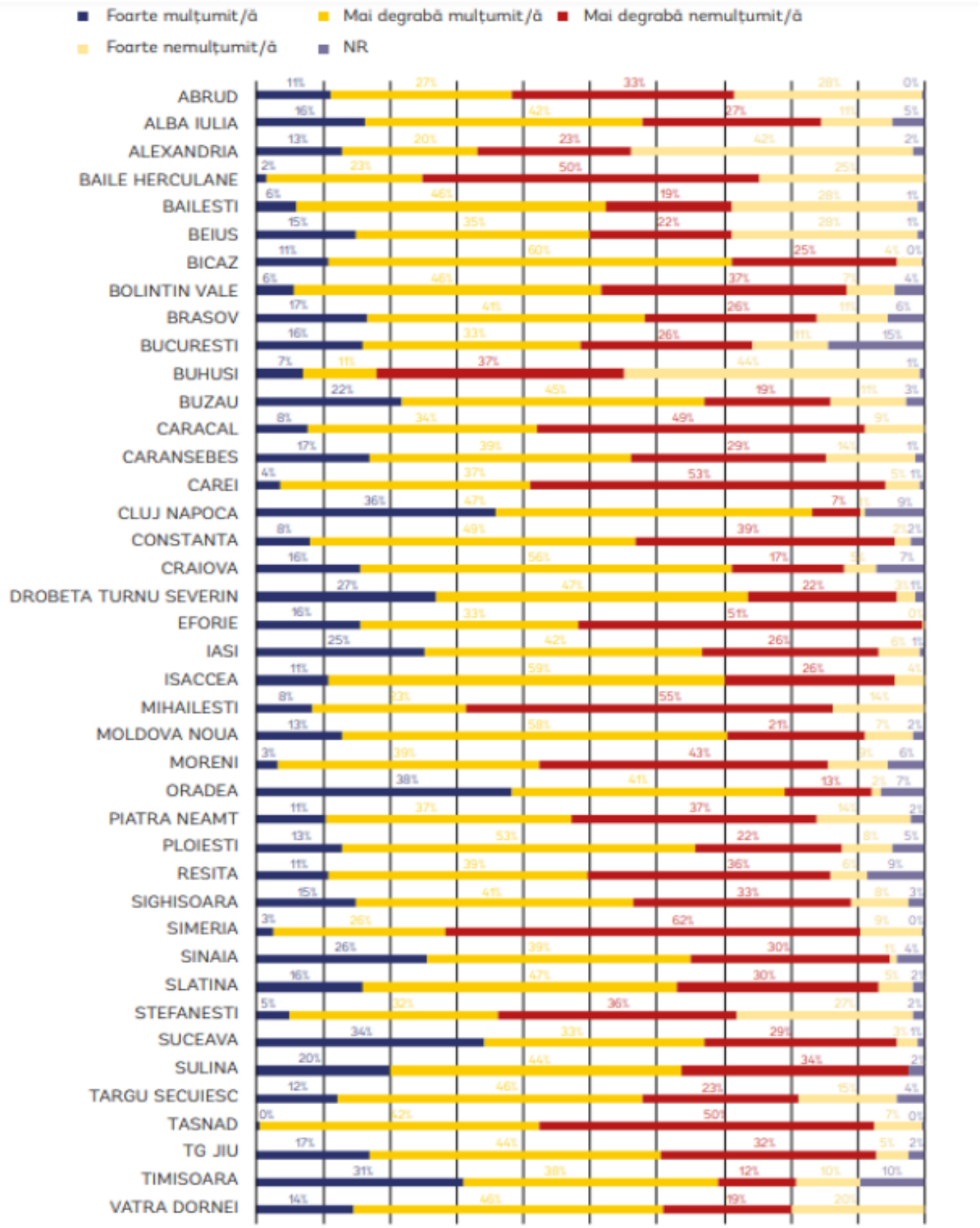
Un punct forte în procesul de încurajare a activității fizice în Slatina este reprezentat de faptul că **57% dintre slatineni sunt foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți de spațiile verzi**, precum parcurile și grădinile din oraș.

Pe de altă parte, un aspect negativ este faptul că **64% dintre slatineni sunt mai degrabă nemulțumiți (27%) sau foarte nemulțumiți (37%) de calitatea aerului**. Investițiile în infrastructura sportivă și încurajarea mersului pe jos și folosirii mijloacelor de transport alternative pot avea un impact pozitiv asupra calității aerului, însă sunt necesare și intervenții asupra celorlalte surse de poluare identificate. O calitate mai bună a aerului poate încuraja creșterea activității fizice în aer liber, creându-se astfel un cerc virtuos.

Un oraș curat este indispensabil pentru practicarea exercițiilor fizice. La nivel național, ponderea celor care se declară mulțumiți de curățenia din orașul în care trăiesc este de 57%. Barometrul urban indică un nivel de mulțumire al slatinenilor de 62% (21% - foarte mulțumiți, 41% - mai degrabă mulțumiți) cu privire la acest aspect, unul dintre cele mai ridicate înregistrate la nivel național, între localitățile incluse în studiu.

2.7.4.4 Mulțumirea față de facilitățile sportive din oraș

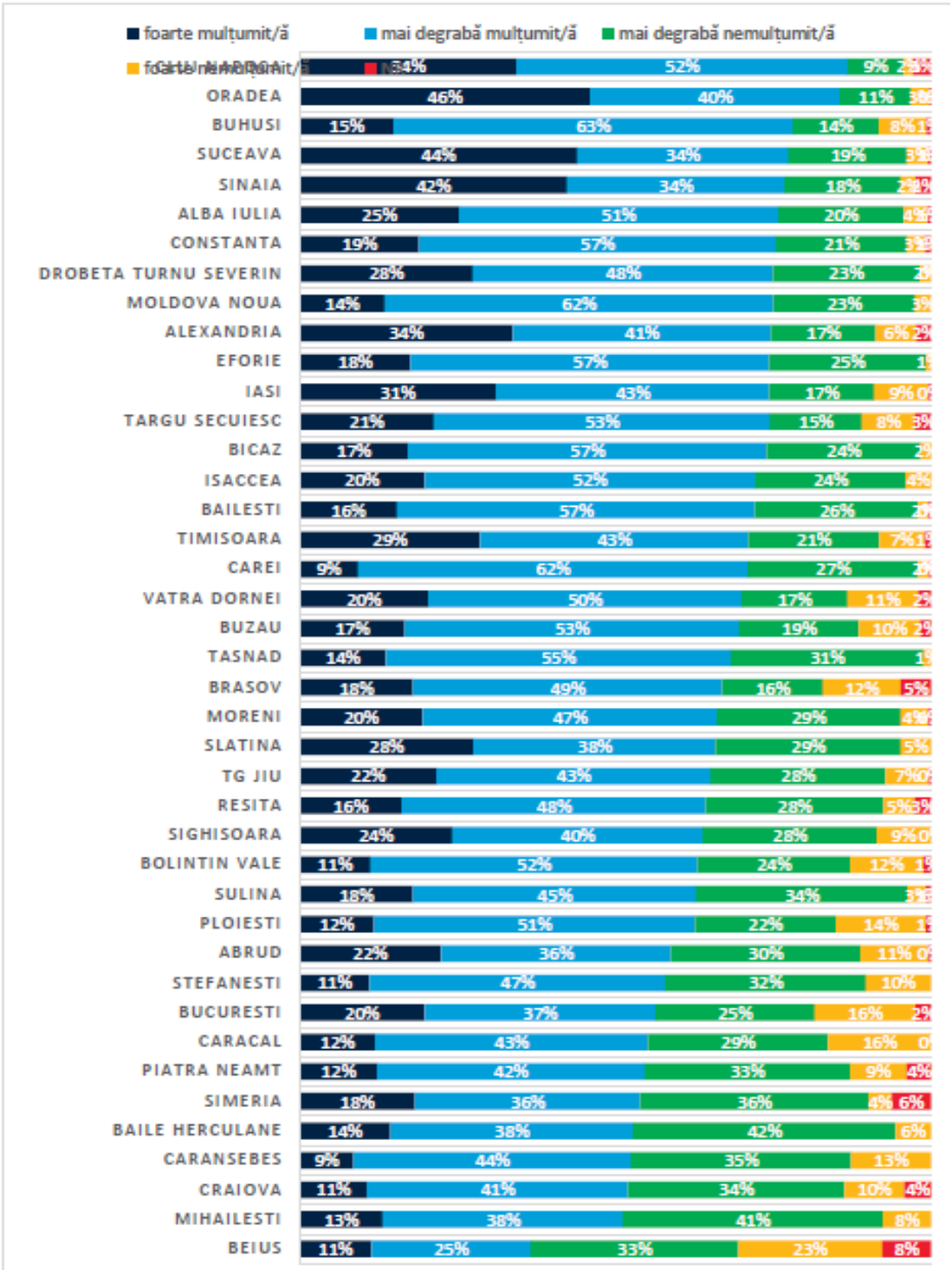
Cât de mulțumiți sunteți de facilitățile sportive precum terenurile sportive și sălile de sport acoperite din···[orașul dvs.]?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

2.7.4.5 Mulțumirea față de siguranța în spațiile publice din oraș

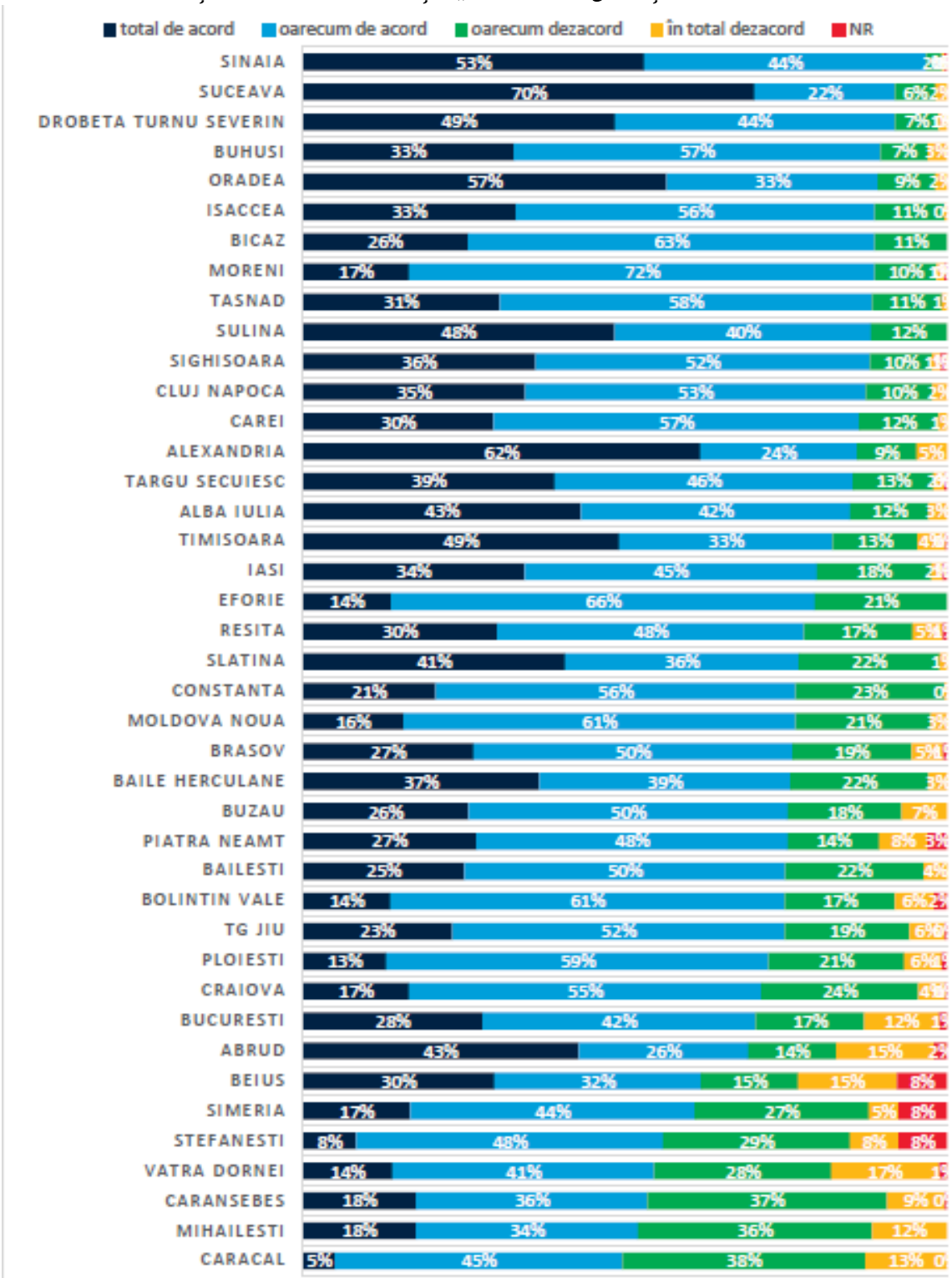
În ce măsură sunteți mulțumit de siguranța în spațiile publice din orașul dvs?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

2.7.4.6 Mulțumirea față de siguranța în cartiere

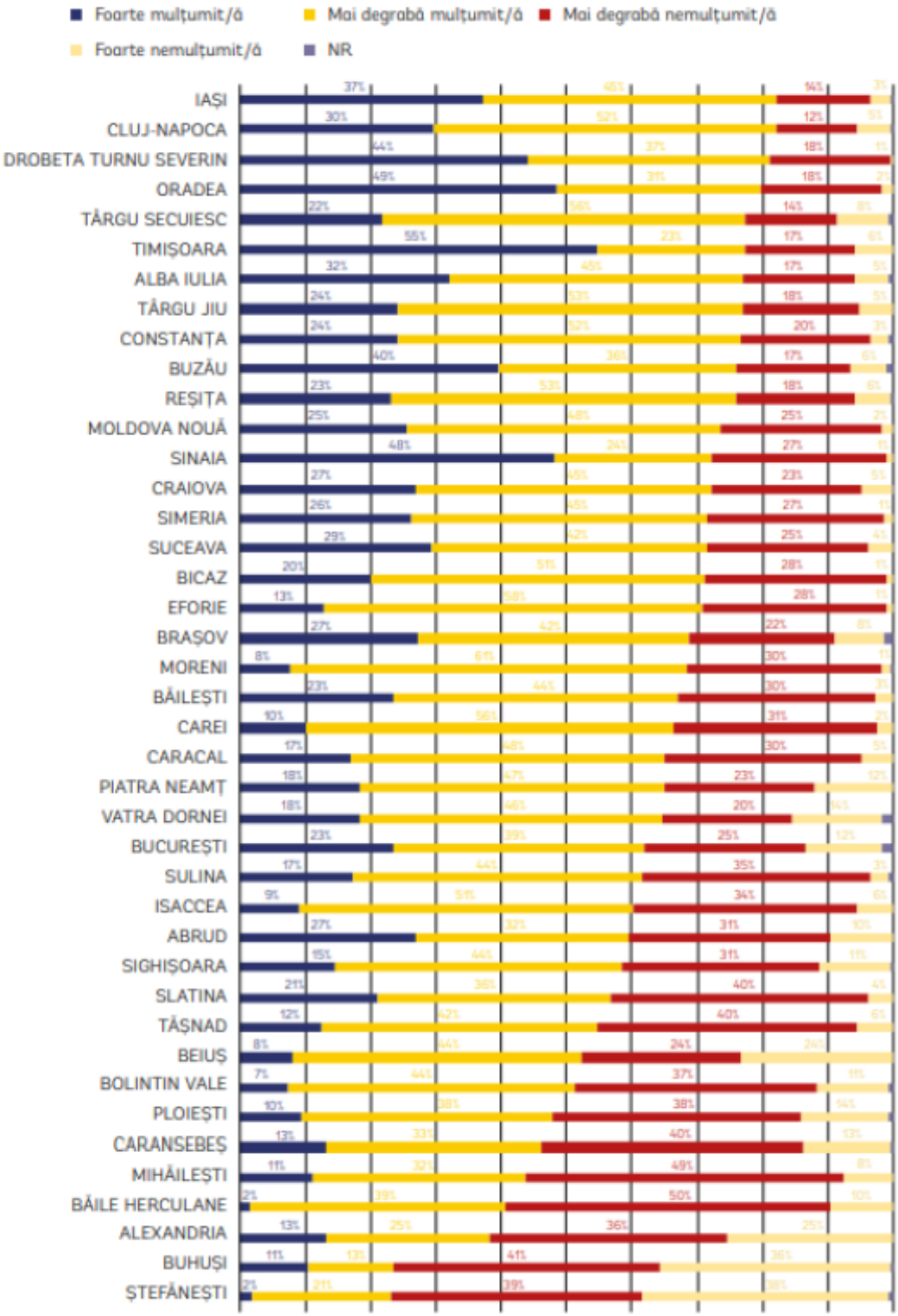
În ce măsură sunteți de acord cu afirmația „mă simt în siguranță în cartierul meu” ?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

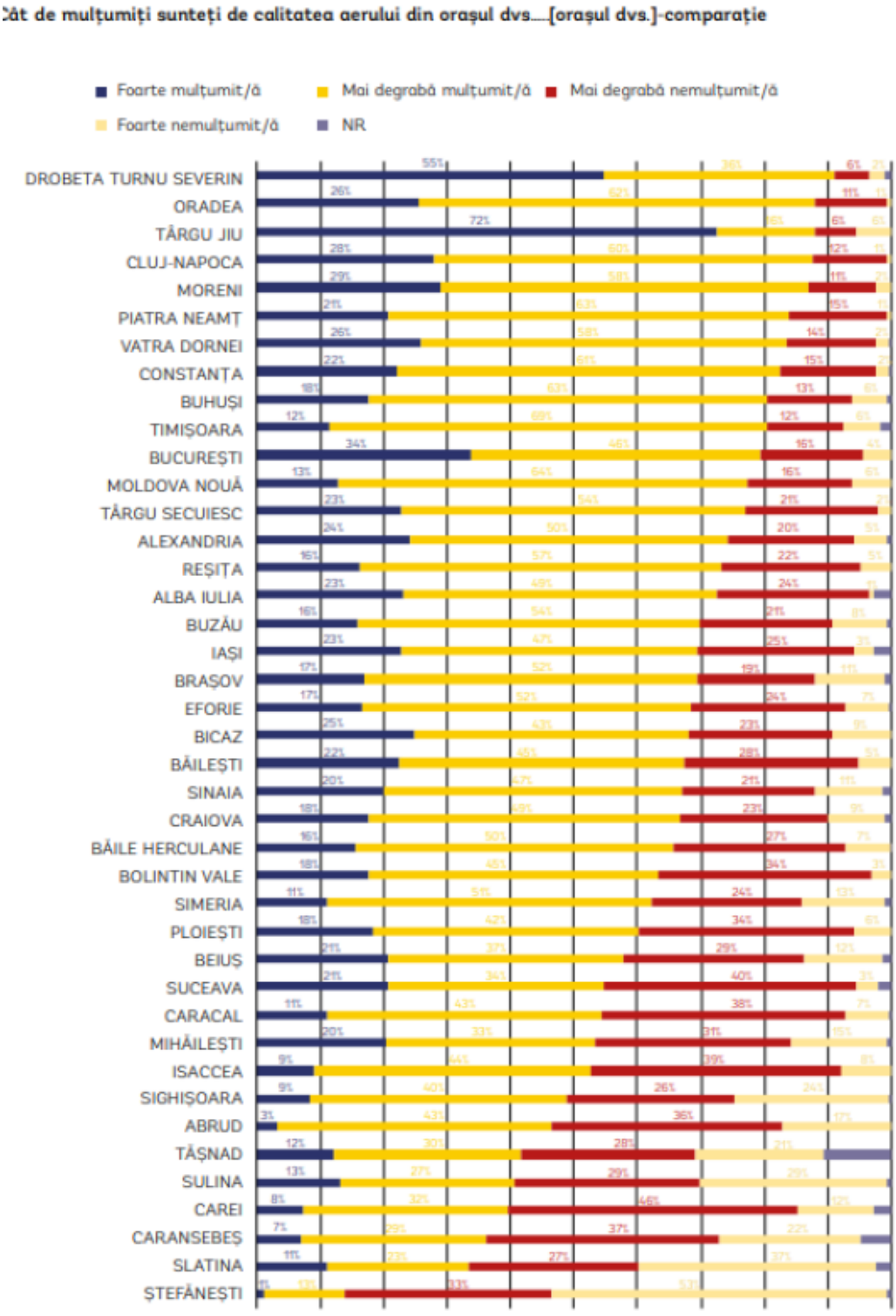
2.7.4.7 Multumirea fata de spatiile verzi

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



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

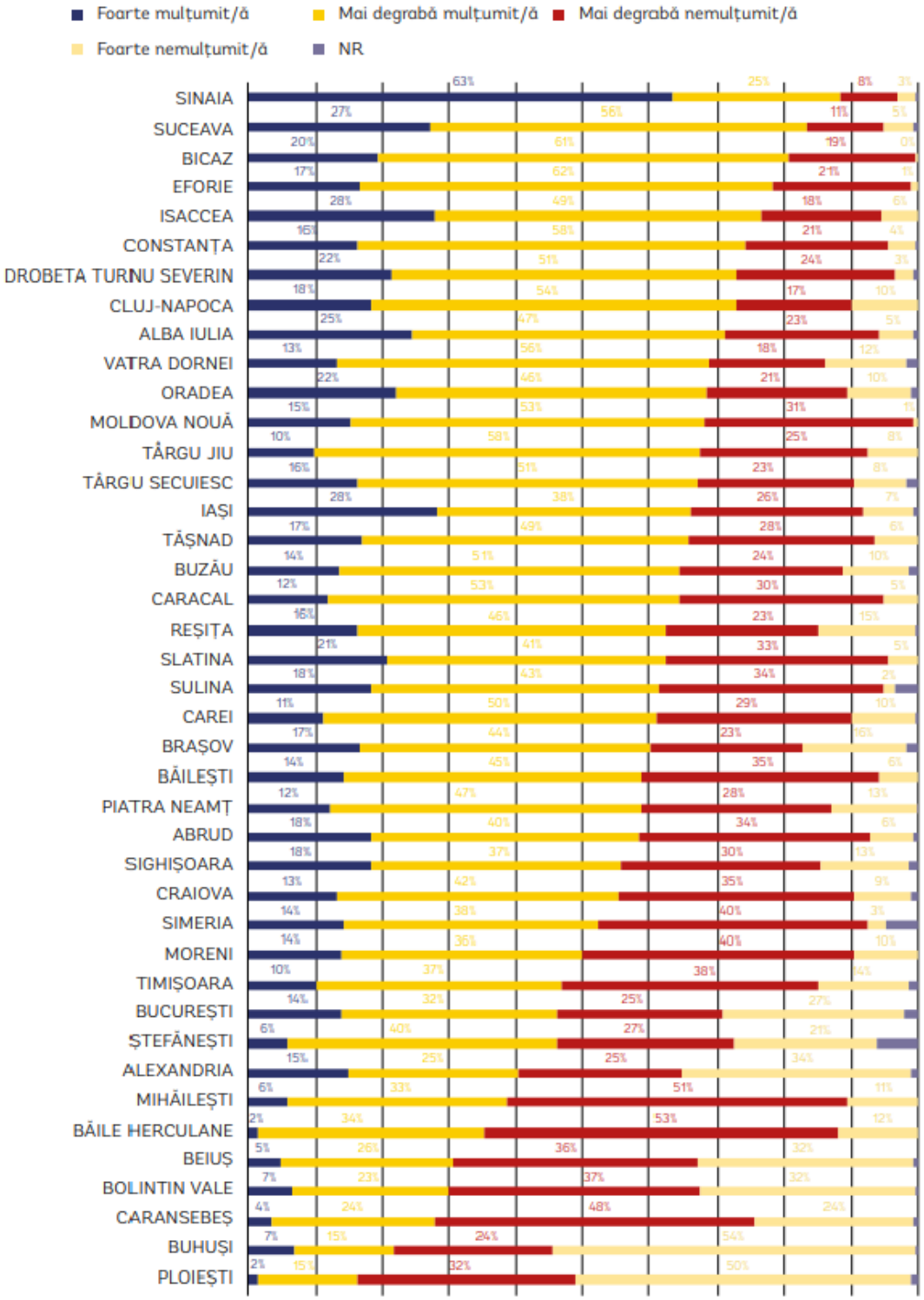
2.7.4.8 Mulțumirea față de calitatea aerului



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieţii, 2020

2.7.4.9 Mulțumirea față de curățenia din oraș

Cât de mulțumit sunteți de curățenia din orașul dvs.?



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

2.7.5 Infrastructura și serviciile culturale

Conform clasamentului realizat de Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală în cadrul studiului *Vitalitatea culturală a orașelor din România (*2019), Slatina nu se clasează în primelele zece orașe cu cel mai bun scor pentru subindicele de infrastructura culturală**, ocupand abia locul 30** între 46 de orașe din țară (studiul nu include orașul București). Această poziție se datorează numărului redus de instituții și așezăminte culturale.

Conform analizei sus menționate Municipiul Slatina nu apare in clasamentul primelor zece orașe conform infrastructurii culturale deținute. Pentru Slatina, punctele tari sunt reprezentate de biblioteci, muzee și centrul vechi. Astfel, la nivelul itemului care a măsurat gradul de acoperire al bibliotecilor prin raportare la populație, Slatina ocupă locul 18, iar în cazul muzeelor și al cinematografelor ocupă locurile 32 și 36 din 46. La fel ca în cazul altor orașe, dezavantajele observate fac referire la gradul de diversificare a ofertei de infrastructură culturală. Spre exemplu, lipsa teatrelor de animație, a teatrelor muzicale sau a ansamblurilor artistice sunt aspecte ce au acționat negativ în compoziția scorului final de infrastructură.

Tabel 27 Clasamentul orașe pentru subindicele de infrastructura culturală

12. Anexe

Tabelul A1. Clasamentul orașelor analizate în funcție de indicele general de vitalitate culturală (2016)

Nr. crt.	Oraș	Valoarea scorului obținut	Poziția ocupată în clasamentul general
1	Cluj-Napoca	1,00	1
2	Sfântu Gheorghe	0,93	2
3	Miercurea Ciuc	0,77	3
4	Sibiu	0,61	4
5	Târgu Mureș	0,56	5
6	Craiova	0,53	6
7	Alba Iulia	0,49	7
8	Brașov	0,37	8
9	Timișoara	0,35	9
10	Slobozia	0,33	10
11	Botoșani	0,31	11
12	Pitești	0,30	12
13	Târgu Jiu	0,29	13
14	Oradea	0,21	14
15	Râmnicu Vâlcea	0,21	15
16	Iași	0,21	16
17	Zalău	0,18	17
18	Arad	0,16	18
19	Baia Mare	0,12	19
20	Satu Mare	0,07	20
21	Ploiești	0,07	21
22	Suceava	0,04	22
23	Piatra Neamț	0,03	23
24	Târgoviște	-0,02	24
25	Focșani	-0,06	25
26	Galați	-0,10	26
27	Alexandria	-0,17	27
28	Călărași	-0,19	28
29	Deva	-0,21	29
30	Slatina	-0,23	30
31	Buzău	-0,23	31
32	Bistrița	-0,24	32
33	Turda	-0,25	33
34	Drobeta-Turnu Severin	-0,29	34
35	Constanța	-0,29	35
36	Bacău	-0,30	36
37	Brăila	-0,33	37
38	Reșița	-0,33	38
39	Tulcea	-0,35	39
40	Giurgiu	-0,44	40
41	Hunedoara	-0,51	41
42	Vaslui	-0,57	42
43	Roman	-0,67	43
44	Bârlad	-0,69	44
45	Mediaș	-0,80	45
46	Onești	-0,84	46

Sursa: Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală

De asemenea, tot conform studiului menționat mai sus Municipiul Slatina obține în anul 2022 un scor al indicatorului de activitate a așezămintelor culturale de -0,27, prezentând o oarecare scădere față de anul 2019. Pentru anul 2020, la nivelul orașului Slatina au existat în cadrul așezămintelor culturale aproximativ 84 de angajați, iar bugetul alocat pentru diversele activități și evenimente culturale organizate în acest an a fost de 84 de lei pe cap de locuitor. Numărul total de persoane care au participat în cadrul acestor evenimente pe întregul parcurs al anului 2022 a fost de aproximativ 96.000 de persoane. În cazul Slatinei, scorul final a fost scăzut de valoarea obținută la nivelul itemului care a măsurat infrastructura culturală, care este negativ: -0,57. Acest fapt denotă un dezechilibru între numărul de așezăminte existente și populația deservită. Cu toate acestea, criteriul care oferă municipiului Slatina un avantaj este publicul participant la evenimente, care, strict pe acest aspect, poziționează Slatina pe poziția 12, având aproximativ 138 de participanți la mia de locuitori.

Tabel 28 Clasamentul orașelor în funcție de subindicele Așezăminte Culturale

Poziția ocupată	Oraș	Valoarea scorului obținut	Poziția ocupată în clasamentul general
1	Miercurea Ciuc	1,81	3
2	Sfântu Gheorghe	1,80	2
3	Slobozia	1,36	10
4	Alba Iulia	1,34	7
5	Alexandria	0,65	27
6	Suceava	0,52	22
7	Piatra Neamț	0,27	23
8	Arad	0,13	18
9	Târgoviște	-0,12	24
10	Focșani	-0,21	25
11	Călărași	-0,24	28
12	Botoșani	-0,36	11
13	Râmnicu Vâlcea	-0,38	15
14	Tulcea	-0,43	39
15	Constanța	-0,50	35
16	Buzău	-0,50	31
17	Pitești	-0,58	12
18	Turda	-0,61	33
19	Ploiești	-0,62	21
20	Brașov	-0,63	8
21	Cluj-Napoca	-0,65	1
22	Târgu Mureș	-0,65	5
23	Vaslui	-0,70	42
24	Galați	-0,70	26

Sursa: Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală

La nivelul județul Olt funcționează **68 instituţii publice de cultură** dintre care 25 funcționează în **Municipiul S;atina**. Între acestea se numără **8 instituţii de interes național, aflate în subordinea Ministerului Culturii**: Muzeul judetean de Etnografie, Muzeul Judetean Olt, Casa Fantaneanu, Casa Gunka si Spiru Vergulescu, Galeria Artis **o instituţie de interes național, aflate în subordinea Ministerului Cultelor:** Colecţia muzeală a Manastirii Clocociov **8 instituții de cultură în subordinea Consiliului Județean:**

Centrul Județean de Cultură și Artă Olt ; Centrul Județean de Resurse și Asistență Educațională Olt Centrul Școlar pentru Educație Incluzivă Balș ; Școala Profesională Specială Balș ;Muzeul Județean Olt Biblioteca Judeţeană Olt „Ion Minulescu“ **4 instituții de cultură în subordinea Consiliului Local.**

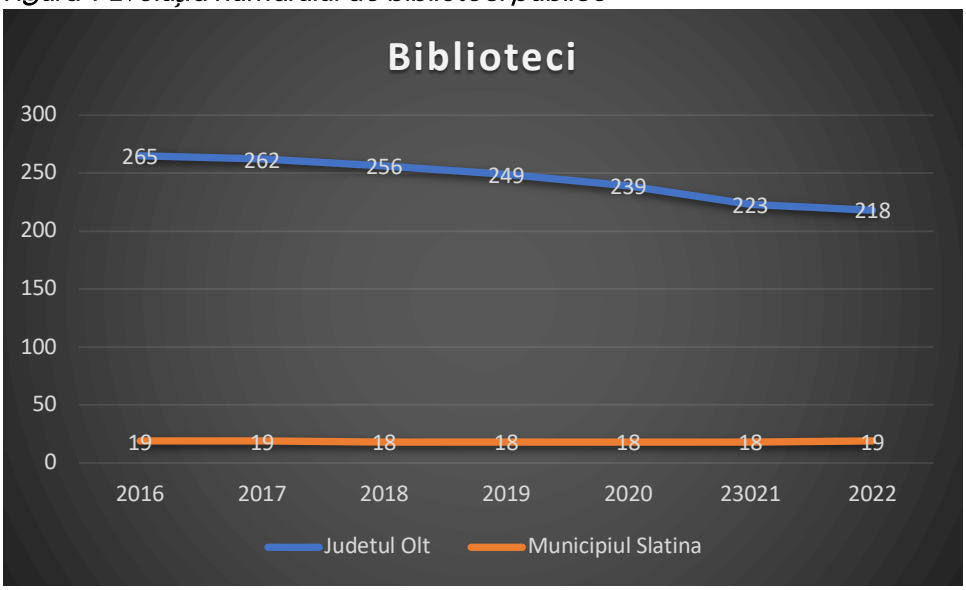
În anul 2021 C.J.C.A. Olt a desfășurat o paletă cuprinzătoare de activități și evenimente culturale, participând la mediul cultural local, împreună cu următorii parteneri:

• Biblioteca Județeană Olt “Ion Minulescu”
• Muzeul Județean Olt
• Inspectoratul școlar județean Olt
• Palatul Copiilor “Adrian Băran”
• Centrul Cultural “Eugen Ionescu”
• Liceul “Nicolae Titulescu” Slatina
• Centrul Cultural “Ileana Constantinescu” Drăgănești
• Centrul Cultural Municipal “Radu Șerban” Caracal
• Compartimente Culturale din cadrul Primăriilor din județ

Biblioteci publice

În anul 2022, la nivelul județului Olt funcționau 218 biblioteci publice, iar la nivelul Municipiului Slatina funcționează Biblioteca Județeană Olt “Ion Minulescu” si alte 18 biblioteci. La judetului Olt, în 2022 existau cu 47 biblioteci, mai puțin decât în 2016. Numarul s-a pastrat constant la nivelul Municipiului Slatina (19).

Figura 1 Evoluția numărului de biblioteci publice



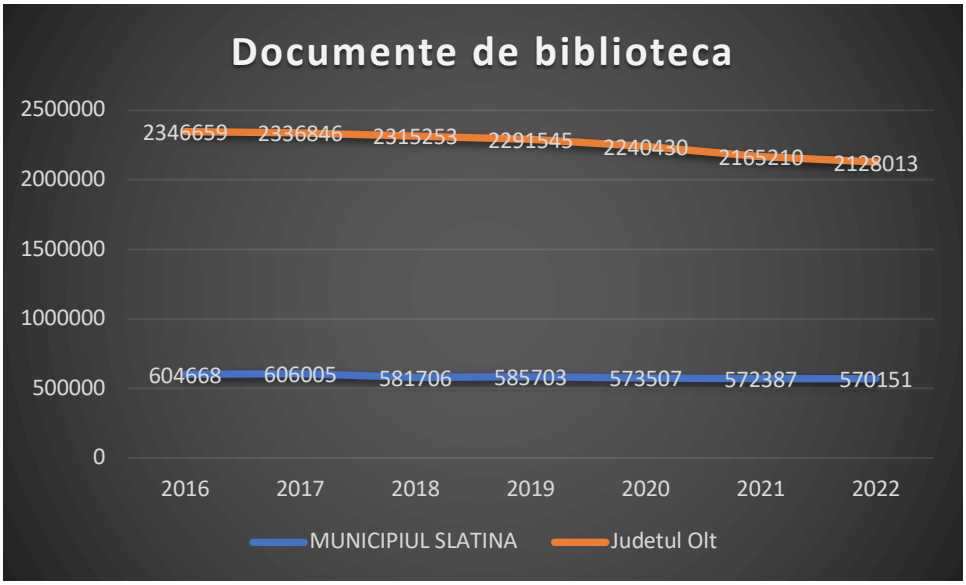
Sursa: INSSE TEMPO online

Documente de bibliotecă existente în bibliotecile publice

În anul 2022 în Biblioteca Județeană Olt “Ion Minulescu”din Muncipiul Slatina existau 570.151 documente de bibliotecă, reprezentând cărți, broșuri, colecții de ziare și reviste cu minim 5 pagini și materiale audiovizuale (discuri, casete video și audio, CD-uri, DVD-uri și alte materiale de bibliotecă: hărți, manuscrise, reproduceri artistice etc.) înscrise în registrul de inventar al bibliotecii.

La nivelul judetului Olt în 2022 existau 2.128.013 volume, cu 14 % mai multe decât în anul 2011—.

Figură 2 Evoluția numărul de documente de bibliotecă existente în bibliotecile publice

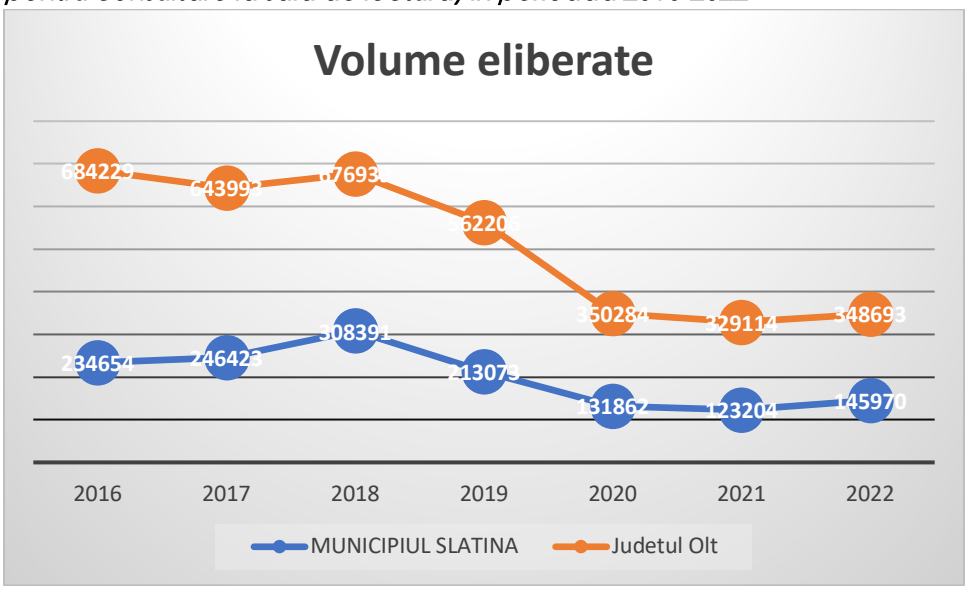


Sursa: INSSE TEMPO online

Documente de bibliotecă eliberate (împrumutate la domiciliu sau pentru consultare la sala de lectură) de bibliotecile publice în perioada 2016-2022

În anul 2022 Biblioteca Județeană Olt "Ion Minulescu"din Muncipiul Slatina si celelalte biblioteci din Slatina au eliberat 145.970 de documente de bibliotecă, cu 37,80% mai putine documente decât în anul 2016. La nivelul judetului Olt, în 2022 au fost eliberate 348.693 de documente, în timp ce la nivelul ZM-ului, un număr de 259.604 in scadere fata de 2016 (684.229).

Figura 3 Situația numărului de documente de bibliotecă eliberate (împrumutate la domiciliu sau pentru consultare la sala de lectură) în perioada 2016-2022

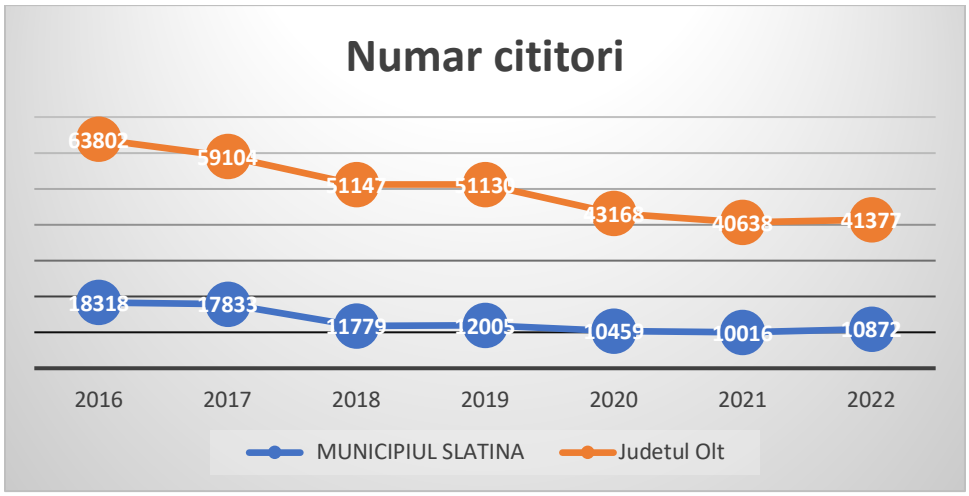


Sursa: INSSE TEMPO online

Cititori activi în bibliotecile publice

La nivelul Municipiului Slatina, numărul cititorilor activi din biblioteca a fluctuat foarte mult în perioada 2016-2022, cel mai mic număr de 10.016 înregistrându-se în 2021, iar cel mai mare 18.318 în 2016. În 2022 constatăm un număr de 10.872 cititori, cu 41,65% mai mic față de numărul de cititori activi din anul 2016. La nivelui județului Olt numărul cititorilor activi din biblioteci în anul 2022 a scăzut cu 35,15% față de anul 2016, ajungând la 41.377 cititori activ în anul 2022.

Figura 4 Evoluția numărului de cititori activi din biblioteci în perioada 2016-2022



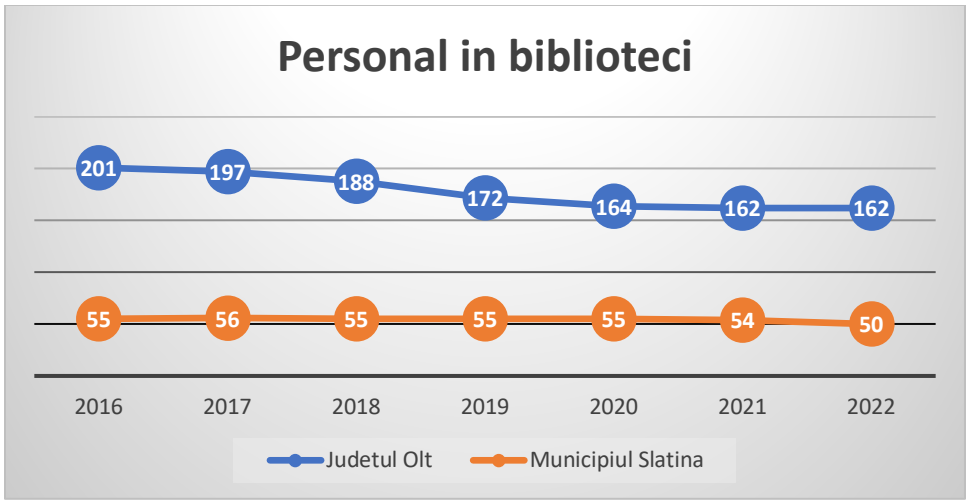
Sursa: INSSE TEMPO online

Personalul angajat din bibliotecile publice

La nivelul județului Olt numărul angajaților din biblioteci a scazut semnificativ în perioada 2016-2022, în timp ce, la nivelul Municipiului Slatina, numărul a scăzut cu 10 %.

Numărul angajaților în biblioteci de la nivelul Municipiului Slatina a scazut de la 55 persoane in 2016 la 50 persoane in 2022

Figura 5 Personalul angajat in bibliotecile publice

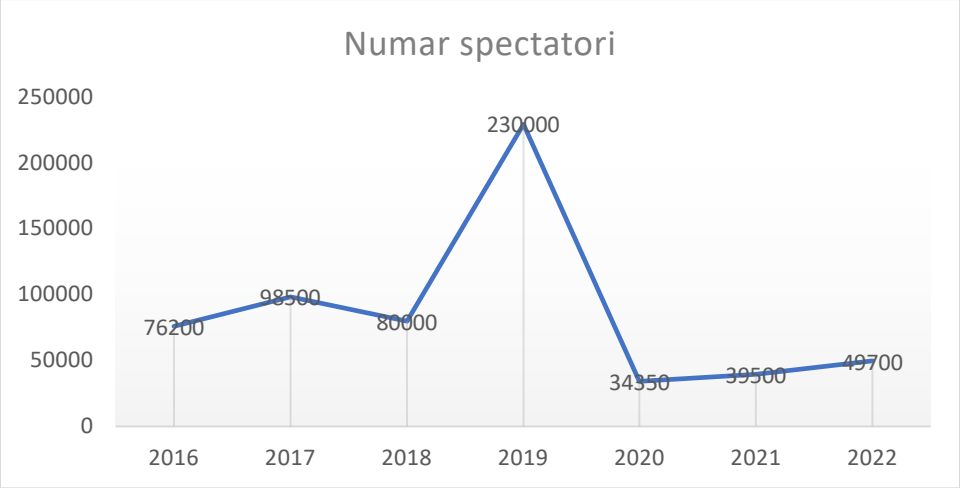


Sursa: INSSE TEMPO online

Număr de spectatori la reprezentațiile artistice

Numărul de spectatori și auditori la reprezentații artistice a avut o evoluție asteptata, avand in Vedere pandemia de COVID 19 . Mai întâi, s-a constatat o creștere foarte mare (cu 288 %) în 2019 față de 2016, după care în 2020, a scăzut cu 45 % față de 2016, urmând apoi un trend usor crescator. În 2022 a fost înregistrat un număr de 49.700 spectatori la reprezentațiile artistice din Municipiul Slatina.

Figură 6 Evoluția numărului de spectatori la reprezentațiile artistice în Municipiul Slatina

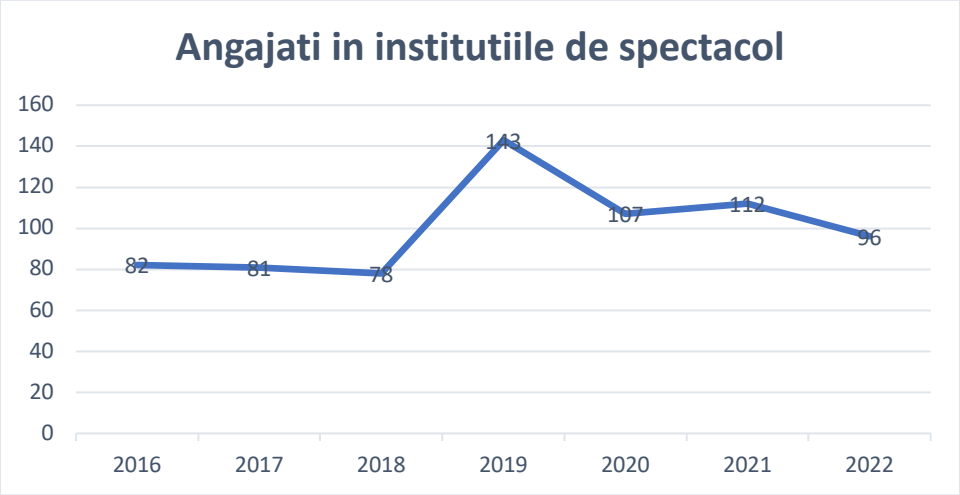


Sursa: INSSE TEMPO online

Personal angajat în instituțiile de spectacole

Numărul de angajați în instituțiile de spectacole a crescut cu 174% în 2019 față de 2016. Numărul angajatilor în instituțiile de spectacole a fluctuat la fel ca cel al numarului de spectator, raportat la pandemia de COVID 19 , cea mai mica valoare a fost în 2016, 82 de angajați iar cei mai mulți angajați (143) au fost inregistrați în anul 2019.

Figură 7 Evoluția numărului de angajați în instituțiile de spectacole în municipiul Slatina

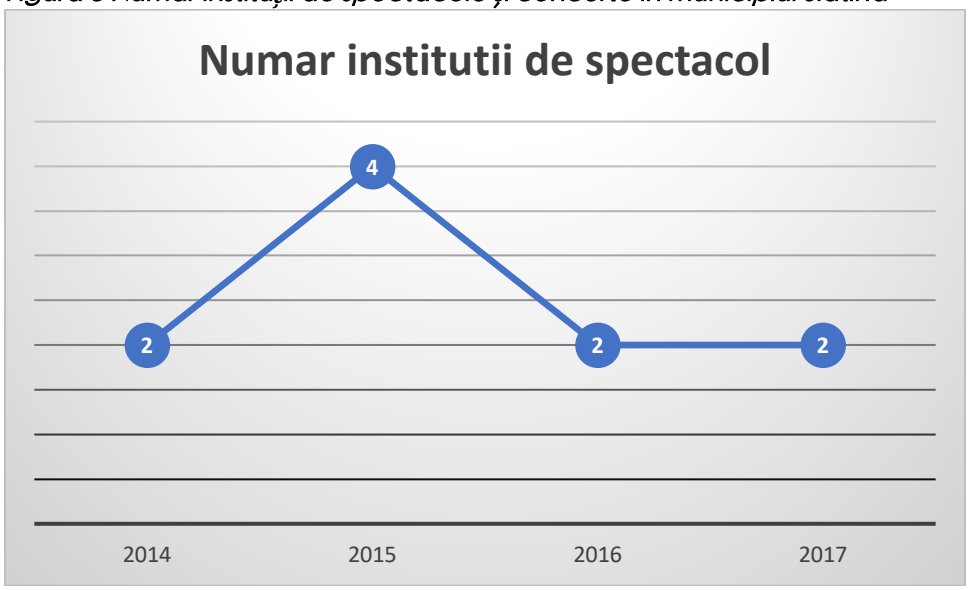


Sursa: INSSE TEMPO online

Număr de instituții de spectacole

În anul 2017, la nivelul Muncipiului Slatina funcționau 2 instituții de spectacole.

Figură 8 Număr instituții de spectacole și concerte în municipiul Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

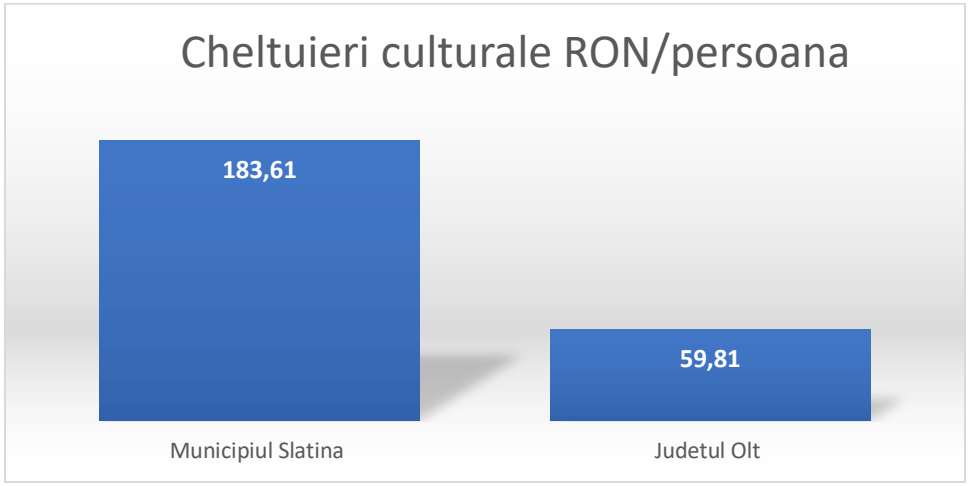
Locuri în sălile de spectacole și concerte

La nivelul Municipiului Slatina în anul 2022 nu erau raportate salile de spectacole și concerte conform datelor inregistrate de Institutul National de Statistica .

Cheltuieli culturale RON/persoană în 2022

În anul 2022 cheltuielile culturale, la nivelul Municipilui Slatina, au fost de 183,61 RON/per persoană, in timp ce media pentru judetul Olt a fost de 59,81 RON/persoană).

Figură 10 Cheltuieli culturale RON/persoană în 2022



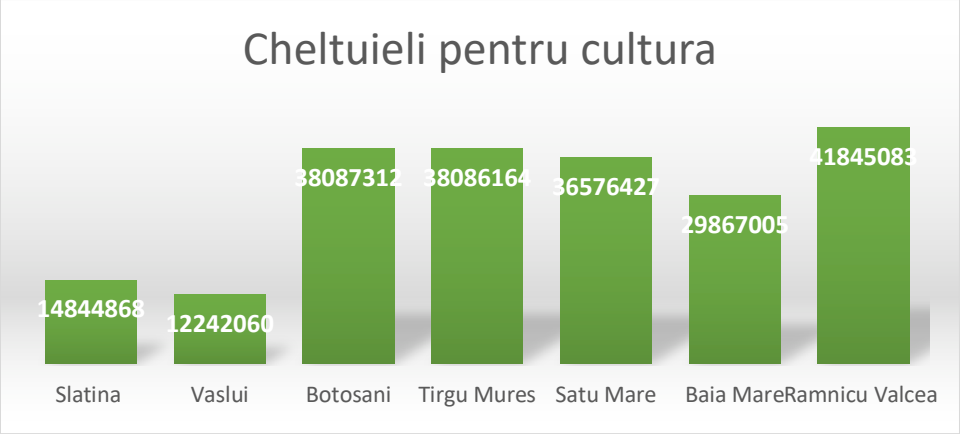
Sursa: INSSE TEMPO online

2.7.5.1 Cheltuieli bugetare pentru cultură

Conform studiului *Vitalitatea culturală a orașelor din România* la nivelul României, cheltuielile bugetare locale pentru cultură se află într-o strânsă relație cu resursele de infrastructură culturală. Acest lucru este explicat de faptul că datele statistice privind infrastructura culturală a orașelor include cu precădere informații despre resursele de infrastructură ale organizațiilor publice de cultură. În același timp, resursele financiare alocate pentru cultură din bugetele orașelor vizează aproape exclusiv finanțarea organizațiilor publice de cultură, iar resursele menționate reprezintă, totodată, principalul mecanism de finanțare a acestor organizații.

Conform analizei de mai jos Municipiul Slatina, în comparație cu alte orașe similare: Vaslui, Botosani, Piatra Neamt, Targu Mures, Satu Mare, Baia Mare si Râmnicu Vâlcea se sitează astfel:

Figura 11 Cheltuieli bugetare pentru cultură în orașe similare cu Slatina



Sursa: INSSE TEMPO online

Evenimente culturale

În 2023, în Slatina, au fost organizate următoarele evenimente: Festivalul Național al Copiilor „Călușul Românesc”, Slatina Summer Film, Sărbătorile Toamnei, Zilele Eugen Ionescu, Sărbători de Iarnă la Slatina

2.7.5.2 Patrimoniul Cultural

Patrimoniul cultural al Municipiului Slatina este extrem de bogat, integrând atât elemente de patrimoniu cultural imobil, cât și de patrimoniu mobil și imaterial. Conform Listei Monumentelor Istorice din România, publicată în anul 2022, in Municipiului Slatina se găsesc 112 de monumente istorice, ansambluri și situri arheologice de interes national, județean și local.

Principalele monumente istorice sunt reprezentat de:

- Ansamblul Manastirii Clocociov
- Zona centrului istoric vechi , cu casele vechi si ansamblul de strazi
- Primaria Municipiului Slatina
- Siturile arheologice de pe strada Cireasov si pe Strada Pitesti

2.7.5.3 Facilități culturale

Conform Barometrului Urban, realizat de Banca Mondială în 2020, 63% din total populație urbană din România se declară mulțumită de acest tip de facilități la nivelul orașului lor. În regiunile Sud-Est (71%) și Nord-Vest (68%) se înregistrează cea mai ridicată apreciere, iar în regiunile Sud-Muntenia (50%) și Vest (54%) cea mai scăzută apreciere. Cinci centre urbane înregistrează nivele de satisfacție de peste 80% din total populație: Cluj-Napoca (88%), Oradea (85%), Drobeta-Turnu Severin (83%), Iași (82%) și Vatra Dornei (81%).

În 28 din cele 41 centre urbane incluse în eșantion, majoritatea populației este mulțumită de facilitățile culturale pe care le are la dispoziție, precum sălile de cinematograf, de concerte, teatrele, cinematografele, muzeele și bibliotecile. În cadrul acestei întrebări au fost incluse și evenimentele în aer liber organizate la ivel local; 63% din total populație urbană se declară mulțumită de acest tip de facilități la nivelul orașului lor.

În regiunile Sud-Est (71%) și Nord-Vest (68%) se înregistrează cea mai ridicată apreciere, iar în regiunile Sud-Muntenia (50%) și Vest (54%) cea mai scăzută apreciere. Se înregistrează disparități semnificative de mulțumire între orașele sub 50.000 de locuitori (medie 47%) și orașele peste 100.000 de locuitori (medie 73%).

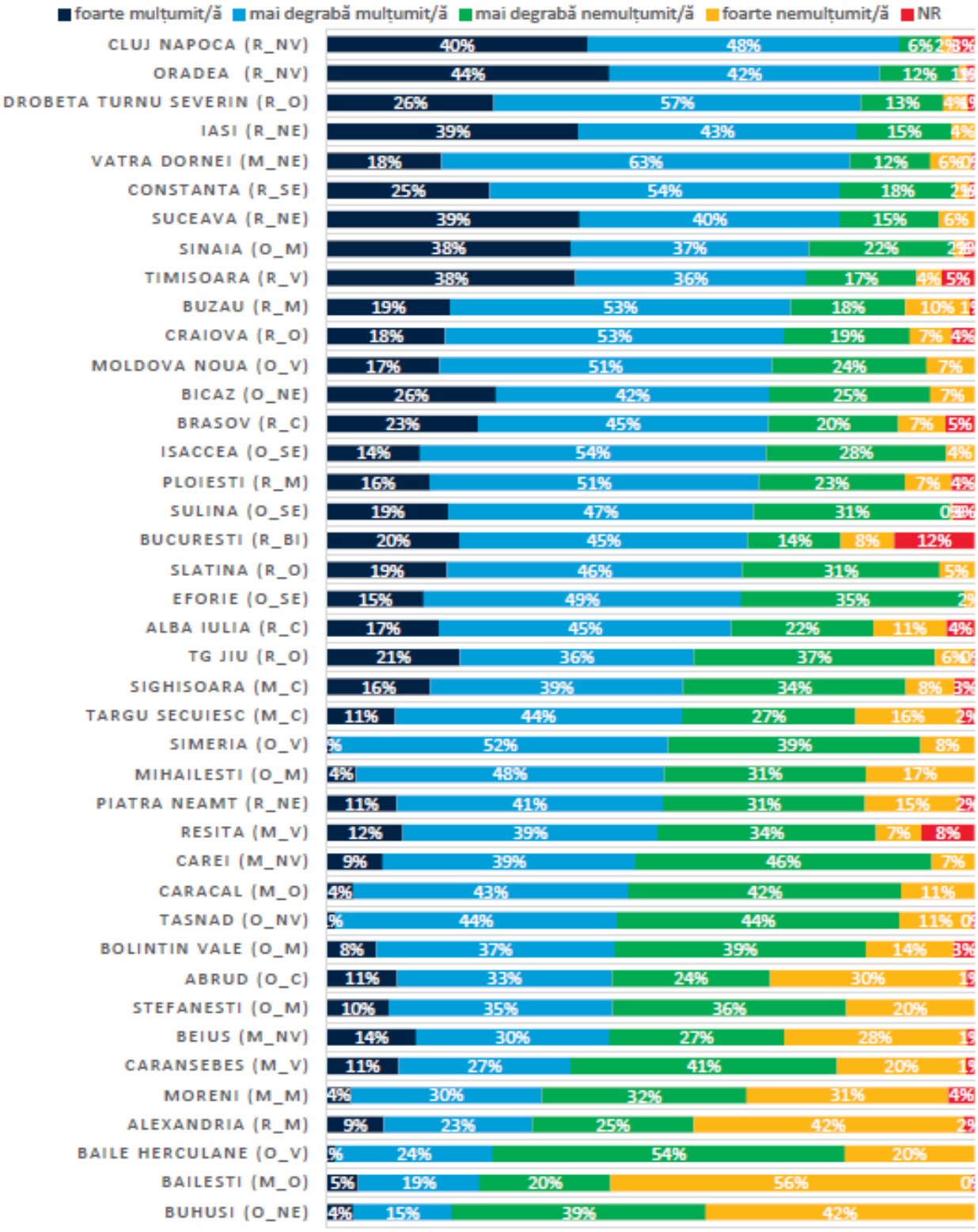
De asemenea, se înregistrează diferențe semnificative între aprecierea pozitivă dată de locuitorii din reședințele de județ (69%) și cea din municipiile non-reședință (48%) sau din celelalte orașe (51%). Mulțumirea scade odată cu vârsta, de la 67% - valoarea totală a mulțumirii, înregistrată în rândul categoriei 18-24 ani, la 57% - pondere înregistrată în rândul categoriei 65 ani și peste.

Aprecierea crește odată cu educația, de la 53%, în rândul persoanelor cu educație elementară, la 66%, în rândul persoanelor cu studii superioare. Cinci centre urbane înregistrează nivele de satisfacție de peste 80% din total populație: Cluj-Napoca (88%), Oradea (85%), Drobeta-Turnu Severin (83%), Iași (82%) și Vatra Dornei (81%).

La popul opus al distribuției, în șase orașe, mai puțin de 40% dintre cetățeni se declară mulțumiți, în trei dintre acestea procentul fiind sub 30%: Băile Herculane (26%), Băilești (24%) și Buhuși (19%). Alexandria este reședința de județ unde s-a înregistrat cel mai scăzut nivel de satisfacție (32%), iar Sinaia este orașul mic cu cel mai ridicat nivel de satisfacție (74%).

În Municipiul Slatina 19% dintre respondenți sunt foarte mulțumiți de facilitățile culturale, 46% sunt mai degrabă mulțumiți, 31% mai degrabă nemulțumiți iar 5% sunt foarte nemulțumiți.

Figură 12 Cât de mulțumiți sunteți de facilitățile culturale, precum sălile de concerte, teatrele,cinematografele, muzeele și bibliotecile din···[orașul dvs.]-comparație BAROMETRU URBAN

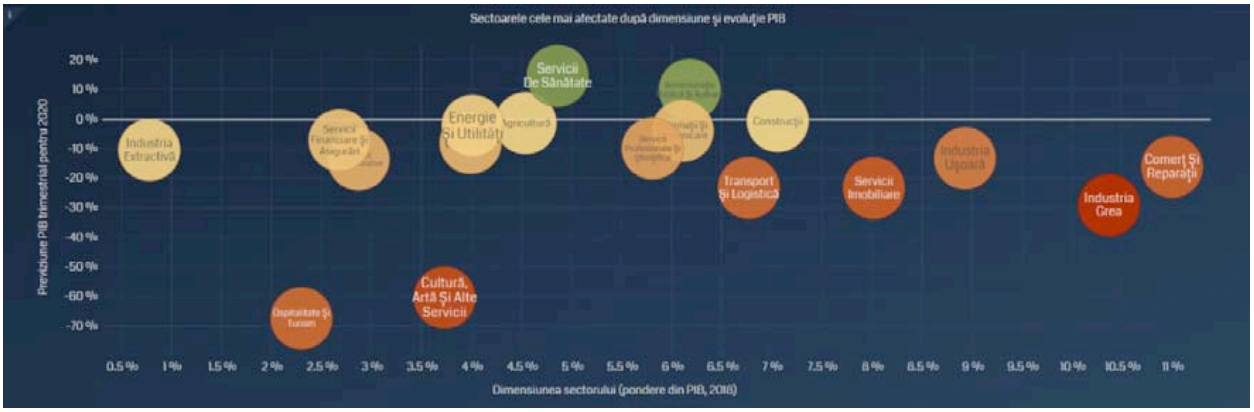


Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020

2.7.5.4 Impactul pandemiei Covid-19 asupra sectorului cultural

Pandemia de coronavirus a afectat grav și imediat sectorul artei și culturii la nivel global. Pe lângă întreruperea activității și pierderile semnificative suferite de toți operatorii culturali, criza a făcut vizibile problemele structurale și fragilitatea ecosistemului cultural în prezent. Un studiu al Facultății de Studii Economice și Gestiunea afacerilor din cadrul UBB, estimează că pierderile cauzate de criza Covid-19 sectorului Cultură, Artă și Alte în trimestrul 2 al anului 2020, față de primul trimestru este de 59.6%. Acest sector, care în 2018 reprezenta 3.6% din PIB în România, este printre cele mai afectate domenii ale economiei.

Figură 13 Estimarea impactului economic asupra sectorului cultural la nivel national



Sursa: UBB FSEGA, 2020, COVID-19 – Romanian Economic Impact Monitor

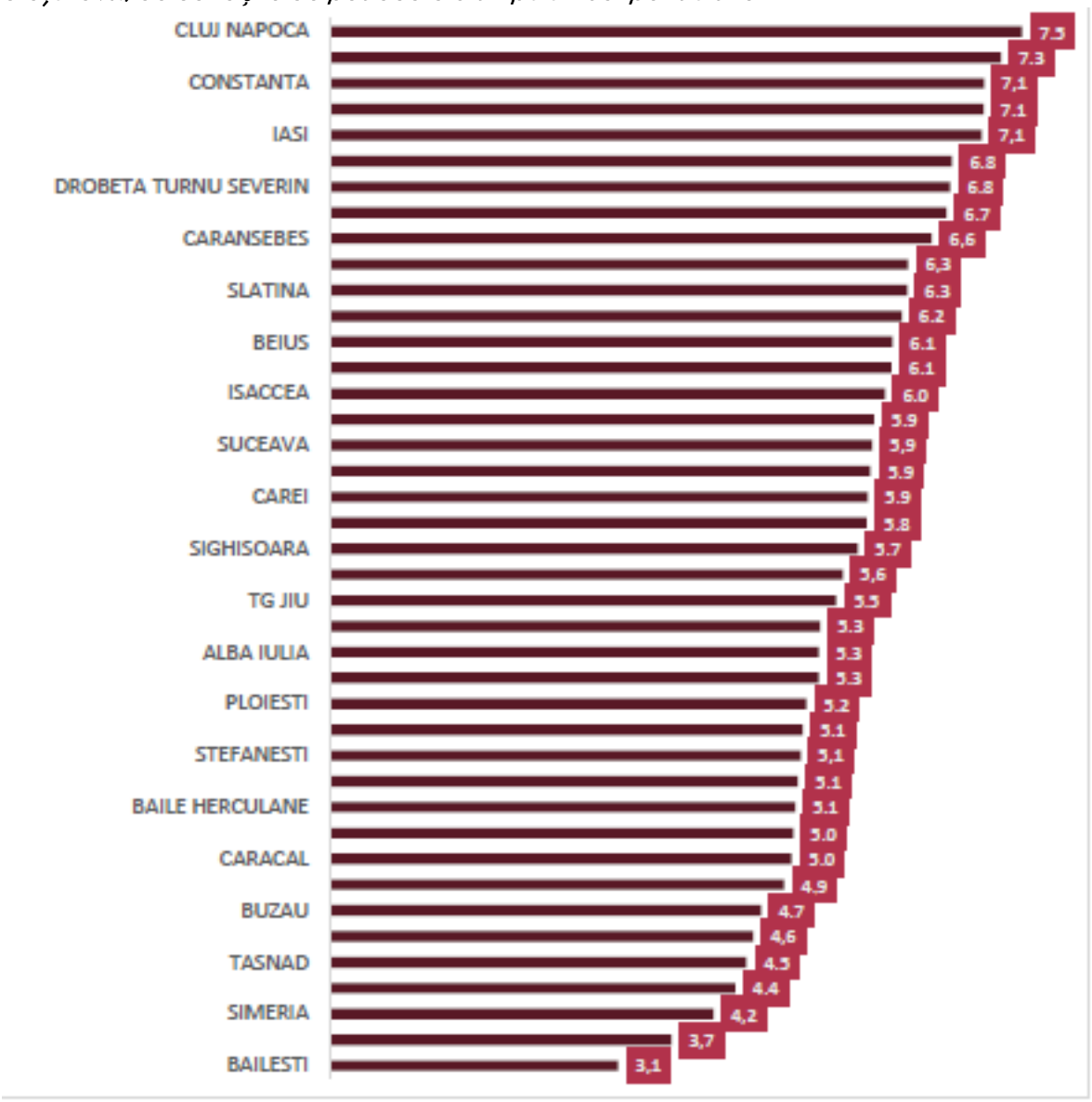
2.7.6 Infrastructura și serviciile pentru tineret

Conform Barometrului Urban realizat în 2020 de Banca Mondială, aprecierea condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri, din orașul în care trăiesc, a înregistrat, la nivel național, media de 6,0 puncte. Regiunile București-Ilfov (medie 6,8) și Nord-Vest (medie 6,6) se situează pe primele poziții ale ierarhiei la nivel regional, iar Sud-Muntenia pe ultima poziție (medie 5,2). Cluj-Napoca (medie 7,5), Timișoara (7,3), Constanța (7,1), Oradea (7,1) și Iași (7,1) se situează pe primele poziții. Buzău este singura reședința cu o medie mai mică de 5.0 (respectiv 4,7 puncte).

Aprecierea cu note de la 1 (foarte nemulțumit) la 10 (foarte mulțumit) a condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri, din orașul în care trăiesc, a înregistrat, la nivel național media de 6,0 puncte.

Aprecierea condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri în municipiul Slatina a fost de 6,3 puncte așa cum se poate vedea în graficul de mai jos.

Figura 1. Pe o scală de la 1 (foarte nemulțumit) la 10 (foarte mulțumit) cât de mulțumit sunteți, în orașul dvs., de condițiile de petrecere a timpului liber pentru tineri?



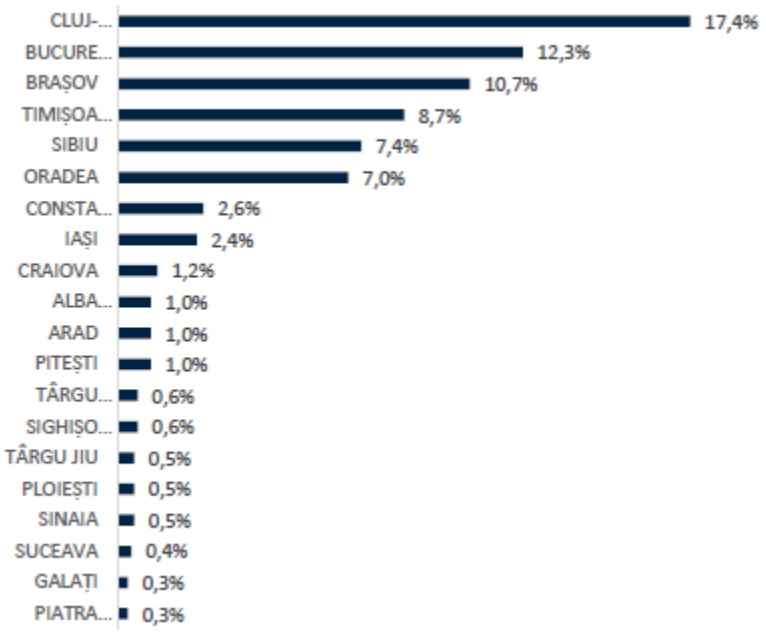
Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții

Ca și prioritate rezultată din Barometrul Urban, asigurarea condițiilor de viață ale oamenilor (accesul la servicii, modalități de petrecere a timpului liber, acces la utilități) este cea mai importantă direcție strategică percepută la nivel național.

De asemenea în 28 din cele 41 centre urbane incluse în eșantion, majoritatea populației este mulțumită de facilitățile culturale pe care le are la dispoziție, precum sălile de cinematograf, de concerte, teatrele, cinematografele, muzeele și bibliotecile. În cadrul acestei întrebări au fost incluse și evenimentele în aer liber organizate la nivel local; 63% din total populație urbană se declară mulțumită de acest tip de facilități la nivelul orașului lor.

La solicitarea "Vă rugăm să numiți un „oraș de nota 10" din România sub aspectul: Condițiilor de viață ale oamenilor care locuiesc în el (acces la servicii, mod de petrecere a timpului liber, utilități)" nici unul dintre respondenți nu au apreciat ca municipiul Slatina poate fi considerat un „oraș de nota 10".

Figura 2. Vă rog să vă gândiți la orașele din România ca fiind aflate într-o competiție, iar dvs. Sunteți una/unul din membri juriului. Vă rog să numiți un „oraș de nota 10" din România sub aspectul: ...Condițiilor de viață ale oamenilor care locuiesc în el



Sursa: Politica Urbana a Romaniei, Barometru privind Calitatea Vieții

Conform studiului realizat de Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală (INCFC) Obiceiurile de consum cultural public ale tinerilor adolescenți se împart în trei categorii: activități culturale, activități de divertisment și relaxare și activități comunitare. Pentru secțiunea „stil de viață" au fost incluse în analiză și practicile de consum individual ale tinerilor, care includ hobbyurile acestora, cu un accent pus pe activitățile artistice.

Principalele concluzii ale studiului au fost :

- Practicile și obiceiurile de consum cultural ale tinerilor adolescenți includ preponderant activități de divertisment și relaxare. Plimbarea în parcuri sau zone verzi, mersul în mall (pentru cumpărături, jocuri, filme, restaurante etc.) și mersul în cafenele / restaurante /baruri (altele decât cele din mall) sunt realizate cel mai des de către tineri. O explicație posibilă pentru aceste preferințe este accesul mult mai facil în aceste locuri (proximitate, gratuitate, permisivitate) comparativ cu alte locuri. Activitățile comunitare ocupă al doilea loc în preferințele adolescenților. Astfel, este important de menționat că peste 60% dintre tinerii adolescenți participă la sărbători sau evenimente locale de câteva ori pe an sau mai rar.
- Activitățile culturale sunt practicate ocazional în spațiul public, de câteva ori pe an sau mai rar, o explicație posibilă fiind accesul mai greu (infrastructură, timp, resurse financiare) și complexitatea experienței.
- Mersul la bibliotecă pentru a împrumuta cărți este singura activitate culturală care este desfășurată cu o frecvență uzuală, nu doar ocazională, o explicație posibilă fiind nevoia de informare suplimentară pentru reușita școlară.

- Patrimoniul cultural este în topul activităților culturale preferate de tineri, vizitarea unor muzee sau a unor galerii de artă și a unui monument istoric sau a unui sit arheologic reprezentând activitatea ocazională cu cel mai mare procent de frecventare în rândul tinerilor adolescenți.
- peste jumătate dintre tinerii adolescenți au participat în ultimul an la un concert de muzică sau la o piesă de teatru. Hobby-urile tinerilor în timpul lor liber includ în ordinea preferințelor fotografia, pictura / desenul și scrierea creativă.
- Tinerii adolescenți sunt mari consumatori de produse din industriile creative. Aceștia ascultă muzică în proporție mai mare decât adulții, în schimb se uită la televizor mai puțin decât aceștia din urmă. Topul celor mai ascultate genuri de muzică de către tineri include rock /pop / hip-hop / rap (77%), muzică electronică / house (45%) și manele (43%).
- Adolescenții folosesc internetul zilnic pentru a comunica cu familia și / sau prietenii, pentru a asculta muzică și pentru a citi cărți zilnic sau săptămânal, înregistrând o rată mult mai mare comparativ cu adulții. Smartphone-ul, internetul,televizorul, computerul și cablul TV sunt aproape nelipsite din casele tinerilor adolescenți. Gradul de cunoaștere a patrimoniului cultural din țara noastră este relativ ridicat în rândul tinerilor adolescenți, peste jumătate din aceștia fiind familiarizați cu acest concept.
- Remarcăm însă un procent destul de ridicat de tineri care nu au auzit niciodată despre patrimoniul cultural și au nevoie de mai multă informație pe acest subiect.
- Chiar dacă o parte dintre tinerii adolescenți nu au fost foarte familiarizați cu conceptul de patrimoniu cultural, nivelul practicilor de vizitare ale unor obiective de patrimoniu este relativ ridicat, indiferent dacă ne referim la cele din țara noastră sau din străinătate.
- Atitudinea tinerilor față de patrimoniul cultural este în general una de protejare, de mândrie și de responsabilitate, însă atitudinea lor față de graffiti este una ambivalentă.
- Se remarcă un potențial mic, dar nu de neglijat al celor care consideră că graffiti este o formă de artă și poate fi realizat pe orice clădire sau oriunde ai inspirație.
- Atitudinea ambivalentă față de graffiti se remarcă și mai mult în cazul desemnării celor mai potrivite locuri pentru desenat, unde se evidențiază pe de o parte o protejare a obiectivelor de patrimoniu prin preferința panourilor special amenajate, a locurilor părăsite și a asfatului și mai puțin pe clădiri noi, blocuri sau mijloacele de transport în comun.
- Atunci când doresc să afle mai multe informații despre patrimoniul cultural, tinerii adolescenți preferă căutare pe internet, fie pe motoare de căutare (Google), fie pe rețele de socializare (Facebook).
- Peste jumătate dintre tinerii adolescenți au participat cel puțin o dată la activități de voluntariat și aproape două treimi dintre își doresc să se implice ca voluntari în acțiuni legate de patrimoniul cultural.

2.7.6.2 Nevoile tinerilor din Slatina

Principalele nevoi și probleme menționate în raportul „Nevoile tinerilor din Slatina", lansat în 2019, sunt:

- Tinerii au reafirmat nevoia lor pentru un Centru de Tineret (pentru propuneri idei proiecte, inovație, agrement, dezvoltare personală)- un spațiu ușor accesibil alocat exclusiv tinerilor, unde ar putea organiza activități culturale, informative și recreaționale. Mulți s-ar implica în educația nonformală: ar dori să ofere în mod voluntar meditații, cursuri în domeniile la care se pricep, de la muzică până la matematică.
- Birocrația și discutarea de probleme cu reprezentanții primăriei (Consiliul Consultativ pe Probleme de Tineret).
- Spații pentru asociațiile tinerilor și dificultățile întâlnite de către tineri în găsirea unui loc de muncă (susținerea mediului non-profit și antreprenoriatului la nivelul comunității sucevene) – s-a plasat printre cele mai importante teme.
- Evenimente culturale inițiate de tineri și în general îndreptate spre tineri au fost menționate la capitolul lipsuri, la fel ca și locuri de parcare, piste de bicicletă și oportunități de sport în general.

- Ecologizarea, curățenia în spațiile publice și plantarea copacilor este o altă activitate care ar mobiliza tinerii din Slatina.

2.7.7 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

PROVOCĂRI	*RECOMANDĂRI*
Infrastructura și serviciile de educație	
- Gradul de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar a fost de 20,52 în 2022, la nivelul municipiul Slatina. - Infrastructura unităților de învățământ: lipsa cabinetelor medicale, degradarea unor unități de învățământ, terenurile de sport și săli de sport, lipsa spațiilor de joacă în grădinițe etc. - Populația școlară din Municipiul Slatina scade anual.	- Extinderea infrastructurii educaționale, inclusiv prin identificarea unor spații deja existente și transformarea lor în unități de învățământ. - Atragerea de cadre didactice, inclusiv în învățământul preșcolar. - Dezvoltarea unor programe în parteneriat cu mediul privat și societatea civilă pentru diversificarea oportunităților oferite elevilor și studenților (internshipuri, activități de voluntariat etc.). - Reabilitarea unităților de învățământ cu risc și obținerea avizului ISU. - Atragerea de fonduri pentru reabilitarea și modernizarea unităților de învățământ, inclusiv eficiență energetică. - Construirea unei facilități afterschool și a unei baze sportive în scolile care nu au aceste dotari.
Infrastructura de sănătate și serviciile medicale	
- Municipiul Slatina a înregistrat 0.5 cabinete de familie la 1.000 de locuitori. - Distribuția unităților medicale este neuniformă la nivelul Municipiului. - Asistența medicală primară este insuficient utilizată. - Ponderea persoanelor care s-au declarat nemulțumiți de serviciile de sănătate este 28%, dintre care 10% sunt foarte nemulțumiți. - inexistența unor facilitate sau servicii destinate exclusive persoanelor cu dizabilități și persoanelor vârstnice.	- Este necesară consolidarea asistenței comunitare, a asistenței primare și a asistenței ambulatorii specializate. - Trebuie implementate măsuri pentru creșterea numărului de medici de familie, precum și regândirea importanței acestora în sistemul sanitar. - Realizare structuri sanitare în cartierele situate periferic. - Modernizarea cabinetelor medicale/ stomatologice şcolare. - Reabilitarea și accesibilizarea Policlinicilor. - Accesarea fondurilor pentru infrastructură, atragerea forței de muncă și diversificarea serviciilor oferite.
Infrastructura și serviciile de asistență socială	
- O parte dintre problemele sociale din Slatina sunt: rata mare a abandonului școlar, copiii cu părinți plecați la munca în străinătate și rămași singuri acasă, fără reprezentant legal, copiii victime ale exploatării prin muncă, violență școlară/domestică, bătrâni singuri acasă, lipsa locurilor de muncă, părinții dependenți de ajutorul social, precum și lipsa posibilităților de reintegrare în familie a copiilor din sistemul de protecție. - Lipsa spațiilor destinate structurilor societății civile. - Lipsa următoarelor servicii sociale: centre rezidenţiale de recuperarea/reabilitare pentru persoane cu diferite adicţii (dependenţe), persoanele vârstnice și	- Accesarea de fonduri pentru dezvoltarea următoarelor servicii: centre rezidenţiale de recuperarea /reabilitare pentru persoane cu diferite adicţii (dependenţe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară, centru de zi sustinut pentru persoanele cu probleme psihiatrice, centru respiro pentru copiii și tinerii cu dizabilitati, serviciu complet pentru copii și tinerii expuși la cerșit și servicii de ocupare și angajare pentru grupurile vulnerabile. - Realizarea parteneriatelor public-privat, în vederea dezvoltării infrastructurii și a serviciilor de asistență socială.

persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară și o școală pentru toți copiii din Slatina. - Insuficiente parteneriate între administrația locală și furnizorii privați.	- Diversificarea utilizării terenurilor și patrimoniului construit în vederea susținerii activității ONG-urilor care oferă servicii de asistență socială. - Dezvoltarea de instrumente pentru a atrage mai multe fonduri (naționale și europene). fonduri (naționale și europene).
Infrastructura și serviciile culturale	
- Conform Barometrului Urban, doar 19% dintre respondenții din municipiul Slatina sunt foarte mulțumiți de facilitățile culturale, 46% sunt mai degrabă mulțumiți, 31% mai degrabă nemulțumiți iar 5% sunt foarte nemulțumiți. - Promovarea infrastructurii și serviciilor culturale existente în Slatina. - Inexistența fondurilor pentru dezvoltarea și promovarea infrastructurii culturale	- Extinderea spațiilor pentru evenimente culturale (concerte, festivaluri etc.) - Promovarea evenimentelor culturale organizate în zonă pentru atragerea de turiști. - Atragerea de fonduri pentru reabilitarea și întreținerea clădirilor de patrimoniu aflate în stare de degradare.
Infrastructura și serviciile pentru tineret	
- Dificultățile întâlnite de tineri în găsirea unui loc de muncă. - Lipsa de spații dedicate activităților pentru tineri și spații pentru ONG-urile locale de/ pentru tineret. - Inexistenta unui Centrul de Tineret Municipal Slatina. - Primăria Slatina nu asigură un fond de tineret anual (pentru ONG-uri de tineret), obligatoriu conform legii tinerilor 350/2006. - Numărul redus de oportunități de dezvoltare profesională oferite înmunicipiul Slatina. - Dialogul între societatea civilă și Primăria Slatina.	- Realizarea și finanțarea continuă al Centrului de Tineret. - Crearea unui buget anual dedicat ONG-urilor de tineret și proiectelor demarate în societatea civilă. - Identificarea unor spații publice ce pot fi utilizate de ONG-uri pentru activități dedicate tinerilor. - Dezvoltarea Consiliului Consultativ pe Probleme de Tineret pentru a deveni funcțional. - Îmbunătățirea dialogului între societatea civilă și primăria municipiului Slatina. - Parteneriate între societatea civilă, mediul privat, instituțiile de învățământ pentru crearea de programe pentru tineri – programe de schimb de experienta, internshipuri, activități de voluntariat etc. - Implementarea unui sistem de închiriere al spațiilor publice pentru activitățile pentru tineret - Creșterea numărului de evenimente culturale și sportive pentru tineret
Infrastructura și serviciile pentru sport și agrement	
- În condițiile unui grad ridicat de sedentarism la nivel național, rolul administrațiilor urbane în facilitarea accesului la activități sportive și mișcare, în general, se profilează puternic atât în studii de specialitate, cât și prin așteptările cetățenilor, fiind necesară o extindere a responsabilității pentru activitatea fizică și sănătate de la nivel individual, către nivelul administrativ, de planificare urbană. Conform Eurobarometrului dedicat sportului și activității fizice din 2018, 63% dintre români nu se implică deloc în activități sportive sau exerciții fizice și doar 43% dintre respondenți consideră că au multe oportunități de a face mișcare în zona în care locuiesc. 52% dintre românii chestionați consideră că autoritățile locale nu se implică sufficient pentru a facilita accesul la activitățile sportive.	- Asigurarea accesului la facilități moderne de sport (stadion municipal, sală polivalentă) în vederea sprijinirii sportului de performanță și de masa - Deschiderea curților școlilor și transformarea acestora în spații semi-publice, în care să poată avea acces locuitorii, în intervale orare stabilite (weekend, după programul școlar) - Reamenajarea curților școlilor pentru a valorifica potențialul acestora pentru dezvoltarea sportului școlar și dezvoltării elevilor - Colaborare între școli și bazinele publice de înot din Slatina, pentru integrarea cursurilor de înot în programa școlară - Valorificarea zonelor verzi din jurul Slatinei care

- Curțile școlilor: în mare parte acestea sunt neglijate de foarte mulți ani, nefiind valorificate la potențialul lor deplin. - Asigurarea de oportunități egale pentru persoanele cu dizabilități, persoane din comunități marginalizate, indiferent de gen, etnie, vârstă, stare fizică, tip de activități preferate este un principiu esențial pentru susținerea dezvoltării activității fizice și sportului de masă.	pot fi menținute, protejate și extinse pentru activități sportive și asigurarea unui mediu înconjurător sustenabil, sănătos, pentru cetățeni (alergare, ciclism, drumeții ș.a.) - Implementarea de măsuri complementare precum asigurarea de spații verzi la distanțe mici de mers pe jos de locuință (0,5 km), o densitate rezidențială netă ridicată și o mai mare distributie a stațiilor de transport în comun și a intersecțiilor sigure pentru pietoni sunt esențiale pentru integrarea activității fizice în viața cotidiană, în condițiile în care lipsa timpului este unul din principalele motive invocate pentru neimplicarea în activități Fizice - Centralizarea și închirierea facilităților sportive administrate public, prin intermediul unei platforme web de programări - Crearea unei pagini de informare cu privire la facilitățile sportive existente în fiecare cartier - Crearea de parcuri active, cu aparate de fitness în aer liber, în fiecare cartier, incluzând echipamente pentru persoanele cu dizabilități - Amenajarea de piste de alergat în cartiere și în jurul parcurilor din oraș - Amenajarea de piste de biciclete bine conectate și sigure - Amenajarea de trasee velo de agrement și de alergare în zonele verzi ale orașului (Pădurea Strehareti) - Sprijinirea organizațiilor societății civile care organizează evenimente sportive în oraș, prin finanțarea și promovarea acestora - Campanii de conștientizare a efectelor benefice ale sportului asupra vieţii și efectelor negative ale sedentarismului și implicarea de personalități sportive locale.

2.8 MEDIU SI SCHIMBARI CLIMATICE

SIDU Slatina 2021- 2027 include detalii climatice privind capitalul natural, rezervațiile naturale și ariile protejate, calitatea factorilor de mediu și poluarea (apă, aer, sol), precum și schimbările climatice și riscurile de mediu, inclusiv radiația solară, vântul, stratul de zăpadă, precipitațiile atmosferice și caracteristici topoclimatice. În completarea acelor date, acest capitol va oferi o analiză mai extinsă privind modul în care clima, și în special schimbările climatice, pot afecta perspectivele de dezvoltare ale municipiului Slatina.

Mediul și lupta împotriva schimbărilor climatice prin protejarea mediului și minimizarea riscului pentru climă, sănătatea umană și biodiversitate reprezintă o prioritate atât la nivel global și european, cât și la nivel național și local.

La nivel global, Națiunile Unite au elaborat Cadrul pentru Dezvoltarea Sustenabilă, prin adoptarea în 2015 a Agendei 2030, un nou cadru global de dezvoltare durabilă ce stabilește 17 obiective de dezvoltare durabilă (ODD). Agenda 2030 constituie un angajament de a eradica sărăcia și de a asigura dezvoltarea durabilă la nivel global, până în 2030.

La nivelul Uniuni Europene, perioada de programare 2021-2027 este organizată sub umbrela “Green Deal” („Înțelegerea pentru un viitor verde”), cu resurse substanțiale alocate pentru a avea o Europă mai verde. Fiecare țară membră trebuie să aloce 30% din Fondul European de Dezvoltare Regională (~5,2 miliarde Euro în cazul României) pentru investiții în infrastructură verde. Prin Programul Operațional Regional Sud Vest Oltenia , Slatina are momentan o alocare de aproximativ 11 mil. Euro, cu un focus important pe mobilitate sustenabilă și regenerare urbană.

Conform viziunii Uniunii Europene cu privire la dezvoltarea durabilă, alături de statele membre, UE este hotărâtă să fie printre primii actori care pun în aplicare Agenda 2030 a ONU. Astfel, dezvoltarea durabilă reprezintă prioritatea 0 pentru toate politicile Comisiei Europene, integrând ODD în toate politicile și inițiativele UE și promovând Agenda 2030 ca aplicarea acesteia să devină o prioritate pentru toate statele membre.

Aceasta este și una din prioritățile principale ale României, conform Strategiei Naționale de Dezvoltare Durabilă 2030, a Politicii Urbane 2035, sau a documentelor programatice pentru atragerea Fondurilor Europene în Perioada de Programare 2021-2027. Prin Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă 2030, România își stabilește cadrul național pentru susținerea Agendei 2030 și implementarea setului de 17 ODD, ce include obiectivul 11 „Orașe și Comunități Durabile”. ODD 11 are ca focus dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca acestea să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile prin: asigurarea de locuințe decente, managementul riscului seismic, a riscului la inundații și alunecări de teren, ameliorarea calității aerului, dimensiunea culturală a dezvoltării durabile, și dimensiunea orașe inteligente.

Țintele de mediu asumate pentru orizontul de timp 2030 includ:

- Reducerea semnificativă a pierderilor economice provocate de inundații și alunecările de teren, îmbunătățirea răspunsului colectiv și întărirea capacității de adaptare și revenire la nivel funcțional în cel mai scurt timp după producerea evenimentului, reducerea impactului inundațiilor sau a poluărilor generate de inundații și ale alunecărilor de teren asupra ecosistemelor, inclusiv prin îmbunătățirea constantă a cadrului legislativ.
- Educarea și responsabilizarea populației pentru situații de risc seismic.
- Reducerea efectelor pe care poluarea atmosferică le are asupra sănătății umane și a mediului prin acordarea unei atenții deosebite calității aerului.
- Reducerea substanțială a numărului deceselor și bolilor provocate de produsele chimice periculoase de poluare și de contaminarea aerului, apei și a solului.

Schimbările climatice au devenit o temă de importanță și pentru cetățenii români, și, conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, 53% din populația urbană din România consideră că orașele în care trăiesc „sunt dedicate luptei împotriva schimbării climatice”. Comparat cu cetățenii altor orașe, sucevenii consideră că orașul este dedicat luptei împotriva schimbării climatice (41% fiind total de acord și 48% fiind oarecum de acord) – iar doar 4% fiind complet în dezacord cu ceea ce se face deja. Acest rezultat poziționează Slatina pe locul 16 în topul orașelor în care cetățenii sunt cei mai mulțumiți de lupta orașului său cu schimbările climatice.

Conform Strategiei Locale de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Slatina 2009 – 2015, pentru realizarea viziunii „Municipiul Slatina – Pol de dezvoltare”, una dintre cele patru Direcții Strategice de Dezvoltare o reprezintă „Consolidarea infrastructurii urbane, protejând în același timp condițiile de mediu”.

Datele culese în ultimii ani demonstrează clar faptul că temperatura este în creștere în România, iar unele zone sunt mai afectate de acest fenomen. În cele ce urmează vom discuta despre modul în care schimbările climatice afectează municipiul Slatina .

2.8.1 Caracterizarea capitalului natural

România dispune de cea mai mare suprafață intactă de păduri naturale şi regenerate natural din Europa. Pădurile din România acoperă o suprafață de 6,539 milioane ha.

Măsurile ce au în vedere silvicultura şi amenajarea teritoriului au caracter dual, contribuind atât la

reducerea emisiilor de GES şi a efectelor schimbărilor climatice, cât şi la beneficii în ceea ce privește adaptarea la acestea. În România, unde pădurile acoperă aproximativ 27% din suprafața țării, gospodărirea durabilă a fondului forestier poate conduce la rezultate imediate în sensul diminuării efectelor schimbărilor climatice.

Figura 1. Acoperirea cu păduri în diferite județe (procente)

Sursa: Strategia națională privind schimbările climatice și creșterea economică bazată pe emisii reduse de
carbon, Banca Mondială, 2015, preluare din Programul Național de împădurire

Municipiul Slatina este situată în sudul României, pe malul stâng al râului Olt, pe un culoar larg, bine conturat şi delimitat, în zona de contact dintre Piemontul Getic şi Câmpia Olteniei. Oraşul se circumscrie ca unitate fizicogeografică la extremitatea sud-vestică a Platformei Cotmeana (subdiviziune a Piemontului Getic).

Municipiul Slatina se află la aproximativ 50 km de municipiul Craiova, 70 km de municipiul Pitești și 190 km de capitala București, învecinându-se la nord cu comuna Curtişoara, la nord – est cu comuna Priseaca, la est cu comuna Valea Mare, la sud – est cu comuna Brebeni, la sud cu comuna Milcov, iar la vest cu comunele Găneasa şi Slătioara.

2.8.2 Rezervații naturale și arii protejate

2.8.2.1 Arii naturale protejate

În județul Olt există 11 de arii naturale protejate de interes național, inclusiv doua rezervații științifice, și anume Rezervația de bujori a Academiei si Rezervația de arborete de gârniță cu o suprafață de 54,90 de ha , respectiv 121 ha pe teritoriul județului Olt (dintr-o suprafață totală de 1.250,89 ha).

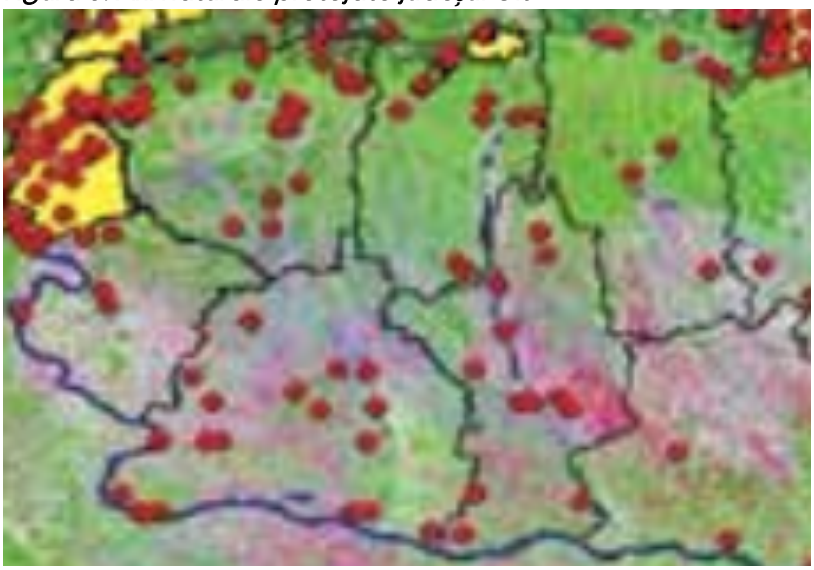
Figura 2. Arii naturale protejate de interes național în județul Olt

Denumirea ariei protejate	Cod	Localizare	Categorie IUCN	Tip	Suprafață (ha)	Observații
Casa Pădurii din Pădurea Potelu	RONPA0684	Ianca	IV	forestier	1,50	
Iris - Malu Roșu	VI.25	Mărunței	IV	floristic și faunistic	1.38	declarat prin HG 2151/2004
Lacul Izbiceni	VI.24	Izbiceni	IV	avifaunistic	1.095	declarat prin HG 2151/2004
Lacul Strejești	VI.22	Strejești	IV	avifaunistic	2.378	declarat prin HG 2151/2004
Pădurea Braniștea Catârilor	RONPA0682	Obârșia, Ștefan cel Mare	IV	forestier	301,30	
Pădurea Călugărească	RONPA0683	Crăciunei	IV	forestier	40	
Pădurea Reșca	RONPA0895	Dobrosloveni, Fărcașele	IV	forestier	50	declarat prin HG 2151/2004
Pădurea Seaca - Optășani	RONPA0681	Optășani	IV	forestier	135	
Rezervația de bujori a Academiei	RONPA0685	Stoicănești	IV	floristic	54,90	

Rezervația de arborete de gârniță	RONPA0686	Poboru	IV	forestier	121	
Valea Oltețului [2]	RONPA0894	Fălcoiu, Dobrun, Pârșcoveni, Bârza, Voineasa, Șopârlița	IV	mixt	900	Valea Olteţului

Sursa: Ministerul Mediului, Agenţia Naţională entru Protecţia Mediului, APM Slatina disponibil la: http://www.anpm.ro/web/apm-olt/arii-naturale-protejate-de-interes-national

Figura 3. Arii naturale protejate judeţul Olt



Sursa: anpm.ro

Conform datelor colectate ca parte a Politicii Urbane a României, în Olt există 1.250,89 ha de arii protejate, reprezentând 0,25% din UAT.

In Municipiul Slatina nu exista arii naturale protejate.

Natura 2000 este Rețeaua Ecologică Europeană ce alcătuiește ariile naturale protejate de interes comunitar, pentru conservarea patrimoniului natural al Uniunii Europene. Se bazează pe două directive: Directiva „Habitate" nr. 92/43 din 1992 și Directiva „Păsări" nr. 79/409 din 1979.

Figura 5. Situri de protecţie avifaunistică (SPA) de pe teritoriul judeţului Olt

Nr. crt	Denumire	Localizare
1	Padurea Radomir	Dolj-Olt
2	Lacul Strejesti	Olt
3	Rezervația de arborete de gârniță	Poboru Olt
4	Lacul Izbiceni	Izbiceni

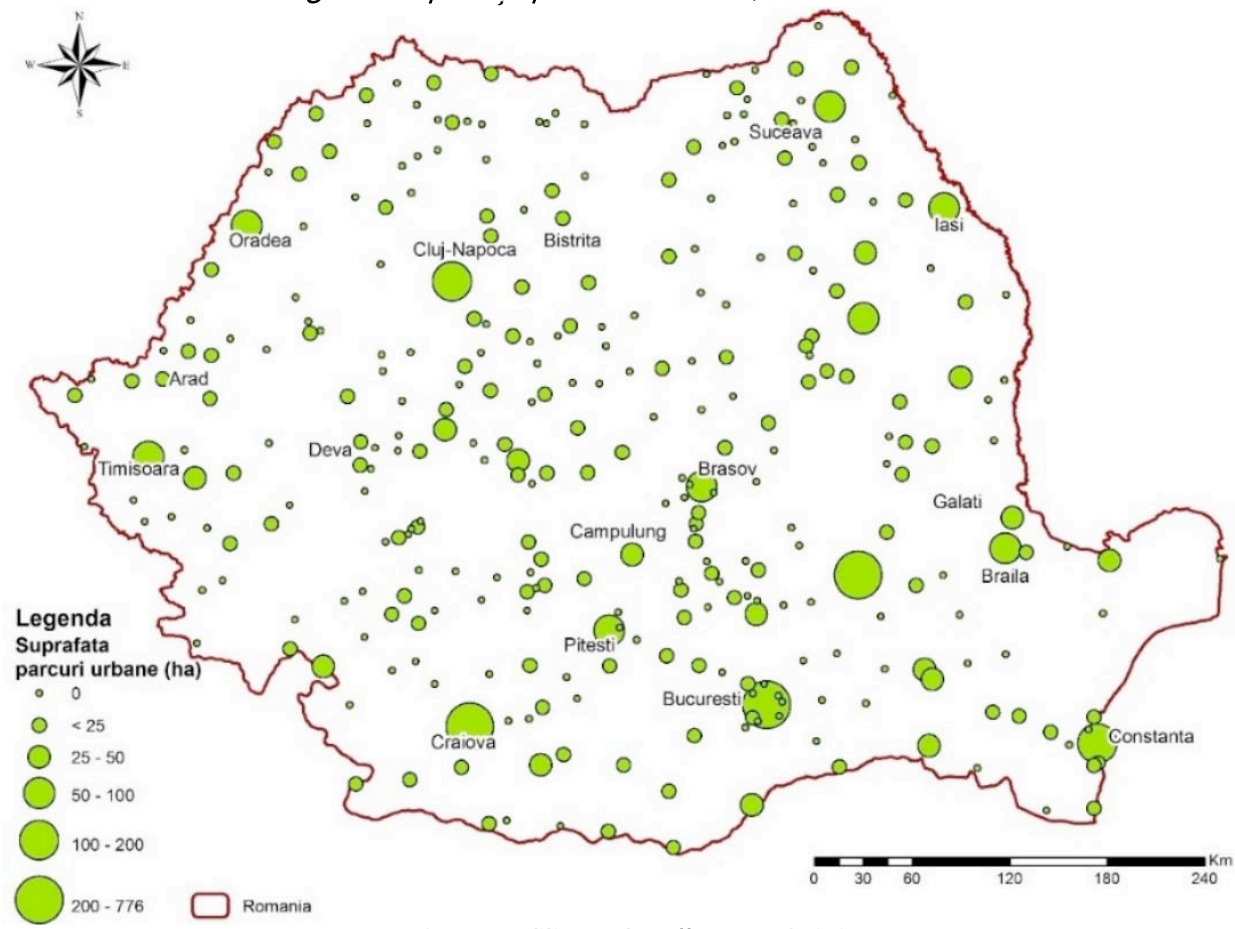
Sursa: anpm.ro

2.8.2.2 Spații verzi urbane

Suprafața spațiilor verzi, precum și înlesnirea accesului la acestea, reprezintă una dintre cele mai sigure metode de a crește calitatea vieții într-un oraș. Dezvoltarea, reabilitarea și mentenanța infrastructurii vezi urbane ar trebui, ca atare, să fie o prioritate absolută pentru fiecare primărie din țară. Infrastructura verde este, însă, slab dezvoltată în România. Dintre reședințele de județ din România, numai 5 au mai mult de 26 m_2 de spații verzi per capita – marja recomandată de Comisia Europeană pentru spațiile urbane, iar Slatina are 20 m_2 de spații verzi per capita.

Parcurile urbane au de asemenea o importanță deosebită, datorită suprafețelor mai ridicate, dotărilor complexe pe care le dețin și a gradului de multifuncționalitate ecologică și socială. Un parc urban poate oferi populației și servicii culturale diverse, precum servicii de recreere, de practicare a activităților sportive, socializare sau experiență în natură. Harta de jos prezintă suprafețele absolute ale parcurilor urbane din România. Suprafața parcurilor urbane existente la nivelul Slatinei este de 21,31 ha, iar metri pătrați de spațiu de parcuri urbane pe cap de locuitor este de 1,85 m_2/ capita.

Figura 7. Suprafața parcurilor urbane, la nivel national

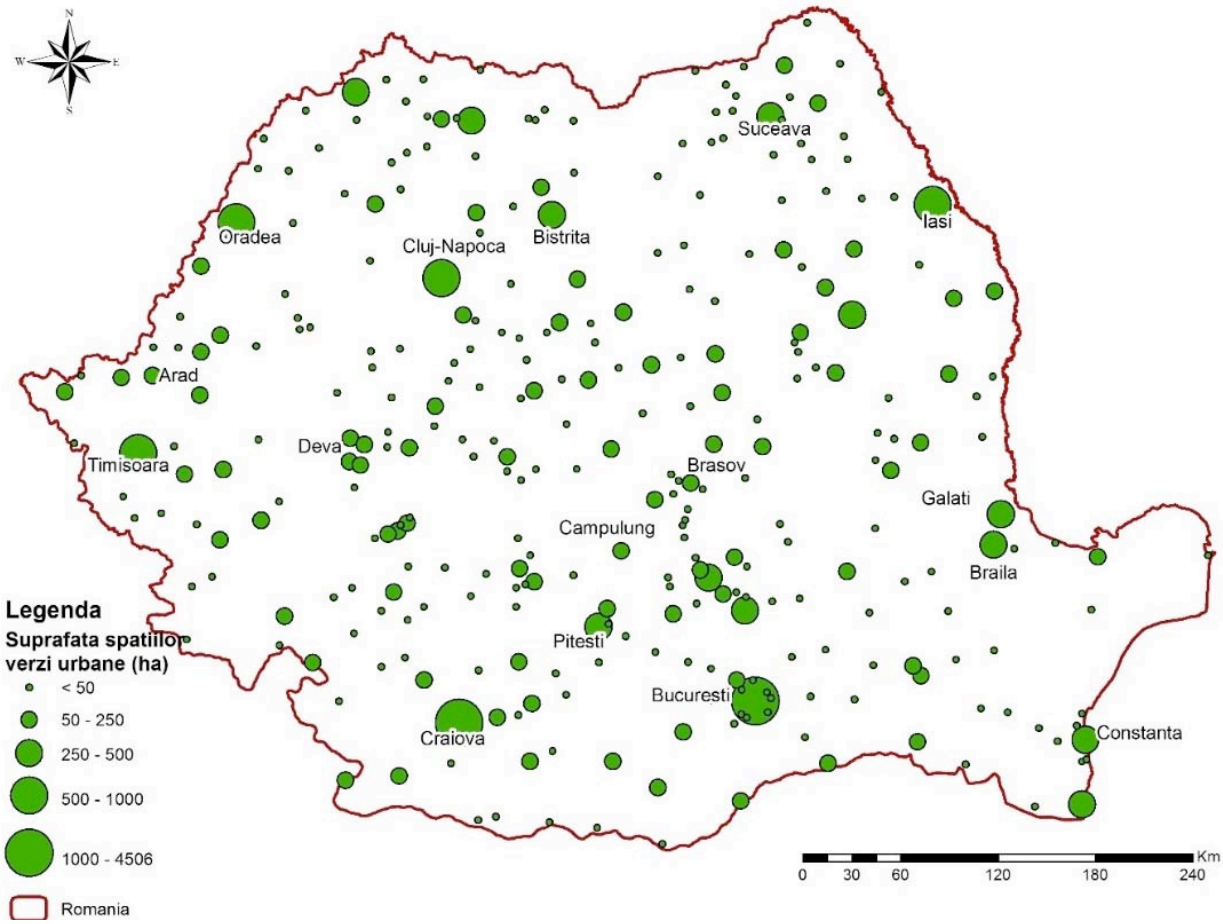


Sursa: Politica Urbană a României

De asemenea, un indicator important îl reprezintă și suprafața spațiilor verzi urbane, aici fiind incluse parcuri, grădini publice sau scuaruri publice, cimitire, terenurile bazelor și amenajărilor sportive în cadrul perimetrelor construibile ale localităților. Aceste spațiile verzi reprezintă o componentă de echilibru pentru infrastructurile gri la nivel urban.

Harta de mai jos prezintă distribuția spațiilor verzi urbane la nivel național.

Figura 8. Spaţii verzi urbane, la nivel naţional



Sursa: Politica Urbană a României

Conform Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă a Municipiului Slatina și a informațiilor oferite de DEZVOLTARE URBANA SLATINA, suprafața spațiilor verzi din municipiul Slatina este de 1.488.361 m2, din care:

- Parcuri: 159.561 m2
- Scuaruri: 73.421 m2
- Aliniamente: 135.379 m2
- Terenuri (inclusiv terenuri afectate de alunecări): 1.120.000 m2

Cele mai mari parcuri din Slatina sunt Parcul Pitesti, Parcul Tineretului si Expo parc, însă există și diferite spații verzi cu rol decorativ sau spații verzi cu acces limitat, Suprafața spațiilor verzi urbane existente la nivelul Slatinei este de 15,9 ha, iar metri pătrați de spațiu public de recreere în aer liber pe cap de locuitor este de 18,40 m2/ capita.

Tabel 1. Lista parcurilor care aparţin de domeniul public al municipiului Slatina

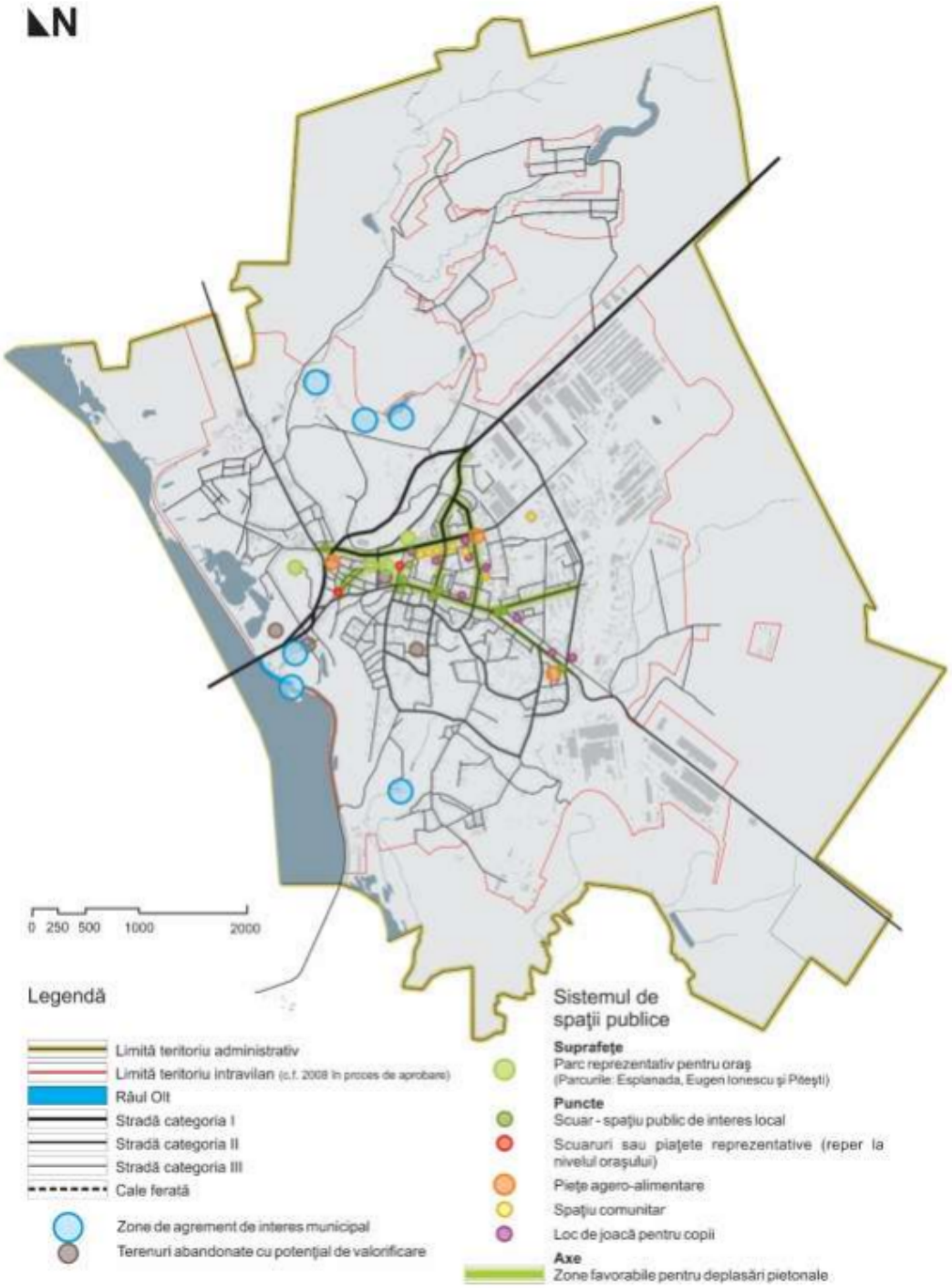
Denumire	*Adresa*	*Suprafata (m.p.)*
Parc Eugen Ionescu	Str. Ana Ipatescu	3.982
Parc Pitesti	Str. Pitesti, Nr. 24 A	63.070
Parc Directia General Economica	Str. Toamnei	1.113,43
Parc Tineretului	B-dul Al I Cuza- Aleea Eroilor	58.680
Parculet Casa Tineretului(lateral)	B-dul Al I Cuza	1.396,12
Parculet Casa Tineretului(fata)	B-dul Al I Cuza- Str. Ecaterina Teodoroiu	1.487,07
Parc BCR	B-dul Al I Cuza- Str. Basarabilor	4.599,38
Parculet Posta	B-dul Al. I Cuza- Str. Libertatii	156,33
Expo Parc	Str. Vederii	23.046,46
Esplanada	Str. Independentei	2.032,2

Sursa: Primaria Municipiului Slatina – Directia Administrare Patrimoniu

Hărțile de mai jos prezintă o mapare a spațiilor verzi la nivelul Slatinei și gradul de accesibilitate al acestor spații verzi.

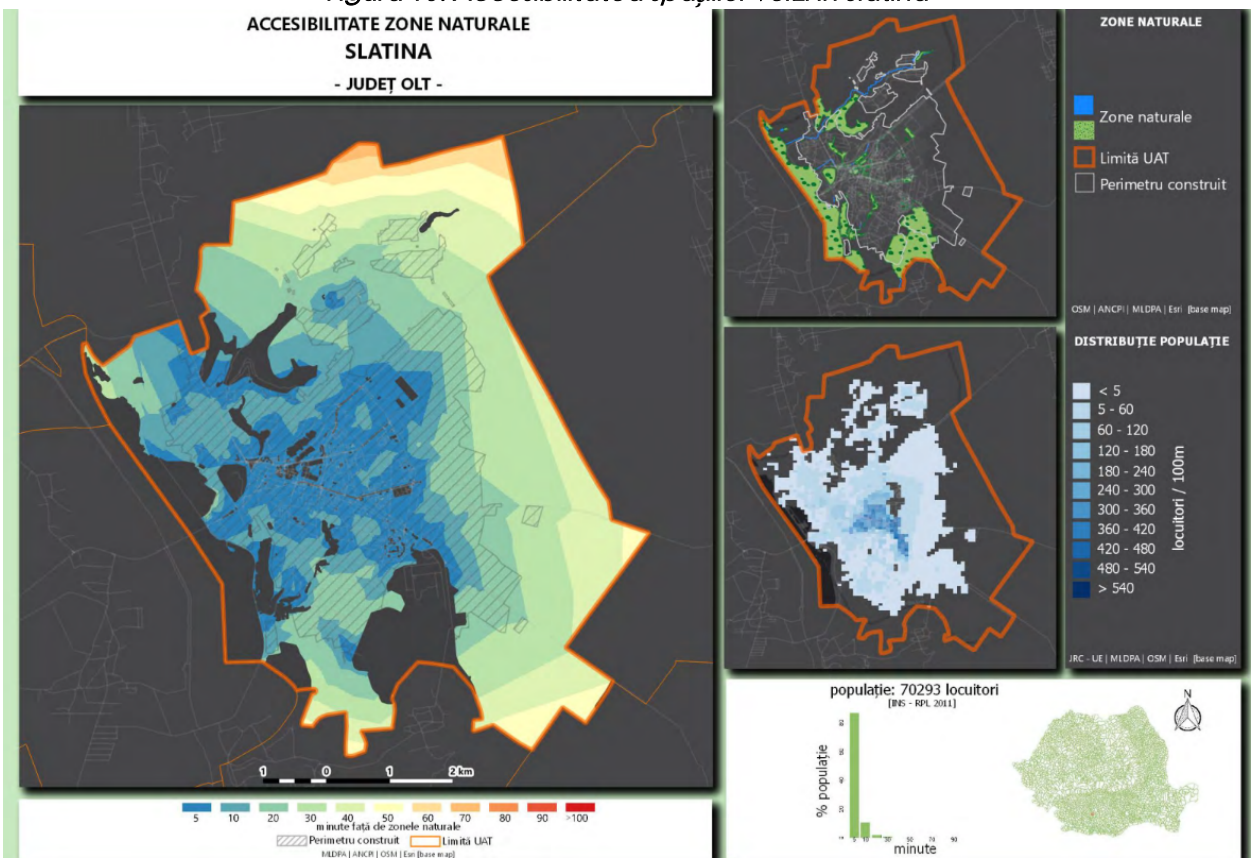
Aproximativ 41% din slatineni se află la mai puțin de 5 minute de un spațiu verde, 38% se află la 10 minute distanță, și 18% la 20 minute distanță. Deși se poate observa un grad de accesibilitate destul de ridicat a acestor spații verzi, sunt posibile îmbunătățiri. De exemplu, 91% dintre cetățenii din Târgu-Mureș sunt la 5 minute distanță de un spațiu verde, precum și 85% dintre cetățenii din Cluj sau Iași, 78% dintre cetățenii din Timișoara, și 74% dintre cetățenii din Satu Mare, Sibiu și Brașov. Pe lângă extinderea infrastructurii clasice de spații verzi (parcuri, scuaruri), o altă măsură ce poate crește calitatea vieții în oraș este un program de genul “nici o stradă fără verdeață”, prin care se poate introduce infrastructură verde în fiecare colț din oraș.

Figura 9. Spaţii verzi în Slatina



Sursa: SIDU Sllatina revizuit

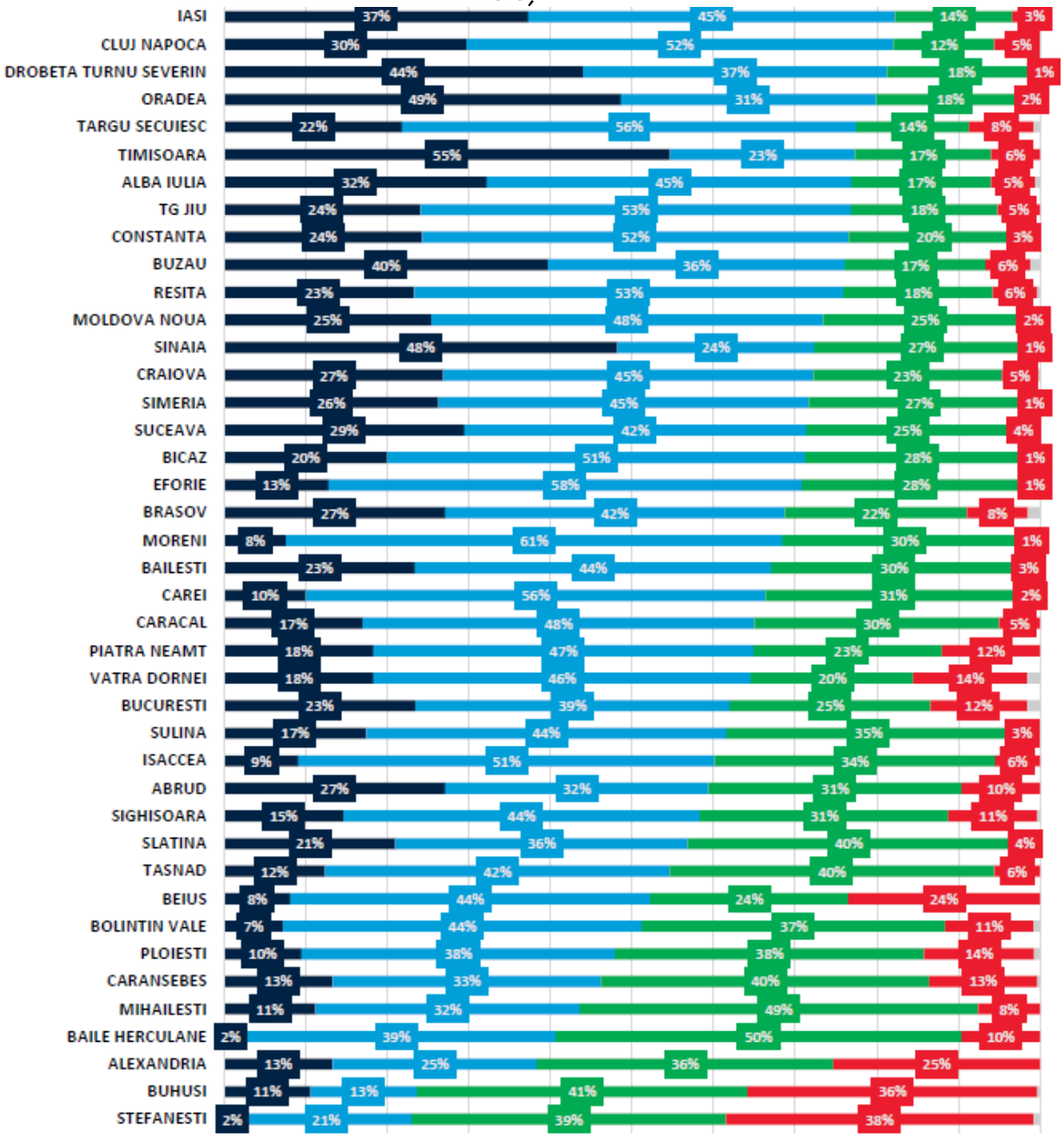
Figura 10. Accesibilitatea spațiilor verzi în Slatina



Sursa: Politica Urbană a României

Barometrul Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urban a României, a estimat gradul de satisfacție cu infrastructura verde în 41 orașe din România. Slatina se numără printre orașele cu un grad de satisfacție ridicat, cu 21% dintre cetățeni declarându-se ca fiind foarte mulțumiți și 36% mulțumiți de spațiile verzi din oraș. În mare, orașele ce au înregistrat un grad mai ridicat de satisfacție cu spațiile verzi, au fost cele cu un acces mai bun al populației la aceste spații verzi – chiar și în orașe cu o suprafață absolută mai mică de spații verzi, sau orașe cu o suprafață mai mică de spații verzi pe
locuitor.

Figura 11. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de spațiile verzi din oraș?



Sursa: Politica Urbană a României

2.8.3 Calitatea factorilor de mediu și poluarea urbană (apă, aer, sol)

Poluarea este una din temele cele mai importante la nivel global, devenind din ce în ce mai importantă și pentru orașele din România. În cadrul Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, cetățenii orașelor din România au fost rugați să listeze care sunt intervențiile mai importante pentru comunitățile lor. Primele trei priorități urbane identificate sunt:

1) serviciile de sănătate (39% dintre respondenți);

2) poluarea aerului (32%); și,

3) infrastructura rutieră (29%).

Având în vedere importanța poluării urbane, următoarele capitole vor include o analiză detaliată privind această dimensiune, pentru a identifica principalele surse de poluare în Slatina. Trebuie menționat de la început faptul că sistemul de monitorizare al calității mediului în România este deficitar. De exemplu, numărul de stații de monitorizare a poluării aerului sunt insuficiente, de multe ori prost plasate (activitățile industriale s-au mutat în afara orașelor), și în unele cazuri nefuncționale.

Alte limitări ale sistemului de monitorizare al calității mediului include: numărul redus de indicatori pe care îi pot monitoriza cu o frecvență adecvată. La nivel urban, situația se complică și mai mult, având în vedere diversitatea mult mai mare a factorilor care influențează dinamica indicatorilor de calitate a mediului și a nivelului mult mai ridicat de expunere a populației.

Figura de mai jos prezintă principalele surse de poluare și stații de monitorizare la nivelul UAT Slatina. Astfel, se poate observa faptul că principalele surse de poluare în Slatina le reprezintă activitățile de producție și cele de transport.

