

ROMÂNIA  
JUDEȚUL ILFOV  
PRIMĂRIA ORAȘULUI CHITILA



Str. Ion Olteanu, nr. 6, tel. 021.436.37.09; 021.436.37.11; fax 021.436.37.10  
[www.primariachitila.ro](http://www.primariachitila.ro); [primar@primariachitila.ro](mailto:primar@primariachitila.ro)

---

## HOTĂRÂREA

NR. 204 din 23.12.2024

**privind aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a orașului Chitila pentru perioada 2023-2030**

**CONSILIUL LOCAL al orașului CHITILA, județul Ilfov, având în vedere:**

Referatul de aprobare al Primarului orașului la proiectul de Hotărâre privind aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a orașului Chitila pentru perioada 2023-2030;

Raportul de specialitate întocmit de al Direcției Economic la proiectul de Hotărâre privind aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a orașului Chitila pentru perioada 2023-2030;

Avizul favorabil al comisiilor de specialitate,

Prevederile Hotărârii Guvernului nr.877/2018 privind adoptarea Strategiei naționale pentru dezvoltarea durabilă a României 2030,

Prevederile Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare,

Prevederile Ordinului nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, cu modificările și completările ulterioare;

Prevederile art.28 și art.29 din Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize;

Prevederile Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice;

Conform art. 11 din H.G. nr. 395/2016, privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 , privind achizițiile publice, modificată și completată;



Prevederile Legii nr. 273/2016 privind finanțele publice locale;

Regulamentul 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență,

Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului,

Regulamentul (UE) nr. 1305/2013 privind sprijinul pentru dezvoltare rurală acordat din Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1698/2005 al Consiliului,

Prevederile art. 129 alin. (2) lit.b), alin. (4) lit.e), art. 140 alin. (1) și (3), ale art. 196 alin. (1) lit.a), art. 197 alin. (1) și art. 243 alin. (1) lit.a) și b) din Ordonanța de Urgență nr. 57 / 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Prevederile art. 7 și art. 8 din Legea nr. 52/2003 (\*republicată\*) privind transparența decizională în administrația publică;

Prevederile art.3 alin.2 din Legea nr. 24/2000(\*\*republicată\*\*)(\*actualizată\*) privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative;

**În temeiul art. 139 al. (1) din O.U.G. 57/2019 privind Codul administrativ:**

### HOTĂRĂȘTE:

**Art.1.** Se aprobă **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a orașului Chitila pentru perioada 2023-2030**, conform anexei la prezenta.

**Art. 2.** Ordonatorul principal de credite, Secretarul General și Direcția Economic vor asigura ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri.

**Art. 3.** Prezenta hotărâre se aduce la cunoștință publică prin afișare la sediu și pe site-ul Primăriei Orașului Chitila – [www.primariachitila.ro](http://www.primariachitila.ro) și se transmite către:

- primarul UAT Chitila, dl. Emilian Oprea ;
- Instituția Prefectului Județului.

PREȘEDINTE,  
ANDREI ROBERT



Contrasemnează,  
Secretar General,  
Cristina-Livia Simion







ORAȘ CHITILA, JUDEȚUL ILFOV

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ

2023-2030

## Cuprins

|   |     |
|---|-----|
| CAPITOLUL I – CONTEXTUL STRATEGIC .....   | 5   |
| 1.1. Rolul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană. Contextul european și național .....  | 5   |
| 1.1.1 Obiectivele tematice la nivel european și național .....                              | 12  |
| 1.2 Contextul național, regional și județean .....  | 30  |
| 1.3 Contextul local .....   | 40  |
| Capitolul II – ANALIZA NEVOILOR DE INVESTIȚII .....   | 47  |
| 2.1 DESCRIEREA SITUAȚIEI EXISTENTE .....  | 47  |
| 2.1.1 Dezvoltarea urbanistică și funcțională .....  | 47  |
| 2.1.2 Conectivitate și mobilitate .....   | 70  |
| 2.1.3 Verde – albastru, mediu și poluare .....  | 87  |
| 2.1.4 Cultură, sport și agrement .....  | 91  |
| 2.1.5 Educație .....  | 92  |
| 2.1.6 Sănătate și asistență socială .....   | 100 |
| 2.1.7 Guvernanță și management .....  | 119 |
| 2.1.8 Siguranța cetățenilor .....   | 128 |
| 2.2 Analiza nevoilor .....  | 131 |
| 2.2.1 Percepția cetățenilor referitoare la Orașul Chitila .....                             | 131 |
| 2.2.1.1 Sondaj de opinie publică .....  | 131 |
| 2.2.1.2 Analiza nevoilor – zone urbane .....  | 144 |
| 2.2.1.3 Focus grup .....  | 154 |
| A. Identificarea situației existente .....  | 155 |
| 1. Prezentarea condițiilor de trai (calitatea vieții locuitorilor din Chitila) .....        | 156 |
| 2. Locuri de muncă .....  | 156 |
| 3. Infrastructură rutieră, transport în comun și disponibile locuri de parcare .....        | 157 |
| 4. Infrastructură de rețea (apă, canalizare, gaze, energie electrică, internet-cablu) ..... | 158 |
| 5. Infrastructură educațională (școli, grădinițe, creșe) .....                              | 158 |
| 6. Activități extrașcolare pentru copii .....   | 159 |
| 7. Infrastructură medicală .....  | 159 |
| 8. Divertisment și petrecere a timpului liber .....   | 159 |
| 9. Dezvoltare imobiliară și acoperire permanentă de noi locuitori .....                     | 159 |
| 10. Sport și mișcare .....  | 160 |
| 11. Gradul de siguranță resimțit în oraș .....  | 160 |
| 12. Curățenie, amenajare stradală, spații verzi, poluare și calitatea aerului .....         | 160 |