Figura 12. Principalele surse de poluare și stații de monitorizare, UAT Slatina

Sursa: Politica Urbană a României

Principalele concluzii ale Politicii Urbane a României privind calitatea mediului în orașele din România, includ:

- Tendința generală a calității mediului în orașele din România este una de degradare, în condițiile creșterii intensității și magnitudinii unor surse staționare și difuze (unități industriale, trafic rutier, spații rezidențiale cu

conectare deficitară la serviciile publice), a scăderii calității unor servicii publice (salubrizarea spațiilor publice, inclusiv a spațiilor verzi și acvatice) și a reducerii suprafețelor libere de construcții din interiorul și exteriorul orașelor;

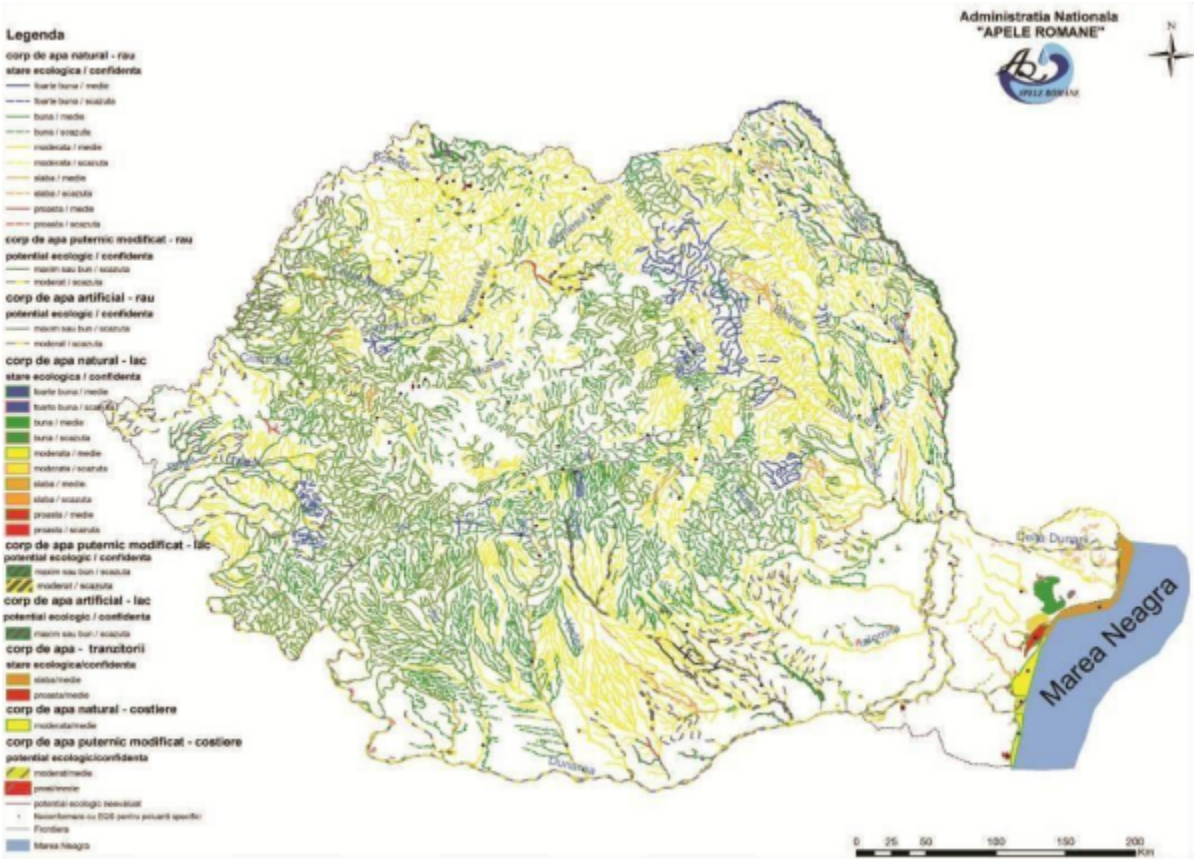
- Traficul rutier reprezintă una dintre sursele principale ale degradării mediului în orașele din România;
- Extinderea teritoriului localităților, inclusiv prin expansiune urbană de tip „urban sprawl" generează probleme semnificative legate de managementul deșeurilor, al apelor uzate și de igienă;
- Tendința de extindere a suprafețelor impermeabile, în special prin extinderea construcțiilor rezidențiale, a platformelor comerciale și a căilor de comunicație, generează din ce în ce mai multe probleme de management al apei la nivelul orașelor;
- Apariția unor zone cu probleme de calitate a aerului sunt determinate atât de modificările înregistrate la nivelul fondului regional (reducerea suprafețelor ocupate de păduri, care permite accentuarea problemelor de eroziune eoliană, creșterea intensității unor surse de poluare a aerului din exteriorul orașului), cât și de cele din orașe (creșterea semnificativă a parcului auto și implicit a traficului rutier, extinderea construcțiilor, activarea agenților economici mici și mijlocii);
- Apariția, cu precădere în aval de orașe, a unor sectoare de râu cu probleme semnificative de calitatea apelor din cauza epurării insuficiente a apelor uzate se corelează cu extinderea suprafețelor construite care nu sunt racordate la canalizare;
- Accentuarea problemelor de gestionarea deșeurilor se datorează creșterii cantităților și diversității deșeurilor, menținerii unei rate reduse de reciclare și a depozitării ca metodă dominantă de eliminare ;
- Menținerea problemelor legate de siturile contaminate, în contextul investițiilor deficitare în reconstrucția ecologică a acestora, este o problemă a orașelor postindustriale;
- Speciile invazive și cele oportuniste tind să devină o problemă din ce în ce mai costisitoare pentru orașele din România și cu implicații din ce în ce mai serioase la nivel social și economic.

2.8.3.1 Calitatea și poluarea corpurilor de apă

Pentru a analiza starea ecologică a corpurilor de apă se analizează diferiți indicatori morfometrici, fizici, chimici, biologici și microbiologici. Apele Române este instituția a cărei responsabilitate este de a încadra corpurile de apă în diferite stări ecologice, în funcție de care se estimează potențialul ecosistemelor acvatice de a susține ecosistemele acvatice, dar și de a furniza resurse de apă de calitate, necesare folosințelor de apă.

Banca Mondială a elaborat pentru Ministerul Dezvoltării Regional și Administrației Publice un "Ghid de Investiții în Infrastructura de Apă-Canal", unde a fost mapată și calitatea tuturor corpurilor de apă din România, conform datelor de la Apele Române.

Figura 13. Potențialul ecologic al corpurilor de apă din zona urbană Slatina



Sursa: Ghid de investiții pentru proiecte de apă și de apă uzată, Banca Mondială

La nivel urban, un factor ce poate afecta calitatea apei, este ponderea suprafețelor impermeabile – adică suprafețele ce nu permit infiltrarea apei în sol la nivelul unui oraș. Un grad scăzut de permeabilitatea a solului poate afecta negativ serviciile ecosistemice de reglare. Reducerea spațiilor impermeabile poate avea un impact pozitiv nu numai asupra calității solului urban și al corpurilor de apă, ci poate contribui și la reducerea efectului de insulă de căldură urbană.

2.8.3.2 Calitatea și poluarea aerului

Poluarea aerului este direct responsabilă pentru calitatea vieții în orașe. Există mai multe surse de poluare aeriană, cu impact diferit asupra sănătății umane. În general, poluarea aeriană este un rezultat al activităților antropice, precum activități industriale, transport motorizat, încălzire, sau generare electricitate, cu impact atât la nivel local, cât și pe o arie mai largă.

În România, calitatea aerului este reglementată prin Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, ce transpune Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind arsenul, cadmiul, mercurul, nichelul și hidrocarburile policiclice aromatice în aerul ambiental.

La nivelul municipiului Slatina, calitatea aerului este monitorizată de Agenția pentru Protecția Mediului, și se realizează prin intermediul a patru stații automate de monitorizare aparținând Rețelei Naționale pentru Monitorizarea Calității Aerului (RNMCA)

Agenția pentru Protecția Mediului Olt deţine două staţii automate de monitorizare a calităţii aerului în municipiul Slatina, o staţie de tip industrial (OT1) și o stație de tip fond urban (OT2) ce fac parte din Reţeaua naţională de Monitorizare a Calităţii Aerului.

Staţia OT1 este amplasată pe Dealul Grădişte, Slatina

Sursa:APM Olt

Poluanţii măsuraţi de această staţie sunt : SO2 (dioxid de sulf), NO2 (dioxid de azot), O3 (ozon), CO (monoxid de carbon) şi PM10 (pulberi în suspensie)

Stația OT2 este amplasată pe Aleea Muncii nr.4 (vezi foto 2) Poluanții măsurați se această stație sunt: O3 (ozon), pulberi în suspensie PM10 și PM2,5

Sursa:APM Olt

Aceste amplasamente au fost alese ţinându-se seama de criteriile de amplasare stabilite prin Legea 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător prin care este aprobat Normativul privind stabilirea valorilor limită, a valorilor de prag şi a criteriilor şi metodelor de evaluare a dioxidului de sulf, dioxidului de azot şi a pulberilor în suspensie.

Pentru informarea publicului asupra datelor privind calitatea aerului în mun. Slatina, au fost amplasate două panouri de afişaj, unul exterior, ce se află la intersecţia B-dului A.I. Cuza cu str. Libertăţii şi unul interior, ce se găseşte în holul sediului APM Olt.

Pe panoul exterior este afişat indicele general de calitate a aerului, ce permite descrierea sub o formă simplă a informaţiilor privind starea globală a calităţii aerului în aria de reprezentativitate a staţiei.

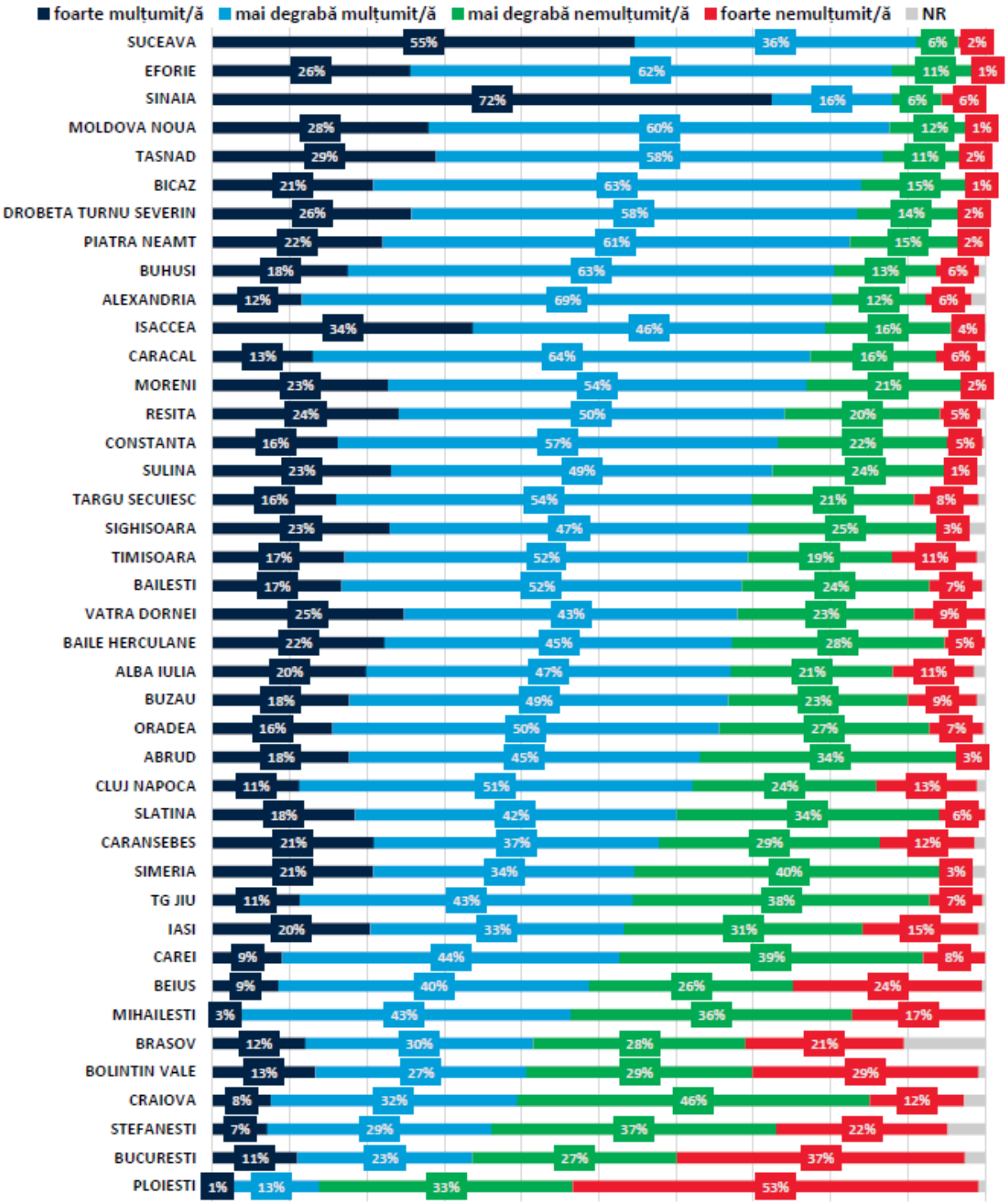
Astfel pe panou va fi afişat un cod de culori care corespunde indicilor generali de calitate a aerului de la 1 la 6 şi calificativelor: bun, acceptabil, moderat, rău, foarte rău și extrem de rău.

O analiză efectuată de o echipă condusă de Cristi Iojă de la Universitatea București, a estimate calitatea aerului în toate orașele din România. Datele sunt prezentate în figura de mai jos, începând de la un indice pentru cel mai mic nivel de poluare de 22,5 în Marghita, județul Bihor, până la un indice de poluare de 68,4 în Rovinari, județul Gorj. Slatina este în prima jumătate privind gradul de poluare la nivel național, cu un grad de 35,9.

Aceste date tehnice au fost coroborate și cu o anchetă sociologică. Barometrul Urban 2020, elaborate în cadrul Politicii Urbane a României, a întrebat cetățenii din 41 orașe din România să indice cât de mulțumiți sunt de calitatea aerului în orașul lor. Astfel, 60% din populația urbană a României este mulțumită de calitatea aerului din orașele de reședință. Gradul cel mai ridicat de mulțumire față de calitatea aerului a fost înregistrat în Regiunile Nord-Est și Sud-Est (75%), iar cea mai scăzută apreciere în regiunea București-Ilfov (34%).

Distribuția mulțumirii privind calitatea aerului înregistrează disparități mari la nivel național, de la 91% apreciere în Suceava, până la 14% apreciere în Ploiești. Doar șase din cele 17 reședințe de județ se poziționează sub media la nivel național, gradul ridicat de insatisfacție măsurat în București și Ploiești alterează media generală a reședințelor de județ cu 10% din total.

Figura 15. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de calitatea aerului din oraș?



Sursa: Politica Urbană a României

Mai jos sunt prezentați o serie de indicatori de calitatea mediului în urma unei analize dezvoltate ca parte a Politicii Urbane a României.

2.8.3.2.1 *Concentrația de particule în suspensie din aer (PM10)*

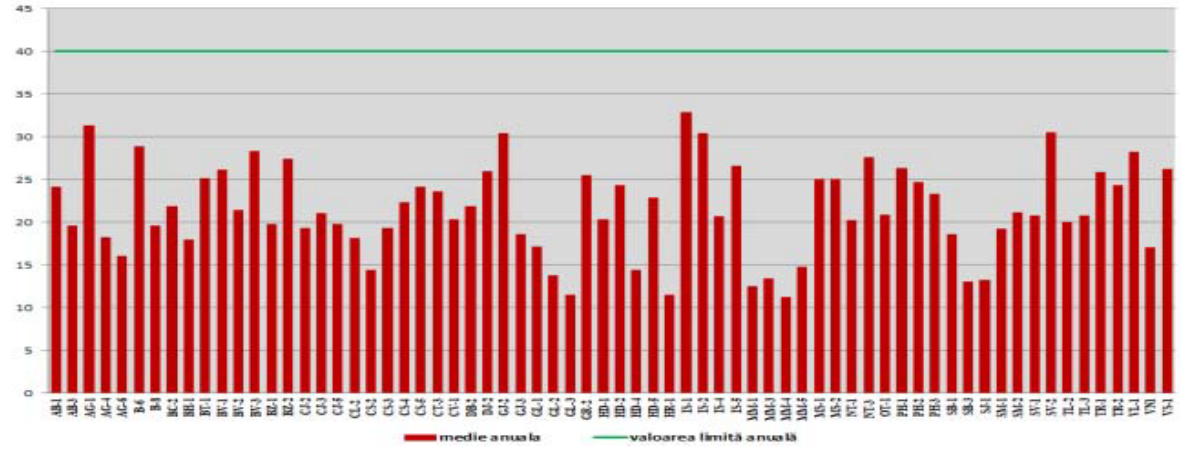
Concentrația de particule în suspensie din aer, PM10, se referă la particule fine (definite ca având un diametru de 10 microni sau mai puțin) emise direct în atmosferă, fie din surse naturale (fondul natural alcătuit din depozite de roci friabile), fie antropice (emisii industriale, din transporturi, activități din construcții). O mare parte din populația urbană este expusă la niveluri ridicate de particule fine, ce depășesc valorile limită pentru protecția sănătății umane. Particulele pot avea efecte adverse asupra sănătății umane și pot fi responsabile pentru o serie de probleme respiratorii. Conform legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, valoarea limită anuală pentru protecția sănătății umane la particule în suspensie PM10 este de 40 µg/m³, iar valoare limită zilnică este 50 µg/m³, a nu se depăși de mai mult de 35 de ori într-un an calendaristic.

Pentru anul 2020, evaluarea calității aerului înconjurător în România s-a realizat prin intermediul a 149 stații automate care fac parte din Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului (R.N.M.C.A.), repartizate pe întreg teritoriul țării, după cum urmează:

- 30 stații de tip trafic pentru evaluarea aportului emisiilor din trafic;
- 59 stații de tip industrial pentru evaluarea aportului emisiilor din surse industriale;
- 33 stații de tip fond urban pentru evaluarea nivelului de fond al poluării pentru zonele urbane;
- 16 stații de tip fond suburban pentru evaluarea nivelului de fond al poluării pentru zonele suburbane;
- 8 stații de tip fond regional/rural pentru evaluarea nivelului de fond regional/rural al poluării;
- 3 stații de tip EMEP pentru monitorizarea și evaluarea poluării aerului în context transfrontier la lungă distanță.

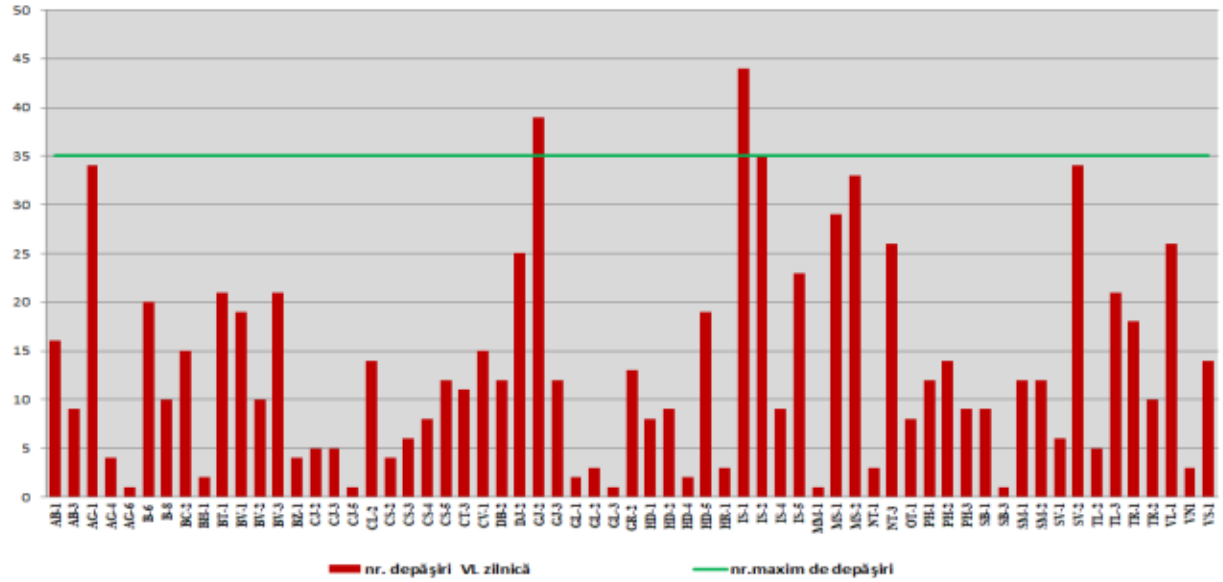
Conform „Raport calitatea aerului in Romania in anul 2020", realizat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului, graficele sunt realizate pe baza măsurărilor efectuate în stațiile automate de monitorizare a calității aerului, cu respectarea obiectivelor de calitate a datelor stabilite în Anexa nr. 4 din Legea 104/2011. În acest raport au fost luate în considerare stațiile care au furnizat date ce respect criteriile de calitate privind agregarea şi calculul parametrilor statistici, conform Anexei 3, B.1 şi D.2 din Legea nr. 104/2011.

Figura 16. Particule în suspensie (PM10): Concentrații medii anuale 2020, România



Sursa: Raport calitatea aerului in Romania in anul 2020, realizat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului

Figura 17. Particule în suspensie (PM10): Numărul de depăşiri ale valorii limită zilnice 2020, România



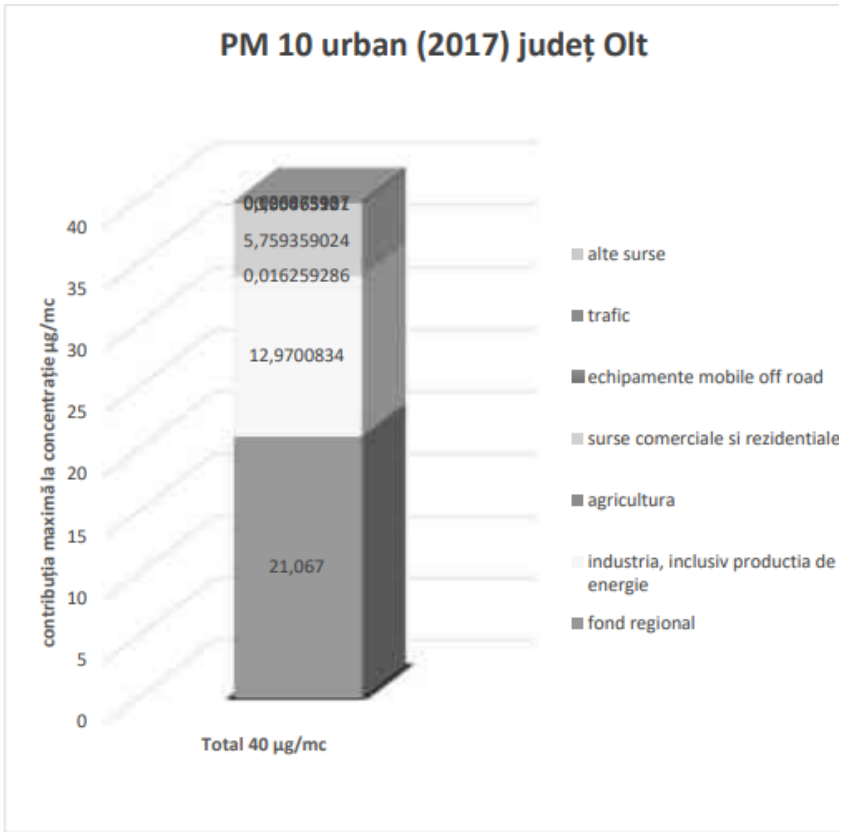
Sursa: Raport calitatea aerului in Romania in anul 2020, realizat de Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului

Conform Ordinului nr. 2202 din 11 decembrie 2020 privind aprobarea listelor cu unitățile administrativ-teritoriale întocmite în urma încadrării în regimuri de gestionare a ariilor din zonele şi aglomerările prevăzute în anexa nr. 2 la Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, municipiul Slatina se încadrează în regimul de gestionare I pentru indicatorul particule în suspensie PM10, întrucât nivelurile pulberilor PM10 sunt mai mari sau egale cu valoarea limită zilnică, în timp ce restul județului Olt a fost încadrat în regimul de gestionare II, la toți poluanții reglementați de lege (SO2, NO2, CO, benzen, PM10, PM2,5 şi Pb, Cd, As şi Ni din PM10), întrucât nivelurile tuturor poluanților sunt mai mici decât valorile-limită/valorile-țintă prevăzute de legea 104/2011.

Cauza este aceea că, atât în anul 2019 cât şi în anul 2018, în stația OT2 de tip industrial din municipiul Slatina s-au înregistrat câte 35 de depășiri, fiind astfel atins numărul maxim admis de depășiri ale valorii limită zilnice într-un an calendaristic. Ca urmare, a fost inițiată, de către Primăria municipiului Slatina, elaborarea Planului de calitate a aerului pentru particule în suspensie PM10.

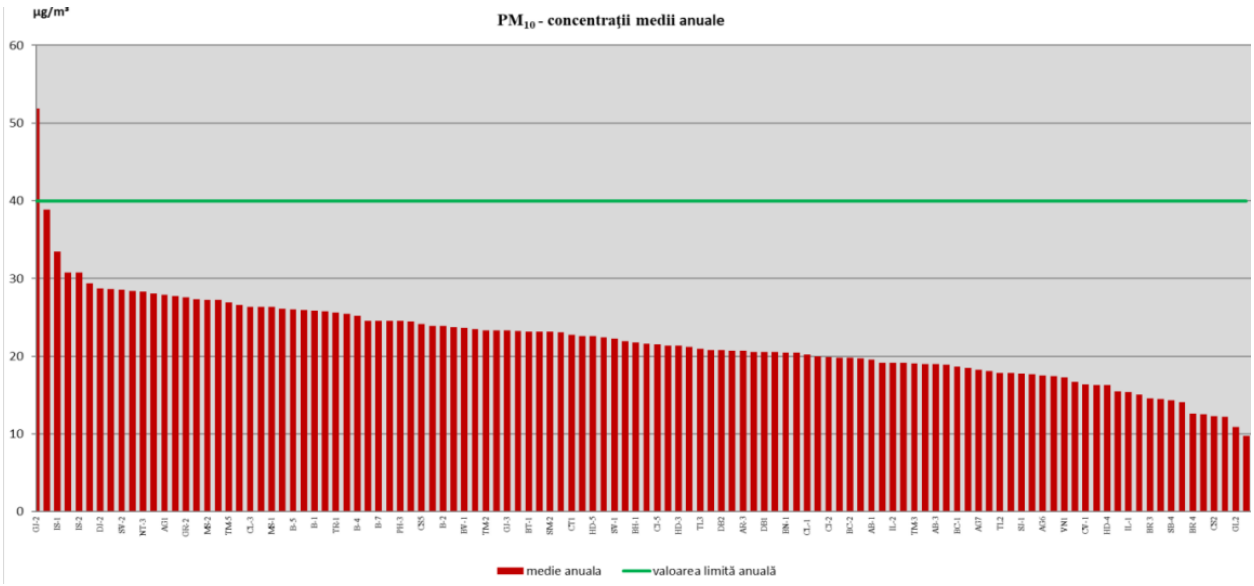
Figura 20 prezintă evoluția numărului de depășiri ale valorilor limită zilnice la particule în suspensie PM10 (50 µg/m³, *a nu se depăși de mai mult de 35 de ori într-un an calendaristic*) în stațiile din municipiul Slatina în perioada 2009-2020, conform rapoartelor anuale privind calitatea aerului înconjurător în județul Slatina pentru anii 2009-2020. Depășirile valorilor limită zilnice au fost înregistrate îndeosebi în stația OT2 de tip industrial, preponderent sezonul rece, indicând astfel o cauză principală în procesele de ardere a combustiilor solizi pentru încălzire.

Figura 18. Evoluţia valorii limită zilnice la PM10 în staţiile din Slatina, în anul 2017



Sursa: APM Olt

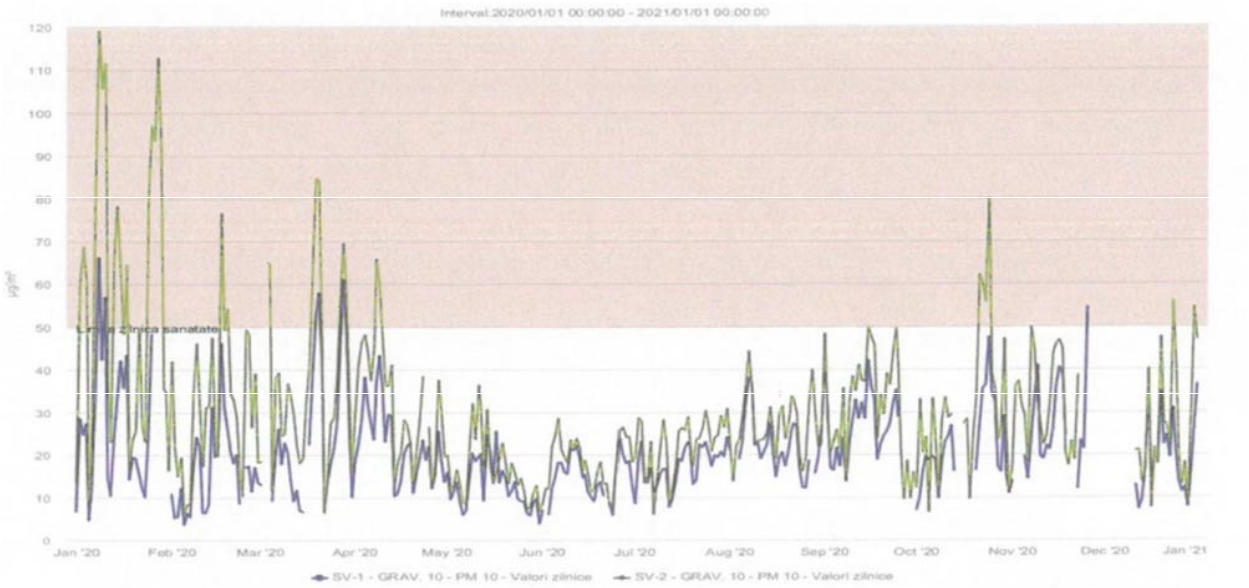
Figura 19. Evoluţia concentraţiilor medii anuale de PM10 în anul 2021, raport cu valoarea limită anuală



Sursa: Raport anual privind calitatea aerului pentru anul 2021, de pe site-ul APM

În anul 2021, în fiecare din cele 2 stații de monitorizare din municipiu s-au înregistrat depășiri ale valorii limită zilnice pentru protecția sănătății umane, dar în nicio stație de monitorizare nu s-a depășit numărul maxim admis de depășiri/ an.

Figura 20. Evoluţia concentraţiilor maxime zilnice de PM10 în staţiile RNMCA din judeţul Olt,



Sursa: Raport anual privind calitatea aerului pentru anul 2021, de pe site-ul APM

La cele două stații de monitorizare, OT1 și OT2, se constată că cele mai mari valori s-au înregistrat în sezonul rece, când se produc cele mai mari emisii de la instalațiile de producere a căldurii în sistem individual și centralizat. Valoarea limită anuală pentru protecția sănătății umane nu a fost depășită în nicio stație de monitorizare.

Figura 21. Calitatea aerului în staţiile de monitorizare din Municipiul Slatina , decembrie 2022

Nr Crt	Cod staţie	Zona	Indice general de calitatea aerului zilnic						Obs.
			1 BUN	2 ACCEPTABIL	3 MODERAT	4 RĂU	5 FOARTE RĂU	6 EXTREM DE RĂU	
1.	OT1	Dealul Grădişte Slatina							
2.	OT2	Aleea Muncii, nr 4 Slatina							

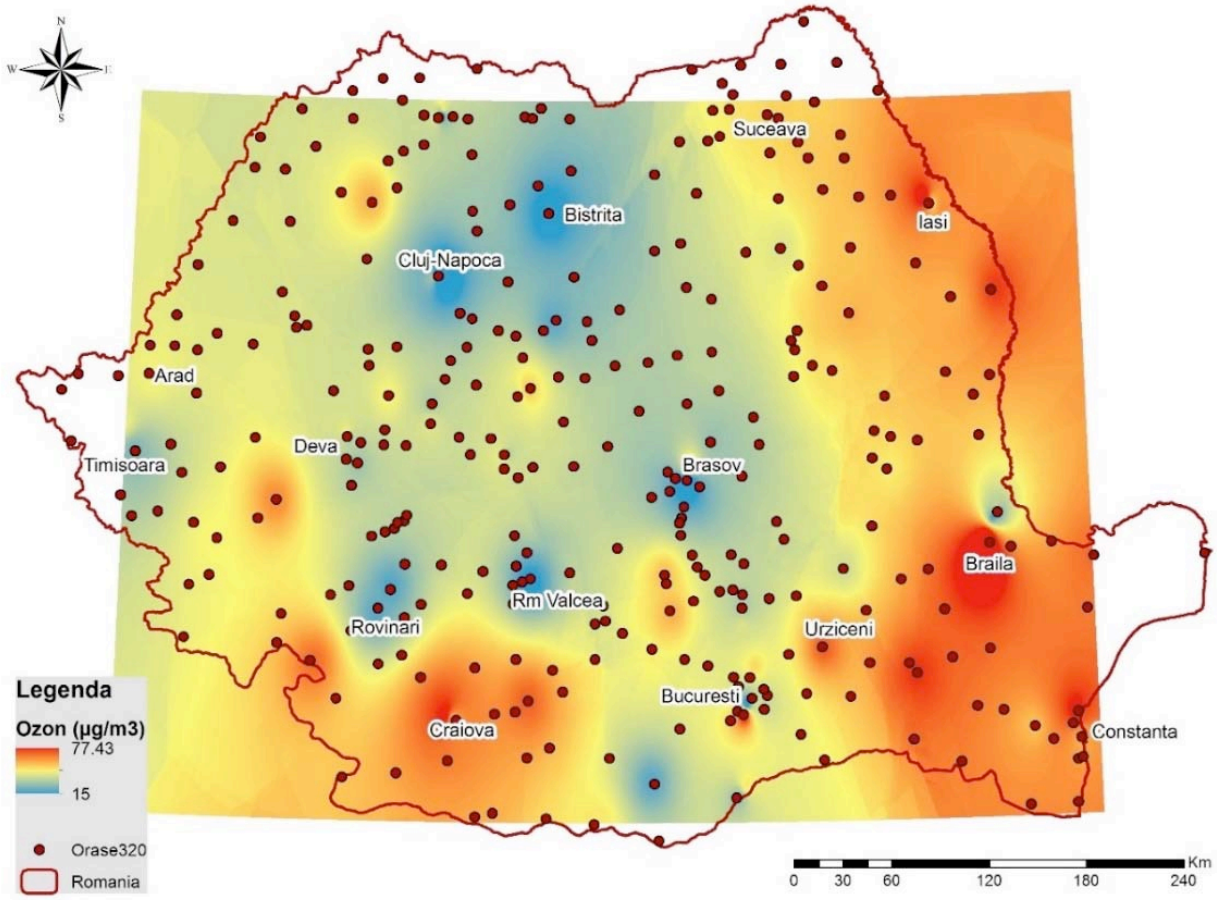
Sursa: apm.ro

2.8.3.2.2 *Concentrația de ozon troposferic (O3)*

Ozonul troposferic este un oxidant puternic, cu posibile efecte adverse asupra sănătății umane și a ecosistemelor. Acesta este un indicator al smogului fotochimic, reprezentând o problemă mai ales în timpul lunilor de vară. Concentrațiile mari de ozon la nivelul solului pot afecta sistemul respirator, iar expunerea pe termen lung poate accelera declinul funcției pulmonare.

Concentrațiile mari în mediul înconjurător sunt dăunătoare spațiilor verzi, cauzând limitarea desfășurării fotosintezei și reducând rezistența la boli. O concentrație mai mare a ozonului troposferic este întâlnită în orașele situate în Câmpia Română, Podișul Dobrogei și Podișul Moldovei, unde și cantitatea de radiație solară este mai ridicată.

Figura 22. Concentrația de ozon troposferic (O3), la nivel național



Sursa: Politica Urbană a României

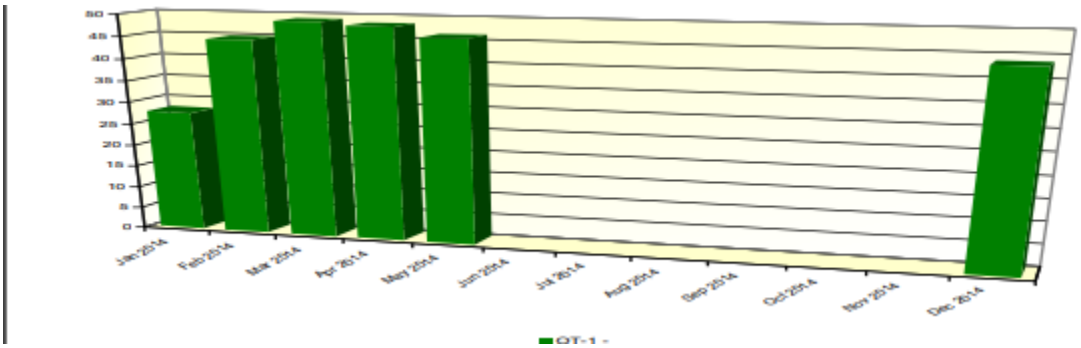
Slatina se situează undeva la mijlocul distribuției valorilor înregistrate în România, iar valorile înregistrate sunt sub pragurile maxime admise. Concentrația medie anuală de ozon tropospheric înregistrată în 2020, era de 47,7 µg/m³.

Legea 104 /2011 stabilește următoarele valori prag pentru O3: pragul de informare (valoare medie orară) este de 180 µg/m³ și pragul de alertă (valoare medie orară) este de 240 µg/m³, valoare medie orară măsurată sau prognozată pentru 3 ore consecutiv. Valoarea țintă pentru protecția sănătății umane (valoare maximă zilnică a mediilor pe 8 ore dintr-un an calendaristic) este de 120 µg/m³, valoare care nu trebuie depășită mai mult de 25 de zile într-un an calendaristic, mediat pe 3 ani.

Legea stabilește totodată obiectivul pe termen lung pentru maximile zilnice ale mediilor mobile la 8 ore care este de 120 µg/m³, valoare ce nu ar trebui depășită în nici o zi. Tendința la nivelul municipiului Slatina este de menținere a concentrațiilor medii anuale.

Figura de mai jos prezintă evoluția concentrațiilor medii orare a O3 înregistrate în stațiile din municipiul Slatina în anul 2020, acestea încadrându-se sub pragul de informare a publicului (180 µg/m³) și sub pragul de alertă (240 µg/m³).

Figura 23. Evoluţia concentraţiilor medii orare de O3 în staţiile RNMCA din judeţul Olt,



Sursa: apm.ro

Figura 24. Concentraţii de O3 în staţia OT 1 din judeţul Municipiul Slatina, 2023

TABEL SINTEZA

staţie	poluant	medie lunară	unitate măsură	tip depăşire	nr. depăşiri în luna curenta	nr.total depăşiri de la începutul anului	captura lunară de date (%)
OT-1	SO2	6,90	µg/m3	-	0	0	86,53
OT-1	NO2	12,50	µg/m3	-	0	0	95,97
OT-1	CO	0,07	mg/m3	-	0	0	100
OT-1	ozon	*	µg/m3	-	0	0	0
OT-1	PM10 automat	7,37	µg/m3	VL 24 ore	0	1	49,86
OT-1	PM10 gravim.	16,50	µg/m3	VL 24 ore	0	1	96,67

*lipsă date – analizor defect

Sursa: apm.ro

Figura 25. Concentrații de O3 în stația OT 2 din județul Municipiul Slatina, 2023

TABEL SINTEZĂ							
stație	**poluant**	**medie lunară**	**unitate măsură**	**tip depășire**	**nr. depășiri în luna curenta**	**nr.total depășiri de la începutul anului**	**captura lunară de date (%)**
OT-2	ozon	77,79	µg/m3	Valoare tinta (120 microg/m3, valoarea maxima zilnica a mediilor pe 8 ore)	2	20	100
OT-2	PM2,5 gravim.	12,54	µg/m3	VL 24 ore	0	0	90
OT-2	PM10 gravim.	21,33	µg/m3	VL 24 ore	0	2	90

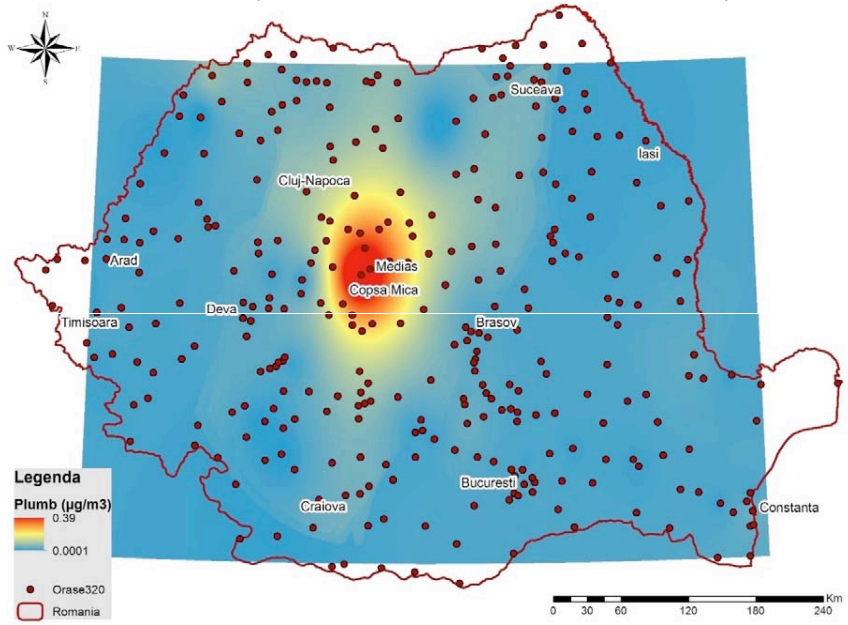
Sursa: apm.ro

2.8.3.2.3 *Concentrația de plumb în atmosferă (Pb)*

Plumbul este unul dintre cele mai prezente metale grele în atmosfera urbană, fiind relaționat în mod direct cu intensitatea traficului rutier convențional și cu activitatea industrială din sectorul metalurgic. Este unul dintre metalele grele cu cea mai mare agresivitate asupra organismului uman și asupra ecosistemelor, fiind de asemenea foarte dificil de îndepărtat din ecosistemele naturale și modificate prin capacitatea acestuia de a se bioacumula și biomagnifica. Valorile cele mai ridicate ale concentrației de plumb în atmosferă apar în zona Copșa Mică-Mediaș, datorită poluării istorice generate de funcționarea combinatului de metalurgie neferoasă de la Copșa Mică.

În Slatina , valorile rezultate din monitorizări sunt sub valorile admise. La nivelul solurilor urbane măsurătorile efectuate evidențiază posibila existență a unor valori foarte ridicate, indicând nevoia unor măsurători mai riguroase.

Figura 26. Concentrația de plumb în atmosferă, la nivel național în 2015



Sursa: Politica Urbană a României

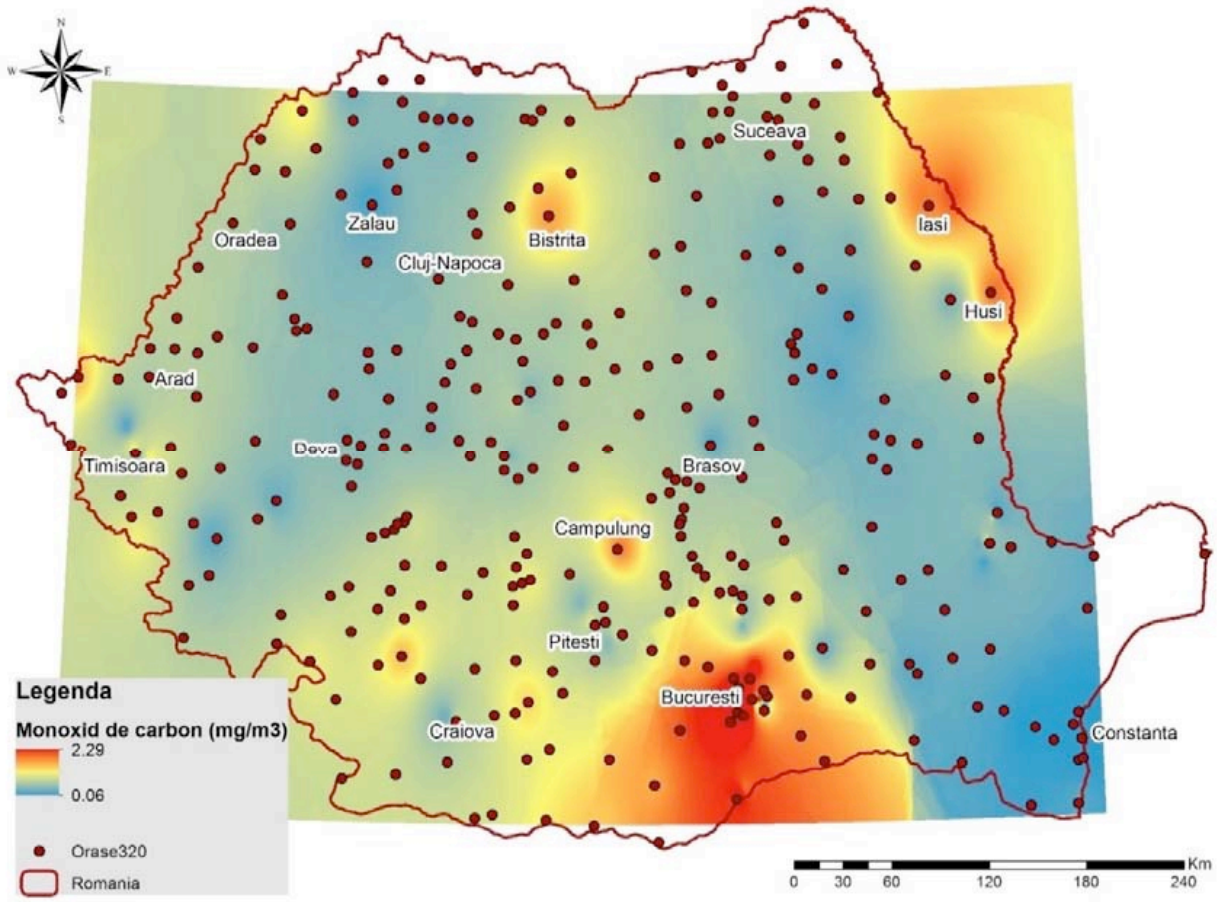
2.8.3.2.4 *Concentrația de monoxid de carbon (CO)*

Monoxidul de carbon este un gaz care monitorizează impactul traficului rutier asupra mediului urban, contribuind sinergic la degradarea calității aerului urban. Este necesară reducerea concentrației de monoxid de carbon pentru a avea o creștere a eficienței și a competitivității ecosistemului urban.

La nivel național, valorile înregistrate sunt considerabil mai scăzute decât limita maximă admisă. Valorile mai ridicate ale concentrației de monoxid de carbon apar în municipiul București și proximitatea acestuia, precum și în orașele de importanță regională, sensibile datorită intensității mai ridicate a surselor de ardere (în special a traficului rutier).

Slatina se situează undeva la mijlocul distribuției valorilor înregistrate în România, iar valorile înregistrate sunt sub pragurile maxime admise. În Slatina, concentrația medie anuală de monoxid de carbon înregistrată în 2022 a fost de 0,07 mg/m³. O concentrație a monoxidului de carbon sub valoarea de 7 mg/m³ este considerată a avea impact redus asupra sănătății umane.

Figura 27. Concentrația de monoxid de carbon, la nivel național în 2015



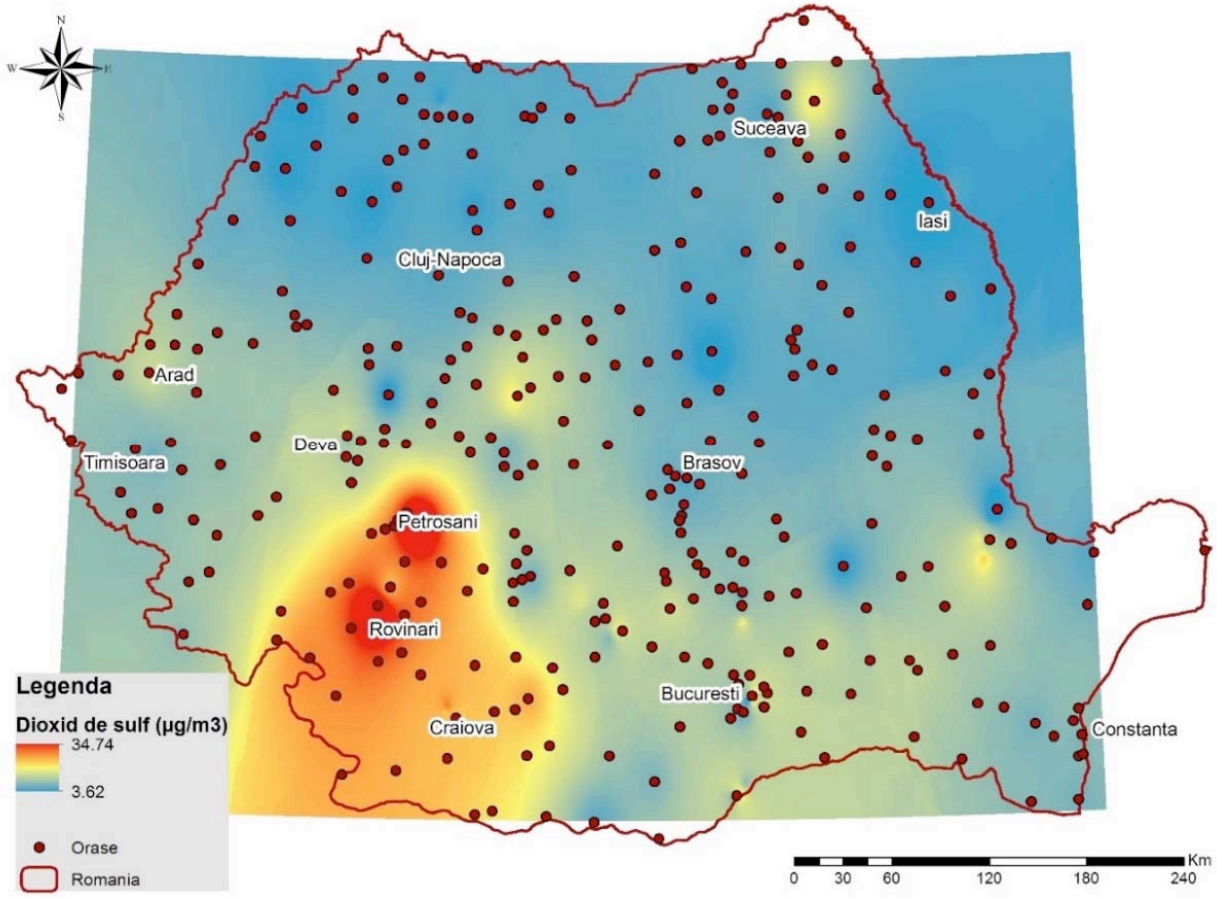
Sursa: Politica Urbană a României

Figura de mai jos prezintă evoluția concentrațiilor maxime zilnice ale mediilor de 8 ore la CO înregistrate în stațiile din municipiul Slatina în anul 2022, acestea încadrându-se sub valoarea limită pentru protecția sănătății umane (10 mg/m3), asa cum se observa din figurile 26 si 27.

2.8.3.2.5 *Concentrația de dioxid de sulf (SO2)*

Dioxidul de sulf este un gaz acidifiant, prezent în atmosferă prin procesele de ardere a combustibililor fosili și în activitățile industriale de procesare a acestora. Concentrațiile ridicate ale dioxidului de sulf, corelate cu o umiditate ridicată, favorizează apariția smogului umed și/sau a ploilor acide, cu numeroase implicații pentru sănătatea cetățenilor. Valorile mai ridicate decât valoarea limită anuală apar în bazinul Oltenia (bazinul Motru-Rovinari, municipiul Craiova), datorită utilizării cărbunilor inferiori în termocentralele de capacitate foarte ridicată existente în zonă. Având în vedere creșterea nivelului de utilizare a gazului metan și a combustibililor curați în industria energetică și în transporturi, valoarea concentrației de dioxid de sulf înregistrează o tendință semnificativă de scădere la nivel național. Mai mult, limitarea și închiderea activităților de industrie chimică, a contribuit la eliminarea unei surse importante de dioxid de sulf în atmosfera mediilor urbane.

Figura 28. Concentrația de dioxid de sulf, la nivel național în 2015

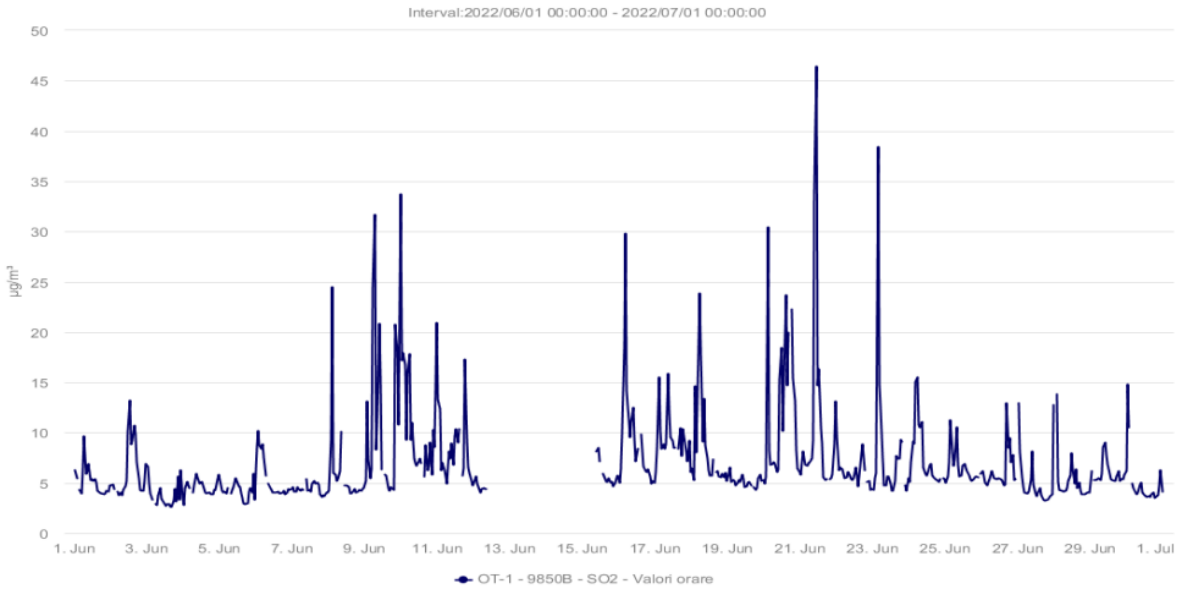


Sursa: Politica Urbană a României

În Slatina, concentrația medie anuală de dioxid de sulf înregistrată în 2022 a fost de 6,90 µg/m³. Valorile sub pragul de 125 µg/m3 sunt considerate a avea impact redus asupra sănătății umane. Valorile limită pentru SO2, prevăzute prin Legea 104/2011 sunt de 350 µg/m³ pentru concentraţii medii orare (a nu se depăși mai mult de 24 de ori într-un an calendaristic) și de 125 µg/m³ pentru concentraţii medii zilnice (a nu se depăși mai mult de 3 ori într-un an calendaristic). Pragul de alertă este de 500 µg/m³ (măsurat timp de 3 ore consecutiv).

Figura de mai jos prezintă evoluția concentrațiilor medii orare ale dioxidului de sulf înregistrate în stațiile din municipiul Slatina în anul 2022, acestea încadrându-se mult sub valoarea limită orară pentru protecția sănătății umane.

Figura 29. Evoluţia concentraţiilor medii orare de SO2 în staţiile RNMCA din judeţul Olt, 2022



Sursa: apm.ro

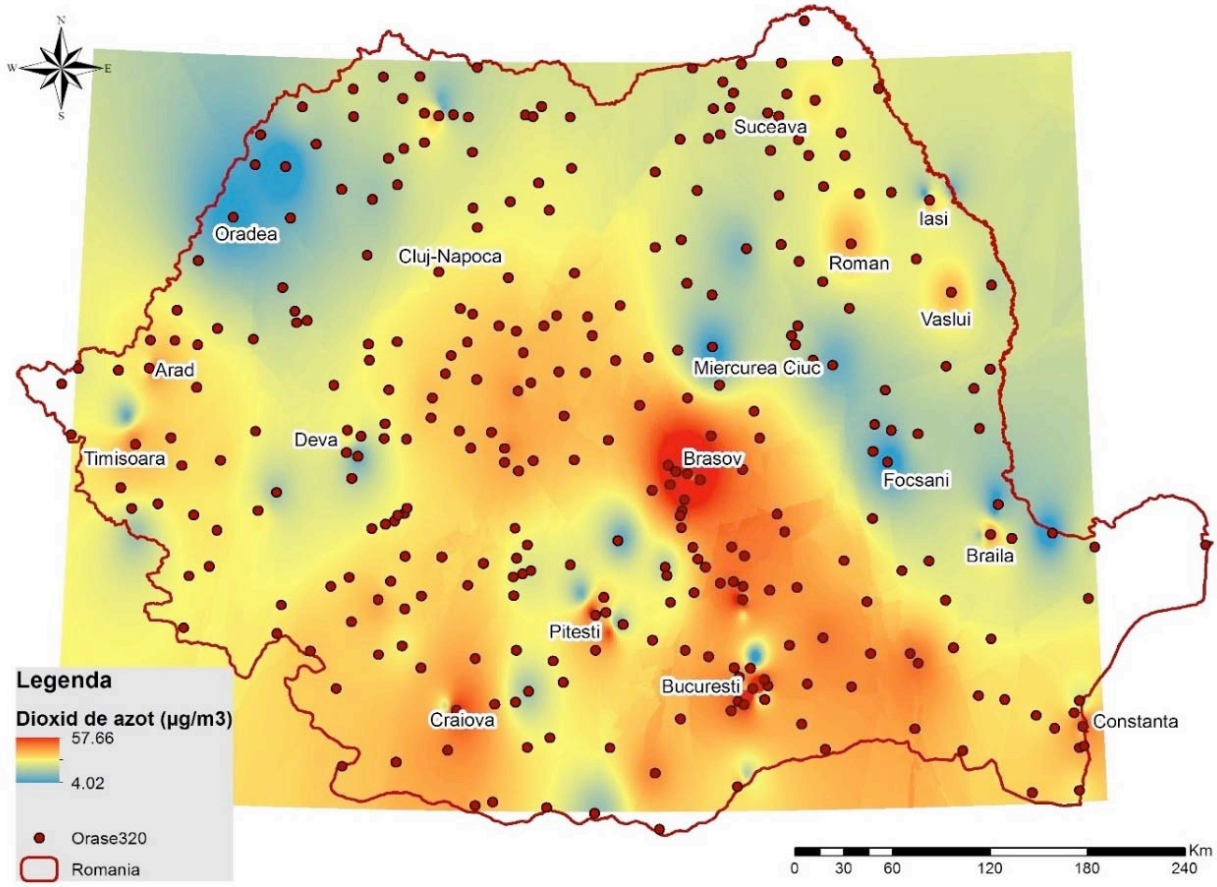
Concentrațiile medii zilnice de SO2 s-au situate sub valoarea limită zilnică pentru protecția sănătății umane în toate stațiile de monitorizare

2.8.3.2.6 *Concentrația de dioxid de azot (NO2)*

Dioxidul de azot este un gaz acidifiant, prezent în atmosferă în urma proceselor de ardere a combustibililor fosili, a activitățile industriale de procesare a acestora, precum și datorită traficului rutier. Precum concentrațiile de dioxid de sulf, și concentrațiile ridicate de dioxid de azot, atunci când sunt corelate cu o umiditate ridicată, pot favoriza apariția smogului umed și/sau a ploilor acide, cu diverse implicații asupra sănătății populației, calității vegetației, productivității ecosistemelor și calității construcțiilor. Spre deosebire de dioxidul de sulf, dioxidul de azot este unul dintre compușii principali ce se relaționează cu traficul intens.

Valorile ridicate ale conentrației de dioxid de azot se regăsesc în ecosistemele urbane caracterizate prin trafic intens, sau prin prezența unor activități industriale în care procesele de ardere sunt o componentă caracteristică.

Figura 30. Concentrația de dioxid de azot, la nivel național în 2015

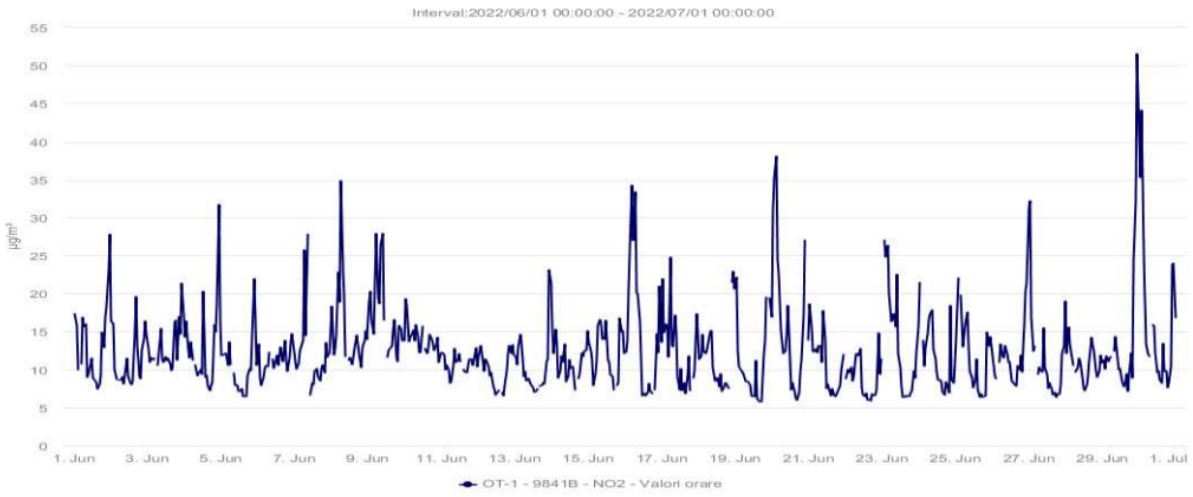


Sursa: Politica Urbană a României

În Slatina, concentrația medie anuală de dioxid de azot înregistrată în 2022 a fost de 12,50 µg/m³. Legea 104/2011 prevede pentru dioxidul de azot următoarele valori limită pentru protecția sănătății umane: timp de mediere de 1 oră – 200 µg/m³, a nu se depăși mai mult de 18 ori într-un an calendaristic, respectiv timp de mediere 1 an – 40 µg/m³. Pragul de alertă este de 400 µg/mc (măsurat timp de 3 ore consecutiv).

Figura de mai jos prezintă evoluția concentrațiilor medii orare ale dioxidului de azot înregistrate în stațiile din municipiul Slatina în anul 2022, acestea încadrându-se sub valoarea limită orară pentru protecția sănătății umane.

Figura 31. Evoluţia concentraţiilor medii orare de NO2 în staţiile RNMCA din judeţul Olt, 2022



Sursa: apm.ro

Concentrațiile medii anuale de NO2 s-au situate sub valoarea limită anuală pentru protecția sănătății umane în toate stațiile de monitorizare.

2.8.3.2.7 *Indicatorul specific de calitate a aerului*

Pe baza valorilor celor șase indicatori ai poluării aerului prezentați mai sus, a fost determinat un indice specific de calitate a aerului. Astfel, pentru calulul acestui indicator, noxele au fost împărțite în două categorii, în funcție de raportul cu concentrația maximă admisă:

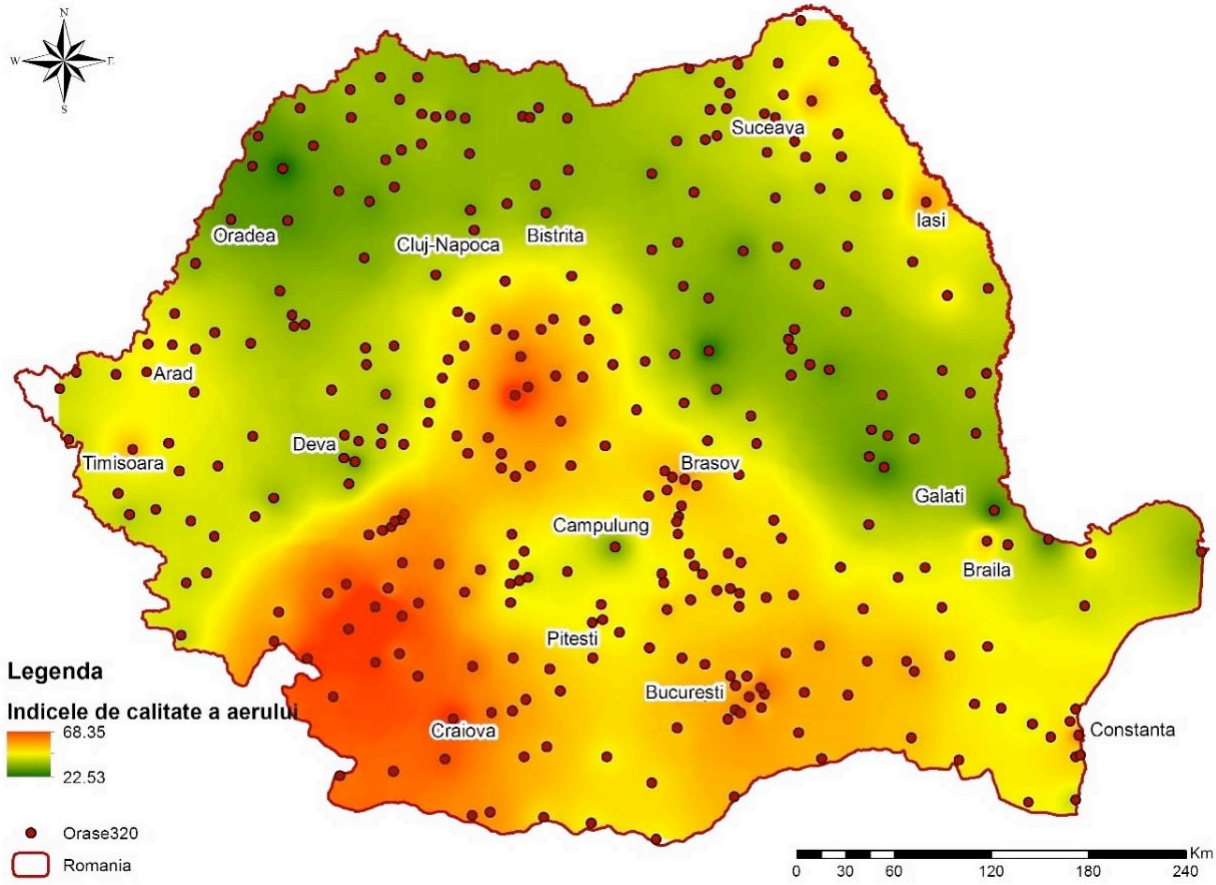
- *categoria I*: *noxele a căror valoare nu depăşeşte concentraţia maximă admisă (CMA)*, AQI, calculându-se după formula: AQI =100*(C/CMA) (C este concentraţia înregistrată a noxei, iar CMA este concentraţia maximă admisă pentru noxă).
- *categoria II: noxele ce depăşesc CMA*, AQI= 100*$(C/CMA)_n$, unde n variază funcţie de gradul de periculozitate între 0,9-1,7.

După gradul de periculozitate, în categoria I au fost considerate *noxele foarte periculoase* (ozon, n=1,7), în categoria a II-a cele *periculoase* (oxizi de azot, plumb n=1,3), în categoria a III-a *moderat periculoase* (dioxid de sulf, particule în suspensie, n=1) şi în categoria a IV-a cele *puţin periculoase* (monoxid de carbon, n=0,9). Indicele se calculează pentru fiecare noxă în parte, după care se poate afla valoarea AQI global ca medie aritmetică a tuturor noxelor monitorizate din toate punctele luate în evaluare. Indicele a fost determinat pe baza valorilor extrase pentru fiecare oras din hărțile interpolate pentru fiecare indicator de calitate a aerului.

Harta de mai jos arată gradul de poluare al aerului în fiecare oraș din România. Valorile cele mai ridicate ale numărului de depășiri anuale se înregistrează în municipiul București, municipiul Iași, municipiul Brașov, bazinul Motru-Rovinari.

În Slatina, indicele specific de calitate a aerului (AQI) a fost calculat la 29,00.

Figura 32. Indicatorul specific de calitate a aerului, la nivel național în 2015



Sursa: Politica Urbană a României

2.8.3.2.8 *Ponderea depășirii concentrațiilor maxime admise*

Pentru cei șase indicatori de poluare a aerului prezentați mai sus, există praguri limită impuse de autorități. Măsura în care aceste praguri sunt depășite impun introducerea unor măsuri, precum: eliminarea surselor, modernizarea instalațiilor sau dezvoltarea infrastructurilor verzi-albastre.
Valorile limită includ:

- Valorile limită pentru dioxid de sulf în aerul înconjurător: o valoare limită zilnică de 125 µg/m$_3$ care nu trebuie depăşită de mai mult de trei ori într-un an calendaristic şi o valoare orară stabilită pentru protecţia sănătăţii umane de 350 µg/m$_3$, ce nu trebuie depăşit de mai mult de 24 de ori într-un an calendaristic.

- Valorile limită pentru dioxid de azot în aerul înconjurător: o valoare limită anuală de 40 µg/m$_3$ pentru protecţia sănătăţii umane şi o valoare limită orară de 200 µg/m$_3$ care nu trebuie depăşită de mai mult de 18 ori într-un an calendaristic.

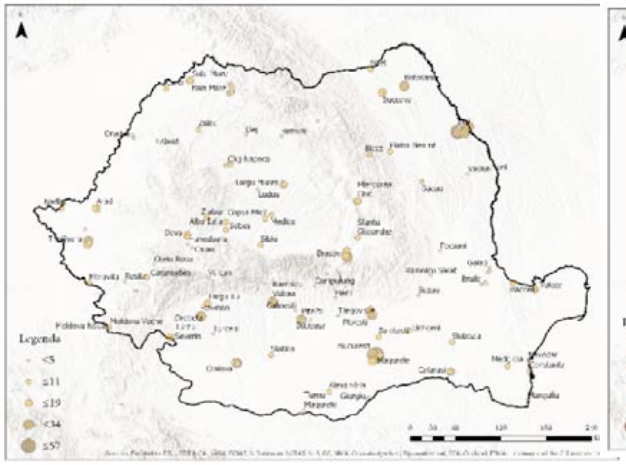
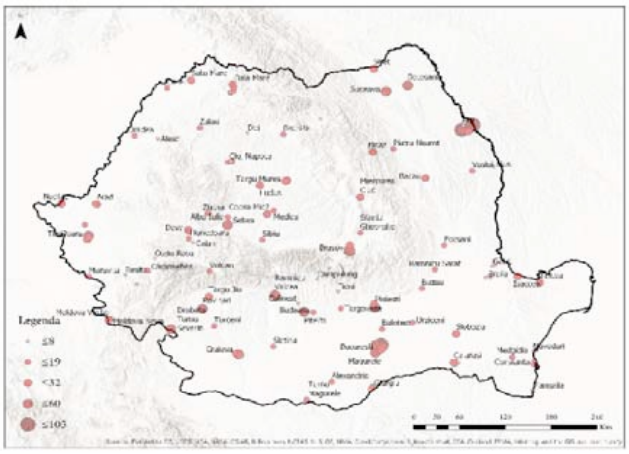
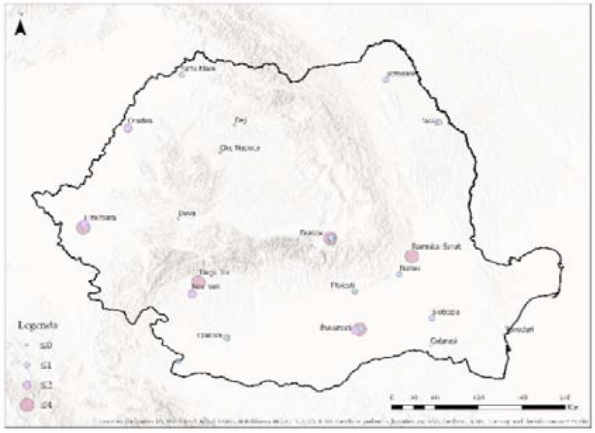
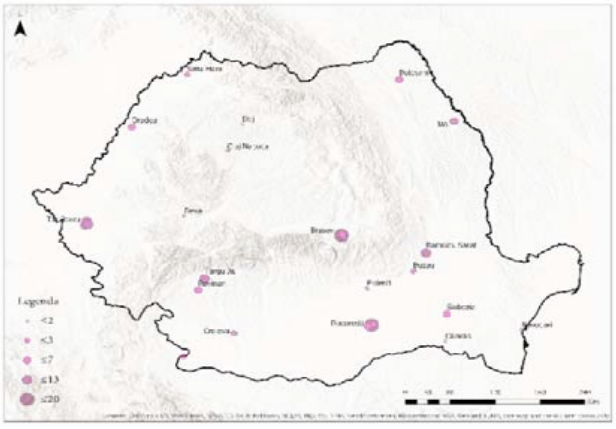
- Valorile limită pentru pulberi in suspensie (PM$_{10}$) în aerul înconjurător: o valoare limită zilnică de 50 µg/m$_3$ care nu trebuie depășită de mai mult de 35 de ori într-un an calendaristic și o valoarea limită anuală pentru protecţia sănătăţii umane de 40 µg/m$_3$.

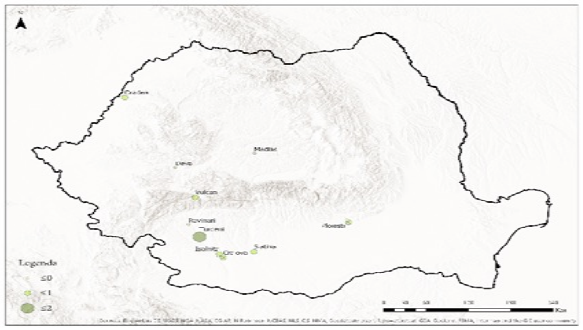
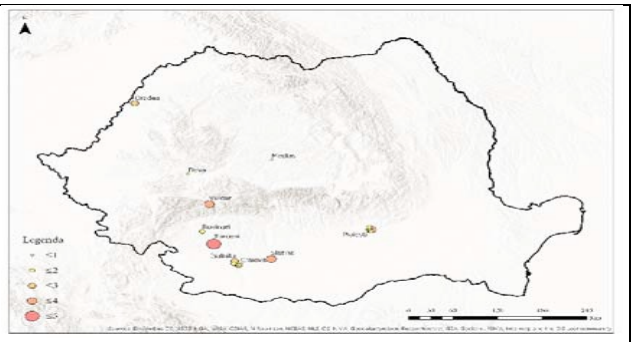
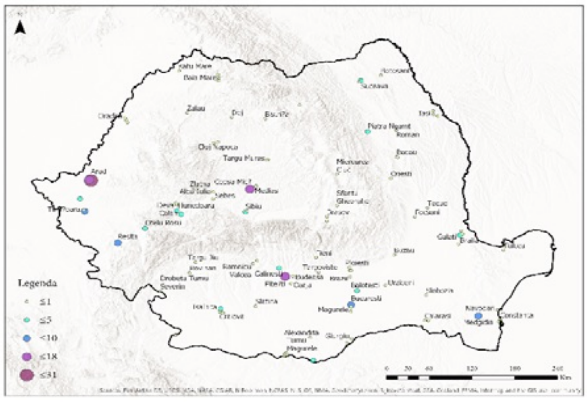
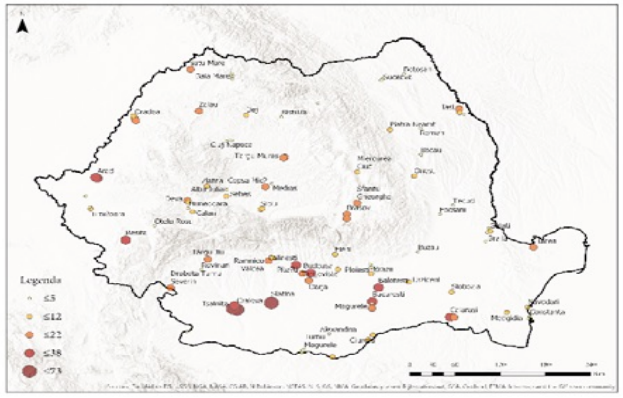
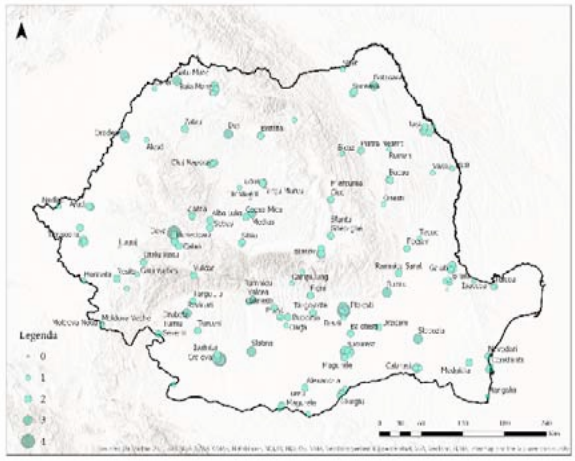
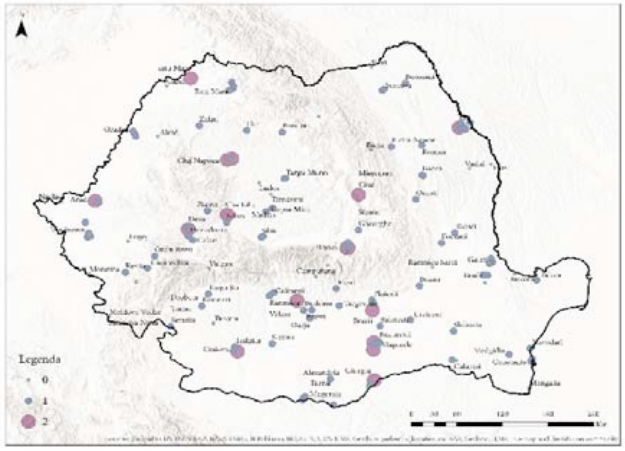
- Valoarea țintă pentru protecția sănătății umane pentru ozon în aerul înconjurător, de 120 µg/m$_3$ pentru maximele zilnice ale mediilor mobile la 8 ore, care nu trebuie depăşită mai mult de 25 de zile pe an

calendaristic, mediat pe 3 ani; obiectivul pe termen lung pentru maximele zilnice ale mediilor mobile la 8 ore este de 120 µg/m3, valoare ce nu ar trebui depăşită în nici o zi.

În României, cele mai ridicate valori s-au înregistrat în cazul particulelor în suspensie. Hărțile de mai jos indică orașele din România ce au înregistrat depășiri ale valorilor maximale pentru indicatorii de măsurare ai calității aerului.

Figura 33. Orașe din România ce au înregistrat depășiri ale valorilor maximale pentru diferiți indicatori de măsurare a calității aerului, în intervalul 2014-2018

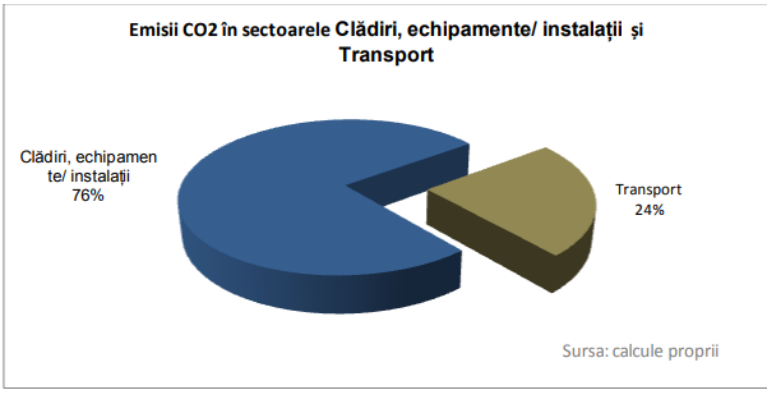
<table>
<tr><td>  </td><td>  </td></tr>
<tr><td>Numărul mediu anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului PM10 între 2014-2018</td><td>Numărul maxim anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului PM10 între 2014-2018</td></tr>
<tr><td>  </td><td>  </td></tr>
<tr><td>Numărul mediu anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului NO2 între 2014-2018</td><td>Numărul maxim anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului NO2 între 2014-2018</td></tr>
</table>

	
Numărul mediu anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului SO2 între 2014-2018	**Numărul maxim anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului SO2 între 2014-2018**
	
Numărul mediu anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului O3 între 2014-2018	**Numărul maxim anual de depășire a valorilor limită ale indicatorului O3 între 2014-2018**
	
Numărul mediu de indicatori la care s-au înregistrat depășiri ale valorilor limită orare și zilnice între 2014-2018	**Numărul mediu de indicatori la care s-au înregistrat depășiri ale valorilor limită anuale între 2014-2018**

2.8.3.2.9 *Surse principale de poluare a aerului*

În urma analizelor desfășurate, se poate observa faptul că principalele surse de poluare a aerului din municipiul Slatina îl reprezintă:

- Activitățile industriale cu emisii de noxe specifice în funcție de procesele tehnologice și de praf
- Activități urbane specifice datorate arderii combustibililor, sursă generatoare de fum și cenușă
- Traficul auto cu emisii de poluanți specifici arderii combustibililor



Sursa: Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă al Municipiului Slatina

2.8.3.3 Calitatea și poluarea solului

Calitatea solurilor poate fi influențată atât de factori naturali, precum clima sau forma de relief, cât și de acțiuni antropice agricole și industriale. Conform : Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă al Municipiului Slatina , principala cauză a deteriorării calității solului în municipiul Slatina, din punct de vedere al activităților industriale, o constituie depozitarea inadecvată a deșeurilor proceselor tehnologice specifice industriei cauciucurilor, metalurgice sau de procesare a plasticului.

Principalul indicator pentru estimarea poluării solului este nivelul de contaminare cu diferite chimicale. Termenul „situri contaminate" se referă la un areal bine delimitat unde a fost confirmată contaminarea solului. Severitatea impactelor asupra ecosistemelor și populației poate avea o magnitudine suficient de mare pentru a fi necesare măsuri de remediere, mai ales în relație cu utilizarea actuală sau viitoare a zonei. Remedierea siturilor contaminate se concretizează în eliminarea totală sau în reducerea impactelor. Termenul de „sit potențial contaminat" se referă la orice zonă în care se suspectează prezența contaminării solului, dar nu există confirmare și trebuie realizate investigații detaliate pentru a verifica dacă există impacte semnificative.

Conform Ordinului MMAP/MLPDA nr.1423/3687 din 2020 privind aprobarea *Metodologiei de investigare a siturilor potențial contaminate și a celor contaminate*, sunt 3 Niveluri de risc. Pe baza scorului de risc calculat, siturile contaminate sunt încadrate în patru categorii de prioritate:

Tabel 2. Definirea nivelelor de impact ale contaminării solului

Categorie de prioritate	***Scor***
Prioritate de remediere urgentă	80-100
Prioritate de remediere ridicata	60-79
Prioritate de remediere medie	30-59
Prioritate de remediere scazuta	0 - 30

Pentru a stabili cu rigurozitate nivelul de impact al contaminării solului, trebuie parcurse 4 etape principale: studiu preliminar; investigații preliminare; cercetarea detaliată pe teren a sitului; implementarea măsurilor de reducere a riscului. Emisiile de substanțe periculoase din surse locale pot avea impacte asupra

calității solului și apelor. Managementul siturilor contaminate are ca scop evaluarea efectelor adverse și promovarea de măsuri pentru atingerea standardelor de mediu în conformitate cu cerințele legale în vigoare.

La nivelul Uniunii Europene nu au fost stabilite standarde legale pentru calitatea solului, dar unele țări afiliate Agenției Europene de Mediu și-au stabilit propriile ținte. În general legislația se axează pe prevenirea noilor contaminări și stabilește ținte pentru ecologizarea siturilor în care standardele de mediu au fost depășite.

În România, există Legea nr. 246 din 10 noiembrie 2020 privind utilizarea, conservarea şi protecția solului.

2.8.3.4 Calitatea vieții și poluarea fonică

Poluarea fonică reprezintă un factor de stres urban semnificativ, fiind resimțită mai accentuat în orașele mai mari. Pot constitui surse de zgomot ambiental traficul auto, feroviar și aerian, dar și activitățile agenților economici industrial.

Pe raza judetului Olt nu exista aglomerari urbane cu mai mult de 250.000 locuitori, drumuri principale cu un trafic mai mare de 6.000 de treceri de vehicule / an, sau cai ferate principale cu un trafic mai mare de 60.000 treceri de trenuri/an sau aeroporturi.

Avand in vedere faptul ca zgomotul stradal este un factor esential in aparitia si mentinerea unui stres ridicat s-a initiat un studiu privind evolutia in timp a nivelului de zgomot stradal pe principalele artere de circulatie din orasele judetului Olt, in acest sens s-au efectuat determinari sonometrice .

Nivelul de zgomot in mediul urban s-a determinat diferentiat pe zone urbane functionale, stabilite in conformitate cu prevederile STAS 10009/88.

Zgomotul exterior este dat atat de sursele mobile cat si de sursele fixe existente in zona de studiu acustic la timpul respective.

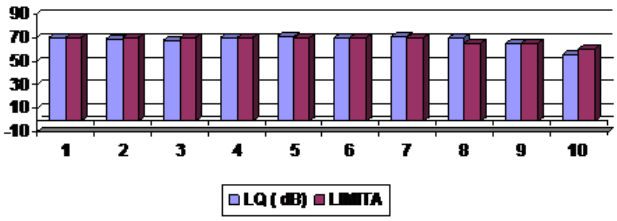
In anul 2007 s-au prelevat un numar de 184 probe privind zgomotul stradal pe principalele artere de circulatie, nivelul de zgomot la limita unor zone functionale (piete, parcuri, scolii si zone industriale) si nivelul de zgomot in zonele rezidentiale din judetul Olt ce au urmarit nivelul echivalent de zgomot (LEQ).

In judetul Olt s-au efectuat determinari sonometrice in urmatoarele puncte, zone si strazi din municipii si orase: municipiul Slatina (Str. Pitesti, str. Cireasov, str. Primaverii, B-dul A.I. Cuza, B-dul N. Titulescu, Str. Ionascu, str. Serg. Maj. C-tin Dorobantu, str. Vederii).

Din datele obtinute se poate concluziona faptul ca s-a depasit limita admisa prin STAS 10009/88, privind acustica urbana, pentru strazile de categoria tehnica a-II-a si a III-a (CMA admis 70 dB(A), respectiv 65 dB(A)) pe arterele intens circulate, respectiv : str. Pitesti, str. Ionascu, str. Cireasov in municipiul Slatina, str. N.Balcescu in orasul Bals) si in zonele rezidentiale (CMA admis 50 Db) din municipiul Slatina, iar pentru nivelul de zgomot la limita unor zone functionale (piete, parcuri, scoli si zone industriale) depasindu-se rareori limitele stabilite de normativele in vigoare.

In cele zece puncte de prelevare amplasate pe urmatoarele strazi: Str. Pitesti, str. Cireasov, str. Primaverii, B-dul A.I. Cuza, B-dul N. Titulescu, Str. Ionascu, str. Serg. Maj. C-tin Dorobantu, str. Vederii, din municipiul Slatina, evolutia nivelului de zgomot echivalent este prezentata in fig. de mai jos

Fig. 11.3.1 - Evolutia nivelului de zgomot in municipiul Slatina



Sursa: apm.ro

Sesizările privind zgomotul, primite de la cetățeni la APM Slatina în anul 2022, au vizat disconfortul produs de surse de zgomot învecinate cu locuinţele reclamanţilor (ex. zgomot produs de ciori, de aparate jocuri de noroc, de ventilatoarele unui supermarket, vânzare materiale de construcții, stână, sablare și vopsire auto, parcare camioane, atelier debitare lemn).

In cadrul Planului Local de Actiune pentru Mediu la nivelul judetului Olt s-au stabilit ca obiective pentru componenta zgomot si vibratii, urmatoarele:

- Reducerea nivelului de zgomot si vibratii provenite din trafic prin realizarea masurilor: reabilitarea infrastructurii rutiere, amenajare perdele de protectie si intretinerea corespunzatoare a parcului auto.
- La nivelul oraselor din judetul Olt, s-au stabilit masuri de reducere impotriva zgomotului stradal, si care sunt prezentate in tabelul

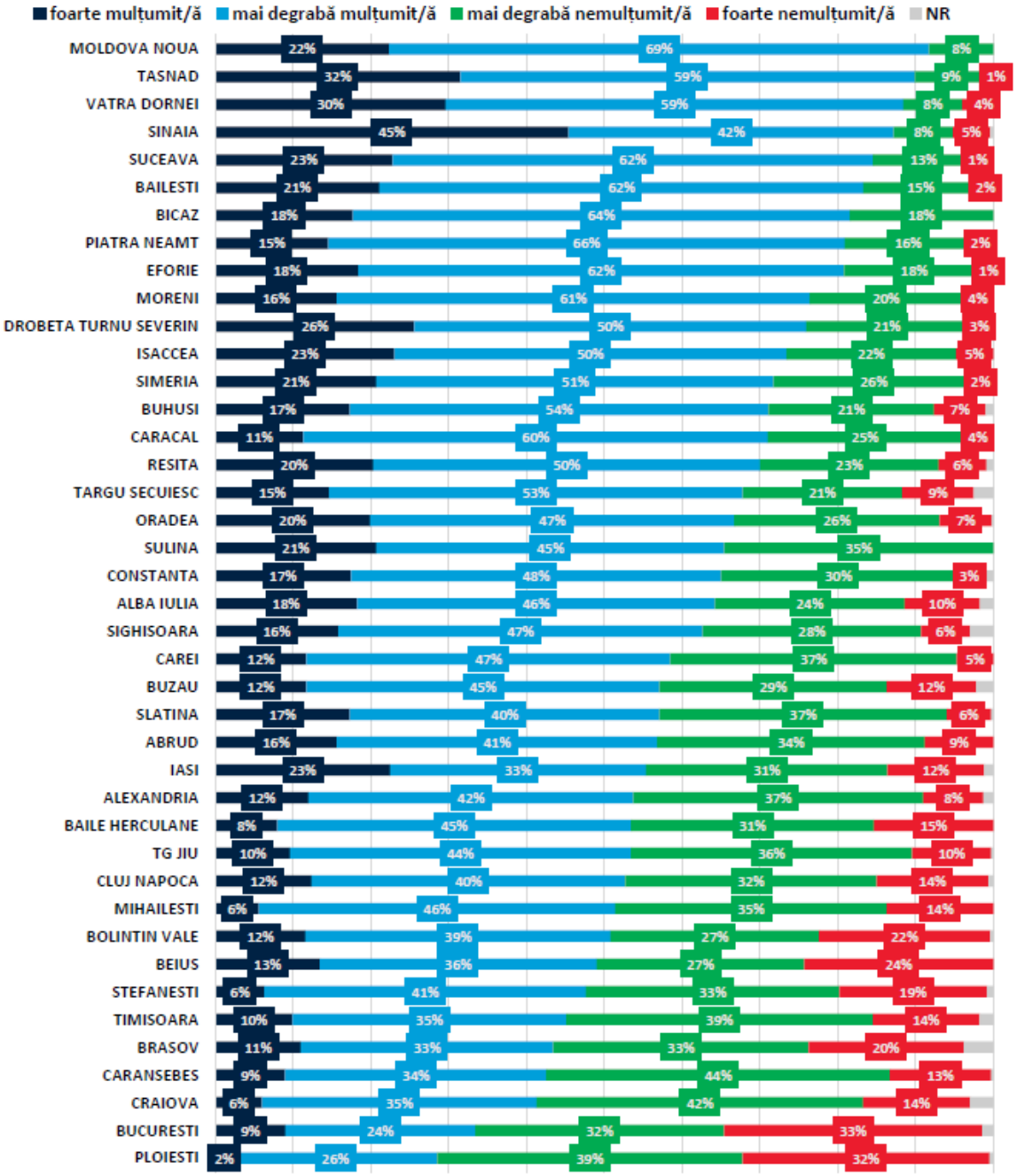
Tabel 4. Masuri de reducere a Zgomotului in Municipiul Slatina

Localitate	**Masuri de reducerea zgomotului aplicate anterior**	**Masuri de reducere curente**
Municipiul Slatina	amplasarea pe strazile cu trafic intens a unor dispozitive speciale pentru reducerea vitezei (retardere); stabilirea de sensuri unice de circulatie pe strazile Primaverii, Unirii, Libertatii si Cornisei; interzicerea opririi autovehiculelor pe B-dul A. I. Cuza.	continuarea actiunii de amplasare a limitatoarelor de viteza; completarea cu material dendrologic a aliniamentelor stradale.

Sursa: apm.ro

Conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, puțin peste jumătate din populația urbană (57%) se declară mulțumită de nivelul zgomotului din localitatea urbană în care trăiește, cu un grad de satisfacție mai mare în localitățile mici (68% pentru localitățile cu mai puțin de 20.000 locuitori), și un grad de satisfacție mai scăzut în localitățile de peste 100.000 locuitori (48%). Regiunea Nord-Est se clasează pe primul loc în gradul de satisfacție al cetățenilor, cu un nivel de mulțumire de 75% din total populație.

Figura 35. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: Cât de mulțumiți sunteți de nivelul zgomotului din oraș?



Sursa: Politica Urbană a României

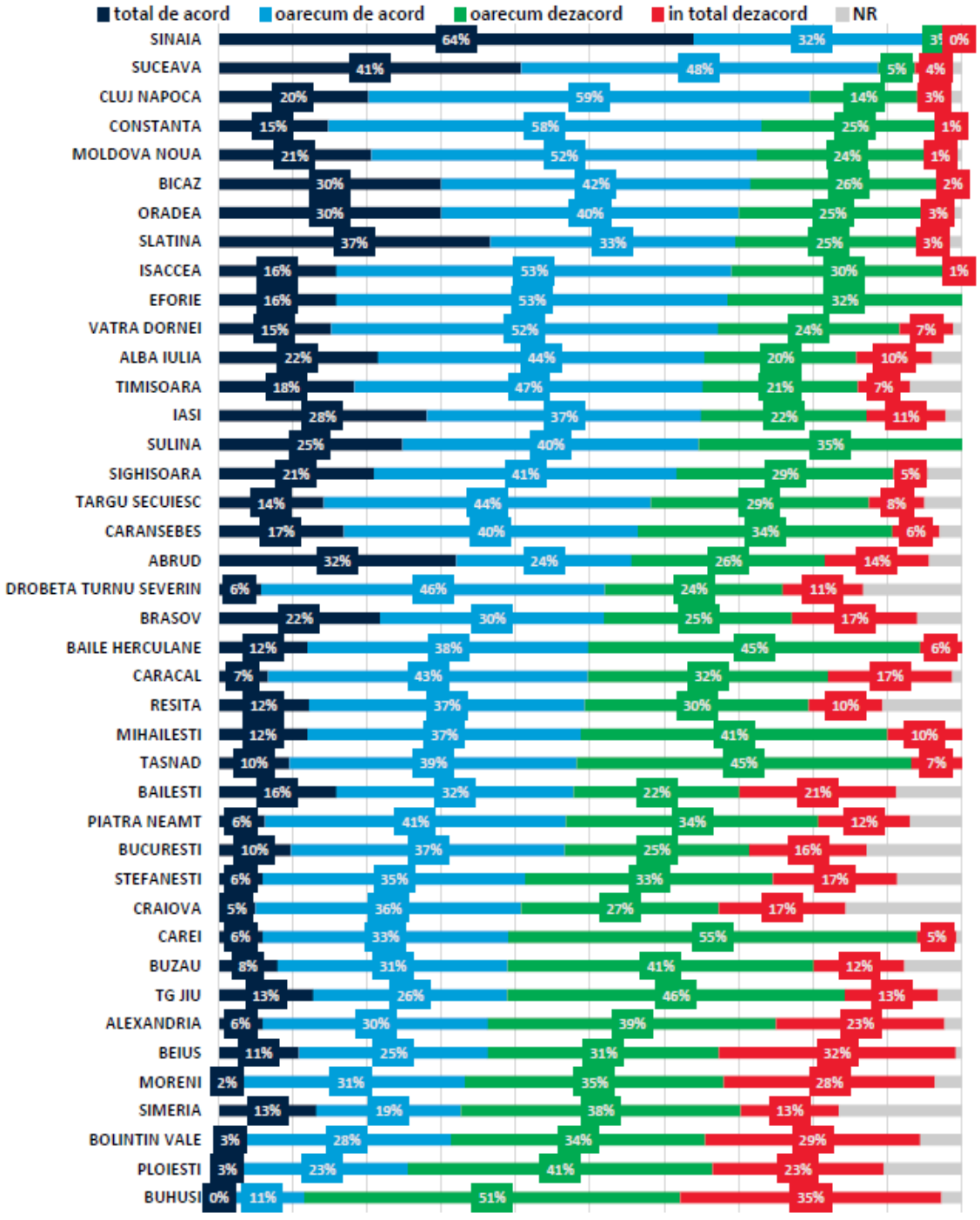
2.8.4 Schimbări climatice și riscuri de mediu

2.8.4.1 Schimbări climatice

Conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, 53% din populația urbană consideră că orașele în care trăiesc „sunt dedicate luptei împotriva schimbării climatice”.

Slatina este între cele patru reședințe de județ care se află în topul primelor zece localități în care cetățenii apreciază efortul implicării urbei împotriva încălzirii urbane. Trei orașe înregistrează valori ale acordului de peste 80%: Sinaia (96%), Slatina (89%) și Cluj-Napoca (80%), Slatina (70%)

Figura 36. Barometru Urban. Răspuns la întrebarea: în ce măsură sunteți de acord cu afirmația că orașul dvs. este dedicat luptei împotriva schimbării climatice?

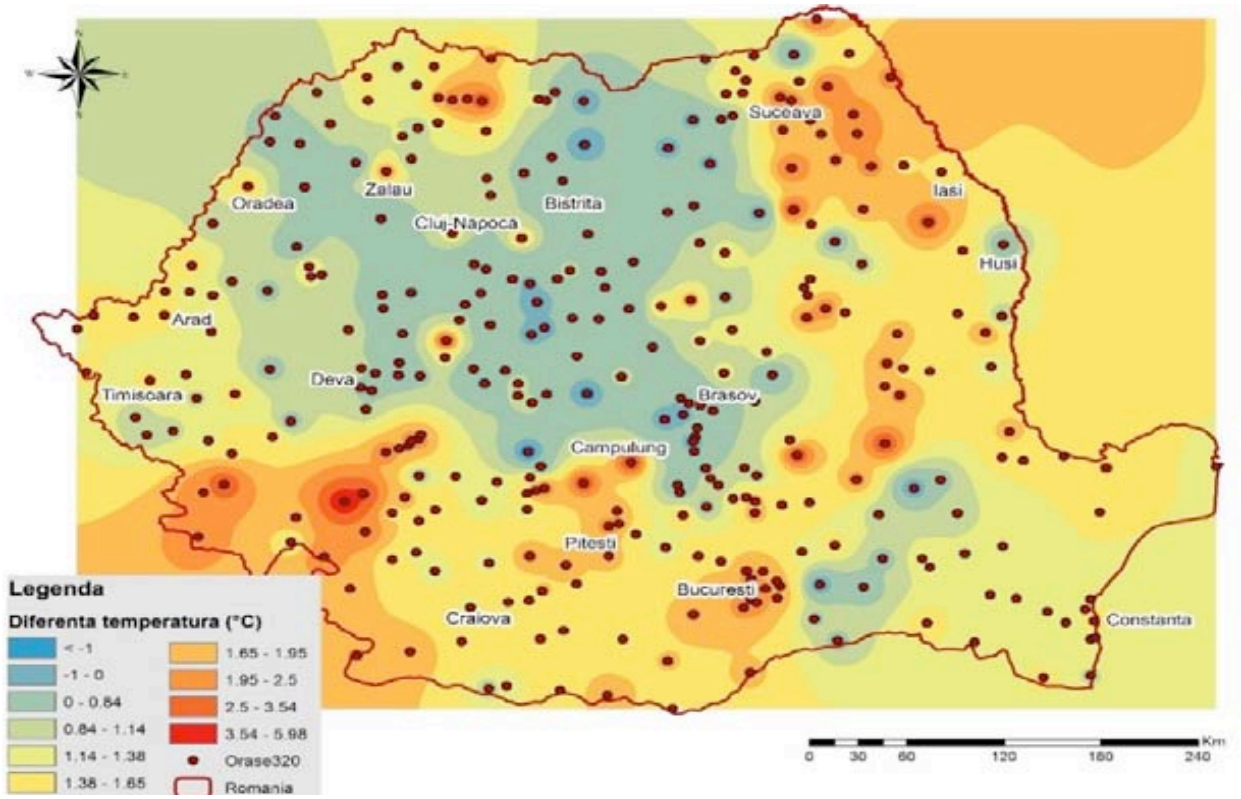


Sursa: Politica Urbană a României

2.8.4.1.1 *Media anuală a temperaturii aerului*

În cadrul Politicii Urbane a României, profesorul Cristian Iojă de la Universitatea București a realizat o analiză comprehensivă a diferenței dintre temperatura medie a anului 2015 și temperatura medie multianuală pe 1960-2000, pentru toate orașele din România. Sursele de date prinicpale utilizate în cadrul analizei le reprezintă http://www.worldclim.org/version1 pentru media multianuală 1960-2000 și http://en.tutiempo.net/climate/romania.html pentru valorile medii anuale ale temperaturii aerului în 2015. Având în vedere că temperatura este direct legată de schimbările climatice, aceasta este o variabilă care se schimbă ca răspuns la presiunile încălzirii globale. Temperatura aerului oferă unul dintre cele mai clare semne pentru schimbarea climatică. Harta de mai jos prezintă zonele din România ce au înregistrat diferențele cele mai mari și cele mai mici față de media pe 1960-2000.

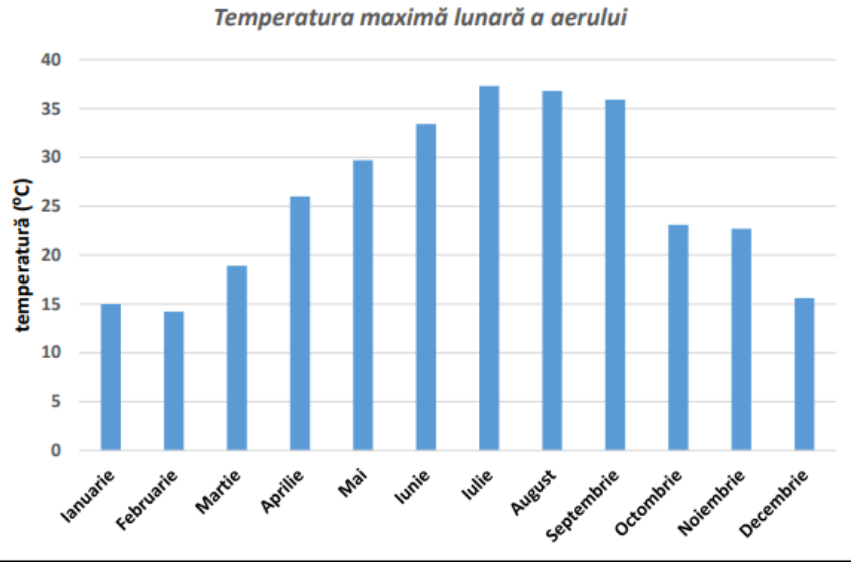
Figura 37. Temperaturii aerului



Sursa: Politica Urbană a României

Slatina a înregistrat în anul 2022 o temperatură medie cu 2,6°C mai mare decât media anilor 1988-2000. Mai mult, media anilor 2015-2022este cu 2,18°C peste media anilor 1960-2000. De asemenea, evoluția liniară a temperaturii maxime medii anuale este în continuă creștere, într-un ritm îngrijorător.

Figura 38.Evolutia temperaturii anuală și temperatura maximă medie anuală în Slatina

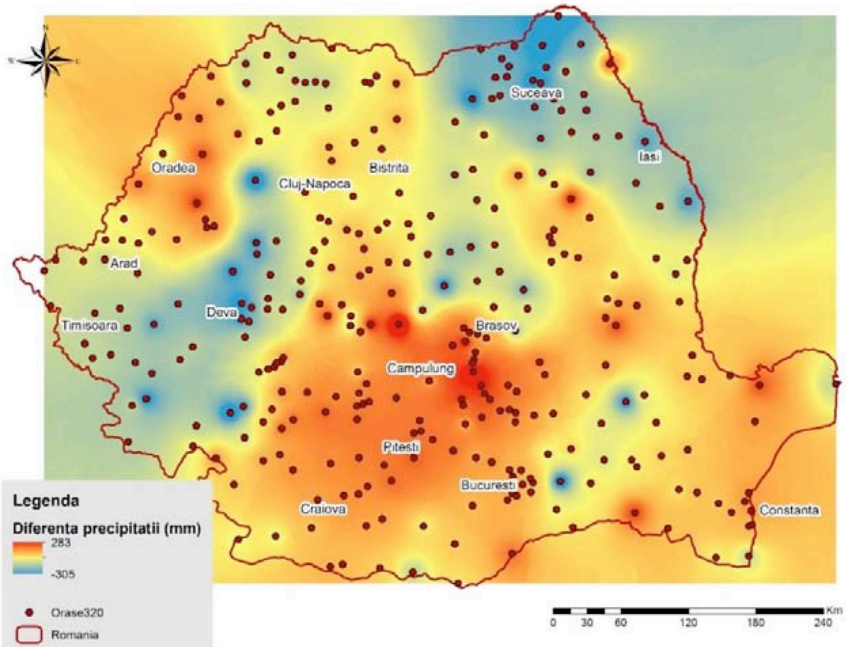


Sursa: apm.ro

2.8.4.1.2 *Media anuală a cantității de precipitații atmosferice*

Utilizând sursele de date menționate pentru indicatorul de diferență față de media anuală a temperaturii, au fost identificate și schimbările în ceea ce privește cantitățile de precipitații în anul 2015, față de media pe 1960-2000.

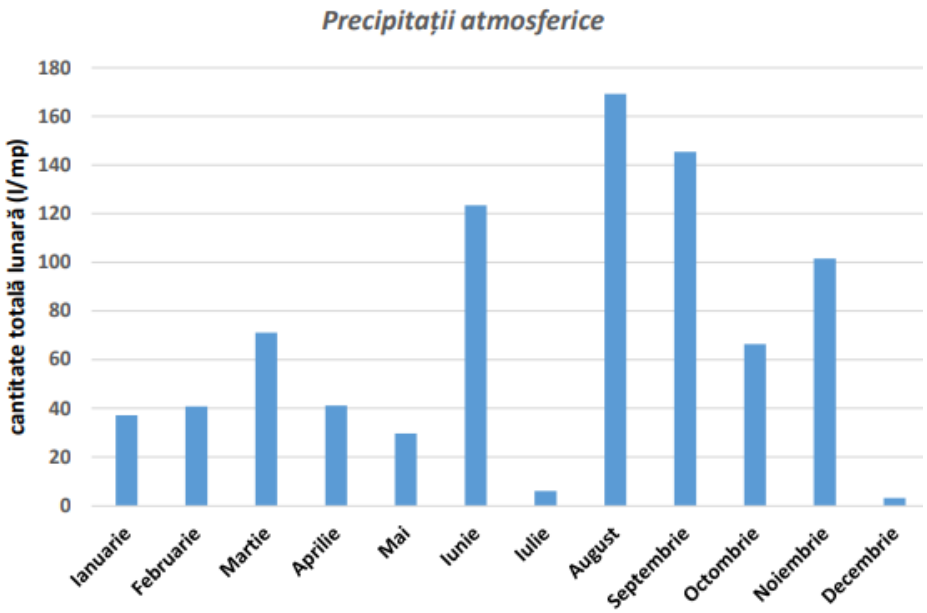
Figura 39. Precipitatii anuale



Precum temperatura aerului, și cantitatea de precipitații atmosferice este influențată de schimbările climatice. Mai mult, precipitațiile atmosferice reprezintă și un factor de presiune asupra mediile urbane (apa pluvială trebuie corect gestionată pentru a nu afecta infrastructurile urbane), dar și un serviciu important,

furnizând apa necesară funcționării optime a infrastructurilor verzi, curățarea atmosferei, sau aprovizionarea cu apă a unor structuri hidrogeologice. Harta de mai jos indică faptul că municipiul Slatina este parte a unei zone cu scăderi semnificative în ceea ce privește cantitatea precipitațiilor atmosferice, de -231.1. Un maxim de 283 este atins în Sinaia, județul Brașov, iar un minim de -305,7 în Darabani, județul Botoșani.

Figura 40. Precipitatii anuale



Sursa: apm.ro

2.8.4.1.3 *Insulele de căldură urbană*

Riscul termic urban este influențat de temperatură (hazard) și de elemente care țin de structura orașului și de populației (vulnerabilitate). În cazul orașelor, temperaturile mari reprezintă principalul hazard climatic care determină valorile riscului termic, iar acesta este amplificat de existența Insulei de Căldură Urbană (ICU).

Insula de Căldură Urbană reprezintă creșterea temperaturii în orașe față de mediul rural înconjurător și se calculează ca diferența dintre temperatura urbană (TU) din interiorul orașului, și temperature rurală (TR) din zona rurală și naturală din vecinătatea orașului. Valorile de temperatură utilizate pentru calculul ICU pot fi obținute din extragerea temperaturii suprafeței active de pe un anumit areal din imagini satelitare (Land Surface Temperature; LST).

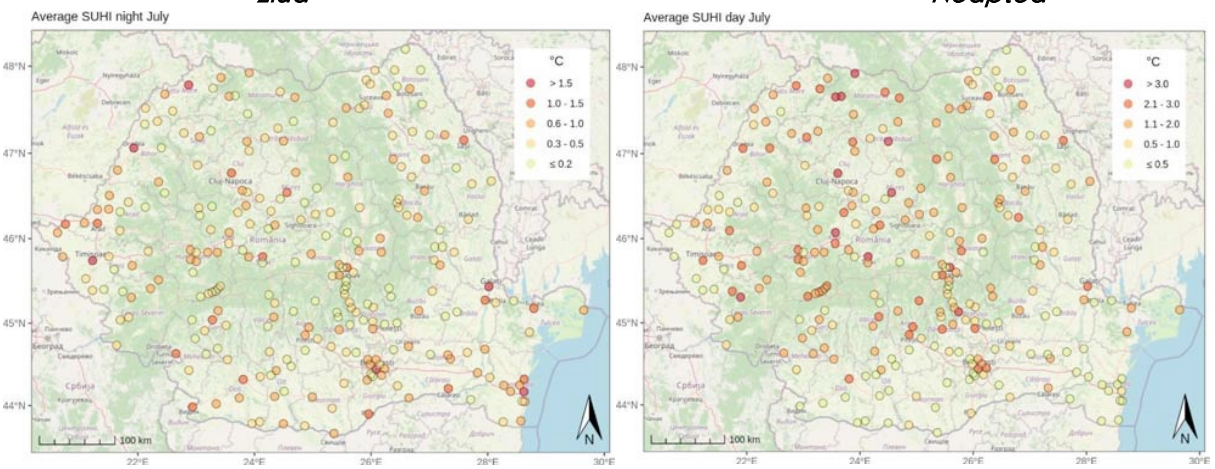
În cadrul Politicii Urbane a României au fost culese date privind insulele de căldură pentru 263 de orașe. Aceste orașe au fost selectate în funcție de suprafața relevantă pentru producerea de insula de căldură urbană și disponibilitatea imaginilor satelitare. Perioada analizată a fost 2000 – 2019 și au fost prelucrate 27063 de imagini LST MODIS MxD11A1, din care s-au selectat imaginile cu valori LST care acoperă cel puțin 50% din suprafața fiecărui oraș analizat.

Intensitatea medie a Insulei de Căldură Urbană variază pe teritoriul României, în lunile de vară, conform figurilor de mai jos ce prezintă variațiile în timpul zilei și pe timpul nopții. În timpul zilei se poate observa faptul că cele mai mici valori se înregistrează în regiunile din sudul și estul țării, pe valea Dunării și pe litoral, unde majoritatea orașelor înregistrează valori mai mici de 1°C, iar cele mai mari valori se înregistrează în jumătatea de nord-vest și în regiunile montane, cu valori de depășesc frecvent 2°C, precum în Slatina. În timpul nopții, valorile pentru Intensitatea medie a Insulei de Căldură Urbană sunt în general mai mici de 1°C în regiunile

intracarpatice și în zonele montane (precum Slatina), în timp ce orașele din regiunile de câmpie din sud și din vest pot depăși valori de 1,5°C.

Figura 41,42. Intensitatea medie a Insulei de Căldură Urbană în luna iulie

Ziua *Noaptea*

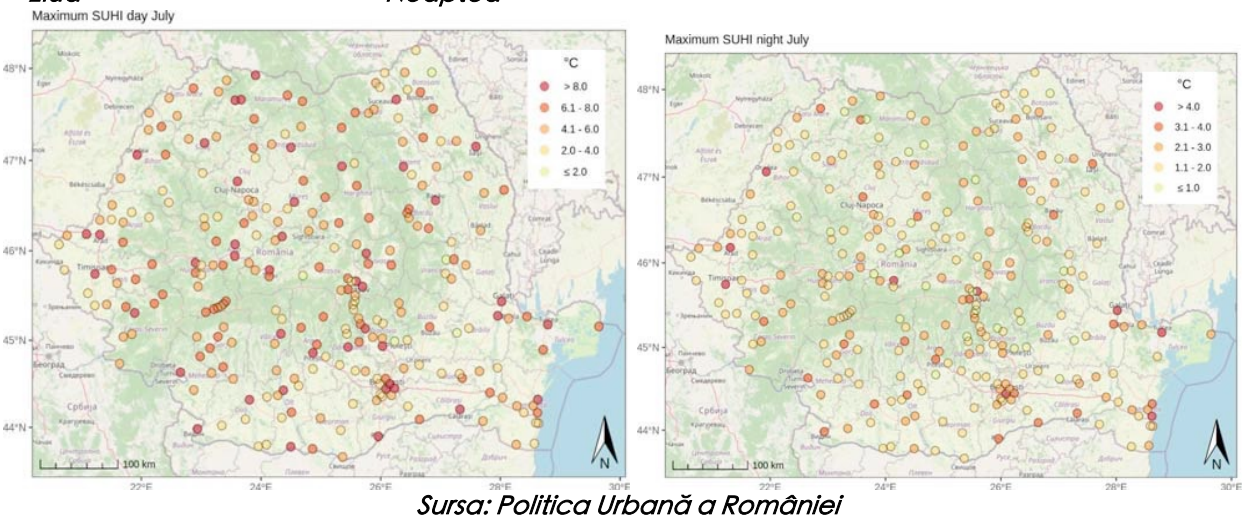


Sursa: Politica Urbană a României

Intensitatea maximă a Insulei de Căldură Urbană este o mărime care reprezintă influența maximă pe care orașul o are asupra mediului din punct de vedere termic, respectiv diferența dintre temperature maximă din oraș și temperatura minimă din bufferul adiacent.

Figura 43,44. Intensitatea maximă a Insulei de Căldură Urbană în luna iulie

Ziua *Noaptea*



Sursa: Politica Urbană a României

Intensitatea insulelor de căldură urbană variază în funcție de dimensiunea și spațiul construit al unui oraș, cele mai mari tinzând să aibă insule de căldură mai intense.

În acest sens, a fost analizat hazardul termic (HT), definit ca potențialul temperaturii de a provoca pagube materiale și victime omenești și cuantificat pe baza valorilor de temperatură a suprafeței subiacente din mediul construit al perimetrului urban. Astfel, hazardul termic a fost calculat pentru fiecare oraș ca medie

multianuală a valorilor de temperatură mai mari de 32°C în timpul zilei și a celor mai mari de 22°C în timpul nopții, pentru fiecare pixel din arealul construit al orașelor analizate. HT a fost analizat la nivel de țară, clasificarea ținând cont de cele mai mari și cele mai mici valori din toate orașele analizate. Figura de mai jos prezintă HT pentru orașele Brașov, București, Cluj-Napoca, Constanța, Iași, și Timișoara. Se observă diferențieri geografice nete. Hazardul termic atinge cele mai mari valori în regiunile sudice (120-160 în arealul București, 120-140 la Constanța), iar cele mai mici valori se realizează în regiunile montane (60-80 la Brașov) și (80-100 la Cluj-Napoca).

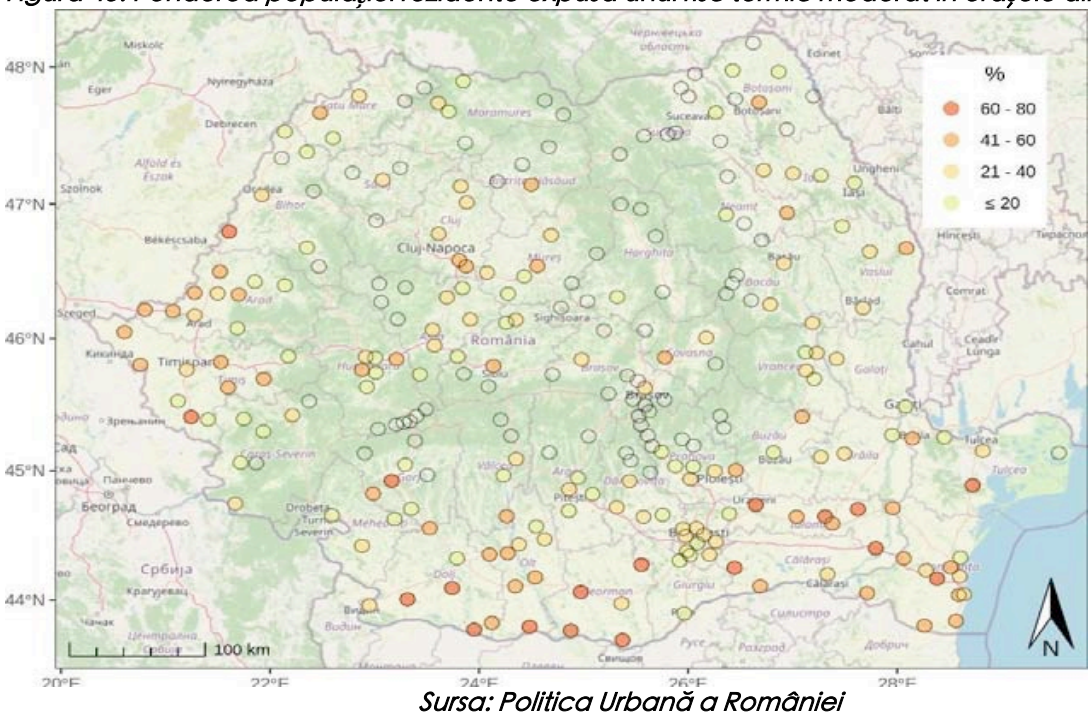
După cum se poate observa din figura de mai jos, Slatina se încadrează în rândul orașelor cu un hazard termic cu valoare mare, între 120-160.

O altă dimensiune analizată este riscul termic (RT). Riscul termic a fost calculat ca un produs dintre hazardul termic și vulnerabilitatea determinată de densitatea populației și caracteristicile perimetrului construit din fiecare oraș. Ca principiu, cu cât hazardul termic, densitatea populației și perimetrul construit au valori sau ponderi mai mari, cu atât riscul față de valuri de căldură și temperaturi extreme este mai accentuat. Figura de mai jos prezintă RT pentru orașele Brașov, București, Cluj-Napoca, Constanța, Iași, și Timișoara.

Comparând riscul termic pentru municipiul Slatina cu cele 6 orașe, se poate observa faptul că Slatina prezintă un risc termic mai mare decât acestea, de 60-80.

După cum reiese din analiza realizată, cele mai afectate orașe sunt cele din regiunile sudice unde în unele cazuri, mai mult de 70% din locuitori trăiesc în condiții de risc termic mare sau foarte mare (București, Galați, sau Drobeta Turnu-Severin). În jumătatea sudică, ponderea populației urbane aflată în condiții de risc termic mare sau foarte mare în orașe este mult mai mare, iar categoria dominantă de risc este cel extrem sau ridicat, cum este cazul în orașe precum Slatina sau Craiova.

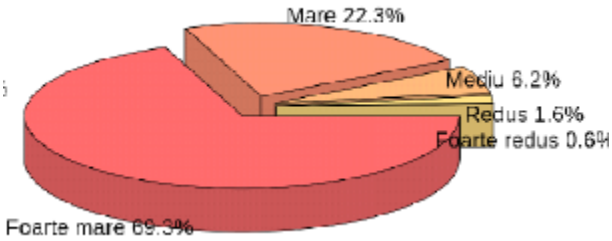
Figura 45. Ponderea populației rezidente expusă unui risc termic moderat în orașele din România



Sursa: Politica Urbană a României

Ponderea completă a populației afectată de diferite categorii de risc este exemplificată pentru Slatina în figura de mai jos.

SLATINA



Sursa: Politica Urbană a României

4. Concluzii și recomandări

Analiza efectuată conduce la câteva concluzii generale, valabile la nivelul României.

- Intensitatea Insulei de Căldură Urbană poate avea valori mari în toate regiunile țării.
- Intensitatea Insulei de Căldură Urbană este mai mare ziua decât noaptea. În luna iulie, valorile medii ating frecvent valori de 1,5-3,0°C ziua, și 1,0-1,5°C noaptea. Valorile maxime depășesc frecvent 4°C ziua și 2°C noaptea, indicând o puternică influență urbană asupra climatului regional.
- Există o relație directă între insula de căldură, riscul termic și dimensiunea orașului (suprafață și număr de locuitori).
- Riscul termic este concentrat în zonele centrale ale orașelor, dar poate să aibă valori mari și în zone periferice cu cartiere rezidențiale dense și zone industriale.
- Pentru a obține detalii specifice fiecărui oraș este necesară analiza cu ajutorul unor informații de rezoluție fină și includerea unor informații suplimentare, precum vârsta și veniturile populației urbane, relevante la nivel local.
- Aplicarea unor metode diferite de analiză, precum utilizarea altor produse satelitare, a măsurătorilor de la suprafață sau calculul diferit al hazardului și vulnerabilității, poate conduce la rezultate diferite cantitativ, dar calitativ identice cu cele prezentate în acest studiu. Rezultatele sunt consistente cu studii precedente efectuate în orașe din România, precum București (Cheval și Dumitrescu 2015), Cluj-Napoca (Herbel et al 2016) sau Iași (Sfîcă et al 2017).
- Ponderea populației expusă riscului termic diferă în funcție de zona geografică și caracteristici urbane, precum densitatea populației și extinderea suprafețelor construite.
- Măsurile de atenuare a efectului Insulei de Căldură Urbană trebuie avute în vedere de autoritățile locale din toate orașele mari (cu peste 50.000 de locuitori).