|  |     |
|--|-----|
| 13. Servicii sociale (aziil bătrâni, centru pentru victime ale violenței domestice).....   | 161 |
| 14. Gradul de încredere în administrația publică locală.....   | 161 |
| <b>B. Progresul înregistrat din punct de vedere al dezvoltării</b> .....   | 161 |
| <b>C. Identificarea direcțiilor de dezvoltare și proiectele necesare în viziunea locuitorilor</b> .....  | 162 |
| 1. Direcții dezvoltare propuse de locuitori.....   | 162 |
| 2. Proiecte necesare în viziunea locuitorilor.....   | 165 |
| 2.3 Analiza SWOT.....  | 170 |
| <b>CAPITOLUL III.....</b>  | 182 |
| <b>VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE OBIECTIVE STRATEGICE.....</b>   | 182 |
| 3.1.1 Direcția strategică 1 - Creșterea calității vieții locuitorilor.....   | 216 |
| 3.1.2 Direcția strategică 2 - Dezvoltare durabilă și sustenabilă a orașului.....   | 216 |
| 3.1.3 Direcția strategică 3 - Diversificare economică, antreprenoriat și inovare.....  | 216 |
| 3.2 Obiective specifice.....   | 216 |
| 3.2.1 Obiectiv specific 1 - Îmbunătățirea infrastructurii de bază pentru locuire și pentru dezvoltarea activităților economice.....                  | 217 |
| 3.2.2 Obiectiv specific 2 - Îmbunătățirea conectivității teritoriale.....  | 218 |
| 3.2.3 Obiectiv specific 3 - Protecția mediului ambiant, punerea în valoare a spațiului public, a patrimoniului cultural și a peisajului.....         | 220 |
| 3.2.4 Obiectiv specific 4 - Consolidarea capacității administrative pentru bună guvernare și servicii publice de calitate.....                       | 221 |
| 3.2.5 Obiectiv specific 5 - Dezvoltarea capitalului uman și îmbunătățirea ofertei de servicii publice (educație, sănătate și asistență socială)..... | 223 |
| 3.2.6 Obiectiv specific 6 - Susținerea dezvoltării economice durabile și a antreprenoriatului.....   | 225 |
| 3.2.7 Obiectiv transversal 7 - Dezvoltarea societății prin valorificarea avantajelor digitalizării.....  | 226 |
| 3.2.8 Obiectiv transversal 8 - Combaterea schimbărilor climatice.....  | 226 |
| 3.2.9 Obiectiv transversal 9 - Promovarea incluziunii sociale, a egalității de șanse și a diversității.....  | 227 |
| <b>CAPITOLUL IV – PORTOFOLIUL DE PROIECTE.....</b>   | 235 |
| <b>4.1 LISTA DE PROIECTE.....</b>  | 235 |
| <b>4.2 LISTA DE PROIECTE PRIORITARE.....</b>   | 235 |
| <b>CAPITOLUL V – SISTEMUL DE IMPLEMENTARE, MONITORIZARE ȘI EVALUAREA A STRATEGIEI.....</b>   | 247 |
| 5.1 Cadrul de implementare a strategiei.....   | 247 |
| 5.2 Indicatori de monitorizare și evaluare.....  | 257 |
| 5.3 Raportarea informațiilor.....  | 260 |
| 5.4 Analiza informațiilor.....   | 261 |
| 5.5 Analiza intermediară a implementării strategiei și revizuirea strategiei.....  | 261 |

**Indicatori de realizare** – reflectă ceea ce s-a produs prin implementarea proiectelor propuse în strategie. Realizările imediate țin de răspunderea exclusivă a structurilor responsabile cu managementul proiectelor respective, care trebuie să raporteze pe mărimea lor prin intermediul sistemului de monitorizare.

**Indicatori de rezultat** – măsoară avantajele resimțite de beneficiarii finali ai acestor proiecte. Indicatorii de rezultat ne arată dacă s-a îndeplinit scopul pentru care au fost implementate aceste proiecte, respectiv măsura în care a fost atins obiectivul strategic planificat.

5.9 Planul de acțiuni – Anexa 2

|          |   |
|----------|---|
| Anexe:   |   |
| Anexa 1  | Portofoliu de proiecte                                |
| Anexa 2  | Planul de acțiuni                                     |
| Anexa 3  | Lista proiectelor prioritare                          |
| Anexa 4  | Complementaritate proiecte                            |
| Anexa 5  | Correspondența obiective SIDU_Indicatori              |
| Anexa 6  | Programarea consultărilor publice                     |
| Anexa 7  | Rapoarte consultări publice                           |
| Anexa 8  | HCL_Decizii   |
| Anexa 9  | Harta Oras Chitila -Zone                              |
| Anexa 10 | Extras Atlas zone urbane marginalizate – Oras Chitila |
| Anexa 11 | Correspondența obiective SIDU_Agenda 2030             |
| Anexa 12 | Fise de proiecte                                      |

|   |            |
|---|------------|
| 5.6 Evaluarea finală a implementării strategiei.....            | 261        |
| 5.7 Riscuri în implementarea SIDU.....                          | 262        |
| <b>5.8 Cadrul de monitorizare și evaluare a strategiei.....</b> | <b>265</b> |
| 5.9 Planul de acțiuni –Anexa 2.....                             | 266        |
| Anexe:.....   | 266        |

- Elaborarea mai multor scenarii privind costurile de implementare ale proiectului.

#### 5.8 Cadrul de monitorizare și evaluare a strategiei

Pentru a urmări gradul de îndeplinire a obiectivelor stabilite în cadrul Strategiei de Dezvoltare Durabilă a Orașului Chitila, este necesară o monitorizare permanentă și o evaluare periodică a rezultatelor acțiunilor întreprinse.

Lista intervențiilor propuse (portofoliul de proiecte) este stabilită pentru orizontul de timp 2021 – 2030, proiectele având durate diferite în timp, ceea ce înseamnă că și obiectivele stabilite vor putea fi atinse treptat, pe baza unui Plan de acțiune anual.