2.8.4.2 Cum contribuie Slatina la schimbările climatice

2.8.4.2.1 *Emisii CO_2*

La nivelul municipiului Slatina, în anul 2015 a fost elaborat Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Slatina (PAED). PAED reprezintă un document programatic care definește acțiunile și măsurile care vor fi întreprinse la nivel local în vederea atingerii obiectivului general de reducere a emisiilor de CO_2 cu cel puțin 20% până în anul 2020, față de anul de referință ales (anul 2005). PAED se sprijină pe un inventar de bază al emisiilor de CO_2 pentru a identifica domeniile de acțiune cu potențialul cel mai ridicat de eficientizare

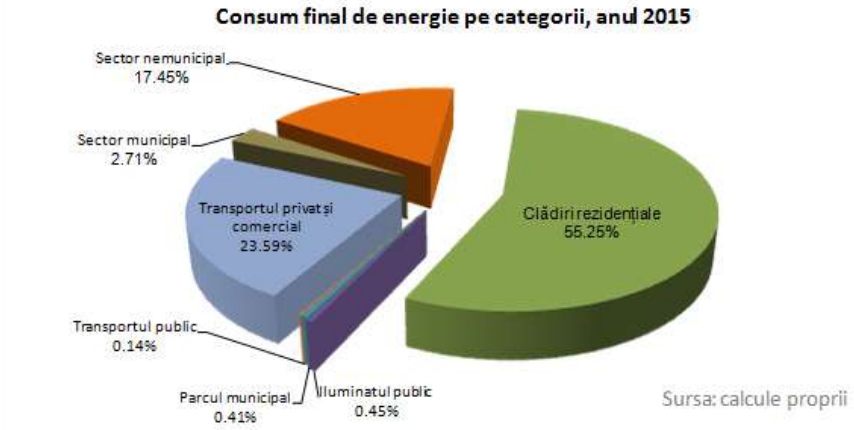
a consumurilor de energie traduse în scăderea emisiilor echivalente de CO_2, domenii aflate în responsabilitatea sau în sfera de intervenție a autorităților locale din Municipiul Slatina.

Energia este un element esențial al dezvoltării durabile, prin urmare eforturile depuse pentru îmbunătățirea modului în care aceasta este consumată și produsă reprezintă o prioritate a Primăriei municipiului Slatina, care și-a asumat un rol activ în promovarea eficienței energetice și a surselor regenerabile de energie și implicit în combaterea efectelor încălzirii globale a planetei.

Conform PAED, ținta pentru reducerea emisiilor CO2 pentru 2020/2030 în municipiul Slatina este de 20%/40%.

Sinteza datelor colectate, relevă că, în anul 2015 – anul de referință la care administrația publică locală se raportează pentru stabilirea obiectivului pentru anul 2030, în municipiul Slatina, consumul final de energie – adică ceea ce s-a consumat de către utilizatorii finali (electricitate, energie termică pentru încălzire și apă caldă menajeră, gaz natural, combustibil auto etc.), a fost în cantitate de 618.902 MWh, iar emisiile de CO2 generate de acest consum în cantitate de 162.173 tone. Aceste valori nu includ consumul de energie din industrie.

Figura 47. Consumul generat în municipiul Slatina (MWh/an)



Sursa: PAED Slatina

Figura 48. Emisiile generate în municipiul Slatina (CO_2/an)

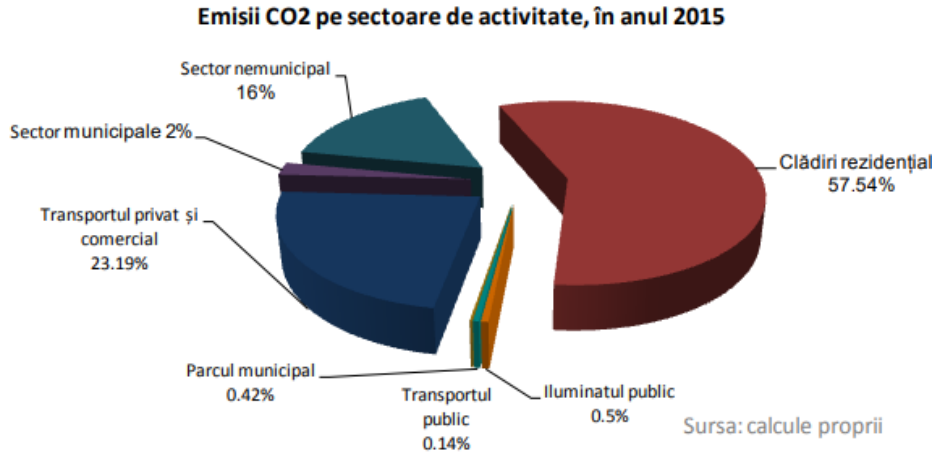
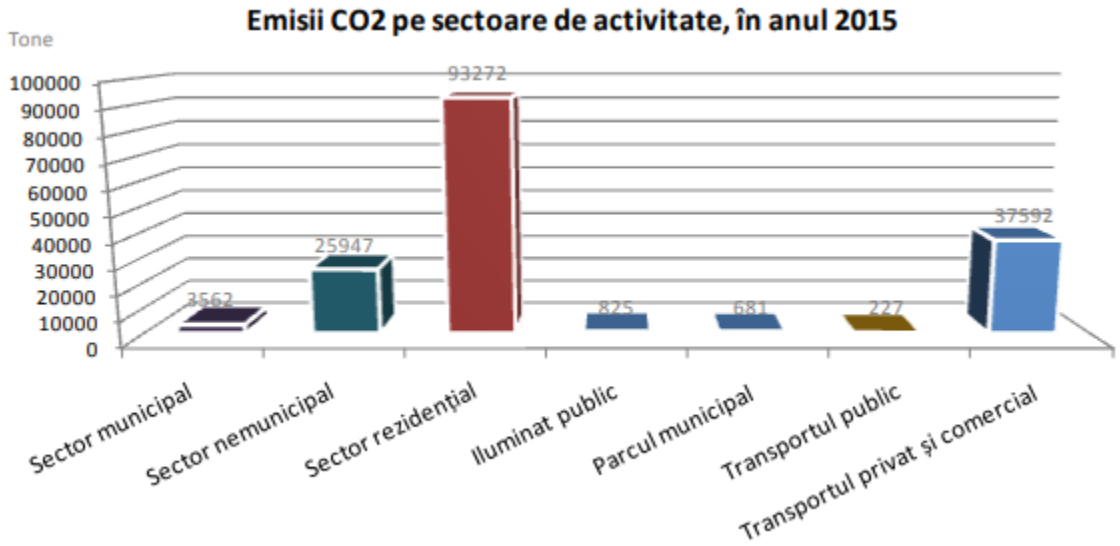


Figura 49. Emisiile generate în municipiul Slatina (CO_2/an)



Sursa: PAED Slatina

Emisiile de CO2 datorate consumului de energie în clădiri, echipamente și instalații reprezintă 76%, iar cele generate în transport 24%.

Emisii clădiri

Conform unei analize realizate de Google în cadrul platformei Environmental Insights Explorer, Slatina a avut un estimat de 319.000 total tCO2e/an (tone metrice de dioxid de carbon echivalent pe an) de emisii ale clădirilor în anul 2019.

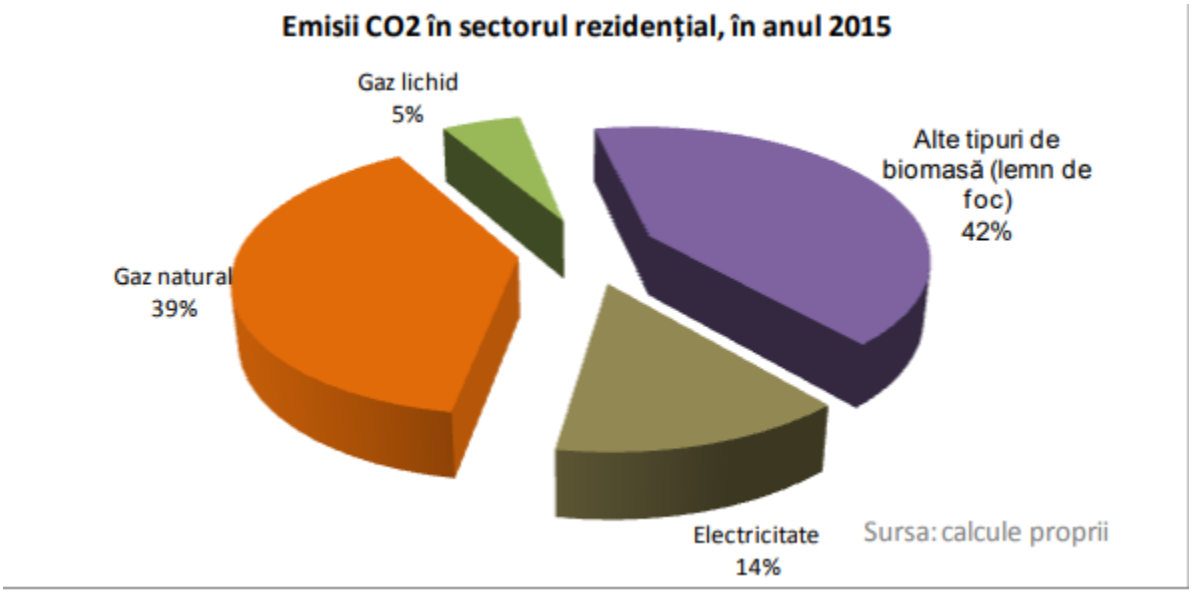
Din totalul de emisii ale clădirilor, 47% (150.000 tCO2e/an) reprezintă emisii ale clădirilor rezidențiale, iar 53% emisii ale clădirilor non-rezidențiale.

Calculele gazelor cu efect de seră (GES) pentru un sector sunt create folosind datele de activitate ale surselor de emisii înmulțite cu factorii de emisie corespunzători. Environmental Insights Explorer folosește date agregate de la Google pentru a obține date specifice orașului, inclusiv distanța parcursă de modul, volumul și tipul clădirilor și producția de energie solară. Apoi, se aplică ipotezele regionale din instrumentul Climate Action for Urban Sustainability (CURB) - o sursă de date terță parte recunoscută la nivel internațional - pentru a estima amestecul de tipuri de vehicule și combustibili și consumul de energie al clădirilor. În cele din urmă, se aplică factori standardizați de emisii de gaze cu efect de seră pe tip de vehicul, tip de combustibil sau generare de electricitate.

Clădirile generează emisii de gaze cu efect de seră din arderea directă a combustibililor fosili (de exemplu, pentru încălzire) și indirect de electricitatea consumată de rezidenți și echipamente. Emisiile anuale ale clădirii sunt calculate pe baza suprafeței agregate a clădirii în funcție de tip, a consumului clădirii (intensitatea energiei) și a emisiilor asociate cu tipul de energie consumată (intensitatea rețelei). Metodologia se bazează pe principiile acceptate de contabilitate a gazelor cu efect de seră și este consecventă în toate orașele din instrument.

Clădirile rezidențiale pot include case și apartamente. Nerezidențiale pot include birouri, comerț cu amănuntul, depozite, clădiri comerciale și de uz mixt. Emisiile din instalațiile industriale și de producție nu sunt estimate separat.

Figura 50. Emisiile generate de clădiri în municipiul Slatina,



Sursa: PAED Slatina

Emisii transport

Conform analizei realizate de Google în cadrul platformei Environmental Insights Explorer, Slatina a avut un estimat de 133.200 total tCO2e/an (tone metrice de dioxid de carbon echivalent pe an) de emisii pentru totalul de călătorii în anul 2020.

Google Maps folosește informații de locație agregate din călătoriile utilizatorilor pentru a deduce traficul, modul de călătorie, ocuparea și distanțele totale parcurse într-un oraș. Acestea sunt combinate cu o estimare a tipurilor de vehicule și a consumului mediu de combustibil pentru fiecare mod.

Consumul mediu de combustibil estimat la nivel regional și emisiile din instrumentul Climate Action for Urban Sustainability (CURB) aplicat tuturor călătoriilor pentru fiecare mod.

Consumul de combustibil și emisiile unui vehicul depind în mare măsură de o serie de factori. Acești factori includ tipurile de vehicule, viteza, unitățile de control al emisiilor, tipurile de combustibil și calitatea și multe altele, care nu pot fi surprinse de locație și modelare.

Modificările valorilor de la an la an pot fi cauzate de o varietate de factori, inclusiv modificări ale activității de transport și ale populației reale, precum și îmbunătățiri asociate metodologiei noastre de modelare (inclusiv protecții de confidențialitate și tehnici de anonimizare care adaugă zgomot la date).

Figura 51. Emisiile generate transport în municipiul Slatina, 2018-2020

Sursa: Platforma Google, Environmental Insights Explorer,

În anul 2020, au existat:

- 47.000 tCO2e emisii inbound și 10.900.000 călătorii/an (toate călătoriile pe parcursul unui an care intră în limitele orașului)

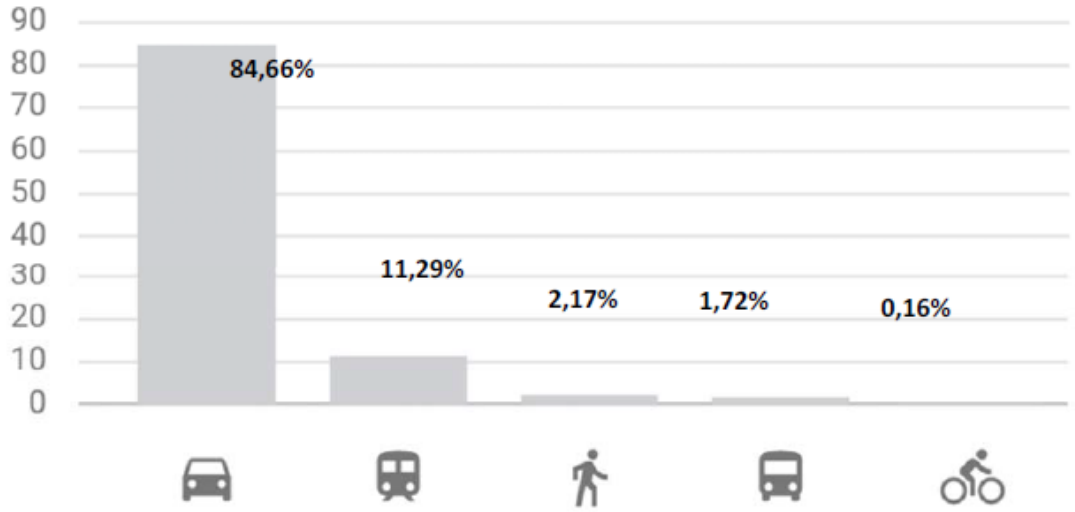
- 54.100 tCO2e emisii outbound și 10.900.000 călătorii/an (toate călătoriile pe parcursul unui an care părăsesc limitele orașului)
- 29.100 tCO2e emisii in-boundary și 47.000.000 călătorii/an (toate călătoriile pe parcursul unui an care încep și se termină în interiorul granițelor orașului)

Numărul total combinat de călătorii în 2020 în Slatina a fost de 68.800.000, iar numărul total de kilometri parcurși a fost de 639.000.000.

Figura de mai jos prezintă procentul din totalul kilometrilor combinați în funcție de modul de transport, astfel:

- Automobile – 47.500.000 călătorii totale și 541.000.000 kilometri parcurși
- Tren – 624.000 călătorii totale și 72.100.000 kilometri parcurși
- Nemotorizat – 18.600.000 călătorii totale și 13.900.000 kilometri parcurși
- Autobuze – 1.510.000 călătorii totale și 11.000.000 kilometri parcurși
- Biciclete - 466.000 călătorii totale și 997.000 kilometri parcurși

Figura 52. Procentul din totalul kilometrilor combinați în funcție de modul de transport, 2020
Sursa: Platforma Google, Environmental Insights Explorer, Sursa: Platforma Google, Environmental Insights Explorer,



Sursa: Platforma Google, Environmental Insights Explorer,

Emisiile anuale de transport sunt calculate pe baza unei extrapolări a distanței totale parcurse pentru toate călătoriile efectuate, a tipurilor de vehicule și a consumului mediu de combustibil pentru fiecare mod. Estimarea Google este un total al tuturor călătoriilor efectuate într-o graniță a orașului și a călătoriilor care trec granița orașului.

Distanța totală parcursă (mile vehiculate sau kilometri parcurși) pentru toate călătoriile este agregată și modelată la întregul oraș folosind informații de locație agregate din Istoricul locațiilor Google și din alte surse.

Modul dedus de ghiduri de călătorie presupune pentru tipurile de vehicule din zonă, tipul mediu de combustibil și consumul fiecărui mod.

2.8.4.2.2 *Eficientizarea energetică*

Prin „Strategia de Dezvoltare Locală pentru perioada 2014-2020 a municipiului Slatina, UAT Slatina și-a propus o dezvoltare durabilă prin utilizarea rațională și eficientă a resurselor naturale și umane, corelând această dezvoltare și cu o amenajare echilibrată a teritoriului și cu servicii asigurate în concordanță cu nevoile existente, pentru a permite o dezvoltare economică pentru creșterea calității vieții cetățenilor municipiului Slatina.

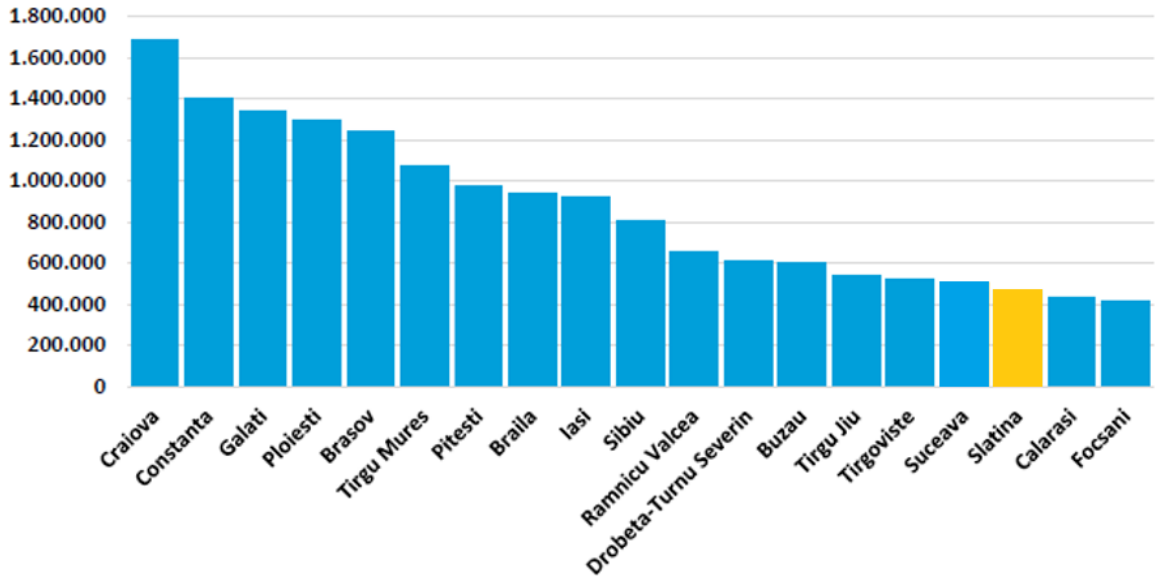
Primăria municipiului Slatina este puternic angrenată în realizarea unor politici de dezvoltare durabilă a municipiului, acordând o atenție majoră îmbunătățirii calității vieții cetățenilor din municipiul Slatina.

Conform PAED, municipalitatea Slatina a ales abordarea standard, în conformitate cu principiile IPCC (Prevenirea și Controlul Integrat al Poluării) ce acoperă toate emisiile de CO_2 care apar ca urmare a consumului de energie pe teritoriul autorității locale, fie direct, ca urmare a arderii de combustibil în cadrul teritoriului autorității locale sau indirect, în urma arderii combustibililor asociat cu consumul de energie electrică sau termică în teritoriu.

Calitatea mediului este rezultatul interacțiunii dintre componentele biofizice și socio-economice ale mediului. Ea este o proprietate dinamică a mediului, care depinde de intensitatea și magnitudinea factorilor care contribuie la creșterea, menținerea sau scăderea valorilor unor parametri considerați reprezentativi pentru un anumit spațiu.

Gazele cu efect de seră sunt printre principalii contributori la schimbările climatice și includ o serie de gaze generate de transportul motorizat, în procese industriale, și ca urmare ale unor alte activități umane (încălzire, generare electricitate, etc.). Gazele cu efect de seră includ: dioxid de carbon (CO2), metan (CH4), protoxidul de azot (N2O), hexflurorură de sulf (SF6), hidrofluorocarburi (HFC) și perfluorocarburi (PFC).

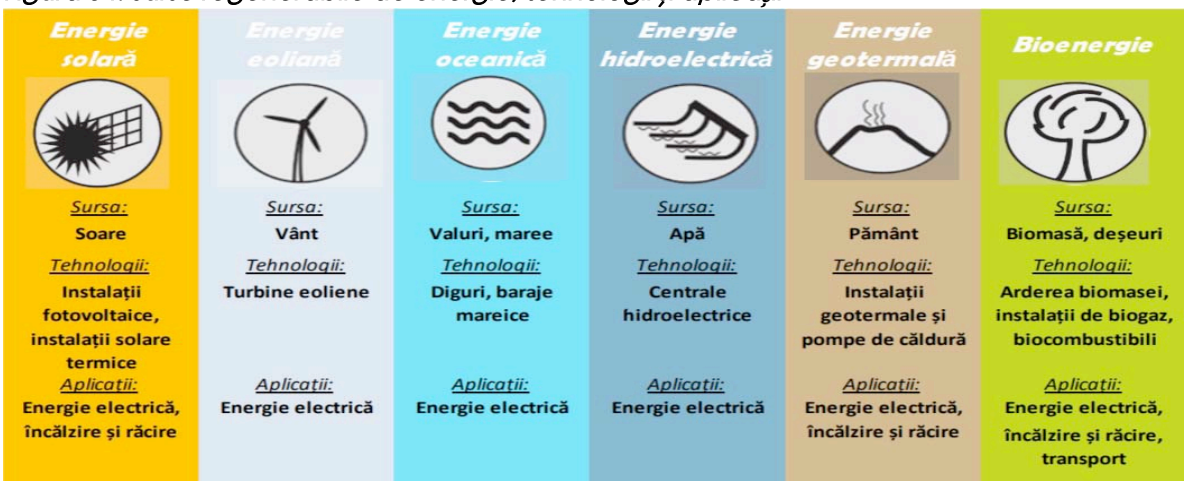
Figura 53. Cantitatea estimată de gaze cu efect de seră generate de orașele din România (exceptând Bucureștiul), la nivelul anului 2015



Sursa: Politica Urbană a României

2.8.4.2.3 *Surse regenerabile de energie*

Figura 54. Surse regenerabile de energie, tehnologii și aplicații

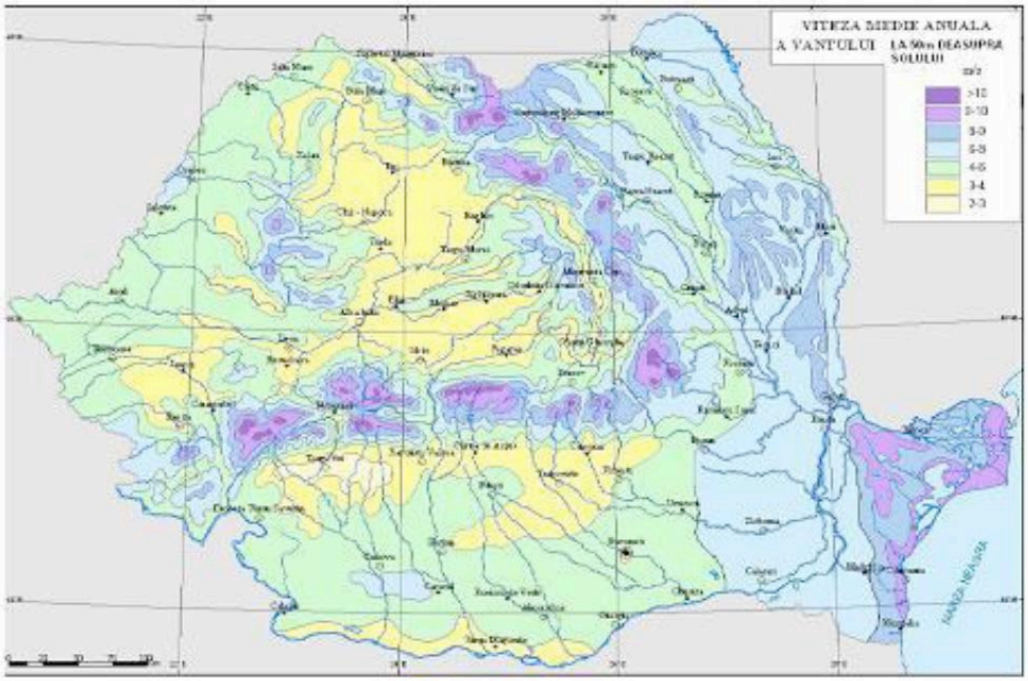


Sursa: Curtea de Conturi Europeană

Potențialul Eolian

Slatina are potențial pentru exploatarea vântului în scop energetic, dar acest potențial este scăzut, datorită vitezei vântului în zonă, ce se situează într-o bandă medie – 4-6 m/s.

Figura 55. Zonele cu potențial eolian în România

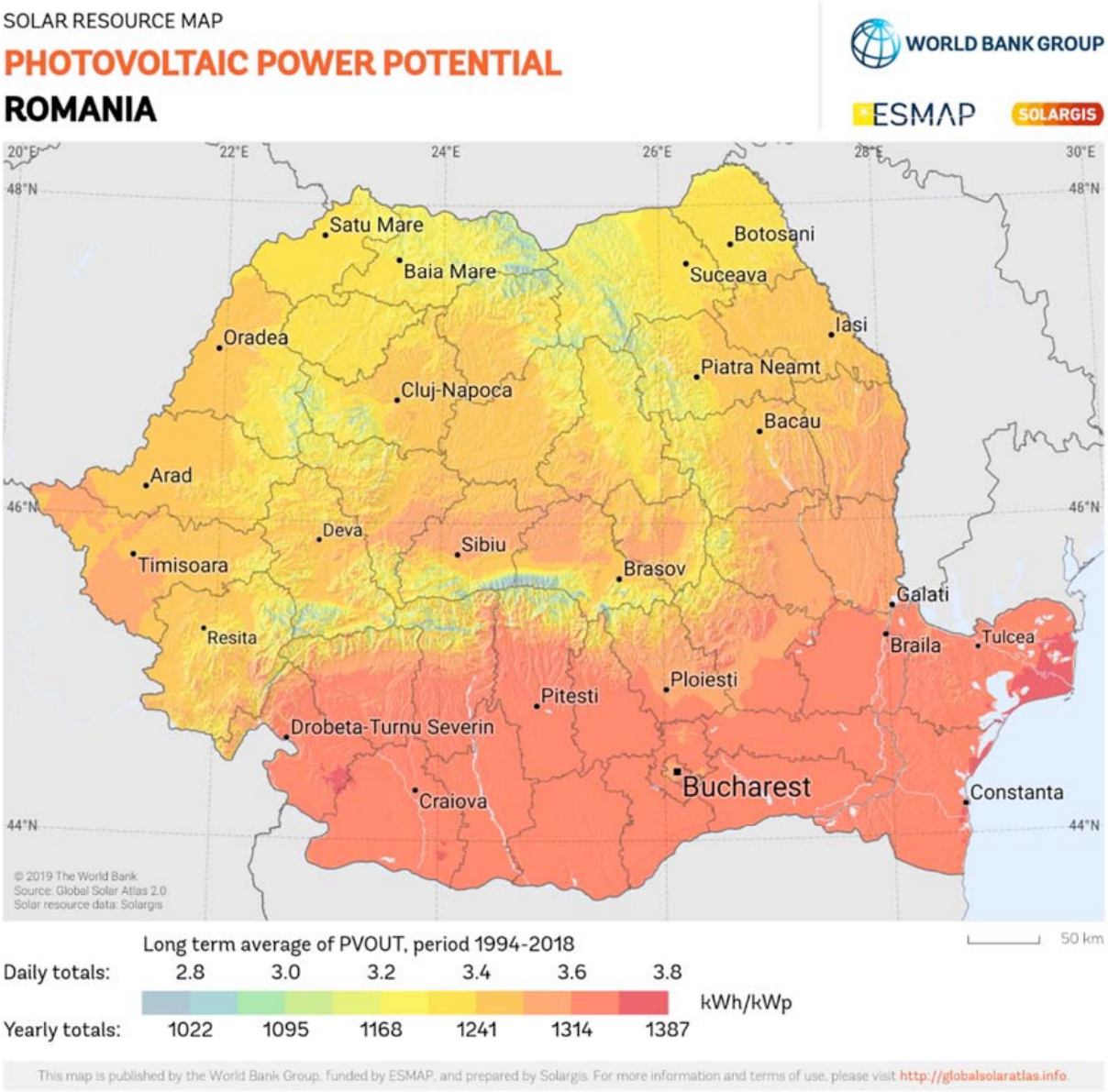


Sursa: http://www.minind.ro/domenii_sectoare/energie/studii/potential_energetic.pdf

Potențialul Solar

Slatina se situează într-o zonă cu potențial solar peste medie, însă merită considerată opțiunea dezvoltării de ferme solare. Spre comparație, cea mai mare durată anuală de insolație din România (peste 2300 h/an) se înregistrează pe litoralul Mării Negre, valoare rezultată din analiza distribuției sumelor anuale ale duratei de însorire pe teritoriul României.

Figura 56. Zonele cu potențial de putere fotovoltaică



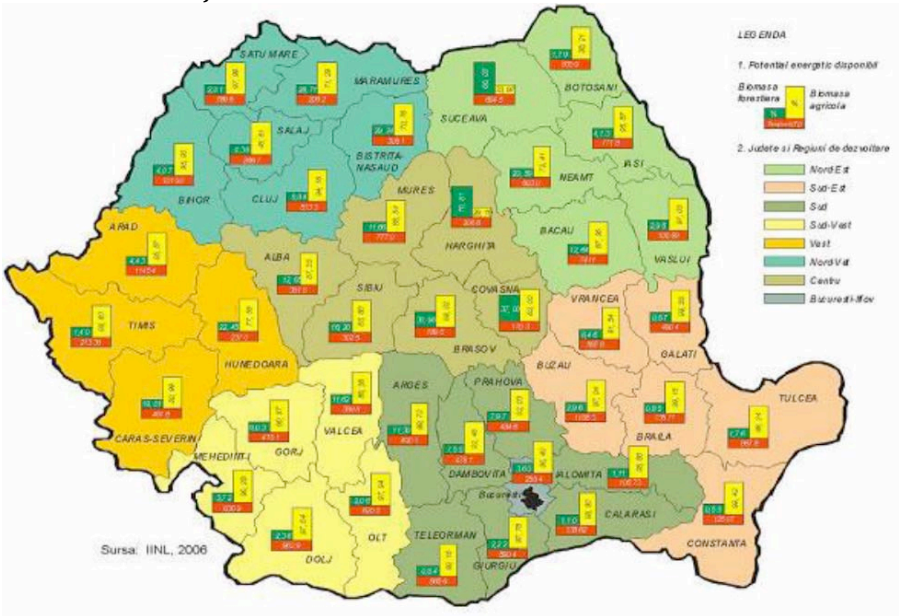
Sursa: Banca Mondială, Global Photovoltaic Power Potential study

Potențialul Biomasă

Prin biomasă se înțeleg toate formele de material vegetal și animalier, precum și substanțele produse prin dezvoltarea biologică, deci practic partea biodegradabilă a produselor, deșeurilor și reziduurilor din agricultură, silvicultură și industriile conexe, precum și partea biodegradabilă a deșeurilor industriale și urbane.

Harta de mai jos arată potențialul energetic al biomasei în România, iar județul Olt are un potential mare pe biomasă agricolă, și mai redus pe biomasă forestieră.

Figura 57. Potențialul energetic al biomasei în România



2.8.4.3 Riscurile naturale și antropice

Tabel 5. Evaluarea generală a principalilor factori de risc de mediu la nivel local (UAT Olt)

ID risc	Factorul de risc de mediu evaluat	Nivelul actual de gravitate (1-5)	Evoluția viitoare preconizată	
			Frecventa	Intensitate
FR1	Inundații	2	▼	▼
FR2	Seceta	4	▶	▲
FR3	Furtuni	2	▶	▲
FR4	Căderi de grindina	4	▲	▶
FR5	Îngheț	2	▶	▲
FR6	Cutremure	2	▶	▶
FR7	Alunecări de teren	4	▶	▲
FR8	Tasări de teren	2	▼	▼
FR9	Contaminarea pânzelor freatice	2	▶	▲
FR10	Incendii forestiere si de vegetație	2	▼	▼
FR11	Poluare/Infecții	1	▶	▲

Sursa: PAED Slatina

Conform Planului de Analiză și Acoperire a Riscurilor al Municipiului Slatina, structurile care execută controale și inspecții de prevenire a manifestării riscurilor sunt:

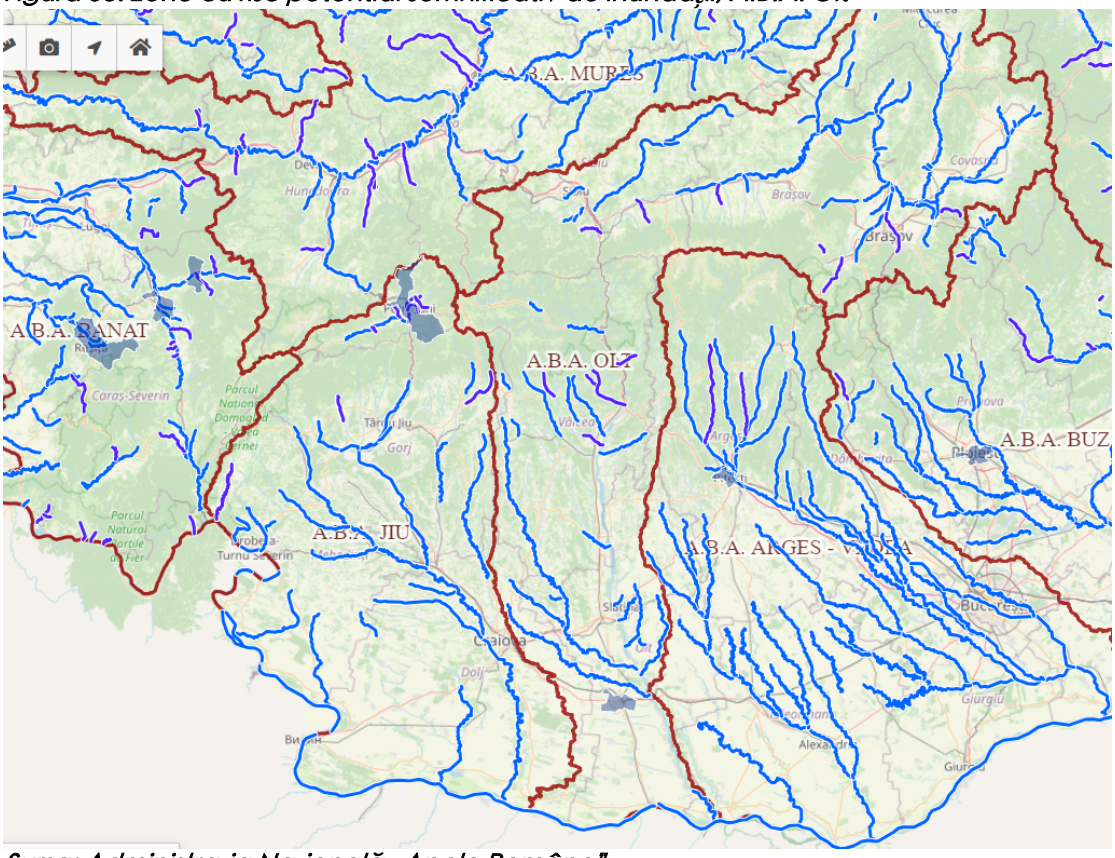
- Instituția Prefectura Județului
- Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Matei Basarab" al Județului Olt
- Inspectoratul Județean în Construcții
- Inspectoratul Județean de Poliție
- Direcția Regionala Vamala Craiova
- Inspectoratul Teritorial al Politiei de Frontiera
- Inspectoratul Județean de Jandarmi
- Serviciul de Gospodărire a Apelor Olt;
- Administrația Bazinală de Apa Olt
- Direcția de Sănătate Publică
- Direcția Agricolă
- Direcția Sanitar Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor
- Agenția pentru Protecția Mediului
- Garda Națională de Mediu
- Comisariatul Județean
- Direcția Silvică
- Garda Forestieră
- Inspectoratul Teritorial de Muncă
- Agenția Națională de Îmbunătățiri Funciare - Filiala teritoriala Oltenia
- Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier
- Oficiul Județean pentru Protecția Consumatorului
- Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară

2.8.4.3.1 *Hidrografia și riscul la inundații*

Teritoriului județului Olt aparține bazinului hidrografic al Oltului. Municipiul Slatina este străbătut de râul Olt,.

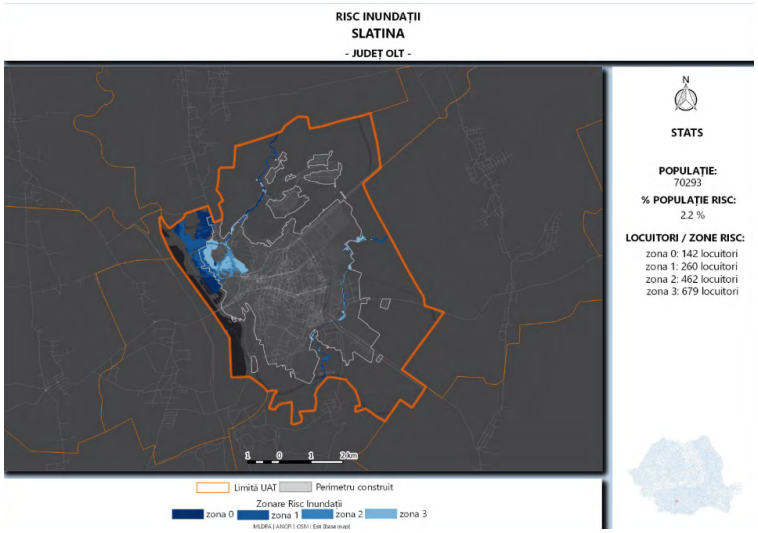
În ceea ce privește rețeau hidrografică, sunt important de prezentat zonele cu potențial de inundație, zone ce, în mod normal, ar trebui să prezinte restricții la dezvoltare. Harta de mai jos prezintă zonele cu risc potențial semnificativ la inundații în sud-vestul României.

Figura 58. Zone cu risc potential semnificativ de inundații, A.B.A. Olt



Sursa: Administrația Națională „Apele Române”

Analiza detaliată mai jos este realizată pentru unitatea administrativ teritorială Slatina, pentru a prezenta zonele potențial afectate de inundații, precum și populația afectată. Analiza a folosit benzi aferente riscului de inundabilitate medie (perioadă de revenire ≥ 100 ani), defalcate în cele patru clase de risc (0, 1, 2, 3). Populația afectată potențial de inundații este foarte scăzută



Sursa: Politica Urbană a României

2.8.4.3.2 *Riscul alunecărilor de teren*

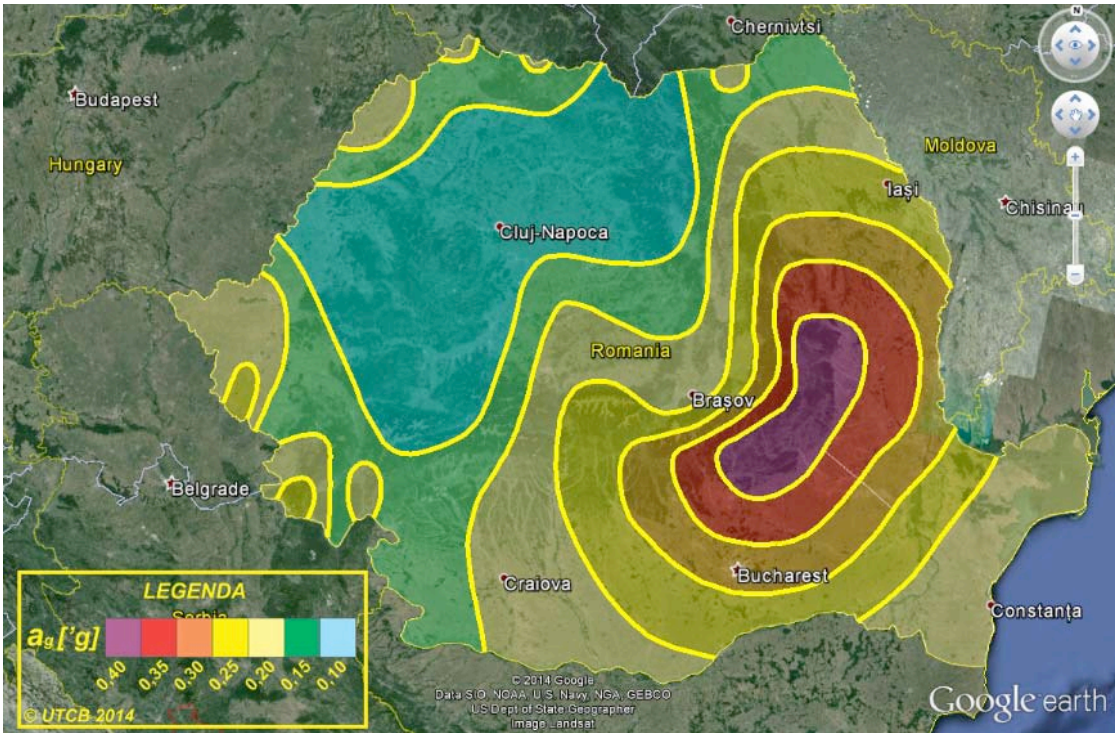
In Municipiul Slatina nu exista zone cu potențial de apariție a alunecărilor de teren

2.8.4.3.3 *Riscul seismic*

Institutul Național pentru Fizica Pământului a elaborat o hartă de zonare seismică pentru România, unde au fost identificate zonele cele mai susceptibile la un cutremur. După cum se observă în clasificarea de mai jos, Slatina este inclusă în zona de intensitate 5.

În Planul de analiză și acoperire a riscurilor pentru anul 2015, aprobat de Consiliul Județean Olt, se arată că în județul Olt nu există focare sau zone seismice, însă este resimțită transmiterea undelor elastice ale zonei seismice Vrancea.

Figura 60. Zone cu risc seismic România



Sursa: Centrul de Cercetare pentru Evaluarea Riscului Seismic, Universitatea Tehnică de Construcții București

Figura 61. Scara de risc sesimic MSK

Grad		Scara de intensitate seismica Medvedev-Sponheuer-Karnik MSK 64
1	Imperceptibil	Intensitatea oscilatiilor ramane sub limita sensibilitatii oamenilor. Cutremurul este detectat si inregistrat numai de seismografe
2	Greu perceptibil (foarte slab)	Simtit de persoanele in stare de repaus. Nu afecteaza obiectele. Fara daune la cladiri.
3	Slab	Este simtit de putini oameni, care se afla in interiorul locuintei sau afara. Observatorii atenti remarca oscilatia usoara a obiectelor atarnate, mult mai pronuntata la etajele superioare. Fara daune la cladiri.
4	Moderat	Este simtit de multi oameni care se afla in interiorul sau in afara locuintei. Din cei care dorm, putini pot fi treziti. Ferestrele, usile si vesela zangane. Pardoselile si peretii scartaie, mobila incepe sa uruie. Obiectele atarnate, lichidul din vase oscileaza usor. Fara daune la cladiri.
5	Suficient de Puternic	Zguduire generala a cladirilor. Este simtit de toti oamenii. Multi dintre cei care dorm se trezesc. Putini oameni parasesc locuintele. Animalele sunt nelinistite. Obiectele atarnate oscileaza considerabil. Tablourile se deplaseaza din loc. Anumite obiecte fixate, pot fi deplasate. Usile si ferestrele deschise se inchid si se deschid cu zgomot. Din vasele umplute, deschise, lichidul se varsa. Avarii usoare la constructii.
6	Puternic	Este simtit de toti oamenii. Multi dintre ei, aflati in interiorul cladirilor se sperie si alearga afara. Putine persoane isi pierd echilibrul. Se pot sparge vase si obiecte din sticla. Cad tablourile de pe pereti. Fisuri si crapaturi in pereti, desprinderea unor bucati de tencuiala, caderea unor tigle de pe acoperis, crapaturi la constructiile din caramida.
7	Foarte Puternic	Majoritatea oamenilor sunt speriati si parasesc locuintele. Crapaturi mari si adanci in pereti; caderea cosurilor de fum si distrugerea unor acoperisuri; surpari ale partilor carosabile pe pante abrupte; distrugeri ale portiunilor de imbinare a conductelor. Se produc alunecari de teren.
8	Distrugator	Mobila se poate rasturna. Unele cladiri (parti de cladire) se prabusesc. Se observa alunecari de teren in zonele depresionare si pe pantele abrupte. Apar crapaturi mari in teren, au loc caderi de roci.
9	Devastator	Panica generala. Oamenii sunt aruncati la pamant. Se produc avarii importante ale structurilor construite corect, conductele subterane sunt partial distruse, se produce deformarea sinelor de cale ferata si avarierea partilor carosabile ale drumurilor. Au loc caderi de roci si multe alunecari de teren
10	Nimicitor	Constructiile se prabusesc partial sau in totalitate. Degradari importante in baraje. Şinele de cale ferata se deformeaza. Masive alunecari de teren.
11	Catastrofal	Majoritatea cladirilor si structurilor sunt distruse. Fracturi si deplasari ale terenului.
12	Foarte Catastrofal	Toate constructiile de suprafata si subterane sunt distruse total. Suprafata pamantului este complet schimbata, devieri ale cursurilor de apa.

Sursa: http://inforisx.incd.ro/

Deși în perioada 1700-2019 nu se poate observa o ciclicitate pentru cutremure de intensitate mare în Slatina, este totuși foarte importantă pregătirea pentru un cutremur precum cel din 1977.

În primul rând, trebuie acordată o importanță mare măsurilor menite să reducă impactul negativ al unui cutremur. O importanță aparte o are respectare unor standarde și norme clare în construcție, identificarea și consolidarea clădirilor vulnerabile (o prioritate aparte ar trebui dată infrastructurii educaționale), diseminarea procedurilor de răspuns la cutremur, precum și dezvoltarea unor sisteme de răspuns rapid.

Figura 62. Evidența construcțiilor din Slatina expertizate tehnic și încadrate în clasele 1, 2 și 3 de risc seismic

Nr. Crt.	*Adresa*	*Tipul de imobil*	*Destinatia imobilului*	*Anul Constructiei*	*Clasa de risc seismic*	*Numar persoane care locuiesc*
1	Bloc CAM1, B-dul A.I. Cuza, Slatina	*P+4*	Locuințe	*1960*	*III*	
2	Bloc FA16, Str. Unirii nr.4, Slatina	*P+3*	Locuințe	*1965*	*III*	

Sursa: Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Matei Basarab" – Olt

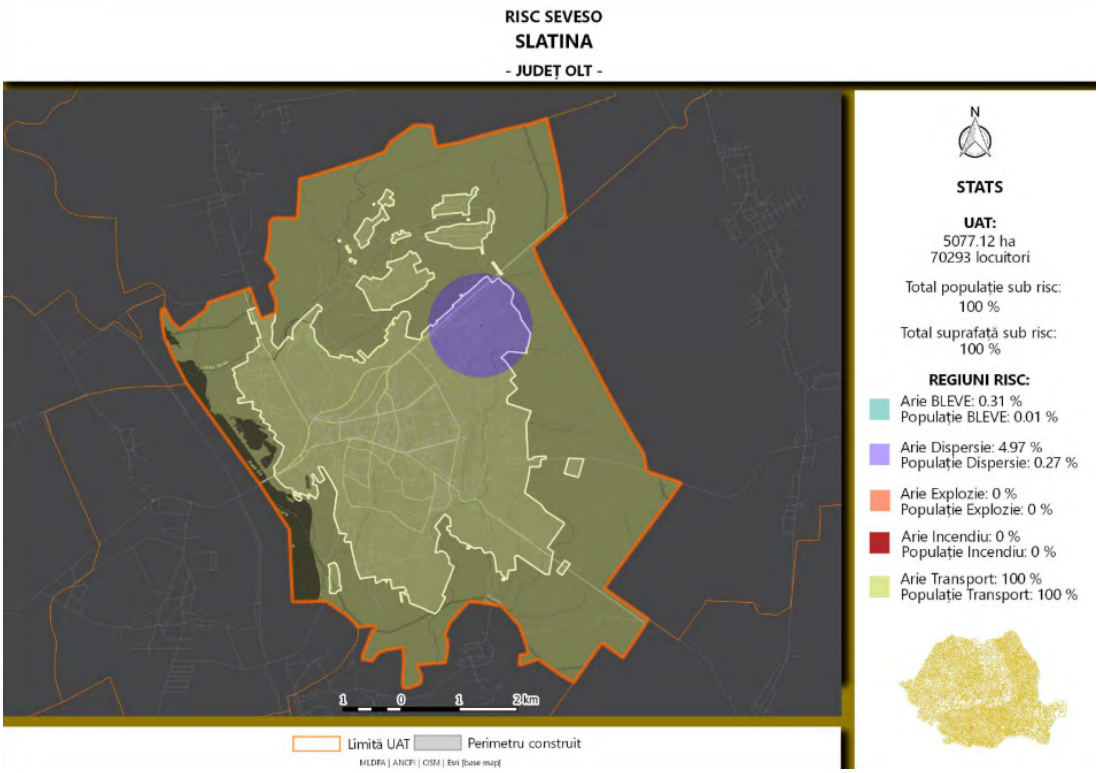
2.8.4.3.4 *Riscul Seveso*

Riscul Seveso ține de potențialul unor accidente în industria chimică și a primit acest nume după Directiva UE 82/501/CEE (numită Directiva Seveso), adoptată în 1982 în urma unor accidente cu impact de mediu puternic. În 1996, Directiva Seveso a fost înlocuită de Directiva 96/82/CE a Consiliului (Directiva Seveso II), care, la rândul ei, a fost extinsă cu Directiva 2003/105/CE. Această directivă se aplică la câteva mii de **unități** industriale în care sunt prezente substanțe periculoase peste pragurile specificate în directivă. Scopul directivei este de a preveni accidente majore cu substanțe periculoase, iar, în cazul în care astfel de accidente se produc, sa limiteze impactul negative asupra oamenilor și mediului. Riscul Seveso este estimat pe clase distincte (BLEVE – explozie datorată unui lichid în fierbere și dispersie; dispersie; explozie; incendiu; transport mărfuri periculoase). Instituțiile responsabile pentru a pune în aplicare Directiva Seveso II include:

- la nivel național: Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, Agenția Națională pentru Protecția Mediului, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență și Garda Națională de Mediu;
- la nivel regional: Agenția pentru Protecția Mediului Olt și Garda Națională de Mediu –Comisariatul Județean Olt;
- la nivel local: Inspectoratele Județene pentru Situații de Urgență

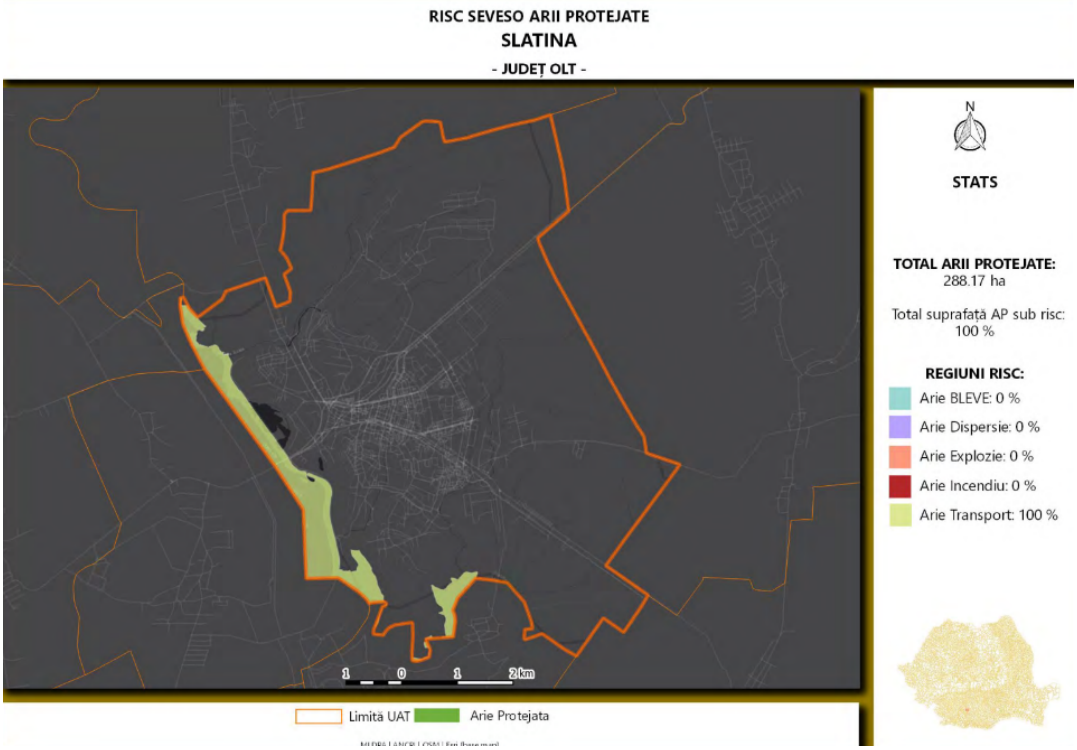
Hărțile de mai jos includ populația potențial afectată de un accident cu impact de mediu puternic, și ariile naturale protejate potențial afectate de un astfel de eveniment.

Figura 63. Populația Slatinei sub risc Seveso



Sursa: Politica Urbană a României

Figura 64. Ariile protejate ale Sucevei sub risc Seveso



Sursa: Politica Urbană a României

2.8.5 Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendințe și recomandări

PROVOCĂRI	RECOMANDĂRI
Caracterizarea capitalului natural . Rezervații naturale și arii protejate	
Municipiul Slatina este situată în sudu României, pe malul stâng al râului Olt, pe un culoar larg, bine conturat şi delimitat, în zona de contact dintre Piemontul Getic şi Câmpia Olteniei. Oraşul se circumscrie ca unitate fizicogeografică la extremitatea sud-vestică a Platformei Cotmeana (subdiviziune a Piemontului Getic). - Judetul Olt are 121 ha de arii protejate (0,25% UAT) - Dintre reședințele de județ din România, numai 5 au mai mult de 26 m_2 de spații verzi per capita – marja recomandată de Comisia Europeană pentru spațiile urbane, iar Slatina are 20 m_2 de spații verzi per capita. - Suprafața parcurilor urbane existente la nivelul Slatinei este de 21,31 ha, iar metri pătrați de spațiu de parcuri urbane pe cap de locuitor este de 1,85 m_2/ capita. - Conform Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă a Municipiului Slatina și a informațiilor oferite de Directia Administrare Patrimoniu suprafața spațiilor verzi din municipiul Slatina este de 1.488.341 m_2, din care: Parcuri: 159.561 m_2, Scuaruri: 73.421 m_2, Aliniamente: 135.379 m_2, Terenuri (inclusiv terenuri afectate de alunecări): 1.120.000 m_2 - Suprafața spațiilor verzi urbane existente la nivelul Slatinei este de 15,9 ha, iar metri pătrați de spațiu public de recreere în aer liber pe cap de locuitor este de 18,40 m_2/ capita. - Barometrul Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urban a României, a estimat gradul de satisfacție cu infrastructura verde în 41 orașe din România. Slatina se numără printre orașele cu un grad de satisfacție mediu, cu 21% dintre cetățeni declarându-se ca fiind foarte mulțumiți și 36% mulțumiți de spațiile verzi din oraș.	- Dezvoltarea, reabilitarea și mentenanța infrastructurii verzi urbane ar trebui să fie o prioritate absolute - Aproximativ 41% din suceveni se află la mai puțin de 5 minute de un spațiu verde, 38% se află la 10 minute distanță, și 18% la 20 minute distanță. Deși se poate observa un grad de accesibilitate destul de ridicat a acestor spații verzi, sunt posibile îmbunătățiri. De exemplu, 91% dintre cetățenii din Târgu-Mureș sunt la 5 minute distanță de un spațiu verde, precum și 85% dintre cetățenii din Cluj sau Iași, 78% dintre cetățenii din Timișoara, și 74% dintre cetățenii din Satu Mare, Sibiu și Brașov. Pe lângă extinderea infrastructurii clasice de spații verzi (parcuri, scuaruri), o altă măsură ce poate crește calitatea vieții în oraș este un program de genul “nici o stradă fără verdeață”, prin care se poate introduce infrastructură verde în fiecare colț din oraș.
Calitatea factorilor de mediu și poluarea (apă, aer, sol)	
- Principalele surse de poluare în Slatina le reprezintă activitățile de producție și cele de transport. - La nivelul municipiului Slatina, calitatea aerului este monitorizată de Agenția pentru Protecția Mediului, utilizând două stații de monitorizare: OT 1 in centrul orasului si OT 2 in zona industriala - Conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, 60% dintre slatineni sunt mulțumiți de calitatea aerului din oraș. - Valoare limită anuală a concentrației de particule în suspensie pentru protecția sănătății	- Reducerea spațiilor impermeabile poate avea un impact pozitiv nu numai asupra calității solului urban și al corpurilor de apă, ci poate contribui și la reducerea efectului de insulă de căldură urbană. - Elaborarea, implementarea și monitorizarea realizării Planului de calitate a aerului pentru Municipiul Slatina la indicatorul PM10. - Dezvoltarea economică a zonei cu încurajarea investițiilor în activități nepoluante. - Finalizarea și implementarea, la nivelul

umane este sub 40 µg/m³, iar valoare limită zilnică este sub 50 µg/m³. - Slatina se situează undeva la mijlocul distribuției valorilor înregistrate în România pentru concentrația de ozon troposferic, iar valorile înregistrate sunt sub pragurile maxime admise. - În Slatina valorile rezultate din monitorizarea concentrației de plumb în atmosferă sunt sub valorile admise. La nivelul solurilor urbane măsurătorile efectuate evidențiază posibila existență a unor valori foarte ridicate, indicând nevoia unor măsurători mai riguroase. - Slatina se situează undeva la mijlocul distribuției valorilor înregistrate în România pentru concentrația de monoxid de carbon, iar valorile înregistrate sunt sub pragurile maxime admise. O concentrație a monoxidului de carbon sub valoarea de 7 mg/m³ este considerată a avea impact redus asupra sănătății umane. - Valorile sub pragul de 125 µg/m3 dioxid de sulf sunt considerate a avea impact redus asupra sănătății umane. - Conform OM nr. 2202/2020, municipiul Slatina s-a încadrat în regimul I a calității aerului doar la indicatorul particule în suspensie PM10, întrucât nivelurile de PM10 au fost egale cu valoarea limită zilnică la stația OT2 de tip industrial atât în anul 2022, cât și în anul 2020. Concentrațiile medii anuale de PM10 nu depășesc însă valoarea limită anuală, în niciuna din cele 2 stații de monitorizare din municipiu. - În urma analizelor desfășurate, se poate Observa faptul că principalele surse de poluare a aerului din municipiul Slatina îl reprezintă: o Activitățile industriale cu emisii de noxe specifice în funcție de procesele tehnologice și de praf o Activități urbane specifice datorate arderii combustibililor, sursă generatoare de fum și cenușă o Traficul auto cu emisii de poluanți specifici arderii combustibililor.	Judetului Olt, a măsurilor stabilite prin Planul de Menținere a Calității Aerului în județul Olt, inițial de Consiliul Județean Olt în anul 2016, pentru menținerea calității aerului la ceilalți poluanți atmosferici.
Schimbări climatice și riscuri de mediu	
- Conform Barometrului Urban 2020, elaborat în cadrul Politicii Urbane a României, 53% din populația urbană consideră că orașele în care trăiesc „sunt dedicate luptei împotriva schimbării climatice”. Trei orașe, înregistrează valori ale acordului de peste 80%: Sinaia (96%), Suceava (89%) și Cluj-Napoca (80%). - Slatina a înregistrat în anul 2022 o temperatură medie cu 2,6°C mai mare decât media anilor 1988-2000. Mai mult, media anilor 2015-2019 este cu 2,18°C peste media anilor 1960-2000. De asemenea, evoluția liniară a temperaturii maxime medii anuale este în	- La nivelul municipiului Slatina, în anul 2015 a fost elaborat Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Slatina (PAED). PAED reprezintă un document programatic care definește acțiunile și măsurile care vor fi întreprinse la nivel local în vederea atingerii obiectivului general de reducere a emisiilor de CO_2 cu cel puțin 20% până în anul 2020, față de anul de referință ales (anul 2005). Conform PAED, ținta pentru reducerea emisiilor CO2 pentru 2020/2030 în municipiul Slatina este de 20%/40%. - Primăria municipiului Slatina este

continuă creștere, într-un ritm îngrijorător. - Municipiul Slatina este parte a unei zone cu scăderi semnificative în ceea ce privește cantitatea precipitațiilor atmosferice, de -231.1. - Slatina se încadrează în rândul orașelor cu un hazard termic cu valoare mmare, între 90-120. - Comparând riscul termic pentru municipiul Slatina cu alte 6 orașe, se poate observa faptul că Slatina prezintă un risc termic mai mic decât acestea, de 40-60. - Pentru municipiul Slatina, pentru perioada 2004-2014, consumul municipal total a fost de 73.303 MWh/ an, iar consumul pentru transport total de 337.956 MWh/ an. - Pentru aceeași perioadă 2004-2014, în municipiul Slatina emisiile municipale totale au fost de 150.000 tone CO_2/ an, iar emisiile transport total de 133.200 tone CO_2/ an. Utilizând datele disponibile în documentul PAED Slatina (2013-2020), la nivelul municipiului Slatina s-a prognozat o reducere cu 50,38% a emisiilor de CO2 din surse de suprafață și trafic (traficul reprezentând 5,45% din total). - Slatina are potențial pentru exploatarea vântului în scop energetic, dar acest potential este scăzut, datorită vitezei vântului în zonă, ce se situează într-o bandă medie – 4-6 m/s. - Slatina se situează într-o zonă cu potențial solar ridicat, însă merită considerată opțiunea dezvoltării de ferme solare. - Județul Olt are un potențial mare pe biomasă agricolă, și mai redus pe biomasă forestieră - Institutul Național pentru Fizica Pământului a elaborat o hartă de zonare seismică pentru România, unde au fost identificate zonele cele mai susceptibile la un cutremur. Slatina este inclusă în zona de intensitate 5.	puternic angrenată în realizarea unor politici de dezvoltare durabilă a municipiului, acordând o atenție majoră îmbunătățirii calității vieții cetățenilor din municipiul Slatina. - Deși în perioada 1700-2022 nu se poate observa o ciclicitate pentru cutremurede intensitate mare în Slatina, este totuși foarte importantă pregătirea pentru un cutremur precum cel din 1977. În primul rând, trebuie acordată o importanță mare măsurilor menite să reducă impactul negativ al unui cutremur. O importanță aparte o are respectare unor standarde și norme clare în construcție, identificarea și consolidarea clădirilor vulnerabile (o prioritate aparte ar trebui dată infrastructurii educaționale), diseminarea procedurilor de răspuns la cutremur, precum și dezvoltarea unor sisteme de răspuns rapid.

2.9 PROFIL SI CAPACITATE ADMINISTRATIVĂ

2.9.1 Administrația publică locală și structurile asociative existente

2.9.1.1 Primăria Municipiului Slatina

Conform *Regulamentului de Organizare și Funcționare a aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Slatina*, primarul, viceprimarii și secretarul municipiului împreună cu aparatul de specialitate al primarului Slatina constituie Primăria Municipiului Slatina. Primăria este o structură funcțională cu activitate permanentă care duce la îndeplinire hotărârile Consiliului Local și dispozițiile primarului, soluționând problemele curente ale colectivității locale.

Organizarea Primăriei Municipiului Slatina

A. Primarul municipiului Slatina

Primarul asigură respectarea drepturilor şi libertăţilor fundamentale ale cetăţenilor, a prevederilor constituţiei, precum şi punerea In aplicare a legilor, a decretelor Preşedintelui României, a ordonanţelor şi hotărârilor Guvernului, a hotărârilor consiliului local.

Primarul dispune măsurile necesare şi acordă sprijin pentru aplicarea ordinelor şi instrucţiunilor cu caracter normativ ale miniştrilor, ale celorlalţi conducători ai autorităţilor administraţiei publice centrale, ale prefectului, a dispoziţiilor preşedintelui consiliului judeţean, precum şi a hotărârilor consiliului judeţean,ln condiţiile legii.

Pentru punerea in aplicare a activităţilor date in competenţa sa prin actele prevăzute la alin. (1), primarul are in subordine un aparat de specialitate.

Atribuţiile primarului sunt cele stabilite prin art.155 din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare.

B. Viceprimarii municipiului Slatina

Viceprimarii municipiului Slatina sunt subordonaţi primarului şi, in situaţiile prevăzute de lege, inlocuitori de drept ai acestuia, situaţie in care exercită, In numele primarului, atribuţiile ce îi revin acestuia.

Primarul poate delega o parte din atribuţiile sale viceprimarilor.

Consiliul local al municipiului Slatina desemnează, prin hotărâre, care dintre cei doi viceprimari exercită primul calitatea de Inlocuitor de drept al primarului.

C. Cabinetul primarului/viceprimarilor municipiului Slatina

Cabinetul primarului municipiului Slatina respectiv cabinetele viceprimarilor se constituie drept compartimente organizatorice distincte care pot cuprinde funcţiile prevăzute pentru aceste structuri In cadrul legii privind salarizarea unitară a personalului plătit din fonduri publice. Activitatea cabinetului este coordonată de către directorul de cabinet, care răspunde In faţa demnitarului.

D. Administratorul public

In baza contractului de management, administratorul public poate Indeplini atribuţii de coordonare a unor compartimente ale aparatului de specialitate sau a serviciilor publice de interes local. Primarul poate delega către administratorul public,In condiţiile legii, calitatea de ordonator principal de credite.

III. Aparatul de specialitate al Primarului municipiului Slatina

A. Secretarul general al municipiului Slatina

Secretarul general al municipiului Slatina, salarizat din bugetul local este funcţionar public de conducere, cu studii superioare juridice, administrative sau ştiinţe politice, ce asigură respectarea principiului legalităţii in activitatea de emitere şi adoptare a actelor administTative, stabilitatea funcţionării aparatului de specialitate al primarului municipiului Slatina, continuitatea conducerii şi realizarea legăturilor funcţionale Intre compartimentele din cadrul acestora. Atribuţiile secretarului general al municipiului Slatina sunt cele stabilitate de art.243 din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ.

B. Manager Public

- Asigură transferul şi implementarea cunoştinţelor acumulate in vederea implementării de proiecte cu finanţare internaţională;
- Asigură transferul şi implementarea cunoştinţelor acumulate către structura organizatorică In care işi desfăşoară activitatea in vederea creşterii calităţii actului administrative din cadrul instituţiei.

C. Direcţiile, serviciile, birourile şi compartimentele aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina Structura organizatorică a aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina (organigrama şi numărul

de posturi) este aprobată, la propunerea Primarului municipiului Slatina, prin Hotărâre a Consiliului Local al municipiului Slatina, in conformitate cu prevederile OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ.

IV. Funcţiile aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Slatina

Aparatul de specialitate al Primarului municipiului Slatina Indeplineşte, In principal, următoarele funcţii:
- de strategie, prin care asigură elaborarea strategiei de dezvoltare locală, a planurilor de acţiune sectorială şi a proiectelor prioritare;
- de coordonare a serviciilor publice pentru punerea in aplicare a strategiei de dezvoltare locală;
- de administrare a bugetului aprobat de Consiliul Local;
- de colaborare cu serviciile descentralizate ale statului, autorităţi ale administraţiei publice locale, precum şi cu societatea civilă;
- de execuţie, prin care se aduc la Indeplinire hotărârile Consiliului Local şi dispoziţifle primarului, soluţionând problemele curente ale colectivităţii locale;
- de monitorizare şi control privind modul de aplicare a hotărârilor Consiliului Local şi dispoziţiilor primarului in teritoriu.

V. Structura organizatorică
Structura aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina este realizată pe criterii de maximă flexibilitate menită să garanteze transferul de funcţii, programe şi obiective.
Structura organizatorică se Imparte in:
- direcţii;
- servicii;
- birouri;
- compartimente.

Direcţiile reprezintă unităţi operative de maxim nivel din instituţie. La conducerea fiecărei direcţii este numit un director. Direcţiile grupează, de regulă, mai multe servicii, birouri sau compartimente omogene.

Serviciile reprezintă un mediu organizatoric de nivel II cărora le este atribuită tratarea unor obiective sau activităţi specifice, cu responsabilităţi In consecinţă. Serviciile pot funcţiona independent sau să aibă in componenţă birouri şi compartimente. Serviciul este condus de un şef de serviciu.

Biroul reprezintă mediul organizatoric de bază omogen sub aspect gestional.Biroul este condus de un şef de birou.

Compartimentul este un mediu organizatoric de bază căruia îi sunt date in componenţă un număr restrâns de activităţi care nu presupun coordonarea unui şef de birou.

Structura organizatorică permanentă se aprobă anual prin hotărâre a Consiliului Local.

Domeniile de activitate pentru fiecare structură In parte sunt:
a. Compartimentul Juridic, Contencios:
- Reprezentarea Primarului municipiului Slatina in faţa instanţelor de judecată şi a celorlalte organe jurisdicţionale;
- Exercitarea acţiunilor şi promovarea căilor legale de atac;
- Iniţierea demersurilor prevăzute de procedura civilă şi penală in vederea susţinerii şi realizării intereselor Primăriei municipiului Slatina.
b. Compartimentul Fond Funciar, Cadastru:
- intocmirea documentaţiei prevăzută de aplicarea legilor fondului funciar;
- Participarea la acţiunile de recensământ agricol şi la realizarea altor sarcini ce cad in sarcina autorităţilor administraţiei publice locale in domeniul agricol;
- Monitorizarea formelor de stăpânire i a modalităţilor de folosire a terenurilor;

- Asigurarea unei evidenţe unitare cu privire la starea terenurilor pe categorii de folosinţă şi utilizatori, cu privire la animale, maşini şi utilaje agricole;
- Asigură eliberarea actelor In baza cărora proprietarii de teren agricol beneficiază de subvenţii acordate de stat.
c. Compartimentul Administraţie Publică Locală , Acte Administrative, Arhivă:
- Aplicarea măsurilor stabilite de primar in vederea realizării sarcinilor in care acesta acţionează şi ca reprezentant al statului In materie de:
- realizarea sarcinilor ce-i revin din actele normative privitoare la recensământ,
- organizarea şi desfăşurarea alegerilor,
- organizarea referendumurilor;
- Pregătirea lucrărilor supuse dezbaterii Consiliului Local cu respectarea procedurilor prevăzute de Codul administrativ şi regulamentul de organizare şi funcţionare a Consiliului Local;
- Asigurarea respectării normelor de tehnică legislativă la elaborarea proiectelor de acte administrative;
- Gestionarea actelor administrative, precum şi a documentelor ce stau la baza emiterii sau adoptării lor;
- Monitorizarea aplicării ordinelor prefectului, hotărarilor Consiliului Judeţean, dispoziţiilor preşedintelui Consiliului Judeţean;
- Aplicarea regulilor procedurale pentru asigurarea transparenţei decizionale in procesul de elaborare a actelor normative;
- Asigurarea condiţiilor pentru arhivarea documentelor şi actelor unităţii conform prevederilor legale.
d. Compartimentul Autoritate Tutelară:
- Aplicarea măsurilor stabilite de primar in vederea realizării sarcinilor in care acesta acţionează şi ca reprezentant al statului in activitatea de autoritate tutelară.
e. Serviciul Achizitii Publice:
- intreprinde demersurile necesare pentru Inregistrarealreinnoirea/recuperarea Inregistrării autorităţii contractante in SEAP sau recuperarea certificatului digital, dacă este cazul;
- Elaborează şi, după caz, actualizează, pe baza necesităţilor transmise de celelalte compartimente ale autorităţii contractante programul anual al achiziţiilor publice şi, dacă este cazul, strategia anuală de achiziţii;
- Elaborează sau, după caz, coordonează activitatea de elaborare a documentaţiei de atribuire şi a strategiei de contractare, in cazul organizării unui concurs de soluţii, a documentaţiei de concurs i a strategiei de contractare, pe baza necesităţilor transmise de compartimentele de specialitate;
- indeplineşte obligaţiile referitoare la publicitate privind achiziţiile publice, astfel cum sunt acestea prevăzute de lege;
- Aplică şi finalizează procedurile de atribuire;
- Realizează achiziţiile directe;
- Constituie i păstrează dosarul achiziţiei publice.
f Serviciul Lucrări Publice:
- Promovează investiţiile de utilitate publică;
- Identifică necesitatea realizării lucrărilor publice de interes local;
- Promovează lucrările de reparaţii şi Intreţinere a unităţilor de invăţământ in vederea desfăşurării in bune condiţii a procesului de Invăţământ;
- Promovează lucrările de reparaţii şi Intreţinere a clădirilor aflate în administrarea Consiliului Local.
g. Serviciul Proiecte cu Finanţare Internaţională:
- Asigurarea participării Consiliului Local in programele de asistenţă financiară acordate de Uniunea Europeană şi alte organisme internaţionale sau naţionale şi coordonarea implementării proiectelor contractate;
- Promovarea imaginii municipiului Slatina şi gestionarea relaţiilor de cooperare externă ale administraţiei publice locale;
- Identifică, analizează oportunitatea şi asigură intocmirea proiectelor in vederea atragerii de resurse din finanţări externe;
- Asigură participarea Consiliului Local la programele guvernamentale;

- Iniţierea şi realizarea acţiunilor necesare pentru atragerea de investiţii străine;
- Promovarea programelor de asistenţă financiară in mediul local de afaceri şi societatea civilă;
h. Direcţia Generală Econotnică:
- Constituirea şi gestionarea resurselor financiare publice locale prin elaborarea şi execuţia bugetului local, cu respectarea echilibrului bugetar, In condiţii de eficienţă şi legalitate;
- Coordonarea şi conducerea activităţilor financiar-contabile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina.

1. Serviciul Evidenţă Persoane Fizice şi Juridice
1.1. Compartimentul Constatare, Impunere Control Persoane Juridice:
- Activitatea de constatare şi stabilire a impozitelor şi taxelor locale datorate bugetului local de către persoanele juridice: impozitul pe clădiri, teren, mijloace de transport, impozitul pe spectacole, taxa alimentaţie publică, in condiţiile legii şi cu aplicarea hotărârilor Consiliului local;
- Activitatea de control şi inspecţia fiscală in vederea verificării modului de declarare, stabilire, constatare, impunere a obligaţiilor de plată către bugetul local;
- Introducerea in baza de date a instituţiei a actelor de impunere, de modificare a masei impozabile şi de scoatere din evidenţă a bunurilor impozabile.
1.2 Compartimentul Constatare, Impunere Control Persoane Fizice:
- Activitatea de constatare şi stabilire a impozitelor şi taxelor locale datorate bugetului local de către persoanele fizice: impozitul pe clădiri, teren, mijloace de transport, in condiţiile legii şi cu aplicarea hotărârilor Consiliului local;
- Activitatea de control şi inspecţia fiscală in vederea verificării modului de declarare, stabilire, constatare, impunere a obligaţiilor de plată către bugetul local;
- Introducerea in baza de date a instituţiei a actelor de impunere, de modificare a masei impozabile şi de scoatere din evidenţă a bunurilor impozabile.

2. Compartimentul Evidenţă Impozite şi Taxe Locale, Informare Contribuabili:
- Asigură primirea şi Inregistrarea petiţiilor şi a corespondenţei;
- Asigură informarea contribuabililor persoane fizice şi juridice cu privire la impozite;
- Asigură conducerea corectă şi la zi a evidenţei Incasărilor in numerar, stabileşte soldul zilnic al casieriei, asigură Intocmirea corectă pe conturi de venituri corespunzătoare tipului de taxa sau impozit incasat pentru foile de vărsământ care se Intocmesc;
- Organizează şi răspunde de buna funcţionare şi corectitudinea sistemelor informatice de calcul şi a bazelor de date in sistem electronic la nivelul Direcţiei Economice;
- Gestionează baza de date şi programele aplicaţiei pentru evidenţa taxelor şi impozitelor locale (actualizare date, sefări drepturi utilizatori, modificări constante fiscale);
- Stochează informaţiile pe suport magnetic şi asigură arhivarea lor;

3. Serviciul Venituri din Administrarea Domeniului Public şi Privat
3.1. Compartimentul Autorizaţii:
- intocmirea şi eliberarea avizelor şi autorizaţiilor de funcţionare emise de Primarul municipiului Slatina, in condiţiile stabilite de lege sau prin hotărârile Consiliului Local.
- intocmirea şi gestionarea contractelor pentru utilizarea temporară a locurilor publice aparţinând domeniului public al municipiului Slatina;
- Evidenţierea suprafeţelor de teren aparţinând domeniului public al municipiului Slatina, ocupate de: construcţii provizorii(chioşcuri, tonete), alei, scări, platforme, extinderi la spaţii comerciale, corturi, panouri publicitare, in scopul impunerii la plată şi urmărirea Incasării taxelor datorate pentru această activitate;

- Evidenţierea agenţilor economici care posedă panouri publicitare, afişaj/reclamă/firmă la locul desfăşurării activităţilor economice, precum şi prestatorii de publicitate sau cei care asigură publicitate, in scopul impunerii la plată şi urmărirea Incasării taxelor datorate pentru această activitate;
- Evidenţierea agenţilor economici care desfăşuară activităţi comerciale şi servicii de piaţă pe domeniul public al municipiului Slatina, conform prevederilor legale, in scopul impunerii la plată şi urmărirea incasării taxelor datorate pentru aceste activităţi.
3.2. Compartimentul Transporturi:
- Gestionarea activităţii de transport persoane/bunuri In regim de taxi, In regim de Inchiriere şi de dispecerat taxi desfăşurată In municipiul Slatina şi urmărirea Incasării taxelor datorate pentru aceste activităţi;
- Verificarea documentelor necesare eliberării autorizaţiilor speciale de transport in scopul impunerii la plată, Intocmirea autorizaţiilor speciale de transport şi urmărirea Incasării taxelor datorate din această activitate.
- Gestionarea activităţii de transport public local de persoane cu autobuze, aşa cum rezultă din contratul de servicii publice delegat către operatorul intern .
4. Serviciul Executare Silită:
- Realizarea procedurilor de executare silită asupra debitorilor bugetului local, prin: identificarea debitorului şi a patrimoniului acestuia, a actelor administrativ fiscale necesare executării silite (Inştiinţare de plată, convocarea contribuabilului, titlul executoriu, somaţia de plată etc.) cu confirmarea de primire, transmise de alte autorităţi abilitate de lege;
- Aplicarea de măsuri asiguratorii (popriri sau sechestru asiguratoriu), In cazuri prevăzute de lege; aplicare măsurii proprii terţilor debitori ai contribuabilului poprit; aplicarea sechestrului asupra bunurilor mobile şi imobile ale debitorilor;
- Activitatea de Intocmire a dosarelor de insolvabilitate in condiţiile legii.
5.Biroul Taxă Salubrizare
- Asigurarea evidenţei fiscale a taxei de salubrizare datorată bugetului local de către contribuabilii persoane fizice şi juridice in condiţiile legii şi cu aplicarea hotărârilor Consiliului Local al municipiului Slatina;
- Gestionarea activităţilor de inspecţie fiscală privind taxa de salubrizare;
- Asigurarea unei colaborări continue şi susţinute cu instituţiile implicate In gestionarea sistemului integrat al deşeurilor.
6. Compartimentul Buget, prognoze economice:
- Realizarea proiectului de buget local pe baza proiectului bugetului propriu al autorităţilor locale, ale instituţiilor şi serviciilor publice locale;
- intocmirea modificărilor şi rectificărilor de buget pe parcursul anului bugetar in funcţie de modul de execuţie al bugetului iniţial.

7. Serviciul Cheltuieli, Financiar, Contabilitate:
- Conducerea evidenţei financiar-contabilă cu respectarea principiului legalităţii şi integrităţii patrimoniale.
7.1. Biroul Contabilitate:
- Asigură contabilitatea sintetică şi analitică privind execuţia de casă a bugetului aprobat;
- intocmire, conform art. 31 alin. (2) privind Legea Contabilităţii nr. 82/1991, actualizată, a bilanţului contabil trimestrial şi anual;
- Exercitarea controlului financiar preventiv asupra modului In care se realizează
Incadrarea cheltuielilor dispuse de conducerea instituţiei, in limita creditelor bugetare aprobate şi pentru destinaţia aprobată prin bugetul de venituri şi cheltuieli;
- intocmirea documentelor lunare privind plata personalului salariat pe baza evidenţelor primare.
7.2. Compartimentul Financiar:
- Efectuarea şi evidenţa incasărilor In numerar, intocmirea foilor de vărsământ şi depunerea numerarului la trezorerie;
- Verificarea Incadrării in creditele bugetare aprobate şi deschise şi calcularea disponibilului rămas de angajat Inaintea efectuării cheltuielilor pe fiecare subdiviziune bugetară.

L Serviciul Cultură, Sport:
- Organizarea manifestărilor cultural — sportive care au ca scop promovarea municipiului Slatina.
j. Arhitect-şef:
- Asigurarea respectării Planului Urbanistic General şi a Regulamentului de Urbanism al municipiului Slatina;
- Asigurarea indivizilor şi colectivităţii a dreptului de folosire echitabilă a teritoriului;
- Coordonarea activităţilor in domeniul urbanismului, amenajării teritoriului şi autorizării executării lucrărilor.

1.Serviciul Urbanism, Amenajarea Teritoriului
- Elaborarea normelor locale in domeniul urbanismului;
- Asigurarea aplicării documentaţiilor de urbanism aprobate, prin eliberarea certificatelor de urbanism;
- Eliberarea autorizaţiilor de construire numai cu respectarea condiţiilor impuse prin certificatele de urbanism;
- Verificarea documentaţiei privind obţinerea autorizaţiilor de construire;
- Coordonarea şi urmărirea activităţii de obţinere a avizelor In vederea eliberării autorizaţiei de construire;
- Asigurarea urmăririi intocmirii documentaţiei aferente fiecărui aviz;
- Urmărirea derulării In timp şi Incadrarea in termenul legal de emitere a avizelor de către emitenţi;
- Elaborarea normelor locale in domeniul amenajării teritoriului;
- Elaborarea studiilor de fundamentare a strategiilor, politicilor şi documentaţiilor de amenaj are a teritoriului;
- Asigurarea aplicării documentaţiilor de amenajare a teritoriului aprobate;
- Asigurarea utilizării eficiente a terenurilor in raport cu funcţiunile urbanistice adecvate, extinderea controlată a zonelor construite:

2. Compartimentul Evidenţa Proprietăţii:
- Protejarea şi punerea In valoare a patrimoniului cultural construit şi natural;
- Realizarea evidenţei nomenclatoarelor stradale in municipiul Slatina.

k. Direcţia Generala Management:
- Asigurarea aplicării tehnicilor şi metodelor de management adoptate de primarul municipiului Slatina;
- Coordonarea şi conducerea activităţilor de resurse umane din cadrul aparatului de specialitate şi ale serviciilor publice din subordinea Consiliului Local;
- Crearea şi menţinerea unui climat de lucru care să faciliteze formarea unei forţe de muncă stabile şi eficiente;
- Realizarea şi perfecţionarea unui sistem informatic care să gestioneze integrat toate categoriile de date şi informaţii existente la nivelul structurilor administraţiei publice din municipiul Slatina.
1. Biroul Resurse Umane, Relaţii cu Publicul
- Realizarea activităţilor de resurse umane;
- Organizarea şi asigurarea bunei desfăşurări a activităţii de informare şi relaţii publice.
1.1. Compartimentul Resurse Umane, Funcţii Publice, Pregătire Profesională:
- Evidenţa funcţiilor publice şi a funcţionarilor publici;
- Planificarea pregătirii profesionale in funcţie de cerinţele instituţiei şi performanţele individuale ale salariaţilor.
1.2. Compartimentul Relaţii cu Publicul:
- Organizarea activităţilor de primire, evidenţiere şi circuit a petiţiilor adresate autorităţii, precum şi a activităţilor de expediere a răspunsurilor formulate acestora;
- Asigurarea fluxului informaţional intre administraţia publică locală şi structurile guvernamentale, instituţii publice şi societatea civilă;
- Asigurarea accesului liber şi neingrădit la informaţiile de interes public.
1.3 Compartimentul Relaţii cu Presa:
- Asigură liberul acces la informaţiile de interes public pentru reprezentanţii mass — media;
- Organizează conferinţe de presă pentru diseminarea informaţiilor specifice;
- Asigură reprezentarea Primăriei municipiului Slatina in presă.

2. Compartimentul Tehnologia Informaţiei:
- intreţinerea paginii WEB prin actualizarea zilnică a bazelor de date de interes public.
- Participă la implementarea strategiei de informatizare a Administraţiei publice Locale Slatina;
- Participă la crearea principalelor infrastructuri şi servicii necesare pentru implementarea sistemului informaţional unitar naţional;
- Asigură interoperabilitatea reţelei din cadrul aparatului de specialitate al primarului cu reţeaua Consiliului Judeţean şi serviciilor descentralizate ale Consiliului Local;
- Asigură furnizarea de informaţii şi servicii prin intermediul mijloacelor electronice;
- Promovează utilizarea internetului şi a tehnologiilor de vârf In cadrul aparatului de specialitate al Primarului municipiului Slatina;
- Asigură asimilarea tehnologiilor informaţionale şi aplicarea acestora In domeniul Administraţiei Publice Locale;
- Acţionează pentru armonizarea formularisticii şi documentelor in vederea optimizării fluxului informaţional, eliminării birocraţiei şi asigurării coerenţei informaţionale;
- Propune domeniile aplicaţiilor informatice care vor fi Inglobate în sistemul national integrat;
- Dezvoltarea şi exploatarea in condiţii de performanţă a infrastructurii informatice la nivelul administraţiei publice din municipiul Slatina;
- Asigură pregătirea profesională pentru toţi utilizatorii implicaţi in exploatarea sistemului informatic in cadrul aparatului de specialitate.

3. Serviciul Administrativ:
- Asigură condiţiile materiale necesare desfăşurării activităţii structurilor din cadrul aparatului de specialitate;
- Asigură buna executare a lucrărilor de intreţinere, de utilizare raţională a consumabilelor şi evidenţa bunurilor mobile şi imobile, instalaţiflor aferente mijloacelor fixe, obiecte de inventar, materialelor şi obiectelor In folosinţa scurtă şi de durată din dotarea instituţiei;
- intocmeşte propuneri pentru planul de aprovizionare tehnico-materială.
L Biroul Audit Intern:
- Elaborează norme metodologice privind exercitarea activităţii de audit public intern specifice Primăriei municipiului Slatina, avizate de UCAAPI;
- Elaborează proiectul planului multianual de audit public intern şi, in baza acestuia, proiectul planului anual de audit public intern;
- Efectuează activităţi de audit public intern pentru a evalua dacă sistemele de management financiar şi control ale entităţii publice sunt transparente şi sunt conforme cu normele de legalitate, regularitate, economicitate, eficienţă şi eficacitate;
- Informează UCAAPI despre recomandările neinsuşite de conducătorul entităţii publice auditate şi consecinţele neimplementării acestora, ataşând documentaţia relevantă;
- Efectuează raportărilor periodice către UCAAPI referitoare la constatările, concluziile şi recomandările rezultate din activitatea de audit intern;
- Elaborează raportul anual al activităţii de audit public intern care prezintă modul de realizare a obiectivelor Biroului Audit Intern;
- Raportează imediat Primarului municipiului Slatina şi structurii de control intern abilitate iregularităţile sau posibilele prejudicii identificate in realizarea misiunilor de audit public intern;
- Verifică respectarea normelor, instrucţiunilor precum şi a Codului privind conduita etică a auditorului intern la compartimentele de audit public intern organizate la nivelul entităţilor publice aflate in subordinenn coordonare/sub autoritate.
m. Compartimentul Control Intern
- Organizarea sistemelor de control, precum şi analiza riscurilor asociate unor astfel de sisteme;

- Verifică iregularităţile pentru care au fost intocmite Formulare de constatare i raportare in cadrul misiunilor de audit desfăşurate de Biroul Audit Public Intern din cadrul Primăriei municipiului Slatina, conform HG nr.1086/2013 pentru aprobarea Normelor generale privind exercitarea activităţii de audit public intern;
- Soluţionează cazurile repartizate Compartimentului Control Intern de către Primarul municipiului Slatina.
n. Serviciul Securitate şi Sănătate in Muncă, Situatii de Urgentă:
- intreprinde activităţi de prevenirea accidentelor de muncă şi bolilor profesionale, identificarea, evaluarea , diminuarea şi eliminarea factorilor de risc privind accidentarea şi imbolnăvirea profesională, conform legii;
- Organizează activitatea de apărare Impotriva incendiilor;
- Realizează măsurile tehnice şi organizatorice, precum şi de activităţi specifice, in scopul de a asigura identificarea, evaluarea, controlul şi combaterea riscurilor de incendiu, mijloacele tehnice corespunzătoare şi instruirea personalului in caz de incendiu, precum şi condiţiile de pregătire a acestora, corelat cu natura riscurilor de incendiu, profilul activităţii şi mărimea unităţii;
- Asigură Intocmirea planurilor de intervenţie şi condiţiile pentru ca acestea să fie operaţionale in orice moment;
- Asigură respectarea normelor de apărare Impotriva incendiilor, specifice activităţilor pe care le organizează sau le desfăşoară;
- Instruieşte salariaţii, la angajare, pe linie de securitate şi sănătate in muncă;
— Elaborează tematicile de instruire pentru toate fazele, a periodicităţii instruirilor;
— Obţine autorizaţiile in domeniul securităţii şi sănătăţii in muncă;
— Elaborează planurile de intervenţie şi acţiune in caz de accidente maj ore;
— Efectuează inspecţii la locurile de muncă;
— intocmeşte planurile de prevenire şi protecţie;
— Ia măsuri pentru autorizarea exercitării meseriilor;
— Gestionează fişele de securitate şi sănătate in muncă;
— Elaborează şi realizează politicile in domeniul securităţii şi sănătăţii In muncă;
— intocmeşte necesarul echipamentelor de protecţie şi de lucru;
— Elaborează instrucţiuni proprii privind securitatea şi sănătatea
— Asigură materialele pentru instruirea personalului;
— Cercetează evenimentele şi Intocmeşte dosarele accidentelor;
— Colaborează cu Inspectoratul Teritorial de Muncă.
— Urmăreşte efectuarea controlului medical la angajare şi a controlului periodic;
- Desfăşoară activităţi de informare şi instruire privind cunoaşterea şi respectarea regulilor măsurilor de comportare in caz de situaţii de urgenţă;
- Verifică modul de aplicare a normelor, dispoziţiilor, instrucţiunilor şi măsurilor care reglementează activitatea de apărare impotriva incendiilor si protecţia civilă, in sectorul de competenţă;
- Execută acţiuni de intervenţie in situaţii de urgenţă, salvarea, acordarea primului ajutor protecţia persoanelor şi a bunurilor periclitate;
- Acordă ajutor in condiţiile legii, persoanelor a căror viaţă este pusă in pericol in caz de explozie, inundaţii, alunecări de teren, accidente, precum şi in caz de dezastru;
- Cercetarea si descoperirea in timp oportun a urmărilor situaţiilor de urgenţă;
- Determină gradul de radioactivitate, natura şi concentraţia substanţelor toxice şi recoltează probe pentru laboratoarele de specialitate (de radioacticitate, chimice, medicale);
- Menţinerea in stare de funcţionare a sistemelor de transmisiuni şi alarmare In scopul Inştiinţării şi alarmării populaţiei şi asigurarea fluxului informaţional-decizional;
- Organizează şi asigură adăpostirea populaţiei, precum şi sprijinirea acţiunilor de construire şi de amenajare a adăposturilor;
- Asigură aplicarea măsurilor imunologice i a măsurilor antiepidemice populaţiei animalelor;
- Asigură acordarea primului ajutor, trierea şi transportul victimelor la unităţile medicale;
- Acordarea primului ajutor animalelor rănite şi/sau contaminate;

- Asigură scoaterea şi salvarea victimelor de sub dărâmături, din adăposturile avariate, salvarea de la Inălţimi a victimelor;
- Deblocarea căilor de comunicaţii i a căilor de acces spre locurile de intervenţie;
- Remedierea avariilor la instalaţiile şi sistemele utilităţilor publice;
- Evacuarea populaţiei In caz de accident nuclear/urgenţă radiologică;
- Evacuarea populaţiei din zonele calamitate şi transportul sinistraţilor în locaţiile temporare;
- Controlul dozimetric al cetăţenilor şi al membrilor formaţiei de intervenţie;
- Distribuirea de radioprotectori şi antidoturi populaţiei;
- Decontaminarea populaţiei, membrilor formaţiei de intervenţie, animalelor, clădirilor, terenului, mijloacelor de transport, tehnicii, aparaturii, utilajelor, echipamentului.
o. Compartimentul Guvernantă Corporativă:
- Exercită atribuţiile şi competenţele prevăzute de art.3 din OUG nr.109/2011;
- Asigură intocmirea mandatelor In vederea prezentării acestora de către reprezentanţii statului in Adunarea Generală a Acţionarilor;
- Asigură interfaţa dintre autoritatea publică tutelară ş Adunarea Generală a Acţionarilor;
- Alte atribuţii i competenţe conform prevederilor legale i bunelor practice privind guvernanţa corporativă.
p. Serviciul indrumare Asociatii de Proprietari:
- Coordonează, sprijiniră, indrumă şi controlează activitatea asociaţiilor de proprietari In realizarea scopurilor şi sarcinilor ce le revin, în conformitate cu legislaţia In vigoare;
- Asigură, la cerere, informarea asociaţiilor şi proprietarilor din condominii cu privire la cadrul normativ privind organizarea şi funcţionarea asociaţiilor de proprietari;
- Informează asociaţiile de proprietari cu privire la interdicţiile prevăzute In regulamentul local de urbanism sau in regulamentele de intervenţie aferente zonelor de intervenţie prioritară, aplicabile condominiilor, stabilite in cadrul programelor multianuale destinate creşterii calităţii arhitectural-ambientale a clădirilor, de reabilitare termică şi de reducere a riscului seismic al construcţfilor existente, precum şi cu privire la obligativitatea montării contoarelor pentru individualizarea consumurilor la nivel de proprietate individuală, conform legislaţiei In vigoare;
- Exercită controlul asupra activităţii financiar-contabile din cadrul asociaţiilor de proprietari, din oficiu ori la solicitarea unuia sau mai multor membri ai asociaţiei de proprietari;
- La propunerea serviciului, Primarul municipiului Slatina, in baza unei hotărâri a Consiliului local al municipiului Slatina, atesfă persoanele fizice in vederea dobândirii calităţii de administrator de condominii.

VI. Competenţe
Art. 16. Competenţele directorilor:
Stabilesc sarcinile de serviciu pentru personalul din subordine;
Fac propuneri de iniţiere de proiecte de hotărâri şi Intocmesc rapoarte de specialitate;
Decid prioritatea acţiunilor in vederea realizării obiectivelor stabilite;
Emit note interne cu caracter obligatoriu pentru personalul din subordine, In vederea realizării atribuţiilor ce le revin;
Coordonează activitatea servicifior publice locale potrivit domeniilor lor de activitate;
Supun dezbaterii Consiliului director problemele de importanţă majoră şi propunerile de soluţionare a acestora.

Consiliul Local al Municipiului Slatina

Conform *Regulamentului de Organizare şi Funcţionare a Consiliului Local*, Consiliul local al municipiului Slatina este compus din consilieri locali aleşi prin vot universal, direct, secret, egal şi liber exprimat, în condiţiile stabilite de legea privind alegerile locale.

Consiliul Local este alcătuit din următoarele comisii de specialitate:

1. Comisia de Buget - Finanţe
2. Comisia pentru amenajarea teritoriului şi urbanism
3. Comisia juridică şi de disciplină
4. Comisia pentru muncă şi protecţie socială
5. Comisia pentru învăţământ, sănătate, familie şi protecţia copilului
6. Comisia pentru protecţia mediului, agricultură şi turism
7. Comisia pentru activităţi socio-culturale, culte şi sport

Atribuţiile Consiliului Local

(1) Consiliul local are iniţiativă şi hotărăşte, în condiţiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepţia celor care sunt date prin lege în competenţa altor autorităţi ale administraţiei publice locale sau centrale.
(2) Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuţii:

a) atribuţii privind unitatea administrativ-teritorială, organizarea proprie, precum şi organizarea şi funcţionarea aparatului de specialitate al primarului, ale instituţiilor publice de interes local şi ale societăţilor şi regiilor autonome de interes local;
b) atribuţii privind dezvoltarea economico-socială şi de mediu a comunei;
c) atribuţii privind administrarea domeniului public şi privat al comunei;
d) atribuţii privind gestionarea serviciilor de interes local;
e) atribuţii privind cooperarea interinstituţională pe plan intern şi extern.
(3) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. a), consiliul local:
a) aprobă statutul comunei, oraşului sau municipiului, precum şi regulamentul de organizare şi funcţionare a consiliului local; prin ordin al ministrului de resort se aprobă un model orientativ al statutului unităţii administrativ-teritoriale, precum şi un model orientativ al regulamentului de organizare şi funcţionare a consiliului local;
b) alege viceprimarul/viceprimarii, din rândul consilierilor locali, la propunerea primarului sau a consilierilor locali, în condiţiile art. 152 alin. (2);
c) aprobă, în condiţiile legii, la propunerea primarului, înfiinţarea, organizarea şi statul de funcţii ale aparatului de specialitate al primarului, ale instituţiilor publice de interes local, reorganizarea şi statul de funcţii ale regiilor autonome de interes local, precum şi înfiinţarea, reorganizarea sau desfiinţarea de societăţi de interes local şi statul de funcţii al acestora;
d) exercită, în numele unităţii administrativ-teritoriale, toate drepturile şi obligaţiile corespunzătoare participaţiilor deţinute la societăţi sau regii autonome, în condiţiile legii;
e) hotărăşte înfiinţarea sau reorganizarea de instituţii, servicii publice, societăţi şi regii autonome, în condiţiile legii.
(4) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. b), consiliul local:
a) aprobă, la propunerea primarului, bugetul unităţii administrativ-teritoriale, virările de credite, modul de utilizare a rezervei bugetare şi contul de încheiere a exerciţiului bugetar;
b) aprobă, la propunerea primarului, contractarea şi/sau garantarea împrumuturilor, precum şi contractarea de datorie publică locală prin emisiuni de titluri de valoare, în numele unităţii administrativ-teritoriale, în condiţiile legii;
c) stabileşte şi aprobă impozitele şi taxele locale, în condiţiile legii;
d) aprobă, la propunerea primarului, documentaţiile tehnico-economice pentru lucrările de investiţii de interes local, în condiţiile legii;
e) aprobă strategiile privind dezvoltarea economică, socială şi de mediu a unităţii administrativ-teritoriale;
f) asigură un mediu favorabil înfiinţării şi/sau dezvoltării afacerilor, inclusiv prin valorificarea patrimoniului existent, precum şi prin realizarea de noi investiţii care să contribuie la îndeplinirea programelor de dezvoltare economică regională şi locală;

g) asigură realizarea lucrărilor şi ia măsurile necesare implementării şi conformării cu prevederile angajamentelor asumate de România în calitate de stat membru al Uniunii Europene în domeniul protecţiei mediului şi gospodăririi apelor pentru serviciile furnizate cetăţenilor.

(5) Dacă bugetul unităţii administrativ-teritoriale, prevăzut la alin. (4) lit. a), nu poate fi adoptat după două şedinţe consecutive, care au loc la un interval de cel mult 7 zile, activitatea se desfăşoară pe baza bugetului anului precedent până la adoptarea noului buget, dar nu mai târziu de 45 de zile de la data publicării legii bugetului de stat în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(6) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. c), consiliul local:

a) hotărăşte darea în administrare, concesionarea, închirierea sau darea în folosinţă gratuită a bunurilor proprietate publică a comunei, oraşului sau municipiului, după caz, precum şi a serviciilor publice de interes local, în condiţiile legii;

b) hotărăşte vânzarea, darea în administrare, concesionarea, darea în folosinţă gratuită sau închirierea bunurilor proprietate privată a comunei, oraşului sau municipiului, după caz, în condiţiile legii;

c) avizează sau aprobă, în condiţiile legii, documentaţiile de amenajare a teritoriului şi urbanism ale localităţilor;

d) atribuie sau schimbă, în condiţiile legii, denumiri de străzi, de pieţe şi de orice alte obiective de interes public local.

(7) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local asigură, potrivit competenţei sale şi în condiţiile legii, cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind:

a) educaţia;

b) serviciile sociale pentru protecţia copilului, a persoanelor cu handicap, a persoanelor vârstnice, a familiei şi a altor persoane sau grupuri aflate în nevoie socială;

c) sănătatea;

d) cultura;

e) tineretul;

f) sportul;

g) ordinea publică;

h) situaţiile de urgenţă;

i) protecţia şi refacerea mediului;

j) conservarea, restaurarea şi punerea în valoare a monumentelor istorice şi de arhitectură, a parcurilor, grădinilor publice şi rezervaţiilor naturale;

k) dezvoltarea urbană;

l) evidenţa persoanelor;

m) podurile şi drumurile publice;

n) serviciile comunitare de utilităţi publice de interes local;

o) serviciile de urgenţă de tip salvamont, salvamar şi de prim ajutor;

p) activităţile de administraţie social-comunitară;

q) locuinţele sociale şi celelalte unităţi locative aflate în proprietatea unităţii administrativteritoriale sau în administrarea sa;

r) punerea în valoare, în interesul colectivităţii locale, a resurselor naturale de pe raza unităţii administrativ-teritoriale;

s) alte servicii publice de interes local stabilite prin lege.

(8) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local:

a) sprijină, în condiţiile legii, activitatea cultelor religioase;

b) aprobă construirea locuinţelor sociale, criteriile pentru repartizarea locuinţelor sociale şi a utilităţilor locative aflate în proprietatea sau în administrarea sa.

(9) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. e), consiliul local:

a) hotărăşte, în condiţiile legii, cooperarea sau asocierea cu persoane juridice române sau străine, în vederea finanţării şi realizării în comun a unor acţiuni, lucrări, servicii sau proiecte de interes public local;

b) hotărăşte, în condiţiile legii, înfrăţirea comunei, oraşului sau municipiului cu unităţi administrativ-teritoriale din alte ţări;
c) hotărăşte, în condiţiile legii, cooperarea sau asocierea cu alte unităţi administrativteritoriale din ţară sau din străinătate, precum şi aderarea la asociaţii naţionale şi internaţionale ale autorităţilor administraţiei publice locale, în vederea promovării unor interese comune.
(10) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. a), b) şi d), consiliul local:
a) poate asigura, în tot sau în parte, cu acordul titularului dreptului de proprietate sau al celui de administrare, lucrările şi fondurile necesare pentru reabilitarea, dotarea şi funcţionarea clădirilor în care îşi desfăşoară activitatea autorităţi sau instituţii publice a căror activitate prezintă un interes local. Bunurile achiziţionate pentru dotări rămân în proprietatea unităţii administrativ-teritoriale;
b) poate asigura, în tot sau în parte, cu acordul instituţiei sau autorităţii publice titulare a dreptului de proprietate sau de administrare, lucrări de amenajare, dotare şi întreţinere a clădirilor sau terenurilor aflate în proprietatea publică sau privată a statului, în scopul creşterii nivelului de atractivitate turistică a unităţii administrativ-teritoriale, cu condiţia ca,prin acordul exprimat, titularul dreptului să permită accesul publicului în spaţiile astfel îmbunătăţite pe o perioadă de minimum 5 ani. Bunurile achiziţionate pentru dotări rămân în proprietatea unităţii administrativ-teritoriale.
(11) Pentru realizarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) consiliul local poate solicita informări şi rapoarte de la primar, viceprimar şi de la conducătorii organismelor prestatoare de servicii publice şi de utilitate publică de interes local.
(12) Consiliul local hotărăşte acordarea unor sporuri şi a altor facilităţi, potrivit legii, personalului angajat în cadrul aparatului de specialitate al primarului şi serviciilor publice de interes local.
(13) Consiliul local poate conferi persoanelor fizice române sau străine cu merite deosebite titlul de cetăţean de onoare al comunei, oraşului sau municipiului, în baza unui regulament propriu. Prin acest regulament se stabilesc şi condiţiile retragerii titlului conferit. Acest regulament poate fi parte integrantă a statutului unităţii administrativ-teritoriale.
(14) Consiliul local îndeplineşte orice alte atribuţii, în toate domeniile de interes local, cu excepţia celor date în mod expres în competenţa altor autorităţi publice, precum şi orice alte atribuţii stabilite prin lege.
Art. 130: Instituţiile publice de interes local
(1) Consiliile locale pot înfiinţa instituţii publice de interes local în principalele domenii de activitate, potrivit specificului şi nevoilor colectivităţii locale, cu respectarea prevederilor legale şi în limita mijloacelor financiare de care dispun.
(2) Numirea şi eliberarea din funcţie a personalului din cadrul instituţiilor publice de interes local se fac de conducătorii acestora, în condiţiile legii.
(3) Numirea, sancţionarea, suspendarea, modificarea şi încetarea raporturilor de serviciu sau de muncă, după caz, a conducătorilor instituţiilor prevăzute la alin. (1) se fac de către primar, prin dispoziţie, în condiţiile legii.
Art. 131: Mandatarea consilierilor locali pentru reprezentarea intereselor unităţii administrativ-teritoriale Consilierii locali împuterniciţi să reprezinte interesele unităţii administrativ-teritoriale în societăţi, regii autonome de interes local şi alte organisme de cooperare sau parteneriat sunt desemnaţi, prin hotărâre a consiliului local, în condiţiile legii, cu respectarea regimului incompatibilităţilor aplicabil şi a configuraţiei politice de la ultimele alegeri locale.
Art. 132: Reprezentarea în asociaţiile de dezvoltare intercomunitară şi la nivelul operatorilor regionali Comunele, oraşele şi municipiile sunt reprezentate de drept în adunările generale ale asociaţiilor de dezvoltare intercomunitară şi în adunările generale ale operatorilor regionali şi locali de către primari. Primarii pot delega calitatea lor de reprezentanţi ai unităţilor administrativ-teritoriale în adunările generale viceprimarilor, administratorilor publici, precum şi oricăror alte persoane din aparatul de specialitate al primarului sau din cadrul unei instituţii publice de interes local.

Rapoarte de activitate

Nu există date disponibile pe pagina web a Primăriei Slatina.

Ședințe de consiliu

Conform OUG nr.57/2019, obligatoriu, o dată pe lună în cadrul ședințelor ordinare și, atunci când este necesar, în cadrul ședințelor ce au un caracter extraordinar. Procesele verbale ale ședințelor anterioare sunt adoptate în prima ședință ordinară a deliberativului local. Ele ocupă, întotdeauna, primul punct al dezbaterilor de pe ordinea de zi.

Pentru atingerea unui grad înalt de transparență asupra actului administrativ, Primăria municipiului Slatina, prin intermediul prezentului site, vă pune la dispoziție procesele verbale ale ședințelor organului administrației publice locale cu rol deliberativ.

2.9.2 BUGETE LOCALE (EXECUȚIE BUGETARĂ, BUGETE OPERAȚIONALE, FONDURI ATRASE)

2.9.2.1 Introducere

O strategie cartează direcțiile de dezvoltare pe termen mediu și lung, și ghidează eforturile mai multor actori. O strategie integrată de dezvoltare urbană locală nu este documentul numai al unei primării, ci al întregii comunități. Primăria este însă, în cele mai multe cazuri, cel mai mare actor la nivel local. O Primărie nu numai are puterea de a impune taxe și a reglementa la nivel local, dar este de obicei și entitatea cu cel mai mare buget de investiții – depășind cu mult forța economică a mai tuturor celorlalți actori de la nivel local. Modul în care o primărie știe să folosească această forță economică ține în mare parte de ceea ce oamenii generic numesc capacitate administrativă.

Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației face anual public execuțile bugetare ale tuturor unităților administrativ-teritoriale din România. Aceste date permit o analiză detaliată a peformanței adminsitrative ale fiecărei primării din țară, și permit identificarea zonelor unde îmbunătățiri pot fi aduse. În cele ce urmează, vom discuta mai în detaliu peformanța Sucevei.

2.9.2.2 Execuție bugetară – venituri

Veniturile municipale provin în mare parte din patru surse principale:
(1) transferuri alocate de la nivel central;
(2) sume alocate pentru echilibrarea bugetelor locale;
(3) transferuri de egalizare; și
(4) venituri din surse proprii, prin impozite și taxe locale.

Majoritatea veniturilor discreționare ale administrațiilor locale provin dintr-un sistem de repartizare a impozitelor, transferuri de egalizare și venituri proprii. În esență, există două mecanisme implicate pentru a realiza egalizarea:
(1) pe baza unei cote din impozitul pe venit și TVA; și
(2) o plată de egalizare suplimentară derivată din IV.

În plus, există diverse alte subvenții alocate pentru sprijinirea serviciilor pentru persoanele cu dizabilități, familiile cu venituri mici, precum și subvenții de la Uniunea Europeană (UE) pentru a sprijini proiecte specifice.

Codul Administrativ prevede capacitatea legală a municipalităților de a obține venituri dintr-un număr mare de impozite și taxe. Acestea includ impozite pe proprietate (pe terenuri și clădiri) de la persoane juridice și persoane fizice, autovehicule, taxe hoteliere, sau impozite pe activități culturale (teatre, concerte etc.). Există, de asemenea, o serie de taxe asociate cu furnizarea de diverse servicii, cum ar fi grădinițe, notari, eliberarea certificatelor și a diferitelor licențe, autorizații de planificare, autorizații de construire, dobânzi și amenzi de întârziere a plății, taxe de timbru și taxe extrajudiciare de timbru. Tabelul de mai jos include o listă cu sursele tipice de venit găsite în municipalitățile din România.

Tabel 1. Categorii de surse de venit în municipalităţile din România

Defalcarea bugetelor locale - secțiunea Venituri	
Cote și sume din impozitul pe venit *Cote defalcate din impozitul pe venit* *Sume alocate din cotele defalcate din impozitul pe venit* *pentru echilibrarea bugetelor locale*	**Impozite și taxe pe proprietăți** *Impozit pe clădiri* *Impozit pe terenuri* *Impozitul pe cartea funciară* *Taxe judiciare de timbru, taxe notariale de timbru și alte* *taxe de timbru* *Alte taxe pentru activităţi speciale* ** atât persoane fizice, cât și persoane juridice*
Cote și sume din TVA și egalizarea transferurilor *Sume defalcate din TVA* *Transferuri de egalizare*	**Impozite pe vehicule** *Impozit anual pe vehicule* *Taxe pentru eliberarea certificatelor de înmatriculare* *Alte impozite*
Sancțiuni, amenzi și confiscări *Venituri din amenzi și alte sancţiuni* *Alte sancţiuni, amenzi și confiscări*	**Taxe pentru servicii specifice** *Taxe hoteliere* *Impozit pe spectacole culturale (concerte, teatru etc.)* *Taxe specifice de administrare locală*
Subvenţii de la bugetul de stat *Subvenţii pentru reabilitarea termică a clădirilor* *Subvenţii pentru asistenţă socială* *Subvenţii specifice decise de administraţia centrală* *Alte tipuri de subvenţii*	**Venituri pentru proiecte finanțate din surse externe** *Programe europene (Fondul regional, Fondul social* *european, Fondul european agricol)* *Programe de finanţare naţională* *Alte finanţări*

După cum a fost menționat anterior, veniturile autorităților locale sunt afectate de un mediu instabil și imprevizibil, iar Slatina nu face excepție de la această regulă. Schimbările legislative succesive au impact asupra veniturilor la nivel local, cum ar fi cazurile recente de transferuri de IV și TVA mai mici, care au fost urmate doar de soluții bugetare pe termen scurt pentru a compensa pierderea veniturilor.

Principala sursă de venituri a autorităților locale – transferuri de la nivel central și transferurile de egalizare - mențin un grad ridicat de dependență față de deciziile guvernului și împiedică autonomia fiscală locală.

De asemenea, astfel de transferuri iau în considerare rareori ratele inflației, costurile standard actualizate sau nevoile de fluxuri de numerar ale administrațiilor locale, dacă acestea întreprind proiecte de investiții de mari dimensiuni. Mai mult, municipalitățile precum Slatina au domenii limitate de intervenție în domeniul impozitării, cu reglementări naționale clare în această privință.

Acesta este un impediment în planificarea investițiilor pe termen mediu-lung care necesită cofinanțare.

2.9.2.3 Execuție bugetară – cheltuieli

Municipiile reședință de județ precum Slatina au responsabilități deosebite la nivelul regiunilor în care se află, iar împreună cu aceste responsabilități există cheltuieli semnificative. Funcțiile autorităților locale pot fi modificate și acest lucru poate avea un impact potențial mare asupra tendințelor lor de cheltuieli. În ultimii ani, România a asistat la schimbări importante în relația dintre autoritățile centrale și autoritățile locale, cea

mai recentă fiind decizia de a transfera plata cadrelor didactice din bugetele locale la bugetul central, diminuând în consecință cota de TVA care a fost utilizată în trecut pentru această alocare.

De asemenea, municipalitățile mai au responsabilități cheie în domenii precum transportul (inclusive infrastructura rutieră locală), asistența socială, mediul (canalizarea și gestionarea deșeurilor), educația și parțial în sectorul sănătății. Administrația trebuie să sprijine, printre altele, transportul public local și întreținerea drumurilor, investițiile în clădiri publice, alimentarea cu apă și tratarea apelor uzate, facilitățile de recreere, parcurile și grădinile publice. În municipiile reședințe de județ, nivelurile de cheltuieli sunt dominate de costurile cu personalul și bunurile și serviciile, care au avut o pondere națională de peste 50% în ultimul deceniu.

Tabel 2. Categorii de cheltuieli bugetare locale

Defalcarea bugetelor locale - Cheltuieli	
SECȚIUNEA I - Cheltuieli de funcționare	
Salarii de bază pentru angajați *Bonusuri pentru condiții de muncă* *Alte tipuri de bonusuri* *Alocații pentru delegații* *Contribuții de stat (asigurări sociale, de sănătate și șomaj, de accidente, contribuții de stat pentru indemnizații)*	*Apă, gestionarea deșeurilor și canalizare* *Iluminatul public și încălzirea* *Costuri cu combustibil, piesele de schimb, etc.* *Alte bunuri și servicii pentru întreținerea și operațiunile zilnice* *Consumabile* *Alocații alimentare, medicamente și salubrizare* *Costuri de delegare (transport, diurnă)* *Studii și cercetări* *Cheltuieli judiciare* *Alte tipuri de cheltuieli cu bunuri și servicii*
Salarii de bază pentru angajați *Bonusuri pentru condiții de muncă* *Alte tipuri de bonusuri* *Alocații pentru delegații* *Contribuții de stat (asigurări sociale, de sănătate și șomaj, de accidente, contribuții de stat pentru indemnizații)*	*Apă, gestionarea deșeurilor și canalizare* *Iluminatul public și încălzirea* *Costuri cu combustibil, piesele de schimb, etc.* *Alte bunuri și servicii pentru întreținerea și operațiunile zilnice* *Consumabile* *Alocații alimentare, medicamente și salubrizare* *Costuri de delegare (transport, diurnă)* *Studii și cercetări* *Cheltuieli judiciare* *Alte tipuri de cheltuieli cu bunuri și servicii*
Dobânzi *Rata dobânzii aferentă datoriei publice locale interne curente* *Rata dobânzii aferentă datoriei publice locale externe curente*	**Subvenții** *Subvenții pentru acoperirea diferenței dintre costurile reale și costurile determinate (de obicei pentru subvenționarea serviciilor publice, cum ar fi transportul local, energia termică, salubritatea etc.)*
Fondul de rezervă *Fond discreționar la dispoziția autorității publice locale*	**Transferuri interne între entități ale administrației publice locale**
Asistență socială *Prestații sociale (în numerar sau în natură)*	**Alte costuri** *Burse* *Sprijin pentru asociații și fundații (inclusiv recreative, religioase etc.)*

Excedent sau deficit

SECȚIUNEA II - Cheltuieli de dezvoltare	
Transferuri interne între entități ale administrației publice locale	**Costurile suportate cu proiecte finanțate din surse externe / granturi**

	Programe europene (Fondul regional, Fondul social *european, Fondul european agricol)* *Programe naționale de finanțare (de exemplu, PNDL)* *Alte finanțări*
Cheltuieli de capital *Investiții din venituri proprii (de exemplu, proiecte de* *infrastructură, construcții, reabilitări etc.)*	**Active financiare** *Participarea la capitalul social al societăților comerciale*

Excedent sau deficit

Arhitectura bugetelor locale favorizează abordări prudente datorită volatilității fluxurilor de venituri și a capacității locale de a gestiona investițiile pe termen mediu-lung. Administrațiile locale depind în măsură prea mare de fluxurile centrale de venituri și, în același timp, cu mici excepții precum Slatina, nu au capacitatea administrativă și financiară de a implementa scheme de investiții mari care necesită planificare pe termen lung.

Există un număr limitat de capitale de județ care au capacitatea financiară de a întreprinde proiecte de investiții la scară largă sau chiar de a cofinanța proiecte finanțate de UE. În schimb, se concentrează mai degrabă pe investiții mai mici sau pe îmbunătățiri specifice ale infrastructurii. Foarte puține entități au capacitatea de a susține o investiție în întregime din fondurile proprii și continuă să se bazeze pe programe naționale finanțate, cum ar fi Programul Național de Dezvoltare Locală (PNDL) sau nou-înființatul - și acum defunct - Fondul pentru Dezvoltare și Investiții (ISD) .

2.9.2.4 Veniturile bugetare pentru Municipiul Slatina

În acest context, se poate observa faptul că Municipiul Slatina a înregistrat venituri municipale fluctuante în perioada 2009-2023, un fapt întâlnit de altfel pentru majoritatea unităților administrativ teritoriale din România. Deși modificările legislative la nivelul anului 2018 au condus la o scădere semnificativă a veniturilor bugetului local – venituri totale de 151 milioane lei, comparativ cu 224 milioane lei în anul 2017 – Municipiul Slatina a reușit să revină la tendința de creștere în anul 2019, deși departe de rezultatele obținute în 2017, sau în 2012 (un an cu absorbție ridicată de fonduri europene). In anul 2023 veniturile estimate sunt de 431.326 mii lei , in timp ce cheltuielile prognozate sunt de 471.522 mii lei, cu un deficit estimat de 40.196 mii lei.

Tabel 3. Structura veniturilor la nivelul Municipiului Slatina în perioada 2016-2023 (RON)

	Venituri totale	Cheltuieli totale	Deficit/Excedent
2016	217,364,397.00	209,608,033.00	7,756,364.00
2017	224,466,317.00	206,338,247.00	18,128,070.00
2018	151,940,644.00	156,494,016.00	-4,553,372.00
2019	164,657,500.00	232,798,500.00	-68,141,000.00
2020	238,135,000.00	298,950,000.00	-60,815,000.00
2021	260,757,000.00	288,687,000.00	-27,930,000.00
2022	410,901,000.00	460,664,000.00	-49,763,000.00
2023	431,326,000.00	471,522,000.00	-40,196,000.00

Sursa:Primaria Municipiului Slatina

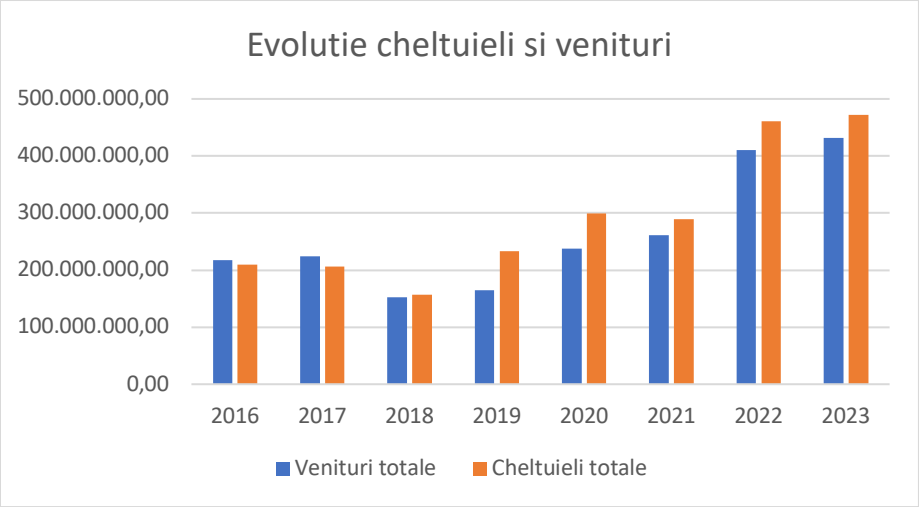
Figura de mai jos indică principalele titluri de cheltuieli pe categorii la nivelul Municipiului Slatina, selectate în funcție de raportul acestora comparativ cu cheltuielile totale pentru anul 2023. Așa cum am

menționat anterior, se poate observa din acest grafic cum raportul costurilor cu învățământul au scăzut datorită modificărilor legislative privind defalcarea cotelor de TVA pentru plata salariilor profesorilor.

Există din nou un model de divergență între cheltuielile pentru protecția mediului, care au fost diferențiate în execuțiile bugetare începând cu anul 2011. Se poate observa cum acestea au beneficiat de un aport deosebit la nivelul anului 2012, urmate de o scădere puternică în anul următor.

De asemenea, fluctuația cheltuielilor cu infrastructura pentru transporturi se poate observa mai bine sub forma grafică în figura de mai jos, cu un aport deosebit la nivelul anului 2015. Serviciile de cultură, recreere și religie acoperă de asemenea o valoare crescută în ultimii ani, cu accent pentru anul 2023.

Figura 11. Evolutia cheltuielilor si veniturilor in Municipiul Slatina



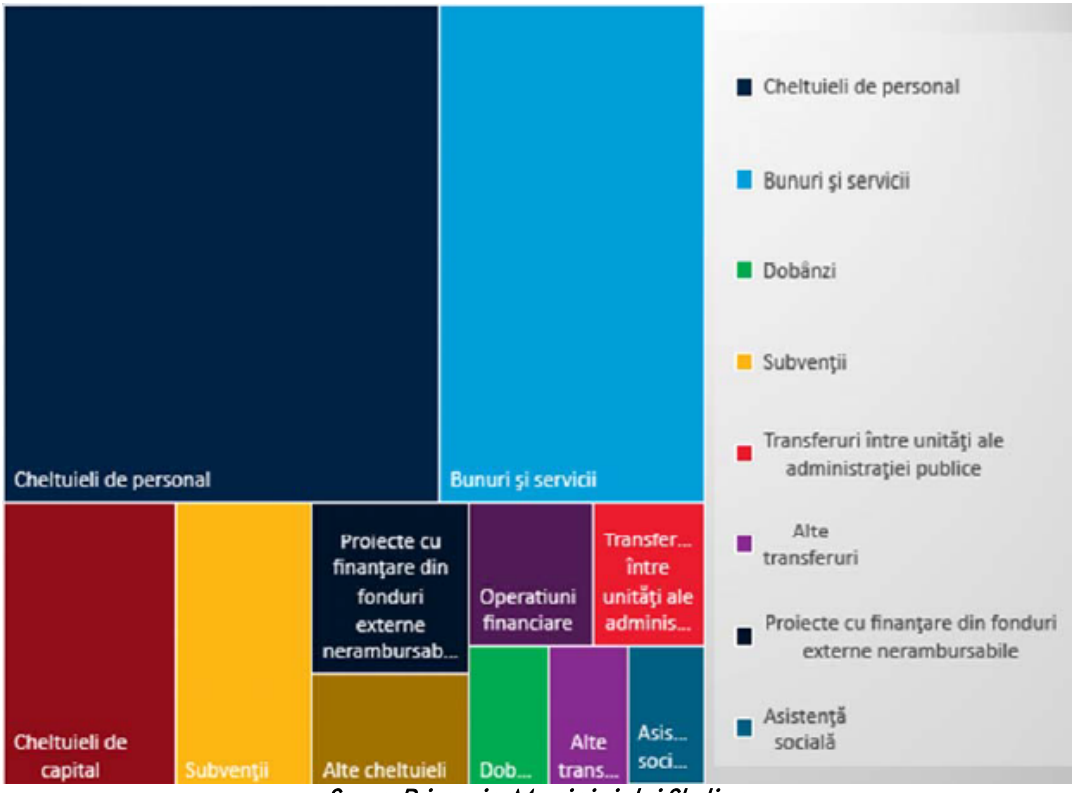
Sursa:Primaria Municipiului Slatina

2.9.2.5 Cheltuielile bugetare pentru Municipiul Slatina

Cheltuielile de personal reprezintă 32% din totalul cheltuielilor bugetare la nivelul Municipiului Slatina pentru perioada 2016-2023, un raport similar cu al altor reședințe de județ. Valoarea este peste media pentru reședințele de județ în această perioadă. Cu toate acestea, ponderea cheltuielilor cu personalul este substanțială, ceea ce indică faptul că Primăria este axată pe atat pe operare cât si pe investiții.