În ceea ce privește acțiunile asumate de UAT Oraș Chitila, planificarea detaliată a implementării acestora va face obiectul Planului Strategic Instituțional.

Planul Strategic Instituțional este un document de management și de programare bugetară internă a unei instituții, pe termen scurt sau mediu (de regulă maxim 4 ani).

Acesta vizează utilizarea eficientă a resurselor financiare, având la bază obiective, programe, rezultate, indicatori. Totodată, oferă o imagine clară a politicilor, angajamentelor și măsurilor care urmează a fi promovate la nivelul instituției.

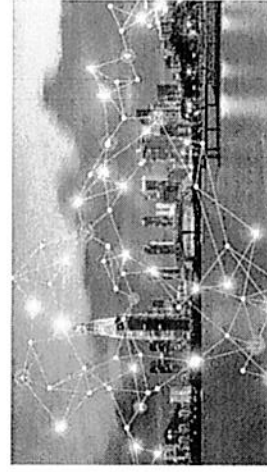
Implementarea unei strategii de dezvoltare durabilă se bazează, de asemenea, pe responsabilizare. În acest sens, monitorizarea și evaluarea strategiei se va realiza la nivelul Serviciului Investiții și Achiziții, care va avea următoarele atribuții:

- Culegerea de date și centralizarea raportărilor cu privire la stadiul implementării proiectelor cuprinse în strategie;
- Identificarea proiectelor implementate la nivelul UAT Oraș Chitila, care contribuie la îndeplinirea obiectivelor și care nu au putut fi nominalizate în strategie;
- Actualizarea strategiei de dezvoltare durabilă;
- Implicare în stabilirea de măsuri pentru obținerea de finanțare pentru acle proiecte care nu au obținut finanțare în cel puțin trei ani de la începerea implementării strategiei.

Pentru evaluarea rezultatelor și efectelor implementării se folosesc o serie de indicatori ce măsoară impactul strategiei:

### 1.1. Rolul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană. Contextul european și național

*Motto: "Orașe pentru oameni!"*



Orașele sunt multi-generaționale, cu familii tinere și bunici care locuiesc în apropiere unii de alții, aceasta constituind o bază excelentă pentru sustenabilitate socială, de aceea persoanele în vârstă și copiii ar trebui luați în considerare în toate strategiile și planificările urbane. Schimbările climatice, congestiunea și segregarea, urbanizarea rapidă sunt câteva dintre cele mai mari provocări ale secolului, iar aceste schimbări pot avea efecte asupra propriului stil de viață al oamenilor.

De asemenea trebuie să avem în vedere efectele pe care le-a avut pandemia COVID-19 asupra economiei naționale, administrației publice naționale și locale, impactul pe care îl are tehnologia asupra cetățenilor și creșterea importanței digitalizării serviciilor publice.

Documentul strategic al României care stabilește domeniile și prioritățile de investiții precum și reformele elaborate pentru fiecare domeniu de investiții, în concordanță cu Recomandările Specifice de Țară și cu Regulamentele Comisiei Europene este Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) realizat de Ministerul Fondurilor Europene și aprobat de Comisia Europeană în mai 2021. Prin PNRR sunt finanțate investiții în infrastructura de transport, energie și mediu, în mediul de afaceri, în servicii publice digitale, în cercetare și noile tehnologii precum și în tranziția verde.

*Politica Urbană identifică o paletă largă de obiective de politică care instrumentează realizarea fecăruiia dintre scopurile Cartei de la Leipzig. Paleta va fi considerată un meniu al dimensiunilor complementare ale politicii, care pot fi utilizate de toate administrațiile publice locale din mediul urban (zone urbane funcționale) pe măsură ce își elaborează strategiile de dezvoltare urbană durabilă integrată.<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> Teoria schimbării – Politică Urbană a României – Prezentul raport este un produs al Băncii Internaționale pentru Reconstrucție și Dezvoltare/Banca Mondială. Raportul a fost elaborat de o echipă coordonată de Dean Cira (Specialist Urban Principal) și Paul Krisz (Specialist Urban Principal) și alcătuită din Yonela Silimela (Specialist Urban Senior), Carli Venter (Specialist Senior în Dezvoltare Urbană), Marcel Ionescu-Herou (Specialist Senior în Dezvoltare Urbană), Rosa Gabriela De Luis

#### Riscuri legate de managementul proiectului

- Nerespectarea termenelor de implementare a proiectelor poate conduce la neeligibilitatea cheltuielilor,
- Nu există încastrare în bugetul planificat pe categorii de cheltuieli și pe total buget,
- Ineficiența în utilizarea resurselor proiectului.

#### Măsuri de contracarare

- Diseminarea tuturor informațiilor legate de contractul de finanțare către toți membrii echipei,
- Stabilirea responsabilităților exacte în ceea ce privește întocmirea rapoartelor.

#### Riscuri de natură tehnică

- Întârzieri în execuția lucrărilor și depășirea graficului de lucru,
- Neconcordanțe ce apar pe perioada execuției proiectului cu documentația tehnică care stă la baza proiectului,
- Neconcordanța între specificațiile tehnice ale materialelor și calitatea materialelor folosite în cadrul lucrărilor.

#### Măsuri de contracarare:

- Încheierea unor contracte de execuție ferme cu clauze bine stabilite: perceperea garanției de bună execuție, a garanției pentru plata avansului, garanții pentru reținere, prevederi de penalități la plata executanților/furnizorilor în caz de întârzieri în execuția contractului,
- Prezentarea certificatelor de calitate a materialelor achiziționate,
- Analiza și avizarea situațiilor de lucru în vederea efectuării plăților.

#### Riscuri economice:

- Blocaj financiar deoarece o investiție publică presupune și cheltuieli ulterioare cu operarea și mentenanța, iar primăria trebuie să își permită întreținerea investițiilor realizate astfel încât să nu greveze bugetul local și să nu mai fie posibile și alte investiții pe termen lung.

#### Măsuri de contracarare:

- Planificarea unui program de investiții pe termen scurt, mediu și lung.
- Capacitatea de planificare și implementare a proiectelor de investiții.
- Identificarea unor noi surse de venituri locale de către primărie.



Tabelul 1. Pilonii unui oraș sustenabil

|  |  |  |   |  |   |   |
|--|--|--|---|--|---|---|
| 1. Măsuri pentru Oraze Verzi și reziliente       | Reducerea risicului climatic   | Reziliența sistemică   | Managementul depunilor pentru zonele europene | Reducerea poluării aerului                   | Neutralitate energetică   | Mobilitate urbană durabilă                  |
| 2. Măsuri pentru Oraze Competitive și productive | Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice | Infrastructura publică de calitate                                 | Forță de muncă calificată                     | Spații publice urbane de calitate            | Încurajarea inovației și a start-up-urilor                          | Dezvoltarea și consolidarea de parteneriate |
| 3. Măsuri pentru Oraze Juste și Incluzive        | Utilități și servicii publice în comunități accesibile               | Acces la locuințe convenabile cu preț                              | Atrageți de noi locuri                        | Accesul facil al tuturor la servicii publice | Implinirea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană | Eliminarea decalajului digital              |
| 4. Măsuri pentru Oraze Bine guvernate            | Consolidarea capacității administrative                              | Reducerea birocrației și serviciilor adaptate nevoilor cetățenilor | Guvernarea participativă                      | Stabilitate și eficiență financiară          | Coordonarea pe verticală și orizontală între administrații publice  | Digitalizarea administrației publice        |

*Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) reprezintă un instrument de planificare prin care se asigură posibilitatea stabilirii unor politici locale pe termen mediu și lung, managementul și controlul activităților curente și de perspectivă, deținerea unor proiecte prioritare și modalitatea de implementare a acestora.*

Pilonul central al Strategiei Integrate 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, concretizându-se într-un protocoliu de proiecte prioritare, cu mecanisme de implementare și surse de finanțare.

Cele șase aspecte ale dezvoltării urbane integrate, potrivit unui studiu elaborat de Programul URBACT la nivelul a 205 orașe din UE, sunt<sup>2</sup>:

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, inclusiv 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;

<sup>1</sup> Mateanu (Specialist în Dezvoltare Urbană), Alexandra Luiche (Specialist în Dezvoltare Urbană), și Cristina Zamfir (Specialist Senior M&E).  
<sup>2</sup> Studiu asupra Planurilor de Acțiune Integrate, URBACT, 2019  
 Sursa web: <https://urbact.eu/sites/default/files/actiapsstudy-finalreport.pdf>

- Timp insuficient pentru anumite operațiuni ale proiectului (prelungirea implementării parțiale sau totale a activităților peste limitele planificate);
- Resurse umane insuficiente pentru activitățile proiectului (duce la încălcarea timpului de muncă a resurselor umane deja implicate cu consecințe asupra calității activităților derulate și asupra perioadelor de timp în care se demultază activitățile);
- Efectul pe care îl are proiectul asupra tuturor cetățenilor. Proiectele de infrastructură trebuie să răspundă și nevoilor persoanelor cu dizabilități motorii sau de vedere precum și cerințelor părinților și persoanelor în vârstă. Pentru proiectele care au ca obiect achiziția de noi mijloace de transport public trebuie să fie analizate nevoile tuturor categoriilor de persoane.

#### Măsurile de contracarare

- Întâlniri periodice ale echipei de proiect pentru identificarea și eliminarea acestor probleme;
- Evaluarea permanentă a calendarului de activități, consultarea termenelor critice din graficele de implementare;
- Replanificarea din timp a activităților astfel încât să fie prevăzute și solicitările cu caracter urgent.
- În momentul pregătirii caietelor de sarcini pentru dezvoltarea/reabilitarea/modernizarea infrastructurii publice trebuie să fie avute în vedere și nevoile persoanelor cu dizabilități, persoanelor în vârstă, și ale părinților (exemplu: utilizarea cărucioarelor). De asemenea, când se reabilitează stațiile de transport public trebuie găndite soluții pentru a permite accesul tuturor categoriilor de persoane.

#### Riscuri legate de personal

- Indisponibilitatea unor resurse umane (conduce la o supraîncărcare a resurselor disponibile, fapt ce poate crea conflicte între membrii echipei de implementare);
- Nerespectarea termenelor planificate
- Asigurarea unui personal de rezervă care poate fi folosit atunci când persoane din cadrul proiectului nu pot participa pe motive temeinice,
- Reevaluarea permanentă a graficului de activități astfel încât să fie corelat cu modificările interne și externe de personal,

4. *Integrarea teritorială* - coerența și complementaritatea acțiunilor și politicilor implementate de localitățile învecinate;

5. *Governare pe mai multe niveluri* - acțiunile sunt planificate coerent la diferite niveluri de guvernare, acoperind nivelurile locale (sector, oraș), regionale și naționale;

6. *Implicarea părților interesate în implementare* - întreaga gamă de părți interesate relevante sunt implicate în implementarea acțiunilor planificate (mediu public - mediu privat, mediu economic - mediu social, mediu instituțional - societate civilă).

*Strategia integrată reprezintă un instrument indispensabil în vederea identificării problemelor cu care se confruntă orașul și înțelegerii contextului urban actual.* 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 și economic,
- Profil spațial și funcțional,
- Infrastructura de transport și mobilitatea,
- Echiparea tehnico-edilitară și serviciile publice,
- Mediul și schimbările climatice,
- Profil și capacitate administrativă.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) stabilește viziunea și obiectivele strategice pentru un orizont de timp mediu și lung determinând direcții de acțiune clare și stabilind un portofoliu de proiecte alocate exercițiului financiar multianual.