Bunurile și serviciile reprezintă un alt cost curent important pentru Slatina, reprezentând aproximativ 27,3% din totalul cheltuielilor pentru perioada analizată. Proiectele cu finanțare din fonduri externe nerambursabile au reprezentat un total de 8,3% din cheltuieli totale.

Figura 12. Structura principalelor cheltuieli curente ale Municipiului Slatina



Sursa:Primaria Municipiului Slatina

În ceea ce privește cheltuielile de personal, ponderea cea mai mare merge pentru acoperirea salarilor de bază. De asemenea, aici intră și indemnizații de hrană, cheltuieli salariale în natură, sporuri pentru condiții de muncă sau vouchere de vacanță**.**

Transferurile înre unități ale administrației publice includ în principal "transferuri către instituții publice", în primul rând instituții aflate în administrarea primăriei și "transferuri din bugetele consiliilor locale şi judeţene pentru acordarea unor ajutoare către unitaţile administrativ-teritoriale în situaţii de extremă dificultate"

2.9.3 INVESTIȚII

În ceea ce privește atragerea de fonduri europene și cheltuieli de capital, Slatina are o performanță buna când o comparăm cu alte reședințe de județ. Municipii precum Oradea, Alba-Iulia, Târgoviște, Cluj-Napoca, Bistrița, Miercurea-Ciuc sau Craiova, au fost top-performeri la atragerea de fonduri UE. Oradea și Alba-Iulia, de exemplu, au atras de trei ori mai multe fonduri europene per capita decât media , în perioada 2009-2019. În ceea ce privește cheltuielile de capital per capita, se distanțează Bucureștiul, Mirecurea-Ciuc, **Slatina**, Arad, Sibiu și Sfântu Gheorghe, cu cheltuieli de capital per capita mai mult decât duble față de medie, în perioada 2009-2019. La nivel național, SLatina se află pe locul 13 din 41 în ceea ce privește cheltuielile totale de capital (fondurie europene + cheltuielile de capital) per capita între 2009 și 2019.

Tabelul 2. Performanţa în ceea ce privește atragerea de fonduri europene și cheltuielile de capital – medii (în RON) pe 2009-2019 pentru București și cele 40 reședințe de județ

Localitatea	Populație	Fonduri Europene	Cheltuieli de Capital	Fonduri UE per Capita	Cheltuieli de Capital per Capita	Total Cheltuieli de Capital per Capita
Oradea	221,567	848,039,188	579,903,479	3,827 lei	2,617 lei	6,445 lei
Alba-Iulia	74,730	250,285,800	149,451,695	3,349 lei	2,000 lei	5,349 lei
Târgoviște	92,004	274,244,515	156,430,468	2,981 lei	1,700 lei	4,681 lei
Cluj-Napoca	325,179	851,749,342	653,044,923	2,619 lei	2,008 lei	4,628 lei
Bistrița	94,275	233,016,294	184,551,677	2,472 lei	1,958 lei	4,429 lei
Miercurea-Ciuc	41,621	91,347,356	196,021,638	2,195 lei	4,710 lei	6,904 lei
Craiova	301,687	610,470,489	575,139,049	2,024 lei	1,906 lei	3,930 lei
Iași	381,118	770,415,287	689,702,706	2,021 lei	1,810 lei	3,831 lei
Focșani	92,318	167,665,946	182,635,037	1,816 lei	1,978 lei	3,795 lei
Bacău	197,736	358,306,659	357,849,562	1,812 lei	1,810 lei	3,622 lei
Târgu Mureș	147,770	227,252,117	308,465,218	1,538 lei	2,087 lei	3,625 lei
Timișoara	328,480	490,892,476	714,802,164	1,494 lei	2,176 lei	3,671 lei
Slatina	83,008	120,875,267	333,857,660	1,456 lei	4,022 lei	5,478 lei
Deva	69,231	100,040,915	192,728,681	1,445 lei	2,784 lei	4,229 lei
Brăila	202,924	291,625,183	322,789,128	1,437 lei	1,591 lei	3,028 lei
Brașov	289,683	409,546,618	776,525,683	1,414 lei	2,681 lei	4,094 lei
Sfântu Gheorghe	64,101	84,094,981	221,136,020	1,312 lei	3,450 lei	4,762 lei
Piatra Neamț	112,929	138,844,787	316,452,755	1,229 lei	2,802 lei	4,032 lei
Zalău	69,464	83,248,219	111,432,126	1,198 lei	1,604 lei	2,803 lei
Ploiești	227,614	269,006,109	399,054,625	1,182 lei	1,753 lei	2,935 lei
Râmnicu Vâlcea	117,891	134,312,952	303,654,203	1,139 lei	2,576 lei	3,715 lei
Pitești	174,076	176,845,514	458,709,512	1,016 lei	2,635 lei	3,651 lei
Tulcea	86,561	87,746,568	211,579,395	1,014 lei	2,444 lei	3,458 lei
Botoșani	120,341	104,580,338	269,854,506	869 lei	2,242 lei	3,111 lei
Drobeta Turnu-Severin	106,835	91,566,851	268,760,853	857 lei	2,516 lei	3,373 lei
Vaslui	121,946	99,533,158	111,987,616	816 lei	918 lei	1,735 lei
Satu Mare	119,896	86,464,074	194,813,834	721 lei	1,625 lei	2,346 lei
Slobozia	51,901	30,535,286	168,542,590	588 lei	3,247 lei	3,836 lei

Localitatea	Populație	Fonduri Europene	Cheltuieli de Capital	Fonduri UE per Capita	Cheltuieli de Capital per Capita	Total Cheltuieli de Capital per Capita
Alexandria	50,296	29,088,508	134,661,273	578 lei	2,677 lei	3,256 lei
Baia Mare	145,636	83,050,419	223,846,548	570 lei	1,537 lei	2,107 lei
Galați	304,873	171,928,130	611,142,173	564 lei	2,005 lei	2,569 lei
Târgu Jiu	95,429	52,406,302	182,408,743	549 lei	1,911 lei	2,461 lei
Giurgiu	67,190	30,860,290	132,252,004	459 lei	1,968 lei	2,428 lei
Sibiu	168,792	70,782,051	594,330,044	419 lei	3,521 lei	3,940 lei
Constanța	313,156	121,423,088	719,224,983	388 lei	2,297 lei	2,684 lei
Buzău	132,409	47,352,237	151,999,243	358 lei	1,148 lei	1,506 lei
BUCUREȘTI	2,133,941	757,103,914	15,219,054,836	355 lei	7,132 lei	7,487 lei
Reșița	85,565	28,953,572	167,274,037	338 lei	1,955 lei	2,293 lei
Călărași	76,012	16,837,523	145,127,115	222 lei	1,909 lei	2,131 lei

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

La prima vedere, aceste date ar putea sugera că Slatina ar trebui găsească metode de a aloca mai multe resurse pentru investiții de capital. În mod evident, însă, resursele pentru investiții de capital depind foarte mult de veniturile ce pot fi generate de o anumită administrație locală. O localitate cu un sector privat dinamic va genera venituri mai mari, prin intermediul impozitului pe venit, decât o localitate cu un sector privat mai redus. De asemenea, chiar dacă fondurile europene presupun, în bună parte, resurse gratuite ce pot fi accesate pentru modernizarea infrastructurii publice, multe din aceste investiții presupun ulterior și cheltuieli importante de operare și mentenanță. Ca atare, aceste investiții trebuie cântărite cu grijă.

Dacă ne uităm la cheltuielile de capital efective în 2007-2015 (perioada de implementare a primului ciclu financiar european) și comparăm aceste cu cheltuieli cu un estimativ al Băncii Mondiale în ceea ce privește alocări "prudente" pentru cheltuieli de capital (mai exact alocări ce permit ulterior și acoperirea costurilor de operare și mentenanță), vedem că Slatina a cheltuit peste potențial. De altfel, cheltuielile efective sunt apropriate de ceea ce Banca Mondială a estimat ca fiind alocări prudente. Acest lucru indică un manangement prudent la nivelul Primăriei Slatina.

Table 3. Comparație a potențialului în ceea ce privește cheltuielile de capital și cheltuielile effective în perioada 2007-2015

	Cheltuieli de capital totale 2007-2015		Buget estimat pentru eventuale investiții de capital în perioada 2007-2015		Diferența dintre bugetul estimat pentru investiții de capital și cheltuielile reale	
	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF
Alba Iulia	76.075.784 €	87.333.146 €	44.613.708 €	21.510.979 €	- 31.462.076 €	- 65.822.166 €
Alexandria	30.309.011 €	12.560.301 €	32.353.936 €	8.962.039 €	2.044.925 €	- 3.598.262 €
Arad	158.781.973 €	122.564.087 €	158.447.796 €	72.012.598 €	- 334.176 €	- 50.551.489 €
Bacău	175.800.881 €	72.363.476 €	123.030.465 €	29.991.512 €	- 52.770.416 €	- 42.371.964 €
Baia Mare	69.060.342 €	89.936.249 €	84.890.478 €	36.875.176 €	15.830.137 €	- 53.061.072 €
Bistrița	65.748.653 €	68.697.343 €	56.550.961 €	22.085.254 €	- 9.197.691 €	- 46.612.089 €
Botoșani	80.607.779 €	16.114.190 €	65.471.916 €	10.030.780 €	- 15.135.863 €	- 6.083.410 €
Brăila	126.461.532 €	18.031.611 €	100.830.014 €	11.121.835 €	- 25.631.519 €	- 6.909.777 €
Brașov	229.803.444 €	243.839.940 €	217.024.267 €	168.919.039 €	- 12.779.177 €	- 74.920.900 €
București	3.187.153.672 €	965.586.113 €	3.937.260.251 €	618.507.313 €	750.106.578 €	- 347.078.800 €

	Cheltuieli de capital totale 2007-2015		Buget estimat pentru eventuale investiții de capital în perioada 2007-2015		Diferența dintre bugetul estimat pentru investiții de capital și cheltuielile reale	
	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF	Centrul urban	Zona peri-urbană a ZUF
Buzău	34.402.089 €	80.540.418 €	91.869.624 €	41.914.135 €	57.467.535 €	- 38.626.283 €
Călărași	37.942.646 €	32.631.742 €	40.983.274 €	13.618.690 €	3.040.628 €	- 19.013.052 €
Cluj-Napoca	226.113.081 €	201.295.514 €	295.430.059 €	89.339.668 €	69.316.977 €	- 111.955.846 €
Constanța	148.227.667 €	282.051.420 €	254.563.477 €	184.250.002 €	106.335.810 €	- 97.801.419 €
Craiova	254.327.934 €	109.194.456 €	186.760.204 €	50.424.759 €	- 67.567.729 €	- 58.769.696 €
Deva	76.524.688 €	90.278.240 €	53.617.150 €	55.920.249 €	- 22.907.538 €	- 34.357.991 €
Drobeta Turnu Severin	81.878.817 €	29.035.901 €	58.374.980 €	12.091.819 €	- 23.503.837 €	- 16.944.082 €
Focșani	66.511.963 €	57.488.886 €	45.222.184 €	34.664.724 €	- 21.289.779 €	- 22.824.163 €
Galați	192.779.838 €	85.240.754 €	180.953.623 €	36.806.500 €	- 11.826.215 €	- 48.434.254 €
Giurgiu	53.261.359 €	11.879.481 €	44.191.718 €	6.151.316 €	- 9.069.641 €	- 5.728.165 €
Iași	268.681.281 €	91.164.891 €	206.752.399 €	43.319.179 €	- 61.928.882 €	- 47.845.712 €
Miercurea Ciuc	64.016.132 €	56.932.114 €	34.081.210 €	23.702.018 €	- 29.934.923 €	- 33.230.096 €
Oradea	225.381.432 €	143.747.499 €	158.912.517 €	65.051.818 €	- 66.468.915 €	- 78.695.681 €
Piatra Neamț	121.103.798 €	48.687.686 €	68.810.141 €	24.100.594 €	- 52.293.657 €	- 24.587.092 €
Pitești	124.431.256 €	235.579.423 €	109.946.157 €	122.904.901 €	- 14.485.099 €	- 112.674.523 €
Ploiești	143.505.916 €	219.246.548 €	183.111.503 €	137.323.918 €	39.605.587 €	- 81.922.630 €
Râmnicu Vâlcea	79.122.201 €	173.063.532 €	81.968.869 €	61.744.707 €	2.846.668 €	- 111.318.825 €
Reșița	39.468.502 €	13.594.653 €	47.223.671 €	3.454.131 €	7.755.170 €	- 10.140.521 €
Satu Mare	48.923.919 €	76.729.744 €	73.770.950 €	36.248.821 €	24.847.031 €	- 40.480.923 €
Sfântu Gheorghe	62.782.058 €	35.149.886 €	37.014.559 €	12.071.365 €	- 25.767.499 €	- 23.078.521 €
Sibiu	141.211.535 €	159.150.802 €	147.906.959 €	80.644.035 €	6.695.424 €	- 78.506.767 €
Slatina	89.748.334 €	45.220.815 €	65.978.954 €	21.583.794 €	- 23.769.380 €	- 23.637.020 €
Slobozia	48.252.705 €	29.830.965 €	33.813.183 €	14.707.493 €	- 14.439.521 €	- 15.123.471 €
Suceava	**70.401.745 €**	**55.396.618 €**	**53.410.610 €**	**28.636.949 €**	**- 16.991.135 €**	**- 26.759.669 €**
Târgoviște	89.966.856 €	94.968.946 €	66.726.412 €	38.991.196 €	- 23.240.443 €	- 55.977.750 €
Târgu Jiu	44.523.802 €	50.923.786 €	57.673.169 €	24.840.290 €	13.149.367 €	- 26.083.497 €
Târgu Mureș	109.452.323 €	94.638.548 €	100.334.998 €	47.823.785 €	- 9.117.325 €	- 46.814.763 €
Timișoara	221.583.097 €	230.122.967 €	262.175.517 €	144.377.826 €	40.592.420 €	- 85.745.141 €
Tulcea	60.389.123 €	21.777.092 €	56.969.874 €	10.095.726 €	- 3.419.248 €	- 11.681.366 €
Vaslui	51.882.722 €	25.042.512 €	34.206.268 €	9.216.964 €	- 17.676.454 €	- 15.825.548 €
Zalău	25.490.012 €	52.471.920 €	40.396.915 €	15.277.552 €	14.906.903 €	- 37.194.368 €

Sursa: Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației și Banca Mondială

În cadrul Politicii Urbane s-au făcut estimări privind un buget prudent pentru investiții de capital pentru Perioada de Implementare 2021-2027 pentru toate zonele urbane din România. Figura de mai jos arată bugetul estimativ pentru investiții de capital pentru Municipiul Slatina. Astfel, s-a estimat că pentru perioada 2021-2027, Slatina ar trebui să aloce aproximativ 132 milioane Euro pentru investiții de capital. În mod evident, asumarea de cheltuieli peste această sumă este posibilă, mai ales dacă se atrag fonduri europene, dar este important să fie avute în vedere cheltuielile de operare și mentenanță. De exemplu, un parc nou va trebui îngrijit periodic, în timp ce o parcare poate aduce venituri primăriei.

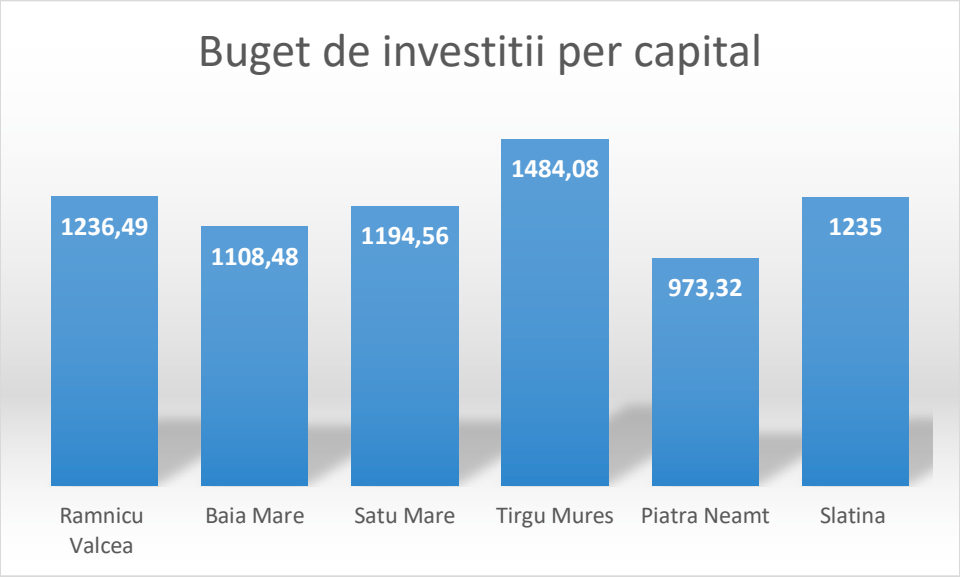
Pentru astfel de investiții intervin și considerații sociale și de mediu (un parc are beneficii mai mari pentru cetățeni decât o parcare), dar aceste considerații trebuie folosite în pregătirea unei liste prioritare de investiții pentru 2021-2027, în limita bugetului estimate de investiții de capital. Mai exact, Primăria Municipiului Slatina ar trebui să pregătească o listă de proiecte prioritare cu o valoare aproximativă de 132 milioane Euro, iar pentru orice proiect adăugat peste această sumă trebuie avute în vedere sursa de finanțare (cu o preferință pentru proiecte finanțate din fonduri europene) și costurile de operare și mentenanță (cu o preferință pentru proiecte generatoare de venituri sau cu costuri de operare și mentenanță reduse).

În ceea ce privește capacitate de asumare a investițiilor de capital, Municipiul Slatina, are oportunități mai mari decât celelalte localități din zona metropolitană, deoarece are o bază economică mai solidă. Companii precum ALRO, Delta Aluminiu, Pirelli Tyres Romania sau Prismian asigura potențialul de a asuma cheltuieli de capital de aproximativ 1.235 Euro pe cap de locuitor între 2021-2027.

Capacitatea Municipiului Slatina de a asuma cheltuieli de capital în perioada 2021-2027 este una ridicată, dacă comparăm Slatina cu municipii similare din țară (vedeți figura de mai jos). Astfel numai Târgu Mureș are

o capacitate mai ridicată, Slatina devanând inclusiv municipii cu o poziționare geografică mult mai bună, precum Satu Mare sau Baia Mare.

Figura 18. Comparația bugetelor de investiții de capital per capita la nivelul orașelor comparative în perioada 2021-2027



2.9.4 RESURSE UMANE ȘI MATERIALE

2.9.4.1 Resurse umane

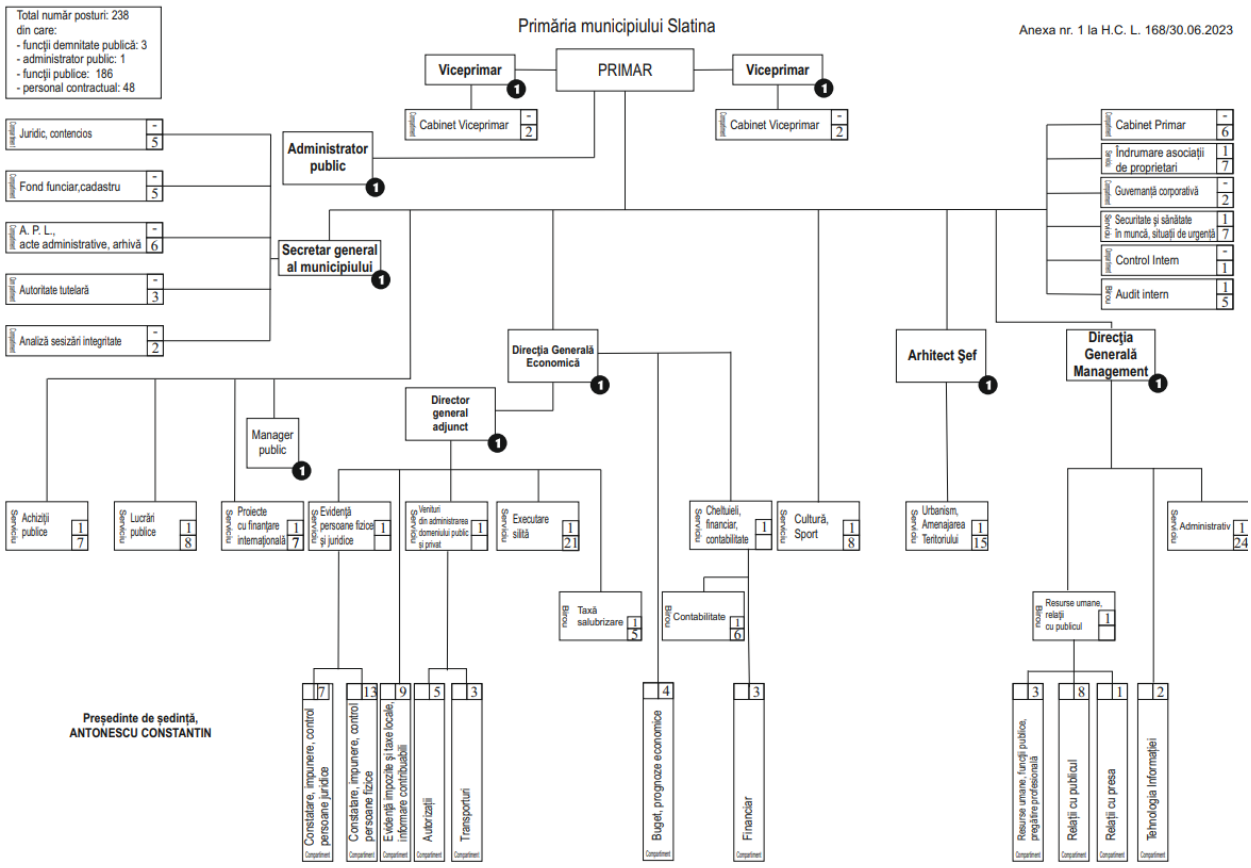
Conform *Regulamentului de organizare și funcționare a aparatului de specialitate al primarului Municipiului Slatina*, primarul, viceprimarii și secretarul municipiului împreună cu aparatul de specialitate al primarului Slatina constituie Primăria municipiului Slatina.

Consiliul local aprobă, în condițiile legii, la propunerea primarului organigrama, statul de funcții, numărul de personal și regulamentul de organizare și funcționare a aparatului de specialitate al primarului. Conform organigramei Primăriei Municipiului Slatina uceava, aceasta dispune de un total de 238 de posture din care:

- 3 Demnitari publici
- 1 administrator public
- 186 funcții publice
- 43 de posturi contractuale

Posturi sunt alocate astfel: Secretar General (11); Manager public (25); Directia Generala Economica (73), Arhitect Sef (16), Directia Generala Management (40), Cabinetul Primarului (31)

Figura 18. Organigrama Municipiului Slatina



Sursa: Primaria Municipiului Slatina

2.9.4.2 Resurse materiale

Bugetul local

Informații despre buget și alocări bugetare sunt detaliate în capitolul Bugete locale. Informații despre bugetul local sunt publicate și pe website-ul primăriei în secțiunea Informații publice, Buget local. Surse financiare / Situații contabile. Ultima rapoarte constă în „Situația financiară trimestrul I 2023”. Alte informații importante disponibile referitoare la bugetul alocat pentru anul 2023 sunt “Programul obiectivelor de investiții ”2, “Lista de investitii Municipiul Slatina”3 și “Bugetului general al municipiului Slatina pentru anul fiscal 2023”.

Bugetare participativă

Primăria Muncipiului Slatina dispune de o platformă dedicată bugetării participative din anul 2018. Cetăţenii sunt astfel încurajaţi să se implice în procesul de luare a deciziilor privind prioritaţile de investiţii de interes local, cu finanţare de la bugetul local.

Proiecte finanțate prin fonduri europene

Primăria municipiului Slatina are în portofoliu un număr de 21 de proiecte cu finanțare europeană.

Programele prin care se acordă finanțarea din fonduri structurale sunt:

Programul Operațional Regional:

Axa 1. Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbani de creștere Domeniul Major de Intervenție 1.1 Planuri integrate de dezvoltare urbană, Sub-domeniul Centre urbane

Număr proiecte: 13 Stadiu actual: finalizate

Toate proiectele au fost aprobate pentru finanțare nerambursabilă, urmând a se semna contractul de finanțare.

Valoarea totală a proiectelor: 142.325.819,90 lei

Valoarea finanțării nerambursabile: 103.414.795,07 lei

Valoarea contribuției Consiliului Local: 28.789.948,01 lei

Cele 13 proiecte fac parte din Planul Integrat de Dezvoltare Urbană a municipiului Slatina. Acest plan își propune identificarea de pârghii pentru îndeplinirea priorităților strategice de dezvoltare identificate și enunțate în Strategia de Dezvoltare Durabilă 2008-2015.

Obiectivul general al PIDU Slatina este de a dezvolta municipiul Slatina, cu efect direct de antrenare a investițiilor și de îmbunătățire a calității serviciilor publice a zonei de intervenție prin creșterea competitivității și atractivitții municipiului și prin generarea unui efect de angrenare și îmbunătățire a vieții rezidenților.

Obiectivele specifice ale PIDU Slatina urmăresc dezvoltarea zonei de intervenție urbană prin reabilitarea infrastructurii publice de transport și utilitățși, sporirea atractivității economice pentru antrenarea de noi investiții, îmbunătățirea ofertei culturale prin reabilitarea clădirilor de patrimoniu și creșterea securității locuitorilor pentru o viață mai bună și mai sigură.

Proiecte individuale:

- Reabilitare Centru Istoric, străzile Lipscani și M. Eminescu FINALIZAT
- Sistem de supraveghere video centru istoric și zone principale de interes public și social FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal și mobilier urban adiacent străzilor Sergent Major Dorobanțu Constantin, Basarabilor, Centura Basarabilor și Arcului FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, mobilier urban str. Tunari, Ec. Teodoroiu, Artileriei și A. I. Cuza (sistematizare pe verticală Cartier Tunari, străzile Tunari, Ecaterina Teodoroiu, Artileriei, A. I. Cuza) FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, a mobilierului urban – zona străzii Cornișei – Spital FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, mobilier urban str. Cireașov, Prelungirea Tunari, A. I. Cuza (sistematizare pe verticală cartier cuprins între S.C. Minatex, str. Crișan și S.C. Comrem) FINALIZAT
- Amenajare zona Nicolae Iorga FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, mobilier urban – zona străzilor Arcului, Mânăstirii, Constantin Brâncoveanu (sistematizare pe verticală Cartier Arcului, străzile Mânăstirii, Constantin Brâncoveanu) FINALIZAT
- Reabilitare spații verzi, alei de acces rutier și pietonal, mobilier urban adiacent străzilor Unirii, Libertății, Crișan (sistematizare pe verticală cartier Unirii, Str. Libertății, Crișan) FINALIZAT
- Reabilitare ansamblu de străzi zona Strehareți și Nicolae Bălcescu FINALIZAT
- Reabilitare ansamblu străzi str. Basarabilor, Banului, Mânăstirii, Milcovului, Poenii, Cuza Vodă (reabilitare inel secundar str. Basarabilor - str. Banului - str. Cuza Vodă - str. Poenii) FINALIZAT
- Reabilitare străzi zona Colegiului Agricol Carol I și reabilitare zona Colegiului Național Agricol I - Mânăstirea Strehareți (reabilitare străzi Colegiul Agricol Carol I) FINALIZAT
- Reabilitare zonă prin amenajare pod Sărăcești FINALIZAT

Domeniul Major de Intervenție 1.2 Sprijinirea investițiilor în eficiența energetică a blocurilor de locuințe

Primăria Municipiului Slatina a finalizat un proiect cu finanțare europeană propus prin Axa 1, DMI 1.2 Sprijinirea investițiilor în eficiența energetică a blocurilor de locuințe
Stadiu actual: finalizat
Proiectul urmărește: Îmbunătățirea calității vieții și a înfățișării orașelor, precum și creșterea rolului lor în regiune; Îmbunătățirea accesibilității regiunilor prin dezvoltarea rețelelor de infrastructură - drumuri județene și șosele de centură; Modernizarea serviciilor sociale: școli, clinici, servicii de intervenție în situații de urgență etc.; Creșterea investițiilor în afaceri, prin acordarea de sprijin microintreprinderilor, îmbunătățirea rețelei de utilități și a infrastructurii de afaceri; Modernizarea și reabilitarea infrastructurii turistice existente.

Denumirea proiectului:
Sprijinirea investiţiilor în eficienţa energetică a blocurilor de locuințe din Municipiul Slatina, pentru familii cu un venit mediu sub 350 Euro/lună FINALIZAT

Axa 3. Îmbunătățirea infrastructurii sociale
Domeniul Major de Intervenție 3.4 Reabilitarea/modernizarea/dezvoltarea și echiparea infrastructurii educaționale preuniversitare, universitare și a infrastructurii pentru formare profesională continuă
Număr proiecte: 2
Stadiu actual: finalizate (2)
Proiecte:
- Reabilitare și extindere clădiri - Colegiul Național Agricol "Carol I" din municipiul Slatina, județul Olt FINALIZAT
- Reabilitare și extindere clădiri și rețea de canalizare - Liceul cu program sportiv, municipiul Slatina, județul Olt FINALIZAT

Axa 5. Dezvoltarea durabilă și promovarea turismului
Domeniul Major de Intervenție 5.2 Crearea, dezvoltarea, modernizarea infrastructurii de turism pentru valorificarea resurselor naturale și creșterea calității serviciilor turistice
Număr proiecte: 1
Denumire proiect: Amenajare club nautic și de agrement "Plaja Olt" - Municipiul Slatina
Stadiu actual: finalizat

Programul Operaţional URBACT III
URBACT III se află în poziția de a utiliza resurse și cunoștințe pentru a consolida capacitatea orașelor de a formula strategii și acțiuni integrate pentru dezvoltare urbană pe obiectivele tematice ce corespund provocărilor lor.
URBACT nu investește direct în dezvoltarea urbană (construcția de drumuri sau parcuri tehnologice). În schimb programul facilitează schimbul și învățarea între reprezentanții aleși, ofițeri și alți actori cheie, contribuind la îmbunătățirea calității procesului de planificare și implementare a planurilor urbane integrate și a programelor naționale prin învățarea privind politicile de dezvoltare urbană durabilă, prin înființarea Grupurilor Locale de Sprijin și formularea de către acestea a Planurilor Locale de Acțiune. URBACT are ca țintă un impact indirect asupra implementării programelor operaționale naționale.
Aria de cooperare
cele 28 de State Membre din Uniunea Europeană, Norvegia și Elveția, precum și alte state prin finanțare proprie
Buget total: 96.324.550 euro

Axe prioritare

Axa Prioritară 1 - Sprijinirea Dezvoltării Urbane Durabile
Obiectivul specific 1: Îmbunătățirea capacității orașelor de a gestiona politicile și practicile pentru dezvoltarea urbană durabilă într-o manieră integrată și participativă.

Obiectivul specific 2: Îmbunătățirea modului în care sunt elaborate strategiile de dezvoltare urbană și planurile de acțiune în orașe.
Obiectivul specific 3: Îmbunătățirea implementării planurilor integrate pentru dezvoltarea urbană durabilă
Obiectivul specific 4: Creșterea accesului profesioniștilor în domeniu și al actorilor implicați în luarea deciziilor la toate nivelurile (UE, național, regional și local) la cunoștințe și know-how din cadrul URBACT privind toate aspectele legate dezvoltarea urbană în scopul îmbunătățirii politicilor de dezvoltare urbană
Număr proiecte: 1

Denumire proiect: Network for co-productive development of sustainable urban mobility plans empowering cities to create joint visions, targets and sets of measures to manage their future city progress - CityMobilNet

Stadiu actual: în derulare

Axa prioritară 2 - Asistență tehnică
DOMENIUL DE APLICARE
Politicile și măsurile definite intr-un plan de mobilitate urbană durabilă acoperă toate modurile și formele de transport din intreaga aglomerație urbană, inclusiv transport public și privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, deplasare și parcare.

Programul Operațional Dezvoltarea Capacității Administrative:
Axa 1. Îmbunătăţiri de structură şi proces ale managementului ciclului de politici publice

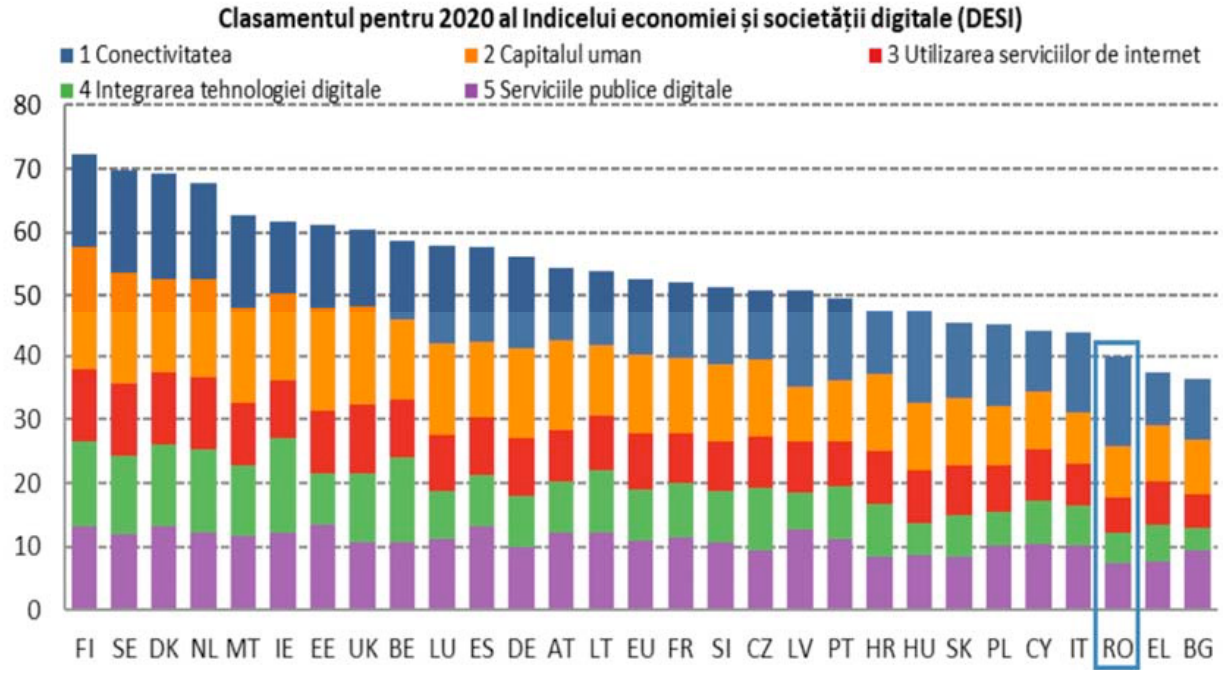
Domeniul Major de Intervenție 1.3 Îmbunătăţirea eficacităţii organizaţionale, Operațiunea Module de pregătire în domenii ca achiziţiile publice, ECDL, limbi străine, dezvoltarea de proiecte, licitarea şi managementul proiectelor etc.
Număr proiecte: 1
Denumire proiect: Formare şi dezvoltare profesională în sprijinul creşterii eficacităţii administraţiei locale
Stadiu actual: finalizat

Programului Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013:
Număr proiecte: 1

Axa prioritara 2. Corelarea învățării pe tot parcursul vieții cu piața muncii
Domeniul Major de Intervenție 2.2 Prevenirea și corectarea părăsirii timpurii a școlii
Denumire proiect: A doua șansă pentru un viitor împreună
Stadiu actual: finalizat
Site proiect: www.unviitorimpreuna.ro

Granturi SEE - PA16/RO12 - Conservarea şi revitalizarea patrimoniului cultural şi natural
Denumire proiect: Atelierul intercultural Victoria /
Project Title: Victoria Intercultural Workshop
Stadiu actual: finalizat / Current Status: Finalized

2.9.5 SERVICII PUBLICE DIGITALE ȘI RELAȚIA CU CETĂȚENII



Sursă: DESI

2.9.5.1 Performanțele digitale ale României la nivelul Uniunii Europene

În data de 11 iunie 2020, Comisia Europeană a publicat Indicele economiei și societății digitale (DESI) pentru 2020, care monitorizează performanța digitală din Europa și urmărește progresele înregistrate de țările UE în ceea ce privește competitivitatea digitală. În cadrul raportului, România se situează pe locul 26 din cele 28 de state membre ale UE. Raportul a fost realizat în 2019, când UK încă făcea parte din blocul comunitar, așadar, este inclusă în cadrul raportului, alături de celelalte state membre europene (EU27).

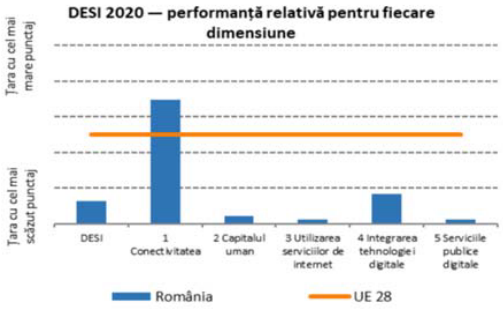


Figura 21. DESI 2020

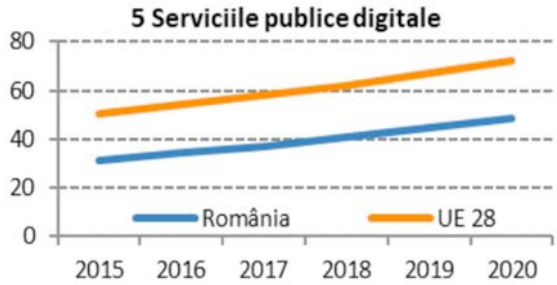


Figura 23. DESI 2020

Puncte cheie extrase din indicele DESI 2020:

● 49% dintre locuințele din România sunt abonate la servicii de bandă largă de foarte mare viteză. Astfel, România se situează pe locul 5 în UE, din perspectiva indicatorului de Conectivitate. Acest lucru se datorează utilizării ridicate a benzii largi de foarte mare viteză și disponibilității ample a rețelelor de foarte mare capacitate fixe, în special în zonele urbane.
● O cincime dintre români nu au utilizat niciodată internetul.
● Mai puțin de o treime dintre români au competențe digitale cel puțin de bază.
● 5,6% dintre absolvenții din România sunt absolvenți TIC, media europeană este de 3,6%.
● În ceea ce privește serviciile publice digitale și utilizarea serviciilor de internet, performanța României este cea mai scăzută în rândul statelor membre ale UE.
● 82% dintre utilizatorii de internet din România (media EU: 67%) utilizează serviciile de eguvernare, România ocupând locul 8 din 28 la această categorie. Însă, nivelul atins de interacțiune online între autoritățile publice și populație cuprinde doar depunerea
formularelor online.
● Formularele precompletate și serviciile publice realizate integral online poziționează România pe locul 28, ceea ce denotă o problemă referitoare la calitatea și capacitatea de utilizare a serviciilor oferite.
● Nu s-a înregistrat nicio îmbunătățire a serviciilor publice digitale pentru întreprinderi, România situându-se pe ultimul loc și în această privință.

Figura 22. Clasamentul pentru 2018 - 2020 DESI

	România			UE
	DESI 2018 valoare	DESI 2019 valoare	DESI 2020 valoare	DESI 2020 valoare
5a1 Utilizatori ai soluțiilor de e-guvernare % dintre utilizatorii de internet care au nevoie să depună formulare	80% 2017	82% 2018	82% 2019	67% 2019
5a2 Formulare precompletate Punctaj (0-100)	12 2017	10 2018	10 2019	59 2019
5a3 Servicii realizate integral online Punctaj (0-100)	62 2017	67 2018	70 2019	90 2019
5a4 Servicii publice digitale pentru întreprinderi Punctaj (0-100) - la nivel național și transfrontalier	51 2017	53 2018	53 2019	88 2019
5a5 Date deschise % din punctajul maxim	Nu se aplică	Nu se aplică	57% 2019	66% 2019

Sursa: DESI 2020

Indicele DESI 2020 a concluzionat că principalele provocări în procesul de furnizare a serviciilor publice digitale în România sunt: „(i) **lipsa de coordonare dintre instituțiile publice în ceea ce privește instituirea unor astfel de servicii**; (ii) **migrarea specialiștilor în TI din sectorul public înspre sectorul privat sau în alte țări**; și (iii) **lipsa generală de competențe digitale”**.

Figura 23. Performanțele României

	User characteristics		Government characteristics		Digital context characteristics	
	Digital Skills	ICT usage	Quality	Openness	Connectivity	Digital in the private sector
EU27 + UK	50%	58%	70%	69%	52%	44%
RO	33%	36%	51%	58%	56%	25%

Sursă: DESI

Recomandarea Comisiei Europene, cu privire la îmbunătățirea interacțiunii dintre întreprinderi și autoritățile publice, a fost necesitatea implementării unei **soluții de e-guvernare corecte și bine dezvoltată** care să ofere servicii mai rapide și la costuri mai reduse. Totodată, o altă sugestie pentru ca România să facă un prim pas către o administrație publică digitală mai bună este **adoptarea Legii privind interoperabilitatea și punerea sa în aplicare** de către toate organismele publice implicate.

În concluzie, indicatorii analizați în cadrul indicelui DESI2020 poziționează România în scenariul eGov neexploatat, ceea ce înseamnă, potrivit raportului, că este o țară care încă se află într-un proces de digitalizare, dar cu cetățeni care folosesc serviciile de e-guvernare. Problema cea mai mare se observă în cadrul digitalizării de tip back-office și front-office, unde are cel mai scăzut nivel (43%), cu toate acestea, serviciile de e-guvernare oferite ating o valoare peste medie. Deși, nivelurile de performanță au crescut, urmând tendințele europene, mediul din România pare că ar putea reduce forța acțiunilor de e-guvernare. Raportul argumentează că examinarea indicatorilor relativi, deschiderea datelor și informațiilor și desfășurarea benzii largi și calitatea acesteia sunt aproape în concordanță cu media europeană, dar toate celelalte caracteristici (competențe digitale, Utilizarea TIC, Calitatea digitală în sectorul privat) ating niveluri reduse. Mai mult decât atât, datele sugerează că utilizatorii din România ar trebui să își îmbunătățească atât abilitățile digitale, cât și creșterea utilizării regulate a internetului.

2.9.5.2 Acțiuni de digitalizare la nivel național

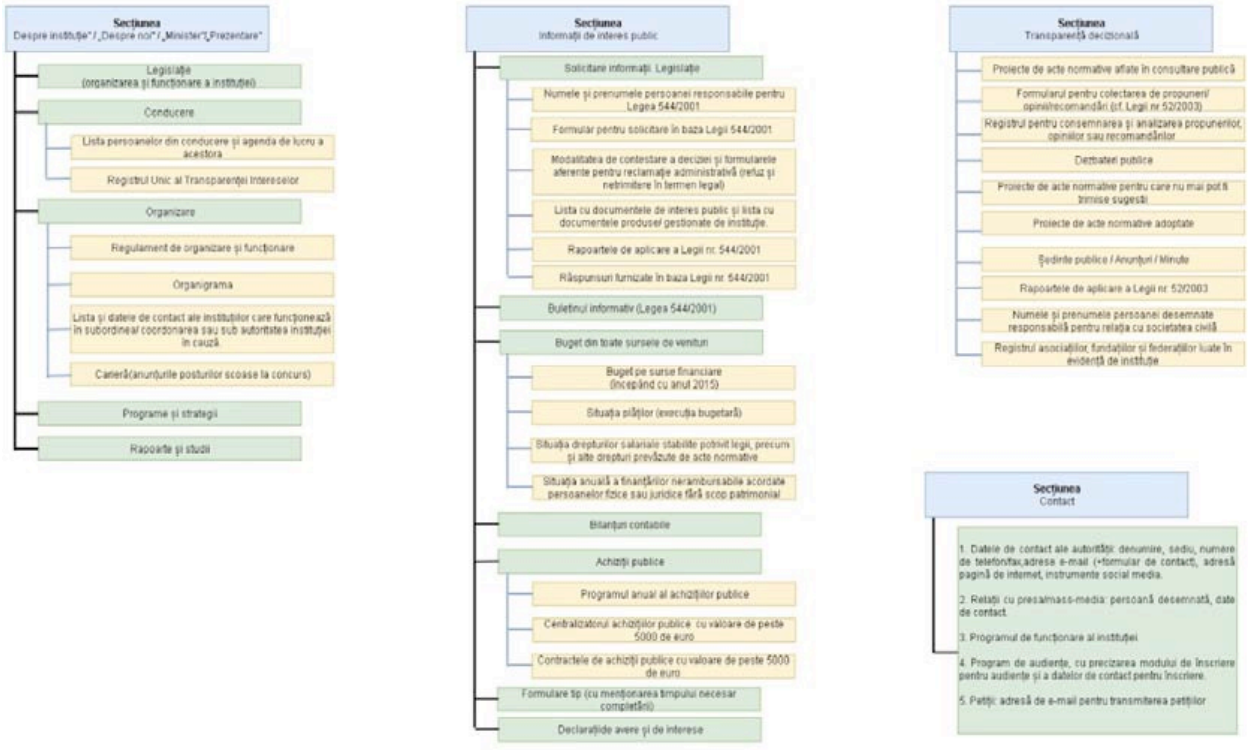
Se observă o creștere a interesului cu privire la guvernarea electronică, atât la nivel central, cât și local. Nivelul tot mai crescut de interes influențează dezvoltarea cadrului instituțional și noninstitutional de dialog social și consultare publică, precum și infrastructura serviciilor publice pentru cetățeni. Ca urmare, au fost demarate diferite inițiative și proiecte punctuale, cu scopul de a implementa uniform și la standarde înalte e-guvernarea în toate localitățile din țară.

În ceea ce privește măsurile centrale, în 2015, România a adoptat Strategia națională privind Agenda Digitală pentru România 2020, în care sunt definite patru domenii de acțiune, iar recent au fost adoptate două hotărâri ale guvernului care au impactat sectorul comunicațiilor electronice și digitalizarea: Hotărârea Guvernului nr. 89/2020 din 28 ianuarie 2020, care prevede organizarea și funcționarea unui nou organism, Autoritatea pentru Digitalizarea României și Hotărârea Guvernului nr. 90/2020 din 28 ianuarie 2020, care desființează Ministerul Transporturilor și Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale și creează o nouă entitate, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.

Pentru creșterea gradului de transparență a actului de guvernare la nivel central și local, Secretariatul General al Guvernului, în calitate de beneficiar, și Ministerul Afacerilor Interne, în calitate de partener, au implementat proiectul: „**Guvernare transparentă, deschisă și participativă – standardizare, armonizare, dialog îmbunătățit**” – cod SIPOCA 35, cu aplicare națională.

Figura 24. Model de structurare a informațiilor publicate din oficiu pe pagina web a unei

instituții publice



Sursă: Secretariatul General

2.9.5.3 Guvernanță participativă și responsabilizare: măsuri concrete propuse de către Secretariatul General

Îmbunătățirea practicilor decizionale în Consiliul Local (Ghidul publicat de MCPDS)	***Consultarea proactivă a societății civile pe temele de interes ale acestora înainte de dezbaterile din Consiliul Local.***	***Organizarea unor întâlniri periodice între consilieri și cetățeni***
Implementarea unui sistem digital care să adune în timp real feedback din partea cetățenilor privind calitatea serviciilor.	Crearea unui sistem prin care să fie preluate sugestiile/votul cetățenilor legat de teme prioritare pentru oraș/municipiu	Realizarea unei aplicații de tip City Report, prin care cetățenii pot să anunțe în timp real probleme legate de servicii și utilități publice.
Organizarea de maratoane de programare, unde datele deschise publicate să fie reutilizate în aplicații utile pentru cetățeni.	***Informatizarea administrației publice locale și oferirea de servicii electronice cetățenilor (inclusiv înrolarea în programe naționale de acest tip).***	***Comunicarea anuală, împreună cu bugetul localității, a unui forme narative ușor de înțeles a bugetului public - Un buget al cetățenilor.***
Organizarea a minimum 1 dezbatere publică, în care este prezentat draftul de buget, împreună cu Bugetul Cetățenilor.	Implementarea conceptului de Bugetare Participativă	Redactarea de rapoarte ușor de înțeles de către cetățeni și prezentarea acestora în cadrul unor întâlniri publice.

2.9.5.4 Autoritatea care standardizează și uniformizează digitalizarea administrației publice în România

În 2020, Guvernul României a creat Autoritatea de Digitalizare a României (ADR), cu scopul de a realiza obiectivele din sfera transformării digitale a societății românești. Ca urmare, ADR încurajează instituțiile publice, dar și pe cele din mediul privat, să asigurare servicii rapide, sigure și eficiente, prin intermediul tehnologiilor.

Platformele dezvoltate până acum de către ADR:

- **Ghișeul.ro**: achitarea taxelor locale și amenzilor online, înregistrarea documentelor adresate instituțiilor publice, care nu au un sistem propriu de registratură online.
- **Sistemul Informatic de Atribuire Electronică în Transporturi:** alocarea electronică a autorizațiilor pentru transportul internațional de marfă și atribuirii electronice a curselor și traseelor pentru transport intern de persoane.
- **Sistemul Electronic Național:** depunerea online a „Declarației privind obligațiile de plată a contribuțiilor sociale, impozitul pe venit și evidența nominală a persoanelor asigurate"
- **Punctul de Contact Unic electronic:** trimiterea declarațiilor, notificările sau cererile necesare pentru obținerea autorizării, inclusiv cererile de înscriere într-un registru și orice cereri de autorizare necesare pentru exercitarea activităților de servicii către administrația publică centrală și alte autorități competente.

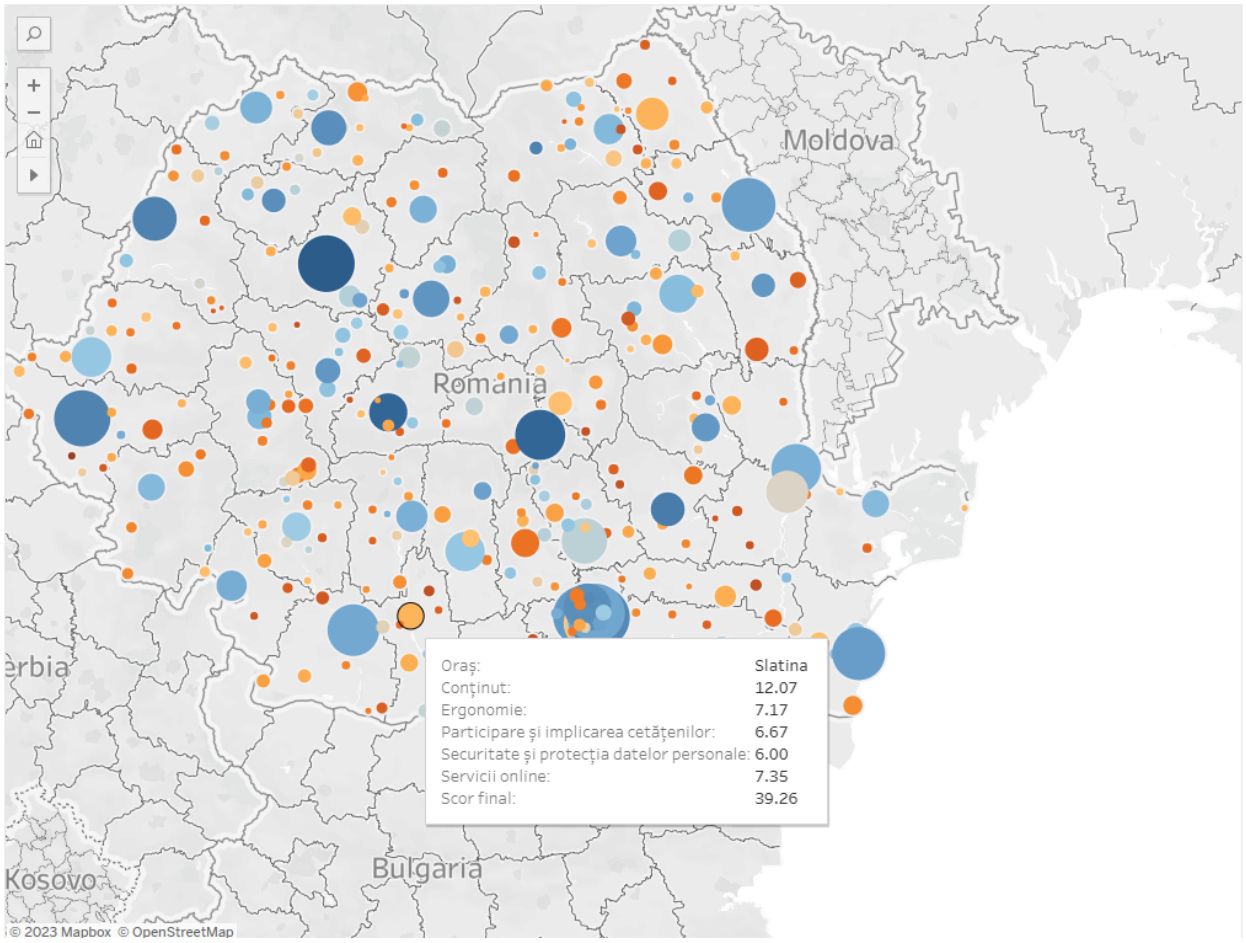
O parte dintre proiectele în curs de dezvoltare

- Cloud-ul guvernamental;
- Constituirea Registrului Electronic Național de Identități Electronice;
- Digitalizarea procesului de adopție a unui copil;
- Informatizarea sistemului de depunere a cererilor pentru înregistrarea și eliberarea efectivă a documentelor de stare civilă;
- Dezvoltarea unei platforme naționale centralizate pentru colectarea, stocarea și distribuirea informațiilor referitoare la persoanele cu dizabilități (adulți și copii) către părțile interesate;

2.9.5.5 Analiza guvernării electronice în Slatina

Municipiul Slatina face parte din orașele care au aderat voluntar la programul național „**Guvernare transparentă, deschisă și participativă – standardizare, armonizare, dialog îmbunătățit**", derulat de Secretariatul General al Guvernului și Ministerul Afacerilor Europene, alături de Cluj-Napoca, Oradea, Primăria Sectorului 3 și alte orașe din țară și derulează două proiecte prin care vizează îmbunătățirea serviciilor electronice și interoperabilitatea acestora, conexiunea gratuită la internet în spațiile publice și creșterea transparenței și implicării cetățenilor în procesul de dezvoltare a orașului.

Figura 24. Indexul de evaluare a e-gurvernării



Sursă FSPAC

În ceea ce privește guvernarea electronică în Slatina, scorul primit în cadrul indexului de evaluare a guvernării electronice în orașele și municipiile din România - Front Office, **realizat de către cercetătorii din cadrul Universității Babeș Bolyai, este 39,26 puncte din 100.** Prin comparație cu alte 3 municipii reședințe de județ, alte decât polii regionali, din regiunile NV și SV Oltenia, respective Satu Mare (60,12), Baia Mare (72,66) și Râmnicu Vâlcea (60,93), se observă că Slatina a obținut cel mai mic punctaj.

Indexul are 47 de indicatori, împărțiți în cinci categorii, fiecare cu o anumită pondere în nota finală: Ergonomie (15%), Conținut (25%), Servicii online (25%), Participarea și implicarea cetățenilor (20%), Securitatea și protecția datelor personale (15%).

Transparență și eficiență în guvernare prin digitalizarea serviciilor publice și implicarea cetățenilor
Instrumentul digital principal care susține o guvernare deschisă, transparentă și participativă este pagina de internet, care reprezintă atât modalitatea de a comunica direct cu cetățenii, cât și de a stabili un dialog între administrația publică și celelalte părți interesate. Pe lângă acest instrument sunt necesare dezvoltarea serviciilor publice complet digitalizate, mecanisme de evaluare a acestora și a deciziilor luate de către autorități, precum și modalități digitale de implicare a societății civile în dezvoltarea orașului. Mai mult decât atât, serviciile publice digitale trebuie să fie integrate, rapide, sigure și transparente pentru cetățeni și intreprinderi, deoarece reduc considerabil timpul pentru gestionarea unui serviciu public și eficientizează procesul, având costuri reduse.

Conținutul site-ului (25%)

Punctajul obținut de site-ul primăriei Slatina în cadrul acestei categorii, în funcție de indicatorii prezenți în tabel 10, este de 12,07 din 100 de puncte posibile.

Pentru eficientizarea serviciilor publice este necesară dezvoltarea instrumentelor care permit completarea formularelor online. De asemenea, pentru a crește nivelul de încredere al cetățenilor în ceea ce privește administrația locală este necesară completarea tuturor datelor referitoare la consilierii locali, dar și a personalului fiecărui departament.

Tot la capitolul transparență, din perspectiva participării societății în procesul decizional, este necesară o mai bună comunicare a întâlnirilor de consiliu local prin livestream sau publicarea înregistrărilor, precum și publicarea informațiilor de contact pentru principalele departamente.

Tabel 10. - Indexul de evaluare a e-guvernării

PLUSURI	MINUSURI
● Site în mai multe limbi. ● Oferă informații despre localizare și orar de lucru cu publicul. ● Există formulare descărcabile. ● Prezentarea online a proiectelor de hotărâri de consiliu local există, ceea ce presupune că proiectele sunt publicate înainte de adoptarea lor. ● Există organigramă. ● Declarații de avere din 2020 există pe site. ● Secțiunea autorizații de construcție există și permite consultarea listelor. ● Există informații despre buget. ● Strategia și planul de dezvoltare a orașului pot fi accesate pe site. ● Există informații despre achizițiile publice	Nu conține informații de contact pentru principalele departamente. ● Strategie/capitol legat de digitalizare (egov, smart city) lipsește. Este necesară includerea acestora. ● Nu oferă posibilitatea de a accesa formulare online. ● Nu au fost dezvoltate seturi de date deschise. ● Lipsesc minutele sau PV ale întâlnirilor de consiliu local. ● Nu comunică informații despre personal și șefii departamentelor, un minim necesar ar fi detalii despre cine conduce departamentele. ● Informațiile despre consilierii locali conțin doar numele acestor. Lipsesc CV urile, informațiile de contact și activitatea fiecăruia.

Sursă FSPAC

Ergonomie (15 %)

Designul paginii a primit 1 punct din 4 ceea ce sugerează că experiența utilizatorilor poate fi îmbunătățită, pentru o interacțiune a oamenilor cu pagina de internet mai eficientă. Per total, siteul respectă regulile de ergonometrie, iar indicatorii din această categorie (Tabel 11) au adunat un scor de 7,17 din 100 de puncte. La nivel de grafică, aspectele ce țin de design, font și culori pot fi îmbunătățite, iar site-ul ar trebui adaptat și pentru mobil.

Tabel 11. – Indexul de evaluare a e-guvernării

PLUSURI	MINUSURI
● Designul paginii poate fi îmbunătățit, acesta	● Nu este adaptat pentru mobil.

este analizat în funcție de cât de ușor este să parcurgi informațiile și dacă este userfriendly. ● Fonturile și culorile sunt corect utilizate. ● Schema de navigare respectă regulile de ergonometrie. ● Butonul de căutare funcționează. ● Există o versiune adaptată a site-ului pentru mobil. ● Există o categorie în meniu dedicată serviciilor publice, ceea ce înseamnă că internauții pot ajunge dintr-un singur click la serviciile online, dintr-un buton separat pe prima pagină. ● Pagina are actualizări recente și vizibile.	

Sursă FSPAC

Securitate și protecția datelor personale (15 %)

Dintr-un total de 100 de puncte, la această categorie site-ul primăriei a obținut 6 puncte, deoarece pagina web nu este securizată și nu are certificare validă, nu există o politică pentru folosirea datelor personale, care ar trebui să fie vizibilă pe prima pagină, și nu oferă posibilitatea de a avea un cont în cadrul site-ului ca rezident al municipiului. Cu toate acestea, site-ul afișează mesajul de avertizare cu privire la folosirea cookie-urilor.

Tabel 12. - Indexul de evaluare a e-gurvernării

PLUSURI	MINUSURI
● Există mesajul de avertizare cu privire la folosirea cookie-urilor.	● Securitatea trebuie inbunatatita ● Trebuiesc actualizate politicile de folosire ● Nu există posibilitatea de logare pentru cetățeni.

Sursă FSPAC

Servicii online (25%)

Administrația locală a adoptat și implementat ghișeul.ro, platforma națională prin intermediul căreia sunt realizate mai multe tipuri de servicii online (ex. plata taxelor și impozitelor sau plata amenzilor). Un alt serviciu digital este posibilitatea de a verifica online autorizațiile de construcție sau certificatele de urbanism. Totodată, se pot depune online cereri pentru informații de interes public. Așadar, pe baza acestor indicatori, scorul obținut la această secțiune este 7,35 de puncte.

Tabel 13. Indexul de evaluare a e-gurvernării

PLUSURI	MINUSURI
- Există servicii online de plata taxelor și impozitelor, prin intermediul ghișeul.ro. ● Plata amenzilor se realizează prin ghișeul.ro. ● Există o registratură online.	● Nu oferă alte servicii online, dar mai există două secțiuni pentru publicații căsătorii și o bază de date cu autorizațiile de taxi. ● Nu există alte plăți oferite online.

● Informații de interes public (legea 544/2001) online - se pot depune online cereri pentru informații de interes public. ● Autorizații de construcție - există, prin intermediul propriei platforme. ● Există aplicații mobile. ● Certificat de urbanism online - poate fi verificat prin intermediul unei platforme proprii.	

Sursă FSPAC

Participarea și implicarea cetățenilor (20%)

În ceea ce privește participarea și implicarea cetățenilor, cercetătorii de la Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării au oferit 6,67 de puncte din 100. Administrația nu a primit punctajul maxim, deoarece cetățenii nu pot publica comentarii la proiectele de hotărâri ale Consiliului local și nu pot adăuga comentarii sau trimite mesaje către Primărie prin intermediul paginii web, lipsește newsletter-ul local și nu există un chat pe site. Cu toate acestea, administrația locală a implementat Bugetarea Participativă și oferă audiențe online sau posibilitatea programării audiențelor online.

Tabel 14. Indexul de evaluare a e-gurvernării

PLUSURI	MINUSURI
Administrația locală oferă audiențe online sau programarea audiențelor online. ● Primăria a implementat programul de bugetare participativă. ● Primăria deține și alte conturi active pe rețele sociale, de exemplu pagina de Facebook. ● Există sondaje și chestionare pe site, precum și înregistrări audio sau video. ● Primăria deține și alte conturi active pe rețele sociale, de exemplu pagina de Facebook. ● Există sondaje și chestionare pe site, precum și înregistrări audio sau video	● Cetățenii nu pot publica comentarii la proiectele de hotărâri ale Consiliului Local. ● Cetățenii nu pot adăuga comentarii sau trimite mesaje către primărie prin intermediul paginii web. ● Primăria nu deține un newsletter local, prin intermediul căruia să comunice cu locuitorii. ● Nu există un chat pe site, prin care cetățenii să adreseze probleme punctuale.

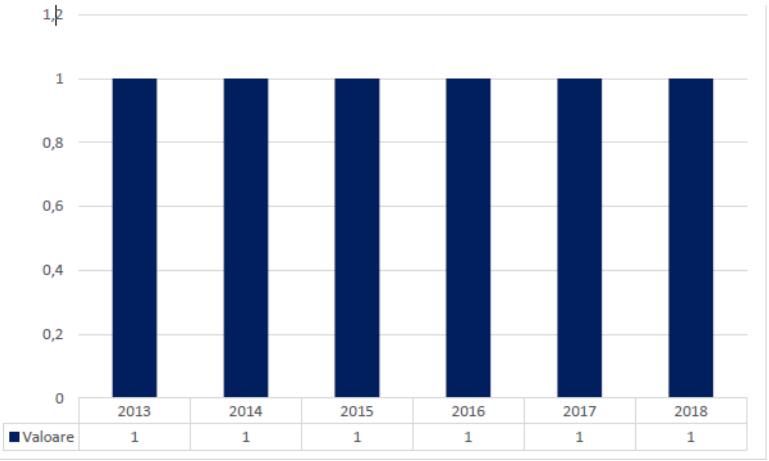
Sursă FSPAC

Pe lângă secțiunile standard de informare cu privire la legislație, program de funcționare etc, primăria deține o platformă proprie de plată online - pentru taxe și impozite, taxe cu executare silită, amenzi și salubrizare (taxe ecologice), însă, nu este interconectată cu celelalte baze de date, dar este disponibilă pentru informare pentru celelalte departamente și servicii publice. Totodată, Primăria este înrolată la platforma ghiseul.ro, iar cetățenii au acces și la aceste servicii. La nivel de infrastructură de back-office, există un mecanism integrat de gestionare a documentelor interne, dar care trebuie sa fie îmbunătățit.

Încrederea cetățenilor în site-ul primăriei și proporția populației care utilizează internetul

Încrederea cetățenilor în pagina web a primăriei a fost aceeași din 2013 până în 2018. Ceea ce indică o nevoie în creșterea educației cu privire la utilizarea acesteia și îmbunătățirii calității site-ului și a serviciilor oferite prin intermediul său. La momentul de față, pagina web acordă o importanță scăzută serviciilor online complet digitalizate oferite cetățenilor sau firmelor, fiind gândit în mod preponderent pentru oferirea de informații. Însă, Primăria urmărește completarea serviciilor oferite în momentul de față.

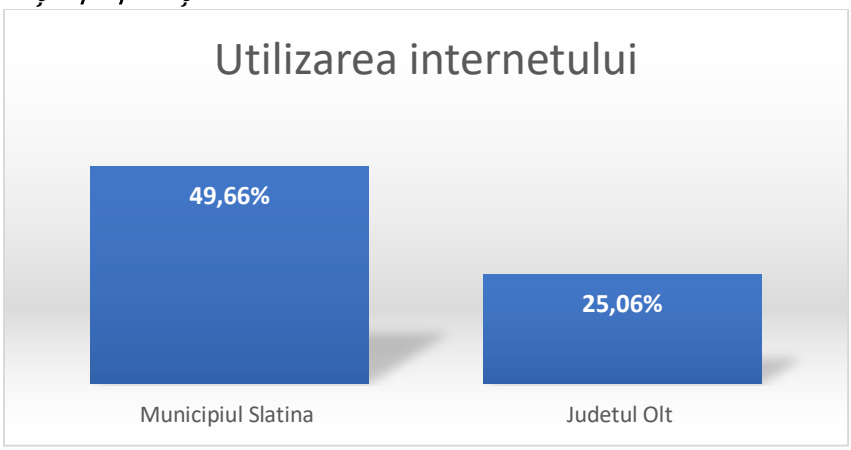
Figura 25. Gradul de încredere al paginii web



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/

Municipiul Slatina are cea mai mare pondere în rândul populației care utilizează internetul (peste 49,66%), în comparație cu persoanele din judetul Olt care utilizeaza internetul (25.06%) O altă observație ar fi faptul că majoritatea localităților au o pondere peste 20% de cetățeni care utilizează internetul. Deși, Slatina are o proporție mare a populației care folosește internetul, întreg județul trebuie să demareze atât campanii de educare, care să ducă la creșterea acestui procent, cât și acțiuni pentru a oferi acces la internet cetățenilor, prin dezvoltarea infrastructurii aferente, atât în urban, cât și în rural.

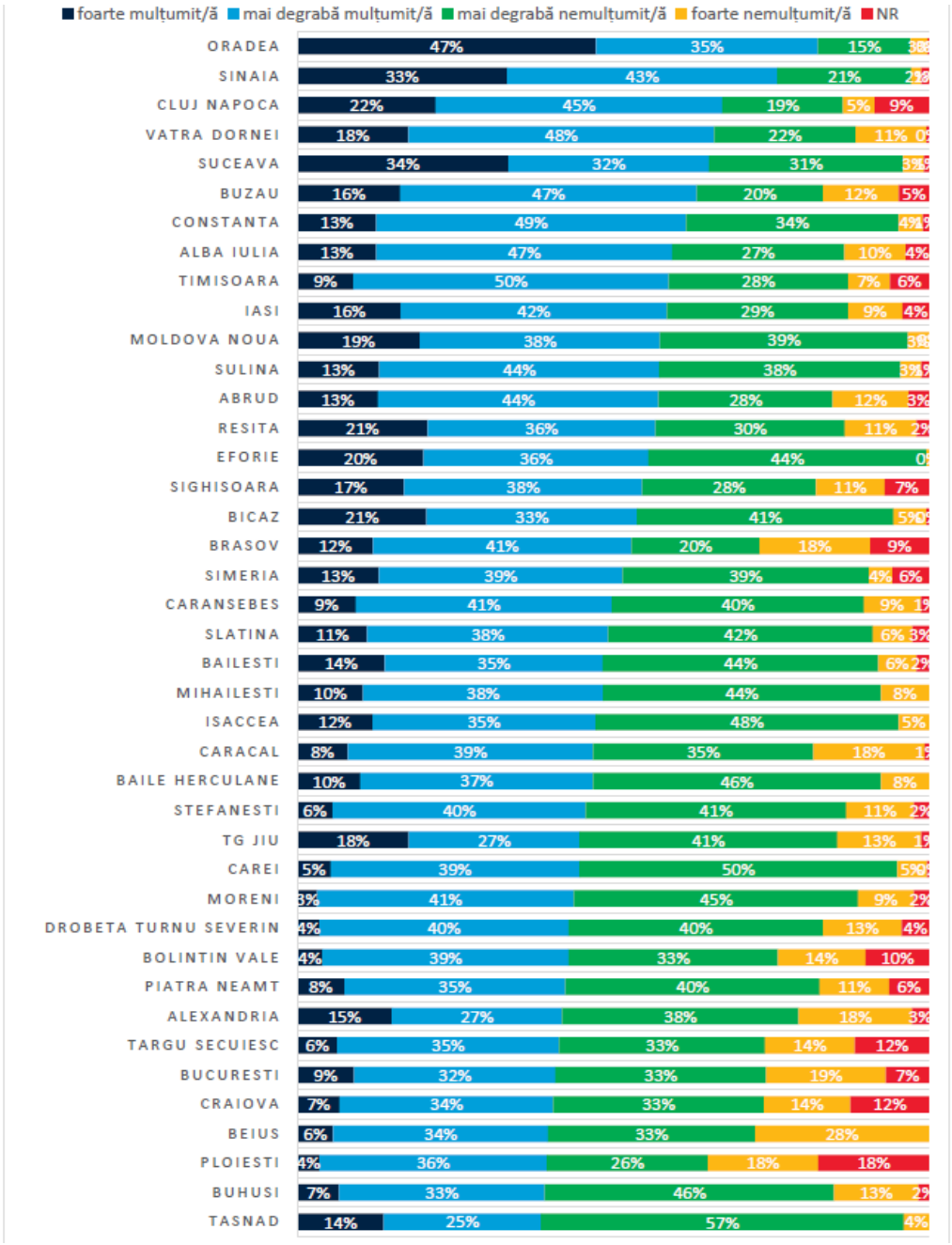
Figura 26. Proporția populației care utilizează internetul



Sursă: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: https://citadini.ro/baza-de-dateurbane/

Satisfacția cetățenilor din Slatina cu privire la eficiența serviciilor administrative din orașul lor Răspunsurile la întrebarea ”În ce măsură sunteți mulțumit de activitatea administrației publice locale în domeniul urbanismului”, din cadrul sondajului Barometrul Urban, realizat în cadrul Politicii Urbane a României, au reflectat că 49% dintre cetățenii care locuiesc în Slatina sunt satisfăcuți de calitatea locuirii. Rezultatul poziționează orașul peste media națională a mulțumirii cu privire la eficiența serviciilor administrative (51%).

Figura 27. În ce măsură sunteți mulțumit de activitatea administrației publice locale în domeniul Urbanismului

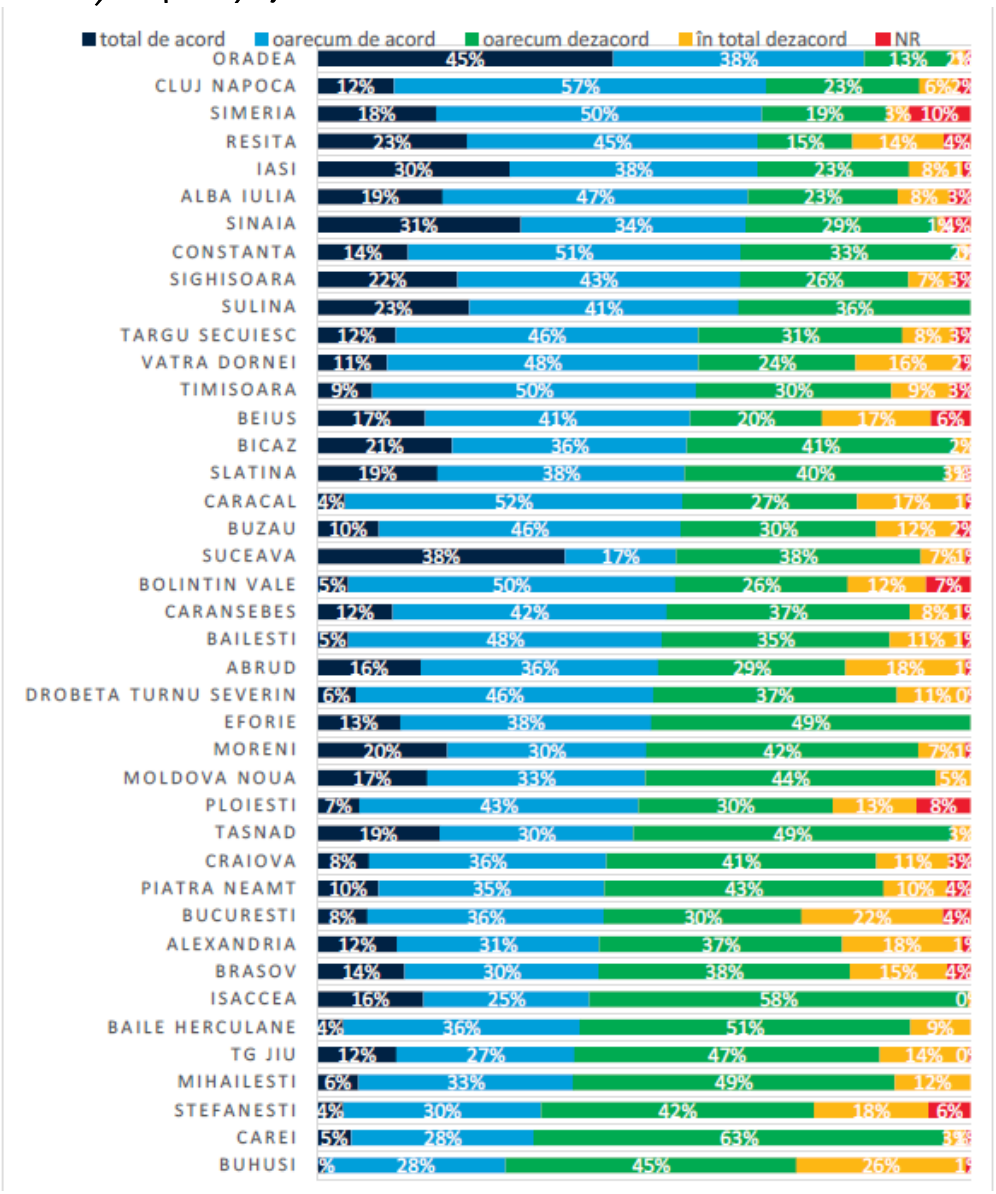


Sursă: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții,

Satisfacția cetățenilor cu privire la eficiența serviciilor administrative din orașul lor

Eficiența serviciilor administrative din orașele din România, din perspectiva cetățenilor, a fost analizată prin întrebarea ”În ce măsură sunteți de acord cu următoarea afirmație: serviciile administrative ale orașului (meu) ajută în mod eficient oamenii”, în cadrul sondajului Barometrul Urban. Astfel, potrivit barometrului, 52% din populația urbană declară că este de acord cu afirmația „în general, te poți baza pe administrația publică din orașul meu”. În Slatina, 57% din persoanele intervievate sunt de acord cu această afirmație, ceea ce poziționează municipiul peste media nationala

Figura 28. În ce măsură sunteți de acord cu următoarea afirmație: „serviciile administrative ale orașului (meu) ajută în mod eficient oamenii”



Sursă: Sursă: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții,

Informarea și implicarea cetățenilor în deciziile administrative

Sondajul Barometrul Urban a întrebat cetățenii dacă au fost informați cu privire la prevederile Planului Urbanistic General (PUG) și Strategia de Dezvoltare Locală (SDL), dacă au fost implicați /consultați în elaborarea PUG și SDL și dacă au cunoștințe privind proiectele de dezvoltare urbană ce vor fi implementate de administrația publică locală.

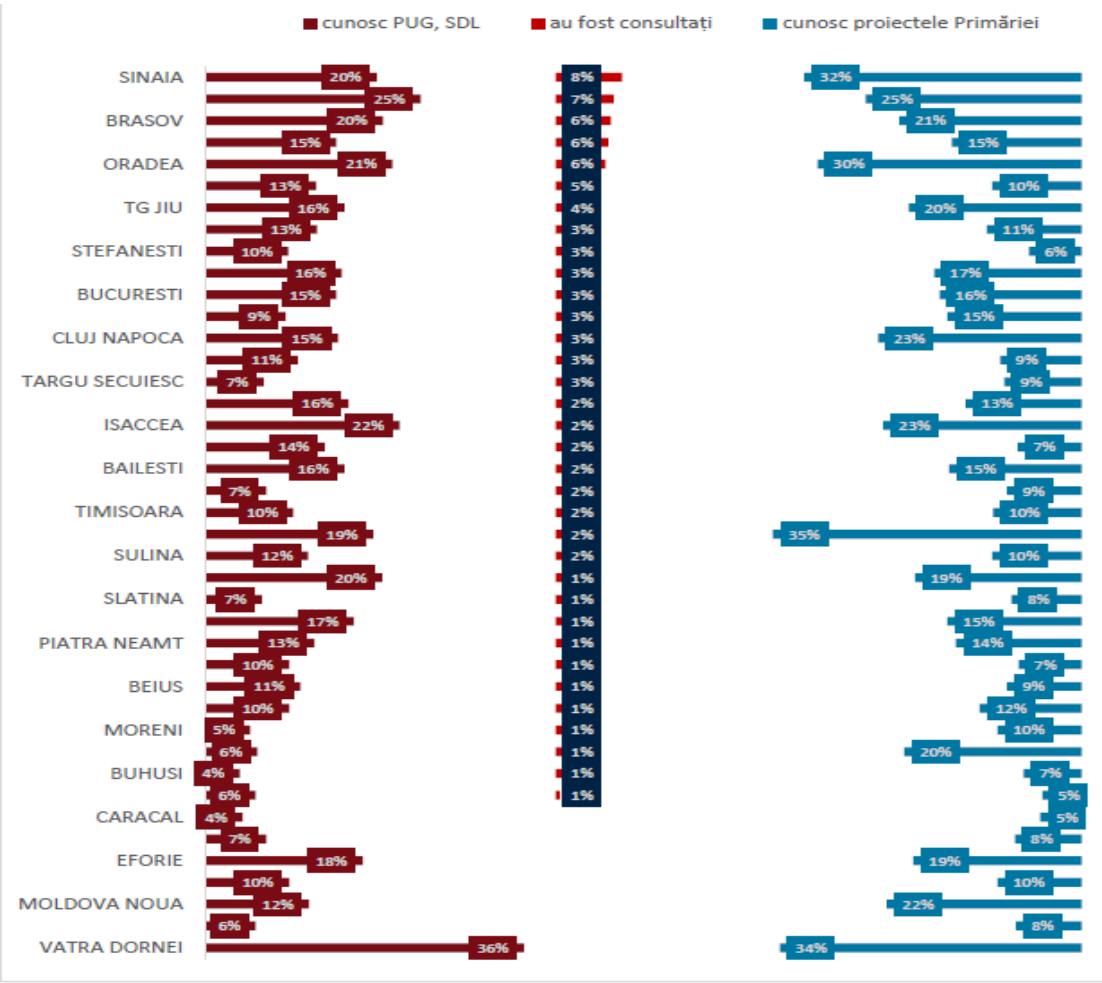
1% dintre persoanele care locuiesc în Slatina cunosc PUG-ul și SDL, 7% au fost consultate în elaborarea acestora și 6% cunosc proiectele primăriei. 3% din persoanele intervievate la nivel național au declarat că au fost implicate/ consultate în elaborarea PUG și SDL, ceea ce poziționează Slatina ca unul dintre orașele care au înregistrat ponderi ale implicării cetățenești peste media națională.

La nivel național, sondajul a concluzionat că informarea și implicarea cetățenilor în deciziile administrative se reflectă asupra încrederii în administrația publică locală:

- +8% încredere în administrație în cazul celor care cunosc PUG și SDL;
- +11% încredere în administrație în cazul celor care cunosc proiectele de dezvoltare ce vor fi implementate;
- +13% încredere în administrație în cazul celor care au fost implicați în realizarea PUG si SDL.

Așadar, pentru a crește încrederea și mulțumirea în rândul cetățenilor față de serviciile oferite de administrația publică locală din Slatina este necesară o mai mare implicare și informare a cetățenilor în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea Planului Urbanistic General și a Strategiei de Dezvoltare Locală, precum și a proiectelor ce urmează a fi implementate. Deși, municipalitatea a obținut un scor peste media națională, este necesară îmbunătățirea acestui indicator printr-un efort de comunicare mai mare, precum și prin dezvoltarea unor mecanisme digitale de implicare.

Figura 29. - Informarea și implicarea cetățenilor în deciziile administrative



Sursă: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții

Totodată, conform Barometrului Urban, există cel puțin un mecanism de implicare cetățenească permanentă și de colaborare cu cetățenii în luarea deciziilor administrative la nivelul administrației locale în Slatina, Caracal.

Persoanele din Slatina au răspuns că administrația locală, în acest sens, a aplicat legea nr. 52/2003 privind transparența decizională. Respondenții au menționat că sunt realizate consultări publice prin ”postarea pe site-ul oficial al primăriei, dar sunt organizate și la sediul instituției”. În timp ce unele persoane au enumerat următoarele acțiuni: proiectele de hotărâri de consiliu local sunt puse în dezbatere publică; se face consultarea publicului la aprobarea documentațiilor de urbanism tip PUZ/PUD, o alta parte au răspuns că sunt utilizate rețelele de socializare pentru a consulta cetățenii, oferind si exemplu organizarea de consultări publice.

În plus, la nivelul municipiului Slatina, a fost implementat proiectul de Bugetarea Participativă, cu toate acestea, indexul de evaluare a guvernării electronice în orașele și municipiile din România - Front Office, **realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării**, nu a oferit un punctaj maxim autorităților locale pentru implicarea și participarea cetățenilor în procesul decizional.

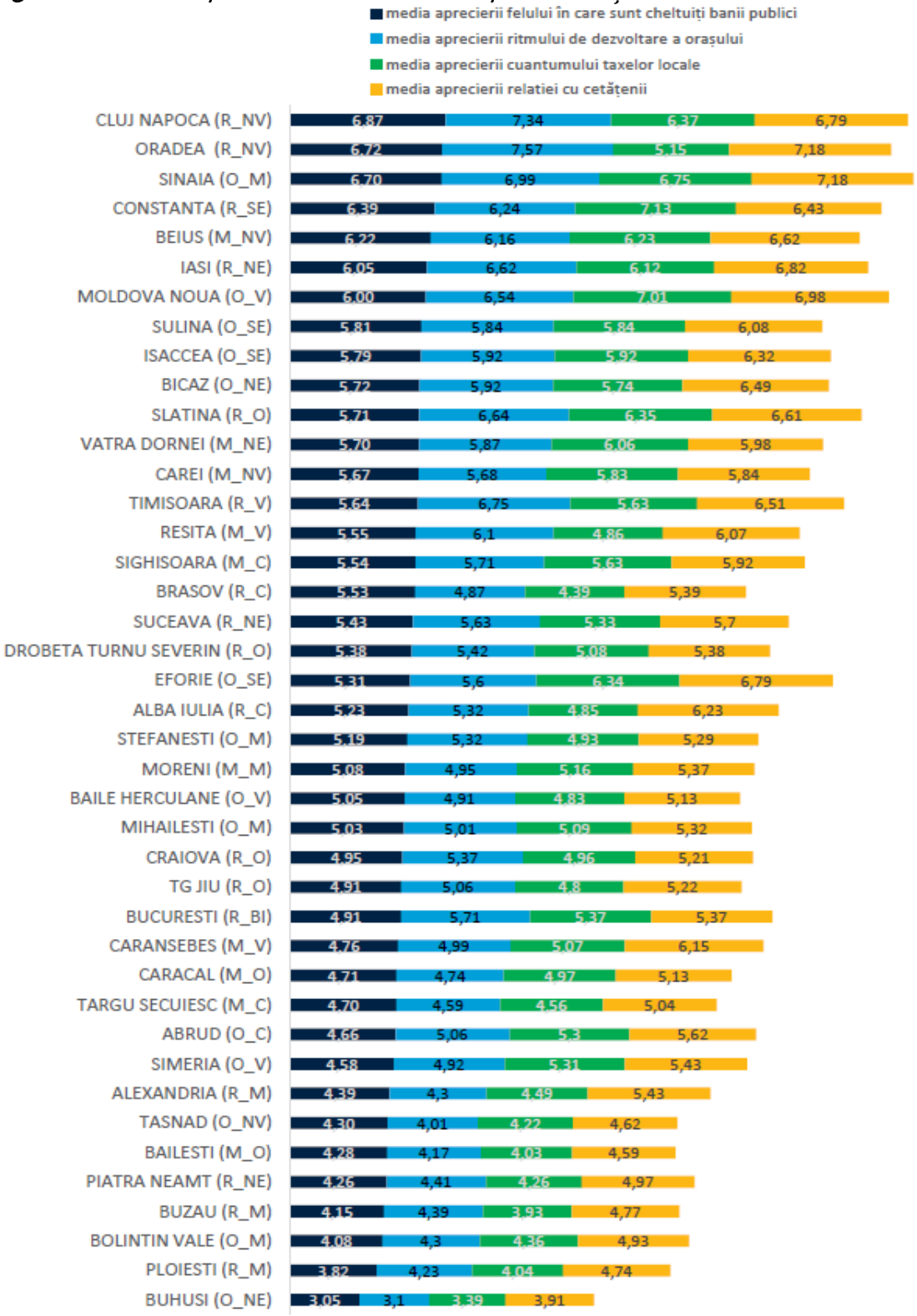
Media aprecierii indicatorilor de performanță administrativă

Sondajul de opinie realizat în cadrul Politicii Urbane a României prezintă următoarele valori pentru media aprecierii indicatorilor de performanță administrativă, în ceea ce privește Municipiul Slatina: felul în care sunt cheltuiți banii publici (5,71), ritmul de dezvoltare al orașului (6,61); cuantumul taxelor locale (6,35) și relația cetățenilor cu autoritățile locale (6,61). Punctajele obținute sunt dintr-un total de 10 puncte posibile.

La nivel național, media celor patru indicatori de performanță administrativă este de 5,4. Analizați împreună, acești indicatori explică aproximativ 65% din dinamica încrederii în administrația locală. Totodată, relația cetățenilor cu autoritățile locale a obținut punctajul mediu cel mai ridicat, 5,71 puncte din 10, iar felul în care sunt cheltuiți banii publici a înregistrat punctajul cel mai scăzut: 5,19 puncte.

Ca atare, 4 dintre cei 4 indicatori în Slatina sunt peste media la națională. Pentru indicatorul cu cel mai ridicat punctaj obținut la nivel național, relația cetățenilor cu autoritățile locale (5,71 puncte), Slatina obținut 6,61.

Figura 30. Media aprecierii indicatorilor de performanță administrativă



Sursă: Politica Urbană a României, Barometru privind Calitatea Vieții,

Exemple de proiecte de digitalizare

Cluj-Napoca a demarat o serie de inițiative de digitalizare, împreună cu sprijinul clusterelor IT&C: Antonia - funcționarul digital, Seniorii Digitali - program de educare digitală în rândul seniorilor (cum să utilizeze computerul și internetul, pentru a efectua plăți bancare online), Platforma ClujBusinesss.ro, unde sunt comunicate informații legate de mediul de afaceri (informații, statistici, studii sectoriale sau înscrie profilul firmei pentru a publica evenimente), Bugetarea participativă sau Aplicație pentru parcări, care monitorizează locurile disponibile.

Alba Iulia a derulat 196 de proiecte pilot, precum intelligent public lighting, car sharing, aplicație pentru petiții online, soluție pentru administrarea apartamentelor, senzori de parcare, cursuri digitale. Totodată, experiența acestora arată că este nevoie de o educație digitală a cetățenilor pentru a fi utilizate aceste soluții.

Studiu de caz Primăria Sector 3

Servicii Digitale oferite de Primăria Sectorului 3:
Prin proiectul Primăria Non-Stop52, locuitorii sectorului 3 pot beneficia de următoarele servicii publice online:
● Plata taxelor și impozitelor locale online.
● Depunerea de cereri și documentație online pentru solicitarea unui loc de parcare;
● Obținerea de Certificate de Urbanism online;
● Depunerea de sesizări online și urmărirea lor;
● Aplicația „I love S3" permite vizualizarea hărții sesizărilor primite de la cetățeni, precum și statusul lor de rezolvare;
● Programarea online pentru căsătorii, transcrierea certificatelor/ extraselor de stare civilă;
● Eliberarea online de autorizații, acorduri și avize de funcționare comercială, prin intermediul platformei http://edirect.e-guvernare.ro.53;
● Eliberarea online a certificatelor de atestare fiscală;
● Înscrierea exclusiv online în creșele din Sectorul 3;
● O secțiune care permite cetățenilor o evaluare a activității instituției.
● Asociațiilor de proprietari pot transmite online documentele asociației.54
● Indexul de evaluare a serviciilor online, realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, plasează Primăria Sectorului 3 pe locul 8, în ceea ce privește e-guvernarea în România, cu un scor de 79,92 din 100.

Studiu de caz Oradea

Servicii digitale la nivelul instituțiilor publice locale și operatorilor de servicii publice locale, structura infrastrcturii IT conține)55:
● La nivelul Primăriei Oradea:
○ Impotax - impozite și taxe locale
○ Aplicația City Report care permite cetățenilor să transmită diverse sesizări şi incidente către Primăria Oradea şi operatorii serviciilor publice locale
○ Ecub - Contabilitate-buget
○ Invest – investiții
○ Cid – circuitul intern al documentelor
○ Agroregis – registrul agricol
○ Resum - resurse umane, salarizare
○ Audiențe - gestiunea audiențelor
○ Taxi - gestiune autorizații taxi
○ Evidența dosarelor în instanță

○ Arhivă Registratură
○ Aplicații pentru dispozitive mobile
○ SIGMA – sistem integrat de gestiunea datelor
○ O aplicația GIS
○ Indexul de evaluare a serviciilor online, realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, plasează Oradea ca fiind al 5-lea oraș din România în ceea ce privește e-guvernarea, cu un scor de 77,13 puncte din 100.
● Administrația Patrimoniului Imobiliar, Administrația Socială Comunitară, Centrul de Zi și Clubul Sportiv Municipal – au aplicații financiar-contabile.
● Administrația Patrimoniului Imobiliar: activitatea topografilor (MapSys (hărți) și TopoSys (prelucrare măsurători), SIGMI - evaluare economică, elaborare și calcul deviz, ofertarea si urmărirea lucrărilor de construcții și instalații și un program de devize și management al proiectelor în construcții și instalații, activitatea de gestiune a parcărilor publice: aplicație de control - pentru controlorii care dau amenzi (cu licență pe telefon).
● Oradea Transport Local dispune de un centru de date propriu, aplicația E-Ticketing, aplicație financiar-contabil, gestiune, salarizare, urmărire FAZ, urmărire alimentări, system supraveghere video.
● Compania de Apă Oradea: 22 Servere și un Firewall Hardware - Fortinet 200D.

Studiu de Caz Cluj-Napoca

Servicii digitale puse la dispoziție de Primăria Cluj-Napoca
Platforma care permite plata impozitelor și taxelor locale online (impozite locale, taxe de concesiuni,taxe de închirieri).
● Programarea online a căsătoriilor.
● Programarea online pentru depunerea cererilor de transcriere a certificatelor/ extraselor de stare civilă/ extraselor multilingve ale actelor de stare civilă ale cetăţenilor care au dobândit/redobândit cetăţenia română.
● Depunerea și urmărirea online a peste 90 de formulare/cereri.
● Plata online a amenzilor de circulație și a celor acordate de poliția locală, plata altor taxe fără debit (taxa pentru eliberarea cărților de identitate, taxa de divorț, certificat urbanism, prelungire certificat urbanism sau autorizație de construcție, sit arheologic, intravilan/extravilan etc.) și plata taxei de liberă trecere.
● Plata online a amenzilor aflate în executare silită, serviciul fiind utilizat de mai multe firme.
● Servicii online implementate prin proiectul european "Sistem informatic integrat pentru servicii online oferite în municipiul Cluj-Napoca”: Solicitare amplasare panouri publicitare și bannere; Solicitare organizare manifestații/evenimente publice, Serviciul gestiune autorizații pentru parcări, Sesizare mașini abandonate, Sesizare câini comunitari, Sesizare cerșetori, Sesizare rampe clandestine, Sesizare probleme cu taxe și impozite, Sesizare probleme cu spațiile verzi, Sesizare probleme cu Asistența Socială, Sesizare probleme cu străzi, alei, drumuri, poduri, Sesizare probleme cu semnalizarea rutiera.
● Primăria Cluj-Napoca este înrolată și în portalul național ghișeul.ro, ceea ce permite cetățenilor să aibă acces și la e-serviciile puse la dispoziție de sistem.
● Programarea online pentru discuții cu personalul administrației prin solicitarea unui ticket albastru.
● Prezintă delimitarea și încadrarea teritoriului administrativ.
● Indexul de evaluare a serviciilor online, realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, plasează Cluj-Napoca ca fiind primul oraș din România în ceea ce privește e-guvernarea, cu un scor de 92,58 din 100.

Municipiul Slatina se află într-un proces de dezvoltare a identității și serviciilor digitale la standard europene. Scenariul în care se află se bazează pe o bună conectivitate, în ceea ce privește infrastructura internetului, servicii digitale front și back office în curs de dezvoltare (la momentul actual site-ul oferă posibilitatea doar de a accesa informații, depune formulare și face plăți, dar nu oferă servicii publice complet

digitalizate), capital uman care necesită competențe digitale soft și hard și cetățeni insuficient alfabetizați digital, deși aproape 50% dintre oamenii din Slatina au acces la internet.

La nivel național, serviciilor publice digitale pentru întreprinderi sunt aproape inexistente sau puțin dezvoltate. În privința acestui indicator, Slatina se aliniază la standardul național și nu a dezvoltat servicii dedicate sectorului privat. Un pas făcut în această direcție se poate observa în cadrul primăriei Sector 3 care eliberează online autorizații, acorduri și avize de funcționare comerciale, prin intermediul unei platforme dedicate sau primăria municipiului Cluj-Napoca care a creat o platformă pentru mediul de business. Alte bune practici observate în cadrul Primăriei Sector 3 sunt înscrierea exclusiv online în creșele din Sectorul 3 sau posibilitatea ca administratorii blocurilor să depună online documentele.

În privința plăților online, Cluj-Napoca oferă serviciul plata online a amenzilor aflate în executare silită, acesta fiind utilizat de mai multe firme. Totodată, administrația din Cluj-Napoca a pus la dispoziția cetățenilor următoarele servicii, cu ajutorul fondurilor europene: solicitare amplasare panouri publicitare și bannere; solicitare organizare manifestații/evenimente publice, serviciul gestiune autorizații pentru parcări și un spațiu virtual interactiv dedicat sesizărilor (mașini abandonate, câini comunitari, cerșetori, rampe clandestine, probleme cu taxe și impozite, probleme cu spațiile verzi, probleme cu Asistența Socială, probleme cu străzi, alei, drumuri, poduri, probleme cu semnalizarea rutiera etc.) De asemenea, Primăria Sectorului 3 a dezvoltat o aplicație specială care permite cetățenilor să vizualizeze harta sesizărilor și să urmărească stadiul acestora, iar Oradea o aplicație care permite comunicarea problemelor către primărie și operatorii serviciilor publice locale.

Participarea și implicarea cetățenilor în Slatina prin intermediul e-guvernării a avut un scor scăzut în cadrul indexului ce evaluează digitalizarea în orașele din România, realizat de către Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării. Lipsa unui scor maxim se datorează faptului că cetățenii nu pot publica comentarii la proiectele de hotărâri ale Consiliului local și nu pot adăuga comentarii sau trimite mesaje către Primărie prin intermediul paginii web, lipsește newsletter-ul local și nu există un chat pe site. Un bun exemplu ar fi mecanismele implementate de Primăria Sectorului 3 (o secțiune care permite cetățenilor o evaluare a activității instituției) sau de Primăria Municipiului Cluj-Napoca (newsletter local, programarea online pentru discuții cu personalul administrației prin solicitarea unui ticket albastru sau organizarea dezbaterilor publice prin intermediul platformelor online etc).

Scorul obținut la secțiunea servicii digitale, în cadrul indexului de evaluare a e-guvernării, realizat de Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, este 39,26 din 100 de puncte. Cu toate acestea, un aspect important este faptul că administrația derulează proiectul Aplicat, prin care urmărește optimizarea serviciilor publice locale, creșterea transparenței, elaborarea unei platforme dedicate comunicării între Primărie și părțile interesate și crearea unei aplicații destinate informării publice online, în timp real.

În privința infrastructurii de Smart City, primăria Oradea a făcut pași înspre transformarea orașului. Unul dintre acești pași este strategia dedicată acestui segment și dezvoltarea infrastructurii de bază (apa, transportul local etc) în servicii inteligente, prin dezvoltarea unor centre de date și oferirea de soluții digitale (de ex. e-ticketing). În acest segment, Alba Iulia se află în topul orașelor în curs de transformare digitală, cu 196 de proiecte smart dezvoltate, printre care car&bike sharing, iluminare inteligentă, aplicație pentru petiții online, soluție pentru administrarea apartamentelor, senzori de parcare, cursuri digitale etc. Potrivit Vegacomp Consulting, al doilea oraș în acest top este Cluj- Napoca care a implementat diferite proiecte de la funcționarul digital, până la cursuri de educație digitală. Unele dintre punctele importante realizate de către multe orașe sunt accesarea de fonduri europene adresate segmentului orașe inteligente, participarea la competiții pentru Smart Cities și dezvoltarea unor parteneriate sau colaborări cu orașe din Uniunea Europeană sau cu mediul privat și academic.

Procesul de a deveni un oraș inteligent este costisitor, complex și presupune mai multe etape. Cu toate acestea, la nivel de buget există fonduri atât europene, cât și naționale, iar din perspectiva bunelor practici și a cunoștințelor, experiența necesară este pusă la dispoziție de instituțiile europene sau de mediul privat, cât și de orașele mai avansate prin diferite forme de parteneriat. În dimensiunea orașe inteligente, Slatina are derulate 4 proiecte smart, dintre care 3 sunt de mobilitate și unul de smart living. Aceste date indică interesul

administrației referitor la acest subiect, dar sugerează și faptul că municipiul este în urmă în ceea ce privește transformarea sa într-un oraș inteligent.

Alte două puncte importante în privința dezvoltării orașului inteligent Slatina sunt proiectul GrowSmarter - ”Dezvoltare inteligentă pentru orașe europene 2014 – 2020”, finanțat de Uniunea Europeană prin Programul Cadru Horizon 2020 și Planul integrat de acțiune Slatina Smart Impact - Soluții inovatoare pentru dezvoltare instituțională durabilă. De asemenea, municipiul Slatina face parte din orașele care au aderat voluntar la programul național „**Guvernare transparentă, deschisă și participativă – standardizare, armonizare, dialog îmbunătățit**”, derulat de Secretariatul General al Guvernului și Ministerul Afacerilor Europene, alături de Cluj-Napoca, Oradea si Primăria Sectorului 3.

2.9.6 ANALIZA DIAGNOSTIC: CONCLUZII, PROVOCĂRI, TENDINȚE ȘI RECOMANDĂRI

PROVOCĂRI	RECOMANDĂRI
Administrația publică locală și structurile asociative existente. Bugete locale	
- Capacitate scăzută de absorbție a fondurilor europene semnificativ mai mari ce vor fi disponibile pentru zonele urbane din România. - Nivel scăzut al veniturilor generate din surse proprii. - Capacitate scăzută de atragere a investițiilor străine.	- Întărirea capacității de atragere a fondurilor europene - atât interne (numărul de experți pe fonduri europene și pregătirea mai bună a personalului pe management de proiecte europene) cât și externe (parteneriate strategice cu firme specializate în scrierea de proiecte sau pregătirea de documentații tehnice). - Creșterea nivelului taxelor locale și identificarea unor noi surse de venit pentru bugetul local. - Consolidarea unei unități interne, posibil la nivel metropolitan, axată pe atragerea investitorilor și promovarea Slatinei ca destinație pentru investiții.
Resurse umane și materiale	
- Potențial limitat de atragere a forței de muncă calificate și a specialiștilor la nivelul administrației publice locale, datorate cu preponderență grilelor de salarizare reduse la nivelul bugetar.	- Colaborarea cu universități, mediul privat, cetățeni și societatea civilă pentru identificarea și implementarea proiectelor ce pot avea impact la nivel local în atragerea de resurse umane și materiale, precum și în eficientizarea fluxurilor administrative - Promovarea reînnoirii demografice, prin intermediul unor condiții mai bune pentru familii și a perfecționării reconcilierii vieții profesionale cu cea familială. - Promovarea ocupării forței de muncă prin intermediul unor locuri de muncă mai numeroase și a prelungirii și creșterii calității vieții profesionale.
Servicii publice digitale și relația cu cetățenii	
- Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate, interacțiunea online între autoritățile publice și populație cuprinde doar depunerea formularelor online, programări și plăți. - Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate pentru întreprinderi. - Nu există seturi de date în format deschis disponibile cetățenilor sau firmelor. - Lipsa unui departament dedicate procesului de digitalizare a Slatinei, inclusiv pentru dezvoltarea unui oraș inteligent.	- Municipiul Slatina se află într-un proces de dezvoltare a identității și serviciilor digitale la standarde europene. Scenariul în care se află se bazează pe o bună conectivitate, în ceea ce privește infrastructura internetului, servicii digitale front și back office în curs de dezvoltare (la momentul actual site-ul oferă posibilitatea doar de a accesa informații, depune formulare și face plăți, dar nu oferă servicii publice complet digitalizate), capital uman care necesită competențe digitale soft și hard și cetățeni insuficient alfabetizați digital, deși aproape 50% dintre oamenii din Slatina au acces la internet. - Îmbunătățirea infrastructurii de internet din zonă

- Lipsesc instrumente de bază pentru participarea și implicarea cetățenilor. - O mai bună promovare a infrastructurii și serviciilor culturale existente în Slatina - Înteracțiunea online între autoritățile publice și populație cuprinde doar publicarea de informatii de interes public	(conectivitate). - Înființarea unei entități dedicat procesului de digitalizare a serviciilor publice și transformare inteligentă a orașului. Ceea ce presupune creareaunor noi joburi, precum Data Manager sau Smart City Project Manager, și atragerea persoanelor cu studii superioare în IT în cadrul administrației. - Cetățeni și capital uman cu competențe digitale (Competențe digitale). - Dezvoltarea unor instrumente digitale de comunicare eficiente și desfășurarea unor campanii ample și creative de comunicare, care să informeze cetățenii cu privire la diferitele instrumente dezvoltate și să genereze implicare din partea acestora. - Stabilirea și asumarea unei viziuni integrate a tuturor serviciilor publice oferite cetățenilor și o colaborare strânsă atât cu autoritățile centrale, cât și cu cele regionale. - Digitalizarea tuturor serviciilor publice și creșterea ratei de utilizare a acestora (e-Guvernare). - Creșterea implicării cetățenilor în procesul de dezvoltare a orașului prin derularea continuă a conceptului de bugetare participativă și dezvoltarea unei dialog online mai eficient și mai transparent, prin diferite instrumente digitale. - Accesarea fondurilor europene și naționale alocate pentru digitalizarea serviciilor publice. - Accesarea fondurilor europene și naționale alocate pentru dezvoltarea capacității administrative și digitalizarea serviciilor publice. - Aderarea la o alianță/organizație dedicată Smart City pentru a face schimb de bune practici și know-how. - Participa la diferite competiții europene de digitalizare și Smart City. - Atragerea mediului privat (start-up-uri sau big tech) pentru dezvoltarea de soluții smart prin parteneriate public-privat. - Recomandări pentru comunele parte din ZUF/ZM: adoptarea soluției digitale ghișeul.ro; posibilitatea accesării unor fonduri europene pentru dezvoltarea şi implementarea serviciilor de e- guvernare; posibilitatea de a atrage mediul privat (start-up-uri sau big tech) pentru dezvoltarea de soluții smart prin parteneriate public-private; extinderea spațiilor pentru evenimente culturale (concerte, festivaluri etc.), promovarea evenimentelor culturale organizate în zonă pentru atragerea de turiști, atragerea de fonduri pentru reabilitarea și întreținerea clădirilor de patrimoniu aflate în stare de degradare.