SIDU este fundamentul de bază pentru stabilirea direcțiilor de dezvoltare a orașului și presupune o abordare de jos în sus bazată pe nevoile identificate, pe resursele și interacțiunea între factorii locali. *Atraktivitatea mediului urban este dată de trei beneficii și anume: proximitatea fizică, resursele comune și identitățile comune.* Proximitatea este posibilă datorită resurselor comune precum spații publice, spitale, biblioteci, transport public. Un alt beneficiu este identitatea cu propria comunitate, care pornește din a pune la comun aceleași locuri și resurse. Acest sentiment al apartenenței este dat de clădirile publice, parcurile, locurile relevante din oraș care conturează identitatea locală urbană (cea colectivă). Orașul conferă densitate, diversitate și schimbare – densitate deoarece odată cu urbanizarea rapidă și reducerea resurselor trebuie să utilizăm infrastructura existentă mai eficient, să folosim resursele și spațiul disponibil mai bine și să obținem randamentul maxim cu ceea ce construim. Adevărata calitate urbană provine din densitatea și diversitatea de tipuri de clădiri și utilizări în același loc.

Pentru a asigura o monitorizare coerentă a strategiei, este obligatoriu ca obiectivele strategice ale acesteia să aibă asociați indicatori de rezultat cu ținte aferente. Intervențiile propuse pentru implementarea strategiei vor avea definiți indicatori de realizare.

Pentru a putea aprecia în ce măsură obiectivele strategice sunt atinse și strategia este eficientă, este definit un sistem integrat de indicatori de realizare și rezultat, prin intermediul căruia structura responsabilă de implementarea strategiei să poată evalua permanent progresul înregistrat în implementarea strategiei, să își dimensioneze constant resursele necesare și să acționeze în direcția creșterii eficienței utilizării acestora.

De asemenea, implementarea SIDU se bazează, în principal, pe responsabilizarea direcțiilor de specialitate cu privire la implementarea proiectelor și măsurilor de acțiune propuse.

Evaluarea se desfășoară la sfârșitul perioadei de planificare și în momente esențiale ale acesteia, cu scopul de a identifica aspectele cheie, lecțiile învățate, etc.

Direcția Investiții și Achiziții din cadrul primăriei va pregăti un raport anual de monitorizare a implementării strategiei. Acesta va fi dezbătut și validat în comitetul de monitorizare și prezentat primarului, în vederea întreprinderii măsurilor de remediere a diferitelor obstacole întâmpinate în calea ducerii la îndeplinire a proiectelor prioritare. Raportul de monitorizare prezentat va avea următoarea structură minimală: Introducere: informații succinte privitoare la perioada acoperită de raportul de monitorizare, sursele de date utilizate pentru aprecierea progresului în implementarea proiectelor, dificultăți întâmpinate; Descrierea activităților desfășurate în procesul de monitorizare (de ex. colectarea și centralizarea datelor de la actorii sus-menționați, informări primite de la consultanți, proiectanți, executanți, finanțatori etc.); Prezentarea stadiului proiectelor; Recomandări pentru proiecte, dacă este cazul; Concluzii.

#### 5.7 Riscuri în implementarea SIDU

Implementarea proiectelor poate fi afectată de o serie de riscuri legate de: planificarea proiectelor, managementul de proiect, de personal, riscuri de natură tehnică, etc.

#### Riscurile legate de planificarea proiectului

- Indicatori supraestimați fac imposibilă atingerea lor (duce la retragerea finanțării);



*Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Chițila are în vedere valorificarea potențialului local, zonal și a oportunităților pentru dezvoltare prin menținerea și îmbunătățirea elementelor de ordin economic, social și de mediu, esențiale pentru prosperitatea pe termen lung a cetățenilor și a agenților economici. Strategia a fost construită pornind de la elementele specifice Orașului Chițila: datele economice, demografice, de infrastructură, mediu, amenajarea teritoriului, distribuția serviciilor etc., precum și de la o evaluare riguroasă a modului în care comunitatea locală dorește să evolueze. Unul dintre cele mai importante obiective este **Chițila, Oraș Verde**.*

*Scopul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chițila este de a crea un cadru de dezvoltare strategică a orașului prin identificarea direcțiilor de dezvoltare, a obiectivelor pentru care trebuie alocate resurse în vederea realizării progresului comunității urbane și formularea acțiunilor necesare îndeplinirii obiectivelor fundamentate pe date concrete. Strategia conține planificarea operațională care furnizează o structură a programelor, proiectelor, acțiunilor, măsurilor ce vor fi luate într-un interval de timp determinat, a resurselor necesare, a rezultatelor așteptate, precum și a responsabilităților care trebuie asumate.*

*Elaborarea Strategiei reprezintă un proces ce presupune parcurgerea mai multor etape și anume: analiza, diagnoza și identificarea nevoilor și așteptărilor comunității, prezențarea modalităților de acțiune determinate în timp și integrarea cu strategiile și politicile sectoriale existente, relevante la nivel local, regional și național. Modalitățile de acțiune ale căror rezultate sunt previzionate au în vedere un set bine stabilit de obiective și principii. Documentul elaborat este corelat cu documentele de referință de la nivel european, național, regional și județean.*

*În cadrul fiecărei etape din acest proces - cadru, este utilizat un set de metode și proceduri de lucru care permite experților, colectarea informațiilor, organizarea și analiza acestora și formularea concluziilor necesare trecerii în următoarea etapă, în vederea elaborării documentului programatic final.*

*Pentru analiza contextului local, setul de metode utilizat este constituit din analiza statistică a datelor colectate, analiza datelor secundare, analiza SWOT, chestionarea cetățenilor, a stakeholderilor, dezbateri, focus grupuri.*

*Pentru identificarea nevoilor și direcțiilor de acțiune, metodele folosite sunt consultarea comunității (studiul opiniilor locuitorilor), grupuri de lucru. Grupurile de lucru au un loc central în cadrul acestui proces și cuprind experți din domenii diverse, membri ai*

#### 5.4. Analiza informațiilor

Datele colectate în perioada de implementare trebuie analizate și evaluate pentru a estima dacă intervențiile propuse conduc către obiectivele propuse sau dacă necesită modificări sau actualizări a anumitor obiective planificate.

Se recomandă analize semestriale cu privire la progresul înregistrat în implementarea proiectelor și în atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat, eventual în ajustarea acestora în funcție de schimbările contextului socio-economic.

Informarea, în ceea ce privește impactul pe care proiectele implementate îl au la nivel local, județean, regional, este necesară pentru dezvoltarea unei abordări strategice la nivelul orașului.

Rapoartele cu privire la stadiul implementării strategiei pot fi făcute publice, pentru o mai bună informare a cetățenilor.

#### 5.5. Analiza intermediară a implementării strategiei și revizuirea strategiei

Strategia poate fi revizuită anual sau ori de câte ori este cazul, în perioadele de evaluare intermediare. În lipsa resurselor pentru realizarea acestor analize, analiza intermediară documentată la jumătatea perioadei de implementare a strategiei poate fi un moment de reflecție și revizuire a strategiei.

Situații care pot impune revizuirea strategiei sunt cele legate de actualizarea portofoliului de proiecte, a surselor de finanțare ale proiectelor propuse odată cu aprobarea programelor de finanțare aferente perioadei 2021 – 2027 sau după aprobarea unor strategii sectoriale sau naționale, în urma cărora ar putea fi necesară o actualizare a proiectelor / măsurilor propuse în strategia orașului.

#### 5.6. Evaluarea finală a implementării strategiei

Evaluarea se desfășoară la sfârșitul perioadei de planificare și în momente de decizie esențiale ale acesteia, pentru a estima performanțele planului de acțiuni în raport cu obiectivele propuse sau pentru a identifica necesitatea modificării proceselor de planificare.

Rezultatele sunt utilizate în următoarea perioadă de planificare și pot ajuta la găsirea unor soluții la aspectele cheie privind dezvoltarea durabilă a orașului.

autorităților publice locale, ai organizațiilor și asociațiilor locale, ai presei, precum și membri ai comunității.

Pentru *propunerea soluției de dezvoltare* sunt identificate, analizate și selectate alternativele, se realizează planificări strategice, prezentări publice, dezbateri consultative în cadrul grupurilor de lucru. *Formularea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană* constă în planificarea intervențiilor, elaborarea planului de acțiune, stabilirea indicatorilor și a modalităților de monitorizare, informarea publică a cetățenilor și directă a partenerilor și părților interesate, consultare publică/dezbateri publică, colectarea propunerilor și integrarea în conținutul documentului a concluziilor rezultate.

La baza elaborării, implementării, monitorizării și evaluării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila pentru perioada 2023-2030 trebuie să existe un sistem coordonat de informare și comunicare care să asigure respectarea principiilor europene și naționale aplicate în dezvoltarea regiunilor, ținând cont că obiectivul general este creșterea nivelului de trai al populației orașului Chitila.

Pentru realizarea Strategiei se vor desfășura următoarele activități:

1. Pregătirea documentației pentru culegerea informațiilor,
2. Constituirea structurilor participative de lucru,
3. Studiu asupra mediului de afaceri - Analiza SWOT
4. Analiza contextului (profilul comunității),
5. Procesul de consultare publică,
6. Elaborarea planului de acțiune privind dezvoltarea durabilă a Orașului Chitila (stabilirea portofoliului de proiecte),
7. Stabilirea cadrului de implementare, monitorizare și evaluare a SIDU.
8. Obținerea avizului de mediu.

Pentru fiecare dintre domeniile de intervenție prioritare identificate la nivelul obiectivelor strategice, a fost propusă o listă de acțiuni orientative, care apoi au fost concretizate în proiectele ce constituie portofoliul de proiecte al SIDU oraș Chitila. De asemenea, în cadrul portofoliului de proiecte au fost identificate posibilele surse de finanțare și au fost propuse criterii de prioritizare a proiectelor.

### 5.3 Raportarea informațiilor

Raportarea informațiilor privind progresul strategiei presupune colectarea și transmiterea acestor date pe fluxul procedural stabilit pentru implementarea strategiei. În cazul proiectelor implementate în parteneriat sau cu implicarea mai multor compartimente din cadrul primăriei este necesară o colaborare strânsă cu toți factorii implicați, ceea ce presupune comunicarea constantă a progresului proiectelor implementate.

Monitorizarea activităților din proiect intră în sarcina managerului echipei de proiect. Acesta va asigura, cu sprijinul echipelor de proiect, elaborarea rapoartelor de progres privind stadiul implementării, a raportului final, întocmirea cererilor de rambursare a cheltuielilor, elaborarea previziunilor privind fluxurile financiare pentru proiectele individuale.

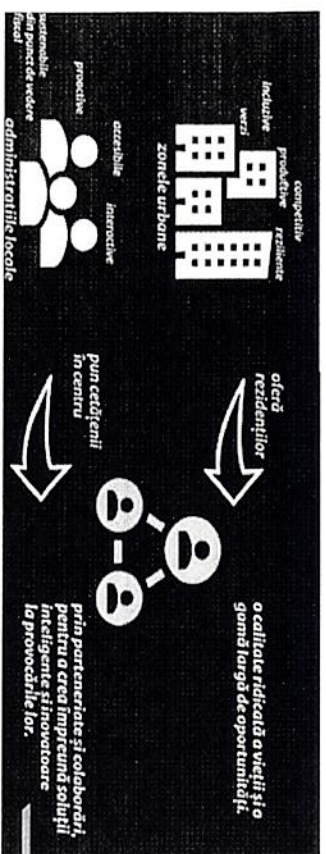
Rapoartele de progres precum și rapoartele care însoțesc cererile de rambursare vor fi elaborate de echipa de proiect în colaborare cu consultantul care va asigura managementul proiectului.