Pentru a pregăti o listă de proiecte prioritare, punctul de pornire este lista lungă de proiecte, unde vor fi incluse toate proiectele nerealizate sau neîncepute din SIDU Slatina 2014-2020 (vedeți tabelul de mai jos), și unde se vor adăuga proiecte culese de la administrația locală și de la cetățenii și actorii relevanți din zonă. Banca Mondială a elaborat o metodologie de prioritizare a proiectelor pentru strategii de dezvoltare locală. Aceasta metodologie poate fi consultată aici: http://documents1.worldbank.org/curated/en/427191468179668911/pdf/97813-WP-ROMANIAN-P151596-Box391484B-PUBLIC.pdf

Table 4. Lista proiectelor din SIDU Slatina 2014-2020

OS1. Bază economică solidă și diversificată ce asigură competitivitatea la nivel local și regional						
Program	**Proiect**	**Corelarea cu SDD**	**Responsabil, parteneri potențiali**	**Buget estimat (lei)**	**Buget estimat (euro, fără TVA)**	**Sursă de finanțare potențială**
1.1 Economie revitalizată - Program pentru dezvoltarea infrastructurilor de sprijin pentru afaceri	1.1.1. Proiect integrat de dezvoltare a parcului industrial prin diversificarea serviciilor și asigurarea infrastructurii tehnico - edilitare: 1.1.1.1. Înființarea unui incubator de afaceri în zona parcului industrial și activități și servicii servicii conexe - de ex. educație antreprenorială pentru tineri	*O.2.1. Dezvoltarea parcului industrial*	UAT Slatina, SC Slatina Industrial Parc SA	5,000,000	1,100,000	Axa 2, PI 2.1, apelul de proiecte 2.1.B/ INTERREG V-A Romania - Bulgaria/ Bugetul local/ alte surse
	1.1.1.2. Asigurarea infrastructurii interne de acces și tehnico - edilitară a parcului industrial (apă - canal, gaze, electricitate)		UAT Slatina, SC Slatina Industrial Parc SA, furnizorii de utilități	30,000,000	6,582,000	Bugetul local, PPP
	1.1.2 Proiect de dezvoltare a unui centru de afaceri și de facilități suplimentare (de ex. centru expozițional/ spațiu evenimente și târguri de afaceri), inclusiv centru de informare și dialog cu mediul de afaceri pentru promovarea oportunităților locale și atragerea de investiții	*02.2. Dezvoltarea unui centru de afaceri și de facilități suplimentare*	UAT Slatina, SC Slatina Industrial Parc SA	20,000,000	4,388,000	Bugetul local, fonduri guvernamentale / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / POR 2.1 / alte surse
1.2. Slatina destinație de afaceri – Program de atragere și stimulare de investiții în municipiul Slatina	1.2.1 Studiu/ analiză pentru identificarea și promovarea oportunităților de investiții în municipiul Slatina și în imprejurimi (*Investment*		UAT Slatina	86,000	19,000	Bugetul local / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / alte surse

	Readiness)					
1.3 Tânăr antreprenor - Program de sprijin pentru antreprenori	1.3.1. Program de granturi mici pentru firme nou înființare, acompaniat de facilități de sediu și instruire/consultanță specializată în cadrul incubatorului de afaceri	*O.2.4. Program de educație antreprenorială pentru tineri, O.2.3. Program de sprijin pentru antreprenori*	UAT Slatina, SC Slatina Industrial Parc SA, furnizori de formare în domeniul antreprenoriatului, furnizori de servicii specializate în domeniu	225,000	50,000	Bugetul local / PPP / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / POR 2.1 / POCU/ alte surse
1.4. Excelență în agricultură – Program de stimulare a domeniului agriculturii și a activităților conexe cu valoare adăugată mare (prelucrare, CDI)	1.4.1 Proiect de modernizare și dotare a fermei didactice de la Colegiul Agricol		UAT Slatina, Colegiul Agricol, ISJ Olt	10,000,000	2,194,000	Bugetul local / alte surse
	1.4.2 Proiect de înființare/ dezvoltare (PPP) a unui centru local de colectare și distribuție a produselor agricole ("Made in Olt") în zona Tudor Vladimirescu (proximitatea târgului)		UAT Slatina, CJ Olt, parteneri privați	20,000,000	4,388,000	INTERREG V-A Romania - Bulgaria / PPP / URBACT (soft) / Bugetul local/ Bugetul județean/ alte surse

OS2. Sistem de învățământ performant, corelat cu cerințele pieței muncii și ale angajatorilor

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
2.1 Învață în Slatina - Program de reabilitare și promovare a sistemului de învățământ tehnic și vocational de nivel 3	2.1.1 Modernizarea, implicit reabilitarea termică a Colegiului Tehnic Alexe Marin	*O.1.44. Modernizarea Colegiului Tehnic Alexe Marin*	UAT Slatina	8,000,000	1,755,156	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.5 / Bugetul local/ alte surse
	2.1.2 Reabilitarea, eficientizarea energetică, modernizarea și dotarea Colegiului Tehnic Metalurgic	*O.1.49. Reabilitarea și modernizarea Colegiului Tehnic Metalurgic*	UAT Slatina	4,558,000	1,000,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.5 / Bugetul local/ alte surse
	2.1.3. Construcția/reabilitarea/ modernizarea/ extinderea/ echiparea infrastructurii educaționale pentru învățământul profesional și tehnic - Colegiul Economic P.S. Aurelian	*O.1.45. Modernizarea Colegiului Național Economic Petre S. Aurelian*	UAT Slatina	4,558,000	1,000,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.5 / Bugetul local/ alte surse
	2.1.4. Reabilitare și modernizare Colegiul Național Vocațional Nicolae Titulescu		UAT Slatina	10,000,000	2,194,000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1/ Bugetul local/ alte surse
2.2 Slatina universitar - Program de diversificare/ extindere a sistemului de învățământ universitar și postliceal	2.2.1 Reabilitarea, modernizarea și extinderea clădirilor de la fostul Colegiu Ion Mincu, inclusiv reabilitare termică a clădirii din strada Drăgănești nr. 25 (fostul Colegiu Ion Mincu)	*O.1.50.Reabilitarea și modernizarea clădirilor universitare din Municipiul Slatina*	UAT Slatina, unitatea de învățământ superior interesată	15,000,000	3,291,000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1/ Bugetul local/ alte surse
	2.2.2. Analiză/ Studiu privind opțiunile adaptării sistemului de învățământ postliceal la cerințele pieței muncii și la domeniile prioritare pentru perioada 2014 – 2020 (conform PLAI Olt)		UAT Slatina, ISJ Olt, CJ Olt, unități de învățământ tehnic și vocațional	132,000	29,000	Bugetul local / POCU 2014-2020 / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / alte surse

OS3. Atractivitate crescută a municipiului printr-un sistem revitalizat de dotări de agrement și cultură de nivel municipal și extramunicipal						
Program	**Proiect**	**Corelarea cu SDD**	**Responsabil, parteneri potențiali**	**Buget estimat (lei)**	**Buget estimat (euro, fără TVA)**	**Sursă de finanțare potențială**
3.1 Program de marketing turistic și promovarea patrimoniului municipiului Slatina	3.1.1 Studiu privind dezvoltarea turismului la nivel regional în relație cu punctul național de informare și promovare turistică	*O2.5. Studiu privind dezvoltarea turismului la nivel regional și dezvoltare punct de informare turistică*	UAT Slatina, CJ Olt, CNIPT	162,000	35,600	Bugetul local / Buget judetean / alte surse
	3.1.2 Marketing și promovare turistică prin intermediul CNIPT		UAT Slatina, CNIPT	34,640	7,600	Bugetul local/ alte surse
	3.1.3. Proiect integrat de branding și de promovare turistică		UAT Slatina, CNIPT	1,000,000	220,000	Buget local / alte surse
3.2 Recreere în Slatina, program pentru revitalizarea și extinderea dotărilor de agrement de interes municipal și extramunicipal	3.2.1 Proiect integrat de dezvoltare a Clubului Nautic/ Plajei Olt - ponton Sparge val la pista de caiac-canoe, perete de cățărat, sistem instalații irigare, dotare cu mobilier urban		UAT Slatina	1,504,000	330,000	Bugetul local / alte surse
	3.2.2 Modernizarea și dotarea bazei sportive si de agrement 1 Mai din municipiul Slatina - incl. Asfaltare Stadion 1 Mai	*O.1.57. Modernizarea Stadionului 1 Mai și a bazei sportive*	UAT Slatina, CSM Slatina	7,000,000	1,536,000	Bugetul local / alte surse
	3.2.3 Proiect integrat de realizare a unui parc tematic și de agrement în Pădurea Strehareți: amenajare parc, modernizarea Grădinii Zoologice	*01.56. Realizarea unui parc tematic în Municipiul Slatina*	UAT Slatina	80,000,000	17,552,000	Bugetul local / alte surse
	3.2.4 Reabilitarea infrastructurii de agrement din cadrul cartierului Progresul, din municipiul Slatina (Baza sportivă Dobrescu)		UAT Slatina	15,000,000	3,291,000	Bugetul local / alte surse
	3.2.5. Acoperire patinoar		UAT Slatina, CSM Slatina	200,000	44,000	Bugetul local / alte surse
3.3 Cultură în Slatina	3.3.1 Itinerarii de cultură urbană – noua și vechea Slatina și trasee tematice pentru reconectarea centrului istoric	*O.1.62 din SDD*	UAT Slatina	501,000	110,000	Bugetul local / alte surse
	3.3.2. Punerea in valoare a catacombelor din parcul Eugen Ionescu si parcul Pitesti localizate in municipiul Slatina (Reabilitare monumentelor istorice si punerea in valoare a catacombelor din parcul Eugen Ionescu)i		UAT Slatina	2,000,000	439,000	INTERREG V-A Romania - Bulgaria / Mecanismul financiar SEE/ Bugetul local/ alte surse
	3.3.3 Implementare plan stategic Atelier Intercultural Victoria		UAT Slatina, operatori culturali	2,803,000	615,000	Bugetul local / PPP/ granturi în domeniul culturii/ alte surse
	3.3.4. Restaurare, consolidare și modernizare Casa Fântâneanu – Centrul Eparhial Social – Cultural, str. Sevastopol nr. 1		Consiliul Județean Olt în parteneriat cu Episcopia Slatinei și Romanaților	10,000,000	2,194,000	POR 2014 – 2020. Axa 5. Prioritate de investiții 5.1 / Bugetul local / alte surse

OS4. Infrastructură și servicii urbane adecvate cerințelor și necesităților tinerilor și familiilor tinere						
Program	**Proiect**	**Corelarea cu SDD**	**Responsabil, parteneri potențiali**	**Buget estimat (lei, fără TVA)**	**Buget estimat (euro, fără TVA)**	**Sursă de finanțare potențială**
4.1. Habitat – program de locuințe pentru tineri	4.1.1. Construirea de locuințe pentru familii tinere	*O.1.39. Construirea de locuințe pentru familii tinere*	UAT Slatina	13,000,000	2,853,000	Bugetul local, PPP / POR 9.1 / Bugetul local/ alte surse
	4.1.2. Construcție locuințe (Unitatea Militară)		UAT Slatina	8,400,000	1,843,000	Bugetul local
4.2. Educație modernă – program de modernizare a infrastructurii preșcolare, școlare și liceale	4.2.1 Construire grădiniță cu program prelungit în Slatina, strada Tunari, nr. 1	*O.1.52. Reabilitarea și modernizarea grădinițelor din Municipiul Slatina*	UAT Slatina	7,520,000	1,650,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.4 / Bugetul local/ alte surse
	4.2.2. Reabilitare si modernizare - corp B al Grădiniței nr 5 (Str. Banului)		UAT Slatina	2,279,000	500,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.4 / Bugetul local/ alte surse
	4.2.3. Reabilitare și modernizare Grădinița cu program prelungit nr, 3 Slatina; Str. Frații Buzești		UAT Slatina	911,600	200,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.4 / Bugetul local/ alte surse
	4.2.4. Reabilitare și modernizare Școala Gimnazială nr.1, Str. Ion Moroșanu, nr.2		UAT Slatina	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1/ POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	4.2.5 Construire sala sport Scoala Gimnaziala Vlaicu Vodă din Municipiul Slatina	*O.1.47. Modernizarea Școlii Gimnaziale Vlaicu Vodă*	UAT Slatina	4,500,000	988,000	Bugetul local/ alte surse
	4.2.6 Modernizarea și extinderea Școlii Gimnaziale Eugen Ionescu	*O.1.46. Modernizarea Școlii Gimnaziale Eugen Ionescu*	UAT Slatina	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1/ POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	4.2.7 Modernizarea și extinderea Colegiului Național Ion Minulescu	*O.1.43. Modernizarea și extinderea Colegiului Național Ion Minulescu*	UAT Slatina	10,000,000	2,194,000	POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1/ POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	4.2.8 Reabilitarea și modernizarea clădirii și a dotărilor Colegiului Național Radu Greceanu (inclusiv teren de sport)	*O.1.48. Reabilitarea și modernizarea Colegiului Național Radu Greceanu*	UAT Slatina	10,000,000	2,195,000	POR 2014 - 2020, Axa 10, Prioritate de investiții 10.1/ POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
4.3. Excelență în învățământ	4.3.1. Proiectare si Executie Centru judetean de excelenta		UAT Slatina	700,000	154,000	Bugetul local

OS5. Capital uman dezvoltat în zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu și Progresul IV (Școala de Poliție) *						
Program	**Proiect**	**Corelarea cu SDD**	**Responsabil, parteneri potențiali**	**Buget estimat (lei, fără TVA)**	**Buget estimat (euro, fără TVA)**	**Sursă de finanțare potențială**
5.1 Program pentru extinderea infrastructurii și servicilor comunitare din zonele dezavantajate	5.1.1. Constituirea și funcționarea parteneriatului local (grup de acțiune locală - GAL) pentru dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității: elaborare strategie, contribuție proprie	*O.1.32. Diversificarea serviciilor sociale locale adresate comunității de etnie romă*	UAT Slatina, Grup de acțiune locală (GAL)	130,000	28,600	Programul Operațional Capital Uman 2014-2020, Axa prioritară 5 - Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității/ PPP/ Bugetul local/ alte surse
	5.1.2. Proiect integrat de înființare a unui Centru de servicii integrate pentru comunitățile dezavantajate – sănătate/ igienă. educație, consiliere socială		UAT Slatina, GAL, ONG furnizoare de servicii sociale	6,000,000	1,317,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 sau Axa 8 PI 8.1/ Bugetul local/ alte surse
	5.1.3. Reabilitarea/modernizarea/ dotarea cantinei sociale din municipiul Slatina	*O.1.34 Îmbunătățirea condițiilor de locuire, siguranță și mobilitate pentru persoane din grupuri vulnerabile*	UAT Slatina, furnizori de servicii sociale de drept public sau privat, acreditați conform legii	3,000,000	659,000	Buget local / POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 sau Axa 8, P.I.8. / Bugetul local/ alte surse
	5.1.4. Centrul pentru adăpostirea persoanelor abuzate si a celor cu dizabilități și dezvoltarea de servicii sociale in această directie, in municipiul Slatina	*O.1.31 Centrul pentru adăpostirea persoanelor abuzate si a celor cu dizabilități și dezvoltarea de servicii sociale in această directie, in municipiul Slatina*	UAT Slatina, furnizori de servicii sociale de drept public sau privat, acreditați conform legii	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 sau Axa 8 PI 8.1/ Bugetul local/ alte surse
	5.1.5 Constructie/ reabilitare, modernizare grădiniță și dotarea cu mobilier (în vederea asigurării deservirii cartierului Tudor Vladimirescu)	*O.1.34 Îmbunătățirea condițiilor de locuire, siguranță și mobilitate pentru persoane din grupuri vulnerabile*	UAT Slatina	2,279,000	500,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții4.3/ POR 2014 - 2020 / Bugetul local/ alte surse
5.2. Program de extindere și modernizare a infrastructurii rutiere și tehnico - edilitare din zonele dezavantajate	5.2.1. Proiect de extindere și reabilitare a sistemului de alimentare cu apă și canalizare în cartierul Tudor Vladimirescu		UAT Slatina, Compania de Apă Olt	10,000,000	2,194,000	POIM 2014 - 2020 / Bugetul local/ alte surse

	5.2.2. Continuarea modernizării infrastructurii rutiere în cartierul Tudor Vladimirescu		UAT Slatina	16,280,000	3,572,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, PI 4.3/ Bugetul local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 1.2 Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina si P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina			din care 7,84 mil carosabil si 8,44 mil pietonal	din care 1,72 mil carosabil si 1,852 mil pietonal	
	5.2.3. Proiect de extindere și reabilitare a infrastructurii edilitare în cartierul Progresul IV (Cartier Școala de Poliție)		UAT Slatina, Compania de Apă Olt	8,000,000	1,756,000	POIM 2014 - 2020 / Bugetul local/ alte surse
	5.2.4. Modernizarea cartierului Școala de Poliție din municipiul Slatina		UAT Slatina	4,979,331	1,092,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, PI 4.3/ Bugetul local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 1.2 Reabilitarea şi modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina si P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina			din care 4,36 mil carosabil si 0,615 mil pietonal	din care 0,96 mil carosabil si 0,135 mil pietonal	
	5.2.5. Amenajare loc de joacă și spațiu public comunitar în cartierul Progresul IV (Cartier Școala de Poliție)		UAT Slatina, GAL	500,000	110,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, PI 4.3/ Bugetul local/ alte surse
5.3. Program de asigurare a accesului la locuire pentru populația din categoriile dezavantajate	5.3.1. Construire locuinte sociale strada Nicolae Balcescu	*O.1.30 Program de reabilitare și modernizare a infrastructurii existente de servicii sociale*	UAT Slatina, GAL	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1, Bugetul local/ alte surse
	5.3.2. Reabilitare imobilului de pe str. T. Vladimirescu, nr.92 B și atribuire destinație		UAT Slatina, GAL	1,000,000	220,000	POCU 2014-2020, Axa 4, OS 4.1 / Bugetul local/ alte surse
	5.3.3 Reabilitarea și adaptarea imobilului de pe strada Tudor Vladimirescu nr 92A ca locuințe sociale		UAT Slatina	4,000,000	878,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 / Bugetul local/ alte surse
	5.3.4. Construire locuinte sociale strada Tudor Vladimirescu		UAT Slatina, GAL	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 9, PI 9.1 / Bugetul local/ alte surse
	5.3.5 Reabilitarea și modernizarea locuințelor sociale din strada Drăgănești nr.21		UAT Slatina, GAL	10,000,000	2,194,000	POR 2014 - 2020, Axa 9 / Bugetul local/ alte surse

OS6. Infrastructură și servicii publice care asigură deservirea tuturor categoriilor de utilizatori

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
6.1 Program pentru îmbătrânire activă	6.1.1. Centru de zi pentru persoanele vârstnice din municipiul Slatina	*O.1.30 Program de reabilitare și modernizare a infrastructurii existente de servicii sociale*	UAT Slatina, furnizori de servicii sociale de drept public sau privat, acreditați conform legii	5,000,000	1,097,000	POR 2014 - 2020, Axa 8, PI 8.1/ Bugetul local, PPP, alte surse
6.2. Extinderea infrastructurii tehnico - edilitare în zonele periferice isolate	6.2.1. Alimentare cu energie electrica T23 - Dealul Viilor, Mircea Botez si Str. Mesteacanului		UAT Slatina, furnizorii de servicii	5,000,000	1,097,000	Bugetul local
6.3. Servicii medicale de calitate	6.3.1 Infiintare Centru de oxigenare hiperbara		UAT Slatina, furnizorii de servicii	10,000,000	2,194,000	POR 2014 - 2020, Axa 8, PI 8.1, PPP, alte surse, Bugetul local
	6.3.2 Centru rezidential integrat medico-social de reabilitare a persoanelor adulte cu probleme de sanatate mintala		UAT Slatina, furnizorii de servicii	7,000,000	1,536,000	POR 2014 - 2020, Axa 8, PI 8.1, PPP, alte surse, Bugetul local

OS7. Siguranță crescută în spațiul public						
Program	**Proiect**	**Corelarea cu SDD**	**Responsabil, parteneri potențiali**	**Buget estimat (lei, fără TVA)**	**Buget estimat (euro, fără TVA)**	**Sursă de finanțare potențială**
7,1 Program de creștere a siguranței în spațiul public	7.1.1. Reabilitare și modernizare adăpost câini fără stăpân Sărăcești	*O.1.53. Adăpost pentru animale la Sărăcești*	UAT Slatina	1,000,000	220,000	Bugetul local
	7.1.2. Modernizare și extindere sistem supraveghere video în municipiul Slatina		UAT Slatina	1,823,200	400,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, PI 4.1, alte surse, Bugetul local
	Corelare cu PMUD - P 4.3 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate					

OS8. Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deservește într-un mod eficient zonele rezidențiale						
Program	**Proiect**	**Corelarea cu SDD**	**Responsabil, parteneri potențiali**	**Buget estimat (lei, fără TVA)**	**Buget estimat (euro, fără TVA)**	**Sursă de finanțare potențială**
8.1 Velo Slatina, program pentru constituirea infrastructurii pentru biciclete și pietoni.	8.1.1 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe străzile A.I Cuza și E. Teodoroiu.	*O.1.5 Dezvoltarea infrastructurii de transport velo*	UAT Slatina	2,734,800	600,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.2 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe strada Crișan.		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.3 Proiect pentru realizarea unor benzi pentru biciclete pe străzile Primăverii și Libertății.		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete					
	8.1.4 Includerea de piste de biciclete pe str. Artileriei - str. Cireașov - str. Pitești		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.5 Proiect pentru realizarea unor benzi de bicicletă partajate cu traficul auto pe străzile Basarabilor, Banului, Strehareți și Cuza Vodă.		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.6 Proiect pentru realizarea unor piste de bicicletă de agrement pe strada Drumul lui Stroe (Carol I).		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete.					
	8.1.7 Proiect pentru amplasarea parcări pentru biciclete în jurul principalelor obiective de interes public.		UAT Slatina			
	Corelare cu PMUD - P 3.1 Realizare infrastructura pentru biciclete					
	8.1.8 Introducerea unui sistem de bike sharing		UAT Slatina	4,102,200	900,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 3.2Proiect integrat de mobilitate durabilă (componentele biciclete si vehicule electrice) și P 7.9 Craere structură de gestionare a sistemului de bike-sharing					
	8.1.9 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in centralitatile de cartier		UAT Slatina	6,837,000	1,500,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P3.4 Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in centralitatile de cartier					
8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de	8.2.1 Modernizarea infrastructurii de transport in comun in Municipiul Slatina, prin	*O.1.2 Modernizarea infrastructurii*	UAT Slatina, operatorul de transport public	117,500,000	25,778,850	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget

transport în comun	achizitionarea de vehicule ecologice	*de transport în comun în Municipiul Slatina, prin achiziționarea de echipamente și dotări*				local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 2.1 Innoirea parcului de vehicule prin achizitia de autobuze ecologice.					
	8.2.2 Modernizarea/ extinderea infrastructurii de transport public în zona Sat Nou – Cireaşov – Strehareți (4 stații)		UAT Slatina, operatorul de transport public	13,218,200	2,900,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 2.2 Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)					
	8.2.3 Construirea/ modernizarea stațiilor de transport în comun în zonele rezidențiale periferice - Tudor Vladimirescu, Clocociov, Progresul IV (după prelungirea liniilor de transport public).					
	Corelare cu PMUD - P 2.2 Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)					
	8.2.4 Modernizarea stațiilor de transport în comun amplasate pe circulațiile majore ale orașului, inclusiv amenajarea unor stații de transport în comun reprezentative: la Plaja Olt, intrările în oraș și în centrul istoric, la intersecția străzilor A.I Cuza și E. Teodoroiu, Gara CFR și intersecția str. Primăverii cu str. Libertății (sens giratoriu Libertății – Cornișei Primăverii)					
	Corelare cu PMUD - P 2.2 Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)					
	8.2.5 Proiect pentru realizarea unor autogări/ stații de transport în comun (incl. parcare)					
	Corelare cu PMUD - P 2.2Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)					
	8.2.6 Proiect de amenajare a spațiului public, parcării și stațiilor de transport din zona Gării CFR în vederea constituirii unui nod intermodal		UAT Slatina	2,507,000	550,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 6.1 Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii, prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice.					
	8.2.7 Proiect de amenajare a autobazei, inclusiv statii de incarcare vehicule electrice		UAT Slatina	1,230,660	270,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public					
	8.2.8 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	*O.1.3 Asigurarea accesibilității la sistemul de transport în comun în Municipiul Slatina*	UAT Slatina, operatorul de transport public	4,558,000	1,000,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public).					
	8.2.9 Introducerea sistemului de management al transportului public		UAT Slatina, operatorul de transport public	1,823,200	400,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD -P 2.3 Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public					
	8.2.10 Îmbunătățirea transportului public urban prin reabilitarea infrastructurii rutiere aferentă traseelor de transport public, pe străzile: Piteşti, Vintilă Vodă şi Văilor.		UAT Slatina	14,517,230	3,185,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 1.1 Modernizarea străzilor pe care circula transportul public					

	8.2.11 Imbunătățirea transportului public urban prin supralărgirea infrastructurii rutiere aferentă traseului de transport public pe strada Drăgănești		UAT Slatina	10,000,000.00	2,194,000	Buget local/ alte surse
8.3. Managementul eficient al traficului	8.3.1 Realizare de sisteme de management şi monitorizare a traficului (modernizare sistem de semaforizare, centru de comandă și monitorizare, supraveghere video)		UAT Slatina	10,484,000	2,300,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 4.3 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate					
	8.3.2 Instalarea statiilor electrice de incarcare si introducerea unui sistem de management al statiilor electrice de incarcare		UAT Slatina	911,600	200,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD - P 3.2Proiect integrat de mobilitate durabilă (componentele biciclete si vehicule electrice)					
	8.3.3 Campanii de educație pentru mobilitate urbană durabilă		UAT Slatina	7,383,960	1,620,000	Buget local /alte surse
	Corelare cu PMUD - P7.1, P7.2, P7.3, P7.4, P7.5, P7.6, P7.7					

OS9. Sistem rutier modern și funcțional

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
9.1 Program pentru modernizarea străzilor din cartierele cartierele periferice	9.1.1. Modernizarea străzilor din cartierele Clocociov şi Progresul IV	*O.1.8, O.1.9. Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere și pietonale în perimetrul central și în zona pericentrală și periferică*	UAT Slatina	19,615,000	4,303,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Bugetul local / PNDL /alte surse
	Corelare cu PMUD - P 1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina şi P 3.3 Dezvolarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina			din care 6,12 mil carosabil si 13,496 mil pietonal	din care 1,34 mil carosabil si 2,961 mil pietonal	
	9.1.2. Modernizarea străzilor din cartierele Tudor Vladimirescu şi Grădişte (str. Abatorului, str. Grădişte)			2,890,000	634,000	
	Corelare cu PMUD - P 1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina					
	9.1.3. Modernizarea străzilor din cartierele Satu Nou, Sărăceşti Cireasov şi Primavera			44,127,000	9,723,300	
	Corelare cu PMUD - P 1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina şi P 3.3 Dezvolarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina			din care: 25 mil carosabil si 19127000 pietonal	din care 5,53 mil carosabil si 4.196.300 pietonal	
	9.1.4. Modernizarea străzilor din cartierele Steaua şi Primăverii			8,395,000	1,842,000	
	Corelare cu PMUD - P 1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina – orizont 2030 şi P 3.3 Dezvolarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina			din care 3,8 mil carosabil si 4.590.000 pietonal	din care 0,84 mil carosabil si 1.007.000 pietonal	
9.2. Program de modernizare a centrului istoric	9.2.1. Modernizarea străzilor din Centrul Istoric	*O.1.7 Continuarea modernizării centrului istoric din Municipiul Slatina*	UAT Slatina	2,101,000	461,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Bugetul local / PNDL /alte surse
	Parte din proiectul PMUD - P 1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina si P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina				din care: 0.29 mil carosabil si 171.000. Pietonal	
	9.2.2 Continuarea pietonizării centrului istoric si crearea unei zone low emissions		UAT Slatina	10,164,340	2,230,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD P5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului.					
	9.2.3 Construire parcare subterană zona Primăriei municipiului Slatina		UAT Slatina	7,000,000	1,536,000	Bugetul local, PPP

	9.2.4 Proiect pentru amenajarea unor spații publice reprezentative la intrările în centrul istoric (5 spații) - în cadrul traseelor pietonale		UAT Slatina	1,500,000.00	330,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelat cu PMUD - P5.1 Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului					
9.3 Program pentru sistematizarea/ optimizarea sistemului de parcări	9.3.1 Proiect pentru realizarea de parcări supraetajate (sub sau supraterane) în zonele rezidențiale: Progresul I-II-III, Ecaterina Teodoroiu, Steaua, Crișan I-II, Vâlcea-Tunari (5 parcări)	*O.1.4. Dezvoltarea infrastructurii de parcări urbane cu destinație temporară și rezidențială*	UAT Slatina	45,124,200	9,900,000	Bugetul local, PNDL, alte surse
	Corelare cu PMUD:					
	P4.1 Constructia de parcari rezidentiale multi-etajate					
	9.3.2 Proiect de regulament local (hotărâre Consiliu Local) – "Legea"/ regulamentul parcării		UAT Slatina	274,000	60000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD:					
	P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina și P7.10 Creare structură de gestionare a regulamentului de parcare					
	9.3.3 Implementarea unui sistem IT integrat de parcare cu plată (corelat cu sistemul de management al traficului	*O.1.4. Dezvoltarea infrastructurii de parcări urbane cu destinație temporară și rezidențială*	UAT Slatina, Poliția locală, administrator privat	3,191,000	700000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/ PPP/ Buget local/ alte surse
	Corelare cu PMUD:					
	P4.2 Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina					

OS10. Eficientizarea fluxurilor principale de persoane și de marfă dinspre și către oraș prin modernizarea și extinderea infrastructurii pentru traficul greu și a rețelei majore de circulație

Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
10.1 Ocolitoarea Slatina	10.1.1 Realizare varianta ocolitoare prin modernizare infrastructura rutiera existenta in municipiul Slatina (Traseu format din Pitesti, Oituz, Ionascu, 13 Decembrie, Piata Ecaterina Teodoroiu, George Poboran, Sfantul Constantin Brancoveanu) *	*O.1.13. Construcția centurii de ocolire a Municipiului Slatina destinată traficului greu și O.1.14. Lărgirea și modernizarea penetrațiilor traseului de centură cu străzi urbane*	UAT Slatina	47,860,000	10,500,000	Bugetul local, PNDL, alte surse
	Parte din proiectul PMUD - P 1.3 Reabilitarea si modernizarea variantei Oituz					
	10.1.2 Modernizare drum județean DJ546, Dăneasa (intersecție DN6) -Slatina,(intersecție DN65)-Verguleasa (intersecție DN 67B)		Consiliul Județean Olt	108,492,363	23,802,625	POR Axa 6, PI 6.1- Stimularea mobilității regionale prin Conectarea Nodurilor Secundare și Terțiare la Infrastructuta TEN-T, inclusiv a Nodurilor Multimodale
10.2 Amenajarea intrării în oraș dinspre Podul Olt - bretea de iesire de la Clubul Nautic/ amenajarea intersectiei	10.2.1 Amenajarea intrării în oraș dinspre Podul Olt - bretea de iesire de la Clubul Nautic/ amenajarea intersectiei		UAT Slatina	2,000,000	439000	Bugetul local, PPP
	10.2.2 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport		UAT Slatina Ministerul Transporturilor Compania Nationala de	470,486,000	103,222,000	Programul Operational Infrastructura Mare 2014-2020 cu cofinantare de la
	Corelare cu PMUD - P 1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master					

OS11. Rețea de spații verzi publice extinsă, care pune în valoare atracțiile locale, reconectând zonele rezidențiale cu centrul istoric						
Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
11.1 Program de amenajare a unor spații publice comunitare în cartiere	11.1.1. Amenajare spații publice comunitare în cartiere (scuaruri, locuri de joacă, spații verzi etc.): scuaruri în cartierele Clocociov, Progresul III, Sat Nou, Sărăcești, Cireașov și str. Nicolae Bălcescu și reconfigurarea spațiului public în cartierele Progresul I și Progresul II		UAT Slatina	4,558,000	1,000,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.3 /Bugetul local/ alte surse
	11.1.2 Sistem de irigații pentru spații verzi aferente proiectelor implementate		UAT Slatina	6,750,000	1,481,000	Bugetul local/ alte surse
11.2. Program de amenajare și reconectare a spațiilor publice reprezentative din municipiul Slatina	11.2.1 Proiect reamenajare spațiului public reprezentativ de pe dealul Grădiște		UAT Slatina	500,000	110,000	Bugetul local, PPP
	11.2.2 Traseu de agrement Strehareți (str. Drumul lui Stroe/ Carol I) Corelare cu PMUD - P 3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina		UAT Slatina	3,372,920	740,000	Bugetul local/ POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1
	11.2.3 Traseu pietonal Parcul Esplanada-Centrul Istoric (Primărie) - Complex Sportiv 1 Mai - Clubull Nautic Corelare cu PMUD - P 3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina		UAT Slatina	500,000	110,000	Bugetul local/ POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1

OS12. Poluare redusă și calitate ridicată a factorilor de mediu în municipiul Slatina						
Program	Proiect	Corelarea cu SDD	Responsabil, parteneri potențiali	Buget estimat (lei, fără TVA)	Buget estimat (euro, fără TVA)	Sursă de finanțare potențială
12.1 Centura verde, proiect complex de constituirea unei centuri verzi cu vegetație de protecție	12.1.1 Centura Verde a Municipiului Slatina Corelat cu PMUD - P1.2 Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina	*01.26 Centura Verde a Municipiului Slatina*	UAT Slatina	2,000,000	439,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investitii 4.1 / Bugetul local/ alte surse
12.2 Harta mediului în sistem informatic integrat – proiect complex de realizare a unei hărți de calitate a mediului și a unui sistem operativ de informare pentru managementul calității aerului și pentru reducerea nivelului de poluare al acestuia în Municipiul Slatina.	12.2.1 Harta calității mediului în sistem informatic integrat	*01.24 Harta calității mediului în sistem informatic integrat*	UAT Slatina, Agenția pentru Protecția Mediului Olt	250,000	55,000	INTERREG V-A Romania - Bulgaria / Bugetul local/ alte surse
12.3 Colectăm eficient - Program pentru asigurarea unei gestionări durabile a colectării deșeurilor	12.3.1 Proiect de continuare a înlocuirii containerelor de la suprafață cu containere îngropate în restul zonelor de locuire colectivă		UAT Slatina	3,500,000	768,000	Bugetul local/ alte surse

OS13. Terenuri degradate recuperate şi reintroduse în circuitul urban						
Program	**Proiect**	**Corelarea cu SDD**	**Responsabil, parteneri potenţiali**	**Buget estimat (lei, fără TVA)**	**Buget estimat (euro, fără TVA)**	**Sursă de finanţare potenţială**
13.1 Văile Slatinei, program de ecologizare/ transformare/ consolidare a văilor şi versanţilor din municipiul Slatina	13.1.1 Casetarea paraului Mariţa şi Clocociov şi Sopot în zona Tribunal din municipiul Slatina. Reabilitarea zonei Mănăstirea Clocociov din municipiul Slatina. Realizarea drumului de acces cuprins între strada Constantin Brâncoveanu, strada Mănăstirii, strada Eugen Ionescu şi Poliţia Municipiului Slatina	*O.1.23. Eliminarea efectelor negative asupra mediului prin dezvoltarea infrastructurii conexe*	UAT Slatina, Agenţia pentru Protecţia Mediului Olt	54,000,000	11,848,000	Buget local / INTERREG V-A Romania - Bulgaria/ alte surse
	13.1.2. Punerea în siguranţă a Barajului Ştreangu din municipiul Slatina	*O.1.27. Punerea în siguranţă a Barajului Ştreangu din Municipiul Slatina*		9,000,000	1,975,000	Buget local / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / alte surse
	13.1.3. Consolidarea versanţilor Grădişte, Şcoala de Poliţie, Oituz, Dealul Viilor din municipiul Slatina	*O.1.21. Consolidarea versanţilor*		50,000,000	10,970,000	Buget local / INTERREG V-A Romania - Bulgaria / alte surse
	13.1.4 Ecologizarea şi reintroducerea în circuitul urban a terenului degradat de pe strada Abatorului (Lacul lui Bruno şi malurile acestuia)		UAT Slatina	10,000,000	2,194,000	Buget local, POR2014-2020, Axa 4, PI 4.2/ alte surse
13.2 Conversia şi reintegrarea în circuitul urban a Unităţii Militare	13.2.1. Amenajare parc în municipiul Slatina, str Tunari, nr 1, Judeţul Olt		UAT Slatina	18,027,000	3,955,000	POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiţii 4.2/ Bugetul local/ alte surse
	13.2.2. Reabilitare Cercul Militar strada Ionaşcu nr.65		UAT Slatina	7,000,000	1,536,000	Bugetul local/ alte surse
13.3 Reintroducerea în circuitul urban al fostului parc Aleea Oltului	13.3.1. Amenajare parc		UAT Slatina	2,000,000	439,000	Buget local/ alte surse
	13.3.2. Execuţie parc skateboard in municipiul Slatina		UAT Slatina	2,000,000	439,000	Buget local/ alte surse

OS14. Eficiență energetică crescută						
Program	**Proiect**	**Corelarea cu SDD**	**Responsabil, parteneri potențiali**	**Buget estimat (lei, fără TVA)**	**Buget estimat (euro, fără TVA)**	**Sursă de finanțare potențială**
14.1. Program de creștere a eficienței energetice și modernizare a clădirilor publice	14.1.1 Reabilitarea clădirii Spitalului Dermato Psihiatrie Olt Slatina (Str. Drăgănești nr.35)	*O.1.18. Eficiență energetică sporită pentru clădirile instituțiilor publice*	UAT Slatina	100,000,000	21,940,000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.2 Reabilitarea și modernizarea sediului Direcției de Protecție și Asistență Socială, str. Frații Buzești nr. 6		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.3. Reabilitarea și modernizarea sediului DADPP, strada Unirii nr. 2B		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.4 Reabilitare imobil monument istoric de pe strada Lipscani nr.44		UAT Slatina, parteneri privați/ parteneri internaționali			POR 2014 - 2020, Axa 5, Prioritate de investiții 5.1, INTERREG V-A Romania - Bulgaria, SEE/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.5 Reabilitarea clădirii administrative aparținând Primăriei Slatina, str. M. Eminescu nr. 63		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ bugetul local/ alte surse
	14.1.6 Reabilitarea clădirii administrative aparținând Primăriei Slatina, str. M. Eminescu nr. 61		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.7 Reabilitarea și modernizarea corpului B al Primăriei Municipiului Slatina		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.8 Modernizarea si extinderea Sediului Primăriei Slatina, str. Mihail Kogălniceanu nr.1		UAT Slatina			SEE/ SUERD/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.9 Eficientizarea energetică și consolidarea clădirii sediului S.C. Parc Industrial, str. Pitești nr.19,		UAT Slatina			POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.1.10 Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice la Biblioteca Județeană Olt „Ion Minulescu"		Consiliul Județean Olt	947.353,87	207.844,20	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.I.3.1, Op. B-Clădiri publice.
	14.1.11 Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice la clădirile publice care aparțin Consiliului Județean Olt – Centrul Militar Județean Olt		Consiliul Județean Olt	1.119.778,50	245.673,21	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.I.3.1, Op. B-Clădiri publice.
	14.1.12Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice pentru sediul Consiliului Județean Olt		Consiliul Județean Olt	1.952.785,47	428.430,33	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.I.3.1, Op. B-Clădiri publice.
	14.1.13 Creșterea eficienței energetice a clădirii reprezentând sediul Direcției Generale de Asistență Socială și Protecția Copilului Olt		Consiliul Județean Olt	1.810.144,96	397.135,79	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.I.3.1, Op. B-Clădiri publice.
	14.1.14 Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice la clădirea Inspectoratului de Protecție Civilă Olt		Consiliul Județean Olt	507.333,22	111.306,10	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.I.3.1, Op. B-Clădiri publice.

	14.1.15 Reabilitare termică pentru îmbunătățirea eficienței energetice la Spitalul Județean de Urgență Slatina		Consiliul Județean Olt	14.728.577,25	3.231.368,41	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.I.3.1, Op. B-Clădiri publice.
	14.1.16 Creșterea eficienței energetice a clădirii Apartamente – Fosta Vila de Protocol		Consiliul Județean Olt	606.123,73	132.980,19	POR 2014-2020, Axa prioritară 3, P.I.3.1, Op. B-Clădiri publice.
14.2. Program de creștere a eficienței energetice și modernizare a clădirilor rezidențiale	14.2.1. Lucrări de intervenție necesare implementării proiectului Sprijinirea investițiilor în eficiența energetica a blocurilor de locuinte din Municipiul Slatina, pentru familii cu un venit mediu sub 350 Euro/ luna	*O.1.16. Reabilitarea termică a clădirilor de locuit multietajate*	UAT Slatina	10,500,000	2,304,000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
	14.2.2. Reabilitare termică la blocurile de locuințe etapa aVa		UAT Slatina	280,000,000	61,430,000	POR 2014 - 2020, Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ SUERD/ Bugetul local/ alte surse
14.3. Program de facilitare a transportului pietonal și reabilitarea monumentelor istorice -iluminat arhitectural	14.3.1. Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal * corelare cu PMUD 4.4 Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal		UAT Slatina	14,130,000	3,100,000	Bugetul local/ POR 2014 - 2020, Axa 4, Prioritate de investiții 4.1/alte surse
	14.3.2. Reabilitarea monumentelor istorice din municipiul Slatina - iluminat arhitectural		UAT Slatina	2,000,000	439,000	Bugetul local/ INTERREG V-A Romania - Bulgaria / Mecanismul financiar SEE / alte surse
	14.3.3 Modernizarea, eficientizarea, extinderea sistemului de iluminat public și reabilitarea instalatiilor electrice din Municipiul Slatina		UAT Slatina	23,500,000	5,155,770	Axa 3, Prioritate de investiții 3.1/ Bugetul local/ alte surse
14.4. Elaborare Plan de Acțiune privind Energia Durabilă al Municipiului Slatina	14.4.1 Elaborare Plan de Acțiune privind Energia Durabilă al Municipiului Slatina		UAT Slatina	80,000	17,600	Bugetul local

2.10 SMART CITY

2.10.1 Context local – Smart City Slatina

Documentele strategice dedicate și proiectele recente pentru transformarea municipiului într-un Smart City sunt prezentate mai jos, acoperind o gamă largă de dimensiuni smart, cu accent pe emobilitate, iluminat inteligent, servicii publice digitale. O analiză detaliată a a serviciilor de eguvernanță în municipiul Slatina se regăsește în cadrul secțiunii *Profil și capacitate administrativă.*

Planul integrat de acțiune Slatina - Soluții inovatoare pentru Dezvoltare instituțională durabilă care ar trebuia sa stea la baza obținerii finanțării nerambursabile pentru implementarea soluțiilor de electromobilitate din municipiu include următoarele acțiuni pentru implementare în perioada 2021-2027:

- Elaborarea unei **platforme pentru comunicarea dintre Primăria Slatina și părțile interesate (societatea civilă, mediul de afaceri, ONG-uri),** cu scopul de a facilita participarea și implicarea societății în dezvoltarea municipiului, în perioada 2018-2023. (parteneri: ONGuri, IMM-uri și Universitatile care au reprezentare locala, firme de consultanță; rezultate: participarea activă, creșterea transparenței și creșterea gradului de implicare, resursede finanșare: buget local, FEDR, EEA)
- Stabilirea unei **structuri administrative interne cu rol de a facilita schimbul de informații interdepartamentale ce au rol în găsirea soluțiilor smart pentru activitățile administrative,** în perioada 2018-2022 (parteneri: MDRAPFE, Universitatile care au reprezentare locala și ONG-uri, rezultate: îmbunătățirea și eficientizarea schimbului de informații și comunicării între departamente, cunoașterea și aplicarea unitară a soluțiilor smart la nivelul administrației publice, creșterea actului administrativ și a satisfacției cetățenilor cu privire la serviciile furnizate, sursă de finanțare: buget local)
- **Stabilirea, prioritizarea și implementarea proiectelor smart de dezvoltare locală** 2018-2022 (parteneri societatea civilă, IMM-uri, instituții publice locale, ADR SV, MDRAPFE, rezultate: creșterea de proiecte implementate, îmbunătățirea nivelului de atragere de fonduri nerambursabile pentru implementarea proiectelor de dezvoltare locală)
- Crearea unei **aplicații pentru telefonie mobilă destinată informării publice online și în timp real**, în perioada 2018-2020 (parteneri Universitatile care au reprezentare locala, Firme de consultanță din domeniul IT, Camera de Comert și industrie Slatina, Centrul pentru Dezvoltarea Teritorială și Urbană, Fondul pentru Inovare Civică, Fundația pentru Inovarea pentru Dezvoltarea Societății civile, Fundatia Româno-Americană, Enel România, Raiffeisen Bank România, Banca Transilvania)
- Înființarea unui **consiliu consultativ pentru soluții smart**, cu membrii din diferite domenii de activitate, public și privat, în perioada 2018- 2024 (parteneri Societatea Civilă, ONG, IMM-uri, Universitatile care au reprezentare locala, instituții descentralizate, rezultate: reducerea discrepanțelor între nevoile reale ale cetățenilor și proiectele de implementare ale Autorității Publice Locale, Eficientizarea procesului de implementare a proiectelor și obiectivelor de investiție a administrației locale, evitarea apariției disfuncționalității neconcordanțelor și stabilirea soluțiilor optime generale acceptate de Autoritatea Publică Locală și societatea civilă, menținerea nivelului de comunicare reală dintre autoritățile locale și cetățeni, buget local)

Proiecte majore potentiale în domeniul Smart City în municipiul Slatina

- **Municipiul Slatina va avea transport public local 100% electric. Strategia de transport electric integrat estimeaza** 18 de autobuze electrice, o nouă autobază, 25 de stații de încărcare, toate stațiile de transport modernizate cu e-tiketing, afișaj electronic, camera video și dispecerat. Parcul de autobuze electrice poate fi finanțat din Programul de Cooperare Româno-elvețian, Axa Prioritară 4 – Dezvoltarea unui transport public urban ecologic, în special electric și stimularea deplasărilor nemotorizate în orase, respective prin licitație de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

- **proiectul „Management modern și eficient al iluminatului public în municipiul Slatina**”, finanțat prin Programul Operational Regional si PNRR - înlocuirea tuturor unităților de lumină vechi existente din orașul Slatina cu unități care utilizează surse de lumină cu tehnologie LED și implementarea unui sistem de telegestionare a unităților de iluminat, asigurând o reducere importantă a consumului de energie și a emisiilor de CO2.

- **dezvoltarea reţelei de internet WiFi în locurile publice** printr-un proiect finanțat prin POR 2021- 2025

- **proiectul pentru optimizarea serviciilor publice locale și creșterea transparenței**. Acesta este finanțat în cadrul Axei Prioritare „Administrație publică și sistem judiciar accesibile și transparente”, operațiunea „Introducerea de sisteme și standarde comune în administrația publică locală ce optimizează procesele orientate către beneficiari în concordanță cu SCAP”, din cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020, și trebuie finalizat până în 2021. Proiectul cuprinde: o platformă dedicată serviciilor pentru cetățeni și actualizarea sistemului de management de date existent prin digitalizarea fluxurilor interne, precum și arhivarea digitală a arhivei instituției și prevede necesitatea elaborării unui plan pentru atragerea utilizatorilor la serviciile online și achiziția de semnătură electronică pentru persoanele implicate în procesul de emitere documente oficiale în cadrul fluxurilor digitale. Ca urmare, prin proiectul APLICAT soluționarea cererilor cetățenilor se va putea face prin preluarea directă de la serviciile publice care dețin toate documentele și informațiile necesare, iar comunicarea cu administrația publică se va putea realiza online pe toate nivelurile.

- Municipiul Slatina a implementat în perioada 2015 – 2019 proiectul „**Dezvoltare inteligentă pentru orașe europene 2014 – 2020**”, prin participarea la **Proiectul GrowSmarter** finanțat prin programul Orizont 2020. Prin acest proiect de dezvoltare a orașelor în Smart Cities, municipiul a beneficiat de experiența orașelor lider în acest segment și a dezvoltat următoarele 8 soluții inteligente, cu scopul de a îmbunătăți calitatea vieții cetățenilor, de a reduce impactul asupra mediului al activităților economice și de a crea o dezvoltare economică durabilă. Soluțiile sunt următoarele: eficiență și climat inteligent pentru reabilitarea clădirilor, informații și soluții de recuperare și refolosire a energiei, soluții inteligente de producere a energiei locale, sisteme de iluminat public inteligente, selectare selectivă a deșeurilor, transformarea deșeurilor în energie electrică, management inteligent al traficului, vehiculele alimentate cu carburanți alternativi pentru o mai bună calitate a aerului și soluții inteligente pentru mobilitate.În cadrul acestui proiect, municipiul Slatina și-a asumat replicarea următoarelor soluții smart din orașe precum Stockholm, Cologne sau Barcelona:

2.10.2 Cadru teoretic

Concepte legate de Orașul Inteligent

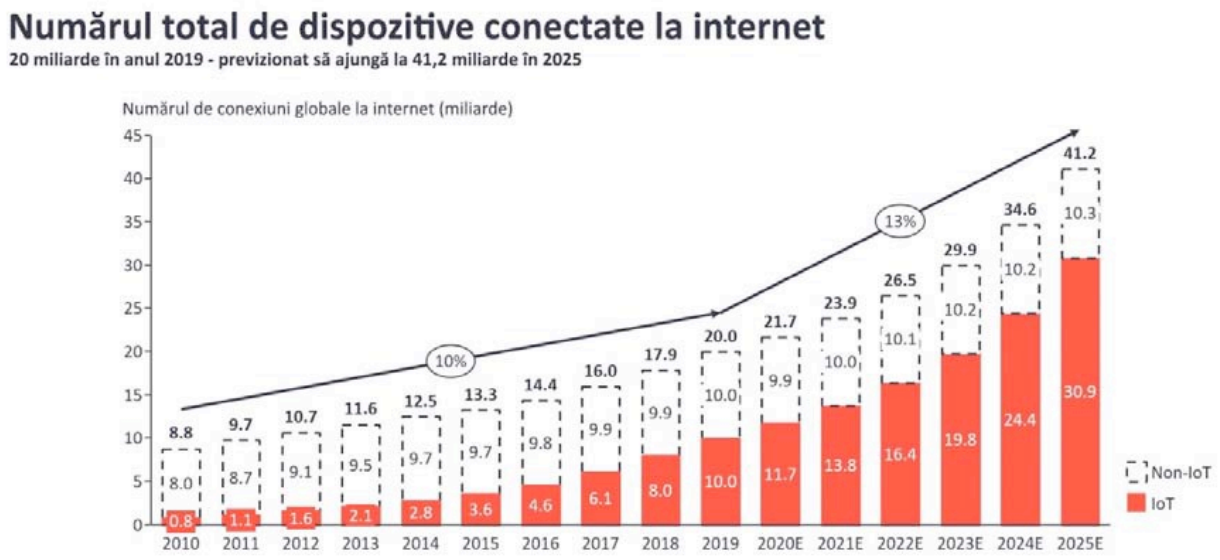
Conform unui studiu al Organizației Națiunilor Unite[7], aproximativ 68% din populația planetei ar urma să locuiască în regiunile urbane în următorii 30 de ani. Proiecțiile arată că urbanizarea, respectiv schimbarea treptată a reședinței populației din zonele rurale în cele urbane, coroborată cu creșterea globală a populației lumii ar putea adăuga încă 2,5 miliarde de oameni în zonele urbane până în anul 2050.

În anul 1965, Gordon Moore, un reputat om de știință și co-fondator al companiei Intel, a făcut o predicție care a stabilit în linii mari ritmul revoluției digitale moderne. Din observarea atentă a unei tendințe emergente, Moore a extrapolat că numărul de tranzistori din circuitele electronice se dublează la fiecare doi ani, scăzând costul tehnologiei într-un ritm exponențial. Perspectiva, cunoscută sub numele de Legea lui Moore, a devenit regula de aur pentru industria electronică și o bază pentru inovație.

În acest sens, conform graficului de mai jos regăsit într-un raport care monitorizează numărul de dispozitive cu conexiuni la internet – de la telefoane mobile, tablete, calculatoare, laptopuri, precum și

dispozitive de tipul Internet of Things – existau peste 20 miliarde de dispozitive conectate la internet în anul 2019. Pentru următorii patru ani, numărul acestora este estimat să ajungă la peste 41 de miliarde.

Figura 1. Internetul lucrurilor(IoT) – creşterea exponenţială a numărulului de dizpozitive inteligente



Sursa: IOT Analytics

Accesul rapid al oamenilor la tehnologiile inteligente face ca procesele de muncă și viața de zi cu zi să se schimbe fundamental. Internetul este principalul catalizator al dezvoltării tehnologice, și concept precum Internet of Things (IoT) și Big Data fac ca obiectele folosite frecvent de populație să fie dotate cu tehnologii ce permit transmiterea comunicației digitale între ele și cu utilizatorii, devenind o parte integrantă a culturii umane.

Urbanizarea accentuată necesită modalități noi și inovatoare de gestionare a complexității vieții urbane, solicitând noi modalități de a viza problemele de supraaglomerare, consum de energie, gestionarea resurselor și protecția mediului. În același timp cu progresul tehnologic privat, administrațiile publice se află în situația constantă de adaptare a viziunilor și de inovare a proceselor pentru a răspunde cerințelor dinamice ale cetățenilor.

În acest context, conceptul de Orașe Inteligente apare nu doar ca mod de operare inovator pentru viața urbană modernă sau de eficientizare resurselor pentru a crea o dimensiune urbană sustenabilă, ci ca mijloc prin care orașele își continuă competiția pentru atragerea populației urbane într-o dinamică de globalizare.

Acest lucru se realizează implicând furnizarea unor servicii interconectate prin tehnologii de tipul TIC pentru a îmbunătăți procesele de funcționare a orașelor, bazându-se pe participarea activă a comunității în identificarea și rezolvarea problemelor locale. Nu în ultimul rând, pe lângă elemental necesar de creștere a calității vieții și de creștere a facilitării serviciilor comunitare, crearea unui oraș inteligent reprezintă o direcție strategică pentru a răspunde la problemele generate de urbanizarea rapidă și de creștere accelerată a efectivului populației.

Definiția Orașului Inteligent

Termenul de „oraș inteligent” a devenit în ultimii ani una dintre cele mai utilizate modele de adresare ale administrațiilor publice cu privire la zonele lor urbane. Companiile, municipalitățile, ONG-urile sau cetățenii discută despre acest subiect într-un ritm accelerat, însă cum se poate transforma un oraș modern într-unul „inteligent”? Ce activități trebuie întreprinse pentru a intra sub umbrela inițiativelor inteligente?

La nivel internațional, nu există o definiție general acceptată cu privire la orașele inteligente. Dezvoltarea inovațiilor tehnologice și accesibilitatea lor la scară largă au adaptat însă termenul de la execuție proiectelor

bazate pe tehnologie până la implementarea strategiilor integrate pentru a aborda provocările complexe ale orașelor.

Analizând definițiile oferite de către diferiți factori interesați, putem ajunge la concluzia existenței unui consens general că abordarea orașului inteligent pornind de la premisa optimizării proceselor și creării condiției de dezvoltare durabilă, prin utilizarea unor soluții inovatoare de guvernanță urbană, servicii și infrastructură, după cum se arată în definițiile selectate mai jos:

Organizația Națiunilor Unite definește orașul durabil inteligent[9] drept „un oraș inovator care folosește tehnologiile informației și comunicațiilor (TIC) și alte mijloace pentru a îmbunătăți calitatea vieții, eficiența funcționării și a serviciilor urbane și a competitivității, asigurându-se în același timp că satisface nevoile generațiilor prezente și viitoare cu privire la aspectele economice, sociale, de mediu, și culturale".

Pe de altă parte, la nivel european, Comisia Europeană definește un oraș inteligent10 ca fiind „locul în care rețelele și serviciile tradiționale sunt mai eficiente prin utilizarea tehnologiilor digitale și de telecomunicații în beneficiul locuitorilor și afacerilor sale".

La nivel național, Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației din România (MLPDA) a definit un oraș inteligent ca fiind „un oraș care integrează și utilizează tehnologiile informației și comunicațiilor pentru a crește calitatea vieții, pentru utilizarea eficientă și eficace a resurselor și infrastructurilor gestionate, pentru a răspunde nevoilor sau pentru a îmbunătăți serviciile oferite comunității".

Consiliul Orașelor Inteligente afirmă că „un oraș inteligent folosește tehnologia informației și comunicațiilor (TIC) pentru a-și spori calitatea locuirii, viabilitatea și durabilitatea. În primul rând, un oraș inteligent colectează informații despre sine prin intermediul senzorilor, altor dispozitive și al sistemelor existente. Apoi, comunică acele date utilizând rețele cu fir sau fără fir. În al treilea rând, analizează aceste date pentru a înțelege ce se întâmplă în prezent și ce este probabil să se întâmple în viitor".

Nu în ultimul rând, compania Cisco, recunoscută la nivel internațional pentru implementarea a numeroase proiecte de tipul orașelor inteligente, spune[13] despre acestea că „folosesc tehnologia digitală pentru a conecta, proteja și îmbunătăți viața cetățenilor. Senzorii IoT, camerele video, rețelele de socializare și alte intrări acționează ca un sistem nervos, oferind operatorului orașului și cetățenilor feedback constant, astfel încât să poată lua decizii în cunoștință de cauză".

Din aceste definiții se poate trasa o linie directivă în sensul necesității unei abordări strategice și integrate a orașelor inteligente, realizată în primul rând prin analiza complexității dinamicilor urbane și a provocărilor generate prin alocarea dispersată a resurselor.

Definițiile menționate anterior evidențiază câteva principii ale abordării orașului inteligent, regăsite în Politica Urbană a României.

- deși nu este o condiție prealabilă, proiectele și măsurile urbane inteligente sunt coordinate din ce în ce mai mult prin strategii smart city (pentru dezvoltare urbană inteligentă);
- abordarea orașului inteligent presupune o abordare integrată și cuprinzătoare asupra dezvoltării urbane (inclusiv guvernanței), profitând de noile tehnologii și soluții TIC;
- în timp ce infrastructura este o piesă centrală a orașului inteligent și tehnologia este factorul ce facilitează dezvoltarea inteligentă, integrarea și interconectarea tuturor sistemelor sunt fundamentale pentru un oraș care este cu adevărat inteligent[15];
- abordarea orașului inteligent trebuie să identifice și să abordeze provocările locale și prioritățile de dezvoltare urbană – „Orașul Inteligent" nu este obiectivul, ci un mijloc de a aborda provocările urbane și de a atinge viziunea și obiectivele de dezvoltare urbană.

Ce este un oraș „inteligent”?

Ce este un oraș inteligent? Răspunsul poate fi diferit în funcție de fiecare factor interesat. Furnizorii de soluții vă spune că reprezintă suma proiectelor de tip parcare inteligentă, iluminat inteligent sau orice are legătură cu tehnologia. Autoritățile locale pot spune că este vorba despre desfășurarea de activități online în oraș, precum plata impozitelor, e-cont al cetățeanului sau eliberarea de documente predominant în format electronic. Locuitorii orașului pot afirma că un oraș intelligent este definit de ușurința de a se deplasa sau despre reducerea criminalității. În acest caz, toată lumea are dreptate.

Un oraș inteligent, construit corespunzător, va oferi o valoare diferită diferitelor părți interesate. Pentru a construi acest tip de oraș, trebuie mai întâi să se construiască ecosistemul orașului inteligent, bazat pe ample consultări publice cu toate categoriile de factori interesați. Rezultatele acestor consultări se traduc apoi într-un document programatic multianual de tipul unei strategii Smart City, care la rândul său se aplică prin proiecte pentru comunitate.

Figura 2. Arhitectura ecosistemului Smart City

Sursa: StrategyofThings.io

În ciuda valului actual de discuții și dezbateri cu privire la valoarea, funcția și viitorul orașelor inteligente, conceptul acestora este ușor de definit. În esență, ideea orașelor inteligente are rădăcini în crearea și conectarea capitalului uman, a capitalului social și a infrastructurii tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC) pentru a genera o dezvoltare economică mai mare și mai durabilă și o calitate mai bună a vieții.

Având în vedere provocările asociate cu urbanizarea accelerată a orașelor europene, precum și agenda mai extinsă de combatere a redresării economice a sărăciei, șomajului și daunelor aduse mediului, strategia Europa 2020 a încorporat un angajament de a promova dezvoltarea orașelor inteligente în întreaga Europă și de a investi în Infrastructura TIC și dezvoltarea capitalului uman și social. Orașele inteligente pot juca un rol în a ajuta la îndeplinirea obiectivelor stabilite în Strategia Europa 2020 prin adoptarea de soluții scalabile care profită de tehnologia TIC pentru a crește eficacitatea, a reduce costurile și a îmbunătăți calitatea vieții.

In același timp, un studiu de cartografiere a Orașelor Inteligente europene bazat pe o bază de date cuprinzând 468 de localități urbane[17] a realizat o clasificare a acestora în funcție de nivelul de maturitate, după cum urmează:

- nivelul de maturitate 1: doar o strategie sau o politică a Orașelor Inteligente
- nivelul de maturitate 2: în plus față de nivelul 1, un plan de proiect sau o viziune a proiectului, dar fără proceduri de implementare
- nivelul de maturitate 3: pe lângă nivelul 2, testarea inițiativelor Orașe Inteligente pilot
- nivelul de maturitate 4: un oraș inteligent cu cel puțin o inițiativă complet lansată sau implementată.

Acest lucru relevă că la nivelul Uniunii Europene, considerentele privind statutul de Oraș Inteligent pornesc de la baza unei politici sau strategii la nivel urban, fără de care orașele nu pot fi considerate inteligente. Proiectele pilot și inițiativele individuale contribuie într-adevăr la îmbunătățirea calității vieții urbane, fără însă a putea spune că orașul în esența sa este inteligent.

Figura 3. Cadrul ecosistemului Smart City

Sursa: prelucrare McKinsey & Company

Dimensiunile Orașului Inteligent

Așa cum a fost explicat în secțiunea anterioară, orașele inteligente se construiesc în baza unui arhitecturi ce conține mai multe dimensiuni, pentru a putea răspunde complexității urbane cu care se confruntă orașele date fiind fenomenele de urbanizare, utilizare la scară largă a tehnologiilor, și creștere accelerată a migrării spre orașe.

Pe fundalul unei dezbateri teoretice continue privind gruparea caracteristicilor orașelor inteligente în principalele dimensiuni care ar reda cel mai bine complexitatea dezvoltării urbane inteligente, s-a ajuns la un consens internațional, adaptat adesea la nivelul Uniunii Europene[19]. Prin urmare, atunci când analizăm și imaginăm un oraș inteligent, principalele dimensiuni care trebuie avute în vedere
sunt:

1. Economie Inteligentă
2. Mobilitate Inteligentă
3. Mediu Inteligent
4. Cetățeni Inteligenți

5. Mod de Viață Inteligent / Locuire inteligentă
6. Guvernanță Inteligentă

Aceste dimensiuni se coordonează cu și stau la baza diferitelor clasificări ale orașelor inteligente, așa cum se poate vedea în tabelul de mai jos. În mod ideal, orașele trebuie să ia în considerare toate aceste dimensiuni și factorii unui oraș inteligent în strategiile lor, fiind în bunele practici combinate și determinate în funcție de priorități pentru a aborda cel mai bine provocările locale.

De asemenea, trebuie remarcat faptul că tehnologia în sine nu este considerată o dimensiune distinctă, ci un factor transversal, care îmbunătățește eficiența proiectelor. În ceea ce privește proiectele urbane inteligente, un proiect poate fi considerat „mai inteligent" atunci când integrează un număr mai mare de dimensiuni ale orașului inteligent, abordând astfel provocări urbane mai multe și/sau mai complexe.

Tabelul de mai jos, preluat din Politica Urbană a României, exemplifică pe larg dimensiunile orașului inteligent și factorii lor de bază, având mai multe surse de prelucrare a datelor.

Giffinger	**Roata Orașului Inteligent**	**Hexagonul Orașului Fericit**	**B. Mattoni**	**ISO 37122 (categorii de indicatori)**
ECONOMIE INTELIGENTĂ (Competitivitate): (1) Spirit inovator (2) Antreprenoriat (3) Imagine economică și mărci comerciale (4) Productivitate (5) Flexibilitatea pieței muncii (6) Integrare internațională (7) Abilitatea de a transforma	**ECONOMIE INTELIGENTĂ:** (1) Oportunitate (2) Productivitate (3) Interconectare locală și globală		**ECONOMIE:** (1) Durabilitate (2) Inovație (3) Îmbunătățirea teritoriului (4) Management (5) Control (6) Informații	Economie
MOBILITATE INTELIGENTĂ (Transport și TIC): (1) Accesibilitate locală (2) Accesibilitate (inter-)națională (3) Disponibilitatea infrastructurii TIC (4) Sisteme de transport durabile, inovatoare și sigure	**MOBILITATE INTELIGENTĂ:** (1) Acces mixtmodal (2) Mobilitate curată și nemotorizată (3) TIC integrată	**UȘOR DE PARCURS PE JOS ȘI ACCESIBIL:** (1) Apropierea locuințelor de servicii (2) Tranzit public extraordinar (3) Prioritate pentru pietoni și biciclete	**MOBILITATE:** (1) Infrastructură (2) Rețeaua Vehiculelor (3) Rețea pietonală și de (4) Logistica transportului de marfă (5) Logistica transportului deșeurilor (6) Management (7) Control (8) Informații	Transport
MEDIU INTELIGENT (Resurse naturale): (1) Atractivitatea condițiilor naturale (2) Poluare (3) Protecția mediului (4) Managementul durabil al resurselor	**MEDIU INTELIGENT:** (1) Clădiri inteligente (2) Managementul resurselor (3) Planificarea urbană	**CURAT ȘI VERDE:** (1) Spațiu verde (2) Aer curat (3) Zone de agrement în aer liber	**MEDIU:** (1) Mediul natural (2) Mediul agricol (3) Mediul urban (4) Management (5) Control (6) Informații **ENERGIE:** (1) Producție (2) Rețele de distribuție (3) Clădire	Energie Mediu și schimbări climatice Apă Ape uzate Deșeuri solide

			(4) Iluminat (5) Management (6) Control (7) Informații	
CETĂȚENI INTELIGENȚI (Capital Social și Uman): (1) Nivel de calificare (2) Afinitate pentru învățarea continuă (3) Pluralitate socială și etnică (4) Flexibilitate (5) Creativitate (6) Cosmopolitism/ Toleranță (7) Participarea la viața publică	**CETĂȚENI INTELIGENȚI:** (1) Educație (2) Societate incluzivă (3) Creativitate	**CULTURĂ ȘI MÂNDRIE CIVICĂ:** (1) Sărbătorește culturile locale și internaționale (2) Muzică, artă, mișcarea creatorilor și artizanilor (3) Democrație continuă și cocreare a cetățenilor **CONECTAT SOCIAL:** (1) Fericit, cu prieteni și relații (2) Destule persoane care să mă ajute în orice moment (3) Ușor de întâlnit alte persoane **PROSPERITATE COMUNĂ:** (1) Educație care sporește încrederea tuturor (2) Îmbrățișează diversitatea	**COMUNITATE:** (1) Participare (2) Integrare (3) Asistență (4) Management (5) Control (6) Informații	Cultură Educație
MOD DE VIAȚĂ INTELIGENT/ LOCUIRE INTELIGENTĂ (Calitatea vieții): (1) Facilități culturale (2) Condiții de sănătate (3) Siguranță individuală (4) Calitatea locuințelor (5) Unități educaționale (6) Atractivitate turistică (7) Coeziune socială	**MOD DE VIAȚĂ INTELIGENT:** (1) Cultură și fericire (2) Siguranță (3) Sănătate	**SIGUR ȘI SĂNĂTOS:** (1) Lipsa fricii (2) Ținte ale criminalității zero (3) Niveluri ridicate de sănătate mentală și fizică **PROSPERITATE COMUNĂ:** (1) Acces la locuințe, energie și alimente de calitate		Sănătate Locuințe Recreere Siguranță Telecomunicații Agricultură și alimentație urbană/locală Securitate
GUVERNANȚĂ INTELIGENTĂ (Participare): (1) Participarea la luarea deciziilor (2) Servicii publice și sociale (3) Transparență	**GUVERNANȚĂ INTELIGENTĂ:** (1) Servicii online (2) Infrastructură (3) Guvern deschis			Finanțe Guvernare Urbanism

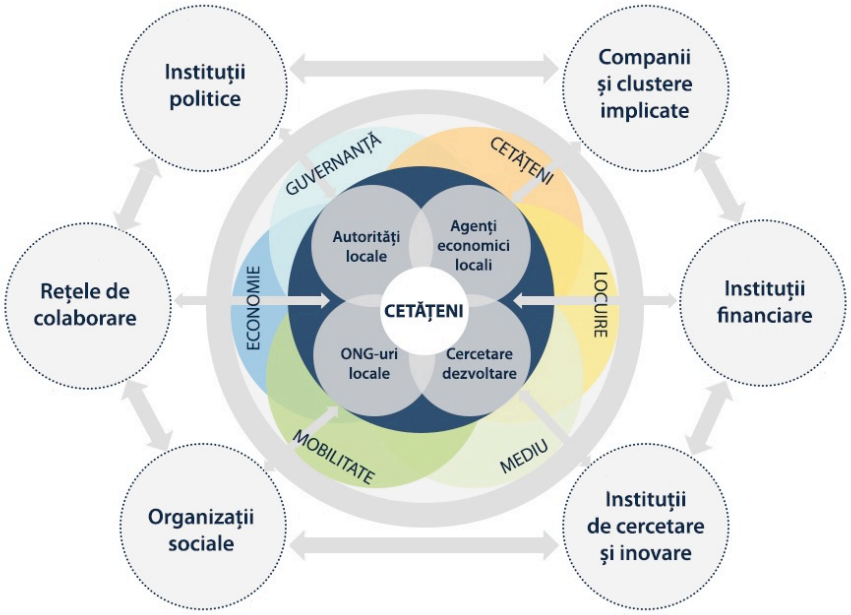
(4) Strategii și perspective politice				

Sursa: Politica Urbană a României

Abordarea Orașului Inteligent[24], derivată din figura de mai jos, subliniază necesitatea trecerii de la concentrarea pe tehnologie a orașelor și abordarea de sus în jos a dezvoltării urbane la inovația centrată pe utilizator, respectiv pe cetățean.

Aplicarea acestui concept la nivelul dimensiunii umane poate conduce la consolidarea capacității administrative în proiectarea și implementarea de procese de tip „bottom-up", prin co-crearea de servicii publice împreună cu cetățenii, ceea ce în final conduce la transformarea managementului și guvernanței urbane. Orașul inteligent este eminamente centrat pe cetățenii săi, iar cheia stă în angajamentul real și dorința de cooperare între instituții, sectorul privat și public, inclusiv toți actorii interni și externi ai orașului inteligent, așa cum se poate vedea în figura de mai jos.

Figura 4. Părțile interesate interne și externe ale orașului intelligent



Sursa: Evaluarea Inițiativelor Orașului Inteligent pentru Regiunea Mediteraneeană (ASCIMER), Livrabilul 3 Guvernanță și Implementarea Proiectelor Urbane Inteligente în Regiunea Mediteraneană

Instrumente de evaluare a Orașelor Inteligente

Datorită factorului de noutate și a dezbaterii continue la nivel conceptual din partea diferiților actori internaționali cu privire la structura și tipurile de acțiuni aplicabile în acest domeniu, gândirea asupra orașelor inteligente se află momentan la nivel de stadii incipiente. Acest lucru este de asemenea prezent în România, unde abordarea orașelor inteligente a fost predominant axată pe proiecte individuale, și nu una la nivel de document programatic care să conducă la direcții concrete de acțiuni comune.

Datorită creșterii popularității subiectului și a oportunităților de finanțare deschise prin Programele Operaționale Regionale 2021-2027 – Axa prioritară 2, vom vedea la nivel național apariția unor serii ample de documente strategice pentru acest domeniu.

Prin crearea de strategii de tip smart city, regiunile urbane din România vor trebui să utilizeze o serie de instrumente de evaluare pentru înțelegerea contextului actual și a perspectivelor de dezvoltare inteligentă a orașelor din România, pentru a construi politici publice bazate pe date concrete și care să răspundă necesităților reale ale orașelor.

În realizarea acestui capitol, au fost identificate și cercetate cele mai importante instrumente de evaluare pentru orașele inteligente utilizate la nivel internațional și european. Unul sau mai multe dintre aceste instrumente pot fi utilizate de către autoritățile locale pentru construirea unui set de indicatori și abordări calitative, utilizând standardele existente pentru a identifica nevoile pentru diferite proiecte ce pot conduce la construirea orașelor inteligente.

Standardul United 4 Smart Sustainable Cities

Standardul United for Smart Sustainable Cities (Uniți pentru Orașe Inteligente Sustenabile – U4SSC) este o inițiativă a Organizației Națiunilor Unite coordonată de către Uniunea Internațională a Telecomunicațiilor (ITU), Comisia Economică a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa (UNECE) și UN-Habitat, sprijinită de către o serie largă de organizații internaționale, întrunită pentru a ajuta la atingerea Obiectivului 11 de Dezvoltare Durabilă ONU – Orașe și Comunități Durabile.

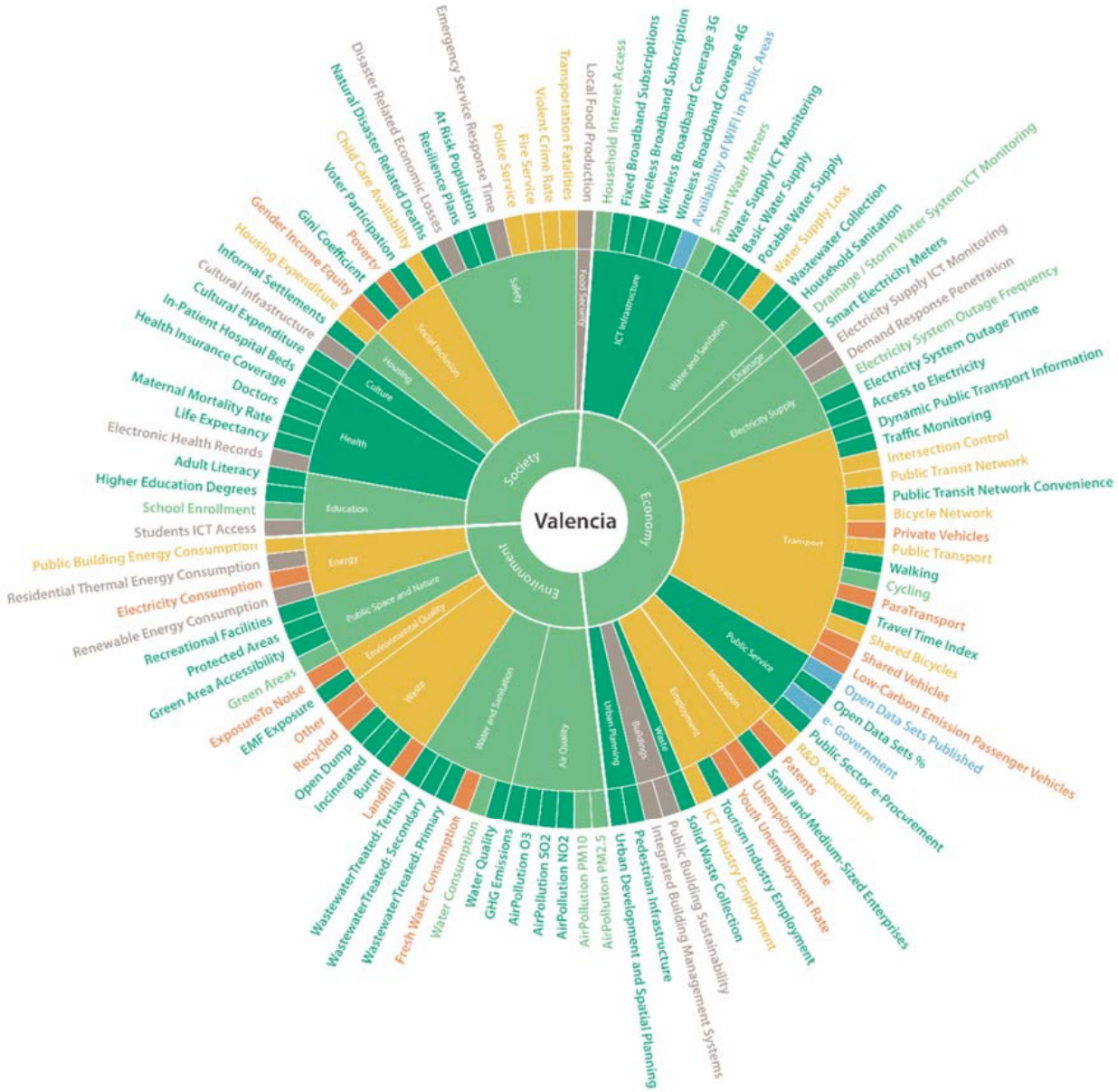
Sustenabilitatea și inteligența sunt însă propuneri pe termen lung, care necesită o planificare atentă, măsurarea și monitorizarea progresului. Pentru a realiza acest lucru este necesară o abordare bazată pe dovezi, bazată pe date relevante și de înaltă calitate și utilizarea celor mai bune practici. U4SSC servește drept instrument global pentru susținerea politicii publice și pentru a încuraja utilizarea instrumentelor de tehnologie a informației pentru a facilita și ușura tranziția către orașe inteligente durabile. Acest standard este realizat prin definirea unui set de indicatori cheie de performanță (KPI) pentru orașele inteligente durabile, dezvoltați pe baza unui standard internațional.

Acești indicatori au fost dezvoltați pentru a oferi orașelor o metodă standardizată de colectare a datelor necesare pentru a măsura performanța și progresul în ceea ce privește:

- Realizarea obiectivelor de dezvoltare durabilă;
- Transformarea unui oraș modern într-unul inteligent; și
- Strategia pentru orașele durabile.

În figura de mai jos se poate observa un exemplu de arhitectură a indicatorilor de performanță U4SSC construite în jurul orașului Valencia.

Figura 5. Standardul de performanță U4SSC – exemplu KPI pentru orașul Valencia



Sursa: U4SSC - profilul orașului Valencia. Dimensiuni, categorii și indicatori de performanță

Pentru alcătuirea unei imagini standardizate în cadrul acestui instrument de evaluare a orașelor inteligente durabile, se alcătuiește o „hartă" care conține 91 de indicatori[28] de performanță urbană. Aceștia au fost selectați de către experți internaționali și agenții ONU pentru a surprinde performanța unei zone urbane în trei dimensiuni: societate, economie, și mediu. Fiecare dintre aceste dimensiuni oferă o vedere separată a progresului și, atunci când sunt raportate împreună, oferă o viziune holistică a unui oraș durabil inteligent.

Fiecare dimensiune este alcătuită din subcategorii care se concentrează pe domenii specifice de performanță și progres, fiind la rândul lor subdivizate în indicatori de performanță de bază și ceea ce privește inițiativele de tipul orașelor inteligente și sustenabile prin clasificarea comparative cu celelalte orașe într-un

index predefinit. Peste 100 de orașe din întreaga lume au implementat sau sunt în proces de implementare a standardului U4SSC, incluzând Singapore, Dubai, Valencia sau Moscova.

Standardele Orașului Inteligent – ISO 37120 și ISO 37122

Standardul ISO 37120 definește și stabilește metodologii pentru un set de indicatori alcătuiți cu scopul de a măsura performanța serviciilor oferite de autoritățile publice și a calității vieții. Standardul este aplicabil oricărui oraș, municipalitate sau guvern local care se angajează să-și măsoare performanța într-un mod comparabil și verificabil, respectând principiile stabilite în ISO 37101.

Pachetul ISO 37120 dedicat orașelor și comunităților sustenabile este în prezent tradus și adaptat în România de către Asociația de Standardizare din România (Comitetul Tehnic 397), oferind pe viitor orașelor posibilitatea de a accesa standardele în limba locală în alcătuirea strategiilor locale pentru orașe inteligente, facilitând astfel colectarea și evaluarea indicatorilor ce vor alcătui secțiunea de context local.

Pachetul ISO 37120 conține trei standarde care subliniază legătura dintre dezvoltarea urbană durabilă, dezvoltarea orașelor inteligente și reziliență. Pachetul are la bază sustenabilitatea, întrucât se referă la procesul de schimbare aflat în centrul abordării orașelor inteligente. Standardele sunt concepute pentru a ajuta orașele să ghideze și să evalueze managementul performanței serviciilor publice și furnizării de servicii, precum și calitatea vieții comunităților.

Figura 6. Orașe și comunități durabile – Relații în cadrul familiei de standarde privind dezvoltarea urbană

Sursă: Politica Urbană a României

Standardul ISO 37122 este primul de acest fel destinat în mod exclusiv orașelor inteligente, ajutând la evaluarea aspectelor și practicilor care măresc ritmul în care orașele își îmbunătățesc rezultatele de durabilitate socială, economică și de mediu[33] prin utilizarea unor definiții și metodologii standardizate. ISO 37122 include 19 domenii și include 75 de indicatori, iar orașele care utilizează standardul ca referință trebuie să raporteze cel puțin 50%.

În plus față de ISO 37120 și 37122, ISO 37123 încearcă prim metodologia sa să răspundă provocărilor actuale precum: schimbările climatice, creșterea rapidă a populației și instabilitatea politică și economică, prin

îmbunătățirea fundamentală a modului în care implică societatea. ISO 37123 urmează aceleași 19 domenii tematice, oferind astfel indicatori complementari pentru o dezvoltare urbană integrată și durabilă.

Zonele urbane naționale au posibilitatea de a aplica standardele ISO 37120 prin intermediul platformei WCCD (World Council on City Data – Consiliul Mondial pentru Date Urbane), disponibilă oricărui oraș din lume interesat de obținerea certificării. Principalele avantaje ale unei astfel de abordări sunt accesul la o comunitate de practică, oportunități de învățare și schimbul de cunoștințe, precum și evaluarea comparativă a orașelor.

Matricea de maturitate a orașului inteligent

Așa cum a fost discutat anterior, orașele inteligente pot prezenta diferite etape de maturitate, bazate primordial pe indicatori și metode de măsurare și evaluare a zonelor urbane. În funcție de nivelul de maturitate a unui oraș inteligent, autoritățile locale și factorii interesați pot conlucra pentru identificarea acelor axe prioritare și proiecte specifice de dezvoltare sustenabilă la nivel local, într-un mod metodologic.

Există bineînțeles diferite modele de evaluare privind maturitatea orașelor inteligente, demonstrându-se în practică utilitatea acestor instrumente care pot fi utilizate pentru autoevaluarea continuă a zonelor urbane și identificarea celor mai accesibile obiective de dezvoltare.

Unul dintre aceste exemple poete fi Modelul de Maturitate al Orașelor Inteligente creat de Scottish Alliance, precum și un Instrument de Autoevaluare bazat pe modelul IDC[36] și Instituția Britanică de Standarde PAS181 (2014).

Acesta nu doar stabilește principalele dimensiuni de analiză la nivel național/ regional, ci și oferă orașelor un instrument practic pe care îl pot folosi atunci când construiesc propriile strategii. Instrumentul de autoevaluare permite orașelor să își evalueze nivelul actual de dezvoltare al orașelor inteligente și să își stabilească obiectivul (adică nivelul care trebuie atins într-un anumit interval de timp), pe baza unui model de maturitate cu 5 niveluri.

Cele 5 niveluri pot fi ajustate și/sau reformulate în funcție de contextul local/ regional, pentru a surprinde evoluția orașelor inteligente de la intervenții simple, bazate pe proiecte, către abordări strategice și o complexitate sporită. De asemenea, aceste niveluri pot fi evaluate pentru fiecare dintre cele 6 dimensiuni ale orașului inteligent (a se vedea secțiunea privind dimensiunile orașului inteligent), pentru a avea o imagine de ansamblu completă asupra dezvoltării orașului.

O primă încercare de a aplica o matrice de maturitate a orașelor inteligente la scară regională în România a fost Strategia Regională pentru Mobilitate Urbană și Orașe Inteligente 2021-2027 a Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest, care a comparat toate cele 43 de orașe din regiune pe baza unui model derivat din Scottish Alliance, Giffinger[39] și pachetul ISO 37120.

Tabelul 3. Prezentare generală a modelului de maturitate inteligentă al Scottish Alliance

	Nivelul 1 Ad-Hoc	**Nivelul 2 Oportunist**	**Nivelul 3 Util & Repetabil**	**Nivelul 4 Operaționalizat**	**Nivelul 5 Optimizat**
Managementului Orașului	Fragmentat	Colaborarea Sistemului	Integrarea Sistemului	Sistem Gestionat	„Sistem de Sisteme” Durabil și Deschis
Starea Orașului Inteligent *tehnologiile digitale ca factor	Îmbunătățirea serviciului digital și de date bazat pe operare.	Conceptul de sistem holistic și schimbul emergent de date.	Strategie condusă și rezultat orientat. Activat de investiții tehnologice la nivel de sistem.	Tehnologia și datele au activat sistemele de simț și răspuns dinamic.	Implementare „inteligentă” la nivel de oraș, adaptată continuu
Efect asupra	Analizarea	Apariția	Responsabilitate	Predicția	Abordarea

rezultatelor	dovezilor și construirea argumentelor comerciale.	parteneriatelor transfrontaliere pentru a se concentra asupra rezultatelor comune.	partajată pentru rezultate și program comun de investiții la nivel de sistem.	îmbunătățită, prevenirea și răspunsul în timp real oferă rezultate îmbunătățite.	„sistemului de sisteme" deschis la nivel de oraș stimulează inovația care sporește competitivitatea orașului

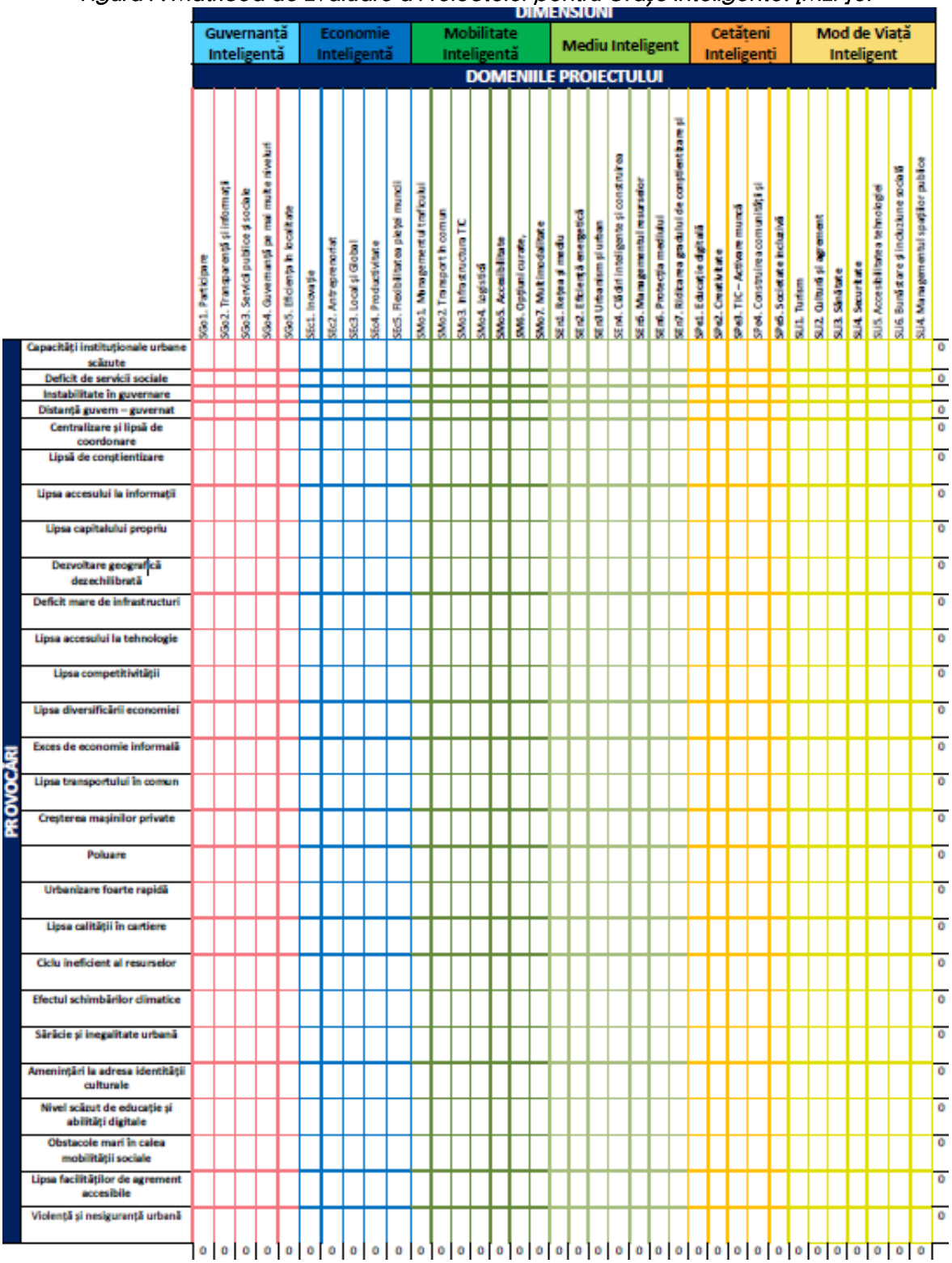
Sursă: Scottish Alliance, Pregătirea Orașelor Inteligente. Modelul de Maturitate al Orașelor Inteligente și Instrumentul de Autoevaluare Notă de Orientare pentru finalizarea Instrumentului de Autoevaluare. 2014

Matricea de evaluare a proiectelor pentru orașe inteligente

În timp ce primele trei instrumente de evaluare a orașelor inteligente oferă un spectru amplu de elemente necesare caracterizării contextului local prin indicatori cheie, metodologii specifice și estimarea gradului de maturitate, mai este necesar pasul de evaluare a proiectelor. Implementarea efectivă a proiectelor pentru orașe inteligente creează necesitatea unor metodologii specifice de evaluare a potențialului acestora de a genera un impact pozitiv și rezultate, în raport cu provocările urbane specifice.

Proiectul ASCIMER oferă un bun exemplu în acest sens, prin dezvoltarea unui cadru cuprinzător care să ajute părțile interesate publice și private să ia decizii în cunoștință de cauză cu privire la strategiile de investiții ale orașelor inteligente și să dezvolte abilități pentru a evalua și prioritize aceste tipuri de proiecte, inclusiv rezolvarea dificultăților privind implementarea și transferabilitatea. Matricea ASCIMER urmează specificul orașelor mediteraneene și o abordare similară ar trebui aplicată orașelor din România care intenționează să investească în proiecte pentru orașe inteligente, pentru a selecta intervenții de impact. Matricea prezintă relațiile dintre provocări și arii de proiect în toate domeniile, având ca scop identificarea efectelor acțiunilor la nivelul diferitelor zone de proiect în provocări aparținând tuturor dimensiunilor. Prin urmare, [MEP]OI oferă rezultate parțiale și globale privind evaluarea proiectelor pentru orașe inteligente, acționând ca un rezumat al tuturor elementelor și asigurând extragerea informațiilor din acțiuni/ activități corelate (de exemplu, un proiect ar putea include mai multe acțiuni, prin urmare matricea oferă o imagine de ansamblu asupra provocărilor abordate de fiecare acțiune)

Figura 7. Matricea de Evaluare a Proiectelor pentru Orașe Inteligente: [MEP]UI



Sursă: Victoria Fernandez-Anez, Guillermo Velazquez, Fiamma Perez-Prada și Andrés Monzón (2018): Matrice de Evaluare a Proiectelor Urbane Inteligente: Conectarea Provocărilor și Acțiunilor în Regiunea Mediteraneană, Jurnal de Tehnologie Urbană

2.10.3 Cadrul instituțional pentru orașele inteligente în România

Strategiile urbane inteligente și proiectele aferente acestora pot fi cuprinse într-un cadru instituțional ce vizează dezvoltarea, suportul, testarea și implementarea proiectelor la nivel național. În România, acest lucru se realizează pe trei piloni administrativi: la nivel național prin administrația publică centrală, la nivel regional prin Autoritățile de Dezvoltare Regională, și la nivel județean prin consiliile județene.

Administrația publică centrală se concentrează pe activarea orașului inteligent

Administrația publică centrală se concentrează asupra domeniului orașelor inteligente la nivel național în principal prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Agenția pentru Digitalizarea României, ca structură în cadrul aparatului de lucru al Guvernului și în coordonarea prim-ministrului, cu rolul de a realiza și coordona implementarea strategiilor și a politicilor publice în domeniul transformării digitale și societății informaționale.

Chiar dacă nu există încă o strategie smart city la nivel național, Guvernul României a lansat un ghid pentru realizarea strategiilor orașelor inteligente începând cu anul 2016, sprijinind realizarea unui proiect pilot de oraș inteligent în Alba Iulia, pe baza unui parteneriat public-privat.

Dintre cele două instituții menționate anterior, remarcăm faptul că în cadrul Ministerului Transportului și Infrastructurii există o structură asimilată are fostului Minister al Comunicațiilor și Societății Informaționale, coordonată la nivel de secretar de stat, care are rolul de a realiza politica Guvernului în domeniile comunicațiilor electronice, serviciilor poștale, tehnologiei informației și societății informaționale.

Principala entitate responsabilă cu transformarea digitală și societatea digitală din cadrul administrației publice centrale este Agenția pentru Digitalizarea României, coordonată direct de prim-ministru. Instituția are trei obiective principale:

- să contribuie la transformarea digitală a economiei și societății române
- să creeze o guvernanță electronică la nivelul administrației publice din România, prin operaționalizarea standardizării și interoperabilității sistemelor informaționale în administrația publică centrală și prin implementarea principiilor Declarației Ministeriale de la Tallinn privind guvernarea electronică din 2017
- să contribuie, în domeniul său de competență, la îndeplinirea obiectivelor României ca parte a programelor de asistență financiară ale Uniunii Europene

În afară de serviciile publice digitale, Agenția pentru Digitalizarea României este, de asemenea, responsabilă cu cloud-ul administrativ, interoperabilitatea, identitatea electronică, e-banking sau acreditarea platformelor digitale de transport (de exemplu Uber, Bolt, Taxify etc.).

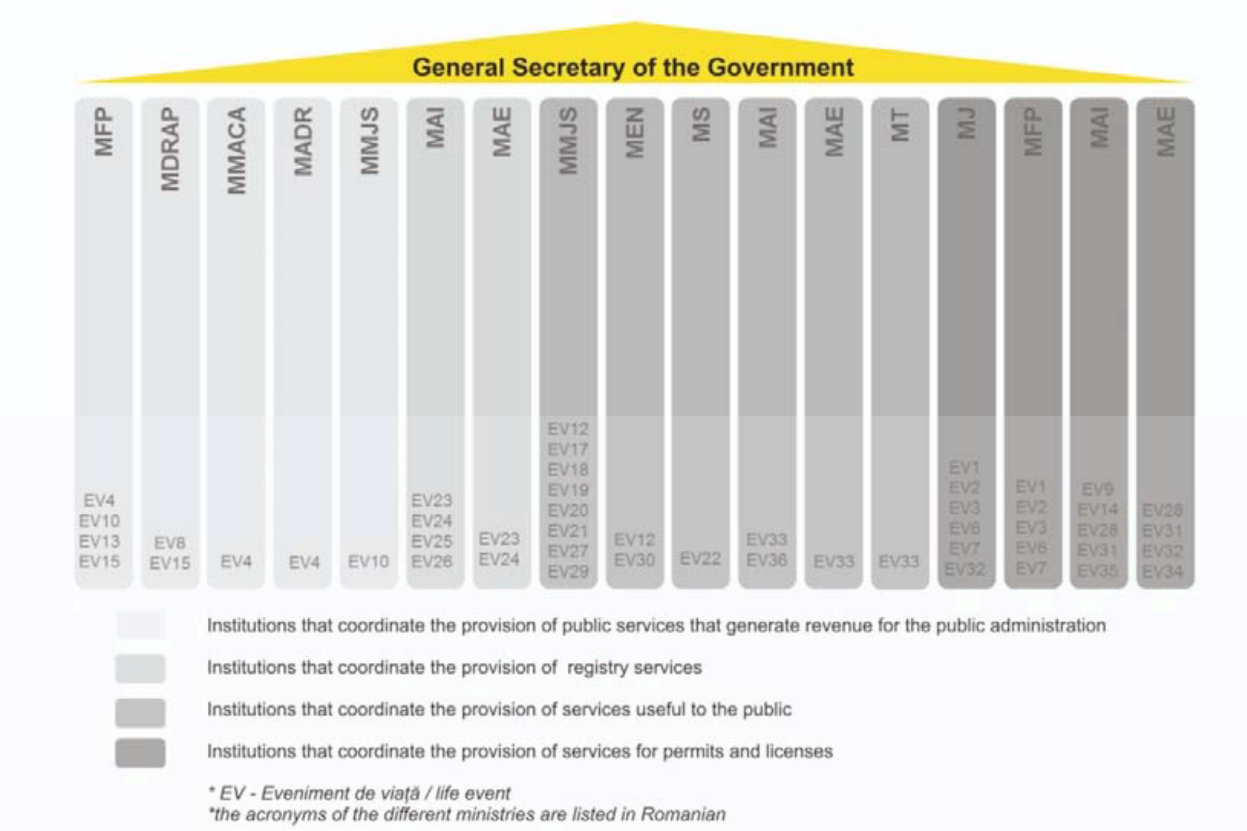
Digitalizarea serviciilor publice furnizate de administrația publică centrală se realizează sub conceptul de „evenimente de viață" – definite în Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România 2014-2020 drept *„servicii compuse de obicei din servicii interinstituționale care servesc unui eveniment major al interacțiunii cetățenilor și mediului de afaceri cu administrația publică din România"*.

Conform aceluiași document strategic, fiecare minister este responsabil cu digitalizarea a cel puțin unui serviciu public corespunzător evenimentelor de viață ale cetățenilor. În acest moment, cele mai multe servicii în curs de digitalizare se află la Ministerul Muncii și Justiției Sociale și Ministerul Justiției; în timp ce Ministerul Transporturilor, Ministerul Afacerilor Externe sau Ministerul Sănătății au doar câte un serviciu public inclus în procesul de digitalizare.

Domeniul de acțiune I al Strategiei Naționale privind Agenda Digitală pentru România 2014-2020 prezintă asumarea administrației publice centrale de a implementa, împreună cu unitățile descentralizare, servicii publice corespunzătoare a 36 de elemente de viață identificate.

Există însă câteva cazuri, cum ar fi impozitele și taxele, în care acest lucru se întâmplă într-un parteneriat cu autoritățile locale, dar responsabilitatea procesului de digitalizare rămâne la nivelul administrației publice centrale.

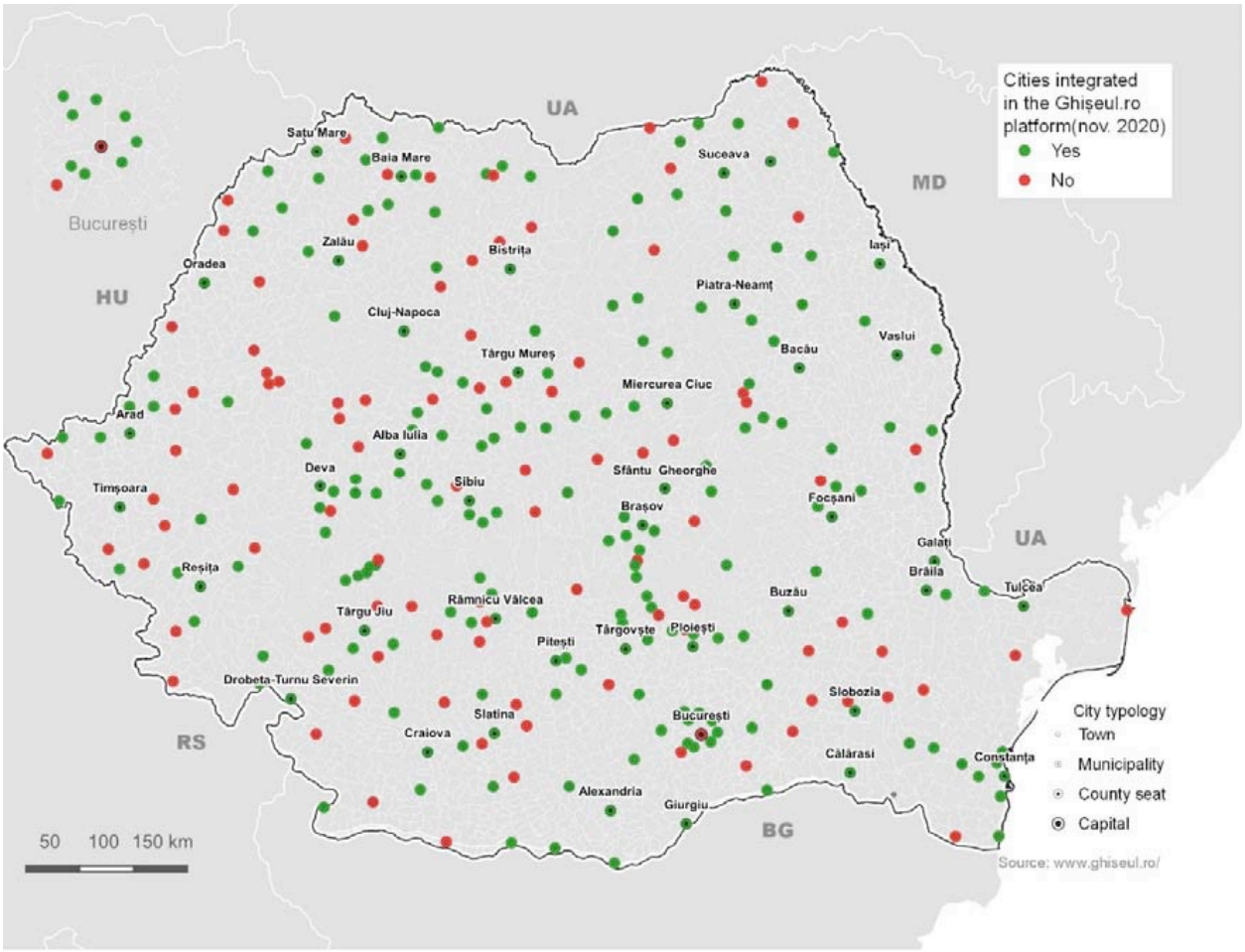
Figura 8. Ministerele responsabile cu digitalizarea serviciilor corespunzătoare elementelor de viață



Sursă: EY, 2019. Studiu cu privire la clarificarea rolurilor, atribuțiilor și responsabilităților la nivelul administrației publice din domeniul sistemului informațional asociat evenimentelor de viață

Dezvoltarea serviciilor publice electronice aferente evenimentelor de viață sunt în acest moment în curs de dezvoltare[44] la nivelul administrației publice centrale și a instituțiilor abilitate. Cu toate acestea, o parte dintre implementări sunt deja operaționale, precum platforma www.ghiseul.ro, care funcționează ca operator de plată pentru impozite și amenzi locale către instituțiile publice înrolate în sistem. Deși platforma este deschisă tuturor instituțiilor publice, doar 211 (66%) dintre cele 319 de orașe din România sunt conectate la aceasta. Majoritatea orașelor mari sunt înscrise, în timp ce orașele mai mici folosesc acest serviciu într-o măsură mai mică. Pe de altă parte, peste 100 de comune sunt înscrise, de asemenea, pe platformă. În total, 512 instituții publice fac parte din Ghișeul.ro, iar platforma avea 701.331 de utilizatori în noiembrie 2020.

Figura 9. Orașe înscrise pe platforma Ghișeul.ro (plata online a impozitelor și taxelor)



Sursă: Politica Urbană a României (elaborare proprie pe baza datelor furnizate de www.ghiseul.ro)

În plus, la nivelul administrației publice centrale a fost creată o platformă pentru integrarea serviciilor de e-guvernare în sistemul electronic național – denumită Punctul de Contact Unic Electronic[45], care reunește procedurile enumerate de diferite instituții publice împreună cu formularele, îndrumările necesare pentru completarea și trimiterea formularelor[46] și cu linkurile către furnizorii de servicii.

Serviciile publice de importanță strategică națională, gestionate de Serviciul de Telecomunicații Speciale, reprezintă un alt element important privind digitalizarea la nivel central, concentrându-se pe asigurarea comunicării în situații de urgență. Printre acestea pot fi menționate:

- Serviciul de urgență 112;
- E-call – aplicația de apelare automată a Serviciului 112 în caz de accidente rutiere
- Serviciul 113 – care ajută persoanele cu deficiențe de auz sau persoanele cu dificultăți de vorbire să acceseze serviciul de urgență 112;
- Ro-alert – sistemul de avertizare prin alerte SMS către persoanele dintr-o zonă afectată de diverse pericole;

- Forest Radar – aplicație corelată cu serviciul 112 care asigură monitorizarea în timp real a transporturilor de lemn.

Împreună cu varietatea de servicii publice aflate în curs de digitalizare la nivel central pentru a răspunde celor 36 de evenimente de viață, autoritățile publice locale din România vor trebui să lucreze pentru a asigura consolidarea capacității administrative și interoperabilitatea sistemelor în ceea ce privește platformele și serviciile furnizate de diferite ministere și instituții subordonate.

Realizarea acestor obiective prin strategia locală smart city trebuie să devină un element central în ceea ce privește dimensiunea de guvernanță inteligentă.

Regiunile de Dezvoltare susțin și coordonează proiectele locale pentru orașe inteligente

Agențiile de Dezvoltare Regională poartă un rol central în sprijinirea și coordonarea inițiativelor orașelor inteligente la nivel regional. În primul rând, Agențiile de Dezvoltare Regională au un rol important la nivel strategic și programatic, prin coordonarea și asistența finanțării Programelor Operaționale Regionale, în special având în vedere rolul regiunilor de Autorități de Management pentru viitoarele POR.

Scopul principal al Agențiilor de Dezvoltare Regională rămâne planificarea regională, asistența și gestionarea fondurilor Uniunii Europene, cu un mandat mai larg în 2021-2027, incluzând, de asemenea, proiectarea și gestionarea Programelor Operaționale Regionale.

Programele Operaționale Regionale 2021-2027 – Axa Prioritară 2

Este important de menționat faptul că Programele Operaționale Regionale 2021-2027 vor include o axă dedicată componentei Smart City – Axa Prioritară 2 - care vizează sprijinirea transformării digitale a economiei regionale.

Tipurile de acțiuni propuse în cadrul acestei axe prioritare au ca scop promovarea soluțiilor de digitalizare și interoperabilitate la nivelul administrației publice, prin crearea unor infrastructuri ce vor permite accesul și crearea de servicii TIC pentru a asigura dezvoltarea sustenabilă a orașelor din regiune.

Acțiunile finanțate prin Axa Prioritară 2 au rolul de a asigura premisele pentru furnizarea de servicii publice și intervenții de tip Smart City, bazate pe utilizarea TIC aplicabile în zonele funcționale urbane, în beneficiul cetățenilor.

Proiecte bazate pe subiecte specifice

Regiunile NUTS2 din România sunt de fapt organizații neguvernamentale de utilitate publică (conform Legii nr. 315/2004) și nu au putere politică sau administrativă. Cu toate acestea, ele sunt eligibile pentru diferite fonduri UE[47] și susțin tranziția digitală și dezvoltarea orașelor inteligente prin proiecte, cu scopul de a asigura o abordare mai bine coordonată a provocărilor regionale și locale.

Prin urmare, proiectele pentru orașe inteligente la nivel regional tind să se concentreze pe furnizarea de platforme sau aplicații care deservesc întreaga regiune. Acest lucru este deosebit de util deoarece asigură o abordare unitară cu utilizarea a mai puține resurse.

De exemplu, promovarea digitală a atracțiilor turistice este mult mai ușor de coordonat la nivel regional față de varianta ca fiecare județ/oraș să aibă propria aplicație sau platformă. De exemplu, Regiunea Vest a dezvoltat o platformă online (http://www.aromeproprii.ro/) cu scopul de a promova producătorii locali și, astfel, de a contribui la crearea unor lanțuri de aprovizionare durabile, în cadrul proiectului Interreg NICHE. Chiar dacă astfel de proiecte sunt utile, principala provocare, ca de altfel pentru majoritatea proiectelor privind platforme, este de a le menține active din punctul de vedere al implicării părților interesate, al creării și întreținerii conținutului, din cauza resurselor financiare și umane limitate.

Județele pot sprijini orașele în implementarea proiectelor pentru un oraș inteligent

Proiectele pentru un oraș inteligent dezvoltate la nivel de județ urmează o abordare similară cu cele de la nivel regional, tinzând spre proiectele-umbrelă care acoperă mai multe localități sau platforme județene/regionale. Pe de altă parte, există și proiecte de digitalizare care vizează serviciile publice furnizate la nivel județean.

De exemplu, urbanismul rămâne un serviciu important oferit de consiliul județean pentru localitățile mici care nu au resurse suficiente pentru a dezvolta astfel de servicii în interior. Pentru a facilita servicii mai bune de urbanism, consiliile județene precum Brăila sau Cluj au început să dezvolte baze de date GIS disponibile pentru toate localitățile. Județul Cluj dezvoltă chiar și un atlas teritorial și va fi primul județ cu o strategie de „teritoriu inteligent". De asemenea, mai multe județe (de exemplu, Bistrița-Năsăud) au cumpărat programe software capabile să elibereze certificate de urbanism care pot fi utilizate de administrațiile locale.

La nivel județean sunt dezvoltate diverse platforme tematice, chiar și cu hărți interactive, cu scopul de a atrage investitori (de exemplu Investiții în Cluj), de a promova turismul (de exemplu, harta GIS interactivă a județului Bihor) sau de a acorda acces la informații despre transportul în comun (de exemplu, platforma de transport în comun Bihor).

În contextul tranziției digitale, rolul județelor rămâne de a digitaliza serviciile publice furnizate la nivel de județ, de a viza provocări mai ușoare și mai eficiente de abordat la nivel de județ și de a sprijini localitățile mici. Acest lucru poate fi extrem de util, de exemplu, în cazul bazelor de date și platformelor GIS, care pot fi costisitoare și dificil de gestionat la nivelul orașelor mici sau al comunelor.

Orașele sunt actorii principali care inițiază și implementează strategii și proiecte pentru orașe inteligente

Orașele în sine sunt principalii actori care determină transformarea în orașe inteligente în România. Inițiativele pentru orașe inteligente și principalele teme ale proiectelor de tip smart city sunt descries în detaliu în secțiunile următoare, împreună cu o listă a proiectelor și propunerilor formulate la nivel local.

2.10.4 Orașele inteligente în perioada de programare 2021-2027

Transformarea digitală a municipiului Slatina este un obiectiv transversal, care sprijină realizarea obiectivelor de dezvoltare locală și regională și poate oferi soluții pentru o serie de provocări urbane și metropolitane din domenii precum: participare și guvernanță, mobilitate urbană, eficiență energetică, sectorul apei și cel al deșeurilor, educație, sănătate, incluziune, mediu înconjurător, locuire, dezvoltare economică și locurile de muncă ale viitorului.

Intervențiile avute în vedere necesită planificare integrată, astfel încât să răspundă unor nevoi reale, identificate prin procese consultative și analiza evoluțiilor curente din diferite sectoare, și să fie corelate cu obiectivele de dezvoltare inteligentă de la nivel regional și național.

Perioada de programare 2021-2027 va permite finanțarea puternică a intervențiilor din categoria *smart city*, însă este esențială evitarea riscului unei abordări oportuniste, printr-o alocare dispersată a fondurilor, pentru proiecte cu impact limitat asupra comunităților, care nu corespund nevoilor de la nivel local.

Context european

Obiective politicii de coeziune 2021-2027 oferă cadrul transformării digitale atât în sectorul public, cât și în cel privat. Primul obiectiv de politică este al unei Europe mai inteligente, prin transformare economică inovatoare și inteligentă, oferind cadrul necesar procesului de dezvoltare de soluții, continuând cu validarea acestora și etapa de transfer tehnologic. De asemenea, dezvoltarea capacităților și aptitudinilor digitale prin activități de formare continuă vor fi finanțate cu prioritate în cadrul OP1, precum și start-up-urile digitale și

transformarea digitală a modelelor de afaceri. Implementarea soluțiilor rezultate în sectorul public și privat susține obiectivele de politică 2-5.

Tabelul 4. Transformarea digitală în cadrul Politicii de Coeziune a Uniunii Europene

<table>
<tr><td>OP 1. O Europă mai inteligentă (transformare economică inovatoare
și inteligentă)</td><td>- dezvoltare soluții
- proiecte-pilot
- demonstrare
- testare
- transfer tehnologic</td></tr>
<tr><td>OP 2. O Europă mai ecologică, cu emisii reduse de carbon (inclusiv
tranziția energetică, economia circulară, adaptarea la schimbările
climatice și gestionarea riscurilor)</td><td rowspan="4">Implementare soluții în sectorul public si privat</td></tr>
<tr><td>PO 3. O Europă mai conectată (mobilitate și conectivitate TIC)</td></tr>
<tr><td>PO 4. O Europă mai socială (Pilonul european al drepturilor sociale)</td></tr>
<tr><td>OP 5. O Europă mai aproape de cetățeni (dezvoltare durabilă a
zonelor urbane, rurale și de coastă și inițiative locale)</td></tr>
</table>

Sursa: Comisia Europeană

În acord cu aceste obiective, FEDR include și oportunități de finanțare pentru dezvoltarea de orașe inteligente, precum:

- investiții în infrastructură;
- investiții în accesul la servicii;
- investiții productive în IMM-uri;
- echipamente, software și active necorporale;
- informare, comunicare, studii, conectare cu alți actori, cooperare, schimb de experiență și activități care implică clustere;
- activități de formare, învățare continuă și educație în cadrul OP1.

Alte surse de finanțare pentru inițiativele smart city sunt programele **Orizont Europa** (cercetare și inovare, capital uman), **Europa digitală** (capacități strategice, capital uman), **Mecanismul Conectarea Europei** (infrastructură de comunicații digitală în bandă largă). Testarea soluțiilor este o parte esențială a procesului de inovare, iar orașele pot colabora pentru testarea și integrarea soluțiilor smart city prin participare în astfel de programe.

Pe parcursul dezvoltării soluțiilor, asigurarea unei **cooperări de succes între mediul public, privat, academic și de cercetare și actori civici** este esențială. Acestor nivele li se mai adaugă unul, cel al mediului natural ca stimul pentru producerea și inovarea cunoștințelor, scopul fiind integrarea tuturor acestor soluții într-o perspectivă ecologică. Acest model de inovație (*quintuple helix)* contribuie la îndeplinirea obiectivelor climatice și reducerii amprentei asupra mediului, , încurajând în același timp participarea cetățenilor și generând prosperitate mediului de business, inclusiv IMMurilor și start-up-urilor.

Inițiativele de digitalizare pot contribui la **reducerea disparităților dintre mediul urban și rural și la stimularea coeziunii sociale și economice**. Însă, în lipsa asigurării accesului la infrastructură digital și la formare utilizarea acesteia, se poate manifesta un fenomen de „decalaj digital" între zonele urbane și rurale, centru și periferie, sau între grupuri sociale sau generații. Astfel, dezvoltarea infrastructurii digitale în bandă largă, de peste 30 Mbps, alături de programe dedicate pentru dobândirea de aptitudini digitale sunt esențiale.

Context național și regional

Legislația privind digitalizarea și securitatea cibernetică se află într-un stadiu incipient în România. Recent, au fost adoptate decizii guvernamentale importante cu privire la sectorul comunicațiilor electronice și digitalizarea din România. Conform Hotărârii Guvernului nr. 89/2020 pentru organizarea și funcționarea **Autorității pentru Digitalizarea României (ADR).** ADR, sub coordonarea primului-ministru, preia activitățile și structurile Ministerului Comunicațiilor și Societății Informaționale din domeniul tehnologiei informației, societății informaționale.

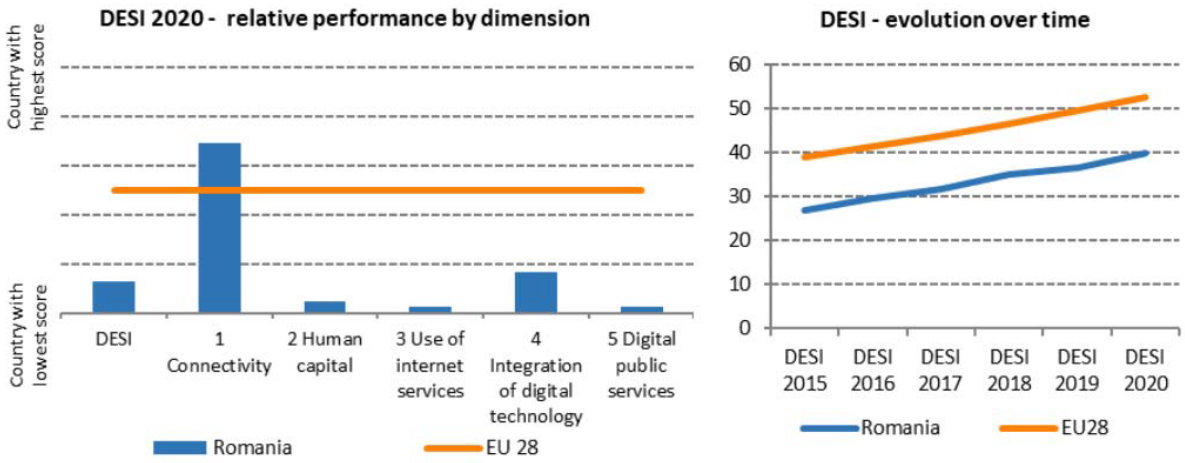
De asemenea, **Strategia Națională de Cercetare, Inovare și Specializare inteligentă (SNCDISI) 2021-2027** oferă contextul strategic necesar dezvoltării strategiilor regionale.

Așa cum evidențiază Autoritatea pentru Digitalizarea României, interoperabilitatea între sistemele informatice ale instituțiilor publice este unul dintre cele mai importante proiecte de digitalizare.

Adoptarea **Legii privind interoperabilitatea în domeniul tehnologiei informației și comunicațiilor** și punerea sa în aplicare de către toate organismele publice implicate ar fi un prim pas către îmbunătățirea administrației publice digitale. Aceasta ar reduce semnificativ timpii pentru gestionarea unui serviciu public, asigurând totodată transparența. **Nodul eIDAS (identificare electronică) al României** este încă în construcție, prin proiectul finanțat prin FEDR („SITUE"), început în 2018. Obiectivul general al proiectului este realizarea Sistemului de Interoperabilitate Tehnologică cu Statele Membre UE (SITUE), realizând interconectarea cu nodurile eIDAS ale celorlalte state membre și cu entități relevante din România.

În ciuda unei bune conectivități și infrastructuri digitale (cu precădere în mediul urban), precum și a unui sector TIC în creștere (locul 5 în UE ca număr al absolvenților în acest domeniu), **România se situează pe locul 26 din cele 28 de state membre ale UE în 2020, conform Indexul economiei și societății digitale (DESI),** poziție menținută în ultimii 3 ani. Conform acestui index, mai puțin de o treime din români au cel puțin abilități digitale de bază (locul 27 în UE în ceea ce privește scorul general pentru capitalul uman). România are cea mai scăzută performanță din clasament și în ceea privește serviciile publice digitale (locul 28 pentru formulare pre-populate, servicii online complete și pentru serviciile publice digitale pentru companii), precum și privind modul de utilizare a serviciilor de internet (de exemplu, servicii bancare online, cumpărături, vânzare online, cursuri online etc.).

Figura 10. Index DESI, România



Sursa: Indexul economiei și societății digitale (DESI) 2020 - România, Comisia Europeană

De asemenea, România are a doua cea mai mică pondere a firmelor care folosesc un site web B2C (*business to consumer*) pentru a vinde online, înregistrând chiar o scădere de 5% între 2014 și 2018. Aceste

date indică un vast potențial nerealizat, care poate fi valorificat prin proiecte dedicate atât e-guvernanței, cât și digitalizării sectorului privat.

Figura 11. Ponderea firmelor care utilizează un site web sau o aplicație B2C pentru a vinde online în Europa

Sursa: Eurostat (2018)

Raportul *Radiografia Smart City în România* realizat de compania Vegacomp Consulting, prezintă imaginea de ansamblu al orașelor din România, din perspectiva de orașe inteligente. Cu privire la clasamentul primelor 10 orașe inteligente din țară, studiul poziționează pe primul loc orașul Alba Iulia (196 proiecte), urmat de Cluj-Napoca (54) și Timișoara (26). În acest clasament, Slatina se află pe locul 37 din 87 de orașe analizate, cu 4 proiecte smart implementate (3 de mobilitate și unul de smart living) .

Proiectele au fost evaluate după următoarele criterii:

- „Sunt destinate locuitorilor unui oraș
- Sunt realizate în parteneriat cu primăria • Realizează cel puțin trei funcțiuni simultane - de exemplu, schimbarea unui corp de iluminat vechi cu unul bazat pe LED nu este o soluție Smart City, decât dacă proiectul include și tele-gestiune și opțiuni de comandă de la distanță ale corpurilor LED
- Aduc o îmbunătățire clară față de soluțiile tradiționale, pentru confortul locuitorilor
- Este integrabil - poate fi adăugat în aplicații ale primăriei sau ale terților
- Este scalabil - poate fi replicat rapid și ușor și în alte primării”[52].

Figura 12. Clasamentul oraşelor inteligente din ţară

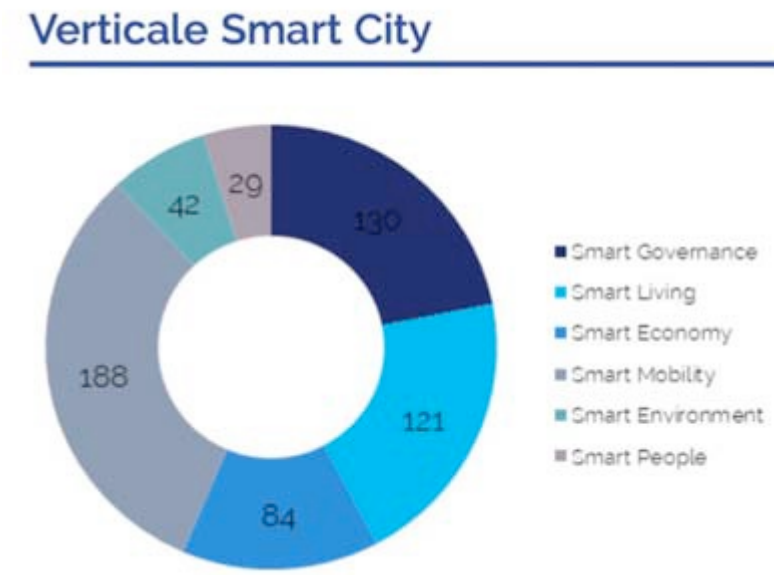
Nr.	Oras	Total proiecte	Smart Economy	Smart Mobility	Smart Environment	Smart People	Smart Living	Smart Governance
		594	84	188	42	29	121	130
1	Alba Iulia	106	24	17	8	8	24	25
2	Cluj Napoca	54	4	20	7	3	12	8
3	Timisoara	26	5	9	1	1	6	4
4	Arad	19	2	5	1	5	1	5
5	Iasi	19	2	5	1	0	7	4
6	Brasov	18	1	6	1	1	3	6
7	Bucuresti Sector 4	18	2	7	0	0	5	4
8	Oradea	17	1	8	1	0	4	3
9	Sibiu	16	5	5	0	0	2	4
10	Piatra Neamt	15	1	6	2	0	3	3
11	Deva	14	1	3	1	0	8	1
12	Galati	13	2	6	1	1	2	1
13	Baia Mare	11	2	4	1	1	1	2
14	Bucuresti	11	1	7	0	0	1	2
15	Constanta	11	1	5	1	0	4	0
16	Avrig	10	2	0	5	0	3	0
17	Botosani	10	2	2	0	1	2	3
18	Giurgiu	9	1	2	0	1	1	4
19	Focsani	8	1	7	0	0	0	0
20	Satu Mare	7	1	2	0	1	0	3
21	Slatina	7	0	7	0	0	0	0
22	Targu Mures	7	0	5	0	0	0	2
23	Craiova	6	0	4	0	0	0	2
24	Hunedoara	6	0	1	1	0	3	1
25	Odorheiu Secuiesc	6	0	3	0	0	1	2
26	Ramnicu Valcea	6	0	3	0	0	1	2
27	Resita	6	2	3	0	0	0	1
28	Sfantu Gheorghe	6	1	4	0	0	0	1
29	Bucuresti Sector 3	5	0	0	0	1	1	3
30	Buzau	5	0	2	0	0	0	3
31	Drobeta Turnu Severin	5	0	1	0	0	1	3
32	Pitesti	5	0	3	0	0	1	1
33	Slobozia	5	0	3	0	0	1	1
34	Aiud	4	1	1	0	0	1	1
35	Bacau	4	1	0	0	0	1	2
36	Bucuresti Sector 1	4	0	0	3	1	0	0
37	Suceava	4	0	3	0	0	1	0
38	Braila	3	0	2	0	0	1	0

Sursa: Radiografia smart city în România, Vegacomp Consulting, 2020

Cercetarea scoate în evidență faptul că numărul persoanelor din administrațiile locale dedicate pentru proiecte și infrastructura Smart City crește. De asemenea, menționează necesitatea dezvoltării unor noi posturi în cadrul primăriilor, precum Data Manager sau Manager Infrastructuri Smart City.

Potrivit Vegacomp Consulting, prioritățile de dezvoltare în România sunt:
1. Digitalizarea instituțiilor publice, în special - schimbul de informații online cu cetățenii;
2. Sănătatea;
3. Securitatea;
4. Educația online.

Figura 13. Distribuția proiectelor de dezvoltare inteligentă în România



Sursă Vegacomp Consulting

Studiul realizat de către Vegacomp Consulting arată că principalele modalitățile de finanțare utilizate până în prezent de orașele din România sunt:

● **Fondurile Europene structurale** pentru proiecte de infrastructură cum sunt apa, iluminatul, supravegherea video sau alte elemente specifice unui proiect Smart City.

● Sprijinul Comisiei Europene prin participarea la Competiția **Intelligent Cities Challenge** (Iași și Arad).

● **Orizont 2020** a oferit finanțare pentru proiectele Smart Cities and Communities.

● Alte surse de finanțare folosite pentru proiecte Smart City au fost **Ministerul Mediului și AFM.**

● O altă modalitate de a implementa proiectele este reprezentată de finanțările private sau parteneriatele public – private.

În perioada 2021-2027, finanțarea FEDR pentru orașele inteligente din România va fi asigurată prin intermediul programelor operaționale regionale (POR), gestionate de cele 8 agenții de dezvoltare. Prioritatea 2 este dedicată digitalizării și orașelor inteligente, punând în aplicare obiectivul specific al Politicii de Coeziune „Obținerea beneficiilor digitalizării pentru cetățeni, companii și guverne", în temeiul OP1.

Următoarele acțiuni sunt propuse pentru finanțare prin POR în regiunea Sud Vest Oltenia și pot fi considerate potențiale proiecte / acțiuni de tip smart city pentru municipiul Slatina, în perioada 2021-2027 (se propune un meniu de intervenție, din care fiecare oraș din regiune ar trebui să selecteze cel puțin o intervenție / acțiune):

• dezvoltarea, testarea și pilotarea aplicațiilor și soluțiilor de e-guvernare și / sau măsuri inovatoare de e-guvernare pentru îmbunătățirea mediului de afaceri, antreprenoriatului etc.

• crearea, dezvoltarea semnificativă a platformelor pentru gestionarea documentelor oficiale emise de autorități, colectarea taxelor etc.

• dezvoltarea bazelor de date necesare (inclusiv a celor „open data"), pentru gestionarea automată a datelor, asigurarea suportului informațional necesar instituțiilor publice, companiilor etc.

• crearea, dezvoltarea sistemelor integrate inteligente de gestionare de la distanță pentru iluminatul public

• dezvoltarea și utilizarea tehnologiilor video inteligente pentru gestionarea colectării selective a deșeurilor

• dezvoltarea sistemelor integrate de tip „străzi inteligente": sisteme inteligente de supraveghere video cu senzori IoT, mobilier stradal inteligent, iluminat inteligent etc. Intervențiile smart city pot fi incluse și în alte priorități ale programului, în special cele privind mobilitatea urbană (soluții inteligente de mobilitate), mediu (soluții inteligente legate de energie și resurse naturale sau monitorizarea mediului), economie (hub-uri de inovare digitală).

De asemenea, transformarea digitală este unul dintre pilonii ale Planului Național de Redresare și Reziliență. De asemenea, investițiile și reformele finanțate prin fondurile PNRR trebuie să contribuie la realizarea obiectivului de digitalizare în proporție de 20%, alături de îndeplinirea obiectivului privind schimbările climatice, în proporție de 37%. Astfel, componenta digitală a proiectelor, ce stă la baza conceptului smart city va constitui un avantaj pentru eligilbilitatea acestora.

În ceea ce privește factorii care influențează adoptarea soluțiilor smart city, următoarele aspectecheie au fost identificate pentru reședințele de județ, altele decât București și polii de creștere:

Tabelul 5. Utilizarea tehnologiei și aspectele de guvernanță care influențează adoptarea abordărilor smart City

	Orașe mijlocii / mari (alte reședințe de județ)
Utilizarea tehnologiei	Nivel ridicat sau mediu de utilizare a tehnologiei; diferențele regionale Orașele sunt atractive pentru companiile mari, în funcție de contextul local și regional
Aspecte de guvernanță	Un amestec de probleme urbane complexe și de bază Dezvoltare metropolitană / ZUF (neobligatorie) Implicarea părților interesate și planificarea participativă (mai puțin complexă) Alocarea prealabilă a finanțării pentru proiecte smart city din fondurile UE

Sursa: Politica Urbană a României

Analizând situația actuală a dezvoltării orașelor inteligente în regiune, ADR Sud Vest Oltenia a evaluat că documentele strategice actuale ale municipalităților și orașelor din regiune (SIDU, SDL) prevăd acțiuni pentru digitalizarea serviciilor publice până în 2027. Există peste 50 de proiecte cu un buget total de aproximativ 40 de milioane EUR. Localitățile urbane care au inclus acțiuni de digitalizare în strategiile lor sunt cele 6 reședințe de județ, precum și municipiile si orasele mai mici din regiune.

În anul 2020, ADR Sud Vest Oltenia a derulat un nou proces descoperire antreprenorială în Regiunea Sud Vest Oltenia prin implicarea reprezentanților mediului de afaceri, universităților, centrelor de cercetare, organizațiilor non-guvernamentale și administrațiilor teritoriale. În urma acestui dialog structurat, aflat la a treia ediție, au fost identificate oportunități pentru specializarea Regiunii Sud Vest în următoarele domenii și nișe de specializare:

1. SISTEME DE TRANSPORT : Vehicule și componente pentru vehicule rutiere • Vehicule și tehnologii pentru transportul feroviar
2. INGINERIE INDUSTRIALĂ ȘI MATERIALE: • Sisteme, instalații, echipamente, mașini / utilaje pentru construcții și alte industrii • Sisteme, procese, instalații, echipamente, tehnologii de mediu / Protecția mediului • Sisteme, echipamente, tehnologii pentru sectorul agroalimentar, aeronautic, sanitar • Materiale avansate, compozite • Materiale recuperate, materiale din bioresurse
3. AGRO-ALIMENTAR: Alimente sigure, sănătoase, optimizate nutrițional (funcționale) • Soiuri noi (inclusiv hibride) rezistente la efectele schimbărilor climatice • Agricultura ecologică • Controlul calității alimentelor • Biofertilizatori, biocatalizatori • Utilizarea produselor agricole în scopuri nealimentare • Conservarea și protecția naturii
4. SĂNĂTATE ȘI WELLNESS - STIL DE VIAȚĂ SĂNĂTOS: • Terapii medicamentoase personalizate • Îmbătrânire activă și stil de viață sănătos • tratamente balneare/ SPA • Soluții și sisteme pentru combaterea răspândirii infecțiilor • Prevenirea, diagnosticarea și tratamentul bolilor netransmisibile și rare (inclusiv genetice) • Îmbătrânire activă și stil de viață sănătos
5. TIC și DIGITALIZARE: • Smart city, smart village • Produse inovative în domeniul IT cu accent pe domeniile mediu, energie, patrimoniu, turism • Digitalizarea economiei
6. INDUSTRII CREATIVE: • Activități culturale și de creație

Figura 14. Corelarea viziunii și obiectivelor de la nivel regional cu obiectivele și politicile smart city din
municipiul Slatina

Viziune și obiective - Strategia Regională de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Nord-Est	**Politici smart city - SIDU Municipiul Slatina**
Viziunea Strategiei Regionale pentru Specializare Inteligentă (RIS3) Sud-Vest Oltenia pentru orizontul 2027 este aceea că Regiunea Sud-Vest Oltenia va accelera procesele de transformare economică, prin sprijinirea investițiilor în cercetare și inovare pentru o creștere durabilă și favorabilă incluziunii.	*Susținerea dezvoltării capitalului uman și tehnologiilor inovative cu impact pozitiv asupra calității vieții cetățenilor, mediului de afaceri și protejării mediului în Municipiul Slatina*
1. Sprijin pentru consolidarea capacitatii de cercetare-inovare la nivel regional	Sustinerea parteneriatelor si a colaborarii intre companiile din Municipiul Slatina si Institutele de cercetare Dezvoltare si universitati la nivel regional
2. Dezvoltarea capacitatii de transfer tehnologic si eficienizarea transferului de know-how	Susținerea dezvoltării de IMM-uri inovative și competitive în Municipiul Slatina
3. Cresterea competitivitatii mediului de afaceri și sprijinirea tranzitiei industriale	Sprijinirea digitalizării companiilor, în special în domeniile esențiale pentru economia locală
4. Sprijin pentru digitalizare	Servicii publice digitale și un cadru de interoperabilitate al instituțiilor pentru a facilita accesul la asistență medicală mai bună, servicii publice, educație și, în general, o calitate a vieții mai bună.
5. Consolidarea ecositemului de inovare	Îmbunătățirea capacității ecosistemului antreprenorial de a crea și dezvolta rapid start-up-uri și spinoff-uri în domeniile de specializare inteligentă; Sprijin pentru dezvoltarea durabilă a mediului de afaceri prin inovare, modernizare tehnologică și digitalizare; Întărirea capacității sistemului de cercetareinovare și colaborării acestuia cu mediul de afaceri; Dezvoltarea capacității

	regionale de transfer tehnologic; Instrumente financiare pentru creșterea accesului la finanțare al ecosistemului regional de inovare; Creșterea eficienței serviciilor publice prin digitalizare și interoperabilitate; Sprijinirea dezvoltării și funcționării clusterelor, polilor de competitivitate și rețelelor de afaceri; Creșterea cooperării interregionale și internaționale

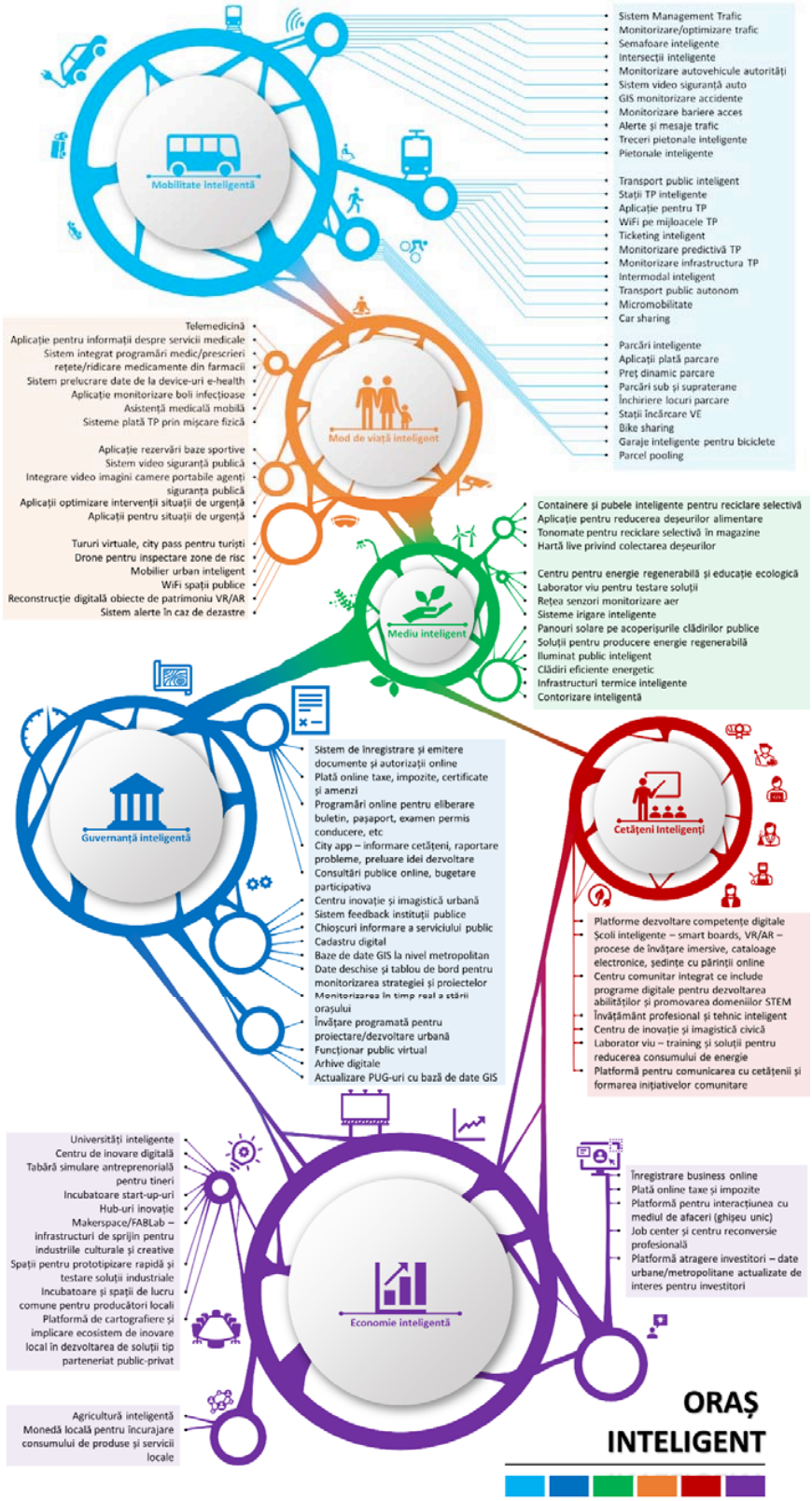
2.10.5 Meniu de intervenții Smart City

Limitările aduse de pandemia Covid-19 au accelerat folosirea tehnologiilor și au adus schimbări rapide în domenii diverse, de la digitalizarea instituțiilor publice, soluţii de tele-medicină, educaţie online, creșterea consumului de servicii online. Continuarea și eficientizarea eforturilor commune pentru susținerea dezvoltării capitalului uman și tehnologiilor inovative cu impact pozitiv asupra calității vieții cetățenilor, mediului de afaceri și protejării mediului în Municipiul Slatina reprezintă un obiectiv strategic transversal pentru perioada 2021-2027.

Soluțiile inteligente presupun dezvoltarea de platforme digitale interoperabile cu standarde deschise și modele de date partajate. Platformele urbane interoperabile care promovează standarde deschise și modele de date partajate stau la baza conceptului de *smart city.* De asemenea, un sistem *open data* asigură un grad ridicat de transparență privind situația reală a diferiților indicatori pentru cetățeni.

Măsurile pentru creșterea incluziunii sociale și accesibilității persoanelor cu dizabilități trebuie avute în vedere la nivelul fiecărui modul dezvoltat, astfel încât să fie reduse barierele de acces și să poată fi accesate cu ușurință informațiile relevante de către toți cetățenii. În continuare, sunt prezentate soluții posibile în cele șase domenii de aplicabilitate, cu rol de a ghida dezvoltarea de proiecte smart în municipiul Slatina.

Figura 1. Intervenţii pentru un oraş intelligent



Mobilitate inteligentă

Orașele se confruntă cu provocări importante în ceea ce privește poluarea aerului, gestionarea ineficientă a traficului și dificultatea de a asigura locuri de parcare suficiente sau de a gestiona cele deja disponibile într-un mod eficient. Pot fi implementate diverse soluții de mobilitate inteligentă:

Soluții de parcare

- Parcări inteligente sub- și supra-terane, cu citire numere și plata automată din sistem (cu card, prin SMS). Tarif dinamic în funcție de ora din zi.
- Aplicație plată parcare
- Aplicație prin care cetățenii să își închirieze locurile de parcare în timpul zilei
- Senzori de parcare care să indice traseul până la locurile disponibile
- Integrarea cu sistemele de parking ale supermarket-urilor, astfel încât cetățenii să își poată parca mașinile în intervalul orar 22-7.

Sisteme de gestionare a traficului

- Prioritizarea transportului în comun la semafoare
- Senzori de greutate în intersecții, pentru a determina dacă sunt mașini care așteaptă la semafor
- Semafoare sincronizate
- Monitorizare trafic: senzori în intersecțiile principale care să numere mașinile ce traversează intersecțiile
- Integrarea serviciilor de car-sharing - datele operatorilor de car-sharing pot fi utilizate pentru eficientizarea sistemului de transport și mobilitate urbană (orașul Sao Paolo a introdus un decret prin care companiile care participă la transportul de vehicule vor trebui să plătească o taxă fixă pe kilometru pentru a ajuta la mentenanța rețelei rutiere și a altor infrastructure publice și să partajeze informațiile platformei lor web, permițând orașului o gestiune mai bună a rețelei de transport)
- Platformă monitorizare vehicule ce aparțin de autoritățile locale (monitorizare rute, monitorizare consum carburant, monitorizare viteză, optimizare moduri de operare).

Siguranța auto

- Hartă GIS cu înregistrarea tuturor accidentelor, a cauzelor, numărului de persoane rănite și a hotspot-urilor pentru accidente. Hartă cu zonele de risc pentru conștientizarea populației atunci când circulă în aceste zone
- Sistem camere supraveghere pentru siguranța cetățenilor, precum și soluții software pentru a digitaliza datele furnizate de acele camere (de exemplu, numărul mașinilor, monitorizarea disponibilității parcărilor)
- Camere de supraveghere în intersecții sau la intrările pe sensuri unice. Funcționalitate de citire automată a numărului de înmatriculare și trimiterea de amenzi automată în cazul în care se încalcă legea (depășire linie continuă, trecere pe roșu la semafor, intrare pe sens interzis etc)

Transport public

- Automatizare acces tuneluri si ridicare bariere
- Afișaj mesaje de informare/avertisment in punctele critice.
- Platformă pentru mentenanță predictivă a infrastructurii de transport (înregistrare lucrări de mentenanță, alerte de mentenanță, bugetare predictivă pentru mentenanță)

Transport public local – Autobuze, tramvaie

- Smart ticketing, plata prin sms în stații și mijloacele de transport în comun
- Sistem pe bază de carduri de transport public (abonamente normale și abonamente pentru elevi, pensionari, studenți)
- Senzori pentru numărarea pasagerilor în autobuze / tramvaie, corelat cu numărul de bilete vândure și scanarea cardurilor de transport
- Stații smart cu afișaj electronic pentru programul autobuzului / tramvaiului și pentru reclame, porturi USB pentru încărcarea telefoanelor
- Senzori GPS pe autobuze corelat cu afișajul în stațiile de autobuz / tramvai
- Camera video pentru siguranță și pentru numărarea pe baza tehnologiei AI a numărului de pasageri din stații
- Wifi gratuit în autobuze, care să ofere date privind numărul de pasageri conectați, respective câți se deconectează după fiecare stație, pentru o imagine a frecvenței călătorilor la anumite ore și stații
- Buton de oprit în stație în autobuze / tramvaie – călătorii vor apăsa pe buton doar atunci când doresc să coboare la o stație anume
- Micro-transport public la cerere

Transport Feroviar

- Smart ticketing + număr călători pentru trenuri
- Wifi gratuit în trenuri, care să ofere date privind numărul de pasageri conectați, respective câți se deconectează după fiecare stație, pentru o imagine a frecvenței călătorilor la anumite ore și stații

Transport intermodal

- Camere video și numărare mașini și pasageri în punctele intermodale
- Wifi gratuit în zonele punctelor intermodale
- Cunoscând numărul de călători din autobuze și tendința de călători dintr-o stație CFR, traseele reale și timpii de mobilitate se poate trimite un semnal de așteptare către trenuri (dacă întârzie un autobuz plin de pasageri).

Încurajarea transportului nemotorizat

Aceste tipuri de intervenții includ proiecte care vizează încurajarea cetățenilor să meargă mai des pe jos și cu bicicleta, în condiții de siguranță, inițiative care vizează utilizarea tehnologiei pentru a face trecerile de pietoni mai sigure.

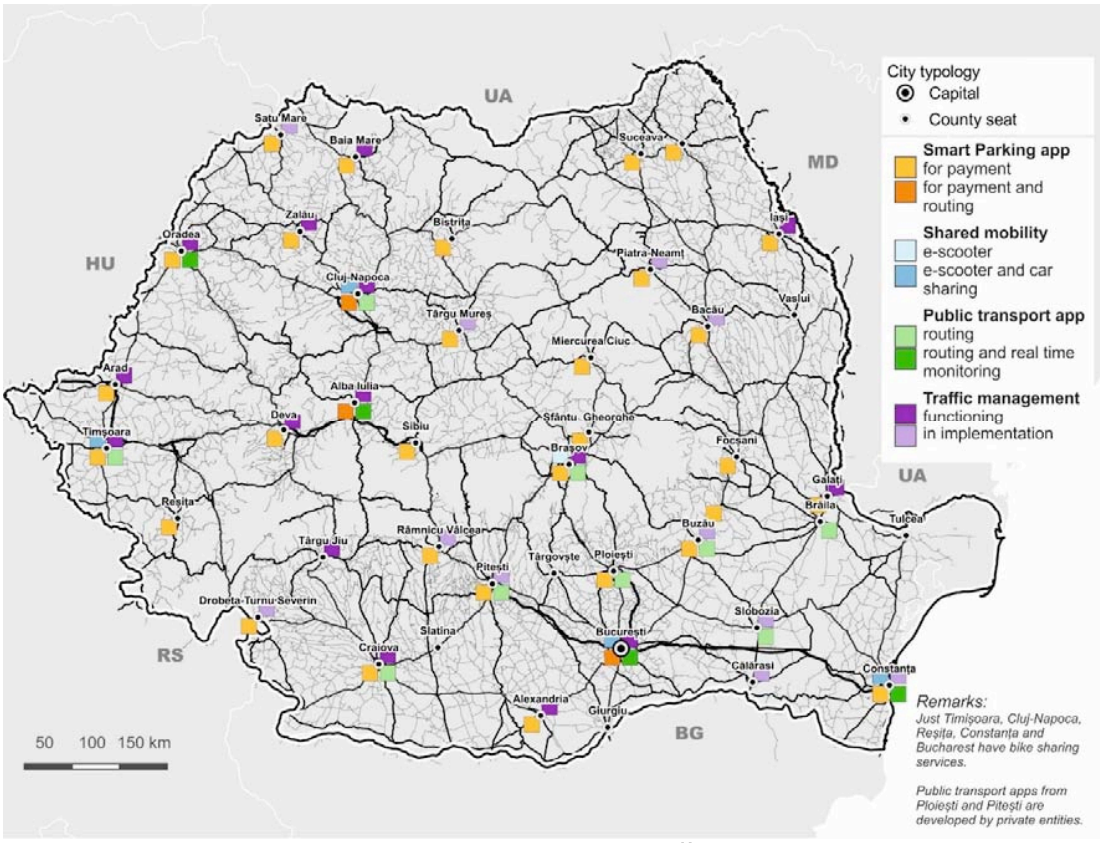
Bicicliști

- Semafoare pentru bicicliști
- Senzori de greutate pe pistele de bicicliști care să determine dacă sunt bicicliști care așteaptă la semafor
- Piste de bicicleta vopsite cu vopsea fluorescentă
- Sistem de bikesharing (prin parteneriate public-private), biciclete echipate cu GPS
- Garaje inteligente pentru biciclete

Pietonal

- Treceri de pietoni semaforizate cu buton pentru trecere, măsurare la ce ce intervale de timp trec pietonii (statistici)
- Semafoare cu buton pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități, astfel încât culoarea verde să dureze mai mult, precum și semnale acustice și tactile pentru persoanele cu dizabilități
- Senzori greutate pietoni pentru iluminarea automată sau creșterea intensității iluminatului atunci când pietonii se apropie
- Treceri de pietoni ridicate față de nivelul străzii pentru a reduce viteza în apropierea Acestora

Figura 15. Proiecte de mobilitate inteligentă în reședințele de județ



Sursa: Politica Urbană a României

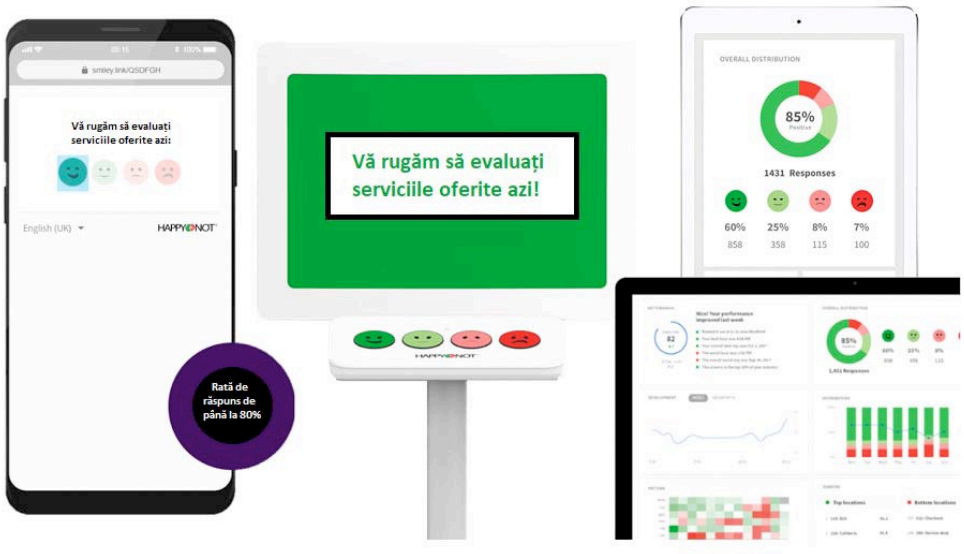
Alte intervenţii

- Staţii de încărcare pentru vehicule electrice
- Parcel pooling, sistem central depozitare colete şi dulapuri inteligente pentru ridicare colete

Guvernanţă inteligentă

- Sistem de înregistrare şi emitere documente şi autorizaţii online
- Plata online a certificatelor, impozitelor ş.a., la un preţ mai avantajos decât la ghişeul fizic
- Integrarea cu platforma ghiseul.ro pentru plata online a amenzilor
- Eliberarea online a celor mai importante certificate de către administraţia publică
- Programare online pentru eliberare buletin, paşaport, examen permis conducere etc.
- Funcţionar public virtual
- City App: oferă ştiri importante, promovează evenimente locale, preia reclamaţiile cetăţenilor sau facilitează accesul la serviciile publice.
- Consultări publice online, bugetare participativă
- Platforme pentru cetăţeni (raportare probleme, dezvoltare idei pentru oraş)
- Transmisie live a şedinţelor de consiliu local
- Îmbunătăţirea transparenţei şi comunicării cu cetăţenii (actualizarea site-ului web, acces facil la documente strategice, şedinţe şi decizii ale consiliului local, cheltuirea bugetului local)
- Centru inovaţie şi imagistică urbană
- Sistem feedback instituţii publice (butoane de feedback la ieşirea din instituţii)

Figura 2. Sistem preluare feedback: stand mecanic şi aplicaţie mobil



Sursa: HappyOrNot (https://www.happy-or-not.com/en/)

Chioșcuri de servicii publice

- Cadastru: sistemul incomplet de înregistrare a proprietății are un impact negativ asupra dezvoltării urbane, încetinind dezvoltarea proiectelor de infrastructură și scăzând transparența și atractivitatea pieței imobiliare, crescând costurile tranzacțiilor. Prin urmare, finalizarea cadastrului digital la nivelul orașului și al zonei urbane metropolitane /funcționale este o condiție prealabilă pentru dezvoltarea orașelor inteligente.

- Baze de date urbane: sunt necesare în conformitate cu Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul. Legea impune, de asemenea, elaborarea și livrarea documentelor de planificare urbană și spațială în format GIS.

- Date deschise și tablou de bord pentru monitorizarea strategiei și proiectelor

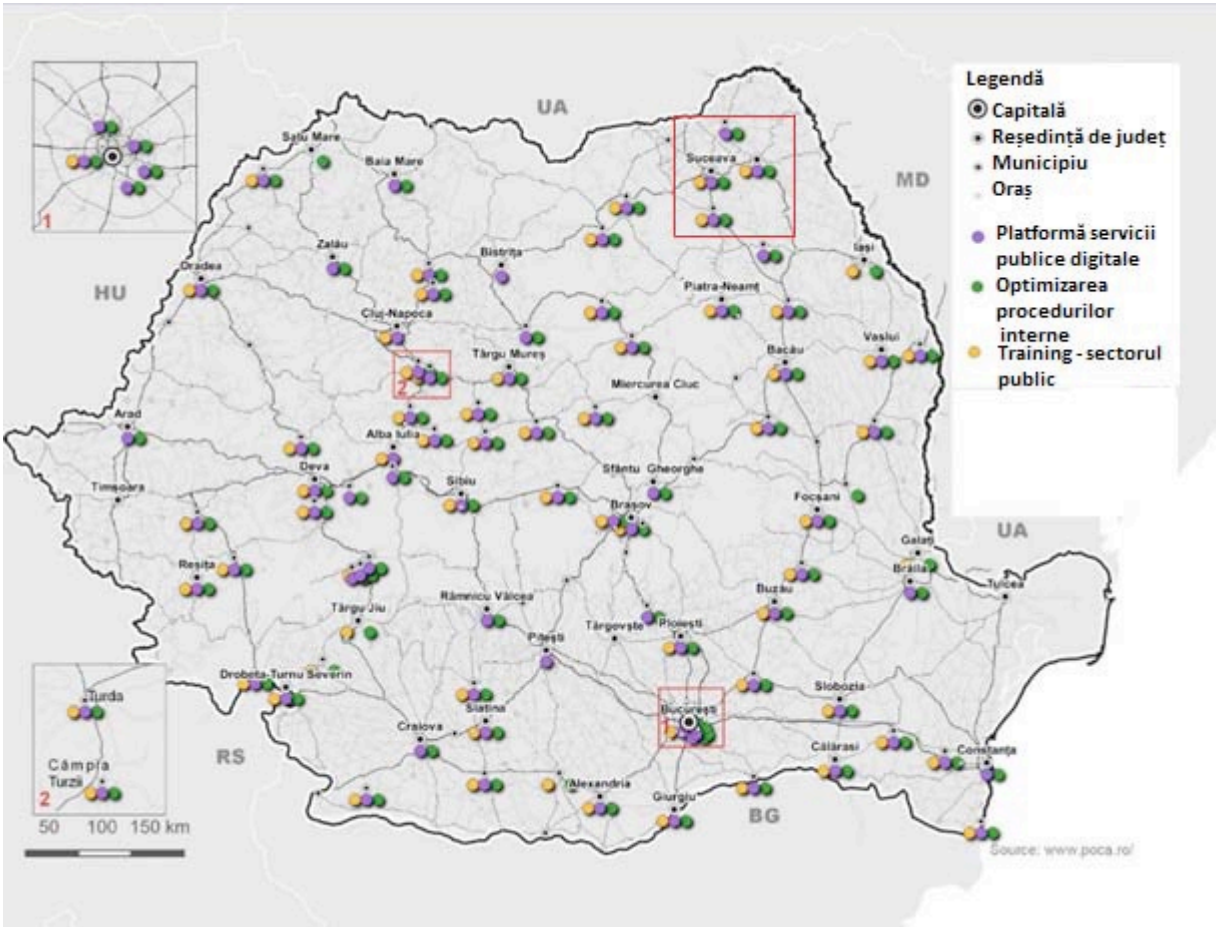
- Monitorizarea în timp real a stării orașului

- Învățare programată pentru proiectare/dezvoltare urbană

- Soluții de back-office și actualizarea proceselor interne: actualizarea și ajustarea sistemelor și procedurilor interne, digitalizarea și actualizarea documentelor, procedurilor și instrumentelor de planificare strategică, digitalizarea arhivelor etc.

- Actualizare PUG-uri cu bază de date GIS.

Figura 16. Proiecte de digitalizare sprijinite de POCA 2014-2020



Sursa: POCA 2014-2020, Lista proiectelor contractate (2020)

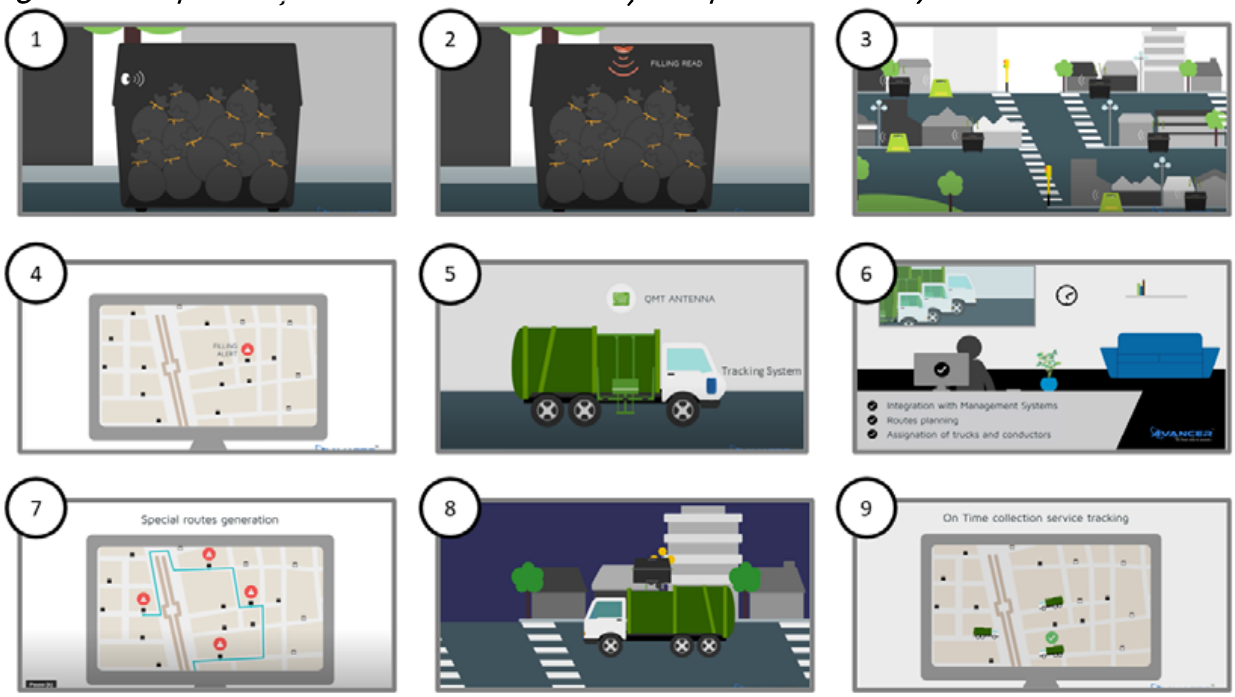
2.10.6 Mediu inteligent

Gestionarea și reciclarea deșeurilor

Investițiile vizează îmbunătățirea ratelor de reciclare, dar și evitarea vandalismului și creșterea nvielul de curățenie în oraș. Datele oferite de aceste programe sunt utile în implementarea de noi politici publice pentru colectare selectivă și reciclare, și evaluarea impactului programelor de conștientizare și altor măsuri în acest sens.

- Montare de senzori în pubelele de blocuri și în cele de pe stradă, precum și în interiorul platformelor subterane de colectare deșeuri. Astfel, compania de salubrizare poate să își optimizeze traseul de colectare a deșeurilor pentru eficiență a consumului de carburant și pentru o calitate mai bună serviciului de salubrizare
- Aplicație pentru reducerea deșeurilor alimentare.
- Tonomate pentru reciclare selectivă în magazine
- Hartă live privind colectarea deșeurilor, pentru informarea cetățenilor

Figura 3. Principiu funcționare sistem colectare deșeuri – proiect smart city

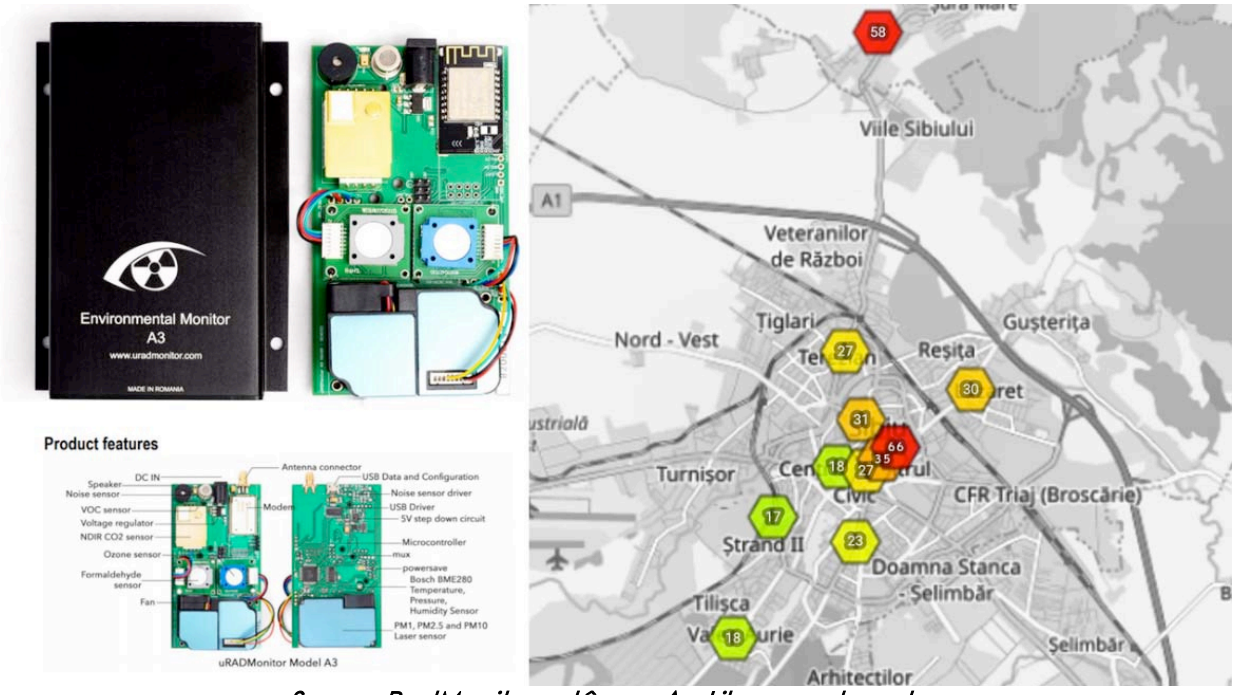


Sursa: Prelucrare imagini video Avancer Software Solutions,

Monitorizarea calității aerului

- Preluare date de la senzorii deja montați și montarea de senzori în fiecare cartier
- Date publice pe internet
- Corelarea datelor cu cele despre trafic și dezvoltarea de zone de agrement în locurile cu o calitate ridicată a aerului

Figura 4. Senzori de monitorizare a calității aerului



Sursa: uRadMonitor – stânga, AerLiber.ro – dreapta

Reducerea consumului de energie și apă

- Iluminat public inteligent, cu sistem de tele-gestiune prin care operatorul are posibilitatea de a verifica în timp real existența unor probleme tehnice, reglarea intensității luminii prin programare automată, senzori ridicați de la sol pe stâlpii ce iluminează căile pietonale pentru a deschide lumina pe un stâlp sau un grup de stâlpi pentru un interval predefinit de timp, dacă se detectează mișcare pietonală.

- Centru pentru energie regenerabilă și educație ecologică

- Soluții pentru producere energie regenerabilă

- Soluții pentru reducerea consumului de energie al clădirilor

- Infrastructuri termice inteligente

- Contorizare inteligentă (furnizorii de energie electrică pot investi în soluții de contorizare inteligentă pentru a reduce și monitoriza consumul de energie la nivelul gospodăriilor).

- Sisteme de irigare inteligente

Tabel 1. Soluții smart pentru reducerea consumului de energie în mediul construit

Părți ale mediului construit	Soluții tipice pentru orașul inteligent și cartierele cu consum redus de energie
Clădiri rezidențiale;	- Tehnologii, instalații și aparate de construire și modernizare cu energie redusă, zero și pozitivă, de exemplu izolație termică, case pasive, recuperarea căldurii din ventilație; - Integrarea cu producția de energie regenerabilă;

Clădiri comerciale, sociale, educaționale, medicale; Clădiri și instalații industriale	- Realizarea de clădiri mai inteligente prin senzori, mecanisme de acționare și TIC interoperabile, contoare inteligente; - Crearea de infrastructuri de încărcare unidirecționale sau bidirecționale pentru vehicule electrice ca mașini și biciclete; - Furnizarea de soluții colective pentru alimentarea cu energie, cum ar fi centrale solare, sisteme de încălzire centralizată sau geotermală; - Realizarea mai inteligentă a funcționării și utilizării clădirii, de exemplu prin iluminare inteligentă senzorială; - Utilizarea soluțiilor ecologice de mobilitate și logistică pentru a asigura transportul, de exemplu vehicule electrice, parcare inteligentă, transport curat pe „ultimul kilometru" în logistică, - Aplicarea principiilor sau (re)proiectarea inteligentă, planificarea integrată și implementarea la nivel de cartier, de exemplu bazat pe proiecte holistice de energie și transport care au fost co-proiectate cu părțile interesate; - Tehnologie de proces inteligentă în industrie, de exemplu permiterea reutilizării excesului de căldură și a subproduselor ca hidro
Infrastructuri	- Măsuri pentru funcționarea și utilizarea inteligentă a infrastructurilor cu senzori și mecanisme de acționare, alte date urbane și TIC - Rețele termice și electrice inteligente, centrale electrice virtuale; - Schimburi, conversie și co-producție de energie, de exemplu cu centre de date, sau folosind energie termică combinată (CHP); - Adăugarea de senzori și mecanisme de acționare la infrastructurile fizice, Iluminat Inteligent; - Organizarea interoperabilității între infrastructurile fizice și clădiri prin protocoale, standarde, de exemplu Internetul obiectelor, Internetul tuturor lucrurilor; - Organizarea operațiunilor inteligente, (re)proiectare inteligentă și servicii îmbunătățite/noi pentru cetățeni prin intermediul platformelor urbane

Sursa: Borsboom-van Beurden (2018)

2.10.7 Mod de viață inteligent

E-sănătate

Procesul de dotare a spitalelor cu echipamente de telemedicină ar trebui să continue și este essential ca acesta să fie completat de pregătirea personalului medical pentru utilizarea noilor soluții digitale.

- Examinare medicală imediată de la distanță, în regim 24/7

- Monitorizarea pacienților la distanță, teleasistență: dispozitive de asistență la domiciliu conectate la senzori și cu un centru de apeluri. În general, aceste dispozitive sunt destinate persoanelor cu nevoi de îngrijire socială. Ele pot comunica cu direcțiile de asistență socială și chiar cu unități din domeniul sănătății sau situații de urgență. Aceste produse sunt ideale pentru pacienții aflați în prezent în îngrijire la domiciliu.

- Serviciu de asistență medicală mobil pentru părinții cu copii mici, astfel încât 14 medici special pregătiți să ofere ajutor în regim 24/7

- Sistem ce preia informațiile anonime de la device-urile portabile de genul smart watch, pentru statistici referitoare la sănătatea populației

- Aplicație pentru monitorizarea răspândirii bolilor infecțioase

Siguranța publică

- Sistem camere supraveghere pentru siguranța cetățenilor, precum și soluții software pentru a digitaliza datele furnizate de acele camere

- Capacitate integrare imagini captate de camerele portabile ale agenților de siguranță publică

- Capacitate integrare imagini de la camere private

- Integrarea imaginilor camerelor portabile ale agenților de siguranță publică

- Managementul mulțimilor de oameni

- Servicii cu plată pentru acces la imagini live pentru cetățeni (de exemplu, părinții care doresc pot avea acces la camerele de supraveghere ale grădinițelor sau școlilor, contra cost)

- Optimizarea intervenției pentru situații de urgență. Ex: aplicația Apel 112 - STS

- Sistem alerte în caz de dezastre. Ex: ROAlert – STS

- Aplicații pentru situații de urgență

- Drone pentru inspectare zone de risc

Promovarea turismului

- aplicație mobilă turistică

- tururi virtuale ale muzeelor, utilizarea codurilor QR pe mobilierul stradal și panourile de informații.

- Reconstrucție digitală obiecte de patrimoniu VR/AR

Alte intervenții

- Wifi gratuit în spații publice

- Străzi pietonale cu mobilier stradal inteligent și stâlpi retractanți / bariere la intrare. Accesul se face pe baza de cartelă (pentru riverani), pentru salvare, pompieri, compania de desalubrizare sau mașini ce fac aprovizionarea. Astfel, se descurajează parcarea în zonă, în favoarea mersului pe jos.

- Sisteme de plată pentru bilete de transport public prin mișcare fizică

- Aplicație pentru rezervări facilități sportive

Figura 5. Strada Molnar Piuariu din Cluj-Napoca – Stradă Smart

Sursa: Primăria Cluj-Napoca

Cetățeni inteligenți

Orașele care se vor adapta rapid la tendințele pieței, în timp ce își vor alinia și diversifica oportunitățile educaționale, vor deveni mai atractive și mai bine echipate pentru a păstra forța de muncă existentă. Cererea de abilități și competențe pe piața muncii trece printr-o perioadă de schimbări majore, în special privind creșterea abilităților cognitive și non-repetitive față de abilitățile manuale și repetitive.

În 2019, Comisia Europeană a estimat că peste 30% din populația României nu deține abilități digitale. Pentru a fi pregătiți pentru viitor și industria 4.0, dezvoltarea competențelor digitale a tuturor cetățenilor este o prioritate. De asemenea, este necesară și creșterea nivelului de educație privind securitatea cibernetică și asigurarea accesului la servicii și infrastructură de comunicații în bandă largă. Intervențiile-cheie în acest domeniu includ:

- Platforme pentru dezvoltarea competențelor digitale și pregătirea pentru job-urile viitorului
- Școli inteligente: dotarea școlilor cu infrastructură digitală și instruirea profesorilor și a elevilor cu privire la utilizarea acestora; E-școală, smart boards, VR/AR pentru procese de învățare imersive, cataloage electronice, ședințe cu părinții online.
- Centru comunitar integrat ce include programe digitale pentru dezvoltarea abilităților și promovarea domeniilor STEM
- Învățământ profesional și tehnic inteligent
- Laborator viu – training și soluții pentru reducerea consumului de energie
- Platformă pentru comunicarea cu cetățenii și dezvoltarea de inițiative comunitare

Economie inteligentă

Proiectele de economie inteligentă implică o schimbare a rolului autorităților publice locale, de la „administratorii" infrastructurii urbane la facilitatorii și co-creatorii ecosistemelor antreprenoriale și inovatoare locale. Acestea pot oferi suport companiilor în procesul de digitalizare a procedurilor interne, pot crea platfome pentru susținerea inovației, și pot organiza și promova diverse evenimente dedicate domeniului digital. Intervențiile posibile includ:

- Universități inteligente
- Facilități și platforme de inovație: Facilități care promovează inovația dezvoltate în parteneriat cu mediul universitar
- Tabără simulare antreprenorială pentru tineri
- Hub-uri de inovație digitală: Capacitatea de inovare a orașelor mari va fi consolidată în continuare în următoarea perioadă de programare prin dezvoltarea de hub-uri (centre) de inovare digitală (digital innovation hubs - DIH).
- Incubatoare pentru start-up-uri
- Evenimente comunitare și hackathons. Evenimentele comunitare care încurajează inovația, de tip hackathon, cresc în număr, dimensiune și varietate, dar sunt organizate în principal de entități private. Pentru a asigura durabilitatea rezultatelor și pentru a construi încredere în cadrul comunităților locale, este important ca autoritățile publice locale să fie implicate în proces și să preia și să implementeze soluțiile relevante.
- Makerspace/FABlab – infrastructuri de sprijin pentru industriile culturale și creative
- Soluții pentru prototipizare rapidă și testare soluții industriale
- Incubatoare și spații de lucru comune pentru producători locali
- Platformă de cartografiere și implicare ecosistem de inovare local în dezvoltarea de soluții tip parteneriat public-privat
- Agricultură inteligentă
- Monedă locală pentru încurajarea consumului de produse și servicii locale
- Platformă pentru înregistrarea online a business-urilor
- Platformă pentru plata online a taxelor și impozitelor asociate business-urilor
- Ghișeu unic pentru interacțiunea cu mediul de afaceri
- Platformă de tipul job-center unde cetățenii pot participa online la cursuri de reconversie profesională, iar business-urile pot să își recruteze forță de muncă. Asemenea platforme pot oferii baterii de testare psiho-profesională gratuite, statistici utile referitoare la rata șomajului, forța de muncă calificată și necalificată, estimări pentru necesarul forței de muncă, și recomandări pentru reconversia profesională. De exemplu, într-o anumită perioada din an, în localitățile din ZUF poate fi nevoie de un număr mare de tâmplari. Astfel vor fi recomandate și promovate cursuri de tâmplărie în acea perioadă pentru cetățenii potriviți din punct de vedere al profilului psihologic.
- Platformă pentru atragerea investitorilor cu informații despre mediul de business local, posibile locații, legislație, cultură, indicatori economici, și informații actualizate despre forța de muncă).

Afișarea și corelarea datelor colectate

Implementarea unor instrumente pentru afișarea datelor publice are un rol important în creșterea nivelului de conștientizare a cetățenilor privind anumite aspecte importante ale vieții urbane (trafic, risc de

accidente, consum energetic, managementul deșeurilor), precum și în luarea deciziilor administrative. Acestea pot include:

- Live trafic de la senzorii auto, corelat cu informații de pe Google Maps
- Avertizări (exemple: trafic blocat pe strada X, drum înghețat pe strada Y – circulați cu grijă etc)
- Economie energetică față de anii precedenți, în corelare cu sisteme de iluminat eficiente și programe de conștientizare a populației privind utilizarea energiei
- Harta GIS cu înregistrarea tuturor accidentelor, a cauzelor, răniților, evidențiind zonele cu cele mai multe accidente și oferind avertizări
- Numărul amenzilor de circulație din ziua precedentă (creștere/descreștere) și cauzele, evidențierea evoluției din ultimele luni
- Harta live a deșeurilor (cetățenii vor avea acces la calendarul de colectare, zonele în care se colectează mai rar si ar trebui mai des)
- Harta calității aerului în municipiu (locuitorii pot alege să iasă la plimbare la ore la care calitatea aerului este mai bună)
- Harta GIS live a autobuzelor (rol de promovare a transportului în comun, se evidențiază cât de dinamic și extins este acesta și cât de repede și ieftin se poate ajunge dintr-un loc în altul)
- Monitoare/televizoare care să afișeze statistici în timp real pe baza datele preluate din oraș, în biroul primarului.

Corelarea și interpretarea datelor strategice constituie bazele unei guvernări bazate pe dovezi privind nevoile reale de dezvoltare și zonele de intervenție prioritare. Acestea includ:

- Corelări între numărul de oameni în stațiile de autobuz și tren (determinat prin numărare automată AI prin camerele de supraveghere), numărul de bilete cumpărate, numărul de terminale conectate în acel moment la wifi gratuit. Se poate astfel determina în ce perioadă trebuie suplimentat transportul în comun pe anumite rute, traseele reale și timpii de mobilitate. Cunoscând aceste date, se poate trimite un semnal de așteptare către trenuri (dacă întârzie un autobuz plin de pasageri).
- Evidența reală a gradului de ocupare a locurilor de parcare va oferi date despre unde mai trebuie suplimentate locurile de parcare, dar și despre comportamentul de parcare al cetățenilor. În cazul în care se implementează politici noi de parcare, prin aceste date se poate vedea dacă au succes sau nu.
- Corelare trafic auto cu gradul de ocupare a locurilor de parcare. Un trafic îngreunat nu înseamnă neapărat locuri de parcare pline. În zonele cu trafic îngreunat și multe locuri de parcare nefolosite, se pot crea stații de transport în comun și puncte intermodale.
- Frecvența apăsării butonului pentru vârstnici sau persoane cu dizabilități la semafoare poate ajuta la identificarea traseelelor folosite cel mai des, ce pot fi făcute mult mai prietenoase pentru aceste categorii.
- Se poate observa în timp real care sunt cauzele accidentelor și să se acționeze în zonele cu risc crescut. Dacă într-un loc există multe accidente cu pietoni pe trecere, cel mai probabil că acea trecere de pietoni trebuie înălțată și semnalizată corespunzător.
- Corelarea privind colectarea deșeurilor și situația din teren ajută la implementarea de politici publice noi privind reciclarea. Mai mult, se pot observa zonele cu deficit de infrastructură de colectare, dar și ce impact au unele eveniment asupra colectării de deșeuri (de exemplu, dacă se observă că după un eveniment important, toate coșurile sunt pline în decurs de 10 minute, atunci soluția determinată va consta în coșuri mobile temporare, plasate pe durata acestuia. În schimb, dacă se observă că într-un parc coșurile se umplu foarte repede, și mașina nu apucă să colecteze tot gunoiul zilnic, atunci acolo trebuie montate coșuri suplimentare).

Datele oferite de senzorii de aer pot fi corelate cu cele de trafic. Dacă senzorii arată roșu (aer poluat) și nu este trafic, atunci e clar că problema vine din altă parte și dacă problema persistă înseamnă că trebuie luate măsuri. Dacă problema poluării este traficul, atunci poate fi justificată construcția de căi alternative. În zonele cu cel mai cura aer, poate fi încurajată și argumentată apoi crearea de zone pietonale sau de agrement.

2.10.8 Proiecte Smart City care pot fi implementate la nivelul Municipiului Slatina

Mobilitate Inteligentă

1. Amplasarea de parcări subterane sau supraterane automatizate în cartierele Municipiului Slatina, care să permită parcarea unui număr mai mare de autovehicule precum și modernizarea sistemelor de gestiune și gestionarea inteligentă a parcărilor la nivelul Municipiului Slatina prin utilizarea de aplicații de parcare inteligente (panouri outdoor privind locurile libere, aplicație pentru parcări care ajută șoferii să fie direcționați către un loc de parcare liber, plata cu card/SMS, tarif dinamic în funcție de ora din zi).
2. Realizarea unui sistem integrat de management al traficului la nivelul intersecțiilor semaforizate existente și intersecțiilor noi care presupune semaforizare și control al traficului, supraveghere video în intersecții, amplasarea de panouri cu mesaje variabile, detecție a depășirii vitezei regulamentare, senzori de greutate în intersecțiile semaforizate, semafoare sincronizate, comunicații prin fibră optică și implementarea unor sisteme informatice integrate privind transportul și gestionarea situațiilor de urgență într-un mod inteligent.
3. Implementarea unui sistem de bike-sharing (piste de biciclete fluorescente și aplicație de navigație pentru bicicliști pe traseele pistelor de biciclete).
4. Modernizarea stațiilor de autobuz (bănci smart, panouri informative, prize electrice alimentate solar, WiFi, terminale self-service de încasare bilete).
5. Wifi gratuit și senzori pentru numărarea călătorilor în autobuze
6. Continuarea amplasării unor stații de încărcare electrice pentru vehicule
7. Sistem outdoor de informare inteligentă referitor la condițiile de trafic
8. Platformă pentru monitorizare și mentenanță predictivă a infrastructurii de transport (înregistrare lucrări de mentenanță, alerte de mentenanță, bugetare predictivă pentru mentenanță, monitorizare rute, monitorizare consum carburant, monitorizare viteză, optimizare moduri de operare)
9. Treceri de pietoni semaforizate cu buton pentru trecere ce permit măsurarea intervalelor de timp în care trec pietonii, echipate cu semnale acustice și tactile pentru persoanele cu dizabilități și butoane dedicate persoanelor vârstnice (cu durată mai mare).
10. Implementarea la nivelul Municipiului Slatina a aplicației „Mobilitatea ca serviciu”
11. Dezvoltarea unei aplicații prin care cetățenii să își închirieze locurile de parcare în timpul zilei
12. Sistem de monitorizare a traficului și Wifi gratuit în punctele intermodale (camere video și numărare mașini și pasageri)

Guvernanță Inteligentă

1. Dotarea Municipiului Slatina cu terminale self-service de încasare bani pentru plăți datorate la bugetul local.
2. Continuarea investițiilor în actualizarea și digitalizarea proceselor și procedurilor din administrația publică, inclusiv investițiile în infrastructura modernă de software și hardware
3. Continuarea investițiilor în platformele digitale de servicii publice
4. Continuarea implementării soluțiilor front-office pentru a îmbunătăți interacțiunile cu cetățenii și întreprinderile (acces clar la documente strategice, ședințe și decizii ale consiliilor locale, cheltuieli bugetare, servicii publice digitale, dezbateri, sondaje sau chiar buget participativ).
5. Investirea în formarea angajaților publici pentru adoptarea soluțiilor digitale, dar și pentru planificarea strategică și implementarea abordărilor pentru oraș inteligent

6. Digitalizarea arhivelor și implementarea de noi arhive digitale sau pentru implementarea unui număr limitat de servicii publice digitale.
7. Dezvoltarea în continuare a cadastrului digital la nivelul ZUF Slatina și asigurarea legăturilor cu bazele de date urbane/metropolitane
8. Elaborarea și livrarea documentelor de urbanism și amenajarea teritoriului în format GIS.
9. Dezvoltarea instrumentelor digitale de monitorizare, prognozare și dezvoltare de scenarii pentru dezvoltarea urbană, pe baza bazelor de date metropolitane/urbane
10. Completarea platformelor digitale de servicii publice cu infrastructură fizică (centre de servicii publice, săli de servicii publice, chioșcuri de servicii publice etc.) care sprijină învățarea și accesul la serviciile digitale
11. Dezvoltarea unei aplicații urbane pentru a îmbunătăți relația cu cetățenii (acestea oferă știri importante, promovează evenimente locale, preiau reclamațiile cetățenilor sau facilitează accesul la serviciile publice).
12. Instalarea de butoane de feedback la ieșirea din instituțiile publice

Mediu Inteligent

1. Extinderea sistemului de iluminat public inteligent.
2. Extinderea iluminatului public inteligent la trecerile de pietoni.
3. Implementarea unei soluții integrate de smart metering și control consumuri de energie și apă pentru instituții publice, incluzând și o platformă de management.
4. Implementarea soluțiilor inteligente de energie și siguranță în clădirile publice (instituții publice, școli, spitale, etc.), inclusiv prin reabilitare energetică
5. Implementarea soluțiilor inteligente de energie și siguranță în clădirile (blocuri de apartamente) rezidențiale inclusiv prin reabilitare energetică
6. Modernizarea Complexului Comercial Bazar, inclusiv încălzire prin utilizarea energiei alternative
7. Implementarea unor soluții inteligente de măsurare pentru gospodăriile din Municipiul Slatina de către furnizorii de energie electrică (Electrica, Enel, CEZ, E.ON) pentru reducerea consumului de energie.
8. Reabilitarea centralelor termice și a rețelelor termice primare și secundare și integrarea unei platforme IT, senzori si contoare pentru managementul rețelelor termice inteligente.
9. Construirea si modernizarea sistemelor de irigare - Senzori de sol care oferă date in direct despre umiditate, temperatura, viteza vântului , lumina soarelui si presiunea atmosferica.
10. Implementarea unei soluții de monitorizare, analiză predictivă și avertizare a atingerii capacității de umplere - containere de deșeuri inteligente și a unei aplicații mobilă asociată pentru cetățeni, cu localizarea pubelelor și nivelul aferent de umplere.
11. Implementarea unui sistem de energie regenerabila - Panouri solare distribuite prin oras pentru producerea de apa calda menajera si panouri solare pentru sistemul de iluminare inteligenta.
12. Dezvoltarea rețelelor digitale pentru monitorizarea calității factorilor de mediu, inclusive democratizarea monitorizării și includerea cetățenilor în proces (de exemplu, măsurători ale calității aerului)
13. Implementarea în continuare a măsurătorilor inteligente și a soluțiilor digitale pentru monitorizarea și îmbunătățirea eficienței energetice
14. Dezvoltarea unei aplicații inteligente care monitorizează calitatea aerului în timp real din Municipiul Slatina și a zonelor cu poluatori importanți.
15. Îmbunătățirea curățeniei din Municipiul Slatina prin montarea unor pubele inteligente (hidraulice) care vizează îmbunătățirea ratelor de reciclare, dar și pentru evitarea vandalismului și îmbunătățirea curățeniei.
16. Utilizarea aplicației pentru reducerea deșeurilor alimentare.
17. Utilizarea aplicației de reciclare a deșeurilor.
18. Înființarea unui Centrul pentru Energie Regenerabilă și Educație Ecologică.
19. Realizarea unei platforme online pentru colectarea și afișarea datelor de mediu (corelată cu baza de date regională).

20. Sistem de reciclare a ambalajelor din sticlă, plastic și aluminiu – implementarea automatului pentru reciclarea ambalajelor pentru colectare selectivă.

Mod de Viață Inteligent

1. Implementarea unei aplicații privind statistica medicală și digitalizarea proceselor
2. Amenajarea unor străzi cu mobilier stradal inteligent: stații electrice petru încărcarea bicicletelor/ trotinetelor electrice, cadre de parcări pentru biciclete, bănci smart, Wi-Fi gratuit, scaune, mese, sisteme de afişaj, cişmele, prize USB pentru încărcarea dispozitivelor mobile precum și sistem de iluminat public inteligent, eficient din punct de vedere energetic, cu system îmbunătățit de colectare a apelor pluviale și cu sistem de irigare cu senzori.
3. Realizarea unor rețele de trasee pietonale la nivelul municipiului Slatina și integrare de mobilier stradal inteligent.
4. Continuarea introducerii WIFI în locurile publice în care nu există, inclusiv în mijloacele de transport in comun.
5. Implementarea unor soluții software pentru a digitaliza datele furnizate de camerele de supraveghere (de exemplu, numără mașinile, monitorizează disponibilitatea parcării pe stradă etc.).
6. Continuarea dotării spitalelor cu echipamente de telemedicină și pregătirea personalului medical pentru a utiliza noile soluții digitale.
7. Continuarea digitalizării patrimoniului, muzeelor și evenimentelor online (utilizarea codurilor QR pe mobilierul stradal și panourile de informații).
8. Completarea platformelor digitale de servicii publice cu infrastructură fizică (centre de servicii publice, săli de servicii publice, chioșcuri de servicii publice etc.) care sprijină învățarea și accesul la serviciile digitale
9. Asigurarea unui ghișeu unic digital pentru companii la nivel Municipiului Slatina
10. Furnizarea de date urbane actualizate cu privire la proprietatea disponibilă pentru investiții și date relevante pentru atragerea investițiilor
11. Cartografierea și implicarea ecosistemelor de inovare locale în co-crearea de soluții urbane; dezvoltarea achizițiilor publice inovatoare și parteneriatelor public-private pentru a implica ecosistemele antreprenoriale și de inovare locale
12. Investirea în e-servicii incluzive (e-learning, e-sănătate, servicii sociale etc.), prin evaluarea și luarea în considerare a nevoilor specifice ale grupurilor vulnerabile
13. Implementarea unui City Pass pentru turiști – sistem integrat care oferă intrarea sau reduceri privind un anumit număr de facilități culturale, oferte în baruri și restaurante, acces la mijloacele de transport în comun, închirieri de biciclete etc. (orașe turistice).
14. Dezvoltarea unei monede locale pentru încurajarea consumul de produse și servicii locale.
15. Utilizarea dronelor pentru a inspecta zonele sau situațiile de risc.

Cetățeni Inteligenți

1. Amenajarea unui centru cultural ce vizează stimularea creativității, științei și tehnologiei în rândul tinerilor prin dezvoltarea unui hub activ de inovare de business și de cercetare, un spatiu de co-working si evenimente, o platformă de comunicare, învățare, promovare, networking pt business si educație.
2. Sprijinirea dezvoltării abilităților tehnice și promovarea domeniilor STEM într-un centru regional sau județean de tehnologii și activități de aplicare
3. Implementarea unei soluții complete și modulare de clasa digitală în școli în municipiul Slatina inclusiv cataloage electronice pentru elevi și suportul educațional pentru diverse teme de dezvoltare a cunoștințelor
4. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor TIC pentru a asigura acoperirea la nivelul municipiului
5. Dezvoltarea, modernizarea și digitalizarea infrastructurii de învățământ profesional și tehnic.
6. Crearea unui centru comunitar integrat care include programe digitale de dezvoltare a abilităților

7. Continuarea dezvoltării platformei primăriei Slatina pentru comunicarea cu cetățenii

Economie Inteligentă

1. Proiectarea și derularea de evenimente de tip hackathon de inovație urbană
2. Dezvoltarea unui Centru de Inovare Digitală (DIH).
3. Crearea/susținerea infrastructurii inovatoare de sprijin pentru afaceri – spații de lucru în comun, laboratoare Fab Lab, etc.
4. Dezvoltarea de parteneriate pentru a sprijini programele de formare și învățare profesională pentru viitoarele locuri de muncă
5. Furnizarea de date urbane actualizate cu privire la proprietatea disponibilă pentru investiții și date relevante pentru atragerea investițiilor
6. Realizarea unui incubator de start-up-uri pentru companii care oferă soluții în domenii precum mobilitatea urbană, economie circulară, durabilitate/mediu, soluții inteligente pentru sănătate.
7. Asigurarea unui ghișeu unic digital pentru companii la niveluk Municipiului Slatina

2.10.9 Anexe – Intervenții Smart City

Anexa 1: Bune practici: Orientarea dezvoltării Orașelor Inteligente la nivel regional (ADR NORDVEST)

Caseta 1. Orientarea dezvoltării Orașelor Inteligente la nivel regional Pentru a se alinia la prioritățile UE care valorifică activele regionale și orașele inovatoare care conduc clasamentul românesc în domeniul dezvoltării urbane, precum și pentru a se pregăti pentru perioada de programare 2021-2027, care va aduce finanțare semnificativă pentru proiecte de digitalizare și orașe inteligente (a se vedea Capitolul 3), Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest a decis să dezvolte o strategie regională pentru orașele inteligente și mobilitatea urbană. Scopul acestui proces a fost de a ajuta orașele să se pregătească mai bine pentru următoarea perioadă de programare, înțelegând în același timp nevoile lor și construind o viziune comună cu obiective și măsuri clare. După un amplu proces de consultare: grupuri de lucru, vizite de studiu, dezbateri și focus grupuri, au fost dezvoltate viziunea, obiectivele și portofoliile de proiecte regionale și locale. Folosind o matrice de maturitate a orașelor inteligente, fiecare oraș a fost evaluat pe fiecare dintre cele 6 dimensiuni ale orașului inteligent. Pe baza matricei, au fost stabilite obiective, astfel încât fiecare oraș să se concentreze pe pilonii relevanți ai orașelor inteligente, în funcție de nevoile și potențialul local. Rezultatul a fost o profilare actuală și preconizată a orașelor din regiune, în conformitate cu „specializarea” lor.

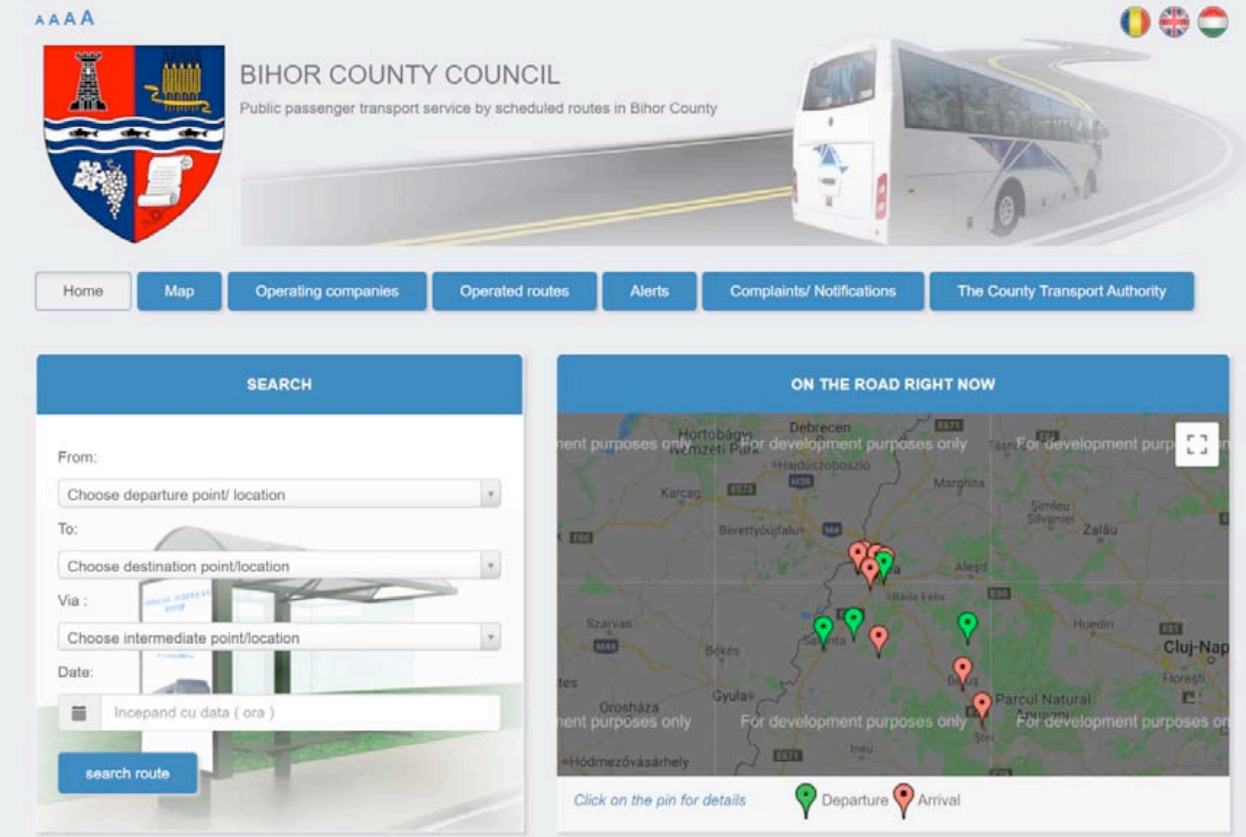
Figura 17. Viziunea orașului inteligent și a mobilității urbane pentru anul 2030 – Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest

Sursa: Strategia Regională pentru Mobilitatea Urbană Durabilă și Orașe Inteligente a Regiunii Nord-Vest 2021-2027

Anexa 2: bune practici: facilitarea accesului la date privind planurile de transport județean public

Transportul public la nivel de județ este conceput astfel încât să conecteze toate localitățile de cel mai apropiat centru urban. Acest serviciu este coordonat de Consiliul Județean, care atribuie pachete de trasee diferiților furnizori de transport, pe bază de licitații publice. În aproape toate județele, datele privind traseele, stațiile și orarele sunt greu de găsit. De obicei, există un program încărcat pe site-ul web al Consiliului Județean. Detalii suplimentare pot fi găsite pe site-urile web (dacă există) ale diferiților furnizori de servicii. Pentru a contracara acest acces dificil la informații, Consiliul Județean Bihor a dezvoltat un site web dedicat cu un planificator de călătorii care oferă informații despre călătorii și servicii privind traseul în timp real. Site-ul web este disponibil în 3 limbi, română, maghiară și engleză, astfel încât toți rezidenții și turiștii să aibă acces la serviciile privind traseul. Localizarea în timp real a autobuzelor este asigurată de dispozitivele GPS instalate pe fiecare autobuz, iar cerința de a avea astfel de dispozitive a fost un criteriu de eligibilitate în cadrul licitației publice pentru trasee. Consiliul Județean Bihor a investit și în terminalele de transport în comun din orașele mici, urmărind să crească atractivitatea și eficiența acestui serviciu.

Figura 18. Planificator de rute online pentru serviciile de transport public județean– județul Bihor



Sursa: www.bihortransport.ro/en/

Anexa 3: Indicatorii orașului intelligent

Mai jos s-au analizat standardele internaționale ISO 37120 și ISO 37122 pentru orașele și comunitățile durabile și pentru orașele inteligente. Ambele standarde fac parte din pachetul ISO privind Orașele și comunitățile durabile. Disponibilitatea datelor a fost analizată luând în considerare particularitățile sistemului statistic și ale altor surse de date potențiale din România și, acolo unde a fost posibil, au fost identificate surse de date potențiale și repere. Pe baza acestei analize, orașele pot decide asupra eventualei acreditări conform ISO 37120 și ISO 37122.

DOMENIU	*ISO*	*Indicator*	*Disponibilitate*	*Sursa datelor*	*Prag(lege/media urban UE/altele)*
Economie	37120	% persoane (de vârstă școlară) de sex feminin înscrise la școală	*Medie*	Inspectoratul Școlar Județean, Tempo INS	*100 %*
		% din populația școlară ce a absolvit învățământul primar	*Medie*	Inspectoratele Școlare Județene	*100%*
		% din populația școlară ce a absolvit învățământulsecundar	*Medie*	Inspectoratele Școlare Județene	*100%*

		Numărul de conexiuni la internet per 100.000 persoane	*Redusa*	Date colectate doar la nivel național, Eurostat, Necesită parteneriate cu operatorii de internet	RO:74%, EU 28: 87% din populația cu vârste cuprinse între 16-64 ani a folosit internetul în ultimele 3 luni,
		Gradul de acoperire al telefoniei mobile (număr abonamente per 100.000 persoane)	*Redusa*	Date colectate doar la nivel național, Eurostat, Necesită parteneriate cu operatorii de telefonie mobilă	*100%*
	37122	Număr baze de date de tip biblioteci online disponibile per 100.000 locuitori	*Medie*	Necesită parteneriate cu Inspectoratele Școlare Județene, Bibliotecile și Universitățile	>1
		% populație ce cunoaște cel puțin o limbă străină	*Redusa*	Date colectate doar la nivel național, Eurostat	RO:35.8%, EU 28: 64,6% din populația cu vârste cuprinse între 25-64 ani
		Număr de dispozitive electronice destinate învățământului online disponibile la 1000 de elevi din ciclul primar	*Buna*	Tempo INS	RO:82 (primar + gimnazial) 2018
		Număr de dispozitive electronice destinate învățământului online disponibile la 1000 de elevi din ciclul secundar	*Buna*	Tempo INS	RO:187 (liceal) 2018
		Număr de absolvenți de licență în științe, inginerie și matematică (STEM)	*Medie*	Date colectate doar la nivel național, Eurostat. Necesită parteneriate cu universitățile	19.3 ‰ din populația cu vârste cuprinse între 20-29 ani (medie EU 28 2016)
	37120	Concentrație PM2.5	*Medie*	https://aqicn.org/city/romania/	AQI = mai mic de 50 (bun)
		Concentrație PM10	*Medie*	https://aqicn.org/city/romania/	AQI = mai mic de 50 (bun)
		Emisii de gaze cu efect de seră (tone per capita)	*Redusa*	PAED	scădere cu 20% până în 2030 față de 2017 (obiectiv UE)
		Total energie electrică utilizată (rezidențial) per capita (KWH/an)	*Redusa*	PAED	
		% din populația orașului ce beneficiază de servicii de electricitate autorizate	*Medie*	operator / distribuitor energie electrică	
		Consumul de energie electrică al clădirilor publice pe an (KWH/mp)	*Redusa*	Primarie/prefectura	
		% energie electrică din surse regenerabile din totalul consumului per oraș	*Medie*	operator / distribuitor energie electrică	20% din energia produsă să fie din surse regenerabile până în 2020 (obiectiv UE)

		% populație cu acces la servicii de colectare regulată a gunoiului solid	Medie	operator colectare deșeuri	100%
		Cantitatea de deșeuri colectate per capita	Medie	operator colectare deșeuri	
		% de deșeuri reciclate	Medie	operator colectare deșeuri	65% din total reciclat - 2025; 70% reciclat până în 2030 (obiectiv UE)
		% populație cu acces la servicii de canalizare	Medie	operator / Primărie	100% (minim 55% - Legea 351/2001)
		% ape reziduale netratate	Medie	Operator	
		% ape reziduale ce primesc tratament primar	Medie	Operator	
		% ape reziduale ce primesc tratament secundar	Medie	Operator	
		% ape reziduale ce primesc tratament terțiar	Medie	Operator	
		% populație cu acces la sisteme de apă potabilă	Medie	Operator	100% (minim 70% - Legea 351/2001)
		% populație cu acces durabil la surse de apă îmbunătățite	Medie	Operator	
		% populație cu acces la salubrizare îmbunătățită	Medie	Operator colectare deseuri	
Mediu		Consumul total de apă din gospodării per capita (litrii/zi)	Redusa	Operator	
	37122	Energie electrică și termică (KWh) produsă prin tratarea apelor reziduale per capita pe an	Redusa	operator / distribuitor energie electrică	
		Energie electrică și termică (KWh) produsă prin tratarea deșeurilor solide /locuitor/ an	Redusa	operator / distribuitor	
		% energie produsă prin sisteme descentralizate de producere a energiei	Redusa	Operator	
		Capacitatea de stocare a rețelei de energiei electrice a orașului (KWH) /locuitor	Redusa	Operator/Primarie	
		% consum de energie electrică al sistemului public de iluminat din	Medie	Operator/Primarie	

		consumul total anual de energie electrică al orașului			
		% iluminat public reabilitat/eficientizat	*Medie*	Operator/Primarie	
		% clădiri publice care necesită renovare/reabilitare (mp)	*Medie*	Primarie/prefectura	
		% ecosisteme cartografiate prin sisteme de telemonitorizare senzitivă	*Redusa*	APM	
		Frecvența anuală a cartografierii prin sisteme de telemonitorizare senzitivă	*Redusa*	APM	
		% clădiri reabilitate în ultimii 5 ani conform principiilor „green building"	*Redusa*	Primarie/prefectura	
		Număr de stații de monitorizare a calității aerului / 100.000 locuitori	*Buna*	APM	
		% populație cu acces la centre de colectare a deșeurilor solide echipate cu sisteme de telegestiune	*Redusa*	Operator/Primarie	
		% populație deservită de companii de ridicare a deșeurilor cu sisteme de telegestiune individuală a cantității de gunoi	*Redusa*	Operator/Primarie	
		% deșeuri municipale utilizate pentru generarea de energie	*Redusa*	Operator	
		Cantitatea anuală (tone) de deșeuri alimentare procesate/locuitor	*Medie*	Operator	
		% ape reziduale tratate reutilizate	*Redusa*	Operator	
		% nămol reutilizat (tone materie uscată)	*Redusa*	Operator	
		% energie obținută din ape reziduale din totalul energiei consumate	*Redusa*	Operator	
		% apă reziduală utilizată la obținerea energiei electrice	*Redusa*	Operator	

		Număr stații de monitorizare online a calității apei potabile per 100.000 locuitori	*Redusa*	Operator/Primarie/DSP	
		Număr stații de monitorizare online a calității apei per 100.000 locuitori	*Medie*	Operator/Primarie/DSP	
Locuire	37120	Număr paturi de spital la 1000 locuitori	*Buna*	INS	minim 10 (legea 351 /2001)
		Număr pompieri la 1000 de locuitori	*Buna*	IJSU	
		Număr de decese în incendii la 1000 de locuitori	*Buna*	IJSU	
		Număr de decese datorate calamităților naturale la 1000 de locuitori	*Buna*		
		Speranța medie de viață	*Buna*	INS	81 de ani (media UE, 2017)
		Număr medici la 1000 de locuitori	*Buna*	INS	minim 2,3 (legea 351 /2001)
		Mortalitatea infantilă (sub 5 ani) la 1000 de nașteri	*Buna*	INS	
		Număr de agenți de poliție la 1000 de locuitori	*Buna*	MAI/Primaria	
		Număr de sinucideri la 1000 de locuitori	*Medie*	Primarie	
		% populație care locuiește în condiții improprii	*Medie*	IJSU/DGASPC	
	37122	% populație cu dosar medical disponibil online pentru operatorii de sănătate	*Medie*	Ministerul Sănătății / CNAS	
		Număr de consultații de telemedicină realizate anual online/video per 100.000 locuitori	*Medie*	Ministerul Sănătății / CNAS	
		% populație arondată sistemelor de avertizare publică pentru calitatea aerului și apei	*Redusa*	APM	
		% suprafața orașului deservită de un sistem de cartografiere a radiației câmpurilor electromagnetice	*Redusa*	APM/DSP	
		% locuințe cu contoare smart pentru energia electrică furnizată	*Redusa*	Operator	

		% locuințe cu contoare smart pentru apa furnizată	*Redusa*	Operator	
		% suprafață oraș definită ca zonă cu întrebuințări mixte (comercial/divertisment, office, industrial, rezidențial, hotel, recreațional)	*Buna*	Primarie prin PUG	
		% clădiri publice accesibile persoanelor cu dizabilități	*Medie*	Primarie/Directia persoanelor cu handicap	
		% din bugetul local destinat ca ajutor în achiziționarea echipamentelor pentru cetățeni cu dizabilități	*Medie*	Primarie	
		Număr persoane cu dizabilități ce dispun de aplicații online interactive de cartografiere, per 100.000 locuitori	*Redusa*	Primarie/Directia persoanelor cu handicap	
		% suprafața orașului acoperită de sistem de monitorizare video	*Redusa*	Primarie/Politie	
		% populație înregistrată la un sistem public de alertă	*Medie*	IGSU	
		Număr anual de postări pe social media al oficialilor responsabili cu siguranța publică, per 100.000 persoane	*Redusa*	Politie	
		% treceri de pietoni semnalizate cu indicatoare și semafoare	*Buna*	Politie	
		% servicii publice de recreere disponibile rezervării online	*Redusa*	Operatori/furnizori	
		Număr de sisteme smart de informații instalate în oraș per 100.000 locuitori	*Redusa*	Primarie/Operatori TIC	
		% populație ce dispun de dispozitiv cu acces la internet în biblioteci și alte clădiri publice	*Redusa*	Primarie/Furnizori internet	
		% populație cu acces la internet de viteză suficientă	*Redusa*	Furnizori internet	100%

		% suprafață oraș neacoperită de semnal de telecomunicație	*Redusa*	Furnizori	
		% suprafață oraș cu acces public la internet	*Medie*	Primarie/Furnizori internet	
		% populație ce trăiește în zone cu densitate medie și mare de populație	*Buna*	Primarie/taxe si impozite locale	NA
Mobilitate	37120	Km linii transport în comun / 1000 locuitori	*Medie*	Operator transport în comun local - hartă transport în comun	
		Km piste biciclete / 1000 locuitori	*Medie*	Primarie/Streetmaps	
		Număr stații încărcare vehicule electrice / 1000 locuitori	*Buna*	Plugshare.com https://www.eafo.eu/	medie UE 7 vehicule / stație - 14000 stații în total în UE
		Tarifare integrată - % din serviciile de transport integrate în același sistem de plată	*Medie*	Operator transport local in comun	
		Număr călătorii transport în comun/1000 locuitori	*Medie*	Operator transport local in comun	
		Indice motorizare	*Medie*	Primărie/taxe și impozite locale	Aprox. 350 / 1000 locuitori în mediul urban
	37122	% străzi deservite de sisteme online de avertizare și informare a traficului	*Medie*	Primarie	
		Număr de utilizatori de mijloace de transport specific economiei colaborative (sharing economy) / 1000 locuitori	*Redusa*	Primărie și furnizori de servicii de mobilitate	
		% automobile înregistrate în oraș cu emisii scăzute de CO2	*Medie*	Primărie / taxe și impozite locale	
		Număr de biciclete disponibile public în sistem de închiriere per 100000 locuitori	*Medie*	Primărie - operatorii serviciului	
		Acces la date în timp real despre transport în comun - % din linii	*Medie*	Operator transport in comun	
		% din serviciile de transport ale orașului cu tarifare integrată	*Medie*	Primarie- furnizori de servicii de mobilitate	
		% parcări publice cu sisteme de taxare online	*Medie*	Primarie	100%

		% parcări publice racordate la sisteme de monitorizare în timp real a disponibilității	*Medie*	Primarie	
		% semafoare smart	*Medie*	Primarie	100%
		% vehicule autonome din total	*Medie*	Primarie/impozite si taxe locale	
		% linii de transport în comun care oferă acces la internet	*Medie*	Primarie	100%
		% drumui echipate pentru vehicule autonome	*Medie*	Primarie	
		% suprafață oraș inclusă în hărți cu date de transport în timp real	*Medie*	Primarie	
Guvernanta	37120	Acces la date deschise (opendata) – nr seturi de date / 1000 locuitori	*Buna*	Pagina web a primariei	
		Varietate servicii publice digitale	*Buna*	Pagina web a primariei	
		Pondere (%) aleși de sex feminin în consiliile locale	*Buna*	Pagina web a primariei	
		% datorii din venitul local al orașului	*Buna*	Buget primarie	
	37122	% din bugetul local alocat anual măsurilor inovatoare și inițiativelor de tip smart city	*Medie*	Bugetul Primariei	
		% suma anuală a taxelor colectate din cadrul economiei circulare din totalul taxelor	*Redusa*	Bugetul primăriei (dacă există linie bugetară dedicată)	
		% plăților efectuate online către bugetul local	*Medie*	Primarie	
		Numărul anual de vizualizări pe portalul de tip open data al orașului per 100.000 locuitori	*Medie*	Primarie	
		Numărul seturilor de date oferite pe portalul online al orașului per 100.000 locuitori	*Medie*	Pagina web a primariei	
		% seturi de date ale orașului disponibile publicului	*Medie*	Pagina web a primariei	
		% servicii publice disponibile online	*Medie*	Pagina web a primariei	

		Timpul mediu de răspuns la chestionarele propuse de primărie	*Redusa*	Primărie	
		% buget local acordat inițiativelor de agricultură urbană	*Redusa*	Bugetul primăriei (dacă există linie bugetară dedicată)	
		Număr anual de cetățeni angrenați în procese de planificare urbană per 100.000 locuitori	*Medie*	Pagina web a primariei	
		Timpul mediu de aprobare a autorizațiilor de construire (zile)	*Medie*	Primarie	

Anexa 4: Proiecte pentru orașe inteligente

Matricea proiectelor pentru orașe inteligente și provocărilor – exemplu pentru dimensiunea Mobilității Inteligente

Provocările orașului inteligent (coloane) / Proiecte (rânduri)	Congestie	Performanța transportului în comun	Atractivitatea mobilității active	Gestionarea locurilor de parcare	Siguranța rutieră	Înțelegerea tiparelor de mobilitate	Integrarea noilor tipuri de transport	Mobilitate incluzivă	Schimbare comportamentală
Sistem de gestionare a traficului	L	L				L			
Sistem de gestionare a traficului cu modul prioritar de transport în comun	L	L				L			
Platforma de gestionare a transportului în comun	L		L			L			
Tranzit calibrat în funcție de cerere		L J				L J		L J	
Aplicație pentru transportul în comun – trasee	L J R	L J R							
Aplicație pentru transportul în comun – trasee și informații în timp real	L J R	L J R							
E-ticketing pentru transportul în comun		L J				L J			
Stații de autobuz inteligente		L J							
Transport în comun autonom	L	L				L			
Aplicație pentru călătoria cu mașina în comun	L J					L J			
Serviciu și aplicație de transport la cerere (e-hailing) (Uber, Bolt, etc.)	L					L	L		
Serviciu și aplicație de utilizare în comun a bicicletelor	L		L			L			
Serviciu și aplicație de utilizare în comun a trotinetelor	L					L	L		
Serviciu și aplicație de utilizare în comun a mașinii	L					L	L		
Aplicație de deținere și utilizare colectivă a mașinii	L								
Platformă de mobilitate integrată (MaaS)	L J	L J				L J	L J	L J	L J

Provocările orașului inteligent (coloane) / Proiecte (rânduri)	Congestie	Performanța transportului în comun	Atractivitatea mobilității active	Gestionarea locurilor de parcare	Siguranța rutieră	Înțelegerea tiparelor de mobilitate	Integrarea noilor tipuri de transport	Mobilitate incluzivă	Schimbare comportamentală
Aplicație de parcare cu plată				L		L			
Aplicație de parcare cu locuri de parcare disponibile	L			L		L			
Aplicație de parcare cu date în timp real despre disponibilitate	L			L		L			
Aplicație de utilizare în comun a parcării				L					
Platformă de gestionare a locurilor de parcare				L					
Aplicație pentru biciclete – trasee			L J R						
Aplicație pentru biciclete cu sistem de recompensare			L						L
Aplicație pentru pietoni – trasee			L						
Aplicație pentru pietoni cu sistem de recompensare			L						L
Aplicație pentru îndrumarea persoanelor cu deficiențe de vedere prin oraș			L		L	L		L	
Dispozitive pentru creșterea vizibilității participanților la trafic					L				
Platforme de gestionare a flotelor	L								
Centre logistice inteligente	L								
Limitarea accesului vehiculelor	L								L

Proiect dezvoltat la:

L = nivel local **J** = nivel județean **R** = nivel regional

Intervenții smart city, după tipuri de localități

Tip localitate	MOBILITATE INTELIGENTĂ	MOD DE VIAȚĂ INTELIGENT	ECONOMIE INTELIGENTĂ	CETĂȚENI INTELIGENȚI	GUVERNANȚĂ INTELIGENTĂ	MEDIU INTELIGENT
Localități mari (reședințe de județ)	• Aplicația „Mobilitatea ca serviciu” • Sistem de gestionare a traficului corelat cu centrul de date și modelul de trafic. • Aplicație mobilă/platformă online pentru localizarea locurilor de parcare • Garaje „inteligente” pentru biciclete • Micromobilitate pentru zone de activitate cu suprafețe mari – implementare în zone cheie a sistemelor comune cu vehicule electrice mici (biciclete/trotinete electrice) cu care utilizatorii zonei se pot deplasa • Partajarea locurilor de parcare – pe baza unui abonament, locurile de parcare aferente centrelor comerciale pot fi utilizate pe timpul nopții • Comunități de mașini/coproprietatea unei mașini • Testarea autonomiei transportului în comun	• Aplicație electronică unică pentru informații despre serviciile medicale și de sănătate. • Utilizarea dronelor pentru a inspecta zonele sau situațiile de risc (zonele montane). • Centru de monitorizare în timp real a situației din oraș – oferă acces în timp real la toate camerele, senzorii și alte dispozitive de colectare a datelor • Laborator viu	• Incubator de start-up-uri pentru companii care oferă soluții în domenii precum mobilitatea urbană, economie circulară, durabilitate/mediu, soluții inteligente pentru sănătate. • Platformă pentru interacțiunea cu mediul de afaceri (ghișeu unic). • Makerspace/FABLab – dezvoltarea de infrastructuri de sprijin specifice pentru industriile culturale și creative, publice sau în parteneriat. • Monedă locală – dezvoltarea unei monede locale pentru încurajarea consumul de produse și servicii locale. • Facilități de prototipare și testare multifuncționale (robotică, imprimare 3D etc.) – spațiu dotat cu echipamente de ultimă generație accesibile companiilor sau a start-up-urilor pentru testare. • Centru de Inovare Digitală.	• Platformă pentru comunicarea cu cetățenii (2.0). • Centru pentru inovație și imaginație civică 2.0 • Sprijinirea dezvoltării abilităților tehnice și promovarea domeniilor STEM într-un centru regional sau județean de tehnologii și activități de aplicare. • Laborator Viu – soluții de oraș inteligent în domeniul reducerii consumului de energie • Proiect-pilot Orașul Învățării (Orașul Educației) – învățare continuă pentru toți cetățenii	• Baze de date GIS la nivel metropolitan. • Date deschise – platformă de date deschise în care datele disponibile la nivel de oraș (date sectoriale) sunt accesibile publicului. • Monitorizare/digitizare mobilă. • Tablou de bord pentru monitorizarea strategiei și proiectelor localității. • Învățarea programată pentru proiectarea/dezvoltarea urbană. • Centru de Inteligență Urbană/Metropolitană și inovație digitală. • Funcționar public virtual. • Servicii „Cloud” – platformă cloud online pentru utilizare de către administrația publică.	• Utilizarea resurselor de energie verde (geotermală/solară). • Aplicație pentru reducerea deșeurilor alimentare. • Aplicație de reciclare a deșeurilor. • Platformă online și/sau aplicație mobilă pentru cartografierea consumului de energie la nivel de cartier sau oraș. • Rețea electrică inteligentă care poate fi implementată în diferite zone ale locuințelor colective (Grid inteligent). • Automatizarea sistemelor de irigații pentru spațiile verzi • Laborator viu pentru testarea de soluții noi pentru rezolvarea problemelor privind mediu (eco-cartier). • Centrul pentru Energie Regenerabilă și Educație Ecologică.

2.11 ANALIZA SWOT: MUNICIPIUL SLATINA

2.11.1 Profil socio-demografic

2.11.1.1 Structura demografică

Puncte tari

- Municipiului Slatina și zona sa periurbana au rol polarizator în județ, ,reprezentând un bazin demografic important pentru resursele de forță de muncă.

- În ciuda tendințelor demografice negative mari de la nivel național, populația din Municipiul Slatina inregistrat o scadere usoara fata de anii 2000

- Ponderea populației active din municipiul Slatina este mai mare față de media națională și cea regională.

- Populația cu vârsta între 0-14 ani are o pondere mai mare față de media națională și se observă o pondere mai ridicată a populației tinere în special la nivelul inelului periurban.
- In 2022 sporul natural in Municipiul Slatina a fost pozitiv, in timp ce la nivel judetean si regional, acesta a inregistrat valori subunitare

Puncte slabe

- Structura piramidei vârstelor ne indică o pondere foarte ridicată a populației ce se va Pensiona în următorii 10-15 ani, ceea ce indică o scădere a populației apte de muncă.
- Indicele de îmbătrânire demografică din municipiul Slatina și zona urbană funcțională se situează peste media națională

- Fenomenul de îmbătrânire demografică este mai accentuat la nivelul regiunii, reprezentând un dezavantaj față de celelalte zone ale țării.

Oportunități

- Atragerea resurselor demografice din zona periurbana, din judet, dar și din regiune, poate Facilita atragerea de investitori și angajatori în oraș și viceversa - localitățile periurbane au un indice de îmbătrânire mai mic față de cel din oraș și media regională/națională, respectiv o rată de înlocuire a forței de muncă semnificativ mai mare față de media națională.
- Resursa umană tânără poate fi capitalizată prin politici proactive de creare de locuri de Muncă pe plan local și de creștere a calității vieții, pentru a crește competitivitatea orașelor și a determina populația tânără să rămână.
- Potențialul sistemului de educatie din Municipiul Slatina de a atrage tineri din regiune, ce pot fi ulterior încurajați să rămână prin implementarea de politici dedicate:

o îmbunătățirea calității vieții, a modalităților de petrecere a timpului liber
o Încurajarea participării tinerilor în viața socială și comunitară (sprijinirea ONG-urilor)
o încurajarea angajatorilor locali să angajeze tineri din comunitățile locale.

- Integrarea activă în viața socială și comunitară a vârstnicilor, prin promovarea politicilor de îmbătrânire activă, a activităților de voluntariat și a amenajarea unor spații dedicate pentru ei.

Amenințări

- Piramida vârstelor ne indică accelerarea fenomenului de îmbătrânire demografică.
- Migrația internă și externă a tinerilor și a persoanelor apte de muncă.

- Perspectiva ieșirii de pe piața forței de muncă a generației 50-65 și în consecință scăderea semnificativă a forței de muncă dar și scăderea contribuției sociale și presiunea asupra sistemului de pensii.

2.11.1.2 Mișcarea naturală și migratorie a populației

Puncte tari

- Rata mortalității infantile în scădere.
- Spor natural pozitiv în 2022, la nivelul municipiului Slatina, dar negativ la nivelul judetului Olt
- Numărul divorțurilor a scăzut în perioada 2011-2022 cu 61,45% în municipiul Slatina și cu 46,48% la nivelul judetului Olt.
- Cresterea numarului de imigranti definitive, stability in Municipiul Slatina cu 215% in perioada 2011-2022.
- Conform raportului „Orașe Magnet", municipiul Slatina face parte din categoria de pol județean, atrăgând peste 10.000 de migranți între 2011 și 2022, în special din județ, fiind o zona cu potențial de urbanizare rapidă.

- Conform Barometrului Urban, 87% dintre respondenții din municipiul Slatina sunt total de acord că prezența străinilor este benefică pentru oraș, clasându-se pe unul din primele locuri în clasament.

- Conform Barometrului Urban, 82% dintre respondenți sunt total de acord că străinii care locuiesc în Slatina sunt bine integrați.

Puncte slabe

- Numărul căsătoriilor a scazut cu aproximativ 11,79% în municipiul Slatina , dar a crescut cu aproximativ 14,70% în judetul Olt, în perioada 2011-2022.

- Scăderea cu aproximativ 25% al numărului de născuți-vii în municipiul Slatina, în perioada 2011-2022.
- Rata de fertilitate de sub 30% (27,19% în 2022).

- Creșterea numărului deceselor în perioada 2011-2022: în Slatina, o creștere de 30.41%, iar în judetul Olt, o creștere de 3.91%.
- Spor migratoriu pozitiv în 2022, în municipiul Slatina, dar negative la nivel judetean si regional.
- Numărul de stabiliri de reședință a fost în scădere în perioada 2011-2022, de 15,14% în municipiul Slatina, dar se observa o usoara crestere la nivelul judetului Olt de 4,05%.
- Numărul emigranților definitivi din municipiul Slatina ainregistrat un trend constant, usor descrescator in anul 2022.
- Slatina se încadrează în categoria localităților cu migrațiune cumulativă de intensitate redusa.
- Situarea în apropierea aeroportului din Craiova si zborurile directe deschise in ultimii ani contribuie la migrația forței de muncă către statele membre ale UE.

Oportunități

- Creșterea numărul de imigranți prin atragerea de forta de munca din alte orașe, cât și din străinătate.

- Dezvoltarea municipiului ca pol județean și regional.
- Criza actualei pandemii transformată ulterior în criză economică globală ar putea opri fluxul migratoriu spre regiunile dezvoltate ale UE și ar crea un avantaj, un mod de a opri forța de muncă în țară.
- Situarea în apropierea granței cu Bulgaria si culuar de imigrare catre tarile vestice , Slatina ar putea profita prin oferirea de oportunitati imigrantilor in scopul pastrarii acestei forțe de muncă provenită din aceste state prin care să acopere oarecum oamenii plecați să muncească în statele UE.

Amenințări

- Creșterea numărului de emigranți.
- Rata de fertilitate în scădere.

- Cresterea varstei medii a populatiei active

2.11.1.3 Zone dezavantajate din punct de vedere socio-economic și incluziune social

Puncte tari

- municipiul Slatina are rol de centru urban polarizator cu o influență pozitivă asupra nivelului de dezvoltare umană locală din localitățile din judetul Olt.

- existenta unei zone industrial dezvoltate in Municipiul Slatina , cu mai multi angajatori, care ofera posibilitatea unor locuri de munca sigure

- Municipiul Slatina este resedinta de judet, avand localizate cele mai importante institutii bugetare.

Puncte slabe

- 19,27% din populația mun. Slatina și 47,2% din populația județului se confruntă cu o formă de dezavantajare, în oraș cu precădere din punct de vedere al locuirii (0,26%) și al capitalului uman (5,55%),

- Existenta in Municipiul Slatina a 10 zone marginalizate

- 2.47 % din populatia Municipiului Slatina s-a declarat la ultimul recensamant ca fiind de etnie roma, populatie predispusa riscului de excluziune sociala.

Oportunități

- Implementarea de politici și programe de integrare socială pentru comunitățile vulnerabile Sau dezavantajate, încurajând integrarea lor în societate.
- Integrarea persoanelor vulnerabile pe piața forței de muncă, prin politici care să încurajeze angajatorii să ia în considerare persoanele marginalizate / defavorizate.

Amenințări

- Impactul redus al investițiilor în infrastructură dedicate zonelor marginalizate, dacă ele nu Sunt susținute cu programe de integrare socială și integrare pe piața forței de muncă.
- Dinamismul pieței imobiliare, în special a celei rezidențiale poate duce la creșterea prețului locuințelor și reducerea accesibilității la locuințe de calitate.
- Regenerarea urbană și investițiile în infrastructură pot da naștere procesului de gentrificare, astfel încât primăria trebuie să ia în considerare principiile incluziunii sociale în procesul de dezvoltare urbană.
- Expansiunea urbană necontrolată, cu precădere în inelul peri urban, poate duce la un decalaj între apariția locuințelor și infrastructura edilitară și socială, generând insule de inegalitate socială sau față de categoriile vulnerabile - zone dependente de autoturism, fără școli, spitale

2.11.2 Profil economic

2.11.2.1 Context economic național, regional și județean

Puncte tari

- Pentru următorii ani, România are oportunitatea istorică de a putea beneficia de fonduri din partea Comisiei Europene în cuantum de 79,9 miliarde de euro, defalcate astfel:

o 46,4 miliarde de euro din Bugetul multianual 2021-2027;

o 33,5 miliarde de euro din Pachetul de relansare economică (dintre care 16,8 miliarde de euro sub formă de granturi și 16,7 miliarde de euro împrumuturi).

- Înregistrând o creștere de 4,2% a Produsului Intern Brut pentru anul 2019, România a continuat trendul de a se clasa între primele țări la nivelul Uniunii Europene privind acest indicator, recuperând din decalajele economice față de alte State Membre;

- Performanță economică relativ bună față de alte centre urbane similare din țară;

- La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, Municipiul Slatina este al treilea centru economic ca importanță, cu venituri ale firmelor de aproximativ 2 miliarde Euro – față de aproximativ 3 miliarde Euro în Ramnicu Valcea și aproximativ 6 miliarde Euro în Craiova.

- În privința evoluției Produsului intern brut pe regiuni de dezvoltare, observăm că Regiunea Sud Vest Oltenia a avut o performanță mai buna decât a României în perioada 2008-2018 (o creștere de 18% din media UE la 41 %)

Puncte slabe

- Poziționare geografică ce nu avantajează atragerea de investiții;
- Zona metropolitană este încă slab dezvoltată din punct de vedere economic, comparativ cu Municipiul Slatina;

Oportunități

- Potențial de dezvoltare a sectorului turistic;
- Slatina poate beneficia de pe urma performanței economice bune a României;
- Aeroportul poate atrage investiții ce necesită transport cargo;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere de acces (Drumul expres Craiova – Pitesti) va crea premise favorabile de atragere de noi investitori

- Dezvoltarea mediului universitar ce poate susține creșterea unor sectoare economice cu valoare adăugată mare;

Amenințări

- Având o creștere economică bazată preponderent pe consum, România a întâmpinat o Creștere accelerată a inflației în anul 2018 (4,1%), continuând să fie una dintre Statele Membre cu cele mai mari valori și în anul 2020 (conform datelor preliminare Eurostat).
- Lipsa accesului la infrastructură rutieră majoră afectează competitivitatea Slatinei și a zonei metropolitane pe termen mediu și lung;
- Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&C), Slatina și localitățile din zona urbană funcțională riscă să fie lăsată în urmă de zone urbane mai dinamice din alte regiuni de dezvoltare;

2.11.2.2 Profilul economic

Puncte tari

- Cu privire la calculul indicelui de competitivitate, municipiul Slatina se situează pe poziția 36 în clasamentul național, devansând alte municipii cu poziționare geografică mai bună, precum Satu Mare sau Baia Mare.

- Comparativ cu nivelul județean, distribuția firmelor pe sectoare economice în Slatina are un grad de diversitate mai ridicat.

- Rolul de centru educational al Municipiului Slatina are potențialul de a oferi forță de muncă calificată pentru investitorii străini;

- Conform datelor furnizate de Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Olt, în perioada cuprinsă între 2012-2022, evoluția numărului total de unități economice existente la finalul anului pe raza comunei prezintă un trend ascendent;
- În perioada 2016-2022, ponderea șomerilor înregistrați în totalul resurselor de muncă a scăzut
- Diversitate în ceea ce privește domeniile de activitate ale agenților economici care își desfășoară activitatea la nivelul Municipiului Slatina

Puncte slabe

- Migrația externă accentuată a forței de muncă, atât calificată și necalificată;
- Oferta de cazare turistică este deficitară, iar orașul nu dispune de un centru istoric/turistic reabilitat;
- Accesul prin infrastructura rămâne în continuare dificil, neavând conexiuni rutiere rapide Către alte regiuni naționale, pana la finalizarea drumului expres Craiova - Pitesti;
- Lipsa forței de muncă , atât calificată, cât și necalificată;

Oportunități

- În ceea ce privește indicele de atractivitate, Slatina are o poziționare mai bună decât pe indicele de competitivitate. Aceasta înseamnă că performanța actuală a Slatineii este sub potențial, iar un efort pro-activ pentru atragerea investitorilor ar putea încuraja o performanță economică superioară a Slatinei în anii următori.
- Prezența Municipiului Slatina pe rețeaua de transport european TEN-T;
- Comparat cu zone urbane similare, Slatina are și o durată de ședere mai ridicată (deși scăzută comparativ cu destinații turistice globale) și un indicator de utilizare a capacității de cazare performant. Creșterea acestor indicatori necesită o abordare integrată, cu un focus pe multitudinea de atracții turistice din regiune și gândirea unui set de activități pe întreg parcursul anului.
- Forta de munca pregatita si calitatea actului educational in Municipiul Slatina poate incuraja investitorii in decizia de infiintare de companii in zona.
- Poziționarea anumitor comune aproape de oraș poate duce la atragerea operatorilor Economici și dezvoltarea economiei
- Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&C), Slatina riscă să Fie lăsată în urmă de zone urbane mai dinamice;
- Nivelul scăzut de salarizare din Municipiul Slatina poate duce la riscul unei migrații continue a forței de muncă, în special cea calificată.

2.11.2.3 Mediul și dinamica antreprenorială

Puncte tari

- Creșterea numărului de IMM-uri între 2012-2022 în regiunea Sud Vest Oltenia
- Comparativ cu nivelul județean, distribuția firmelor pe sectoare economice în Slatina are Un grad de diversitate mai ridicat.
- forță de muncă calificată
- Implementarea de proiecte finanţate din fonduri europene

Puncte slabe

- Densitate scăzută a IMM-urilor în regiunea Sud Vest Oltenia (a doua cea mai scăzută dintre cele 8 regiuni)
- Nici o firmă din Municipiul Slatina nu intră în top 10 firme din regiunea Sud Vest Oltenia indiferent că este vorba de categoria ”high technology”, ”medium-high technology” sau ”medium-low technology”.
- Cele mai multe întreprinderi nou create în Regiunea Sud Vest Oltenia în anul 2022 erau în Domeniul comerțului, domeniu cu valoare adăugată scăzută
- Organizare scăzută de târguri și expoziții de promovare la nivel de localitate pe diverse Domenii care ar putea atrage investitori

Oportunități

- Prezența Slatinei pe rețeaua de transport european TEN-T;
- Preocuparea pentru implementarea sistemului de transport public ecologic metropolitan;
- Creșterea interesului pentru energia verde şi a producției de energie din surse regenerabile.

Amenințări

- Migrația externă accentuată a forței de muncă, atât calificată și necalificată;
- Lipsa atractivității pentru forţa de muncă datorita salariilor mici
- Deficiență în ceea ce privește acțiunile de creare locuri de muncă

2.11.2.4 Motoare economice și potențial de specializare

Puncte tari

- Cu privire la calculul indicelui de competitivitate, municipiul Slatina se situează pe poziția 36 în clasamentul național, devansând alte municipii cu poziționare geografică mai bună, precum Satu Mare sau Baia Mare.
- creșterea contribuției serviciilor la constituirea valorii adăugate brute în Municipiul Slatina
- potențial turistic important, concentrație mare de obiective de patrimoniu si rezervatii naturale in judetul Olt
- poziționarea strategică şi geografică favorabilă pentru activități de recreere (Malul Oltului, Padurea Strehareti)

Puncte slabe

- număr redus de salariați în domenii cu valoare adăugată mare, precum tehnologia informațiilor și servicii informatice
- câștigul salarial mediu net lunar din 2021 (3029 lei) este cu 11,33% mai redus decat la nivel national
- oferta de cazare turistică este deficitară, iar orașul nu dispune de un centru istoric/turistic reabilitat;
- lipsa infrastructurii de promovare turistică
- Lipsa infrastructurii rutiere, a utilităților și a zonelor de agrement

Oportunități

- Costuri foarte competitive de producție, cu potențial ridicat de atragere de investiții (mașini unelte,fabricarea anvelopelor, metalurgie, fabricarea cablurilor electrice, fabricarea altor piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule).
- În comparație cu zone urbane similare, Slatina are o durată de ședere turistică mai scazuta (deși scăzută comparativ cu destinații turistice globale) și un indicator de utilizare a capacității de cazare performant. Creșterea acestor indicatori necesită o abordare integrată, cu un focus pe multitudinea de atracții turistice din regiune și gândirea unui set de activități pe întreg parcursul

anului.

- Disponibilitatea promovării diverselor forme de turism: cultural, istoric, științific, religios etc, ceea ce ar duce şi la creșterea nivelului PIB-ului local
- Disponibilitatea fondurilor europene pentru promovarea turistică, reabilitarea și Conservarea monumentelor istorice, crearea zonelor de agrement
- Disponibilitatea fondurilor europene pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere, acoperirea utilităților

Amenințări

- Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&C), Slatina și zona metropolitană riscă să fie lăsată în urmă de zone urbane mai dinamice;
- Salariul scăzut ar putea determina migrația masivă a forței de muncă

2.11.2.5 Atragerea de investiții, servicii și infrastructura suport pentru afaceri și inovare

Puncte tari

- Rolul de centru educational important al Municipiului Slatina are potențialul de a oferi forță de muncă calificată pentru investitorii străini;
- Existența parcului industrial Slatina
- Drumul expres Craiova-Pitesti , ce trece tangential cu Municipiul Slatina
- Dezvoltarea continuă a sectorul comercial
- O majoritate evidentă a aportului de capital străin subscris în județul Olt se regăsește în municipiului Slatina

Puncte slabe

- Lipsa unei infrastructuri rutiere de transport la nivel european generează disparități în Atragerea de investiții străine față de alte regiuni naționale;
- Datorită infrastructurii necorespunzătoare la nivel național, orașele din sudul țării au un dezavantaj competitiv major față de cele din vest, care, chiar dacă sunt la o distanță de numai 400-500 km, este nevoie de 10-12 ore în plus pe șoselele din România, pentru transportul produsului finit. Acest dezavantaj geografic a făcut ca mulți investitori străini să aleagă alte locuri mai accesibile, a dus la rata șomajului ridicată, salarii mai mici și migrația forței de muncă către alte regiuni ale țării sau state ale Uniunii Europene
- Un nivel scăzut de cooperare între universități, centre de Cercetare-Dezvoltare și IMM-uri Care încetinește transferul de tehnologii în dezvoltarea inovativă;

Oportunități

- În ceea ce privește indicele de atractivitate, Slatina are o poziționare mai bună decât pe indicele de competitivitate. Aceasta înseamnă că performanța actuală a Sucevei este sub potențial, iar un efort pro-activ pentru atragerea investitorilor ar putea încuraja o performanță economică superioară a Slatinei și zonei sale metropolitane în anii următori.
- Mediul natural atractiv și zonele cu potențial de agrement și turistic creează premisele Atragerii de investiții în acest domeniu în Slatina și zona sa periurbana
- Rezultatele Barometrului Urban realizat de către Banca Mondială arată că respondenții din Municipiul Slatina sunt printre cei mai mulțumiți din țară cu privire la prezența și atragerea investițiilor private, ceea ce arată un mediu favorabil pentru accesul investitorilor străini.
- Prezența Slatinei pe rețeaua de transport european TEN-T;
- Poziționarea strategică și geografică favorabilă a orașului în apropierea Aeroportului internațional Craiova și la Drumul expres Craiova - Pitesti este un avantaj

Amenințări

- Orientarea investitorilor către zone mai accesibile din punct de vedere rutier
- Sprijin insuficient pentru dezvoltarea IMM-urilor;
- Migrația forței de muncă calificată din domeniile cheie (exemplu IT)

2.11.2.6 Cercetare-dezvoltare-inovare

Puncte tari

- Număr în creștere al studenților din Municipiul Slatina in universitatile care functioneaza in Slatina, in perioada 2016-2022
- Infiintarea centrelor de cercetare la nivelul unitatilor industrial din Municipiul Slatina

Puncte slabe

- Regiunea Sud Vest se situează pe ultimul loc în ceea ce privește indicatorii inovatori de Marketing sau organizaționali, cheltuieli pentru cercetare-dezvoltare în sectorul public, vânzări de inovații
- Scăderea cheltuielilor cu activitatea de cercetare-dezvoltare la nivelul regiunii Sud Vest Oltenia și ponderea redusă a acestora la nivel national
- Scăderea numărului de salariați în activitatea de cercetare-dezvoltare între 2013-2022 în regiunea Sud Vest Oltenia
- La nivelul Regiunii Sud Vest Oltenia, ponderea cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare în PIB are o tendință descrescătoare. În anul 2020 regiunea se situa pe ultimul loc la nivel national, la acest indicator.

Oportunități

- Dezvoltarea de parteneriate între institutele de cercetare, universitate și actori privați, în vederea promovării transferului tehnologic
- Participarea la programe internaționale de cercetare și inovare precum Horizon 2020 (un Nou program va fi lansat în cadrul noii perioade de programare la nivel european)

Amenințări

- Migrația externă a cercetătorilor și a resurselor umane calificate din sistemul de Cercetare dezvoltare-inovare.

2.11.2.7 Piața forței de muncă

Puncte tari

- Sistemul educational din Municipiul Slatina oferă forţă de muncă specializată şi calificată
- 59% din respondenții din cadrul Barometrului Urban consideră că le este ușor să găsească un Loc de muncă în oraș
- O medie de 5.7 din 10 acordată calității locurilor de muncă, aproape de media națională de 5,6.
- Rata somajului la nivelul Municipiului Slatina este extrem de mica raportat la cea la nivel Regional si national
- Sectorul economic oferă un număr ridicat de locuri de muncă

Puncte slabe

- Rata de ocupare a resurselor de muncă a județului Olt este sub cea de la nivel national
- Tendința de scădere a populației active civile între 2012-2022
- Număr mediu de salariați din mediul privat este în scădere
- Salariul mediu este mai mic față de cel regional şi național

Oportunități

- Activarea populației casnice și întreținute pentru acoperirea nevoilor de dezvoltare ale Municipiului Slatina
- Proiect de transport metropolitan în dezvoltare, care poate ușura accesul populației din zona periurbană la locuri de muncă din Municipiu.
- Târg de job-uri organizat de AJOFM Olt
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru atragerea de investitori

Amenințări

- Migrația externă accentuată a forței de muncă, atât calificată și necalificată
- Creșterea raportului dependenței de vârstă

- Lipsa viziunii de stopare a fenomenului de migrație externă a persoanelor calificate, în special în domeniile cheie: medical, inginerie, învățământ preuniversitar şi universitar etc.

2.11.3 Profil spațial și funcțional

2.11.3.1 Dinamicile spațiale și principalele zone de dezvoltare

Puncte tari

- Zona urbană Slatina se află într-un proces de dezvoltare urbană dinamică, ce indică un grad De atractivitate crescut asupra orașului și a zonei sale periurbane.
- Existența unor resurse de teren viran sau de tip brownfield cu potențial de dezvoltare și respectiv reconversie funcțională în interiorul nucleului urban – potențialul de densificare și consolidare a unui oraș compact, înainte de a se trece de dezvoltarea în extenso
- Conturarea unui nou pol de dezvoltare și atractivitate prin transformarea țesutului industrial nefuncțional din centrul orașului în spații cu funcțiuni comerciale și de servicii.
- Densitatea mare a municipiului Slatina oferă avantaje specifice care pot fi capitalizate pentru A forma un oraș sustenabil – eficiența transportului în comun, proximitatea serviciilor în zona de locuit, eficiența utilizării terenurilor.

Puncte slabe

- Lipsa unei strategii de dezvoltare pro-active și a planificării noilor clustere de dezvoltare. Ca urmare, formele de expansiune sunt preponderent nesustenabile – comunități monofuncționale, de densitate mică, adesea fragmentate, fără a planifica în prealabil trama stradală și volumul de trafic, infrastructura pietonală, tehnico-edilitare și sociale necesară funcționării noilor comunități.
- Concentrarea infrastructurii sociale – școli, spitale, a facilităților și serviciilor publice și private, în centrul orașului și gradul scăzut de diversitate funcțională în noile zone de dezvoltare, cresc dependența față de automobil, au un impact negativ asupra calității vieții și împiedică formarea spiritului de comunitate în aceste comunități nou-formate.

Oportunități

- Localizarea centrală a resurselor de teren de tip brownfield, cu potențial de dezvoltare în Special pentru spații de business și de servicii prezintă un avantaj în atragerea de investitori.
- Proximitatea dintre amprenta construită a orașul Slatina și localitățile periurbane din sudul si Estul acestuia pot facilita dezvoltarea integrată a zonei periurbane și conexiunile eficiente de transport metropolitan.
- Perspectiva implementării unor proiecte de reducere a emisiilor de carbon și eficientizare energetică (conform principiilor nZEB), ce va avea efecte favorabile asupra mediului.

Amenințări

- Dezvoltarea în extenso sub formă dispersată și de densitatea mică, fără o utilizare eficientă În prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun. Această practică este una nesustenabilă, consumând resurse de teren și resurse economice adiționale, prin presiunea pusă asupra infrastructurii de transport și a celei tehnico-edilitare, facilitând un stil de viață nesustenabil, centrat pe utilizarea automobilului personal.
- Practicile nesustenabile ale expansiunii spațiale, vizibile în special în zona de nord-est si sud și sudest: dezvoltare necontrolată, mono funcțională, deficiențele în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, tehnico-edilitară și socială. Aceste forme de dezvoltare pot genera:

o costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone

o ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mică

- o Ineficiența construirii liniilor de transport în comun în zone fragmentate, cu densitate mică
- o congestionarea traficului pe principalele artere ce unesc comunitățile periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe
- o zone de excluziune și alienare socială – în lipsa infrastructurii sociale și pietonale dar și a conexiunilor la transportul public, aceste comunități sunt inaccesibile fără mașină, deci tinerilor, vârstnicilor sau celor cu posibilități economice reduse.
- o Fragmentarea amprentei construite și separarea clară a zonelor rezidențiale de nucleul cu țesătură industrială / comercială / servicii ce va continua să concentreze o parte majoritară a locurilor de muncă din oraș, poate duce la congestionarea traficului între acestea.

2.11.3.2 Dinamica locuirii și calitatea fondului locativ

Puncte tari

- o Slatina se află într-un proces de dezvoltare urbană dinamică, ce a dus la conturarea unor noi cartiere, ceea ce indică un grad de atractivitate crescut al orașului.
- o Creșterea mai slabă a suprafeței locuibile în 2022 față de anul 2021 indică o stabilizare a expansiunii necontrolate și deschide premisele unei planificări proactive, prin compactarea, conectarea și densificarea fragmentelor existente.
- o Densitatea mare a orașului Slatina, prezintă un avantaj pentru gestionarea eficientă a resurselor spațiale și economice și regenerarea urbană a cartierelor bazată pe principiul accesibilității pietonale de 15-20 minute – cartiere complete din punct de vedere al facilităților și infrastructurii sociale.
- o Noile investiții imobiliare pun accent pe oferirea de locuințe cu suprafețe locuibile mari, crescând astfel calitatea locuirii.
- o Gradul mare de siguranță din cartierele Slatinei, orașul situându-se pe unul din primele locuri din cele 41 de orașe analizate în Barometrul Urban – ca urmare a rolului proactive al Politiei locale Slatina.
- o Abordare pro-activa asupra problematicii eficienței energetice și a adoptării obiectivelor nZEB (nearly zero energy buildings), la clădirile nou construite sau în regenerarea clădirilor publice, dar si a investitiilor asupra reabilitarii termice a blocurilor prin proiectele finantate prin PNRR.

Puncte slabe

- o Îmbătrânirea fondului construit în ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă acestea au nevoie atât de intervenții arhitecturale la nivelul fațadelor, pentru a construi o imagine coerentă și plăcută din punct de vedere estetic, reabilitare termică și eficientizare energetică, expertiză structurală și adaptarea lor la nevoile unei populații aflate în proces de îmbătrânire – ex. facilitarea accesibilității persoanelor cu dizabilități.

Oportunități

- o Regenerarea urbană integrată a cartierelor de locuințe colective și îmbunătățirea Infrastructurii tehnico-edilitare și sociale din noile zone de dezvoltare, va crește gradul de atractivitate al acestora, stimulând densificarea zonelor fragmentate, reducând astfel tendințele de expansiune urbană necontrolată.
- o În lipsa unor intervenții rapide de identificare a nevoilor cartierelor în ceea ce privește dimensionarea corectă a parcărilor și a dotărilor pentru comunitate și securizarea unor reserve de teren cu potențial de valorificare, densitatea mare a cartierelor și procesul de retrocedare a unor parcele ce aparțin domeniului public, pot împiedica procesul de regenerare urbană integrată.
- o Reabilitarea energetică a blocurilor deschide oportunități pentru regenerarea integrată a acestora, împreună cu spațiul public din jurul lor, adoptarea unor obiective ambițioase de eficiență energetică (nZEB) și rezolvarea unor provocări în ceea ce privește accesibilitatea în clădirile de locuințe colective.

Amenințări

- Expansiunea urbană necontrolată creează insule cu o calitate slabă a locuirii și chiar de excluziune socială, generând totodată o presiune suplimentară asupra infrastructurii sociale și de transport din cartierele deja existente, ce sunt și ele în curs de îmbătrânire. Astfel, fără o abordare proativă de control al expansiunii, investițiile publice vor trebui să acopere o suprafața tot mai mare și implicit procesul de regenerare se va prelungi, cu un impact negativ asupra atractivității și calitatea locurii din toate cartierele Slatinei, noi sau vechi.
- Accentuarea gradului de sărăcie și de deteriorare al fondului construit din zonele marginalizate

2.11.3.3 Regenerarea spațiului public și a resurselor de patrimoniu antropic și natural

Puncte tari

- Prezența râului Olt, a cărui albie poate fi valorificată în scopuri de agrement sau turistice, cu potential de atragere a unor investitii straine in industria turistica, sportiva si de agreement
- Resursa importanta de zone verzi ce pot fi valorificate pentru agrement – Parcul Pitesti, Padurea Strehareti, Dealul Gradiste.
- Registrul spațiilor verzi din municipiul Slatina poate facilita procesul de regenerare urbană și o bună gestionare a resurselor de teren, inclusiv informarea zonificării funcționale și evitarea conflictelor între dinamicilor de dezvoltare.
- Existenta ariilor protejate in judetul Olt si a rezervatiilor naturale pot genera atragerea de Turisti interestati

Puncte slabe

- Lipsa unei viziuni urbanistice și peisagistice de ansamblu în dezvoltarea municipiului.
- Supra-aglomerarea urbană și poluarea generată de traficul rutier intens ce tranzitează municipiul, scad atractivitatea economică și pietonală a coridoare de mobilitate, ce au un grad mare de accesibilitate, și implicit potențialul dinamizării activității economice și a rolului de spațiu public liniar.
- Numărul și calitatea spațiului public și al spațiilor verzi din cartierele de locuințe sunt deficitare, aceste cartiere confruntându-se cu o calitate scăzută a infrastructurii pietonale, lipsa locurilor de socializare și a spațiilor pentru comunitate.
- Supra-aglomerarea spațiului dintre blocuri și a trotuarelor cu mașini parcate, sufocând Traficul pietonal și limitând astfel oportunitățile de a amenaja spații publice și activități recreative în cartiere.

Oportunități

- Resurse bogate de pădure și spațiu verde în interiorul UAT-ului (ex. Parcul Pitesti, Padurea Strehareti, Dealul Gradiste, ce pot fi valorificate în scop recreativ și de agrement și modernizate prin intervenții peisagistice și de urbanism minim invazive asupra cadrului natural, dar care să creeze mai multe spații de relaxare și socializare și să genereze activități diverse, pentru toate grupele de vârstă.
- Regenerarea urbană integrată în scopul extinderii spațiilor verzi și de agrement, cât și pentru conectarea mai bună a celor trei areale urbane a Pădurii Strehareti de Parcul Pitesti si raul Olt.
- Spațiile verzi (deschise) din jurul blocurilor pot fi valorificate și refuncționalizate ca și spații pentru comunitatea locală, crescând astfel accesul cetățenilor la un spațiu public/verde în proximitatea locuinței. Acestea sunt momentan neaccesibile, fiind îngrădite cu gard metalic sau gard viu și împânzite de vegetație spontană.
- Existența unui patrimoniu industrial notabil, ce poate fi valorificat prin regenerarea urbană a acestor spații, printr-o abordare integrată și după caz, reconversia funcțională a spațiilor de tip brownfield și crearea unui traseu pietonal care să pună în valoare aceste obiective.

- Zona Centrului Vechi cu potențial să fie inclusă în rețeaua de spații publice din zona centrală, proiect ce ar putea fi integrat cu eforturile de reabilitare a acesteia. Valorificarea patrimoniului arhitectural prin colaborarea cu proprietarii pentru restaurarea acestora și includerea lor într-un circuit turistic.
- Întărirea conexiunile pietonale / amenajarea de piste de biciclete care să conecteze Centrul Vechi de Padurea Strehareti cu obiectivele din zona centrală, într-un traseu cu valoare turistică dar și ca spațiu de promenadă pentru localnici.
- Existența unor coridoare de mobilitate între cartierele Slatinei ce prezintă un grad mare de accesibilitate și sunt intens circulate de pietoni, având astfel potențialul dinamizării activităților economice și al reconfigurării profilului stradal pentru a facilita deplasările nemotorizate și a extinde spațiul public.

Amenințări

- Conflictele de utilizare a terenurilor, lipsa armonizării între țesuturile urbane sau stilurile arhitecturale și discrepanțele între opinia publică și deciziile urbanistice, semnalate cu precădere în zona centrală, pot degrada calitatea zonelor cu valoare arhitecturală / istorică și pot afecta calitatea vieții și a locuirii din oraș.
- Fără aplicarea unor politici de stimulare a investițiilor private în reabilitarea monumentelor istorice aflate în proprietate privată și implicit cunoașterea statutului juridic al acestora (în momentul de față proprietarii sunt cunoscuți în proportie de 90%) acestea se pot degrada rapid. Este nevoie de spațializarea / cartarea acestor obiective, elaborarea unei strategii de conectare și valorificare a acestora într-un circuit cultural și turistic și apoi aplicarea unor politici publice care să stimuleze investițiile private, în paralel cu intervenții ale administrației de regenerare a spațiului public din jurul acestora, pentru a crește atractivitatea și potențialul economic al acestor zone.

2.11.4 Infrastructura de transport și mobilitate

2.11.4.1 Conectare la coridoarele majore de transport existente și propuse

Puncte tari

- Conectarea la rețeaua feroviară TEN-T Core.
- Aeroportul Internațional Craiova operează zboruri către 10 destinații
- Existenta drumului extpres Craiova _Pitesti care trece tangential cu Municipiul Slatina
- Judetul Olt este zona de granita cu Bulgaria

Puncte slabe

- Lipsa unei autostrăzi care să conecteze Slatina de marile centre urbane.
- Punctul de trecere a frontierei din proximitate, presupun intrarea judetului si a Municipiului pe ruta imigrantilor ilegali din tarile Orientului apropiat
- Pentru moment, niciunul dintre sectoarele de drum sau cale ferată planificate prin Master Planul General de Transport nu se află în construcție

Oportunități

- Conectarea la rețeaua rutieră TEN-T core prin drumul Express Craiova Pitesti aflat în fază de executie.
- Redemararea lucrarilor pentru canalul Olt-Dunare in vederea conectarii zonei cu portul Constanta si cu celelalte porturi de pe Dunare , cu posibilitatea accesarii canalului navigabil Rin- Dunare
- Demararea lucrarilor de cale ferata prevazute in Masterplanul de transporturi in vederea modernizarii coridoarelor feroviare TEN- T

Amenințări

- Diverse întârzieri la coridoarele feroviare și rutiere planificate să fie executate, ca urmare a lipsei de finantare sau a companiilor interesate in reabilitarea feroviara.
- Prioritate scăzută pentru investiții în acest coridor.
- Incertitudinile politico-economice din Ucraina, rezultând în lipsa de continuitate pentru implementarea proiectelor de infrastructură majoră care pot genera atractivitate economică în Romania.

2.11.4.2 Accesibilitate rutieră

Puncte tari

- Crearea unei centuri ocolitoare prin construirea drumului expres Craiova – Pitesti ceea ce determina eliminarea blocajelelor din nucleul central al orașului și localităților din proximitatea sudică și estică acestuia.
- Proiecte de modernizare a infrastructurii rutiere in Municipiul Slatina pe principalelel bulevarde, proiecte finantate din programul Operational Regional

Puncte slabe

- Slatina este conectată rutier cu capitala București prin E574 si Autostrada A1, fără a fi în operare inca drum expres în acest moment. Timpul mediu efectuat între capitală și Slatina este de aproximativ 2h45min, pentru un traseu de 191 km.
- Lipsa unei centuri ocolitoare pe latura nordica a municipiului.
- Trafic rutier intens permanent pe varianta Oituz, precum și pe principalele bulevarde din oras generat de utilizarea intense a autoturismului in deplasarile populatiei.
- Conectivitate slabă între partea de nord și partea de sud a Municipiului Slatina cauzată de aglomeratia intense in zona bulevardelor.
- Conectivitate slabă între localitățile din judetul Olt
- Gestionarea necorespunzătoare a creșterii nivelului de trafic pe tronsoanele de intrare – Ieșire din municipiul Slatina, în special în perioada orelor de vârf (început și sfârșit de program) ca urmare a migrării zilnice a forței de muncă între periurban și urban.
- Nivel scăzut de semaforizare a intersecțiilor orașului și de gestionare inteligentă a traficului princoordonarea centralizată a acestuia.

Oportunități

- Dezvoltarea unei centuri ocolitoare în partea de nord a municipiului Slatina
- Prioritizarea mobilității alternative, prin transport în comun și mobilitate nemotorizată care reduce prezența automobilelor pe străzile din oraș.

- Dezvoltarea rețelei stradale în zona industrială situată in sudul Municipiului
- Dezvoltarea de noi treceri peste calea ferată pentru pentru o mai bună conectare a orașului cu zona periurbana
- Crearea unui sistem integrat de transport public ecologic metropolitan.
- Dezvoltarea unor zone noi rezidențiale, înființarea de parcuri industriale sau popularea Zonelor cu funcțiuni de industrie și servicii va impune dezvoltarea unor noi conexiuni, modernizarea străzilor sau drumurilor existente și va atrage traficul, decongestionând unele artere adiacente, dar concentrând însă traficul pe culoarele rutiere noi cu capacități mari de preluare.
- Implementarea unui sistem dinamic de gestionare a traficului, precum și a semafoarelor inteligente în Slatina.

Amenințări

- Starea drumurilor din zona urbană funcțională și capacitatea redusă de a le moderniza în Termen scurt
- Flux ridicat de trafic pe varianta Oituz, la nordul orașului, ce înregistrează valori de peste Ridicate de traffic zilnic cu blocaje zilnice. O presiune foarte mare a traficului local din partea traficului de tranzit din zona periurbană sau exterioară periurbană, întrucât majoritatea mașinilor fac naveta zi de zi.
- Intarzieri in finalizarea constructiei Drumului expres Craiova – Pitesti .
- Traficul de tranzit exercită o presiune foarte mare asupra traficului local, datorită faptului că majoritatea navetiștilor din localitatile din nordul Municipiului, care folosesc mașina zilnic, evită să intre în orașul și utilizează zonele periferice ca puncte principale de acces.

2.11.4.3 Starea Drumurilor

Puncte tari

- Nivelul de satisfacție față de străzile din Slatina este peste medie, 67% dintre respondenți Fiind mulțumiți de calitatea străzilor din localitate.
- Proiecte finantate prin POR 2007 – 2013 pentru reabilitarea strazilor din Municipiu Slatina .
- Număr foarte mare de străzi asfaltate în Municipiul Slatina si in zona peri urbană a acestuia.

Puncte slabe

- Numărul de kilometri de străzi urbane modernizate a crescut intr-un ritm relative lent din 2016 până în 2022.
- Multe străzi ale orașului au un profil limitat (sub 12 m lățime) și sunt de o calitate scăzută, cu precădere în zonele periurbane (noile cartiere rezidențiale precum Primaverii și zonele provenite dintr-o structură stradală rurală, cum este Cireasov).
- Lipsa unei rețele pentru piste de biciclete la nivel general de municipiu, a unor segmente de benzi destinate transportului public, precum și neaplicarea unei politici de descurajare a pătrunderii traficului privat în zonele centrale ale orașului.

Oportunități

- Utilizarea unei aplicații mobile sau a unei platforme web pentru cooptarea cetățenilor în identificarea străzilor ce au nevoie de modernizare. Aplicația ar putea oferii statistici și informații în timp real despre starea drumurilor (drumuri în starea precară, drumuri ce urmează sa fie modernizate, drumuri ce au fost modernizate etc).
- Existența unui program multianual pentru modernizarea străzilor orașului.
- Modernizarea actualei rețele stradale din zona industrială situată in sudul Municipiului
- Realizarea unui PUG actualizat prin care să se reglementeze circulațiile majore și măsurile necesare a fi implementate la nivelul tramei stradale a municipiului.

Amenințări

- Neidentificarea timpurie a străzilor ce necesită mentenanță.
- Întârzieri la mentenanța străzilor.
- Mentenanță de o calitate slabă.
- Numărul ridicat de intervenții de avarie sau intervenții programate la rețelele edilitare subterane (distribuție, apă, canal, termoficare etc.) urmate de aducerea corespunzătoare la starea inițială a zonelor afectate. La nivel Municipiului, există tronsoane de rețele edilitare care au durata de exploatare depășită, care au o mentenanță deficitară, tronsoane cu o vechime mare și care solicită numeroase intervenții care afectează calitatea drumurilor și influențează traficul rutier și/sau securitatea participanților la trafic.

2.11.4.4 Parcare

Puncte tari

- Existența parcărilor colective ssupraterane în centrul orașului.
- Gratuitatea locurilor de parcare in Municipiul Slatina
- Elaborare politică de parcare la nivel urban Proiect extras din PMUD,
- Crearea de parcări de reședință şi reabilitarea celor existente Proiect extras din PMUD,

Puncte slabe

- Lipsa unor politici de parcare coerente au dus la congestionarea traficului și la formarea unui număr mare de parcări informale.
- Nu există parcări pentru biciclete în zonele de reședință.
- Lipsa parcărilor monitorizate cu senzori.
- Lipsa parcărilor de tip Park&Ride la porțile orașului care să permită transferul rapid către alte metode de transport (transport public, biciclete, sau taxi).
- Unele locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități sunt subdimensionate.
- Parcări în garaje individuale, în cvartalele de locuințe, care ocupă suprafețe consistente și care, de multe ori, nu sunt utilizate pentru parcarea autoturismelor.
- Lipsa unei aplicații în timp real, la nivel de municipiu, cu numărul de locuri disponibile din parcările aflate în zona diverselor obiective de interes ale municipiului.
- Parcări insuficiente în zona funcțională urbană

Oportunități

- Continuarea construirii unei rețele de parcări subterane sau supraterane multietajate ar reduce intensitatea ocupării spațiului public de către automobile.
- Realizarea unei politici de parcare care să soluționeze problema de fluență deficitară a Traficului generată de parcări dezordonate în zona centrală.
- Măsuri pentru conștientizare şi încurajare a publicului în vederea eliminării parcărilor neregulamentare.
- Măsuri pentru corectarea abuzurilor privind parcările neregulamentare care afectează fluiditatea traficului.
- Campanie de promovare a respectării regulilor rutiere.
- Amenajarea de parcări în zonele rezidențiale cu cea mai mare densitate a populației și Scoaterea acestora la licitație.
- Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate La sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcarea. Accentul în acest caz cade pe zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective.
- Partajarea parcărilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidențiale. Rezidenții din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 19:00 - 8:00.
- Amenajarea de parcări în vecinătatea principalilor generatori de trafic (parcări cu plată). Sistem TIC pentru parcare: informare, gestiune și plată.
- Realocarea resurselor financiare obținute din parcare către proiecte de mobilitate durabilă Sau amenajări de spațiu public. Astfel utilizatorii pot vedea direct beneficiile plății parcării. Resursele financiare provenite din parcarea cu plată for fi gestionate transparent. Publicul larg va avea acces la informații legate de sumele colectate și modul în care acestea au fost folosite în favoarea orașului.
- Amplasarea de indicatoare digitale care să prezinte numărul de locuri disponibile în parcările În afara străzii.

- Promovarea și dezvoltarea continua de noi funcționalități pentru aplicației Slatina Parking (afișarea în timp real al locurilor de parcare disponibile, traseu direct până la locul liber de parcare, plată instantă prin citirea numărului de înmatriculare, utilizarea spațiilor de parcare ale complexelor comercială pentru parcarea pe timp de noapte etc).
- Amenajarea de parcări cu senzori în zona centrală pentru o mai bună monitorizare a gradului de ocupare / monitorizarea locurilor de parcare cu senzori sau camere video și transmiterea informațiilor în aplicația pentru parcări.
- Introducerea de metode accesibile de plată: abonamente accesibile, iar plata pentru parcare se poate face la parcometru cu bani lichizi, sau prin SMS sau card prin intermediul aplicației Slatina parking, disponibilă pe iOS App Store și GooglePlay
- Extinderea parcării cu plată, diversificarea și creșterea tarifelor și introducerea tarifării pe zone.
- Diversificarea modului de plată a parcării la parcometru (card bancar, bancnote), aplicație smartphone.
- Campanie pentru conștientizarea „valorii" unui loc de parcare (ex. Parkingday).
- Stimulente pentru familiile care decid să trăiască fără autovehicul.

Amenințări

- Creștere constantă anuală a numărului de autovehicule înmatriculate în Municipiul Slatina si in Judetul Olt
- Reticența locuitorilor în a renunța la parcările în garaje individuale din interiorul cvartalelor.
- Limitarea și eliminarea parcărilor înainte de implementarea mijloacelor alternative de Transport și mobilitate, fizic și prin campanii de conștientizare.
- Tendințele actuale haotice de parcare sunt accentuate în absența unor reglementări stricte.

- Dezvoltarea de parcări pentru vehicule electrice și biciclete în Municipiul Slatina .

2.11.4.5 Accesibilitate ferată

Puncte tari

- Municipiul este racordat la rețeaua națională de cale ferată în stația Slatina
- Conform mersultrenurilor.ro, stația Slatina este punct de plecare/sosire pentru un număr de 43 de trenuri operate de SNTFC.
- Gara Slatina este gara de gradul I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri. Gara este restaurată și se prezintă în condiții foarte bune.

Puncte slabe

- Planificarea precară și constrângerile bugetare au făcut ca proiectele de modernizare a liniilor de cale ferată să nu avanseze conform estimărilor inițiale.
- Nu există un sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport regionale, astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele municipiului.
- Aglomerație în punctele intermodale.
- Lipsa unui program sincronizat între mersul trenurilor și transportul în comun din Municipiu, astfel încât să poată fi preluați navetiștii.
- Stațiile și gările din localitățile din zona periurbana nu sunt operate în mod corespunzător pentru a facilita utilizarea trenului ca principal mijloc de transport public din municipiul Slatina până în localitățile navetiștilor din judet și invers.