Monitorizarea continuă se va realiza săptămânal prin întâlniri echipei de proiect, evaluându-se activitatea membrilor echipei de proiect, gradul de implicare a fiecărui membru, îndeplinirea responsabilităților specifice și, dacă este cazul, făcându-se recomandări de îmbunătățire. Evaluarea continuă se va face și privind modul în care sunt consumate resursele implicate în proiect, înregistrarea în contabilitate a tuturor cheltuielilor efectuate așa cum a fost prevăzut în bugetul proiectului.

Monitorizarea periodică se va face la finalizarea fiecărei etape, evaluându-se măsura în care activitățile planificate s-au desfășurat conform planului de implementare, în mod eficient și eficace: s-a respectat data de începere și finalizare, s-au desfășurat toate sub-activitățile, s-au obținut rezultatele previzionate cantitativ și calitativ. Dacă va fi cazul și vor apărea factori perturbatori se vor lua măsuri de corecție pentru implementarea cu succes a proiectelor.

Evaluarea finală se va realiza în ultima lună de proiect și va urmări modul în care s-a realizat implementarea cu succes a proiectului: îndeplinirea obiectivelor, obținerea rezultatelor măsurabile, desfășurarea eficientă și eficace a activităților planificate, satisfacția grupului țintă, etc.

Figura. 1 Orașe sustenabile



Având în vedere orizontul extins al viziunii și obiectivelor sale, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană nu se încheie odată cu finalizarea documentului strategic, ci continuă prin implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectelor. Principiul dimensiunii multianuale este fundamental pentru implementarea unei SIDU, deoarece implică gestionarea responsabilită a resurselor de către autoritățile locale pe parcursul mai multor exerciții financiare.

Asumarea implementării Strategiei integrate se efectuează printr-un proces participativ de dezvoltare locală, agregând interesele tuturor actorilor locali pentru a crea premisele nu doar ale unui avantaj competitiv față de alte unități administrativ-teritoriale ci și pentru a integra demersurile administrației locale în cadrul mai larg de dezvoltare a regiunii. Astfel, prin asumarea publică a implementării direcțiilor de dezvoltare de către autoritățile locale se generează un mediu stabil și predictibil atât pentru locuitori, cât și pentru potențialii investitori la nivel regional.

Transparentizarea proceselor de implementare, monitorizare și evaluare a proiectelor dispuse în Strategie conduc la derularea unui proces participativ al factorilor interesați, un element esențial în dezvoltarea urbană sustenabilă.

*Principiile care trebuie să fie respectate în procesul de planificare a dezvoltării locale, precum și în elaborarea de măsuri, sunt următoarele:*

a. *Durabilitatea* - dezvoltarea locală se realizează doar având în vedere conservarea și dezvoltarea resurselor naturale, economice și sociale locale și nu va afecta posibilitatea de dezvoltare a generațiilor viitoare.

|                              |   |  |
|------------------------------|---|--|
|                              | Protecția mediului ambiant, punerea în valoare a spațiului public, a patrimoniului cultural și a peisajului | Lucrări de modernizare și dotare tehnică pentru infrastructura de sănătate publică (numărul acestora)          |
|                              |   | Valoarea investițiilor în lucrările de modernizare și dotare tehnică pentru infrastructura de sănătate publică |
|                              |   | Construirea bazei sportive (cheltuieli cu amenajarea și dotarea)   |
|                              |   | Construirea bazinului de înot (cheltuieli cu amenajarea și dotarea)  |
|                              |   | Construirea de noi locuri de joacă (cheltuieli cu amenajarea și dotarea)                                       |
|                              |   | Reabilitarea spațiilor urbane (cheltuieli)   |
|                              |   | Amenajarea de noi zone de agrement (cheltuieli cu amenajarea și dotarea)                                       |
| <b>Oraș Just și Incluziv</b> | Dezvoltarea transportului intermodal  | Capacitate infrastructură comunitară   |
|                              | Îmbunătățirea conectivității teritoriale  | Creșterea gradului de informare publică și implicare civică (platforme, sisteme)                               |
|                              | Îmbunătățirea infrastructurii de bază pentru locuire și pentru dezvoltarea activităților economice          | Gradul de digitalizare a sistemului de taxare pe transportul public  |
|                              |   | Digitalizarea serviciilor publice  |
|                              |   | Digitalizarea transportului urban  |
|                              |   | Sistem inteligent de monitorizare urbană   |
| <b>Oraș Bine Guvernat</b>    | Consolidarea capacității administrative pentru bună guvernare și servicii publice de calitate               | Gradul de colectare a taxelor și impozitelor   |
|                              | Digitalizarea administrației și serviciilor publice   | Creșterea gradului de informare publică și implicare civică (platforme, sisteme)                               |
|                              |   | Gradul de digitalizare a sistemului de taxare pe transportul public  |
|                              |   | Digitalizarea serviciilor publice  |
|                              |   | Digitalizarea transportului urban  |
|                              |   | Sistem inteligent de monitorizare urbană   |
|                              |   | Gradul de colectare a taxelor și impozitelor   |
|                              |   | Creșterea gradului de informare publică și implicare civică (platforme, sisteme)                               |
|                              |   | Gradul de digitalizare a sistemului de taxare pe transportul public  |
|                              |   | Digitalizarea serviciilor publice  |
|                              |   | Digitalizarea transportului urban  |
|                              |   | Sistem inteligent de monitorizare urbană   |
|                              |   | Gradul de colectare a taxelor și impozitelor   |
|                              |   | Creșterea gradului de informare publică și implicare civică (platforme, sisteme)                               |
|                              |   | Gradul de digitalizare a sistemului de taxare pe transportul public  |
|                              |   | Digitalizarea serviciilor publice  |
|                              |   | Digitalizarea transportului urban  |
|                              |   | Sistem inteligent de monitorizare urbană   |