Oportunități

- Modernizarea liniilor TEN-T feroviare.
- Modernizarea gării din Slatina și zona periurbana pentru a facilita transportul local cu trenul.

- Crearea unui sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport regionale, astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele municipiului.
- Promovarea trenului ca mijloc de transport în comun atât pe plan local cât și pentru zona urbană funcțională a municipiului.

Amenințări

- Creșterea mediei lunare a numărului de călători care tranzitează Gara Slatina.
- Întârzierea lucrărilor de modernizare a căilor ferate și de finalizare a lucrărilor la stațiile zonei periurbane.
  - Utilizarea din ce în ce mai redusă a acestui mod de transport, în lipsa modernizării.

2.11.4.6 Accesibilitate aeriană

Puncte tari

- Aeroportul Internațional Craiova are zona de captare de peste 1.000.000 de locuitori din județele Dolj, Olt, Mehedinti si Gorj, dar și din Bulgaria. Pasageri potențiali sunt din zona business, turiști sau persoanele care lucrează în afara țării.
- Aeroportul a fost modernizat.
- TAROM și Carpatair sunt companii care operează curse regulate către destinații importante Din Europa.
- Acces relativ usor si rapid din Municipiul Slatina

Puncte slabe

- Aeroportul nu este conectat de oraș printr-o rețea de transport regulata, utilizând astfel Principii distincte de taxare față de transportul public local.
- Călătoria cu transportul public din centrul orașului către aeroportul din Craiova este de aproximativ 45 de minute - 1 oră, față de 30 minute cu mașina, utilizand drumul expres Craiova- Pitesti.

Oportunități

- Cooptarea de noi operatori de linii aeriene și deschiderea unor noi destinații internaționale.
- Crearea unor linii directe de transport în comun la nivel metropolitan pentru asigurarea complementarității cu rețeaua locală de transport în comun.
- Realizarea unei accesibilități sporite față celelalte orase din judetul Olt prin crearea a două noi drumuri de acces dinspre Draganesti si Caracal .

Amenințări

- Pandemia SARS CoV-2 a provocat o reducere considerabilă a veniturilor Aeroportului Craiova Ca urmare a scăderii traficului de pasageri, de aceea ar trebui sa existe un plan pentru situații similare.
- Concurența cu Aeroportul Internațional Timisoara pentru un bazin de acoperire similar.

2.11.4.7 Infrastructura pentru deplasări nemotorizate

Puncte tari

- Principalii atractori (școli, facultăți, centre comerciale, instituții publice) se află la o distanță De cel mult 400 m față de o stație de transport în comun, ceea ce face ca mobilitatea nemotorizată să fie eficientă în complementaritate cu transportul în comun.
- Zona centrală beneficiază de spații ample pietonizate, care plasează automobilele într-un Parcaj suprateran amplu. Este de apreciat posibilitatea de a accesa dotările minime necesare în zona centrală, printr-o rețea continuă dedicată mobilității pietonale nemotorizate.

- Concentrarea principalelor obiective turistice în proximitatea zonei centrale creează Premisele pentru o rețea turistică accesibilă pietonal.
- EVUE – „Vehicule electrice în zone urbane din Europa", cofinanțat de Uniunea Europeană prin programul URBACT I, iunie 2009 – iunie 2012.
- EVUE II – „Rețeaua de electromobilitate pilot a orașelor europene", cofinanțat de Uniunea Europeană prin programul URBACT II, ianuarie 2014 – martie 2015.
- Reabilitarea strazilor pricipale din Municipiu prin proiecte cofinanțate prin POR 2007 – 2013.

Puncte slabe

- Configurația topografică a orașului nu permite deplasarea facilă cu mijloace nemotorizate.
- Discontinuitatea dintre cele două părți ale orașului, cea estica și cea vestica, și implicit a structurii și tramelor lor stradale, necesitând traversarea centrului, cu bulevarde superaglomerate .
- Infrastructura pentru deplasarea nemotorizată între cartierele mari este aproape inexistentă.
- Distanța relativ ridicată între centrul UAT și zonele Cireasov, Primaverii.
- Lipsa sau calitatea redusă a traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.
- Grad de accesibilitate fizică scăzut a zonei industriale zonă cu un real potențial în dezvoltarea viitoare a municipiului).
- Necesitatea unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni etc.).
- Deficiențe în asigurarea circulației pietonale între puncte de interes din zona centrală și cele Din cartierele din proximitate.
- Lipsa unor spații cu rol de coagulare care prioritizează circulația nemotorizată în cartiere.
- Străzile de categoria a treia și cele de categoria a patra din periurban, cu precădere cele din cartierele noi, dezavantajează pietonii și bicicliștii prin prioritizarea automobilelor.
- Amploarea scăzută a unor sisteme alternative de transport – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale; lipsa pistelor de biciclete –abordarea prin trasarea unei dungi pe trotuar sau carosabil nu este viabilă, lipsind continuitatea acestora; amenajări nesatisfăcătoare pentru bicicliști (piste pentru biciclete realizate pe trotuar cu o lățime relativ mică, rețea discontinuă, nu acoperă zonele de interes – monumente istorice, zona centrală, traseu spre zonele comerciale, nu există infrastructură de închirieri biciclete).
- Accesibilitate redusă, lipsa sistematizării traficului rutier și pietonal în zonele adiacente Piețelor din municipiul Slatina.
- Lipsa continuității suprafețelor în intersecții și în punctele de conflict: denivelări, pavaj de calitate joasă.
- Lipsa unei culturi cu privire la mobilitatea nemotorizată.
- Lipsa unui program de aprovizionare cu marfă în timpul nopții, în special pentru zonele aglomerate.

Oportunități

- Există intenții și proiecte din partea autorităților locale din Municipiul Slatina pentru Îmbunătățirea condițiilor de deplasare nemotorizată și accesibilitatea la mijloacele de transport în comun.
- Dezvoltarea unui sistem coerent și integrat de circulație pietonală prin reabilitarea trotuarelor, crearea acestora acolo unde lipsesc și amenajarea acestora cu bănci pentru odihnă.
- Utilizarea ghidului elaborat la nivel național ca act normativ pentru reglementarea proiectării, execuției, utilizării și întreținerii lucrărilor de infrastructură pentru biciclete.
- Politicile europene cu privire la mobilitate încurajează finanțarea proiectelor de prioritizare a mobilității nemotorizate pentru accesibilitate, reducerea poluării și creșterea siguranței.
- Extinderea, completarea și reabilitarea străzilor deja existente care deservesc parțial zona industrială.
- Includerea Râului Olt în structura orașului prin dezvoltarea unui circuit de loisir și agreement care dispune de zone și trasee pietonale și de piste de biciclete.

- Crearea de trasee pietonale care să lege obiectivele turistice.
- Crearea de străzi exclusiv pietonale, de exemplu în zona centrului vechi.
- Creșterea condițiilor de accesibilitate și mobilitate, în condiții de siguranță, la nivelul polului De dezvoltare, prin crearea și reabilitarea obiectivelor de intervenție specifice infrastructurii stradale pietonale și de transport public.
- Crearea și dezvoltarea infrastructurii de transport alternativ (velo și pietonal), inclusiv crearea unor spații de parcare pentru biciclete în stațiile de transport public, gări, zonele rezidențiale și la locurile de muncă.
- Construirea / modernizarea / reabilitarea pistelor și traseelor pentru bicicliști și a Infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete, reabilitare trotuare, creare trasee pietonale etc.).
- Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale și stradale, cu prioritizare în funcție de zonă și resurse financiare necesare.
- Amenajarea traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.
- Demararea unor proiecte de Electromobilitate – vehicule electrice pentru o municipalitate verde ce are în vedere creșterea numărului de vehicule electrice şi a bicicletelor electrice în cadrul parcului auto al municipalității, precum şi crearea infrastructurii de încărcare a acestora.
- Necesitatea amenajării cu prioritate a pistelor de bicicletă pe culuarele principale ale orasului, dar si pe strazile secundare, care unesc puncta de interes; acestea vor respecta următoarele condiții: delimitarea benzilor ciclabile de cele destinate autovehiculelor prin elemente separatoare vizibile, semnalizarea benzilor ciclabile cu indicatoare speciale, separarea fizică de traficul motorizat printr-o bordură, realizarea pe trotuar, la nivelul acestora, fără a diminua suprafața lor.

Amenințări

- Lipsa unor reglementări cu privire la modul de realizare a infrastructurii pentru biciclete Creează probleme pentru configurația corectă a acestora în proiectele implementate, rezultând o risipire a fondurilor publice pe proiecte ineficiente.
- Lipsa măsurilor de încurajare a utilizării frecvente a bicicletei poate determina scăderea şi mai accentuată a calităţii aerului în marile aglomerări urbane din cauza traficului rutier.
- Nemulțumirea șoferilor în cazul în care prioritizarea mobilității în comun și a celei Nemotorizate nu este compensată cu o campanie de informare și promovare adecvată.

2.11.4.8 Transportul în comun

Puncte tari

- 65% dintre locuitorii Sucevei sunt mulțumiți de transportul în comun, 20% dintre locuitori declarându-se foarte mulțumiți.
- Flotă nouă de autobuze electrice.
- Sistem de management al traficului pentru transportul public, – sistem de e-ticketing, monitorizare flotă, informare călători.
- Abonamente accesibile.
- În timpul unei zile lucrătoare, Municipiul Slatina este conectat rutier de localitățile din județ printr-un număr mare de curse distribuite pe 58 de trasee. Toate cursele au drept capăt de traseu sau stație intermediară Autogara Transbuz Slatina .
- Municipiul Slatina beneficiază de 16 curse interjudețene zilnice la care se adaugă în 22 de curse aflate în tranzit.

Puncte slabe

- Stații de transport fără facilități de bază, cum ar fi protecție împotriva intemperiilor, scaune, aparate de bilete, camere de supraveghere, covoare tactile sau facilități de acces pentru persoane cu dizabilități,
- Nu există benzi dedicate pentru transportul în comun, fiind astfel îngreunată deplasarea eficientă a mijloacelor de transport public în oraș.
- Suprapunere a liniilor de transport în comun, cu precădere pe axul central al localității.
- Lipsa unui sistem integrat de management al traficului de transport în comun.
- În practică, frecvența călătorilor la stațiile de transport în comun este variabilă, făcând ca aceasta să fie ineficiență pentru utilizarea curentă.
- Sistemul încă dispune de resurse umane pentru controlul biletelor; există reticențe cu privire La ținuta și lipsa de profesionalism a acestora și a șoferilor.
- Companiile de taxi din Slatina nu dețin facilități pentru persoane cu dizabilități.
- Nu există rețele de transport public local extinse în zona periurbana Slatina astfel oamenii sunt încurajați să călătorească cu mașina personală.
- Lipsa stațiilor Park&Ride.
- Există cartiere (comunități periurbane noi sau istoric rurale) ce nu sunt accesibile pentru transportul în comun din cauza tramei stradale prea înguste.

Oportunități

- Optimizarea rutelor în funcție de frecvența călătorilor și cererea de transport.
- Politici de educare a populației cu privire la utilizarea transportului în comun. - Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public, perioada 2020-2030- finanțat din bugetul local, URBACT și INTERREG
- Creșterea nivelului de atractivitate a serviciilor prin viteza comercială, confortul vehiculelor și Un orar fix al mijloacelor de transport în comun pentru o cadență predictibilă.
- Digitalizarea serviciului prin instalarea GPS pentru autobuze și afișaj electronic în stații a minutelor rămase până la sosirea autobuzului, respectiv sistem de supraveghere video în stațiile de transport în comun, cât și în flota de transport în comun.
- Implementarea de politici de parcare care să sancționeze drastic staționarea autovehiculelor În stațiile de transport public.
- Modernizarea sistemului de plată a biletului prin utilizarea biletului electronic și posibilitatea plății cu telefonul mobil și card bancar pentru a face transportul public mai atractiv.
- Un sistem de transport public eficient, care să asigure o deplasare ușoară a călătorilor în interiorul zonei urbane funcționale este foarte important pentru buna funcționare a economiei metropolitane.
- Crearea unui sistem de transport metropolitan cu taxare unică pentru toate mijloacele de transport din zona periurbana a municipiului, astfel încât biletele de călătorie pentru cursele din zona metropolitana să poată fi folosite și pentru transportul local.
- Introducerea transportului public școlar – autobuz școlar pentru elevi, precum și posibilitatea De începere a cursurilor școlare de la ore diferite în instituțiile de învățământ situate în aceeași zonă pentru a fluidiza traficul.
- Introducerea unor benzi dedicate pentru transportul în comun și rute expres pentru conexiuni la distanțe mari.
- Transport public on-demand pentru arealele periurbane cu densitate redusă.
- O legislație mai buna pt taxiuri și metode drastice de control al calității (sancțiuni drastice Dacă nu sunt puse aparatele de taxi, daca se refuza curse, dacă nu sunt curate taxiurile etc).
- Permiterea serviciilor de tipul Uber pentru a crea concurență, alternative de transport și ridicarea nivelului serviciilor prestate.
- Training pentru controlorii de transport în comun și sancționarea acestora pentru abateri neprofesionale.

Amenințări

- Lipsa unei abordări integrate care poate duce la ineficiența în implementarea unui transport În comun eficient.
- Toate cursele locale, județene și interjudețene au drept capete de traseu sau stații Intermediare Autogara Transbuz Slatina, îngreunând traficul în interiorul orașului;
- Gradul de mulțumire limitat al cetățenilor în ce privește serviciile de transport public fac ca transportul în regim de taxi să fie o alternativă la utilizarea transportului în comun.

- Atribuirea contractele de transport intrajudețean.

2.11.4.9 Transport intermodal

Puncte tari

- La nivel local, stația Slatina reprezintă un punct de intermodalitate la nivelul Municipiului Slatina. Stația de autobuz de lângă Gara Slatina deservește mai multe trasee locale
- Autogara Slatina este situata in proximittea garii feroviare si este deservita de aceleasi linii de transport local ca si gara ferofiara.

Puncte slabe

- Amenajările neconforme ale stațiilor intermodale și lipsa unei sincronizări între graficele de circulație ale mijloacelor de transport în comun fac ca punctele intermodale să nu funcționeze eficient.
- Din cauza localizării sale, autogara Slatina contribuie la aglomerarea traficului pe strazile adiacente

Oportunități

- Reamenajarea zonii Garii feroviare si a autogarii Slatina prin conectarea eficientă la liniile de transport în comun astfel încât aceasta să deservească ca punct intermodal pentru peste 15.000 călători pe lună. Noua locație ar trebui să fie dotată cu spații pentru servicii de alimentație publică, spații pentru agențiile de turism, stații de taxi, precum și stații pentru transportul public local.
- Marea majoritatea a navetiștilor din Slatina provin din zona periurbana a municipiului. Facilitarea accesului la transportul în comun pentru navetiști, atât înspre Slatina, cât și în interiorul municipiului, este esențială pentru relaxarea traficului, a siguranței pietonilor, dar și a dezvoltării economice sustenabile.
- Este încurajată amenajarea unor parcări de tip park & ride la capătul liniilor de transport Public local.

Amenințări

- Întârzieri în modernizarea infrastructurii de transport public.

2.11.4.10 Siguranța în trafic

Puncte tari

- Reabilitare/Extindere iluminat public în zonele nou construite (Proiect PMUD)
- Reabilitare străzi şi trotuare din zona centrală şi cartierele rezidențiale (Proiect PMUD)
- Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite(Proiect PMUD)
- Montarea de semafoare în zonele cu risc de accidente,

Puncte slabe

- Analizând spațial distribuția accidentelor, se poate observa că majoritatea acestora au loc pe Bulevardele principale ale orasului, artere cu trafic intens.

- Sectoarele stradale menționate anterior găzduiesc o bună parte a rețelei de transport în Comun sau o intersectează astfel ca exisat riscul ca vehicolele de transport public sa fie implicate în accidente de circulație
- Principalele cauze pentru accidentele de circulație au fost: neacordare de prioritate pietoni, traversarea neregulamentară pietoni și abateri bicicliști.
- Existența unor sectoare de stradă care se suprapun cu traseele drumurilor naționale sau județene, unde facilitățile pentru mobilitatea alternativă sunt limitate.
- Limitarea deplasării pietonilor pe trotuare din cauza mașinilor parcate neregulamentar sau a lățimii reduse a acestora.
- Treceri de pietoni nesemnalizate corespunzător și slab iluminate.
- Pondere ridicată a străzilor nemodernizate.

Oportunități

- Implementarea unui sistem de management al traficului. (Proiect PMUD)
- Modernizarea tuturor trecerilor de pietoni de pe arterele principale din Municipiul Slatina
- Politici de educare a șoferilor cu privire la conduita în trafic și importanța asigurării de Prioritate pentru pietoni și bicicliști.
- Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (Proiect PMUD)
- Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradal, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
- Elaborare şi implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- Elaborare şi implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială,
- Extinderea sistemului de monitorizare cu camere video a traficului rutier și pietonal.

Amenințări

- Amânarea implementării unor soluții punctuale va conduce către noi accidente.

2.11.4.11 Transportul de mărfuri

Puncte tari

- Varianta de ocolire a municipiului Slatina pentru traficul greu pe partea de sud, a fost inaugurată prin deschiderea tronsonului aferent din drumul expres Craiova-Pitesti
- Achiziționarea de vehicule alternative (electrice) necesare pentru activități de administrare a piețelor, transport şi distribuție marfă,
- Eliminarea tranzitului de marfuri prin Municipiul Slatina prin deschiderea tronsonului aferent din drumul expres Craiova-Pitesti

Puncte slabe

- În nordul municipiului Slatina, nu există în acest moment o variantă ocolitoare pentru traficul de camioane care circulă pe drumul national 65 zona nord

- Transportul de marfă urban nu este reglementat în municipiul Slatina. Trebuie emis un regulament prin care sa se specifice faptul că aprovizionarea piețelor și centrelor comerciale se face prin oprirea vehiculului fără să blocheze traficul pe prima bandă sau în parcări special amenajate. Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, aprovizionarea se poate face doar în intervalul orar 22:00-06:00. Lipsa unui mecanism de control și penalizare face ca procesul de aprovizionare să fie făcut în timpul zilei, ceea ce îngreunează transportul public și traficul din oraș.
- Amplasarea intermodalului de marfă în mijlocul orașului presupune traversarea acestuia cu mijloace de camion de mare tonaj.

Oportunități

- Deși preia o parte însemnată a traficul de mărfuri, este necesară dezvoltarea variantei Oituz dintr-un drum cu o bandă pe sens în unul cu două benzi pe sens, ce ar permite preluarea completă a fluxului de trafic comercial de mărfuri și ar limita efectele negative asupra orașului precum aglomerarea traficului și poluarea.
- Dezvoltarea in Slatina a unui punct multimodal de marfă care sa deserveasca toata Regiunea Sud Vest Oltenia , avand in Vedere accesul municipiului la reteaua feroviara, rutiera, navala si aeriana.
- Dezvoltarea rețelelor TEN-T feroviare, prin care ar crește viteza de deplasare a trenurilor de marfă de la 43 km/h la 120 km/h, ar reduce considerabil traficul rutier.
- Posibilitatea consolidării Municipiului Slatina ca zonă de tranzit pentru mărfuri, între Portul Constanța și zona Balcani.
- Realizarea unui punct de descărcare a mărfurilor și înființarea unor coridoare de transit interioare pentru traficul mixt marfă și persoane.
- Dezvoltarea unei parcări pentru camioane, astfel încât acestea să nu mai fie parcate în zone neautorizate.

Amenințări

- Ritmul scăzut de implementare a proiectelor de modernizare a căilor ferate și drumurilor.

2.11.5 Echiparea tehnico-edilitară

2.11.5.1 Alimentarea cu apă potabilă și rețeaua de canalizare

Puncte tari

- Gradul de acoperire al serviciilor de canalizare este de 93,20% în mun. Slatina
- Existența proiectelor în derulare pentru înființare rețelelor de apă și apă uzată precum si reabilitarea celor existente
- Existenta puturilor de captare subterana in apropierea Municipiului Slatina
- Gradul de acoperire a rețelei cu apă potabilă este de 97 %

Puncte slabe

- Regiunea de Dezvoltare Sud Vest Oltenia a avut în anul 2022 al doilea cel mai mic procent dintre cele 8 regiuni de dezvoltare în ce privește conectarea populației la sistemul public de alimentare cu apă (53,82%), și al treilea cel mai mic procent de conectare la sistemul public de canalizare (37,64%), după regiunile Sud-Muntenia si Nord Est.
- Porţiuni din reţeaua de alimentare cu apă potabilă necesită reabilitare;
- Anumite zone de case nu dispun de branşamente la sistemul de alimentare cu apă
- Numărul racordurilor la canalizare, în cazul consumatorilor de tip case, este redus. Sistemul De canalizare nu acoperă întreg teritoriul
- Reducerea numărului de branșamente casnice necontorizate

- În anul 2022, la nivelul municipiului Slatina, procentul pierderilor de apă înregistra 45,43%.
- Sunt cetățeni care încă nu sunt branşaţi la sistemul de alimentare cu apă și canalizare
- Numărul construcțiilor edificate nu corespunde cu numărul racordurilor la utilitățile publice

Oportunități

- Implementarea de proiecte pentru branșarea la rețeaua de apă și extinderea rețelei de canalizare în toate zonele municipiului Slatina
- Implementarea de proiecte pentru branșarea gratuită la rețeaua de apă și extinderea Rețelelor acolo unde este necesar ; Implementarea de proiecte pentru contorizare inteligentă

Amenințări

- Exploatarea necorespunzătoare a reţelei interioare de canalizare de către utilizatori.
- Lipsa fondurilor pentru realizarea proiectelor
- Dezvoltarea urbană necontrolată poate conduce la costuri suplimentare generate de nevoia extinderii și mentenanței infrastructurii edilitare și de transport spre aceste zone, precum și ineficiența livrării serviciilor publice pe un areal mai întins, în zone cu densitate mică.

2.11.5.2 Managementul deșeurilor

Puncte tari

- 62% dintre slatinenii care au participat la Barometrul Urban sunt mulțumiți de curățenia din oraș (locul al doilea dintre localitățile incluse în studiu)
- SMID în implementare de către C.J. Olt
- Compostarea la domiciliu este prevăzută pentru 86% din populaţia rurală şi 10% din populaţia suburbană.
- Existența unui sistem de colectare selectivă și reciclare deșeuri comunale – fracția umedă și fracția uscată
- Asigurarea serviciului de ridicare a deșeurilor de la domiciliul cetățenilor de pe raza localitattilor periurbane asigurarea unui sistem de colectare selectivă deșeuri menajere și deșeuri reciclabile

Puncte slabe

- Este necesară creșterea ponderii de deșeuri reciclate
- Nivelul de educare și informare al cetățenilor privind colectarea selectivă a deșeurilor

Oportunități

- Implementarea unor strategii de combatere a deșeurilor depozitate ilegal și sancționarea persoanelor
- Crearea posibilităților necesare, adoptarea unor proiecte de informare și conștientizare a cetățenilor pentru viabilitatea unui sistem de colectare selectivă a deșeurilor

Amenințări

- Deșeurile de echipamente electrice și electronice sunt considerate a fi una din categoriile de deșeuri cu cea mai rapidă creștere
- Monopolizarea gropilor de gunoi și a sistemului de colectare a devenit o afacere Internațională care este tot mai costisitoare pentru beneficiarii de servicii

2.11.5.3 Infrastructura de producere, transport și distribuție a energiei electrice, termice și gaze naturale

Puncte tari

- Reabilitarea și înființarea unor noi rețele pentru transportul și distribuția de energie electrică Si gaze naturale.
- Foarte multe unitati de locuire individuale au beneficiat de fonduri pentru instalarea de panouri fotovoltaice prin care isi produc singuri parte din energia electrica consumata
- Municipiul Slatina se afla intr-o zona propice infiintarii de parcuri fotovoltaice

Puncte slabe

- Datorită birocrației, durata foarte mare de implementare a proiectelor de branșare sau de extindere a rețelelor de energie electrică și gaze naturale
- număr ridicat de întreruperi neplanificate a furnizării, necesitatea creșterii nivelului de mentenanță preventivă a infrastructurii de energie electrică și pozarea rețelelor în subteran
- Lipsa unui sistem centralizat de productie si distributie a energiei termice

Oportunități

- Obținere finanțare pentru înființare rețea de transport și distribuție gaze naturale.
- Identificarea de surse de finanțare pentru modernizarea rețelei de distribuție a energiei electrice
- Finanţare PNRR - pentru proiecte extindere rețele de distribuție a energiei electrice și a Gazelor naturale
- Adoptarea de proiecte și surse ecologice de producere a energiei

Amenințări

- Orientarea consumatorilor către alte surse de încălzire, din cauza lipsei rețelei de distribuție a gazelor naturale și a agentului termic
- Un numar mare de apartamente nelocuite genereaza pierderi de caldura din apartamentele locuite. Cladirile rezidentiale collective au fost construite ca un tot unitar si nu functioneaza in parametrii prin individualizarea sistemului de incalzire a apartamentelor.

2.11.5.4 Iluminatul public

Puncte tari

- Prin lucrările de investiție realizate s-a obținut eficientizarea sistemului de iluminat public Prin reducerea consumurilor energetice, precum și îmbunătățirea calității mediului prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în mun. Slatina,
- Grad de acoperire mare a retelei de iluminat public pe strazile din Municipiu Slatina
- Inlocuirea corpurilor de iluminat , mari consumatoare de energie cu corpuri de iluminat tip led.

Puncte slabe

- Lipsa rețelelor de distribuție a energiei electrice în zona cartierelor noi
- Avarii cauzate de intemperii sau de alte lucrari edilitare

Oportunități

- exemple de bune practici pentru reabilitarea și eficientizarea sistemului de iluminat public în orașe precum Brașov
- Modernizarea integrală a sistemului de iluminat public utilizând tehnologia lămpilor cu LED
- Tehnologii noi pentru gestionarea consumului si intretinerii sistemului de iluminatul public

Amenințări

- Producerea de avarii care ar avea ca rezultat întreruperea iluminatului public pe zone mari și perioade de timp îndelungate.
- Periclitarea siguranței cetățenilor.
- Defectarea unui număr mare de electrocasnice din gospodăriile cetățenilor

2.11.5.5 Infrastructura de telecomunicații și telefonie

Puncte tari

- Rețelele si serviciile de telefonie mobilă și fixă, comunicațiile prin internet și de televiziune Prin cablu (curenți slabi) au înregistrat în ultimii ani creșteri mari în arealul studiat.
- Proiecte privind achiziționarea de echipamente electronice pentru unitățile de învățământ și desfășurarea orelor online
- Proiect WiFi4EU implementat

Puncte slabe

- Aspect nefavorabil al cablurilor aeriene, în special pe străzile principale
- Semnal slab în anumite zone de pe raza unor zone din Municipiul Slatina

Oportunități

- Dezvoltarea rețelei de telecomunicații și telefonie poate avea un impact favorabil asupra accesului la educație și marginalizării

Amenințări

- Restricțiile generate de coronavirus au dus la marginalizarea persoanelor fără acces la Internet în România.
- Principalele bariere care afectează educația online sunt problemele accesării tehnologiei și internetului pentru copiii din familiile defavorizate

2.11.6 Servicii publice

2.11.6.1 Infrastructura și serviciile de educație

Puncte tari

- Creșterea numărului de cadre didactice în perioada 2016-2022, cu 4,23% în municipiul Slatina.
- Conform Barometrului Urban, 66% dintre respondenții din municipiul Slatina față de școlile Și facilitățile educaționale la care au acces în oraș.
- Sistemul de învățământ preuniversitar de la nivelul municipiului Slatina oferă o gamă largă De specializări, nu doar în profil teoretic, ci și tehnic, economic, cu program sportiv și specializări în artă.
- Trei unități școlare de la nivelul municipiului Slatina asigură învățământ postliceal.
- În anul 2023, rata de promovare la bacalaureat la nivelul municipiului Slatina a fost mai mare, de 69,40%.
- În sesiunea iunie-iulie 2023, în Municipiul Slatina au existat 2 candidați cu media 10 la bacalaureat.
- Pe lângă sistemul de învățământ public, la nivelul municipiului Slatina se evidențiază și Sistemul de învățământ privat.
- Conform PUG, distribuția unităților de învățământ la nivel teritorial este relativ echilibrată la nivelul cartierelor, excepție făcând cartierul Ițcani care nu este deservit corespunzător de unități de învățământ.

- În cadrul Regiuni Sud Vest Oltenia există doua centre universitare: Craiova si Tirgu Jiu, dar exista puncta de lucru ale universitatilor si in alte orase din Regiune. Astfel in Municipiul Slatina functioneaza reprezentantele a doua universitati (Universitatea de Stiintele Vietii Bucuresti si Universitatea Tehnica Bucuresti, a căror ofertă educațională vizează dezvoltarea unor competențe profesionale și transversale în domenii diverse, precum științe ale naturii, științe inginerești,

- În Municipiul Slatina, în toate unitățile de învățământ starea generală a infrastructurii este bună, iar calitatea materialelor didactice este bună.
- Toate unitățile de învățământ de pe raza orașului au acces la rețeaua de internet
- Reabilitarea și modernizarea școlilor și a parcurilor
- Asigurarea tabletelor cu servicii de internet pentru desfășurarea activității școlare online

Puncte slabe

- Gradul de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar a fost de 14,91 în 2022, La nivelul municipiul Slatina.
- Populația școlară din oraș scade anual, astfel evoluția sa înregistrează un trend descendent.
- Conform informaţiilor preluate de la Inspectoratul Şcolar Judeţean Olt principalele probleme/nevoi ale sistemului de învăţământ din municipiul Slatina sunt:

La nivelul învăţământului preşcolar:

- lipsa autorizaţiilor de funcţionare ISU şi autorizaţiei sanitare (din cauza funcţionării în schimburi a unor grădiniţe cu program normal);
- inexistenţa cabinetelor medicale şi a personalului medical în grădiniţele cu program normal şi personal medical insuficient în grădiniţele cu program prelungit;
- insuficienţa personalului de îngrijire necesar în grădiniţe;
- supraaglomerarea grupelor peste limita legală în grădiniţele cu program prelungit;
- cuantum insuficient pentru alocaţia per elev/preşcolar, aspect care generează fonduri insuficiente pentru cheltuieli de salarii;

- lipsa monitorizării şi supravegherii video a unor grădiniţe;
- necesitatea dotării unor grădiniţe cu interfoane în vederea creşterii siguranţei şi securităţii copiilor;
- supravegherea de către un agent de circulaţie a străzilor care asigură fluxul la/de la grădiniţă, cu precădere între orele 730-900, 1200-1300, 1600-1730;
- abordarea echitabilă a acordării laptelui şi cornului (preşcolarii de la grădiniţele cu program prelungit au fost excluşi din acest program);
- susţinere financiară în vederea achiziţionării de materiale didactice şi jucării;
- montarea/reamenajarea şi semnalizarea vizibilă a unor surse exterioare de apă (hidranţi exteriori) din preajma instituţiilor preşcolare;
- refacerea trotuarelor şi străduţelor din vecinătatea grădiniţelor;
- lipsa unor spaţiilor de joacă în unele grădiniţe;
- inexistenţa în unele grădiniţe a unor spații de depozitare, a spaţiilor necesare pentru derularea opționalelor, cabinetelor metodice etc.

La nivelul învăţământului gimnazial:

- Lipsa unor spații amenajate pentru servirea mesei/minicantine;
- Bazele sportive trebuie modernizate/dezvoltate;
- Lipsa dotărilor cu tehnică şi materiale didactice moderne;
- Unele instituţii educaţionale nu îndeplinesc condiţiile necesare pentru obţinerea avizului ISU;
- Cabinetele medicale şcolare nu sunt dotate şi amenajate corespunzător, în special cabinetele stomatologice

La nivelul învăţământului liceal:

- Stare avansată de degradare a unor clădiri ale unităţilor şcolare;
- Lipsa dotărilor în atelierele, cabinetele şi laboratoarele unităţilor şcolare;
- Lipsa echipamentelor, utilajelor şi dotărilor specifice în cadrul cabinetelor,atelierelor şi laboratoarelor de specialitate.

Oportunități

- Construirea unui Campus Universitar;
- Consolidarea ofertei educaţionale în domeniul TIC pentru a putea răspunde cererii din ce în Ce mai mari de specialişti în domeniu;
- Creşterea numărului de locuri în cămine, modernizarea căminelor care nu au fost aduse la standardele asumate;
- Susţinerea mobilităţii elevilor în programe de tip ERASMUS şi a mobilităților interne, în special la universități din cadrul consorțiului ACADEMICA+;
- Creşterea capacităţii de cercetare ştiinţifică, dezvoltare tehnologică şi inovare Multidisciplinară şi inter-disciplinară prin dezvoltarea infrastructurii specifice, susținerea proiectelor CDI, dezvoltarea profesională a resursei umane existente şi stimularea performanței în cercetare, internaţional;
- Diversificarea şi intensificarea cooperărilor internaționale cu grupuri şi rețele de cercetare având un impact ridicat pe plan internațional.
- Dezvoltarea învățământului profesional și postliceal.
- Construirea unor aftershool
- Construirea unui bazin de înot didactic

Amenințări

- Degradarea continuă a unităților de învățământ.
- Creșterea riscului unităților de învățământ.
- Gradul ridicat de încărcare al unui cadru didactic din învățământul preșcolar.
- Scăderea numărului de personal didactic.
- Scaderea numărului de elevi datorită migrației tinerilor

2.11.6.2 Infrastructura de sănătate și serviciile medicale

Puncte tari

- Există o rețea sanitară dezvoltată și diversificată
- Conform Barometrului Urban, 61% dintre locuitorii din Slatina sunt mulțumiți de serviciile de sănătate, dintre care 15% au declarat că sunt foarte mulțumiți.
- Orașul se află peste media națională și puțin sub media europeană când vine vorba despre raportul medicilor la 1.000 de locuitori.
- În ceea ce privește numărul structurilor ambulatorii din județul Slatina și ponderea adresabilității pacienților către acestea, la nivel de județ, există 252 de unități, dintre care 56 sunt în Slatina
- Distributia cabinetelor medicale in Municipiul Slatina este uniforma, fiecare locuitor avand posibilitatea sa ajunga la un punct de ajutor sanitar in mai putin de 10 min.
- Olt este unul din județul cu cei mai ridicati indici de acoperire cu medici de familie. Municipiul Slatina a înregistrat 37 cabinete.

Puncte slabe

- Ponderea persoanelor care s-au declarat nemulțumiți de serviciile de sănătate este 395%, Dintre care 6% sunt foarte nemulțumiți.
- Nu există un serviciu destinat exclusiv persoanelor cu dizabilități și persoanelor vârstnice.

Oportunități

- Accesarea fondurilor pentru infrastructură, atragerea forței de muncă și diversificarea Serviciilor oferite.
- Trebuie implementate măsuri pentru creșterea numărului medicilor de familie, precum și regândirea importanței acestora în sistemul sanitar, conform Planului regional de servicii sanitare 2021-2027 SV.
- Dezvoltarea și consolidarea asistenței comunitare, a asistenței primare și a asistenței ambulatorii specializate, prin alocarea unui buget mai mare și accesarea de fonduri europene.
- Educarea populației cu privire la accesarea serviciilor de îngrijire de tip ambulatoriu pentru cazuri care nu sunt complexe.
- Dezvoltarea unor programe de prevenție cu ajutorul medicilor de familie și prin programe de informare și educare a populației.

Amenințări

- Accesul la serviciile de sănătate să scadă
- Asistența medicală primară să continue să fie insuficient utilizată.
- Lipsa fondurilor și lipsa posibilității accesării fondurilor europene. Subfinanțarea sistemului afectează capacitatea de a acoperi nevoile cetățenilor, iar situația va deveni din ce în ce mai complicată, având în vedere că populația îmbătrânește și baza de resurse se reduce.
- Deficit forță de muncă

2.11.6.3 Infrastructura și serviciile de asistență socială

Puncte tari

- Infrastructura și serviciile de asistență socială sunt oferite atât de sectorul public, cât și de furnizorii privați, ceea ce asigură o paletă mai largă de servicii și deservirea mai multor tipuri de beneficiary
- Furnizorii privați oferă următoarele servicii: centre de zi pentru asistenţă şi suport, centre rezidenţiale de îngrijire şi asistenţă pentru persoanele fără adăpost, servicii de îngrijire la domiciliu, centre de îngrijire pentru persoanele toxico-dependente, centre rezidenţiale de îngrijire şi asistenţă pentru persoanele fără adăpost, centre rezidenţiale de îngrijire şi asistenţă pentru persoane vârstnice, precum și centre rezidenţiale pentru copii în sistemul de protecție specială.

Puncte slabe

- Lipsa următoarelor servicii sociale: centre rezidenţiale de recuperarea/reabilitare pentru persoane cu diferite adicţii (dependenţe), persoanele vârstnice și persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, persoane vârstnice și adulți cu dizabilități, servicii la domiciliu, servicii de asistență comunitară și o școală pentru toți copiii din Slatina.
- Lipsa următoarelor servicii la nivel de zonă urbană funcțională: Centre de zi pentru Persoanele vârstnice, Servicii de îngrijire la domiciliu pentru persoane vârstnice, persoane cu dizabilităţi, persoane aflate în situaţie de dependenţă, Servicii de asistenţă comunitară, Centre de zi pentru copii: copii în familie, copii separaţi sau în risc de separare de părinți și Centre rezidenţiale de îngrijire şi asistenţă pentru persoanele vârstnice.
- Insuficiente parteneriate între administrația locală și furnizorii privați.

- lipsa următoarelor servicii sociale: centre rezidenţiale de recuperarea/reabilitare pentru persoane cu diferite adicţii (dependenţe), persoanele vârstnice şi persoanele fără adăpost, centre de zi pentru copii, familii, personae vârstnice şi adulţi cu dizabilităţi, servicii la domiciliu, servicii de asistenţă comunitară;
- insuficiente parteneriate între administraţia locală şi furnizorii privaţi.

Oportunități

- Parteneriatele dintre autoritățile locale și furnizorii private
- Dezvoltarea resursei umane prin îmbunătățirea educației, oferirea de traininguri sau parteneriate cu furnizori privați.
- Colaborarea cu alte compartimente/instituții în vederea prevenirii unor situații de risc.
- Accesarea de fonduri pentru dezvoltarea serviciilor necesare în Slatina.
- Prevenirea situațiilor de risc, prin educarea categoriilor de risc, parteneriatele între sectoare importante ale comunității (educația, sănătatea) pentru a elimina cauzele care generează situații de risc pentru categoriile vulnerabile și implicarea comunității în procesul de dezvoltare a serviciilor sociale și incluziunea categoriilor în comunitate.
- Dezvoltarea de instrumente pentru a atrage mai multe fonduri (naționale și europene).
- Atragerea mediului privat în problemele sociale cu care se confruntă comunitatea ar avea ca rezultat sponsorizări de evenimente/parteneriate.

Amenințări

- Dezvoltarea insuficientă a parteneriatelor cu furnizorii de servicii sociale necesare.
- Dezvoltarea insuficientă a serviciile sociale în mediul rural, unde nevoile sunt cele mai acute.
- Incapacitatea de a dezvolta instrumentele pentru a atrage mai multe fonduri (naționale și europene).
- Dezvoltarea și implementarea insuficientă a măsurilor de intervenție în vederea incluziunii sociale a persoanelor vulnerabile.
- Lipsa implicării comunității locale și a societății civile în furnizarea și dezvoltarea serviciilor sociale.
- Situația categoriilor defavorizate să se agraveze și dezvoltarea insuficientă de măsuri pentru a rezolva următoarele problemele sociale: rata mare a abandonului școlar, copiii cu părinți plecați la munca în străinătate și rămași singuri acasă, fără reprezentant legal, copiii victime ale exploatării prin muncă, violență școlară/domestică, bătrâni singuri acasă, lipsa locurilor de muncă, părinții dependenți de ajutorul social, precum și lipsa posibilităților de reintegrare în familie a copiilor din sistemul de protecție.

2.11.6.4 Infrastructura și serviciile culturale

Puncte tari

- Conform clasamentului realizat de Institutul Național pentru Cercetare și Formare Culturală în cadrul studiului *Vitalitatea culturală a orașelor din România (*2019), Slatina se clasează pe locul 30 pentru sub indicele de infrastructură culturală**,** între 46 de orașe din țară (studiul nu include orașul București). Această poziție se datorează numărului ridicat de instituții și așezăminte culturale. La nivelul itemului care a măsurat gradul de acoperire al bibliotecilor prin raportare la populație, Slatina ocupă locul 18, iar în cazul muzeelor și al cinematografelor ocupă locurile 32 și 36 din 46.
- La nivelul județului Olt funcționează 68 instituţii publice de cultură dintre care 25 funcționează în Municipiul Slatina. Între acestea se numără 8 instituţii de interes național, aflate în subordinea Ministerului Culturii.
- Numărul volumelor din bibliotecile publice din municipiul Slatina a scazut cu aproximativ 6% în 2022 față de 2016.
- În 2022, în municipiul Slatina s-a înregistrat un număr de 10.872 de cititori, cu 45% mai mic Față de numărul de cititori activi din anul 2016.

- La nivelul Municipiului Slatina, numărul personalului angajat în bibliotecile publice a scazut Cu 10%.
- În municipiul Slatina se găsesc 112 monumente istorice, ansambluri și situri arheologice de interes național, județean și local.
- Municipiul Slatina a fost gazda unui număr mare de evenimente culturale realizate in parteneriat cu artiști, operatori, instituții publice etc.,

Puncte slabe

- Conform Barometrului Urban, doar 19% dintre respondenții din municipiul Slatina sunt foarte mulțumiți de facilitățile culturale, 46% sunt mai degrabă mulțumiți, 31% mai degrabă nemulțumiți iar 5% sunt foarte nemulțumiți.
- Inexistența fondurilor pentru dezvoltarea și promovarea infrastructurii culturale în orașul
- Lipsa unei politici de promovare și încurajare a cetățenilor
- Scaderea numarului de cititori in biblioteci
- Scaderea numarului de volume in biblioteci

Oportunitati

- Dezvoltarea evenimentelor culturale de mare anvergură la nivelul municipiului Slatina,
- Dezvoltarea unui program de evenimente de artă stradală şi dezvoltarea identității Municipiului Slatina
- Construirea unui Muzeu de Artă în Municipiul Slatina
- Programe de promovarea a cititului in randul tinerilor

Amenințări

- Degradarea monumentelor istorice
- Lipsa fondurilor necesare pentru dezvoltarea infrastructurii culturale

2.11.6.5 Infrastructura şi serviciile pentru tineret

Puncte tari

- Conform Barometrului Urban, aprecierea condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri, din orașul în care trăiesc, a înregistrat, la nivel național, media de 6,0 puncte. Aprecierea condițiilor de petrecere a timpului liber pentru tineri în municipiul Slatina a fost de 5,7 puncte.
- Prezență puternică a societății civile în sectorul tineret,
- Existența unei baze de date cu ONG-urile din Slatina active în domeniul tineretului.
- Mediul universitar prezent în municipiul Slatina.
- Reabilitarea , modernizarea si dotarea școlilor de pe raza municipiului Slatina
- Asigurarea tabletelor cu servicii de internet pentru desfășurarea activității școlare online Instalarea serviciilor de WiFi4EU pe toata raza comunei Adâncata
- Modernizarea parcurilor din Municipiului Slatina

Puncte slabe

- Conform Barometrului Urban, la solicitarea "Vă rugăm să numiți un „oraș de nota 10" din România sub aspectul: Condițiilor de viață ale oamenilor care locuiesc în el (acces la servicii, mod de petrecere a timpului liber, utilități)" 6,3 % dintre respondenți au considerat ca municipiul Slatina poate fi considerat un „oraș de nota 10".
- Transportul în comun pentru tineri.
- Modul de distribuire și numărul locurilor de cămin pentru elevii din afara municipiului.
- Dificultățile întâlnite de tineri în găsirea unui loc de muncă bine remunerat.
- Lipsa de spații dedicate activităților pentru tineri și spații pentru ONG-urile locale, atât la Nivelul municipiului Slatina, cât și la nivelul zonei periurbane.

- Casa de cultura a Tineretului din Slatina nu este functionala.
- Primăria Slatina nu asigură un buget anual pentru ONG-uri.
- Numărul redus de oportunități de dezvoltare profesională oferite în municipiul Slatina
- Remunerația cea mai slabă din UE

Oportunități

- Crearea Consiliului Consultativ pe Probleme de Tineret Slatina
- Dezvoltarea Centrului pentru Tineret Slatina
- Dezvoltarea oportunităților pentru elevi (Asociații pentru tineri, programul Erasmus+ etc.)
- Identificarea de spații disponibile în primărie ce pot fi folosite pentru activități pentru tineri,
- Acordarea unui buget anual de către primărie pentru ONG-urile locale,
- Implementarea unui sistem de închiriere al spațiilor publice pentru activitățile pentru tineret.
- Creșterea numărului de evenimente culturale și sportive pentru tineret.
- Construirea unei săli de sport a bazinului de înot
- Includerea societății civile și activității pentru tineret în activitățile unităților de învățământ.
- Îmbunătățirea dialogului între societatea civilă și primăriile.

Amenințări

- ONG-urile locale nu își vor mai continua activitatea din cauza lipsei de spațiu și/sau fonduri.
- Ineficiența activității Consiliului Consultativ pe Probleme de Tineret Slatina.
- Creșterea gradului de emigrare al tinerilor din cauza lipsei de oportunități profesionale și/sau educaționale.

2.11.6.6 Infrastructura și serviciile pentru sport și agrement

Puncte tari

- Proiect pentru o sală polivalentă aprobat pentru finanțare prin CNI în municipiul Slatina
- Proiect pentru modernizarea stadionului în municipiul Slatina
- Proiecte pentru infrastructura și serviciile de sport și agrement în zona metropolitană:
- construire săli de sport și parcuri modernizate prin fonduri europene
- 63% dintre respondenții Barometrului Urban realizat în 2020 sunt mai degrabă mulțumiți (47%) sau foarte mulțumiți (16%) de facilitățile sportive din oraș.
- 57% dintre slatineni sunt foarte mulțumiți sau mai degrabă mulțumiți de spațiile verzi
- 54% dintre locuitorii Slatinei sunt mulțumiți de siguranța în spațiile publice din oraș
- 66% se simt în siguranță în cartierul lor
- 60% dintre slatineni sunt mulțumiți de calitatea aerului
- 83% sunt mulțumiți de curățenia din oraș (27% - foarte mulțumiți, 56% - mai degrabă mulțumiți)

Puncte slabe

- lipsa unor facilități moderne pentru activitatea fizică (sport de performanță și de masă)
- Lipsa pistelor pentru biciclişti, lipsa unor facilități moderne pentru activitatea fizică în zona Metropolitan

Oportunități

- Amenajarea de trasee velo și de alergare în pădurile, zonele naturale din jurul municipiului (în special pădurea Strehareti)
- Pădurile, zonele naturale din jurul comunelor din jur

- Realizarea de proiecte pentru sprijinirea sportului și crearea zonelor de agrement
- Societate civilă puternică, inclusiv în domeniul promovării activității fizice
- experiența în aplicare pentru proiecte finanțate de Compania Națională de Investiții
- Realizarea de proiecte pentru sprijinirea sportului și crearea zonelor de agrement

Amenințări

- Sedentarismul - 63% dintre români nu se implică deloc în activități sportive sau exerciții fizice (Eurobarometrul dedicat sportului și activității fizice, 2018), iar „81% dintre tinerii care merg la școală nu sunt suficient de activi" (Organizația Mondială a Sănătății). Pericolele sedentarismului includ boli coronariene și accident vascular cerebral, diabet, hipertensiune arterială, diverse tipuri de cancer, inclusiv cancer de colon și de sân, precum și depresie.
- Creșterea utilizării mașinilor personale în contextul generat de COVID-19
- Poluarea aerului datorită creșterii utilizării mașinilor personale

2.11.7 Mediu și schimbări climatice

2.11.7.1 Caracterizarea capitalului natural

Puncte tari

- Parte a unei zone cu potențial natural important
- Tendință de valorificare rațională a resurselor naturale ca urmare a scăderii constante înregistrată la nivelul distribuției de apă potabilă
- Implementarea de proiecte cu efecte benefice asupra mediului prin efectele de reducere a emisiilor de carbon
- Tendință de valorificare rațională a resurselor naturale ca urmare a scăderii constante înregistrată la nivelul distribuției de apă potabilă
- Municipiul Slatina dispune de minimul necesar de spațiu verde impus prin cadrul legislative
- Spațiu de agrement – Amenajare pe malul raului Olt

Puncte slabe

- Registrul de evidență a spaţiilor verzi nu este actualizat
- Aglomeratie si ambuteiaje pe majoritatea strazilor din Municipiul Slatina
- Absența delimitării urbanistice a zonelor rezidențiale de cele industriale și comerciale
- Lipsa unei viziuni urbanistice şi peisagistice de ansamblu în dezvoltarea localității
- Poluarea generată de traficul rutier intens ce tranzitează municipiul
- Valorificarea zonelor verzi si albastre ale municipiului ca spațiu de agrement şi petrecere a timpului liber
- Lipsa unui generator de neutralizare a deșeurilor periculoase și contagioase, în special în contextul pandemic Covid-19 și a unui generator mobil utilizat și pentru incinerarea animalelor

Oportunități

- Valorificarea în sens pozitiv a pădurilor din apropiere si a apelor raului Olt
- Reabilitare Parcuri urbane si zone verzi degradate din jurul blocurilor de locuinte Valorificarea Pădurii Streharet – spațiu de agrement și petrecere a timpului liber.
- Dezvoltarea unei grădini publice

2.11.7.2 Rezervații naturale și arii protejate

Puncte tari

- Locuitorii municipiului Slatina sunt mulțumiți de accesul la spații verzi
- Dezvoltarea zonei de agreement Padurea Strehareti
- Dezvoltarea zonei de agreement de pe malul Oltului
-

Puncte slabe

- Lipsa unei infrastructuri de turism şi a promovării corespunzătoare a zonelor naturale Importante
- Spații industriale dezafectate şi aflate în stare avansată de degradare

Oportunități

- Asigurarea unui mai bun acces la spații verzi, prin creșterea ponderii slatinenilor aflați la mai puțin de 5 minute de un spațiu verde
- Asigurarea unui mai bun acces la spații verzi, prin construirea și modernizarea de parcuri verzi

Amenințări

- Degradarea peisajului natural din Slatina ca urmare a extinderei zonei construite
- Evitarea de către populaţie a zonelor naturale cu potențial turistic ridicat, din cauza lipsei infrastructurii şi a igienizării corespunzătoare
- Diminuarea spaţiilor verzi în contextul extinderii zonelor existențiale

2.11.7.3 Calitatea factorilor de mediu și poluarea (apă, aer, sol)

Puncte tari

- Slatinenii sunt mulțumiți de calitatea aerului la ei în oraș
- Interes în promovarea principiilor eficienței energetice prin implementarea de măsuri precum: transport public electric 100%, realizarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice, susținerea reabilitării termice a blocurilor de locuințe și a clădirilor publice, centrală electrică de cogenerare pe biomasă pentru furnizarea de energie termică în sistemul centralizat, modernizarea sistemului de iluminat public atât prin introducerea de corpuri de iluminat performante energetic, cu sure de iluminat cu tehnologie LED, cât și prin controlul și modernizarea funcționării acestora cu ajutorul unui sistem de telegestiune.

Puncte slabe

- Sursele principale de poluare sunt: trafic rutier intens (noxe), traficul greu care tranzitează de regulă orasul, activități urbane specifice din care rezultă arderea combustibililor (în system centralizat sau individual)
- Lipsa unor analize privind impactul schimbărilor climatice asupra dezvoltării durabile

Oportunități

- Perdele vegetale de protecție pe arterele principale de circulaţie
- Creșterea suprafețelor împădurite

Amenințări

- Traficul și activitatea industrială pot duce la creșterea poluării în Slatina si in zona periurbana
- Creşterea temperaturilor într-un ritm mai accentuat decât cel estimate

- Neadoptarea unui cadru coerent de susținere și promovare a măsurilor ce vizează reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră

2.11.7.4 Schimbări climatice și riscuri de mediu

Puncte tari

- Slatinenii sunt mulțumiți cu ceea ce face administrația în lupta împotriva schimbărilor Climatice
- Ponderea populației expusă la risc termic este relative redusă
- Preocuparea permanentă în lupta împotriva schimbărilor climatice

Puncte slabe

- Cantitatea emisă de gaze cu efect de seră este relativ ridicată
- Riscul la inundații şi riscul alunecărilor de teren afectează o suprafață importantă a teritoriului municipiului Slatina (Zona de pe malul Oltului)
- Potențial pentru folosirea biomasei agricole pentru producerea energiei
- Potențial pentru dezvoltarea unui parc fotovoltaic ca sursă de energie alternativă
- Utilizarea panourilor fotovoltaice pentru clădirile publice ca sursă de energie alternativă
- Reabilitarea termică a clădirilor publice prin raportare la mediu

Amenințări

- Slatina este parte a unei zone unde temperatura a crescut mult în ultimii ani
- Schimbări climatice frecvente

2.11.8 Profil și capacitate administrativă

2.11.8.1 Administrația publică locală și structurile asociative existente. Bugete locale (execuție bugetară, bugete operaționale, fonduri atrase)

Puncte tari

- O pondere importantă a veniturilor este generată din surse proprii (de ex. taxe locale);
- Ponderea investițiilor de capital în cheltuieli totale este la un nivel bun și Slatina a finalizat o serie de proiecte ambițioase de transformare urbană în ultimii ani;

Puncte slabe

- Performanță relativ modestă în ceea ce privește veniturile pe cap de locuitor, comparat cu celelalte reședințe de județ;
- O pondere a cheltuielilor de personal în cheltuieli totale peste media la nivelul reședințelor De județ;

Oportunități

- Creșterea volumului de investiții de capital făcute din venituri proprii;
- Întărirea capacității de atragere de fonduri europene, având în vedere sumele disponibile Pentru perioada de programare 2021-2027;

Amenințări

- Slabă capacitate de planificare pe termen lung datorită deciziilor luate la nivel central în ceea Ce privește cotele defalcate din Impozitul pe Venit și din TVA, și în ceea ce privește marjele de aplicare a taxelor locale (date prin Codul Fiscal);

2.11.8.2 Resurse umane și materiale

Puncte tari

- Rata de ocupare a forței de muncă în rândul populației cu vârste cuprinse între 20 și 64 de ani până în 2020 (sursa: Strategia Europa 2020).
- Institutiile de educatie din municipiu pregătește forță de muncă calificata

Puncte slabe

- Orașul nu este atractiv pentru forța de muncă/vârfurile nu pot fi menținute la nivel local.
- Parcul industrial existent nu are performantele estimate
- Lipsa unui Centru de transfer tehnologic.
- Dezvoltarea orașului este greu de realizat pe baza turismului, în condițiile în care: oferta de cazare turistică este deficitară, nu există un centru istoric/turistic reabilitat , lipsa traseelor pietonale între obiectivele turistice, semnalizarea obiectivelor turistice este deficitară, transportul în comun nu atinge zone istorice importante, lipsa infrastructurii de promovare (hărți, panouri informative, panouri de interpretare etc.).

Oportunități

- Achiziționarea de teren/schimb de terenuri pentru realizarea infrastructurii necesare Dezvoltării mediului de afaceri – Crearea unui centru de Inovare si Cercetare accesibil.
- Crearea de proiecte transfrontaliere de punere în valoare a ținutului Romanati, inclusiv a municipiului Slatina (zona antica).
- Promovarea reînnoirii demografice, prin intermediul unor condiții mai bune pentru familii și a perfecționării reconcilierii vieții profesionale cu cea familială.
- Promovarea ocupării forței de muncă prin intermediul unor locuri de muncă mai numeroase și a prelungirii și creșterii calității vieții profesionale.

Amenințări

- Creșterea fenomenului de migrație externă
- Creșterea fenomenului de migrație urban-rural

2.11.8.3 Servicii publice digitale și relația cu cetățenii

Puncte tari

- există servicii de e-guvernare implementate, accesibile şi folosite
- peste 50% dintre locuitorii orașului au acces la internet
- media vitezei conexiunilor la internet este printre cele mai mari din lume, la fel ca în alte orașe din România
- există un proiect pentru îmbunătățirea serviciilor de e-guvernare și site-ul
- există un proiect pentru îmbunătățirea participării și implicării în procesul de dezvoltare a orașului
- există un registru al spațiilor verzi prin GIS
- este implementat procesul de bugetare participativă
- există un proiect pentru a implementa WIFI gratuit în spațiul public
- există 3 proiecte de smart mobility
- adoptarea ghișeul.ro
- a fost dezvoltat un plan integrat de acțiune pentru dezvoltarea durabilă și inteligentă a orașului
- există deschidere în colaborarea cu orașe exemplu din UE pentru a face schimb de experiență
- orientarea puternică către proiecte de digitalizare și Smart Cities

Puncte slabe

- La momentul de față, interacțiunea online între autoritățile publice și populație cuprinde doar depunerea formularelor online, programări și plăți (taxe, impozite și amenzi)
- Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate pentru întreprinderi
- Lipsesc instrumente de bază pentru participarea și implicarea cetățenilor (de exemplu, cetățenii nu pot publica comentarii la proiectele de hotărâri ale Consiliului Local)
- Nu există seturi de date în format deschis disponibile cetăţenilor sau firmelor
- Nu există o strategie pe acest domeniu la nivelul zonei metropolitan
- Competențele digitale
- Lipsa unui departament dedicat procesului de digitalizare a orașului Slatina, inclusiv pentru dezvoltarea unui oraș intelligent
- Lipsa unui sistem GIS functional

Oportunități

- Posibilitatea dezvoltării unui parteneriat între mediul academic, firmele din domeniu şi administrația locală
- Posibilitatea accesării unor fonduri europene pentru dezvoltarea şi implementarea serviciilor De e-guvernare
- Posibilitatea accesării unor fonduri europene și naționale pentru finanțarea unor proiecte ce cuprind infrastructură de Smart City
- Încadrarea în Planul de Redresarea ”Next Generation EU” a Uniunii Europene, care oferă oportunități atât pentru administrația locală, cât şi pentru colaborări între administrație şi mediul de afaceri
- Posibilitatea de a adera la o alianță/organizație dedicată Smart City pentru a face schimb de bune practici și know-how
- Posibilitatea de a participa la diferite competiții europene de digitalizare și Smart City
- Posibilitatea de a atrage mediul privat (start-up-uri sau big tech) pentru dezvoltarea de soluții smart prin parteneriate public-privat
- Posibilitatea de a colabora cu Autoritatea pentru Digitalizarea României și a prelua anumite sisteme puse la dispoziție

Amenințări

- Lipsa corelării introducerii e-guvernării cu eficientizarea şi adaptarea administraţiei publice (în special în ceea ce priveşte procesele interne)
- Securitatea aplicațiilor de e-guvernare, mai ales în cazul în care acestea vor fi folosite de un număr din ce în ce mai mare de persoane şi firme
- Un proces de comunicare ineficient în explicarea acestor noi servicii şi creşterea utilizării lor in rândul cetățenilor
- O populație care nu este alfabetizată digital
- Rezistența la schimbare din lipsa de comunicare și educare a utilizatorilor
- Lipsa de coordonare dintre instituțiile publice în ceea ce privește dezvoltarea serviciilor digitale complete (interoperabilitatea)
- Migrația specialiștilor în IT din sectorul public înspre sectorul privat sau în alte țări
- Lipsa generală de competențe/studii digitale în cadrul instituțiilor publice
- Legea privind interoperabilitatea nu a fost adoptată

SECȚIUNEA 3: VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE

3.1. FUNDAMENTAREA FORMULĂRII VIZIUNII ȘI OBIECTIVELOR STRATEGICE

Viziunea și obiectivele de dezvoltare la nivel zonei urbane funcționale trebuie să reflecte cât mai bine nevoile reale ale comunităților locale, precum și ceea ce se înțelege prin „binele comun", așa cum este reprezentat și imaginat de către acestea. În completarea analizei datelor statistice și evoluțiilor la nivel național, regional și european din ultimii ani, exercițiul consultărilor este esențial în formularea unor obiective comune de dezvoltare, validând ipoteze și configurând în mod pragmatic cea mai bună versiune posibilă a comunităților locale pentru următorii zece ani.

Teritoriul analizat corespunde municipiului Slatina, asa cum a fost el declarat in Planul Urbanistic General al Municipiului Slatina, cu limitele administrative stabilite prin LEGE nr.351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional - Secţiunea a IV-a Reţeaua de localităţi.

Odată cu întocmirea Planului de dezvoltare al zonei, plan ce presupune în principal realizarea obiectivelor strategice în mod concret prin finanțarea unor proiecte specifice, a fost necesară identificarea surselor de finanțare pentru fiecare dintre acestea. In acest context, Programul Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027, impreuna cu Planul National de Redresare si Rezilienta reprezintă alături de resursele locale, o oportunitate extrem de importantă în implementarea strategiei de dezvoltare, oportunitate ce trebuie valorificată în mod eficient.

Documentul Cadru de Implementare a Dezvoltării Durabile elaborat de Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Vest Oltenia, stabilește o serie de principii și reguli ce trebuie respectate în procesul de obținere a fondurilor necesare finanțării proiectelor de dezvoltare între care pot fi menționate:

a) asigurarea mecanismului de guvernanța (cadrul administrativ și instituțional) Primaria Municipiului Slatina este persoana juridica si functioneaza in baza regulamentului de organizare si functionare aprobat prin Hotararea Consiliului Local nr. 353 din 29.09.2022 și are rolul de a elabora și implementa proiecte în scopul bunei administrari a patrimoniului Municipiului Slatina,rezolvarea unor probleme locale si valorificarea potențialului local, dar mai ales a unor relații funcționale, în cadrul cărora mobilitatea și comunicațiile joaca un rol deosebit de important, cu influențe determinante și în domeniile socio-economice și funcționale;

Mecanismul de guvernanță este deja structurat pe două nivele, nivelul decizional și nivelul responsabil cu execuția, cu atribuții clar definite pentru fiecare în parte; nivelul decizional va fi implicat și va asigura aprobarea procedurilor și a documentelor strategice elaborate de aparatul tehnic și va garanta funcționarea mecanismului de guvernanță;

Exista proiecte de investiții la nivel Municipiului Slatina cu un grad de maturitate mai mare sau mai mic, care vizează investiții la nivelul orasului a căror implementare va determina un impact semnificativ în domeniile transport public, modelare urbană, trafic rutier, educație;

b) asigurarea sistemului de relații de cooperare (cadrul socio-economic) In concordanță cu recomandările și reglementările din DCI elaborat de ADR Sud Vest Oltenia menționat anterior, proiectele care prin specificul lor, sunt elaborate pentru obținerea finanțării în cadrul Priorității de investiții nr. 7, trebuie sa abordeze într-o maniera integrate rezolvarea problemelor locale de ordin economic, social, demografic, climatic, etc.; este necesar așadar ca sistemul relațiilor de cooperare dintre municipalitate, mediul economic , cetateni prin intermediul ONG-urilor si mediul academic în domeniile sănătate și servicii medicale, învățământ și educație,servicii sociale, infrastructură de transport dar si infrastructură economică, asigurarea funcționalității unui mediu de afaceri propice dezvoltării intreprinderilor mici si mijlocii, spații de locuit, etc., sa fie asigurat printr-un parteneriat solid, eficient, funcțional și care are asigurate cadrul legal, mecanismele, resursele umane și susținerea administrativă pentru îndeplinirea obiectivelor asumate în cadrul documentelor strategice elaborate;

- abordările pe aceste teme, atât din perspectiva acordurilor încheiate cât și prin proiectele propuse pentru finanțare în cadrul Programelor de finantare anterioare au fost efectuate si vor fi dezvoltate in continuare mai ales pe baza nevoilor și oportunităților reale ale municipiului;
- asigurarea sistemului de relații de cooperare poate fi determinată si de faptul ca municipiul Slatina reprezintă un important centru economic, educațional, de sănătate și social care determină o amplă dinamică a mobilității urbane; nevoia de sănătate si educație, nevoia asigurării veniturilor prin activități economice impun de asemenea si un nivel ridicat de mobilitate a forței de muncă
(navetism).

c) asigurarea relațiilor funcționale (cadrul teritorial) - Caracterul relaţiilor intre cartierele zonei urbane este determinat de existența necesarului de teren (spații) disponibil pentru proiecte de investiții precum și a relațiilor de comunicare/cooperare existente între administratie si locuitorii zonei, în special în domeniul mobilității, transportului, traficului rutier și dezvoltării economice. Funcţiile oraşului sunt cele care în esenţă exercită influenţă asupra regiunii înconjurătoare, manifestate prin relaţii demografice, agricole, comerciale, financiare, politice, administrative, culturale, medicale, şi care conduc în esenţă la stabilirea legăturilor urbane.

Tocmai constrângerile legate de potențialul financiar/economic al fiecarei zone și potențialul (rezerva) teritorial existent determină autoritățile publice locale să elaboreze documente strategice care să creeze cadrul legal, financiar și tehnic pentru implementarea unor proiecte de dezvoltare în domeniul economic, social, educațional, mobilitate.
- In conformitate cu ultimele date statistice (confirmate si de recensamantul recent incheiat),se constata o migratie inversa perioadelor de programare anterioare (de la oras la sat), aspect de natura a determina cresterea preocuparii autoritatilor publice locale de a asigura relatii functionale la nivel de ZUF cat mai moderne, indeosebi cele ce tin de asigurarea transportului, asigurarea unor conditii de locuit, de utilitati, de prestare de servicii, etc., cat mai bune pentru zonele rurale, cu implicatii pozitive si cu beneficii directe si pentru municipiul Slatina (evitarea supraglomeratiei, reducerea poluarii, utilizarea mai eficienta a proprietatilor si terenurilor, etc.

În stabilirea deciziilor de investitii a Municipiului Slatina au fost luate în considerare atât considerente de natură economică, social, de mobilitate, dar în special a fost determinant factorul territorial),continuitate teritorială, sustenabilitate și tranziție firească în domeniul traficului și rețelelor de comunicații, atât pentru asigurarea cadrului necesar implementării unor proiecte inovatoare de transport public și mobilitate urbană (ex: amenajarea unor parcări de tip park and ride pe teritoriul administrativ al unor comune limitrofe care să fie interconectate cu sistemul de transport public ecologic metropolitan), de educație (amenajarea unui campus în zona periurbană care să deservească Universitatile care functioneaza in municipiu în nevoile/constrângerile legate de dezvoltarea în primii 10 ani) și de transport alternativ (ex: existența unor rețele continue de piste de bicicliști la nivelul tuturor zonelor urbane asigură cadrul pentru utilizarea mijloacelor de transport alternativ în detrimentul autobuzelor)

Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante.

În vederea dezvoltării zonei urbane și cresterii calității vieții locuitorilor din municipiu este necesară asigurarea unui sistem de transport eficient și durabil, accesibil geografic și economic. Rețeaua de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor și mărfurilor, creând astfel cadrul pentru îmbunătățirea calității vieții, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și pentru locuitorii zonei periurbane, care învață sau muncesc în oraș (deci implicit asigurarea accesului la învățământ, cultură, educație, asistență medicală).

Dezvoltarea serviciului de transport public la nivelul Municipiului Slatina răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în PMUD, prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluarii, reducerii amprentei de CO2,creșterea gradului de utilizare a mijloacelor

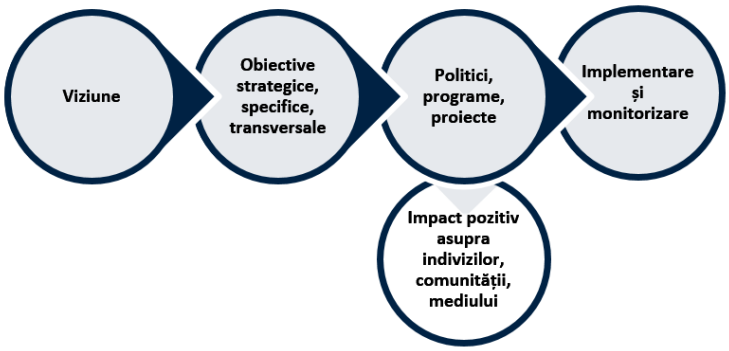
alternative de transport, aspecte ce vor permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurator.

Rolul determinant al municipalitatii, este de a stimula şi sprijini creşterea gradului de dezvoltare a teritoriului studiat, respectiv ridicarea bunăstăriicetățenilor acestuia, direcția de orientare fiind creşterea continuă a calității vieții, în contextual formării în perspectivă a unui spațiu urbanistic comun, urmărind implementarea tuturor principiilor necesare asigurării unei coeziuni teritoriale.

Obiectivele specifice stabilite țin de alinierea **Municipiului Slatina** la standardele economice şi sociale euro-atlantice, în consens cu cele naționale, de instaurare în teritoriul urban funcțional a unui climat de piață aliniat procedurilor competiționale internaționale de reducere a decalajelor între cartierele oraselor de dezvoltare sustenabilă şi, nu în ultimul rând, de creștere a coeziunii economice şi sociale. Între principalele direcții de activitate ale municipalitatii regăsim elemente legate de promovarea unei strategii coerente de dezvoltare durabilă, de aplicare de politici publice care să permită o creștere continuă de valoare adăugată, de atragere, facilitare şi sprijinire a investițiilor directe, de promovare a parteneriatelor, cooperării și dezvoltării comune, de elaborare a unor proiecte cu impact major pentru sustenabilitatea zonei. Binele comun este greu de estimat și este evident faptul că nu va exista o strategie greșită sau corectă pe deplin, așa cum nevoile subiective ale fiecăruia sunt, în sine, valide. Pentru ca o strategie să își îndeplinească însă scopul,este important ca aceasta să fie elaborată pe baza unui proces cât mai incluziv, care să acopere nevoile diferiților actori și cât mai transparent tuturor membrilor comunităților implicate în acest document strategic, concomitent cu asigurarea cadrului adecvat și necesar de transparențădecizională. Aceasta presupune un set clar de priorități, cu o perioadă definită de implementare, bugete aferente și o comunicare continuă a stadiului implementării. Prioritizarea presupune ca proiectele majore, odată stabilite, să fie asumate ca atare și să nu fie schimbate cu altele, fără o fundamentare obiectivă. În mod ideal, aceste proiecte au capacitatea de a atrage și canalize resursele potrivite, având la bază un consens general privind utilitatea lor, exprimat de toți membrii comunitatii.

În același timp, anul 2020 a demonstrat cât de importantă este capacitatea de adaptare rapidă la schimbări majore ce au afectat întreaga comunitate. Menirea unei strategii nu este de a fi un document rigid, ci de a ghida dezvoltarea pe termen mediu, astfel încât resursele și oportunitățile să poată fi utilizate în mod eficient și să se poată răspunde cu agilitate noilor provocări. Având o strategie bazată pe priorități și o viziune comună, dezvoltarea sustenabilă a unui areal geographic (urban și rural) va fi mai ușor de susținut și implementat chiar și în perioade cu schimbări și provocări majore.

Figura 1. Elemente de planificare strategică



3.1.1 Principii de planificare integrate

Dezvoltarea viziunii, identificarea obiectivelor strategice și a mecanismelor de realizare a acestora se bazează pe un set de principii ce susțin abordarea integrată și un proces de planificare eficientă:

(a) Abordare participativă. În cadrul procesului de elaborare a strategiei, au fost facilitate diverse procese de consultare și implicare a părților interesate (cercetări, sondaje, consultări tematice, platformă online pentru

colectare de provocări și soluții), care au avut ca scop reflectarea nevoilor și priorităților identificate de către cetățeni și diverse grupuri-țintă. De asemenea, strategia propune măsuri de susținere și simplificare a procesului de participare prin accelerarea digitalizării instituțiilor publice și oferă o listă de proiecte prioritare, a căror implementare poate fi monitorizată ușor.

(b) Prioritizare și responsabilitate asumată. Unul dintre instrumentele esențiale pentru o strategie de succes, care să reprezinte mai mult decât o pre-condiție pentru accesare de fonduri este exercițiul prioritizării și asumării unei liste scurte de proiecte, ușor de monitorizat de către cetățeni. Procesul vizează obținerea unui portofoliu de proiecte prioritare care să se încadreze în bugetul de investiții estimat pentru perioada 2021-2027 și care să fie asumate ca atare, cu responsabilități și termene clare. Prioritizarea ar trebui să urmeze nevoile reale ale comunității, pentru care se vor identifica ulterior diverse surse de finanțare, preferabil externe.

(c) Integrare orizontală și verticală. Planificarea eficientă necesită coordonarea instituțiilor și departamentelor cu responsabilități în acest sens de la nivel local, din diferite domenii, precum și a celor de la nivel județean, regional, național și european. Astfel, procesul de elaborare a strategiei a avut la bază identificarea și analiza diferitelor documente strategice relevante, cu scopul coordonării cu politicile regionale (nivel la care se asigură managementul FEDR) și cu obiectivele prioritare de la nivel național și european. Ca proiect-pilot în cadrul elaborării primei Politici Urbane a României, strategia integrată de dezvoltare urbană a municipiului Slatina are la bază coordonarea cu noul cadru strategic.

(d) Abordare inter-jurisdicțională. Fără o zonă metropolitană sau o aglomerare urbană puternică, o regiune nu poate performa. Zonele metropolitane și aglomerările urbane cele mai dinamice au și cel mai mare succes în a atrage oameni și investiții, iar la baza dezvoltării acestora stă cooperarea și planificarea inter-jurisdicțională. Elaborarea strategiei a integrat nevoile de dezvoltare de la nivelul celor unităților administrativteritoriale ce compun zona urbană funcțională a Slatinei și a identificat măsuri ce întăresc accesul locuitorilor acestora la oportunități și legăturile dintre zona urbană și cea rurală.

(e) Complementaritatea măsurilor *hard* și *soft.* Pentru a elabora o strategie integrată, este important să se mențină un echilibru între investițiile „hard", cum ar fi parcuri de afaceri, parcuri industriale, dezvoltări rezidențiale, rețele de transport și investițiile „soft", precum programe de sprijinire a afacerilor și inovării, crearea de programe pentru calificarea forței de muncă și facilitarea accesului grupurilor defavorizate pe piața muncii, programe și activități culturale.

(f) Continuitatea procesului de planificare. Planificarea dezvoltării urbane este un process ciclic, ce necesită o întoarcere regulată către viziunea, obiectivele și măsurile propuse anterior, astfel încât să se asigure o evaluare realistă a acestora și o actualizare, în funcție de situația existentă la nivel local și direcțiile strategice relevante de la nivel regional, național și european.

3.1.2 Concept de dezvoltare spațială

La nivel global există o înțelegere asupra faptului că orașele compacte, regenerate și conectate sunt atât un vehicul spre cât și un produs al dezvoltării durabile, făcând din acestea principii coordonatoare în planificarea spațială. Aceste principii sunt general valabile tuturor orașelor ce vor să se îndrepte în direcția sustenabilității spațiale, atât celor dinamice, aflate în expansiune, cât și celor aflate în contracție, care se confruntă cu provocări demografice, economice sau spațiale, chiar dacă prioritizarea și aplicabilitatea lor ar putea diferi în funcție de particularitățile contextului local.

Pentru valorificarea resurselor locale într-un mod eficient, incluziv și sustenabil, procesul de amenajare al teritoriului ar trebui să urmărească trei direcții de acțiune:

i) ***dezvoltarea urbană compactă***, printr-o planificare pro-activă, echilibrată și în cazul orașelor dinamice, prin limitarea expansiunii urbane necontrolate și prin definirea unor zone prioritare de dezvoltare în care să fie aplicate politici locale de densificare și diversificare;

ii) ***regenerarea urbană*** care să vizeze creșterea atractivității nucleului urban prin revitalizarea spațiului public, a calității vieții în cartierele rezidențiale și valorificarea activelor urbane bine amplasate pentru investiții strategice, cum ar fi obiectivele de patrimoniu sau zonele industriale dezafectate;

iii) ***îmbunătățirea conectivității*** în interiorul zonelor de dezvoltare și între zonele urbane și peri-urbane, vizând reducerea dependenței față de automobil, facilitarea mobilității nemotorizate, creșterea accesibilității la servicii în interiorul cartierelor și accesul echitabil la servicii publice.

Dezvoltarea spațială durabilă este unul din cele cinci obiective prioritare ale Politicii Urbane a României, având în vedere rolul transversal al planificării spațiale în atingerea celor trei scopuri:

i) ***orașe verzi și reziliente*****,** prin influența directă pe care forma și structura unui oraș o au asupra eficienței mobilității, a amprentei de carbon și a rezilienței urbane, atât în fața dezastrelor naturale și a provocărilor climate, cât și a asigurării unui mediu verde și curat;

ii) ***orașe competitive și productive***, prin crearea unor spații publice de calitate, care să stimuleze atractivitatea orașului pentru locuire, muncă și investiții și prin valorificarea eficientă a clădirilor și terenurilor bine amplasate pentru investiții strategice;

iii) ***orașe juste și incluzive***, prin asigurarea accesului echitabil la utilități și servicii publice, a calității vieții și locuirii pentru toți și prin crearea unui spațiu public incluziv, care să stimuleze spiritul comunitar.

Cel de-al patrulea obiectiv, cel al *orașelor bine guvernate,* este o condiție prealabilă pentru atingerea primelor trei, prin facilitatea cadrului instituțional care să eficientizeze procesul de amenajare a teritoriului, astfel încât acesta să se facă într-o manieră pro-activă, prin definirea zonelor de dezvoltare prioritară și să capete un rol coordonator și integrator pentru implementarea politicilor sectoriale la nivel metropolitan.

Astfel, pentru consolidarea procesului de amenajare a teritoriului astfel încât acesta să promoveze principiile sustenabilității spațiale, sunt necesare:

i) ***sincronizarea amenajării teritoriului cu politicile sectoriale*** și investițiile în infrastructura de transport, cea edilitară, socială și în inițiativele ce vizează mediul, astfelîncât acestea să fie direcționate spre zonele prioritare de dezvoltare, pentru a stimula investițiile private și a maximiza impactul asupra calității vieții;

ii) ***cooperarea la scară metropolitană*** și dezvoltarea integrată a zonei peri-urbane, vizând atât consolidarea rolului pe care orașul îl joacă în teritoriul său de influență, cât și implementarea echitabilă a principiilor de dezvoltare sustenabilă în teritoriu, dincolo de limitele administrativ teritoriale.

Municipiul Slatina a continuat în perioada post-socialistă să concentreze principalele activități economice și culturale din nord-vestul județului, stabilind astfel relații de navetism cu localitățile învecinate.

În ultimele două decenii, Slatina a cunoscut o dezvoltare necontrolată a zonelor periferice, atât la marginea nucleului urban cât și în localitățile din sudul inelului peri-urban.

Noile zone de dezvoltare au fost cu precădere rezultatul unui proces neplanificat de expansiune, produsul dezvoltării incrementale a terenurilor private libere, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la infrastructura urbană. Formele de dezvoltare din jurul Slatinei sunt cu precădere nesustenabile, zonele de creștere având un caracter monofuncțional - zone rezidențiale sau parcuri de retail, cu deficiențe în ceea ce privește infrastructura rutieră, pietonală, dar și infrastructura tehnico-edilitară și cea socială.

Prețurile mai accesibile ale locuințelor din peri-urban dar și dorința unor spații de locuire adaptate cerințelor societății moderne – spații mai generoase, cu grădini/terase, au stimulat expansiunea periurbană.

În același timp, îmbătrânirea fondului locativ din interiorul orașului, cu precădere a blocurilor din perioada socialistă, dar și supra-aglomerarea spațiului public cu mașini parcate și scăderea calității spațiilor publice și a dotărilor pentru comunitate, au avut un impact negativ asupra calității vieții, scăzând atractivitatea locuirii în interiorul orașului. Acest fenomen a accentuat nevoia de deplasare dinspre localitățile din inelul peri-urban înspre municipiul Slatina, ducând la creșterea volumului de trafic și aglomerarea principalelor artere ce le conectează, dar și la supraîncărcarea infrastructurii sociale din municipiu - școli, grădinițe, spitale.

Pentru a facilita dezvoltarea urbană compactă , având în vedere configurația actuală a teritoriului, modelul de dezvoltare spațială al Slatina ar trebui să urmeze o abordare policentrică, care să integreze următoarele principii:

- ***dezvoltarea compactă a orașului***, prin limitarea zonelor de expansiune (intravilanului), prioritizarea valorificării eficiente a resurselor de teren bine conectate la rețeaua urbană, precum fosta zonă industrială și densificarea zonelor subdezvoltate, precum noile cartiere rezidențiale (ex. Primaverii, Cireasov);
- ***planificarea echilibrată și pro-activă a zonelor de expansiune*** din zona peri-urbană și consolidarea acestora ca centre secundare orașului, prin facilitarea mixității funcționale și a accesului la servicii și spații publice în interiorul acestora, prin mijloace nemotorizate, reducând astfel dependența față de zona centrală. Aceste principii sunt realizabile prin regenerarea urbană integrată a polilor de dezvoltare, pentru a crește calitatea vieții și gradul de accesibilitate la servicii publice în interiorul acestora, prin îmbunătățirea conectivității la infrastructura în noile zone de dezvoltare și prin eficientizarea mobilității între nucleu și zona peri-urbană.

Procesul de regenerare urbană facilitează creșterea calității vieții, a atractivității turistice și a competitivității economice în interiorul polilor de dezvoltare, însă acest proces trebuie să vizeze valorificarea resurselor naturale și a activelor urbane existente, printr-o abordare integrată a dezvoltării. Următoarele direcții de intervenție prioritară ar trebui urmărite:

- ***regenerarea zonei centrale și a spațiilor publice reprezentative***, prin creșterea calității spațiului urban, promovarea caracterului inovativ și multifuncțional al acestora și facilitarea accesibilității pietonale și a conexiunilor nemotorizate între ele;
- ***regenerarea spațiilor verzi și valorificarea resurselor naturale***, pentru a crește suprafața și calitatea parcurilor și grădinilor publice, pentru a facilita accesul echitabil la spații verzi în proximitatea locuinței și pentru a proteja și integra infrastructura verde și albastră în ecosistemul urban. Resursele vizate cu prioritate sunt: Parcul Pitesti, Pădurea Strehareti, Malurile Râului Olt, Dealul Gradistea;
- ***regenerarea patrimoniului construit***, atât cel istoric și cultural, cel industrial dar și alte obiective de interes public, precum gările sau piețele agroalimentare, fie prin modernizarea spațiilor funcționale sau reconversia funcțională a obiectivelor dezafectate. Obiectivele vizate cu prioritate sunt: modernizarea centrului istoric vechi, facilitarea accesibilității în zonei Gării modernizarea și facilitarea accesibilității nemotorizate pe bulevardele principale ale municipiului, atragerea de investiții și promovarea mixitătii funcționale în zona industrială;
- ***regenerarea urbană a cartierelor de locuințe***, inclusiv a cartierelor peri-urbane, prin creșterea echipării acestora cu dotări de cartier, conturarea unor centre de cartier și facilitarea accesibilității pietonale în proximitatea locuinței, proces de necesită o schimbare de paradigmă de la prioritizarea autoturismelor la prioritizarea pietonilor și reorganizarea spațiilor de parcare de la nivelul cartierului. Cartierele vizate cu prioritate sunt: Cireasov, Primaverii,Clocociov, dar si vechile ansambliuri de locuinte construite in perioada socialista;
- ***regenerarea urbană a zonelor marginalizate sau a așezărilor informale,*** prin creșterea accesului la servicii publice și integrarea lor în țesutul urban. De asemenea, este importantă **sincronizarea planurilor de dezvoltare cu cele de eficientizare a mobilității, de conectare la infrastructura tehnico-edilitare și de extindere a infrastructurii sociale** printr-o abordare integrate la nivel metropolitan. Astfel, având în vedere configurația actuală a teritoriului, ca urmare a procesului de expansiune necontrolată, acest proces trebuie să vizeze următoarele direcții de acțiune:
- ***acoperirea lacunelor din infrastructura tehnico-edilitară și socială*** atât în cartierele dezvoltate în ultimele decenii dar și în zona ce a fost integrate ulterior în nucleul urban și astfel prezintă anumite deficiențe - Cireasov)
- e***ficientizarea mobilității dinspre comunitățile peri-urbane spre principalii atractori*** din Municipiul Slatina, prin dezvoltarea unui sistem de tranzit metropolitan;
- ***aplicare principiului dezvoltării orientate spre tranzitul metropolitan*** (TOD) și sincronizarea planurilor de dezvoltare / expansiune cu investițiile în infrastructură.

3.1.3 Aspecte cheie în formularea obiectivelor de dezvoltare

Nevoile grupurilor-țintă sunt cele care ghidează prioritățile unui oraș. Ca atare, primul pas pentru o strategie de dezvoltare urbană implică maparea și definirea acestora. În acest sens, modelul piramidei lui Abraham Maslow, care continuă să fie folosită in științele sociale de peste 70 de ani, se află la baza stabilirii nevoilor cetățenilor, sectorului privat și al turiștilor.

Identificarea nevoile acestor trei grupuri este esențială, deoarece, potrivit lui Philip Kotler, autoritățile locale abordează politicile și investițiile locale în raport cu trei categorii principale de constituenți: cetățenii, sectorul privat și turiștii.

Nevoile locuitorilor/cetățenilor ce pot fi atrași sunt grupate în următoarele categorii:

Figura 2. Piramida Nevoilor Cetățenilor

Aspecte Transversale

- Incluziune socială – aspecte legate de accesul grupurilor dezavantajate la locuri de muncă, la servicii și utilități publice și de combatere a sărăciei
- Schimbări climatice – controlul poluării datorate consumatorilor casnici și emisiilor de gaze cu efect de seră

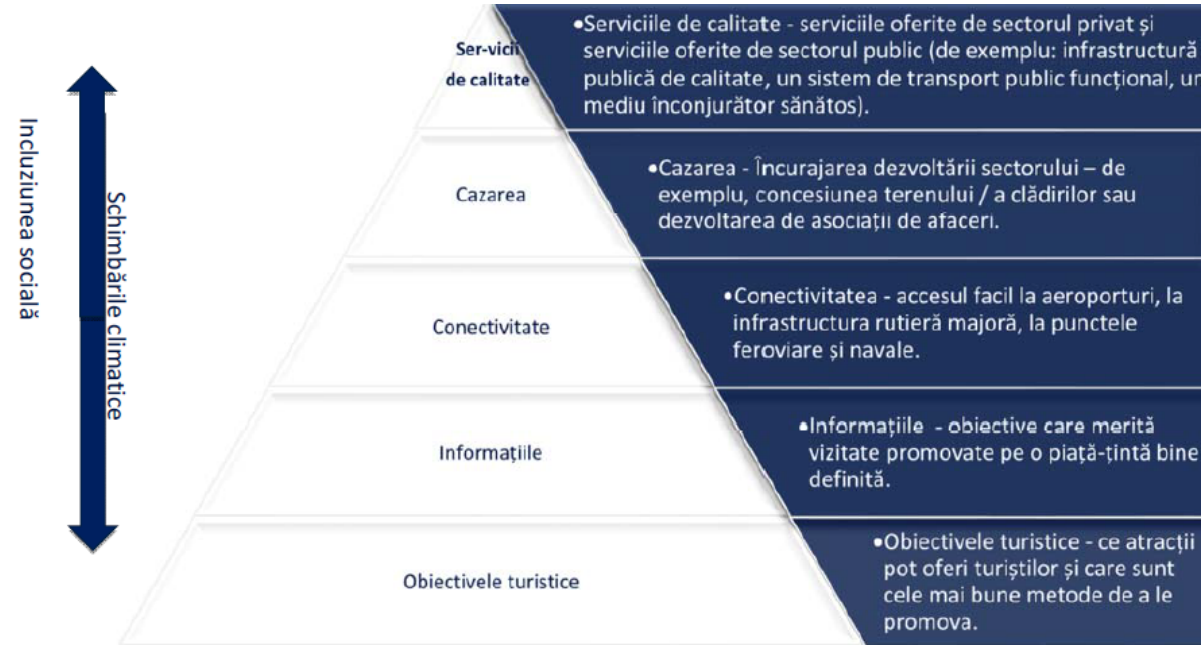
Nevoile oamenilor de afaceri/reprezentanți ai companiilor private sunt grupate în următoarele categorii:

Figura 3. Piramida Nevoilor sectorului privat

Aspecte Transversale

- Incluziune socială – aspecte legate de accesul grupurilor dezavantajate la locuri de muncă și de stimulare a activităților economice în zone marginalizate, sau în localități mai sărace
- Schimbări climatice – controlul poluării industriale și al emisiilor de gaze cu efect de seră **Nevoile turiștilor pot fi grupate în următoarele categorii:**

Figura 4. Piramida Nevoilor turiștilor



Aspecte transversal

- Incluziune socială – aspecte legate de oportunitățile pe care acest sector le poate oferi grupurilor dezavantajate care trăiesc în zone marginalizate sau mai sărace.
- Schimbări climatice – controlul poluării datorate turiștilor.

3.1.4 Stadiul implementării documentațiilor existente

Până în prezent, documentul strategic ce a structurat investițiile în dezvoltarea Muncipiului Slatina a fost Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană pentru orizontul de timp 2014-2020.

Versiunea anterioară a SIDU Slatina a identificat pachetul de proiecte aferent perioadei de programare 2014-2020 și reflectă viziunea, obiectivele strategice şi direcţiile sectoriale de dezvoltare ale municipiului. În vederea atingerii viziunii de dezvoltare a Municipiului Slatina au fost conturate patrusprezece obiective strategice relevante din punct de vedere economic, social, demografic, climatic şi de mediu. Considerând aria generală abordată de obiectivele strategice au fost stabilite în cadrul acestora o serie de obiective specifice cheie pe diverse domenii de interes. Astfel, lista de programe/proiecte a fost orientată pe următoarele obiective strategice:

OS1. Bază economică solidă și diversificată ce asigură competitivitatea la nivel local și regional
OS2. Sistem de învăţământ performant, corelat cu cerinţele pieţei muncii şi ale angajatorilor
OS3. Atractivitate crescută a municipiului printr-un sistem revitalizat de dotări de agrement și cultură de nivel municipal și extramunicipal
OS4. Infrastructură și servicii urbane adecvate cerinţelor și necesităţilor tinerilor și familiilor tinere
OS5. Capital uman dezvoltat în zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu și Progresul IV (Școala de Poliţie) *
OS6. Infrastructură și servicii publice care asigură deservirea tuturor categoriilor de utilizatori
OS7. Siguranţă crescută în spaţiul public
OS8. Infrastructură care încurajează deplasările durabile şi deservește într-un mod eficient zonele rezidenţiale
OS9. Sistem rutier modern și funcţional
OS10. Eficientizarea fluxurilor principale de persoane și de marfă dinspre şi către oraș prin modernizarea şi extinderea infrastructurii pentru traficul greu și a reţelei majore de circulaţie
OS11. Reţea de spaţii verzi publice extinsă, care pune în valoare atracţiile locale, reconectând zonele rezidenţiale cu centrul istoric
OS12. Poluare redusă și calitate ridicată a factorilor de mediu în municipiul Slatina
OS13. Terenuri degradate recuperate şi reintroduse în circuitul urban
OS14. Eficienţă energetică crescută

Având în vedere că strategia a fost elaborată cu orizontul de timp 2023, o parte din proiectele incluse în strategie vor fi continuate în următoarea perioadă de planificare strategică (2021-2027) și au fost preluate în documentul actualizat.

Gradul de implementare a proiectelor este analizat anual în cadrul unor sedințe de evaluare conform planului de monitorizare şi evaluare SIDU descris în documentul existent sus menționat. Elaborarea şi aprobarea raportului final de evaluare vor fi realizate în a doua jumătate a anului 2023, ca urmare a ședinţei de evaluare finală a documentului strategic.

Stadiul de realizare este în anul 2023 la un nivel de 78% din numărul total al proiectelor propuse, dintre obiectivele strategice, în cazul reducerii emisiilor de carbon, Municipiul Slatina a implementat proiectul de transport public ecologic prin care s-au achiziționat 12 autobuze electrice , acestea circuland deja pe traseele interne ale orasului.

Au fost finalizate sau sunt în curs de implementare proiectele care au avut alocare financiară nerambursabilă în cadrul Axei Prioritare 4.1. Dezvoltare durabilă, în domenii ca: reabilitare și dotări unități de învățământ, construire unități de învățământ, creșterea calității vieții, reabilitare clădiri aflate în zonele

marginalizate, creșterea suprafeței de spații verzi, creșterea eficienței energetice a clădirilor publice (inclusiv unități de învățământ).

Au fost de asemenea realizate acțiuni concrete în domeniul colaborării dintre autoritățile administrației publice locale și mediul de afaceri, promovarea locală și dezvoltarea potențialului economic al municipiului Slatina, creșterea calității vieții, modernizarea infrastructurii urbane, eficiență energetică, transport alternativ, reabilitare iluminat public, promovarea utilizării vehiculelor electrice, digitalizarea activității administrației publice locale și a unităților de învățământ.

În perioada rămasă până în decembrie 2023 sunt în faza de finalizare sau au fost depuse prin Planul National de Redresare si Rezilienta documentații tehnico-economice pentru finanțarea unor proiecte în domeniul educațional, infrastructură urbană, eficiență energetică și utilizare surse de energie alternativă, reabilitare urbană, reabilitare monumente istorice, reabilitare spații urbane comune și spații verzi.

De asemenea, urmează să fie implementate proiecte care vizează reabilitarea și dotarea unităților de învățământ, extindere rețele tehnico-utilitare, reabilitare urbană, infrastructură pentru stații de încărcare vehicule electrice, reabilitare infrastructură.

3.2 VIZIUNEA 2030

VIZIUNE 2030

Slatina, o zonă urbană verde care valorifică potentialul cultural al Romanatilor, cu conexiuni stranse la nivel național și internațional, promotor al mobilității urbane durabile, generatoare de oportunități pentru cetățenii săi și care asigură o calitate a vieții la nivel european.

Viziunea privind dezvoltarea unui oraș este un exercițiu de imaginație colectivă care exprimă sintetic rezultatele planificate ale unei arii vaste de măsuri. Întrebările ce stau la baza formulării viziunii pleacă de la un nivel general - *Cum va arata Municipiul Slatina peste câțiva ani?* la un nivel concret: *Ce își doresc locuitorii? Cum se poate răspunde nevoilor acestora și cum poate fi îmbunătățită calitatea vieții?*

Prin intermediul platformei citadini.ro, secțiunea Rețeaua Citadinilor, cetățenii au fost întrebați cum își imaginează că va arăta orașul lor în anul 2035. Ca urmare, răspunsurile oferite de către cetățenii au fost selectate și prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 1. Viziunea cetățenilor pentru Zona Urbană Funcțională Slatina

Un oraș orientat spre binele cetățenilor.”
„Smart city”
„Un oraș civilizat, în care trecutul și viitorul să poată conviețui în armonie”.
„Slatina un oraș european. Îmi doresc un oraș curat, cu străzi fără gropi în asfalt, cu spații verzi și locuri de promenadă, un transport în comun civilizat și predictibil. Un oraș care să aibă un system integrat de semafoare inteligente. Parcări cu plata subterane sau supraterane. Dezvoltarea unui parc industrial pentru dezvoltatori. ”
„Orașul pe care mi-l imaginez este un oraș mult mai pregătit și organizat pentru calamități naturale, fără panouri publicitare, cu grădini și parcuri realizate după proiecte profesioniste, fără clădiri sau blocuri ce nu au legătură cu vecinătatea zonei.”
„Slatina - oraș curat, organizat, cu multe spații verzi aerisite și amenajate peisagistic, cu copaci verzi pe toate arterele de circulație, cabluri electrice îngropate, parcări organizate , fără aglomerație de mașini parcate. Trotuarele sunt curate, străzile la fel, toate canalizările sunt refăcute și aerul este respirabil. Nu există poluare fonică sau cu noxe. ”

Viziunea de dezvoltare formulată în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pentru orizontul de timp 2016-2023 a fost următoarea:

”Slatina - oraș preferat, ca reședință, de tineri și familii din sud-vestul României.”, având ca slogan ”Slatina, casa noastră!”.

Actualizarea strategiei oferă oportunitatea reflectării asupra viziunii proiectate în 2016, cu orizontul anului 2023:

- Astfel, municipiul Slatina este în continuă dezvoltare și este deja unul dintre pionierii mobilității urbane durabile, fiind printer primele orașe din România care au transport public local 100% electric, prin aplicarea Strategiei de transport electric integrat. Mai mult, în următoarea perioadă programatică se va realiza extinderea transportului public electric, catre toate zonele orasului .
- În ceea ce privește eficiența energetică, aceasta continuă să rămână o prioritate, cu obiectivul major al neutralității asa cum demonstreaza proiectele demarate de reabilitare termica a tuturor blocurilor din Municipiul Slatina. Schimbările climatice și noile ținte agreate de comunitatea europeană impun o accelerare a investițiilor în creșterea eficienței energetice și tranziția către resurse regenerabile, nepoluante.
- Analiza economică aplicată municipiului Slatina relevă o serie de provocări, însă proiectele propuse au rolul de a susține diversificarea și tranziția economiei locale, astfel încât să devină competitivă și atractivă, atât pentru investitori, cât și pentru locuitori. În acest sens, este esențială asigurarea unei mai bune conectivități la nivel național și internațional, element esențial al viziunii 2030.
- Din punct de vedere urbanistic, Slatina poate valorifica patrimoniul istoric bogat și rolul său de capitală a Romanatilor, prin reabilitarea centrului istoric și a atracțiilor principale din municipiu, precum și promovarea integrată a atracțiilor turistice naturale și antropice din întregul judet Olt.
- Continuarea investițiilor în dezvoltarea capitalului uman prin dotarea si modernizarea constanta a institutiilor de educatie din municipiu este elementul esențial pe care se bazează realizarea noi Viziuni cu orizontul anului 2030 pentru municipiul Slatina.

Astfel, pentru orizontul de timp 2030, viziunea de dezvoltare a zonei urbane Slatina continuă liniile trasate anterior și își propune să devină o zonă urbană verde care valorifică potentialul cultural al Romanatilor, cu conexiuni stranse la nivel național și internațional, promotor al mobilității urbane durabile, generatoare de oportunități pentru cetățenii săi și care asigură o calitate a vieții la nivel European.

3.3 OBIECTIVE STRATEGICE ȘI SPECIFICE DE DEZVOLTARE

În contextul elaborării Politicii Urbane a României a fost identificată o paletă largă de obiective și măsuri asociate, ce au fost adaptate contextului local și priorităților de dezvoltare ale Slatinei. În completarea rezultatelor analizei situației actuale și consultărilor organizate cu societatea civilă, în vederea stabilirii obiectivelor strategice și specifice au fost applicate chestionare de prioritizare a pilonilor și obiectivelor Politicii Urbane a României, cu peste 80 de răspunsuri oferite de reprezentanți ai administrației locale și peste 500 de răspunsuri primite de la cetățeni. Rezultatele au fost luate în considerare de către administrația locală în cadrul procesului de stabilire a priorităților de dezvoltare ale Municipiului Slatina, prezentate în continuare.

OBIECTIVE STRATEGICE (GENERALE):

Materializarea viziunii și implementarea Strategiei de Dezvoltare Urbană Durabilă vor fi asigurate de implementarea unor proiecte necesare atingerii obiectivelor specifice și implicit a obiectivelor strategice (generale) asumate la nivelul Municipiului Slatina. Trebuie menționat faptul că stabilirea obiectivelor strategice rezultă nu numai din analiza efectuata la nivelul municipiului, ci și din perspectiva de viitor care urmărește o

dezvoltare ce presupune și alinierea obiectivelor naționale cu cele europene, de căutare și aplicare a unor soluții noi cu respectarea bunelor practici europene așa cum sunt ele definite în perioada actuală.

Astfel au fost definite următoarele obiective strategice:

1. Oraș verde și rezilient
2. Oraș competitiv și productiv
3. Oraș just și incluziv
4. Oras inteligent
5. Oraș bine guvernat

1. Oraș verde și resilient

Obiectiv strategic ce presupune în primul rând planificarea mobilității urbane ceea ce a reprezentat si reprezintă in continuare o provocare complexă pentru polul centralizator - municipiul Slatina, care și-a propus să gestioneze nevoi și cerințe la nivel local, de multe ori contradictorii, de multe ori neacceptate de reprezentanții unitaților asdministrativ teritoriale ale zonei urbane funcționale, în scopul creșterii atractivității și locuibilității acestora, dar și în scopul atingerii obiectivelor europene privind schimbările climatice și eficiența energetică (cu referire directa la transportul local asigurat cu autobuze electrice care asigură si obiectivele ce țin de reducerea substanțială a poluării). Mobilitatea urbană durabilă nu trebuie să reprezinte doar o abordare tematică a aspectelor-cheie ce țin de transportul în comun ce utilizează autobuze electrice, transportul nemotorizat, intermodalitate, etc., sau o „listă de proiecte", ci o abordare strategică pe termen lung, care să faciliteze accederea la obiective transversale pentru dezvoltarea integrată a municipiului Slatina și a zonei urbane funcționale restrânse, să le ierarhizeze, să propună abordări specifice, criterii de evaluare pentru proiecte de mobilitate, să implice beneficiarii și nu în ultimul rând să inducă o intervenție de natură politică coordonată, acceptată și înțeleasă.

De asemenea, peste trei sferturi din populația municipiului locuiește în blocuri de locuințe vechi de 30-60 de ani, ridicate în perioada comunistă cu tehnologiile și materialele disponibile la acel moment, care au o performanță energetică foarte redusă. Pe lângă efectele directe asupra costurilor suportate cu risipa de energie de către proprietari și a confortului termic redus al locuințelor, respectivele blocuri au un fațade degradate care afectează imaginea de ansamblu a cartierelor din municipiul Slatina.

O parte dintre construcțiile de interes public (de ex. unități medicale, de învățământ, sociale etc.) se află în aceeași situație. Utilizarea sistemelor alternative de producere a energiei electrice și termice (de ex. panouri solare), atât la nivelul clădirilor rezidențiale cât și a celor private, se află într-un stadiu incipient, la fel ca și implementarea unor soluții de management energetic integrat al acestora. Un număr mare de localități rurale din zona urbana functionala nu dispun de rețea publică de alimentare cu apă potabilă și/sau canalizare, context în care cetățenii consumă apă din surse necontrolate, adesea afectate de poluarea cu nitriți. Și în localitățile unde există astfel de rețele, acestea sunt suprasolicitate de ritmul rapid de ridicare a unor noi locuințe și de creșterea numărului de consumatori.

O situație similară se înregistrează și în cazul alimentării cu gaze naturale, încălzirea realizându-se cu combustibil solid în cartierele periferice provenite din zona rurala, ceea ce conduce la poluarea aerului.

Zona studiata nu detine inca o cultură bine închegată a colectării selective și a reciclării deșeurilor, fiind necesare intervenții suplimentare în acest sens. Poluarea fonică precum și emisiile de gaze cu efect de seră generate mai ales de traficul auto intens continuă să reprezinte provocări majore pentru calitatea vieții in zona urbana functionala. Realizarea obiectivului strategic va genera asigurarea unui climat neutru din perspectiva emisiilor, atenuarea efectelor schimbărilor climatice și adaptarea la acestea, transportul și mobilitatea urbană.

2. Oraș competitiv și productiv

Abordarea de viitor trebuie să țină cont de principiile specializării inteligente fructificând avantajele intersecției dintre competitivitate și cercetare-dezvoltare. Datorită capacității municipiului Slatina de a trage populația educată şi bine pregătită, centrul urban reuşeşte să rămână creativ şi inovativ şi să construiască sectoare economice competitive, atribut care în timp sporeşte ponderea şi contribuția în ansamblul economiei globale. Municipiul Slatina are o economie competitivă și cu intrări semnificative de investiții directe în special în sectoarele de producție , servicii, finanțe-bănci, sănătate, administrație publică, imobiliare ș.a. Atractivitatea urbană este potențată de aceste servicii cu valoare adăugată semnificativă și de concentrarea lor cu predilecție în centrul urban și proximitatea acestuia. Cele doua obiective strategice de dezvoltare urbană, luate împreună, acoperă aspectele necesare și esențiale ale dimensiunii urbane, inclusiv, printre altele: accesul egal la servicii, dezvoltarea aptitudinilor și coeziunea socială, dezvoltarea economică locală și caracterul competitiv al orașului.

Cele menționate mai sus, presupun o preocupare constantă în ceea ce privește valorificarea terenurilor libere de care încă dispune municipiul Slatina , în scopul realizării unor investiții publice strategice dar`și în scopul dotărilor cu utilități a acestor terenuri pentru a putea fi atrași investitori strategici.

3. Oraș just și incluziv

In municipiul Slatina există un interes activ pentru cultivarea modelelor culturale care facilitează incluziune, solidaritate, inovație socială. În acest sens, educația culturală și utilizarea de modele de învățare bazate pe artă și creativitate, oferite sub forma unor programe constante și structurate, pot crește de până la trei ori șansele de promovare școlară ale copiilor din medii vulnerabile apartinand municipiului Slatina. Cultura și mai ales educatia civica oferă și formate de participare și contexte de auto-expresie a grupurilor dezavantajate sau vulnerabile. Principalele obiective care sunt urmarite a fi atinse in implementarea obiectivului strategic sunt: accesul la servicii accesibile , locuințe accesibile, atragerea pro-activă de noi locuitori, asigurarea accesului la justiție, promovarea rolului organizațiilor comunitare și a cetățeniei active, depășirea diviziunii digitale. Pe lânga accesul la educație trebuie să fie asigurat și accesul la serviciile medicale, serviciile sociale și în general la toate serviciile publice furnizate de municipiul Slatina. Și nu in ultimul rând se impune dezvoltarea unor proiecte de natură a implica societatea civilă pentru dezvoltarea ei intrinsecă si participarea alături de cetătenii zonei urbane funcționale la dezvoltarea societății.

4. Oras inteligent

Conform definitiei definiția oferită de Wikipedia: „Un oraș inteligent este o zonă urbană care utilizează diferite tipuri de echipamente hardware pentru a gestiona eficient activele și resursele.”

Proiectele de orașe inteligente au în comun trei teme tehnologice comune – senzori IoT, conectivitate și date. Senzorii sunt reprezentați de orice dispozitiv conectat care furnizează informații în rețea. Conectivitatea este asigurată de rețele fixe sau wireless, iar datele reprezintă stocarea, analiza și prezentarea datelor în timp real și istoric. Prin conectarea acestor trei pietre de temelie, orașele beneficiază de o platformă puternică pentru modalități noi și mai eficiente de a crea orașe smart. În loc să vorbim despre parcări, asistență medicală, agricultură, transport, guvernare, energie inteligente, se poate analiza modul în care sunt generate inițiative:
Eficiența serviciilor – pentru a optimiza utilizarea resurselor publice și a oferi un nivel înalt de servicii pentru cetățeni;

Sustenabilitate – pentru a crește și dezvolta orașul ținând cont de impactul asupra mediului;

Mobilitate – pentru a facilita deplasarea cetățenilor, lucrătorilor și vizitatorilor în oraș, fie pe jos, cu bicicleta, mașina, transportul public etc. (indiferent de mijloacele de transport);

Siguranță și securitate – pentru a îmbunătăți siguranța și securitatea publică în viața de zi cu zi și la evenimente speciale, precum și pentru a fi pregătit cel mai bine pentru situații de urgență și dezastre;

Creștere economică – pentru a atrage afaceri, investitori, cetățeni și vizitatori;

Reputația orașului – pentru a îmbunătăți constant imaginea și reputația orașului.

5. Oraș bine guvernat

Obiectivul va genera stabilirea unei bune guvernanțe urbane prin guvernanța pe mai multe niveluri , prin participare și co-crearea, prin abordarea localizată, prin politica urbană pentru binele comun si prin abordarea integrata. O bună guvernare ar trebui să fie subsumată cetățenilor și calității vieții acestora prin: asigurarea ca administrația este în slujba cetățeanului, nu invers, a transparenței decizilor în toate fazele sale, de la gândirea unui proiect, la implementarea sa, accesul la informare și acțiuni a tuturor cetățenilor, eficiența și eficacitatea utilizării banilor și a resurselor publice pentru realizarea proiectelor comunității, etc. Obiectivul poate fi asigurat în primul rând si prin valorificarea oportunităților actuale oferite de programele europene și naționale pentru digitalizarea instituțiilor publice având ca efect imediat reducerea birocrației, cu consecințe directe în relizarea unei comunicări bune între cetățean si administrație.

În acest context au fost stabilite următoarele obiective specifice:

OBIECTIVE SPECIFICE:

OS 1. Mobilitate Urbană Durabilă
OS 2. Neutralitate Energetică
OS 3. Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice
OS 4. Infrastructura publică de calitate
OS 5. Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice
OS 6. Încurajarea inovației, a start up urilor și Forță de muncă calificată
OS 7. Accesul facil al tuturor la servicii publice
OS 8. Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană
OS 9. Digitalizarea Administrației Publice
OS 10. Reducerea birocrației și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului

Tabel 2. Coordonarea obiectivelor specifice cu obiectivele politicii de coeziune a UE și cu Agenda Urbană pentru UE

Obiectiv specific	**Obiectivele politicii de coeziune a UE pentru perioada 2021-2027**	**Domeniile parteneriatelor tematice ale Agendei Urbane pentru UE**
OS 1. Mobilitate Urbană Durabilă	**OP 3. Europa conectată,** cu rețele strategice de transport și digitale **OP 2. Europa mai verde**, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția	(1)Calitatea aerului (8) Mobilitatea urbană (9) Adaptarea climatică (10) Tranziția energetică

	energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice	
OS 2. Neutralitate Energetică	**OP 2. Europa mai verde**, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice	(9) Adaptarea climatică (10) Tranziția energetică (6) Economia circulară
OS 3. Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	**OP 2. Europa mai verde**, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice	(1) Calitatea aerului (9) Adaptarea climatică
OS 4. Infrastructura publică de calitate	**OP 4. Europa mai socială**, pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate **OP 5. Europa mai apropiată de cetățenii săi**, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE	(2) Locuirea (13) Spațiile publice sigure
OS 5. Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice	**OP 1. Europa mai inteligentă**, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii **OP 2. Europa mai verde**, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice	(5) Locurile de muncă și abilitățile în economia locală (7) Tranziția digitală (1) Calitatea aerului
OS 6. Încurajarea inovației, a	**OP 1. Europa mai inteligentă**, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii	

start-up urilor și Forță de muncă calificată	**OP 4. Europa mai socială**, pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate	(4) Sărăcia urbană (5) Locurile de muncă și abilitățile în economia locală (6) economia circulară (7) Tranziția digitală
OS 7. Accesul facil al tuturor la servicii publice	**OP 4. Europa mai socială**, pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate	(2) Locuirea (3) Incluziunea migranților și refugiaților (5) Sărăcia urbană
OS 8. Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană	**OP 5. Europa mai apropiată de cetățenii săi**, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.	(7) Tranziția digitală
OS 9. Digitalizarea Administrației Publice	**OP 1. Europa mai inteligentă**, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii **OP 3. Europa conectată**, cu rețele strategice de transport și digitale	(7) Tranziția digitală
OS 10. Reducerea birocrației și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului	**OP 3. Europa conectată**, cu rețele strategice de transport și digitale **OP 5. Europa mai apropiată de cetățenii săi**, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.	(7) Tranziția digitală (11) Achizițiile publice inovative și responsabile

Matricea coordonării analizei diagnostic cu obiectivele de dezvoltare

Pe baza analizelor-diagnostic și proceselor de consultare au fost identificate provocările specific pentru fiecare sector, informând procesul de formulare a priorităților ce vor ghida procesul de dezvoltare pentru perioada 2021-2027. Acestea se regăsesc, în formă sintetică, în tabelul de mai jos:

Tabel 3. Matricea logică: probleme și provocări, obiective

Probleme și provocări rezultate din analiza diagnostic și din procesul de consultare	Obiective specifice de dezvoltare
Obiectiv strategic 1: Oraș Verde și Rezilient o Lipsa unui transport public metropolitan integrat. o Nu există rețele de transport public local extinse zona periurbana, astfel oamenii sunt încurajați să călătorească cu mașina personală. o Lipsa benzilor dedicate pentru transportul În comun. o Lipsa unei infrastructuri pentru biciclete protejate de traficul auto. o Dezvoltarea redusă a sistemelor alternative de transport în Slatina (rețele de piste de biciclete, sisteme de închiriat biciclete, spații partajate și trasee pietonale) o Deplasare limitată a pietonilor pe trotuare Din cauza mașinilor parcate neregulamentar sau a lățimii reduse a trotuarelor. o Lipsa centurii ocolitoare în nordul Municipiului Slatina o Drumurile de legătură cu zona periurbană se află într-o stare slabă o Gara Slatina necesită lucrări de Mentenanță. o Orarul trenurilor care trec prin Gara Slatina nu este corelat cu tendințele persoanelor care fac naveta la nivelul zonei metropolitane. Nu există un abonament integrat la nivelul zonei metropolitane. o Aeroportul din Craiova nu este conectat eficient la Municipiu Slatina si la rețeaua de transport în comun o Stații de transport public fără facilități de Bază în localitățile din zona urbană funcțională Liniile regionale nu sunt conectate cu centrele intermodale și autogara o Autogara Slatina nu este conectată Efficient cu stațiile de transport în comun o Orarul curselor nu este adaptat nevoilor Reale ale persoanelor care fac naveta o Lipsa facilităților Park & Ride în apropierea stațiilor de transport public.	**1.1. MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ**

○ Necesitatea de renovare și reabilitare energetică a fondului construit îmbătrânit, inclusiv accesibilizarea clădirilor și asigurarea înaltei eficiențe energetice, țintind spre un consum energetic cât mai aproape de zero. ○ investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile.	**1.2. NEUTRALITATE ENERGETICĂ**
Principalele surse de poluare a aerului din municipiul Slatina sunt: ○ Activitățile industriale cu emisii de noxe specifice în funcție de procesele tehnologice și de praf ○ Activități urbane specifice datorate arderii combustibililor, sursă generatoare de fum și cenușă ○ Traficul auto cu emisii de poluanți specifici arderii combustibililor ○ Municipiul Slatina este parte a unei zone Cu scăderi semnificative în ceea ce privește cantitatea precipitațiilor atmosferice ○ Slatina este inclusă în zona de intensitate 5 în ce privește susceptibilitatea la un cutremur	**1.3. REDUCEREA POLUĂRII AERULUI ȘI A RISCURILOR CLIMATICE**
Obiectiv strategic 2: **Oraș Competitiv și productiv** ○ Consolidarea identității locale, prin valorificarea bogăției arhitecturale și activarea spațiilor din zona centrală. ○ Lipsa unor spații dedicate pentru parcare eficiente (la nivelul cartierelor) duce la supraaglomerarea străzilor și a trotuarelor cu mașini parcate. ○ Calitatea scăzută a infrastructurii pietonale și lipsa spațiilor de socializare, a spațiilor verzi și a dotărilor de cartier. ○ Infrastructură socială deficitară sau Supraaglomerată (ex. școli, grădinițe). ○ Deficiențe în infrastructura tehnico-edilitară și dezvoltarea incrementală a tramei stradale, ce rezultă în subdimensionarea acesteia, străzi neasfaltate și trotuare lipsă. Municipiul Slatina se află sub limita îndeplinirii necesarului de 26 m^2 de spațiu verde pe cap de locuitor ○ Accesul deficitar la spații verzi di cartierele De locuinte și concentrarea resurselor și a parcurilor în zona centrală a orașului.	**2.1 INFRASTRUCTURĂ PUBLICĂ DE CALITATE**
○ Necesitatea dezvoltării infrastructurii de afaceri și de parcuri industrial	

○ Piața de birouri puțin dinamică și lipsa spațiilor de birouri de calitate care să atragă angajatori în oraș - Dezvoltarea infrastructurii verzi urbane	**2.2 VALORIFICAREA TERENURILOR ȘI CLĂDIRILOR PENTRU INVESTIȚII STRATEGICE**
○ În municipiul Slatina există o densitate scăzută a IMM-urilor, iar cele mai multe întreprinderi nou-create sunt în domeniul comerțului ○ accentuarea fenomenului de migrație externă a forței de muncă, atât calificate, cât și necalificate datorita salariilor mici platite de agentii economici din zona, mai reduse decat media nationala; ○ Nivelul redus al cheltuielilor alocate Activității de cercetare-dezvoltare și gradul redus de cooperare între mediul academic și cel de afaceri limitează rolul pe care Slatina, îl poate îndeplini. ○ Fără a dezvolta sectoare economice cu valoare adăugată mare (de ex. IT&C), capabile să ofere salarii ridicate, Slatina riscă să fie lăsată în urmă de zone urbane mai dinamice;	**2.3 ÎNCURAJAREA INOVAȚIEI, A STARTURILOR ȘI FORȚĂ DE MUNCĂ CALIFICATĂ**
Obiectiv strategic 3**: Oraș Just și Incluziv** ○ Zone cu asezări informale sau cu o calitate precară a locuirii și confort foarte scăzut; Infrastructură pietonală, tehnico-edilitară și socială deficitară. ○ Zone de excluziune socială și lipsa unor conexiuni eficiente la nucleul urban și alti principali atractori. ○ eficiențe în infrastructura tehnico-edilitară în cartiere peri-urbane ○ Lipsa infrastructurii sociale (ex. școli, grădinițe), a a celei pietonale și a dotărilor de cartier în cartierele peri-urbane ○ traficul congestionat pe principalele artere ce unesc aceste comunități periurbane de centru, ca urmare a distanței dintre locurile de muncă, cele de socializare, a serviciilor și a zonelor de locuințe; ○ ansambluri de locuințe neincluzive, fără infrastructură socială și pietonală, inaccesibile fără mașină (tinerilor / vârstnicilor), ce nu sunt construite în jurul unei comunități și pot duce la alienare social ○ Lipsa piețelor, magazinelor alimentare,	**3.1 ACCESUL FACIL AL TUTUROR LA SERVICII PUBLICE**

farmaciilor sau policlinicilor în interiorul cartierelor, astfel încât ele să fie accesibile pietonal. Acest fenomen este vizibil în cartierele noi ale orașului (Primavera), dar și în noile zone de dezvoltare rezidențială (Cireasov).	
○ Este necesară creșterea implicării Cetățenilor în procesul de dezvoltare a orașului prin continuarea și dezvoltarea proceselor de bugetare participativă și facilitarea unui dialog online mai eficient și mai transparent, prin diferite instrumente digitale. ○ Relaţie de comunicare şi colaborare Deficitară între societatea civilă/mediul economic/mediul educaţional şi administraţia publică; ○ Procesele de implicare a societății civile și cetățenilor în dezvoltarea urbană la nivelul Municipiului Slatina sunt încă limitate.	**3.2 IMPLICAREA SOCIETĂȚII CIVILE ȘI A CETĂȚENILOR ÎN DEZVOLTAREA URBANĂ**
Obiectiv strategic 4: **Oraș Bine Guvernat** ○ Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate, interacțiunea online între autoritățile publice și populație cuprinde doar depunerea formularelor online, programări și plăți. ○ Nu au fost dezvoltate servicii complet digitalizate pentru întreprinderi. ○ Nu există seturi de date în format deschis disponibile cetăţenilor sau firmelor. ○ Lipsa unui departament dedicat procesului De digitalizare a Slatinei, inclusiv pentru dezvoltarea unui oraș inteligent. ○ Lipsesc instrumente de bază pentru participarea și implicarea cetățenilor.	**4.1 DIGITALIZAREA ADMINISTRAȚIEI PUBLICE** **4.2 REDUCEREA BIROCRAȚIEI ȘI ADAPTAREA SERVICIILOR LA NEVOILE CETAȚEANULUI**

Pentru eliminarea problemelor si provocărilor rezultate in analiza diagnostic si respectiv in procesul de consultare, se propun intervenții în cadrul următoarelor domenii de intervenție, astfel ducând la îndeplinirea obiectivelor strategice (Obiectiv strategic 1- Oraș Verde și rezilient, Obiectiv strategic 2-Oras Competitiv și Productiv, Obiectiv strategic 3- Oras just si incluziv, Obiectiv strategic 4 - Oras intelligent , Obiectiv strategic 5 Oras bine guvernat) . Aceste intervenții se propun a se realiza în Municipiul Slatina

1. **Obiectiv strategic 1 - Oraș Verde și resilient**

OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: *1.1 Mobilitate Urbană Durabilă*

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Reabilitare și modernizare drumuri de interes local;
- Amenajare și modernizare trotuare/alei pietonale pe străzile de interes local
- Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride
- Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor
- Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere
- Realizare trasee/circuite turistice
- Amenajare/ modernizare stații de transport public
- Construire pasaje pietonale
- Amenajare terminale intermodale
- Sistem de transport public ecologic inclusive in zona periurbana
- Sistem inteligent de planificare a călătoriilor cu transportul public
- Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici
- Realizare pasaje pietonale subterane sau supraterane
- Realizarea de centre de distribuţie a mărfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidenţiale
- Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane
- Realizare drumuri de legătură
- Reconfigurare intersecții
- Sistem integrat de management şi modelare urbană destinat fluidizării traficului şi îmbunătăţirii calităţii vieţii
- Centru de management comunitar pentru servicii publice
- Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală
- Achizitionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
- Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente
- Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de traffic
- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- Reglementare logistică de aprovizionare
- Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni
- Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană
- Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ
- Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
- Elaborare politică de parcare la nivel urban
- Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
- Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană Funcțională

OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 1.2 *Neutralitate Energetică*

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Creșterea eficienței energetice la nivelul clădirilor publice
- Reabilitarea si creșterea eficienței energetice a clădirilor rezidențiale
- Creșterea eficientei energetice la nivelul unităților de învățământ
- Sisteme de monitorizare și eficientizare a consumului de energie termică în clădiri publice
- Amenajare ”acoperiș verde” pe terasele și spațiile comune ale clădirilor publice/rezidențiale în vederea reducerii amprentei de CO2

OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 1.3 ***Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Amenajare zone de agreement
- Elaborare Plan de atenuare și adaptare la schimbările climatice
- Lucrări/ regularizări/ îndiguire cursuri de apă
- Extinderea sistemului integrat de colectare selectivă și reciclare a deșeurilor menajere
- Înființarea de centre de colectare deșeuri prin aport voluntary
- Construire de insule ecologice digitalizate

2. Obiectiv strategic 2 - Oraș Competitiv și productiv

OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: ***2.1 Infrastructură publică de calitate***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Modernizarea, extinderea, dotarea și echiparea unităților de învățământ
- Construire și dotare piețe publice agroalimentare
- Construire și dotare clinici medicale și dispensare umane
- Construire și modernizare săli de sport și terenuri de sport
- Construire și dotare unități de învățământ ante preșcolar, preșcolar și școlar
- Extindere sediu administrativ cu cladire tip NZEB
- Împăduriri/păduri urbane
- Construire campus universitar
- Reabilitare Case de Cultură
- Reabilitare/modernizare/dotare cabinete de medicină școlară
- Dotarea şi modernizarea unităţilor şcolare gimnaziale cu echipamente în vederea obţinerii avizului de la Inspectoratul Situaţiilor de Urgenţă
- Modernizarea si eficientizarea sistemului de iluminat public
- Proiecte de cooperare transfrontalieră
- Finalizare Sală Polivalenta
- Realizare cinematografe în aer liber
- Reabilitarea, modernizarea și dotarea Centre Culturale
- Un Muzeu de Artă pentru Comunitate
- Reabilitare și modernizare infrastructură piețe
- Crearea și dezvoltarea platformelor digitale de învățare și crearea de bibliotecilor virtuale
- Extinderea și modernizarea sistemului de supraveghere stradal

OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 2.2 ***Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Realizare/Amenajare parcuri fotovoltaice
- Amenajare Aqua Park

OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: 2.3 ***Încurajarea inovației, a start-up-urilor și forța de muncă calificată***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Înființare Parc de Transfer Tehnologic
- Acordare facilități fiscale pentru mediul de afaceri
- Elaborare strategii de dezvoltare antreprenorială pentru tineri
- Infiintare incubator de afaceri
- Modernizarea infrastructurii turismului
- Sprijinirea producătorilor locali pentru îmbunătățirea capacității de acces pe piața Alimentară

3. Obiectiv strategic 3 - Oraș Just și incluziv

OBIECTIV SPECIFIC DE **DEZVOLTARE*: 3.1 Accesul facil al tuturor la servicii publice***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Înființare/extindere rețea de alimentare cu apă, canalizare si distribuție gaze naturale
- Implementare sistem eficient de colectare selectivă și gestionare a deșeurilor (construire centru de colectare, dotarea cu utilajele corespunzătoare și achiziționare europubele și eurocontainere)
- Modernizare sistem de hidranți exteriori de incendiu
- Reabilitarea și extinderea sistemului de alimentare cu apă potabilă și a sistemului de canalizare, evacuare a apei pluviale
- Continuarea parteneriatelor cu impact social
- Dotarea şi modernizarea Serviciului de Ambulanţă
- Construire/ modernizare/ reabilitare centre de socializare și recreere pentru persoanele vârstnice
- Realizare structuri pentru furnizarea de servicii medicale de urgență/permanență în
- cartierele periferice
- Construire de locuințe sociale/de necesitate/pentru tineri/pentru specialiști în sănătate și învățământ
- Extinderea sistemului de supraveghere video

OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: ***3.2 Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Sprijinirea și întărirea relațiilor cu societatea civilă

4. Obiectiv strategic 4 - Oraș Inteligent

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

Mobilitate Inteligentă

1. Amplasarea de parcări subterane sau supraterane automatizate în cartierele Municipiului Slatina, care să permită parcarea unui număr mai mare de autovehicule precum și modernizarea sistemelor de gestiune și gestionarea inteligentă a parcărilor la nivelul Municipiului Slatina prin utilizarea de aplicații de parcare inteligente (panouri outdoor privind locurile libere, aplicație pentru parcări care ajută șoferii să fie direcționați către un loc de parcare liber, plata cu card/SMS, tarif dinamic în funcție de ora din zi).
2. Realizarea unui sistem integrat de management al traficului la nivelul intersecțiilor semaforizate existente și intersecțiilor noi care presupune semaforizare și control al traficului, supraveghere video în intersecții, amplasarea de panouri cu mesaje variabile, detecție a depășirii vitezei regulamentare, senzori de greutate în intersecțiile semaforizate, semafoare sincronizate, comunicații prin fibră optică și implementarea unor sisteme informatice integrate privind transportul și gestionarea situațiilor de urgență într-un mod inteligent.
3. Implementarea unui sistem de bike-sharing (piste de biciclete fluorescente și aplicație de navigație pentru bicicliști pe traseele pistelor de biciclete).
4. Modernizarea stațiilor de autobuz (bănci smart, panouri informative, prize electrice alimentate solar, WiFi, terminale self-service de încasare bilete).
5. Wifi gratuit și senzori pentru numărarea călătorilor în autobuze
6. Continuarea amplasării unor stații de încărcare electrice pentru vehicule
7. Sistem outdoor de informare inteligentă referitor la condițiile de trafic
8. Platformă pentru monitorizare și mentenanță predictivă a infrastructurii de transport (înregistrare lucrări de mentenanță, alerte de mentenanță, bugetare predictivă pentru mentenanță, monitorizare rute, monitorizare consum carburant, monitorizare viteză, optimizare moduri de operare)
9. Treceri de pietoni semaforizate cu buton pentru trecere ce permit măsurarea intervalelor de timp în care trec pietonii, echipate cu semnale acustice și tactile pentru persoanele cu dizabilități și butoane dedicate persoanelor vârstnice (cu durată mai mare).
10. Implementarea la nivelul Municipiului Slatina a aplicației „Mobilitatea ca serviciu”
11. Dezvoltarea unei aplicații prin care cetățenii să își închirieze locurile de parcare în timpul zilei
12. Sistem de monitorizare a traficului și Wifi gratuit în punctele intermodale (camere video și numărare mașini și pasageri)

Guvernanță Inteligentă

1. Dotarea Municipiului Slatina cu terminale self-service de încasare bani pentru plăți datorate la bugetul local.
2. Continuarea investițiilor în actualizarea și digitalizarea proceselor și procedurilor din administrația publică, inclusiv investițiile în infrastructura modernă de software și hardware
3. Continuarea investițiilor în platformele digitale de servicii publice
4. Continuarea implementării soluțiilor front-office pentru a îmbunătăți interacțiunile cu cetățenii și întreprinderile (acces clar la documente strategice, ședințe și decizii ale consiliilor locale, cheltuieli bugetare, servicii publice digitale, dezbateri, sondaje sau chiar buget participativ).
5. Investirea în formarea angajaților publici pentru adoptarea soluțiilor digitale, dar și pentru planificarea strategică și implementarea abordărilor pentru oraș inteligent
6. Digitalizarea arhivelor și implementarea de noi arhive digitale sau pentru implementarea unui număr limitat de servicii publice digitale.
7. Dezvoltarea în continuare a cadastrului digital la nivelul ZUF Slatina și asigurarea legăturilor cu bazele de date urbane/metropolitane
8. Elaborarea și livrarea documentelor de urbanism și amenajarea teritoriului în format GIS.
9. Dezvoltarea instrumentelor digitale de monitorizare, prognozare și dezvoltare de scenarii pentru dezvoltarea urbană, pe baza bazelor de date metropolitane/urbane
10. Completarea platformelor digitale de servicii publice cu infrastructură fizică (centre de servicii publice, săli de servicii publice, chioșcuri de servicii publice etc.) care sprijină învățarea și accesul la serviciile digitale

11. Dezvoltarea unei aplicații urbane pentru a îmbunătăți relația cu cetățenii (acestea oferă știri importante, promovează evenimente locale, preiau reclamațiile cetățenilor sau facilitează accesul la serviciile publice).
12. Instalarea de butoane de feedback la ieșirea din instituțiile publice

Mediu Inteligent
1. Extinderea sistemului de iluminat public inteligent.
2. Extinderea iluminatului public inteligent la trecerile de pietoni.
3. Implementarea unei soluții integrate de smart metering și control consumuri de energie și apă pentru instituții publice, incluzând și o platformă de management.
4. Implementarea soluțiilor inteligente de energie și siguranță în clădirile publice (instituții publice, școli, spitale, etc.), inclusiv prin reabilitare energetică
5. Implementarea soluțiilor inteligente de energie și siguranță în clădirile (blocuri de apartamente) rezidențiale inclusiv prin reabilitare energetică
6. Modernizarea Complexului Comercial Bazar, inclusiv încălzire prin utilizarea energiei alternative
7. Implementarea unor soluții inteligente de măsurare pentru gospodăriile din Municipiul Slatina de către furnizorii de energie electrică (Electrica, Enel, CEZ, E.ON) pentru reducerea consumului de energie.
8. Reabilitarea centralelor termice și a rețelelor termice primare și secundare și integrarea unei platforme IT, senzori si contoare pentru managementul rețelelor termice inteligente.
9. Construirea si modernizarea sistemelor de irigare - Senzori de sol care oferă date in direct despre umiditate, temperatura, viteza vântului , lumina soarelui si presiunea atmosferica.
10. Implementarea unei soluții de monitorizare, analiză predictivă și avertizare a atingerii capacității de umplere - containere de deșeuri inteligente și a unei aplicații mobilă asociată pentru cetățeni, cu localizarea pubelelor și nivelul aferent de umplere.
11. Implementarea unui sistem de energie regenerabila - Panouri solare distribuite prin oras pentru producerea de apa calda menajera si panouri solare pentru sistemul de iluminare inteligenta.
12. Dezvoltarea rețelelor digitale pentru monitorizarea calității factorilor de mediu, inclusive democratizarea monitorizării și includerea cetățenilor în proces (de exemplu, măsurători ale calității aerului)
13. Implementarea în continuare a măsurătorilor inteligente și a soluțiilor digitale pentru monitorizarea și îmbunătățirea eficienței energetice
14. Dezvoltarea unei aplicații inteligente care monitorizează calitatea aerului în timp real din Municipiul Slatina și a zonelor cu poluatori importanți.
15. Îmbunătățirea curățeniei din Municipiul Slatina prin montarea unor pubele inteligente (hidraulice) care vizează îmbunătățirea ratelor de reciclare, dar și pentru evitarea vandalismului și îmbunătățirea curățeniei.
16. Utilizarea aplicației pentru reducerea deșeurilor alimentare.
17. Utilizarea aplicației de reciclare a deșeurilor.
18. Înființarea unui Centrul pentru Energie Regenerabilă și Educație Ecologică.
19. Realizarea unei platforme online pentru colectarea și afișarea datelor de mediu (corelată cu baza de date regională).
20. Sistem de reciclare a ambalajelor din sticlă, plastic și aluminiu – implementarea automatului pentru reciclarea ambalajelor pentru colectare selectivă.

Mod de Viață Inteligent
1. Implementarea unei aplicații privind statistica medicală și digitalizarea proceselor
2. Amenajarea unor străzi cu mobilier stradal inteligent: stații electrice petru încărcarea bicicletelor/ trotinetelor electrice, cadre de parcări pentru biciclete, bănci smart, Wi-Fi gratuit, scaune, mese, sisteme de afişaj, cişmele, prize USB pentru încărcarea dispozitivelor mobile precum și sistem de iluminat public inteligent, eficient din punct de vedere energetic, cu sistem îmbunătățit de colectare a apelor pluviale și cu sistem de irigare cu senzori.
3. Realizarea unor rețele de trasee pietonale la nivelul municipiului Slatina și integrare de mobilier stradal inteligent.

4. Continuarea introducerii WIFI în locurile publice în care nu există, inclusiv în mijloacele de transport in comun.
5. Implementarea unor soluții software pentru a digitaliza datele furnizate de camerele de supraveghere (de exemplu, numără mașinile, monitorizează disponibilitatea parcării pe stradă etc.).
6. Continuarea dotării spitalelor cu echipamente de telemedicină și pregătirea personalului medical pentru a utiliza noile soluții digitale.
7. Continuarea digitalizării patrimoniului, muzeelor și evenimentelor online (utilizarea codurilor QR pe mobilierul stradal și panourile de informații).
8. Completarea platformelor digitale de servicii publice cu infrastructură fizică (centre de servicii publice, săli de servicii publice, chioșcuri de servicii publice etc.) care sprijină învățarea și accesul la serviciile digitale
9. Asigurarea unui ghișeu unic digital pentru companii la nivel Municipiului Slatina
10. Furnizarea de date urbane actualizate cu privire la proprietatea disponibilă pentru investiții și date relevante pentru atragerea investițiilor
11. Cartografierea și implicarea ecosistemelor de inovare locale în co-crearea de soluții urbane; dezvoltarea achizițiilor publice inovatoare și parteneriatelor public-private pentru a implica ecosistemele antreprenoriale și de inovare locale
12. Investirea în e-servicii incluzive (e-learning, e-sănătate, servicii sociale etc.), prin evaluarea și luarea în considerare a nevoilor specifice ale grupurilor vulnerabile
13. Implementarea unui City Pass pentru turiști – sistem integrat care oferă intrarea sau reduceri privind un anumit număr de facilități culturale, oferte în baruri și restaurante, acces la mijloacele de transport în comun, închirieri de biciclete etc. (orașe turistice).
14. Dezvoltarea unei monede locale pentru încurajarea consumul de produse și servicii locale.
15. Utilizarea dronelor pentru a inspecta zonele sau situațiile de risc.

Cetățeni Inteligenți
1. Amenajarea unui centru cultural ce vizează stimularea creativității, științei și tehnologiei în rândul tinerilor prin dezvoltarea unui hub activ de inovare de business și de cercetare, un spatiu de co-working si evenimente, o platformă de comunicare, învățare, promovare, networking pt business si educație.
2. Sprijinirea dezvoltării abilităților tehnice și promovarea domeniilor STEM într-un centru regional sau județean de tehnologii și activități de aplicare
3. Implementarea unei soluții complete și modulare de clasa digitală în școli în municipiul Slatina inclusiv cataloage electronice pentru elevi și suportul educațional pentru diverse teme de dezvoltare a cunoștințelor
4. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor TIC pentru a asigura acoperirea la nivelul municipiului
5. Dezvoltarea, modernizarea și digitalizarea infrastructurii de învățământ profesional și tehnic.
6. Crearea unui centru comunitar integrat care include programe digitale de dezvoltare a abilităților
7. Continuarea dezvoltării platformei primăriei Slatina pentru comunicarea cu cetățenii

Economie Inteligentă
1. Proiectarea și derularea de evenimente de tip hackathon de inovație urbană
2. Dezvoltarea unui Centru de Inovare Digitală (DIH).
3. Crearea/susținerea infrastructurii inovatoare de sprijin pentru afaceri – spații de lucru în comun, laboratoare Fab Lab, etc.
4. Dezvoltarea de parteneriate pentru a sprijini programele de formare și învățare profesională pentru viitoarele locuri de muncă
5. Furnizarea de date urbane actualizate cu privire la proprietatea disponibilă pentru investiții și date relevante pentru atragerea investițiilor
6. Realizarea unui incubator de start-up-uri pentru companii care oferă soluții în domenii precum mobilitatea urbană, economie circulară, durabilitate/mediu, soluții inteligente pentru sănătate.
7. Asigurarea unui ghișeu unic digital pentru companii la niveluk Municipiului Slatina

5. Obiectiv strategic 4 - Oraș Bine Guvernat

OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: ***4.1 Digitalizarea Administrației Publice***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Implementarea sistemului de informare și plată a taxelor în sistem on line
- Digitalizare unități de învățământ
- Digitalizarea administrației publice

OBIECTIV SPECIFIC DE DEZVOLTARE: ***4.2 Reducerea birocrației și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului***

Având în vedere cele menționate în cadrul obiectivelor specifice vor fi incluse următoarele tipuri de măsuri/intervenții în vederea îndeplinirii specifice:

- Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreţinere/mentenanţă a reţelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcţie de zonă, complexitate şi resurse financiare necesare
- Creare birou unic pentru cetățeni.

4.1. LISTA LUNGĂ DE IDEI DE PROIECTE

Lista de idei de proiecte aferentă SIDU Municipiul Slatina 2021-2027 cuprinde idei de proiecte pentru Municipiul Slatina si zona periurbana a municipiului.

Rolul determinant al Primariei Municipiului Slatina este de a stimula şi sprijini creșterea prosperității teritoriului, respectiv ridicarea bunăstării cetățenilor acestuia, direcția de orientare fiind creșterea continuă a calității vieții, în contextul formării în perspectivă a unui spațiu urbanistic comun, urmărind implementarea tuturor principiilor necesare asigurării unei coeziuni teritoriale. Delimitarea teritoriului a fost justificata de necesitatea promovării proiectelor de infrastructura în spațiul urban funcțional, reflectând opțiunile autorităților publice, opțiunile cetățenilor, ale actorilor de la nivel local și ale echipei de elaborare a SIDU Municipiul Slatina.

Obiectivele specifice stabilite țin de alinierea Municipiului Slatina la standardele economice şi sociale euro-atlantice, în consens cu cele naționale, de instaurare în teritoriul urban funcțional a unui climat de piață aliniat procedurilor competiționale internaționale şi, nu în ultimul rând, de creștere a coeziunii economice şi sociale.

Între principalele direcții de activitate ale Municipiului Slatina regăsim elemente legate de promovarea unei strategii coerente de dezvoltare durabilă, de aplicare de politici publice care să permită o creștere continuă de valoare adăugată, de atragere, facilitare şi sprijinire a investițiilor directe, de elaborare a unor proiecte cu impact major pentru sustenabilitatea zonei.

În vederea reflectării corecte a nevoilor de la nivelul zonei urbane funcționale, dezvoltarea ideilor de proiect și transpunerea lor într-o listă lungă de proiecte a avut la bază concluziile procesului de analiză a situației existente, precum și rezultatele consultărilor cu societatea civilă, antreprenori, cetățeni și alți actori interesați. O participare cât mai largă este esențială în vederea identificării celor mai relevante proiecte pentru o varietate de actori locali.

Listă extinsă a proiectelor propuse în cadrul elaborării Municipiului Slatina poate fi consultată la finalul acestui document,

Lista lungă de idei de proiecte a avut la bază:

I. Colectarea de soluții / idei de proiecte în cadrul procesului de consultare publică - Procesul de consultare în cadrul procesului de elaborare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina (2021-2027) a fost realizat prin următoarele instrumente:

(1) Cercetare sociologică - Instrumentele de cercetare au inclus Barometrul Urban privind Calitatea Vieții realizat de către Banca Mondială în perioada 1 iulie -15 august 2020, care a utilizat Ancheta bazată pe chestionar ca metodă exclusivă de colectare a datelor (telefonic și față în față). Au fost avute în vedere și rezultatele unui sondaj trimis prin e-mail către cele 319 de administrații locale din România, cu 259 de răspunsuri (inclusiv municipiul Slatina), în perioada februarie-martie 2020.
(2) Colectare de provocări și soluții (platforma Citadini.ro, Facebook) - Acțiunile de implicare a părților interesate pentru elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană au inclus și colectarea de provocări și soluții urbane din partea locuitorilor Slatinei prin două platforme online dedicate Politicii Urbane a României (site-ul web citadini.ro și pagina de Facebook - Politica Urbană a României).
(3) Consultările tematice au fost realizate cu actori ai societății civile, având ca scop validarea ipotezelor analizei-diagnostic, precum și identificarea problemelor și provocărilor la nivel sectorial și propunerea unor soluții sau idei de proiecte.

(4) Bugetare participativă

II. Analizarea punctelor slabe și propunerea de soluții pentru transformarea acestora în puncte tari

Astfel, în scopul realizării obiectivelor, măsurilor și acțiunilor Strategiei de Dezvoltare au fost identificate și dezvoltate idei de proiecte care reunesc atât propuneri de intervenții aflate într-un stadiu mai avansat de pregătire (elaborare de analize, documentații tehnice, pregătirea unei cereri de finanțare etc.), cât și idei de proiecte aflate într-un stadiu relativ incipient, care vor intra în etapa de pregătire propriu-zisă după aprobarea documentului strategic. Aceste proiecte contribuie la realizarea priorităților și măsurilor incluse în strategie, prin intermediul cărora se pot rezolva nevoile identificate la nivelul zonei urbane funcționale.

În ceea ce privește procesul de colectare, propunerile de proiecte au fost obținute în cadrul întâlnirilor de lucru cu societate civilă, domeniul de afaceri, UAT-uri, asociații și organizații. Totodată, portofoliul cuprinde atât proiecte sectoriale, cât și proiecte integrate de intervenție, care acoperă toate domeniile vizate de strategie, în aceasta regăsindu-se atât intervenții de tip ”hard” (proiecte de infrastructură de transport, utilități publice etc.), cât și ”soft” (proiecte privind sprijinirea comunităților defavorizate, dezvoltarea capacității administrative, încurajarea parteneriatelor etc.).

Precizăm că lista proiectelor prezentate la finalul acestui document nu are caracter exhaustiv și poate fi actualizată și integrată cu proiecte suplimentare pe parcursul perioadei de implementare a strategiei, existând totodată posibilitatea ca aceasta să fie supusă actualizărilor impuse de eventualele modificări ale contextului socio-economic de la nivel zonei urbane, de reprioritizarea intervențiilor și direcțiilor de acțiune sau de apariția unor oportunități de finanțare suplimentare.

SECȚIUNEA 5: IMPLEMENTAREA, MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA

5.1. RESPONSABILITĂȚILE ȘI PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU IMPLEMENTAREA STRATEGIEI

Context institutional

În 1990, aranjamentele instituţionale erau definite ca *„... un compozit de legi, obiceiuri, organizaţii şi strategii de gestionare stabilite de către societate pentru a aloca resurse limitate şi valori care concurează pentru un scop social …”* (Sorensen).

Pentru administraţia publică locală trebuie avute în vedere atât componente ale sistemului instituţional naţional, cât componente instituţionale locale şi asigurarea corelarea acestora pentru a putea atinge obiectivele stabilite, astfel încât să se asigure o dezvoltare continuă a comunităţii. Administraţia publică locală trebuie să aibă capacitatea de a implementa legislaţia şi politicile economice şi sociale naţionale, fără a neglija specificul local, nevoile şi dorinţele comunităţii, în contextul unor continue schimbări legislative, economice sau politice.

Cu toate acestea, se aplică o înţelegere mai îngustă a conceptului de instituţie, aproape de definiţia formală a organizaţiilor: o structură în cadrul căreia oamenii cooperează în funcţie de rolurile acceptate şi recunoscute. De aceea este foarte important ca în cadrul instituţiei primăriei să existe structuri specializate care colaborează pentru atingerea obiectivelor strategice şi care se bazează pe competenţele angajaţilor, funcţionari publici.

Odată cu trecerea de la comunism la democraţia pluralistă şi economia de piaţă, a fost necesar ca la nivelul administraţiei publice locale să fie luate toate măsurile pentru asigurarea îmbunătăţirii calităţii guvernării, a creşterii eficienţei, credibilităţii şi transparenţei în vederea asigurării succesului strategiilor de dezvoltare locală şi pentru clădirea încrederii cetăţenilor în administraţia publică.

Strategiile de dezvoltare durabilă şi cele sectoriale, precum şi alte documente strategice adoptate de către structura legislativă locală (Consiliul Local) au constituit, de-a lungul timpului, documente ce au stat la baza măsurilor şi proiectelor implementate de către primăria municipiului Slatina.

Din punct de vedere instituţional, au fost luate o serie de măsuri care să asigure o bună implementare a proiectelor, contribuind astfel la creşterea şi îmbunătăţirea procesului de guvernare.

Cu toate acestea, conform rezultatelor consultării publice realizate pentru conturarea prezentului document, există încă probleme la nivelul comunităţii, probleme ce trebuie rezolvate pentru a creşte atât nivelul de trai, cât şi calitatea serviciilor oferite de administraţie către comunitate.

Analiza contextului instituţional şi urban, realizată statistic şi prin consultare publică, a vizat cele cinci provocări specificate în articolul 7 din Regulamentul (UE) nr. 1301/2013: provocări economice, sociale, climatice, demografice şi de mediu.

În urma procesului de analiză şi diagnostic se remarcă, din punct de vedere instituţional, următoarele probleme:

- Implicarea politicului în probleme tehnice/deciziile exclusiv profesionale;
- Relaţie de comunicare şi colaborare deficitară între societatea civilă/mediul economic/mediul educaţional şi administraţia publică;
- Serviciile on-line oferite de Primăriei sunt îmbunătățite
- Direcţia de Urbanism dispune de personal minim ceea ce face ca autorizaţiile de construire să fie eliberate cu întârziere;
- Administrația publică locală nu acordă facilităţi mediului de afaceri;
- Probleme evidenţiate de mediul de afaceri ca urmare a chestionării acestuia de către Patronatul Întreprinderilor Mici şi Mijlocii din România,: instabilitate legislativă, reglementări inutile şi costisitoare, corupţia din administraţia publică, lipsa personal calificat;
- Gradul de colectare a taxelor şi impozitelor locale este situat sub media naţională;
- Distanta mare intre sediul primariei si a principalelor servicii din subordine si cartierele de locuinte

- Administraţia nu are un plan integrat de promovare a municipiului care să contribuie la atragerea de investitori şi la dezvoltarea economică;
- Nu există o structură care să asigure consultarea şi colaborarea cu instituţiile publice descentralizate, operatorii utilităţilor publice, mediul de afaceri;
- Nu există o structură care să asigure accesul rapid al cetățenilor la serviciile oferite de primărie (birou unic) şi rezolvarea cu celeritate a problemelor .

Toate aceste probleme au fost analizate şi s-au găsit soluţii pentru rezolvarea lor. Aceste soluţii se regăsesc în proiectele propuse, ce vor contribui la atingerea obiectivului general şi a obiectivelor strategice ale Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană 2021 – 2027.

Prin bugetare participativă s-au creat relații de parteneriat între administrația publică și cetățeni, în vederea implicării acestora în mod activ, prin idei, sugestii, propuneri, la îmbunătățirea calității vieții comunității locale și o bună colaborare cu societatea civilă.

Guvernanță locală

Elaborarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea strategiei de dezvoltare are la baza mecanismul de guvernanță structurat pe doua nivele, respectiv nivelul decizional și nivelul executiv, cu atribuții clar definite pentru fiecare în parte:

- Nivelul decizional - cu responsabilitatea de a aproba documentul strategic și de a asigura mecanismul de guvernanță.
- Nivelul executiv – cu responsabilități în: elaborarea/actualizarea, implementarea, monitorizarea evaluarea SIDU Municipiul Slatina 2021-2023; derularea proceselor de consultare parteneriala; elaborarea procedurii de prioritizare a ideilor de proiecte și aplicarea a acesteia.

În îndeplinirea atribuțiilor derivate din responsabilitățile ce-i revin structura de management responsabilă cu implementarea, monitorizarea și evaluarea documentului strategic va ține cont de:

- Planul de implementare a proiectelor din cadrul SIDU Municipiul Slatina 2021-2027
- Sistemul de monitorizare și evaluare

Plan de implementare SIDU Municipiul Slatina 2021-2027

Pentru implementarea Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Slatina si listei de proiecte aferente , se conturează un plan de implementare avand in vedere structură de organizare și departamente funcționale.

Astfel, odată stabilite proiectele prioritare şi domeniile de interes de la nivelul Municipiului Slatina, în vederea asigurării implementării acestora vor fi realizate/parcurse următoarele etape/activităţi, care sunt necesare la nivel general, urmând ca detaliile să fie elaborate pentru fiecare proiect în parte, în funcţie de specificul acestora şi numai dacă acest lucru este esenţial necesar pentru faza de implementare:

a. Serviciul de proiecte europene/integrare elaborează documentele necesare pentru demararea procedurilor de achiziţie publică în vederea stabilirii operatorului economic responsabil cu întocmirea documentaţiei tehnico–economice necesare pentru obţinerea finanţării pentru implementarea proiectului, ţinând cont de specificul finanţării (fonduri nerambursabile, fonduri guvernamentale, buget local).

În cazul în care documentaţiile sunt deja întocmite Serviciul de proiecte europene/integrare se va ocupa de întocmirea documentelor necesare pentru actualizarea acestora şi alinierea conţinutului în funcţie de cerinţele stabilite de finanţator.

In aceasta etapă Serviciul de proiecte europene/integrare se consultă cu alţi specialişti din cadrul altor departamente ale Autorităţii Publice Locale, în mod special Serviciul Investiţii, Direcţia Generală Tehnică şi de Investiţii, Serviciul Buget și finanțări nerambursabile din fonduri publice şi alte astfel de departamente în funcţie de specificul şi tematica proiectului (ex: dacă este vorba despre un proiect care vizează achiziţia de autobuze

electrice pentru transportul public local, consultarea se va face cu Serviciul Autoritatea Locală de Autorizare Transport).

b. Pe baza documentelor întocmite de Serviciul de proiecte europene/integrare şi aprobate de conducătorul instituţiei, conform regulamentului de funcţionare a Autorităţii Publice Locale, Compartimentul Achiziţii Publice întocmeşte documentele necesare pentru derularea procedurilor de achiziţie publică pentru contractul de servicii.

c. In baza unei dispoziţii de primar se numeşte comisia de evaluare pentru procedura de achiziţie publică. În cadrul acestei comisii sunt desemnaţi reprezentanţi ai Serviciul de proiecte europene/integrare sau cel desemnat de fiecare partener, Compartimentului de Achiziţii Publice, Serviciului Contencios Administrativ, Juridic, Serviciului Investiţii şi orice alt angajat al Unităţii Administrativ Teritoriale, care deţine expertiza necesară pentru evaluarea ofertelor depuse. Comisia responsabilă, cu evaluarea ofertelor va derula procedurile necesare pentru stabilirea ofertantului desemnat câştigător iar întocmirea şi semnarea contractului este în responsabilitatea Compartimentului Achiziţii Publice.

d. Pe durata derulării contractului de servicii, membrii desemnaţi în comisia de evaluare vor colabora cu ofertantul câştigător pentru elaborarea documentaţiei, verificarea şi ulterior aprobarea acesteia. De asemenea, aceştia vor întocmi documentele necesare pentru recepţia documentaţiei şi plata contravalorii serviciilor contractate, care se realizează de reprezentanţi ai Direcţiei Buget, Contabilitate şi Fiscalitate.

e. În cazul în care acest lucru este necesar, pentru asigurarea stabilirii unei soluţii tehnice/logistice agreata la nivel local, Serviciul Serviciul de proiecte europene/integrare stabileşte termenii, detaliile şi desfăşoară procedurile necesare pentru procesul de consultare publică referitor la: tematica, obiectivele, rezultatele, impactul proiectului.

f. După predarea documentaţiei se întocmesc documentele necesare pentru aprobare prin Hotărâri de Consiliu Local a indicatorilor tehnico–economici şi a proiectului, rezultatul fiind emiterea unei Hotărâri de Consiliu Local în funcţie de specificul finanţatorului şi regulamentele interne ale Autorităţii Publice Locale.

g. Serviciul de proiecte europene/integrare este responsabil pentru identificarea corectă a sursei de finanţare pentru proiect, întocmirea documentelor necesare pentru depunerea cererii de finanţare, comunicarea cu finanţatorul pe procesul etapei de evaluare şi ulterior semnarea contractului de finanţare de către reprezentantul legal al Unităţii Administrativ Teritoriale.

h. Serviciul de proiecte europene/integrare este responsabil de obţinerea avizelor şi autorizaţiilor necesare pentru implementarea obiectivului de investiţii, prin depunerea documentelor necesare, urmând ca în final Serviciul Urbanism din cadrul Unităţii Administrativ Teritoriale să emită autorizaţia de construire.

i. În vederea derulării achiziţiilor publice pentru atribuirea contractului de lucrări sau de furnizare se parcurg aceleaşi etape detaliate anterior pentru situaţia contractului de servicii. De asemenea, procedura este similară pentru contractele de asistenta tehnica, consultanta, audit, publicitate, dirigenţie de şantier în funcţie de procedurile legale şi de specificul solicitat de finanţator.

j. În etapa de implementare a proiectului, prin dispoziţie de primar se stabileşte echipa de implementare, care, în general, este alcătuită din reprezentanţi ai Serviciului Proiecte Europene, Direcţiei Buget, Contabilitate şi Fiscalitate, Serviciului Contencios Administrativ, Juridic, Serviciului Investiţii şi alte departamente în funcţie de specificul proiectului (ex: Biroul Energetic şi de Utilităţi Publice, Serviciul Administrare Străzi şi Sistematizare Rutieră etc.).

k. Pe durata de execuţie a lucrărilor echipa de implementare este responsabilă cu monitorizarea execuţiei lucrărilor, verificarea asigurării îndeplinirii condiţiilor de calitate şi compatibilitate, verificarea situaţiilor de lucrări şi de plată, întocmirea rapoartelor către finanţator, comunicarea cu reprezentanţii finanţatorului,respectarea etapelor necesare pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor proiectului şi a indicatorilor stabiliţi, evaluarea riscurilor, identificarea problemelor apărute şi soluţionarea acestora.

De asemenea, se are în vedere asigurarea vizibilităţii proiectului, comunicarea cu reprezentanţii comunităţii locale şi cu organismele sau instituţiile abilitate pentru asigurarea transparenţei şi diseminării procedurilor de implementare a activităţilor incluse în cadrul proiectului.

l. După finalizarea execuţiei contractului de lucrări, echipa de proiect este responsabilă cu întocmirea documentelor necesare pentru recepţia şi punerea în funcţiune a lucrărilor.

m. În perioada de monitorizare, echipa de proiect împreună cu reprezentanţi ai departamentelor de specialitate din cadrul Unităţii Administrative Teritoriale (în special Serviciul Investiţii, Serviciul Patrimoniu, Direcţia Generală a Domeniului Public) sunt responsabili pentru asigurarea funcţionării sau păstrării integrităţii constructive şi funcţionale a obiectelor de investiţie realizate în cadrul proiectului.

Etapa finală este Evaluarea implementării SIDU de către Structura de Monitorizare și Evaluare privind stadiul de implementare a țintelor asumate prin SIDU și pregătirea actualizării documentelor strategice pentru perioada post 2030.

5.2 SISTEMUL DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Planificarea monitorizării şi evaluării documentului strategic

În vederea asigurării unui proces de monitorizare şi evaluare eficient şi eficace a documentelor programatice de dezvoltare urbană durabilă după primirea notificării cu privire la conformitatea administrativă şi admisibilitatea documentului strategic, coordonatorul structurii de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina va propune membrii structurii care participă la şedinţa de demarare a procesului de monitorizare şi evaluare a documentelor programatice de dezvoltare urbană. La această şedinţă vor participa toţi membrii structurii de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina. În cadrul şedinţei se vor prezenta atribuţiile tuturor participanţilor, se vor aproba metodele de monitorizare şi evaluare a documentelor strategice şi se va stabili calendarul şedinţelor de monitorizare, respectiv de evaluare a documentelor programatice privind dezvoltarea urbană.

Monitorizarea şi evaluarea documentului programatic

Monitorizarea şi evaluarea internă a SIDU va fi realizată de către membrii structurii de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina pe toată perioada de programare stabilită în cadrul documentului strategic, respectiv până în anul 2030. În activitatea de monitorizare şi evaluare a documentului strategic se vor utiliza următoarele tipuri de şedinţe:

- **şedinţe anuale de monitorizare a documentului strategic;**
- **şedinţă de evaluare preliminară a documentului strategic;**
- **şedinţă de evaluare finală a documentului strategic;**
- **şedinţe ad-hoc de monitorizare/evaluare a documentului strategic.**

Şedinţele anuale de monitorizare a documentului strategic
Şedinţele vor avea în vedere:

- monitorizarea stadiului proiectelor propuse în cadrul documentului strategic;
- analiza strategiei de management a riscurilor în implementarea SIDU;
- stabilirea activităţilor pe următorul an şi a responsabililor pentru fiecare activitate în parte;
- prezentarea eventualelor probleme identificate în îndeplinirea atribuţiilor desemnate.

În vederea realizării activităţilor de monitorizare propuse se vor formula note interne către departamentele/serviciile din cadrul structurii parteneriale în vederea colectării datelor şi informaţiilor necesare cu privire la stadiul proiectelor iniţiate de municipalitate.

Acţiunile necesare pentru realizarea şedinţei anuale de monitorizare vor fi iniţiate şi finalizate în primul semestru al anului şi vor viza activităţile realizate în anul anterior şedinţei de monitorizare. Ca urmare a desfăşurării şedinţei de monitorizare va rezulta un Raport de monitorizare, elaborat în 3 zile de la momentul desfăşurării şedinţei de monitorizare, semnat de toţi membrii desemnaţi în structura de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina

Şedinţa de evaluare preliminară a documentului strategic

Şedinţa va avea în vedere:

- stadiul atingerii indicatorilor stabiliţi în planul de implementare a SIDU Municipiul Slatina;
- gradul de atingere a obiectivelor stabilite în cadrul documentului strategic;
- analiza problemelor apărute sau ce se previzionează;
- analiza recomandărilor venite din partea autorităţilor implicate în procesul de implementare a dezvoltării urbane durabile;
- propunerea de soluţii în vederea atingerii obiectivelor şi indicatorilor stabiliţi în cadrul documentului strategic.

Desfăşurarea şedinţei de evaluare preliminară va presupune realizarea următoarelor activităţi:

- Colectarea datelor necesare evaluării stadiului indicatorilor SIDU Municipiul Slatina, respective transmiterea de adrese către instituţii de interes local, regional şi naţional şi centralizarea informaţiilor primite;
- Organizarea unei întâlniri în cadrul căreia se va stabili modul de lucru pentru realizarea evaluării preliminare a documentului strategic;
- Elaborare şi aprobare Raport preliminar de evaluare. Şedinţa de evaluare preliminară a documentului strategic va fi realizată în anul 2027.

Şedinţa de evaluare finală a documentului strategic

Şedinţa va avea în vedere:

- stadiul atingerii indicatorilor stabiliţi în planul de implementare a SIDU;
- gradul de atingere a obiectivelor stabilite în cadrul documentului strategic;
- impactul documentului strategic la nivel local.

Desfăşurarea şedinţei de evaluare finală va presupune realizarea următoarelor activităţi:

- Colectarea datelor necesare evaluării stadiului indicatorilor SIDU, respectiv transmiterea de adrese către instituţii de interes local, regional şi naţional şi centralizarea informaţiilor primite;
- Organizarea unei întâlniri în cadrul căreia se va stabili modul de lucru pentru realizarea evaluării finale a documentului strategic;
- Elaborare şi aprobare Raport final de evaluare.

Şedinţa de evaluare finală a documentului strategic va fi realizată în a doua jumătate a anului 2030. În cazul apariţiei situaţiilor cu risc, membrii structurii de management și implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina vor organiza **şedinţe ad-hoc de monitorizare/evaluare a documentului strategic.** Astfel de şedinţe pot viza activităţi generate de necesitatea revizuirii documentului strategic, de apariţia de riscuri în implementarea documentului strategic, de situaţii neprevăzute.

La nivel intern, principalele mecanisme de monitorizare, control şi evaluare a obiectivelor şi indicatorilor stabiliţi în cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană sunt următoarele:

1. **Şedinţă de demarare a procesului de monitorizare şi evaluare**
2. **Şedinţe anuale de monitorizare**
3. **Şedinţă de evaluare preliminară**
4. **Şedinţa de evaluare finală**
5. **Şedinţe ad-hoc de monitorizare/evaluare a documentului strategic**

Indicatori de monitorizare și evaluare

Mecanismul de implementare propus pentru implementarea SIDU

Pentru dezvoltarea unui cadru de monitorizare și evaluare, există două tipuri de indicatori de avut în vedere: indicatori de realizare imediată (output), referitori la rezultatele proiectelor, respective indicatori de impact, definiți definit pe un palier mai general, ca fiind „schimbarea care poate fi atribuită în mod credibil unei intervenții" (Direcția Generală pentru Politică Regională și Urbană) – în acest caz, implementării SIDU. Aceste două tipuri de indicatori sunt prezentate în continuare, alături de unitățile de măsură, nivelurile de referință și țintele asumate.

În aplicarea acestor indicatori, trebuie subliniată importanța unei liste de proiecte prioritare, cu termene și bugete clare, comunicate transparent către comunitatea locală. Astfel, monitorizarea și evaluarea se vor concentra pe lista scurtă de proiecte, și nu pe o listă lungă de proiecte, neierarhizate și dificil de urmărit.

Tabel 4. Indicatori de realizare imediată (output)

Cod referință	***Indicator de realizare imediată (output)***	***Unitatea de măsură***	***Nivel de referință (2023)***	***Țintă intermediară (2027)***	***Țintă finală (2030)***
#1.1.1	Lungimea drumurilor noi care beneficiazăde sprijin – autostrăzi, drumuri expres, variante de ocolire	Km			
#1.1.2	Număr pasageri transportați cu trenul per an	Numar pasageri			
#1.1.3	Lungimea drumurilor noi care beneficiazăde sprijin – regionale / județene / metropolitane	Km			
#1.1.4	Lungimea drumurilor reconstruite sau modernizate	Km			
#1.1.5	Întreținerea drumurilor	%			
#1.1.6	Densitatea rețelei de drumuri publice	Km			
#1.1.7	Locuri parcare nou construite	nr			
#1.1.8	Soluții tehnice de fluidizare a traficului implementate	nr			
#1.1.9	Număr accidente pe drumurile publice din incinta urbanului în Municipiul Slatina	nr			
#1.1.10	Număr decese accidente pe drumurile publice din incinta urbanului	Nr.			

#1.1.11	Material rulant ecologic pentru transportul public	Nr			
#1.1.12	Număr pasageri transportați cu TPUrban/ TPMetropolitan per an	Nr.			
#1.1.13	Stații TP ZUF construite sau modernizate	Nr.			
#1.1.14	Cota modală a deplasărilor cu mijloacele de transport public	%			
#1.1.15	Procentul de persoane care se află la 0,5 km de tranzitul public care circulă cel puțin la fiecare 20 de minute	%			
#1.1.16	Sisteme de management al traficului (e-ticketing și sistem de informare călători) specifice pentru transportul public de călători	Unitate			
#1.1.17	Stații reîncărcare mașini electrice	Nr			
#1.1.18	Piste ciclabile construite sau modernizate	Km			
#1.1.19	Alei pietonale/trotuare construite sau modernizate în Municipiul Slatina	Km			
#1.1.20	Lungime trotuare Municipiul Slatina	km			
#1.1.21	Cotă modală a deplasărilor nemotorizate	%			
#1.1.22	Pasaje si treceri de pietoni construite sau modernizate	Nr.			
#1.1.23	Conexiuni intermodale - noi sau modernizate	Nr.			
#1.1.24	Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)	Puncte de realimentare/ reincarcare			
#1.1.25	Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate	Orase mari si mici			
#1.1.26	Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată	Persoane			
#1.1.27	Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin				
1.2 Neutralitate Energetică					
#1.2.1	Blocuri care beneficiază de sprijin pentru îmbunătățirea performanței energetice a locuinței	Nr			
#1.2.2	Suprafața clădirilor publice care beneficiază de sprijin pentru îmbunătățirea performanței energetice	Mp			
#1.2.3	Număr de clădiri publice reabilitate termic	Nr			

#1.2.4	Unități publice în care sunt utilizate sisteme de iluminat eficiente energetic	Nr			
#1.2.5	Conducte de rețea pentru încălzirea urbană nou construite sau modernizate	Km			
#1.2.6	Putere anuală produsă de infrastructurile generatoare de energie verde nou construite	MWh			
#1.2.7	Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată	Persoane			
#1.2.8	Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin	Contributii la strategii			
1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice					
#1.3.1	Lungimea malurilor de râuri/lacuri prevăzute cu lucrări împotriva inundațiilor noi / consolidate	Km			
#1.3.2	Suprafața spatiilor verzi urbane în Municipiul Slatina	Ha			
#1.3.3	Suprafață verde per cap de locuitor	Mp			
#1.3.4	Indice Calitate Aer (ICA)	%			
#1.3.5	Investiții în facilități pentru colectarea selectivă a deșeurilor	EURO			
2.1 Infrastructura publică de calitate					
#2.1.1	Capacitatea claselor din cadrul infrastructurilor pentru îngrijirea copiilor (creșe) care beneficiază de sprijin (noi sau modernizate)	Persoane			
#2.1.2	Capacitatea claselor din cadrul infrastructurilor din domeniul învățământului (grădinițe) care beneficiază de sprijin (noi sau modernizate)	Persoane			
#2.1.3	Capacitatea claselor din cadrul infrastructurilor din domeniul învățământului (școli / licee) care beneficiază de sprijin (noi sau modernizate)	Persoane			
#2.1.4	Studenți înscriși anual la programele educaționale (licență, masterat și doctorat) ale instituțiilor de învățământ superior din Municipiul Slatina	Nr.			
#2.1.5	Ponderea unităților de învățământ din municipiu care dețin autorizație de funcționare ISU la începerea anului școlar	%			

#2.1.6	Reducerea ratei de abandon școlar	%			
#2.1.7	Săli de sport sau baze sportive construite sau modernizate	Nr.			
#2.1.8	Locuri de joacă construite sau modernizate	Nr			
#2.1.9	Zone de agrement construite sau modernizate	Nr			
#2.1.10	Suprafața clădirilor publice reabilitate sau modernizate	Mp			
#2.1.11	Spații urbane regenerate	Mp			
#2.1.12	Lungimea rețelei de iluminat stradal	Km			
#2.1.13	Lungime rețelei de iluminat stradal modernizată	Km			
#2.1.14	Lungimea rețelei de canalizare la nivelul Municipiului Slatina	Km			
#2.1.15	Lungime străzilor cu conducte de canalizare modernizate	Km			
#2.1.16	Procentul străzilor cu conducte de canalizare	%			
#2.1.17	Lungimea totala a rețelei de distribuție a apei potabile la nivelul Municipiului Slatina	Km			
#2.1.18	Procentul lungimii străzilor orășenești cu rețea de apa in lungimea străzilor orășenești	%			
#2.1.19	Lungimea totală a rețelei de distribuție gaze	Km			
#2.1.20	Ponderea lungimii străzilor orășenești cu rețea de gaz in lungimea străzilor orășenești	%			
#2.1.21	Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată	nr			
#2.1.22	Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin	Contributii la strategii			
2.2 Valorificarea terenurilor si clădirilor pentru investiții strategice					
#2.2.1	Număr total de sosiri ale turiștilor în unitățile de primire turistică	Mii			
#2.2.2	Număr total de înnoptări ale turiștilor	Mii			
#2.2.3	Durata medie de ședere (zile)	nr			
#2.2.4	Strategii de dezvoltare a turismului	Nr			
#2.2.5	Trasee turistice tematice	Nr			
#2.2.6	Centre de informare turistică	Nr			
#2.2.7	Numărul siturilor culturale și turistice care beneficiază de sprijin	Situri culturale si turistice			

#2.2.8	Spații deschise create sau reabilitate în zonele urbane				
2.3 Încurajarea inovației , a start-urilor și forța de munca calificată					
#2.3.1	Sprijinirea IMM-urilor care aduc inovații în produse sau procese	Nr			
#2.3.2	Locuri de muncă nou-create în întreprinderile sprijinite	Nr			
#2.3.3	Capacitatea de incubare IMM-uri	Nr			
#2.3.4	IMM-uri care beneficiază de servicii de incubare	Nr			
#2.3.5	IMM-urile care beneficiază de activități pentru dezvoltarea competențelor oferite de un ecosystem local/regional	Nr			
#2.3.6	Ponderea șomerilor în populația stabilă cu vârsta între 18 - 62 ani (rata șomajului)	Nr			
#2.3.7	Clustere	Nr			
#2.3.8	HUB-uri	Nr			
#2.3.9	Parcuri industriale	Nr			
#2.3.10	Venituri din impozit de venit per capita	RON			
#2.3.11	Piețe/centre agroalimentare locale modernizate	Nr			
#2.3.12	Campanii sau evenimente de promovare a produselor locale	Nr			
#2.3.13	Întreprinderi care beneficiază de sprijin nefinanciar	nr			
3.1 Accesul facil la tuturor la servicii publice					
#3.1.1	Centre medicale construite sau modernizate	Nr			
#3.1.2	Sisteme video de monitorizare a spațiilor publice	nr			
#3.1.3	Străzi cu rețele de hidranți exteriori pentrustingerea incendiilor	km			
#3.1.4	Reducerea numărului de beneficiari de drepturi bănești de asistență socială	nr			
#3.1.5	Creșterea capacității de cazare a centrelor de protecție socială pentru persoanele defavorizate (fără dizabilități)	nr			
#3.1.6	Reducerea ponderii populației din zonele urbane marginalizate	%			
3.2 Implicarea societății civile si a cetățenilor in dezvoltarea urbana					
#3.2.1	Buget participare cetățenească (RON)	nr			
4.1 Digitalizarea Administrației Publice					

#4.1.1	Grad de colectare a taxelor și impozitelor	%			
#4.1.2	Platforme online pentru informare publică	Nr			
#4.1.3	Instituții publice care beneficiază de sprijin pentru a dezvolta servicii, produse și procese digitale	Instituții publice			
4.2 Reducerea birocrației si adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului					
#4.2.1	Birou unic pentru cetățeni	Nr			

Tabel 6. Indicatori de impact (outcome)

Cod referință	***Indicator de impact (outcome)***	***Unitatea de măsură***	***Nivel de referință***	***An referință***	***Țintă finală (2027)***
#A	Satisfacția locuirii în mediul urban (total acord și oarecum acord)	%			
#B	Economii în consumul anual de energie la nivel de ZUF	MWh/an			
#C	Economii de timp datorate îmbunătățirii infrastructurii rutiere	Zile-om/an			
#D	Economii de timp datorate îmbunătățirii infrastructurii feroviare	Zile-om/an			
#E	Satisfacția populației față de infrastructura de sănătate publică (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#F	Satisfacția populației față de transportul în comun (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#G	Satisfacția populației față de facilități sportive (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#H	Satisfacția populației față de facilități culturale (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#I	Satisfacția populației față de facilitățile educaționale (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#J	Satisfacția populației față de starea străzilor (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#K	Satisfacția populației față de starea clădirilor (foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			

#L	Satisfacția populației față de spațiile publice(foarte mulțumiți și mai degrabă mulțumiți)	%			
#M	Cota modală a deplasărilor cu transportul public și a celor nemotorizate	%			
#N	PIB nominal (estimat ca procent de 50% din valoarea PIB județean)	Md RON			
#O	Ponderea populației cu acces la apa potabilă din sistem centralizat	%			
#P	Ponderea populației cu acces la rețele centralizate de canalizare cu stații de epurare	%			
#Q	Volumul investițiilor publice realizate în perioada 2021-2027, indiferent de sursă (la nivelul tuturor UAT-urilor din ZUF) (suma portofoliu proiecte prioritare)	Mil RON			
#R	Soldul anual al migrației interne și externe cu domiciliul la nivelul	Persoane			
#S	Procentul din populație care trăiește în comunități urbane și rurale marginalizate	%			
#U	Ponderea persoanelor cu studii superioare în totalul populației de peste 10 ani din municipiu	%			
#V	Speranța de viață a populației	Ani			

APARAT TEHNIC – Structura de management responsabilă cu elaborarea și implementarea procedurii de prioritizare operațiuni din cadrul documentului strategic

Această structură are următoarele atribuții:

- Elaborează procedura de prioritizare operațiuni de la nivelul documentului strategic, stabilind astfel cadrul de selectare proiecte prioritare la nivel de zonă urbană funcțională;
- Aplică etapele de prioritizare stabilite în cadrul procedurii;
- Elaborează lista operațiunilor/ideilor de proiecte prioritizate la nivel de document strategic;
- Elaborează lista de operațiuni prioritizate din cadrul documentului strategic pentru care a fost identificată ca sursă de finanțare Programul Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027, la nivel general și defalcat.

5.3 MANAGEMENTUL RISCURILOR

Implementarea unei strategii de dezvoltare urbană trebuie să aibă în vedere și o multitudine de riscuri. Este important ca implicarea în procedura de accesare a fondurilor europene și realizarea investițiilor de capital să nu piardă din vedere aspecte precum costurile de operare pe termen mediu și lung sau riscuri de ordin social, de mediu, sau economic. În mod ideal, atunci când va fi definitivată lista de proiecte prioritare pentru perioada 2021-2027, fiecare UAT ar trebui să elaboreze un Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru ca planificarea acestor proiecte prioritare să ia în considerare și potențialul impact negativ al acestora.

5.3.1 Managementul riscurilor sociale

Un proiect de inverstiții derulat de administrația locală nu va avea același impact asupra tuturor cetățenilor și este posibil ca unii dintre aceștia să fie afectați într-un mod advers de astfel de proiecte. De exemplu, un nou drum poate îmbunătăți accesul la oportunități pentru un număr mare de cetățeni, dar poate duce și la un nivel mai ridicat al poluării pentru unele comunități. Secțiunile următoare includ câteva riscuri sociale ce ar putea fi avute în vedere în implementarea SIDU.

Considerarea potențialului impact social negativ al proiectelor de investiții publice

Nu toate proiectele publice au un efect pozitiv, nu toți cetățenii beneficiază în mod egal de pe urma unei investiții publice, și un impact pozitiv pe termen scurt se poate transforma în impact negativ pe termen lung. De exemplu, un proces amplu de regenerare urbană poate duce nu numai la creșterea calității vieții pentru cei ce trăiesc în zona vizată dar poate duce și la creșterea costului vieții, ducând în cele din urmă la excluderea celor cu venituri mai scăzute. Pe de altă parte, lipsa intervențiilor în zone ce necesită regenerare urbană poate duce la relocarea celor cu venituri mai ridicate din acea zonă și la accentuarea problemelor sociale. Ca atare, orice investiție publică trebuie să cântărească atent impactul acelui proiect/program – pentru toți membrii comunității, pe termen scurt, mediu și lung.

Atenție pentru persoane cu dizabilități și pentru deplasarea cărucioarelor cu copii

Proiectele de infrastructură publică din România sunt de multe ori concepute fără a lua în considerare nevoile persoanelor cu dizabilități sau ale părinților. De multe ori, trotuarele nu sunt ușor de navigat pentru persoanele cu dizabilități motorii sau de vedere, sau pentru cărucioare pentru copii. De asemenea, mijloacele de transport public, mai ales flota mai veche, nu sunt echipate pentru a permite accesul facil al persoanelor cu dizabilități sau al părinților care folosesc cărucioare pentru copii.

În acest sens, este important ca atunci când se pregătesc caietele de sarcini pentru dezvoltarea/reabilitarea/modernizarea infrastructurii publice, să fie avute în vedere și nevoile persoanelor cu dizabilități și ale părinților tineri. Atunci când se achiziționează noi mijloace de transport public în comun, acestea ar trebui să fie prietenoase cu toți cei care ar putea folosi aceste mijloace de transport. De asemenea, când se proiectează/reabilitează stațiile de transport public în comun (de exemplu, metrou sau tren metropolitan), trebuie gândite soluții care să înlesnească accesul tuturor la sistemul de transport public. În ceea ce privește proiectarea infrastructurii publice, Banca Mondială a pregătit un *Ghid de Regenerare Urbană a Infrastructurii Publice* ce include o serie de elemente pentru o proiectare mai bună (mai prietenoasă cu oamenii și cu mediul). Ghidul include o serie de opțiuni pentru regândirea infrastructurii publice, în așa fel încât ea să fie mai prietenoasă cu pietonii, bicicliștii, părinții cu cărucioare, precum și cu cei cu dificultăți locomotorii sau de vedere.

Atenție pentru copii

Chiar și atunci când proiectele de infrastructură publică includ punctele de vedere ale cetățenilor, ele de multe ori nu sunt proiectate cu o considerare a nevoilor copiilor din acea comunitate. Un oraș gândit din start pentru copii, este un oraș mai prietenos și mai inclusiv pentru toți cetățenii orașului O importanță aparte o au spațiile publice sigure, fără trafic auto, și cu mobilier urban prietenos cu copiii. Astfel de spații publice au un rol important în coagularea unei comunități, încurajează interacțiunea dintre oameni și au și efecte economice benefice (numărul de firme și profitabilitatea lor crește în zone cu trafic pietonal intens). Ca atare, proiectarea și implementarea proiectelor din SIDU ar trebui să aibă în vedere și nevoile copiilor din comunitate.

Exproprieri

Unele proiecte propuse în SIDU vor necesita și exproprieri. Legea pe Exproprieri 255/2010 a fost introdusă relativ târziu în legislația românească și a venit ca urmare a întârzierilor majore în implementarea proiectelor finanțate cu fonduri europene. Această lege urmează standardele europene în domeniu și de-a lungul timpului a fost modificată pentru a include mai multe tipuri de proiecte pentru care se poate face exproprierea (de exemplu, pentru spații verzi sau regenerare urbană). Legea 255/2010 prevede compensarea celor expropriați la valoarea justă a terenului sau clădirii, și permite celor expropriați căi legale pentru a

contesta sumele oferite de expropriatori. Este important însă ca orice proiect de infrastructură publică ce presupune și exproprieri să aibă în vedere o gamă mai largă de considerente socio-economice. De exemplu, un proces de expropriere poate reprezenta pentru unele familii sau indivizi pierderea unei surse stabile de venit, și în astfel de cazuri măsurile compensatorii trebuie ajustate sau proiectul tehnic trebuie regândit. O serie de bune practici ce ar trebui avute în vedere pentru proiectele ce presupun exproprieri sunt listate mai jos:

- Evitați sau minimizați relocarea involuntară explorând diferite alternative la stadiul de proiectare;
- Evitați evacuarea forțată a oamenilor;
- Atenuați efectele negative sau impactul negativ al exproprierilor și strămutării oamenilor și activităților, prin acordarea de compensații la costul de înlocuire și asistență persoanelor strămutate să revină la un standard de viață și mijloace de trai similare sau superioare celor dinaintea începerii proiectului;
- Îmbunătățiți condițiile de viață ale persoanelor sărace sau vulnerabile care sunt fizic strămutate, prin furnizarea de locuințe adecvate, acces la servicii și facilități publice de calitate și sprijin pentru securizarea unui loc de muncă;
- Conceperea și executarea activităților de relocare ca programe de dezvoltare durabilă;
- Asigurați-vă că activitățile de relocare sunt planificate și implementate cu divulgarea adecvată a informațiilor, consultări semnificative și participarea informată a celor afectați.

O atenție aparte trebuie acordată strămutării persoanelor fără titlu de proprietate sau a celor ce locuiesc în locuințe informale. Legea Expropierii nu are prevederi pentru astfel de cazuri, și chiar dacă numărul cazurilor de strămutare a unor grupuri vulnerabile este redus, de cele mai multe ori aceste grupuri nu primesc nici un fel de compensație pentru strămutare. De asemenea, nu există nici o directivă la nivelul Comisiei Europene care să trateze în mod explicit exproprierea grupurilor vulnerabile ce trăiesc în locuințe informale.

Protecția muncii

Legea 319/2006 privind securitatea și sănătatea în muncă este racordată la principiile de bună practică din Uniunea Europeană și include prevederi clare privind salarizarea, siguranța și sănătatea angajaților, condiții adecvate de muncă, precum și atenție la pericolele ce pot afecta anumite grupuri sensibile la riscuri (femeile gravide, femeile care alăptează, tinerii, persoanele cu dizabilități). Primăria trebuie să se asigure de implementarea condițiilor legale de către toți contractorii cu care lucrează. Inspecția Muncii reprezintă autoritatea competentă în ceea ce privește controlul aplicării legislației referitoare la securitatea și sănătatea în muncă.

Protecția comunității

Orice proiect public poate avea nu numai impact pozitiv asupra comunității, ci și potențiale efecte negative. Atunci când sunt pregătite noi proiecte/programe publice, este important să se aibă în vedere următoarele:

- Anticipați sau evitați efectele negative asupra sănătății și siguranței comunităților afectate de proiect în timpul proiectului și după implementarea acestuia, datorită unor circumstanțe obișnuite sau excepționale;
- Promovați calitatea, siguranța și considerații ce țin de schimbările climatice în proiectarea proiectelor publice;
- Evitați sau reduceți la minimum expunerea comunității la materiale periculoase, risc în traffic datorat proiectului;
- Puneți în aplicare măsuri eficiente pentru soluționarea situațiilor de urgență;
- Asigurați-vă că protecția comunității, a personalului și a bunurilor este efectuată într-un mod clar și coerent.

Implicarea comunităților marginalizate

Primăriile din municipiu precum și Consiliul Județean, ar trebui să aibă în vederea implicarea sau încurajarea implicării comunităților marginalizate, mai ales a comunității rome, în proiectele de dezvoltare/reabilitare/modernizare a infrastructurii publice, atât în proiectele desfășurate în regie proprie cât și în proiectele implementate de contractori.

Considerarea nevoilor comunităților marginalizate în proiectele de infrastructură publică

Elaborarea unor noi proiecte de infrastructură publică ar trebui să includă de la început și nevoile comunităților marginalizate, mai ales ale comunității rome, și să determine cum aceste proiecte pot răspunde acestor nevoi. La nivel minim, ar trebui avut grijă ca aceste proiecte să nu accentueze problemele sociale deja existente. De exemplu, un nou Plan Urbanistic General ar putea prevedea extinderea intravilanului pentru a putea formaliza anumite zone marginalizate și pentru a putea veni cu investiții urbane ce permit creșterea calității vieții a celor ce trăiesc acolo. Extinderea sistemului de transport public, poate avea în vedere nevoile aparte ale comunităților marginalizate din Zona urbană funcțională. De asemenea, politica de dezvoltare economică locală trebuie să răspundă și nevoilor comunităților marginalizate, cu o grijă pentru crearea de locuri de muncă și pentru aceste grupuri.

Accesul la locuire

Accesul la locuire este unul din principalele obiective ale Politicii Urbane a României. Sunt necesare măsuri concrete pentru a aborda problemele din acest sector, inclusiv prin dezvoltarea unui fond de locuințe sociale. Trebuie, de asemenea, identificate mecanismele (de exemplu reguli și proceduri de urbanism) care să permită sectorului imobiliar să răspundă mai eficient cererii din domeniu.

5.3.2 Managementul riscurilor de mediu

Toate investițiile publice din România trebuie să se conformeze considerentelor de mediu de la nivelul Uniunii Europene și trebuie să includă o evaluare a impactului asupra mediului, în conformitate cu prevederile Legii 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului și cu respectarea următoarelor principii: a) principiul acțiunii preventive; b) principiul corectitudinii și plenitudinii informației; c) principiul transparenței și accesibilității; d) principiul participativ; e) principiul precauției; f) principiul „poluatorul plătește”. Cadrul legal privind managementul riscurilor de mediu este clar, extensiv, și racordat la principiile de bună practică ale Uniunii Europene, însă este important ca pregătirea proiectelor din SIDU să includă de la început considerente de mediu. Câteva din aceste considerente sunt discutate mai jos.

Utilizarea eficientă a resurselor și prevenirea și managementul poluăriitoate proiectele publice implementate ar trebui să:

- Promoveze utilizarea sustenabilă a resurselor, inclusiv energia, apa și materiile prime;
- Evite sau să minimizeze impactul avers asupra sănătății umane și asupra mediului, ca urmare a poluării generate de activitățile proiectului;
- Evite sau să minimizeze emisiile generate de proiect și poluanții cu impact pe termen scurt și lung;
- Evite sau să minimizeze generarea deșeurilor periculoase sau ne-periculoase;
- Minimizeze și să gestioneze riscurile și impactul asociat cu folosirea pesticidelor.

Conservarea zonelor cu biodiversitate și gestiunea sustenabilă a resurselor naturale Legea 137/1995 privind protecția mediului include toate principiile și dispozițiile ce trebuie avute în vedere în ceea ce privește protecția mediului atunci când se pregătesc proiecte publice. Principiile cheie ce stau la baza Legii 137/1995 sunt: a) principiul precauţiei în luarea deciziei; b) principiul prevenirii riscurilor ecologice şi a producerii daunelor; c) principiul conservării biodiversităţii şi a ecosistemelor specifice cadrului biogeografic natural; d) principul "poluatorul plăteşte"; e) înlăturarea cu prioritate a poluanţilor care periclitează nemijlocit şi grav sănătatea oamenilor; f) crearea sistemului naţional de monitorizare integrată a mediului; g) utilizarea durabilă; h) menţinerea, ameliorarea calităţii mediului şi reconstrucţia zonelor deteriorate; i) crearea unui cadru de participare a organizaţiilor neguvernamentale şi a populaţiei la elaborarea şi aplicarea deciziilor; j) dezvoltarea colaborării internaţionale pentru asigurarea calităţii mediului.

Accesul facil și echitabil al comunității la zone verzi-albastre Stabilirea pachetului de proiecte și programe prioritare din SIDU trebuie să aibă în vedere înlesnirea accesului facil și echitabil al comunității la zone naturale, având în vedere importanța pe care aceste zone o au pentru creșterea calității vieții. Ca atare, noile proiecte de dezvoltare, atât cele publice cât și cele private, trebuie să aibă în vedere creșterea suprafețelor verzi din zona metropolitană (de exemplu, dezvoltatorii imobiliari pot dezvolta noi spații verzi și

spații publice pentru comunitate) în așa fel încât toți cetățenii să aibă acces rapid la această infrastructură verde.

5.3.3 Managementul riscurilor economice

Implementarea unei strategii de dezvoltare trebuie să aibă în vedere și o serie de riscuri economice. Câteva dintre acestea sunt detaliate mai jos.

Sustenabilitatea financiară. Accesul la fondurile europene poate fi asocialtă cu o serie de efecte secundare cu impact negativ, și este important ca autoritățile locale să aibă în vedere aceste riscuri economice când pregătesc un nou portofoliu de investiții. În primul rând, este important să nu se uite că o bună parte a investițiilor publice presupune cheltuieli ulterioare de operare și mentenanță (de exemplu, costuri de întreținere și toaletare a unui parc). Dintr-un imbold de a atrage cât mai multe fonduri europene, administrațiile publice locale pot risca să ajungă în situația în care nu își permit să întrețină investițiile făcute, sau să greveze bugetul local într-o asemenea măsură încât noi investiții nu mai sunt posibile. Ca atare, planificarea unui program de investiții trebuie făcut cu grijă, luând în considerare costurile de operare și funcționare ale noilor investiții pe termen scurt, mediu și lung. De asemenea, toate UATurile trebuie să identifice noi surse de venituri locale, pentru a limita dependența de fonduri europene sau transferuri de la bugetul de stat.

Scenarii privind costurile. Atunci când se pregătește un proiect public este important să fie avute în vedere mai multe scenario privind costurile de implementare ale proiectului. Salariile în domeniul construcțiilor pot crește întro anumită perioadă, salariul minim poate fi ajustat de către Guvern, costurile materialelor pot suferi schimbări datorită unor dinamici locale, naționale, regionale sau internaționale. Aceste schimbări sunt greu de previzionat, dar este important să existe un plan alternativ. De exemplu, multe administrații publice locale licitează o lucrare la un anumit preț, iar pe parcursul implementării proiectului costurile pot crește neașteptat, făcând imposibilă implementarea proiectului dacă nu există soluții alternative.

Diverse și neprevăzute. Orice proiect, oricât de bine ar fi pregătit, se poate confrunta cu o serie de situații diverse și neprevăzute la momentul implementării. Pot fi descoperite vestigii arheologice neprevăzute, pot apărea condiții naturale nefavorabile, pot interveni evenimente (de exemplu, o grevă generală într-un sector relevant pentru proiect) ce necesită întreruperea lucrărilor. Aceste evenimente pot afecta nu numai calendarul de implementare al proiectului, ci și costul general al proiectului. Cu cât se planifică mai bine pentru astfel de situații, cu atât impactul potențial negativ poate fi mai redus.

5.3.4 Managementul riscurilor ce țin de patrimoniu construit

Patrimoniul construit, odată dispărut, nu mai poate fi recuperat. Orice adminsitrație locală trebuie să acorde o importanță aparte conservării patrimoniului cultural și protejării acestui patrimoniu de potențialul impact advers al proiectelor/programelor propuse în SIDU. Ca bună practică, conservarea patrimoniului cultural și natural ar trebui să fie parte a proiectării fiecărui proiect/program, iar beneficiile rezultate din folosirea patrimoniului cultural ar trebui să se reflecte asupra cât mai multor membrii ai comunității.

5.3.5 Managementul riscurilor ce țin de capacitatea administrativă și maturitatea instituțiilor

România a trecut printr-un proces rapid de creștere și transformare economică în ultimii ani. Acest proces a presupus o schimbare rapidă a sectorului privat, dar sectorul public nu a reușit întotdeauna să țină pasul. Aceasta înseamnă că implementarea proiectelor de dezvoltare locale este afectată frecvent de probleme ce țin de capacitatea administrativă a autorităților publice și de maturitatea instituțiilor implicate în implementarea proiectelor. În continuare enumerăm câteva astfel de riscuri.

Colaborare metropolitan. Pregătirea unei viziuni metropolitane și implementarea acestei viziuni necesită un consens politic și un numitor comun între diferitele primării parte a zonei metropolitane. În lipsa

unui cadru legislative clar pentru zone metropolitane, succesul inițiativelor metropolitane țin, de cele mai multe ori, de capacitatea administrațiilor locale de a colabora pentru un scop comun.

Capacitatea redusă de planificare și implementare a proiectelor de investiții. Dacă administrațiile urbane și-au dezvoltat în ultimii ani capacitatea de planificare și implementare a proiectelor de investiții, comunele din zona metropolitană au, în cele mai multe cazuri, nevoie de sprijin pentru pregătirea și implementarea unor programe integrate de investiții.

Lipsa unor competențe în domenii cheie. Chiar dacă salariile din sectorul public au devenit mai atractive în ultimii ani, administrațiile publice locale au de multe ori probleme în a atrage oameni calificați pe posturi cheie. Această carență de personal poate afecta capacitatea de planificare și implementare a programelor de investiții și este, de cele mai multe ori, motivul pentru performanța slabă a unor primării în ceea ce privește investițiile de capital.

5.3.6 Matricea Riscurilor

Riscul potențial identificat	*Probabilitatea de manifestare*	*Impactul asupra SIDU*	*Soluții posibile pentru eliminarea / atenuarea impactului*
RISCURI SOCIALE			
Proiecte de dezvoltare urbană pot avea efecte sociale adverse neanticipate	Mediu	Mediu	Pregătirea unui Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru a anticipa potențiale efecte secundare negative și a pregăti un set de măsuri pentru combaterea acestor efecte.
Reabilitarea / modernizarea / dezvoltarea infrastructurii publice fără a ține seama de nevoile oamenilor cu dizabilități și a proaspeților părinți	Ridicata	Ridicata	Includerea în caietele de sarcini pentru contractarea lucrărilor de proiectare tehnică a unor principii de bună practică în design-ul infrastructurii urbane.
Implementarea unor exproprieri pentru cauză de utilitate publică ce pot crea și exacerba probleme sociale	Scazuta	Mediu	Legislația prevede nu numai compensații la valoarea justă a terenului/proprietății, ci permite celor expropriați căi legale pentru a contesta/ajusta sumele alocate
Nerespectarea regulilor de protecția muncii în implementarea proiectelor din SIDU	Scazuta	Scazuta	Legislația în domeniu și aplicarea legislației sunt riguroase, precum arată experiența ultimilor ani.
Neconsiderarea nevoilor comunităților marginalizate în implementarea proiectelor din SIDU	Ridicata	Ridicata	Gândirea proiectelor/programelor de investiții prin perspectiva comunităților marginalizate, pentru a vedea cum ajustări de

			proiect pot aduce beneficii mai mari pentru aceste comunități.
Creșterea costului vieții și dificultatea de acces al populației la locuire la preț rezonabil	Ridicata	Ridicata	Elaborarea unui set de măsuri necesar pentru a adresa problemele de locuire.
RISCURI DE MEDIU			
Utilizarea eficientă a resurselor și prevenirea și managementul poluării	Ridicata	Ridicata	Legislația este suficient de cuprinzătoare pe acest capitol, dar este important ca administrațiile locale să își asume pro-activ limitarea intervențiilor publice ce au un efect negativ asupra mediului. Pregătirea unui Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru a anticipa potențiale efecte secundare negative și a pregăti un set de măsuri pentru combaterea acestor efecte.
Riscul activităților antropice asupra conservării zonelor cu biodiversitate și gestiunea sustenabilă a resurselor naturale	Ridicata	Ridicata	Legislația este suficient de cuprinzătoare pe acest capitol, dar este important ca administrațiile locale să își asume pro-activ limitarea intervențiilor publice ce au un efect negativ asupra mediului. Pregătirea unui Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru a anticipa potențiale efecte secundare negative și a pregăti un set de măsuri pentru combaterea acestor efecte.
RISCURI ECONOMICE			
Resursele financiare proprii ale bugetelor locale raportate la volumul preconizat al investițiilor publice	Ridicata	Ridicata	Contractarea de împrumuturi bancare / emiterea de obligațiuni municipale „Lobby" la nivel guvernamental pentru

			atragerea de fonduri suplimentare de la bugetul de stat pentru lucrări de investiții Pregătirea din timp aunui portofoliu solid de proiecte mature, inclusiv de rezervă, în vederea atragerii unui volum cât mai mare de fonduri europene Creșterea bazei de impozitare locale, atât prin măsuri active de atragere de noi investiții private, cât și prin reforma impozitării proprietăților Eficientizarea unor cheltuieli publice (de ex. reducerea consumurilor de energie, restructurarea unor companii municipale generatoare de pierderi etc.)
Riscul unor modificări neprevăzute ale costurilor de construcție și ale condițiilor de implementare a proiectelor/programelor din SIDU	Ridicata	Scazuta	Majoritatea administrațiilor publice locale au experiență cu implementarea investițiilor de capital și pot previziona astfel de schimbări. Dezvoltarea unui set de măsuri care să permită un răspuns rapid la astfel de situații.
RISCURI CE ȚIN DE PATRIMONIUL CONSTRUIT			
Menținerea unui nivel incipient de colaborare pentru proiecte de interes comun	Ridicata	Ridicata	Inființarea unui fond de investiții metropolitan Consolidarea dialogului, formal și informal
Capacitatea redusă de planificare și implementare a proiectelor de investiții	Ridicata	Ridicata	Consolidarea rolului Arhitectului-Șef al Județului în domeniul urbanismului Conceperea și operaționalizarea unei baze de date urbane GIS unice la nivelui zonei urbane funcționale Extinderea mandatului și întărirea capacității

			structurilor metropolitane de a furniza servicii suplimentare membrilor, inclusiv în domeniul pregătirii și implementării investițiilor Achiziționarea de servicii de consultanță specializată de pe piața privată
Competențe și resursele umane limitate ale administrațiilor locale pentru oferirea anumitor servicii publice (de ex. în domeniul social, cultural, sportiv etc.)	Ridicata	Mediu	Extinderea programelor de acordare a finanțărilor nerambursabile pentru proiecte și activități ale entităților private din domeniul culturii, sportului, serviciilor sociale etc.

5.4 COMUNICAREA CU BENEFICIARII PROIECTELOR ȘI PROMOVAREA STRATEGIEI

Procesul de elaborare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina a fost gândit astfel încât să se desfășoare într-o manieră transparentă și deschisă dialogului cu toate grupurile țintă. Direcțiile principale ale acestui proces fiind:

- Poziționarea beneficiarilor politicilor de dezvoltare, din municipiu, în centrul procesului (locuitorii și activitățile economice existente/noi);
- Stabilirea planului de acțiune în funcție de grupurile țintă - comunicarea cu cele două grupuri țintă și implicarea acestora fiind puncte esențiale – rezidenții orașului și sectorul privat;
- Trăsăturile cheie fiind maparea provocărilor urbane, analiza pieței și stabilirea nevoilor.

Metodologia de elaborare este adaptată după Kotler (1999) și conține următoarele etape: (1) analiză diagnostic, (2) viziune și obiective strategice, (3) direcții - politici – programe, (4) portofoliul de proiecte, (5) implementare, monitorizare și evaluare. Totodată, abordarea oferă o importanță majoră dialogului între grupurile țintă și administrația locală și componentei de promovare a strategiei.

Promovarea strategiei presupune construirea unui plan de comunicare care să vizeze toate etapele procesului de elaborare, în funcție de grupurile țintă. Pe lângă componenta de informare și diseminare, planul include și implicarea părților interesate. Astfel, mesajele și instrumentele de comunicare utilizate au fost stabilite și prin această prismă.

Ca atare, dacă prima etapă a procesului a fost concentrată mai mult pe informarea grupurilor țintă și chestionarea acestora cu privire la provocările și soluțiile urbane identificate, următoarele acțiuni sau axat pe creșterea implicării acestora în cadrul consultărilor, participarea activă a grupurilor țintă fiind un factor cheie până în momentul aprobării strategiei și nu numai. Unul dintre obiectivele promovării strategiei și comunicării cu beneficiarii proiectelor este creșterea participării părților interesate în cadrul etapei finale – monitorizarea implementării proiectelor și evaluarea strategiei.

Alte aspecte importante în cadrul procesului de comunicare au fost limbajul și designul produselor de comunicare, care au fost gândite și adaptate conform canalelor de promovare și audiența acestora.

Următorul tabel prezintă schematic modul în care procesul de comunicare cu grupurile țintă și implicarea acestora a fost structurat de-a lungul elaborării documentului strategic.

Tabel 8. Procesul de comunicare cu grupurile țintă

SIDU	Grup Tinta	
	Cetateni Implicare	Sector privat Implicare
Analiza diagnostic	**Mesaj** Ce schimbare vrei în Municipiul Slatina ? Propune soluții urbane! **Instrumente de comunicare** □ Social Media □ Website □ Invitații către societatea civilă via email **Instrumente de colectare a nevoilor** □ Anchetă tematică, pe bază de chestionar (Barometrul Urban) □ Consultări - atelier de lucru privind nevoile cetățenilor (offline/online) □ Ad Facebook □ Citadini.ro	**Mesaj** Sunteți invitați să participați activ la procesul de elaborarea a SIDU Municipiul Slatina 2021- 2027. În această etapă urmărim să aflăm care sunt provocările urbane pe care le experimentați. **Instrumente de comunicare** □ Invitații via email □ Citadini.ro **Instrumente de colectare a nevoilor** □ Consultări - atelier de lucru privind nevoile sectorului privat (offline/online) □ Facebook □ Citadini.ro
Viziune si obiective de dezvoltare	**Promovare și Consultare** Comunicarea viziunii și obiectivelor de dezvoltare pentru a fi supuse consultării **Instrumente de comunicare** □ Website □ Social Media □ Mass Media **Instrumente de colectare a opiniilor** □ Citadini.ro □ Social Media □ Evenimente de dezbatere (offline/online)	**Promovare și Consultare** Comunicarea viziunii și obiectivelor de dezvoltare pentru a fi supuse consultării **Instrumente de comunicare** □ Website □ Social Media □ Mass Media **Instrumente de colectare a opiniilor** □ Website □ Social Media □ Evenimente de dezbatere (offline/online
	Promovare și Consultare Comunicarea pachetelor de măsuri și dezbaterea acestora **Instrumente de comunicare** □ Website	**Promovare și Consultare** Comunicarea pachetelor de măsuri și dezbaterea acestora **Instrumente de comunicare** □ Website

Directii- Politici- Programe	☐ Social Media ☐ Mass Media **Instrumente de colectare a opiniilor** ☐ Website ☐ Social Media ☐ Evenimente de dezbatere (offline/online)	☐ Social Media ☐ Mass Media **Instrumente de colectare a opiniilor** ☐ Website ☐ Social Media ☐ Evenimente de dezbatere (offline/online)
Portofoliu de proiecte	**Promovare și Consultare** Adunarea de idei de proiecte și comunicarea ulterioară a proiectelor prioritare și a modului în care vor răspunde nevoilor cetățenilor. **Instrumente de comunicare** ☐ Website ☐ Social Media ☐ Mass Media **Instrumente de consultare** ☐ Consultare online ☐ Campanie de comunicare (website, Facebook, presa scrisă locală, etc.)	**Promovare și Consultare** Adunarea de idei de proiecte și comunicarea ulterioară a proiectelor prioritare și a modului în care vor răspunde nevoilor sectorului privat. **Instrumente de comunicare** ☐ Website ☐ Social Media ☐ Mass Media **Instrumente de consultare** ☐ Consultare online ☐ Campanie de comunicare (website, Facebook, presa scrisă locală, etc.)
Implementarea, monitorizarea si evaluarea strategiei	**Informare și transparență** Implementarea proiectelor prioritare a început. Fiți alături de noi și urmăriți realizarea acestora pe site-ul primărie sau pe pagina noastră de Facebook! **Instrumente de informare**: ☐ Website ☐ Social media ☐ Presa locală **Transparență** ☐ Comunicarea constantă a stadiului fiecărui proiect ☐ Realizarea unor instrumente digitale care prezintă în timp real stadiul fiecărui proiect	**Informare și transparență** Implementarea proiectelor prioritare a început. Fiți alături de noi și urmăriți realizarea acestora pe site-ul primărie sau pe pagina noastră de Facebook! **Instrumente de informare**: ☐ Website ☐ Social media ☐ Presa locală **Transparență** ☐ Comunicarea constantă a stadiului fiecărui proiect ☐ Realizarea unor instrumente digitale care prezintă în timp real stadiul fiecărui proiect

SECȚIUNEA 6: PROCEDURĂ PENTRU PRIORITIZARE OPERAȚIUNI

Pentru a asigura implementarea si operaționalizarea instrumentului **Investitii teritoriale in strategii urbane**, se impune construirea/configurarea unui ecosistem al dezvoltării urbane care sa aibă ca fundament principiile **bunei guvernante**, ca parte esențială a dezvoltării durabile, si care sa asigure mecanismele necesare implicării in acest proces a tuturor factorilor interesați locali (administrația publica locala, agenți economici, ONG-urile, societatea civila etc).

Buna guvernanta are la baza următoarele principii fundamentale: ***este participativa, orientata spreconsens, responsabila, transparenta, eficienta si eficace, echitabila si urmărește respectarea legii.*** Implicarea tuturor factorilor interesați locali in procesul decizional de gestionare a tuturor fazelorunei strategii, asigura o plus valoare managementului si eficientizarea resurselor angajate. Pentru astimula implicarea tuturor factorilor interesați locali si pentru ca procesul de comunicare sa fie desucces, autoritățile locale vor pune la dispoziție o serie de instrumente care sa faciliteze participareasi feedbackul atât online, cat si offline.

Mecanismul de guvernanta al SIDU/ SIDT va fi structurat pe 3 niveluri:

- **nivelul operațional (sau executiv)** format din aparatul tehnic al primăriei care va avea rolul de a contribui la elaborarea SIDU, colectarea datelor pentru implementarea si monitorizarea SIDU;
- **nivelul strategic** format din persoane cu funcție de decizie din cadrul APL, ADI Zona Metropolitana, CJ, prefectura, mediul academic, mediul de afaceri, societate civila sau alti parteneri cu rol in selectarea proiectelor pe baza unor criterii/grile si avizarea SIDU;
- **nivelul decizional** cu rol in aprobarea SIDU si a listei de proiecte. Acest rol va reveni ConsiliuluiLocal sau ADI, dupa caz.

Sistemul de guvernanță va trebui asigurat la nivel de UAT pentru teritoriului vizat, ceea ce presupuneo cooperare pe mai multe niveluri (între departamente și instituții publice care au atribuții în gestionarea obiectivelor publice sau de interes public în regiunea SV Oltenia), cât și implicarea părților interesate din perspectiva abordării parteneriale (Articolul 8 din Regulamentul 1060/ 2021 - valabil pentru toate strategiile). Sistemul de guvernanță va fi sprijinit prin măsuri dedicate sub prioritatea deAsistență Tehnică a PR SV Oltenia.

Procesele de monitorizare și evaluare se desfășoară pe două niveluri: la nivelul PR SV Oltenia și la nivelul fiecărei strategii integrate.

- APL vor fi implicate în procesele de monitorizare și evaluare a strategiilor teritoriale

integrate. Monitorizarea și evaluarea strategiilor se va realiza de către APL prin intermediul sistemului de guvernanță și prin elaborarea unui raport anual ce va conține rezultatele monitorizării și autoevaluării strategiei pentru anul precedent.

- La nivelul PR SV Oltenia evaluarea și monitorizarea se face la nivel de strategie teritorială integrată/ plan de acțiune dar și la nivel de operațiune/ proiect în primul rând prin verificareafuncționarii mecanismului de guvernanță, dar si prin evaluări/ reevaluări specifice în situațiilecând sunt propuse modificări ale planurilor de acțiune.

Descriere procedură de selecție și prioritizare propuneri de proiecte

Regulamentului (UE) nr. 1060/2021 menționează la art. 29 faptul că autoritățile teritoriale competente responsabile (autoritățile publice locale) cu implementarea strategiilor teritoriale integrate sunt implicate în selectarea operațiunilor care vor fi sprijinite prin intermediul programelorrelevante.
Astfel, autoritățile publice locale responsabile cu implementarea SIDU/ST/SDT vor avea în atribuții șicu selecția strategică a proiectelor/operațiunilor care vor primi finanțare prin PR Sud-Vest 2021-2027și prioritizarea acestora. Ulterior, proiectele prioritare selectate vor fi depuse pentru finanțare în cadrul apelurilor de proiecte lansate de autoritatea de management.

Selectarea și prioritizarea proiectelor ce vor contribui la realizarea obiectivelor strategiei se va face la nivel de fișă de proiect; criteriile folosite la selectarea și prioritizarea fișelor de proiect vor fi elaborate de nivelul strategic. Proiectele de regenerare urbană vor trebui să aibă un caracter integratconform definiției din Cap 1.3 iar acest aspect va trebui reflectat în criteriile de selecție.

Ca urmare a aplicarii procedurii de selectie si prioritizare, va fi elaborat un Raport de selectie siprioritizare care cuprinde cel putin:

- Procedura/descrierea procesului;
- Criteriile folosite la selectarea și prioritizarea fișelor de proiect;
- Lista proiecte prioritizate/raportul final al procesului de selectie;
- Fise de proiecte.

Deoarece Municipiul Slatina are alocari dedicate, se va aplica urmatorul mecanism pentruprioritizarea proiectelor:

Pentru a se asigura relevanța procesului de selectare și prioritizare, precum și posibilitatea de a aveași o listă de idei de proiect în rezervă pentru fiecare Obiectiv specific pentru care sunt depuse fișe, **se solicită autoritatilor responsabile să se asigure că valoarea nerambursabilă a**

bugetelor fișelor de proiect reprezintă minimum 300% din alocarea financiară pentru fiecare O.S. (valoarea negociată, dacă este cazul).

Structura de guvernanta va stabili ierarhia fişelor de proiect pe fiecare obiectiv specific în ordine descrescătoare. **Fişele de proiect care se încadrează în 120% din alocarea financiară pentru fiecare Obiectiv specific constituie lista de proiecte prioritare, iar restul fişelor de proiect conforme constituie lista de rezervă.**

Etape orientative in aplicarea procedurii de selectie a proiectelor prioritare:

Lista Generală de proiecte prioritare generate de obiectivele SIDU constituie punctul de plecare în selectarea și prioritizarea proiectelor. Pentru selectarea și prioritizarea proiectelor din SIDU finanțabile prin PR Sud-Vest Oltenia 2021-2027, autoritatea publică locală si partenerii selectati vor parcurge următoarele etape:

Etapa 1

Din Lista Generală de proiecte prioritare generate de obiectivele strategiei vor fi selectate proiectelecare se încadrează tipologiei de finanțare pentru fiecare obiectiv specific din PR Sud-Vest 2021-2027si se vor elabora fișele de proiecte corespunzătoare care vor include informații despre activitățile propuse, bugetul, calendarul de implementare si rezultatele estimate. Se vor întocmi astfel liste de proiecte, însoțite de fișele de proiecte corespunzătoare, pentru fiecare obiectiv specific.

Etapa 2

Autoritatea publică locală si partenerii selectati in structura de guvernanta stabilesc o serie de criterii specifice pentru prioritizarea proiectelor. decide intervențiile regionale din cadrul obiectivelor. Pentru proiectele selectate la Etapa 1 aferente obiectivelor specifice dedicate dezvoltarii urbane din PR Sud-Vest 2021-2027 se va utiliza grila specifică pentru întocmirea Listei de proiecte prioritare din SIDU finanțabile din PR Sud-Vest 2021-2027.
Vor fi evidentiate in mod distinct, in cadrul listei de proiecte prioritizate defalcata pe prioritati de investitie/obiective specifice, proiectele care se incadreaza in alocarea dedicata si proiectele care secontituie in lista de rezerva.

Etapa 3

Lista/listele de proiecte prioritare finanțabile prin PR Sud-Vest 2021-2027, pe fiecare obiectiv specific va fi supusă aprobării Consiliul Local/Adunării Generale a ADI etc.

Raportul de selectie si prioritizare poate fi elaborat/aprobat si ulterior aprobarii strategiei. Raportulde selectie si prioritizare va fi depus odata cu Strategia.

Responsabilitatea **elaborarii**, implementarii, monitorizarii si evaluarii strategiei, precum si a **prioritizarii proiectelor** este in sarcina APL. AM va evalua abordarea integrata la nivelul strategiilor, va verifica conformitatea cu dispozițiile RDC si va evalua calitatea strategiilor.

Procedura de selectie a proiectelor prioritare elaborată de Municipiului Slatina va fi supusă aprobării Consiliul Local

Lista de proiucte propuse pentru prioritizare

Prioritate	Denumire proiect	Valoare proiect (EURO cu TVA)
Prioritatea 3 - Eficienta energetica si infrastructura verde (doar componenta de infrastructura verde)	Conservarea și protejarea ecosistemului natural prin modernizarea EXPO Parc din Municipiul Slatina	4.000.000
	Conservarea și protejarea ecosistemului natural prin modernizarea Parcului Pitesti din Municipiul Slatina	3.300.000
	Conservarea și protejarea ecosistemului natural prin transformarea in zone verzi a unor terenuri urbane din Municipiul Slatina	3.000.000
	Refacerea spatiilor verzi pentru suprafete mai mari de 1000 mp in Municipiul Slatina	18.000.000
Prioritatea 4 - Mobilitate urbana sustenabila	Extindere Sistem integrat de management al traficului in Municipiul Slatina	2.400.000
	Construire parcare de tip Park&Ride si integrarea acesteia la sistemul de transport public din Municipiul Slatina	12.000.000
	Reabilitarea stațiilor de transport public și construirea de stații inteligente	1.200.000
	Extindere rețea piste de biclete	2.000.000
	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	6.200.000
	Extindere transport public	10.000.000
Prioritatea 7 - Dezvoltare teritoriala sustenabila	Reabilitare, modernizare, extindere si dotare cladire pentru infintarea centrului multifunctional integrat in Municipiul Slatina	2.400.000
	Regenerare Urbana integrata in zona de locuinte multifamiliale adiacenta Palatul Copiilor din Municipiul Slatina	2.000.000
	Construire/extindere/modernizare a traseelor pietonale aferente zonelor cu locuinte multifamiliale in Municipiul Slatina	18.000.000
	Realizare/reabilitare cinematograf in aer liber (Gradina de vara)	2.500.000
	Reabilitare casa de cultura a sindicatelor in Municipiul Slatina	6.000.000
	Reabilitare casa de cultura a tineretului in Municipiul Slatina	4.000.000
	Amenajare spații publice comunitare în cartiere (scuaruri, locuri de joacă, spații verzi etc.): scuaruri în cartierele Clocociov, Progresul III, Sat Nou, Sărăcești, Cireașov și str. Nicolae Bălcescu și reconfigurarea spațiului public în cartierele Progresul I și Progresul I	8.000.000
	Proiect de amenajare a spatiului public, parcarii si statiilor de transport din zona Garii CFR în vederea constituirii unui nod intermodal	25.000.000

LISTA DE PROIECTE

Nr. crt.	Obiectiv strategic	Obiectiv specific	Titlul proiectului	Beneficiar	Sursa de finantare	Buget estimat in Euro	Perioada de implementare
1	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitarea si modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	7.000.000	2024-2030
2	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizare locuri de parcare	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	800.000	2024-2030
3	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Construire parcare de tip Park&Ride si integrarea acesteia la sistemul de transport public din Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PRSV 2021-2027	12.000.000	2024-2030
4	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Extindere rețea piste de biclete	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024-2030
5	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Sistem de parcări inteligente pentru biciclete	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	900.000	2024-2030
6	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Construirea și modernizarea mobilierului stradal	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	900.000	2024-2030
7	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Construirea și modernizarea căilor de acces pietonal	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	600.000	2024-2030
8	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Extinderea funcționalităților sistemului de management al transportului public	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	300.000	2024-2030
9	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Sistem pentru stocarea datelor și acces deschid la date	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	200.000	2024-2030

10	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Sistem suport pentru transportul la cerere	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	300.000	2024-2030
11	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Extindere transport public	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PNRR, Fonduri europene sau alte surse de finantare	10.000.000	2024-2030
12	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitarea stațiilor de transport public și construirea de stații inteligente	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.200.000	2024-2030
13	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Se va extinde rețeaua de stații de încărcare rapide pentru autobuzele electrice	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	450.000	2024-2030
14	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Platforme digitala pentru planificarea rutelor pentru transportul de marfă	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	300.000	2024-2030
15	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Stații de încărcare vehicule electrice de marfă	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	750.000	2024-2030
16	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Parcel lockers - suport	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	120.000	2024-2030
17	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Transport marfă - acțiuni suport	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	480.000	2024-2030
18	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Dezvoltarea și extinderea rețelei de stații de închiriere trotinete electrice	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	300.000	2024-2030
19	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Dezvoltarea coridoarelor pietonale și integrarea sistemelor suport	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	750.000	2024-2030

20	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Dezvoltarea coridoarelor pentru biciclete și integrarea sistemelor suport	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	400.000	2024-2030
21	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Platforma hardware și software care să implementeze funcționalități de management al mobilității	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	500.000	2024-2030
22	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Interfețe cu sistemele care vor fi integrate în sistemul de Management al Mobilității	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	200.000	2024-2030
23	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Nucleu al platformei MaaS	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PNRR C10, Fonduri europene sau alte surse de finantare	350.000	2024-2030
24	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Dezvoltarea unei aplicații de tip MaaS pentru utilizatori pentru verificarea funcționalității, mentenanță, monitorizare, control	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	85.000	2024-2030
25	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Interfețe software (API) pentru conectarea sistemelor și integrarea acestora în platforma MaaS	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	175.000	2024-2030
26	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Elaborarea unei strategii de parcare ca parte integrantă a strategiei de mobilitate	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	50.000	2024-2030
27	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Sistem de gestiune și de urmărire a implementării strategiei de parcare și a regulamentului de parcare în Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	50.000	2024-2030
28	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Sisteme de monitorizare a locurilor de parcare și de control al plății	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PNRR C10, Fonduri europene sau alte surse de finantare	6.000.000	2024-2030
29	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Slatina Smart Mobility Data Warehouse	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	500.000	2024-2030

30	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	API-uri (application programming interface) care vor permite accesul la aceste date	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	200.000	2024-2030
31	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Rețea de senzori de zgomot și o platformă de prelucrarea a informațiilor de la acești senzori	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PNRR C10, Fonduri europene sau alte surse de finantare	540.000	2024-2030
32	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Rețea de senzori pentru determinarea calității aerului, împreună cu senzori meteo	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PNRR C10, Fonduri europene sau alte surse de finantare	650.000	2024-2030
33	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Rețea de stații de încărcare cu energie electrică	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PNRR C10, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.350.000	2024-2030
34	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Sistem sau a unor componente de sistem de transport cu drone și/sau vehicule autonome	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024-2030
35	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Platforme de planificare a transporturilor	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	500.000	2024-2030
36	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Derularea unor campanii de promovare a platformei MaaS	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	270.000	2024-2030
37	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Organizarea de competiții de tip hackathon – soluții MaaS	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	270.000	2024-2030
38	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Strategie de management al mobilității orientată către transportul durabil	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	60.000	2024-2030
39	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Strategie de transport public	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	60.000	2024-2030

40	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect pilot 20 Minute	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	60.000	2024-2030
41	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Campanii de educatie rutiera și mobilitate urbană durabilă	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	270.000	2024-2030
42	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Campanii de educatie rutiera și mobilitate urbană durabilă	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	270.000	2024-2030
43	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Campanii de educatie rutiera și mobilitate urbană durabilă	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	270.000	2024-2030
44	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	70.000	2024-2030
45	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Campanii de constientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	140.000	2024-2030
46	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Campanii de comunicare si marketing	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	540.000	2024-2030
47	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Campanii de promovare a deplasarilor durabile	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	270.000	2024-2030
48	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Dezvoltarea unei rețele de stații de transport public local inteligente și autonome (Intelli Bus Hub Net)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.900.000	2024-2030
49	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect integrat de modernizare a sistemului de transport public	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	670.000	2024-2030

50	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila		Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024-2030
51	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024-2030
52	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Realizare infrastructura pentru biciclete	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, POR 2014-2020,Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.490.000	2024-2030
53	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect integrat de mobilitate durabilă (componentele biciclete și vehicule electrice)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, POR 2014-2020,Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.600.000	2024-2030
54	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Dezvoltarea infrastructurii pietonale in municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	20.110.320	2024-2030
55	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Crearea de spatii si trasee cu prioritate pentru pietoni in zonele centrale ale cartierelor	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.700.000	2024-2030
56	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Constructia de parcari rezidentiale multi-etajate	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	9.900.000	2024-2030
57	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect integrat de gestiune a parcarilor in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PNRR C10, Fonduri europene sau alte surse de finantare	650.000	2024-2030
58	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane si impunere a regulilor, siguranta si securitate	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, POR 2014-2020,Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.700.000	2024-2030

59	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Extindere Sistem integrat de management al traficului in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PRSV 2021-2027	2.400.000	2024-2030
60	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Sistem suport pentru facilitarea transportului pietonal	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	6.200.000	2024-2030
61	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Definirea unei zone cu emisii scazute in centrul orasului	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, PNRR C10, Fonduri europene sau alte surse de finantare	3.565.780	2024-2030
62	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Realizarea unui punct intermodal in zona garii si autogarii,prin reamenajarile urbanistice necesare si asigurarea functiilor specifice	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024-2030
63	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Amenajare traseu turistic Padurea Strehareti	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024-2030
64	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Continuarea modernizării infrastructurii rutiere în cartierul Tudor Vladimirescu	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	6.000.000	2024-2030
65	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect de extindere și reabilitare a infrastructurii edilitare în cartierul Progresul IV (Cartier Școala de Poliție)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	3.000.000	2024-2030
66	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizarea cartierului Școala de Poliție din municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	4.000.000	2024-2030
67	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Îmbunătățirea transportului public urban prin reabilitarea infrastructurii rutiere aferentă traseelor de transport public, pe străzile: Vintilă Vodă, Pitești, Văilor, Bd. Constantin Brâncoveanu, Prunilor, Lacului, Zorilor	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	6.000.000	2024-2030

68	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Îmbunătățirea transportului public urban prin supralărgirea infrastructurii rutiere aferentă traseului de transport public pe strada Drăgănești	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	8.000.000	2024-2030
69	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitarea infrastructurii rutiere și extinderea traseelor de transport public pe străzile Oituz, Nordului, Vadului, Islazului, Recea	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	4.000.000	2024-2030
70	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizarea arealului cuprins între străzile Basarabilor, Sergent Major Dorobanțu Constantin, A. I. Cuza și Arcului, din municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024-2030
71	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizarea arealului cuprins între străzile Crișan, Textilistului, A. I. Cuza și Primăverii, din municipiul Slatina (Modernizare cartier Toamnei (de la A.I. Cuza, Primaverii, Textilistului)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024-2030
72	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizarea cartierelor Satu Nou si Cireasov din municipiul Slatina (Asfaltare si modernizare cartier Satu Nou si Cireasov)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024-2030
73	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Realizare varianta ocolitoare prin modernizare infrastructura rutiera existenta in municipiul Slatina (Traseu format din Pitesti, Oituz, Ionascu, 13 Decembrie, Piata Ecaterina Teodoroiu, George Poboran, Sfantul Constantin Brancoveanu)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	75.000.000	2024-2030
74	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizarea/ extinderea infrastructurii de transport public în zona Sat Nou – Cireaşov – Strehareţi (4 stații)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	240.000	2024-2030
75	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Construirea/ modernizarea staţiilor de transport în comun în zonele rezidenţiale periferice - Tudor Vladimirescu, Clocociov, Progresul IV	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	240.000	2024-2030
76	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect pentru realizarea unor autogări/ stații de transport în comun (incl. parcare)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024-2030

77	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect de amenajare a spațiului public, parcării și stațiilor de transport din zona Gării CFR în vederea constituirii unui nod intermodal	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024-2030
78	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect pentru amplasarea parcări pentru biciclete în jurul principalelor obiective de interes public	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	800.000	2024-2030
79	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizarea cartierelor Satu Nou si Cireasov din municipiul Slatina (Asfaltare si modernizare cartier Satu Nou si Cireasov)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	4.000.000	2024-2030
80	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Continuarea pietonizării centrului istoric	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024-2030
81	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect reamenajare spaţiului public reprezentativ de pe dealul Grădişte	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	3.500.000	2024-2030
82	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Traseu de agrement Strehareți (str. Drumul lui Stroe/ Carol I)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024-2030
83	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Traseu pietonal Parcul Esplanada-Centrul Istoric (Primărie) - Complex Sportiv 1 Mai - Clubull Nautic	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024-2030
84	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Amenajare spații publice comunitare în cartiere (scuaruri, locuri de joacă, spații verzi etc.): scuaruri în cartierele Clocociov, Progresul III, Sat Nou, Sărăcești, Cireașov și str. Nicolae Bălcescu și reconfigurarea spațiului public în cartierele Progresul I și Progresul I	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	8.000.000	2024-2030
85	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Construire parcare subterana zona Primariei municipiului Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	8.000.000	2024-2030

86	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect pentru realizarea de parcari supraetajate (sub sau supraterane) în zonele rezidentiale: Progresul I-II-III, Ecaterina Teodoroiu, Steaua, Crisan I-II, Vâlcea-Tunari (7 parcari)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	6.000.000	2024-2030
87	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Parcări pentru eTaxi	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	400.000	2024 - 2030
88	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizarea Centrului Istoric (Dinu Lipatti, Gradinitei, Cazinoului) al municipiului Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	50.000.000	2024-2030
89	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect pentru amenajarea unor spatii publice reprezentative la intrarile în centrul istoric (5 spatii) - în cadrul traseelor pietonale	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024-2030
90	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Proiect de amenajare a spatiului public, parcarii si statiilor de transport din zona Garii CFR în vederea constituirii unui nod intermodal	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	25.000.000	2024-2030
91	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Program multianual de extindere și revizuire a rețelei de piste pentru biciclete,în conformitate cu prevederile PMUD zona strada Tudor Vladimirescu și imprejurimi, zona urbană - Satul Nou legată cu Slatina și zona Clocociov (Strada Banului - Cuza Vodă - Văilor).	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	4.000.000	2024-2030
92	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Construirea și modernizarea mobilierului stradal ca suport pentru mobilitatea pietonilor. Crearea unor insule cu mobilier urban.	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024-2031
93	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Construirea și modernizarea căilor de acces pietonal la stațiile de transport public și la alte obiective	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	600.000	2024-2032

94	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Platformă GIS pentru managementul proiectelor și investițiilor în infrastructura urbană, cu accent pe infrastructura rutieră / de transport si emisii GES – integrarea componentelor de smart-city și optimizarea intervențiilor la infrastructura urbană, în special pentru cele cu impact asupra mobilității	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	800.000	2024-2033
95	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Achizitia de mijloace de transport ecologice pentru elevi	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.500.000	2024-2030
96	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Amenajare parcari de resedinta si rebilitarea celor existente	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	15.000.000	2024-2030
97	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	60.000	2024-2030
98	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reglementare logistică de aprovizionare	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	60.000	2024-2030
99	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	extinderea sistemului de supraveghere video pe strazile/in zonele in care nu exista in prezent iluminat public (Str Gradistei, Str Oltului, Str. Fundatura Oltului , Str N. Balcescu)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 - 2030
100	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Extinderea sistemului de iluminat public pe strazile secundare/in zonele unde nu exista in prezent (strada Constructorului)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	4.000.000	2024 - 2030
101	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Asigurarea iluminatului cu sistem LED la toate trecerile pentru pietoni de pe raza Mun Slatina)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	6.000.000	2024 - 2030
102	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Realizarea marcaje rutiere termoplastice cu microbile, axiale, marginale si la trecerile pentru pietoni(semnalizare rutiera orizontala)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.800.000	2024 - 2030

103	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Amplasarea unor garduri de protectie prevazute cu sisteme reflectorizante, pe trotuar, in proximitatea unitatilor de invatamant , care sa impiedice copii sa traverseze neregulamentar	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.250.000	2024 - 2030
104	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Amplasarea unui semafor actionabil prin buton de catre pietoni la trecerea pentru pietoni de la intersectia Strazilor Artileroiei cu strada Aleea Eroilor	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	200.000	2024 - 2030
105	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Amenajarea sensuri giratorii definitive de la intersectia strazilor Cuza Voda cu Str Ecaterina Teodoroiu, Str Banului cu Strada Manastirii	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	800.000	2024 - 2030
106	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Amenajarea unui sens giratoriu la intersectia Strazilor Ecaterina Teodoroiu cu Str Recea	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	800.000	2024 - 2030
107	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	100.000	2024 -2030
108	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizare : Drum de legatura intre str Milcov si str Poenii; cuprins intre str Orhidelor- Gen. Aurel Aldea- Cireasov; Modernizare str Cireasov; Modernizare Cartier N. Iorga; Modernizare str Crisan; Modernizare str Milcov si realizarea unor benzi pentru biciclete; modernizare str Abatorului; Modernizare zona Aleea Tipografului; Modernizarea arealului cuprins intre Bd. A.I.Cuza- str Primaverii- Str Unirii-Str Libertatii; Amenajarea parcare str. Zmeurei;	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024 -2030
109	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Extinderea retelei de iluminat public pe Platou Strehareti (Carol I, Dealul Viilor,Regele Ferdinand, Mircea Botez, Regina Maria, Mestecanului)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	750.000	2024 -2030

110	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare strada Artileriei	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	892.536	2024 -2030
111	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare strada Constructorului	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	321.805	2024 -2030
112	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare strada Depozitelor	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	600.000	2024 -2030
113	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare strada Recea	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	708.405	2024 -2030
114	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare strada Tudor Vladimirescu	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	1.110.000	2024 -2030
115	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare strada Ecaterina Teodoroiu	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	1.629.021	2024 -2030
116	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitarea străzilor Ionașcu și 13 Decembrie	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	830.000	2024 -2030
117	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare strada Silozului	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	404.000	2024 -2030
118	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare strada Vederii	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	182.677	2024 -2030
119	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Modernizare strada Panselelor	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	305.000	2024 -2030

120	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare zona străzii Dorobanți	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	407.000	2024 -2030
121	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Reabilitare strada Vulturului	Primaria Municipiului Slatina	Programul Național de Investiții "Anghel Saligny"	190.000	2024 -2030
122	1 Oras verde si rezilient	1.1 Mobilitate urbana durabila	Construirea canalizaţiei subterane pe domeniul public al Municipiului Slatina în vederea relocarii în subteran a reţelelor aeriene de cabluri (reteaua electrica si retele de fibra optica) din municipiu	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	10.000.000	2024 -2030
123	1 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Reabilitare (inclusiv eficienta energetica) , modernizare, extindere si dotare scoala gimnaziala Eugen Ionescu	Primaria Municipiului Slatina	PR SV/B1/6/4.2/2023 buget de stat, buget local	1.250.000	2024 - 2030
124	2 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Crestere eficienta energetica scoala gimnaziala George Pogoran	Primaria Municipiului Slatina	PR SV/B1/6/4.2/2023 buget de stat, buget local	1.250.000	2024 - 2030
125	3 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Crestere Eficienta Energetica cladire Strada Draganesti 25	Primaria Municipiului Slatina	PR SV/1/3A/2.1/2023, buget de stat, buget local	2.500.000	2024 - 2030
126	4 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Crestere Eficienta Energetica cladire Clubul Pensionarilor	Primaria Municipiului Slatina	PR SV/1/3A/2.1/2023, buget de stat, buget local	1.250.000	2024 - 2030
127	5 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Extindere sediu primarie Slatina cu cladire tip NZB	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	40.000.000	2024 - 2030
128	6 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Crestere Eficienta energetica locuinte multifamiliare Slatina 37 blocuri	Primaria Municipiului Slatina	PNRR - C5 Valul renovarii, buget de stat, buget local, AFM, Alte surse de finantare	70.000.000	2024 - 2030

129	7 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Implementare parc fotovoltaic cu putere instalata de 4MW	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, Fonduri europene POIM , AFM	4.000.000	2026 - 2030
130	8 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Reabilitarea și modernizarea sediului Poliției Municipiului Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024 -2030
131	9 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Reabilitarea și modernizarea în vederea creșterii eficienței energetice a sediului I.P.J. Olt din b-dul A.I. Cuza, nr. 153 A, mun. Slatina	Primaria Municipiului Slatina, IPJ Olt	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 -2030
132	10 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Renovarea energetică a sediului I.P.J. Olt-corpurile C2 și C3	Primaria Municipiului Slatina, IPJ Olt	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
133	11 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Modernizarea , implicit cea energetică sustenabila a Colegiului Tehnic Alexe Marin	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	8.000.000	2024 -2030
134	12 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Reabilitarea, eficientizarea energetică, modernizarea și dotarea Colegiului Tehnic Metalurgic	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	10.000.000	2024 -2030
135	13 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Construcția/reabilitarea/modernizarea/ extinderea/echiparea infrastructurii educaționale pentru învățământul profesional și tehnic – Colegiul Economic P.S. Aurelian	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	20.000.000	2024 -2030
136	14 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Reabilitare și modernizare Colegiul Național Vocațional Nicolae Titulescu	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	10.000.000	2024 -2030
137	15 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Reabilitarea, modernizarea și extinderea clădirilor universitare (fostul Colegiu Ion Mincu)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	15.000.000	2024 -2030
138	16 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Reabilitare și modernizare- corp B al Grădiniței nr 5 (Str. Banului)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024 -2030

139	17 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Reabilitare și modernizare Grădinița cu program prelungit nr, 3 Slatina; Str. Frații Buzești	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024 -2030
140	18 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Reabilitare și modernizare Școala Gimnazială nr.1, Str. Ion Moroșanu, nr.2	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024 -2030
141	19 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Înnoirea parcului auto cu durată de viață depășită si dezvoltarea unor sisteme de monitorizare si optimizare	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024 -2030
142	19 Oras verde si rezilient	1.2 Neutralitate Energetică	Instalare sistem de panouri fotovoltaice pentru producerea de energie electrică, în vederea acoperirii necesarului de consum, lucrari de refacere si reparatii hidroizolatie aticuri si a suprafetelor orizontale ale terasei , acolo unde se va instala sistemul ***si*** *reabilitarea*/modernizarea instalațiilor de iluminat în spațiile de utilizare comună ale clădirii	Primaria Municipiului Slatina, Palatul Copiilor ADRIAN BARAN Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	200.000	2024 -2030
143	1 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Zona agrement promenada Olt	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	6.000.000	2024 -2030
144	2 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Refacerea spatiilor verzi pentru suprafete mai mari de 1000 mp in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	18.000.000	2024 -2030
145	2 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Conservarea și protejarea ecosistemului natural prin modernizarea EXPO Parc din Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	PRSV/MRJ1/3B/2.7/2023, Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	4.000.000	2024 -2030

146	2 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Conservarea și protejarea ecosistemului natural prin modernizarea Parcului Pitesti din Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	PRSV/MRJ1/3B/2.7/2023, Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	3.300.000	2024 -2030
147	2 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Conservarea și protejarea ecosistemului natural prin transformarea in zone verzi a unor terenuri urbane din Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	PRSV/MRJ1/3B/2.7/2023, Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	3.000.000	2024 -2030
148	3 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Elaborare Plan de atenuare și adaptare la schimbările climatice în municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	150.000	2024 -2030
149	4 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Extinderea sistemului integrat de colectare selectivă și reciclare a deșeurilor menajere	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024 -2030
150	5 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Soluţii smart pentru eficientizarea colectării selective a deşeurilor	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	500.000	2024 -2030
151	6 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Înființarea a două centre de colectare prin aport voluntar în Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.800.000	2024 -2030
152	7 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Construire de insule ecologice digitalizate pentru colectare inteligenta a deseurilor în municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.800.000	2024 -2030

153	8 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR 1 ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 -2030
154	9 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR 2 ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 -2030
155	10 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR 3,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 -2030
156	11 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR 4 ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 -2030
157	12 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR 5 ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 -2030
158	13 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT Ion Creanga ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 -2030
159	14 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea GRĂDINIȚA CU PROGRAM PRELUNGIT NR 7 ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 -2030

160	15 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea ŞCOALA GIMNAZIALĂ NR.1 ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
161	16 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea ŞCOALA GIMNAZIALĂ NR.3 ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
162	17 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea ŞCOALA GIMNAZIALĂ "Nicolae Iorga" ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
163	18 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea ŞCOALA GIMNAZIALĂ "Stefan Protopopescu" ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
164	19 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea ŞCOALA GIMNAZIALĂ "Vlaicu Voda" ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
165	20 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea ŞCOALA GIMNAZIALĂ "Eugen Ionescu" ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
166	21 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea ŞCOALA GIMNAZIALĂ "Constantin Brancoveanu" ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030

167	22 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea ŞCOALA GIMNAZIALĂ "George Poboran" ,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
168	23 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea COLEGIUL NAȚIONAL "RADU GRECEANU",municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024 -2030
169	24 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea COLEGIUL NAȚIONAL "ION MINULESCU",municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024 -2030
170	25 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea COLEGIUL NAȚIONAL vocational "NICOLAE TITULESCU",municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024 -2030
171	26 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea COLEGIUL ECONOMIC "PS AURELIAN ",municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024 -2030
172	27 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea COLEGIUL TEHNIC METALURGIC,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024 -2030
173	28 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea COLEGIUL NATIONAL AGRICOL "CAROL I",municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024 -2030

174	29 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea LICEUL CU PROGRAM SPORTIV,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024 -2030
175	30 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea SCOALA POSTLICEALA SANITARA,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024 -2030
176	31 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea CENTRUL JUDETEAN DE EXCELENTA oLT,municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024 -2030
177	32 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Modernizarea , extinderea și dotarea COLEGIUL TEHNIC "ALEXE MARIN ",municipiul SLATINA	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024 -2030
178	33 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Reabilitarea,modernizarea şi eficientizare energetică a clădirii Instituției Prefectului – Județul Olt	Primaria Slatina , Instituția Prefectului Olt	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.400.000	2024 -2030
179	34 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Amenajare spatii verzi, locuri de parcare si intrari prentru institutii partenere	Parteneriat Primaria Slatina , Consiliul Judetean Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	150.000	2024 -2030
180	34 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Amenajare curte Instituția Prefectului Județul Olt cu parcare, accese, spații verzi	Primaria Slatina , Instituția Prefectului Olt	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.400.000	2024 -2030

181	35 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Soluții smart pentru accesibilizarea municipiului pentru persoanele varstnice, cu deficiențe de vedere și cu alte dizabilități	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	600.000	2024 -2030
182	36 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Construire Sali de sport la scolile din Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	250.000	2024 -2030
183	37 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Amenajare/modernizare piețe agro-alimentare, noi si existente, în Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	5.000.000	2024 -2030
184	37 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Acordul de Economie Circulară la nivelul muncipiului Slatina - semnat cu mai multe categorii de actori	Primaria Municipiului Slatina si Parteneri	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	30.000	2024 -2030
185	37 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Elaborarea Registrului de Economie Circulară - înregistrarea acțiunilor municipalității și cele generate de mediul economic și de cetățeni - inclusiv eticheta de economie circulară	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	35.000	2024 -2030
186	37 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Acțiuni de promovare a economiei circulare în școli	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	70.000	2025 -2030
187	37 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Acțiuni de promovare a economiei circulare în rândul locuitorilor	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	70.000	2026 -2030

188	37 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Acțiuni de promovare a economiei circulare în rândul mediului economic	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	70.000	2027 -2030
189	37 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Acțiuni de promovare a reducerii risipei de alimente și apă	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	70.000	2028 -2030
190	37 Oras verde si rezilient	1.3 Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice	Acțiuni de susținere a inițiativelor privind colectarea selectivă și reutilizarea deșeurilor	Primaria Municipiului Slatina parteneriat cu ONG-uri	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	70.000	2029 -2030
191	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Construire sala polivalenta in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	CNI,Buget Local, sau alte surse de finantare	40.000.000	2024 -2030
192	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Reabilitare/modernizare/construire stadion Municipal Slatina	Primaria Municipiului Slatina	CNI,Buget Local, sau alte surse de finantare	54.000.000	2024 -2030
193	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Infiintare si dotare centre medicale de zi /permanenta	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
194	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Construire centru educational pentru persoane din categorii defavorizate	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030

195	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Reabilitare, modernizare, extindere si dotare cladire pentru infintarea centrului multifunctional integrat in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	PRSV/MRJ/1/7/5.1/2023, Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.400.000	2024 -2030
196	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Regenerare Urbana integrata in zona de locuinte multifamiliale adiacenta Palatul Copiilor din Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	PRSV/MRJ/1/7/5.1/2023, Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024 -2030
197	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Construire/extindere/modernizare a traseelor pietonale aferente zonelor cu locuinte multifamiliale in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	PRSV/MRJ/1/7/5.1/2023, Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	18.000.000	2024 -2030
198	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Reamenajarea terenurilor și a bazelor sportive la nivelul municipiului Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	3.500.000	2024 -2030
199	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Construire de crese in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.000.000	2024 -2030
200	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Construire de gradinite in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.000.000	2024 -2030
201	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Infiintare centru universitar in Municipiul Slatina - transformare cladiri Liceu Agricol	Parteneriat Primaria Mun Slatina cu Universitatea Tehnica Bucuresti	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	4.000.000	2024 -2030

202	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Reabilitare casa de cultura a sindicatelor in Municipiul Slatina	Parteneriat Primaria Mun Slatina cu UGSR	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	6.000.000	2024 -2030
203	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Reabilitare casa de cultura a tineretului in Municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	4.000.000	2024 -2030
204	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Reabilitare/extindere iluminat public în zonele nou construite	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	350.000	2024 -2030
205	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Realizare/reabilitare cinematograf in aer liber (Gradina de vara)	Primaria Municipiului Slatina	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	2.500.000	2024 -2030
206	2. Oraș Competitiv și productiv	2.1 Infrastructură publică de calitate	Reabilitare muzee in Municipiul Slatina	Parteneriat Primaria Mun Slatina cu CJ Olt	Buget Local, Fonduri europene sau alte surse de finantare	1.500.000	2024 -2030
207	2. Oraș Competitiv și productiv	2.2 Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice	Punerea in valoare a centrului istoric al Municipiului Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	6.000.000	2024 -2030
208	2. Oraș Competitiv și productiv	2.3 Incurajarea inovatiei, a start-upurilor și forta de munca calificata	Infiintarea Centru suport pentru promovarea inovării. Facilitarea investițiilor tehnologice: TIC, IOT, automatizare, inteligență artificială	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	2.000.000	2024 -2030

209	2. Oraș Competitiv și productiv	2.3 Incurajarea inovatiei, a start-upurilor și forta de munca calificata	Creare/modernizare infrastructură de afaceri	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	3.000.000	2024 -2030
210	2. Oraș Competitiv și productiv	2.3 Incurajarea inovatiei, a start-upurilor și forta de munca calificata	Elaborare strategii de dezvoltare antreprenorială pentru tineri	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	60.000	2024 -2030
211	2. Oraș Competitiv și productiv	2.3 Incurajarea inovatiei, a start-upurilor și forta de munca calificata	Realizare platformă pentru transfer de informații în sprijinul facilitării accesului consumatorilor din municipiul Slatina la produse alimentare locale, prin construirea unei platforme digitale	Parteneriat dintre Primaria Mun Slatina si un ONG	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	60.000	2024 -2030
212	2. Oraș Competitiv și productiv	2.3 Incurajarea inovatiei, a start-upurilor și forta de munca calificata	Modernizarea infrastructurii turismului la nivelul Municipiului Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	500.000	2024 -2030
213	2. Oraș Competitiv și productiv	2.3 Incurajarea inovatiei, a start-upurilor și forta de munca calificata	Promovarea Municipiului Slatina - capitala culturala a judetului Olt	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	120.000	2024 -2030
214	2. Oraș Competitiv și productiv	2.3 Incurajarea inovatiei, a start-upurilor și forta de munca calificata	Sprijinirea producătorilor locali pentru îmbunătățirea capacității de acces pe piața alimentară a municipiului	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	100.000	2024 -2030

215	2. Oraș Competitiv și productiv	3.1 Accesul facil al tuturor la servicii publice	Dotarea şi modernizarea Serviciului de Ambulanţă Slatina	Parteneriat CJ Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	1.500.000	2024 -2030
216	2. Oraș Competitiv și productiv	3.1 Accesul facil al tuturor la servicii publice	Dezvoltarea de parteneriate pentru activitati de ingrijire la domiciliu	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	1.000.000	2024 -2030
217	2. Oraș Competitiv și productiv	3.1 Accesul facil al tuturor la servicii publice	Dezvoltarea de parteneriate pentru copii cu nevoi speciale	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	1.000.000	2024 -2030
218	2. Oraș Competitiv și productiv	3.1 Accesul facil al tuturor la servicii publice	Construire/ modernizare/ reabilitare centre de socializare și recreere pentru persoanele vârstnice	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	2.500.000	2024 -2030
219	2. Oraș Competitiv și productiv	3.1 Accesul facil al tuturor la servicii publice	Fondul de inovare pentru tineri (dezvoltarea competențelor digitale pentru fucționari publici, profesori, personal din educație, sănătate, categorii vulnerabile	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	5.000.000	2024 -2030
220	2. Oraș Competitiv și productiv	3.1 Accesul facil al tuturor la servicii publice	Construire de locuințe sociale/de necesitate/pentru tineri/pentru specialiști în sănătate și învățământ/alte domenii/functionari publici în municipiul Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	3.000.000	2024 -2030
221	2. Oraș Competitiv și productiv	3.2 Implicarea societații civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană	Amenajarea unui spațiu dedicat exclusiv tinerilor în Municipiul Slatina (Centru de Tineret Municipal)	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	3.500.000	2024 -2030
222	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Digitalizare unități de învățământ	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	2.000.000	2024 -2030

223	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	DigitalCity – digitalizarea și standardizarea bazelor de date GIS aferente documentațiilor de urbanism și amenajare a teritoriului (inclusiv eliberare automată de certificate de urbanism, adeverințe de adresă și alte acte)	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	2.000.000	2024 -2030
224	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Digitalizarea administratiei publice prin imbunatatirea infrastructurii hardware si software pentru imbunatatirea serviciilor online la nivelul Municipiului Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	5.000.000	2024 -2030
225	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Digitalizarea administrației publice în vederea creșterii interacțiunii cu cetățeanul și mediul de afaceri prin infiintarea unei platforme de comunicare	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	1.350.000	2024 -2030
226	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Creare/dezvoltarea aplicații de promovare Complex Zona de agrement Slatina	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	10.000	2024 -2030
227	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Sistem inteligent de gestiune a sistemelor de irigații	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	1.000.000	2024 -2030
228	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Modelare 3D a orașului pentru procesul de planificare urbană	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	1.000.000	2024 -2030
229	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Dezvoltarea funcționarului public virtual	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	2.000.000	2024 -2030

230	4. Oraș Bine Guvernat	4.2 Reducerea birocrației și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului	Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreţinere/mentenanţă a reţelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcţie de zonă, complexitate şi resurse financiare necesare	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	90.000	2024 -2030
231	4. Oraș Bine Guvernat	4.2 Reducerea birocrației și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului	Creare birou unic pentru cetățeni	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	60.000	2024 -2030
232	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Economie Circulară Slatina - Platformă software pentru gestionarea problemelor și soluțiilor referitoare la implementarea conceptului de economie circulară în municipiul Slatina - cu mai multe componente.	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	435.000	2024 -2030
233	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Dezvoltarea unei aplicații software (mobilă) de economie circulară pentru cetățenii din municipiul Slatina.	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	87.000	2024 -2030
234	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Dezvoltarea unei aplicații software (mobilă) de economie circulară pentru operatorii economici din municipiul Slatina.	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	87.000	2024 -2030
235	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Dezvoltarea componentei software de economie circulară și integrarea în platforma de Mobility as a Service	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	47.500	2024 -2030

236	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Sistem de monitorizare a activităților de transport a materialelor de construcție și a deșeurilor din construcții	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	245.000	2024 -2030
237	4. Oraș Bine Guvernat	4.1 Digitalizarea Administrației Publice	Sistem de monitorizare a activităților de depozitare, manipulare și transport ale deșeurilor	Primaria Municipiului Slatina	Buget local, fonduri europene sau alte surse de finanţare	365.000	2024 -2030