|                 |  |  |
|-----------------|--|--|
|                 | Mobilitate urbană durabilă   | Material nulant ecologic pentru transportul public<br>Capacitate totală transport pasageri zilnic în vehicule ecologice<br>Alei pietonale, trotuare sau trasee pietonale nou construite<br>Alei pietonale, trotuare sau trasee pietonale nou reamenajate<br>Puncte intermodale   |
| Oraș Competitiv | Susținerea dezvoltării economice durabile și a antreprenoriatului  | Numărul hub-urilor și clusterelor create<br>Numărul IMM-urilor susținute pentru amenajarea spațiilor și crearea condițiilor de muncă<br>Echipamentele achiziționate pentru cercetare și inovare (valoarea acestora)  |
|                 | Dezvoltarea capitalului uman și îmbunătățirea ofertei de servicii publice de educație, sănătate și asistență socială | Programe de formare continuă potrivit noilor cerințe de pe piața muncii – numărul acestora<br>Participanții din cadrul programelor de formare continuă (formatori, coordonatori)<br>Organizarea și desfășurarea programelor pentru formarea continuă a personalului didactic.<br>Organizarea și desfășurarea programelor educaționale pentru creșterea accesului la o educație incluzivă și de calitate.<br>Organizarea și desfășurarea programelor pentru consiliere și orientarea profesională a tinerilor<br>Dezvoltarea/ susținerea programelor de învățământ "A doua șansă".<br>Dezvoltarea/ susținerea programelor "Școală după Școală".<br>Dezvoltarea/ susținerea programelor pentru educație în domeniul mediului.<br>Dezvoltarea și implementarea programelor de educație rutieră. |

b. *Sustenabilitatea* - planificarea obiectivelor și a măsurilor se face ținând cont de o viziune echilibrată de dezvoltare, ce ia în considerare comunitățile locale, resursele naturale și cele economice aflate la dispoziția acestora, maximizând rezultatele utilizării lor.

c. *Egalitatea de șanse* - egalitatea de șanse și integrarea socială reprezintă pilonul social al durabilității. Astfel, oferind șanse egale și evitând discriminarea negativă se pot genera oportunități de dezvoltare sporite, atât pentru grupurile dezavantajate sau minoritare, cât și pentru comunitate în ansamblul ei.

d. *Integrarea* este consecința logică a realizării unui set complet și unitar de obiective de dezvoltare locală astfel încât să fie acoperite nevoile unei game largi de actori locali interesați.

e. *Publicitatea și transparența* în luarea deciziilor precum și consultarea comunității locale ne asigură că strategia este un document care reflectă și reprezintă prioritățile de dezvoltare ale actorilor locali dar și tendințele și prioritățile de dezvoltare regională, astfel încât să crească implicarea la nivel local și să atragă potențialii investitori.

f. *Legitimitatea* este strâns legată de conceptul de transparență și publicitate. Un proces transparent și deschis duce la o strategie de dezvoltare însușită de către comunitatea locală și oferă o bază legitimă pentru implementarea sa.

g. *Controlul, monitorizarea și evaluarea* este importantă pentru ca responsabilității cu implementarea obiectivelor și a proiectelor rezultate din procesul de elaborare să dețină mecanismele adecvate pentru a monitoriza și urmări punerea în practică a Strategiei. În acest sens, sunt necesare întâlniri periodice la care să participe părțile interesate locale pentru a monitoriza și evalua punerea în aplicare a Strategiei. Astfel pot fi analizate datele colectate din procesele de implementare a proiectelor și prin compararea lor cu obiectivele și țintele cuantificate, se pot lua măsuri corective și preventive pentru a se obține rezultatele dorite de către factorii de decizie și de comunitate.

*Prin elaborarea SIDU Chitila se au în vedere următoarele direcții:*

- *expansiunea urbană echilibrată, coroborată cu utilizarea eficientă a resurselor de teren și dezvoltarea infrastructurii,*
- *dezvoltarea spațială a teritoriului având în vedere organizarea teritorială a cererii și ofertei de mobilitate,*
- *dezvoltarea coordonată și susținută a zonelor de acces în oraș,*

- asigurarea unei creșteri economice care să fie echilibrată cu cerințele sociale și de mediu,
- echilibrul spațial în distribuirea serviciilor în teritoriu, în vederea evitării segregării socio-economice spațiale,
- colaborarea dintre guvernarea locală, mediul privat și societatea civilă, ca element cheie în susținerea progresului economic,
- sprijinirea mediului de afaceri din orașul Chișinău prin promovarea climatului de afaceri local, construirea de hub-uri,
- stabilirea de parteneriate public-privat care să susțină dezvoltarea orașului,
- valorificarea inteligență și sustenabilită a patrimoniului cultural și natural pentru susținerea economiei locale.

### 1.1.1 Obiectivele tematice la nivel european și național

Contextul european este determinat de direcțiile stabilite prin 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*<sup>3</sup> se concentrează, în mod special, pe trei piloni ai elaborării și implementării politicilor UE:

1. *O reglementare mai bună* care constă într-o implementare mai eficientă și mai coerentă a politicilor, legislației și instrumentelor existente ale UE. Legislația de la nivelul Uniunii Europene ar trebui să fie concepută astfel încât să atingă obiectivele la costuri minime, fără a impune sarcini legislative inutile.

2. *O finanțare mai bună* contribuie la identificarea, susținerea, integrarea și îmbunătățirea surselor tradiționale, inovatoare și ușor de utilizat pentru zonele urbane, la nivel instituțional 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.

<sup>3</sup> <https://ec.europa.eu/futurum/en/urban-agenda-eu/what-urban-agenda-eu>

recomandă utilizarea unui formular standardizat de raportare date, care va fi actualizat semestrial și va cuprinde cel puțin următoarele informații:

- Denumirea proiectului;
- Valoarea totală a proiectului;
- Sursa de finanțare (buget local sau denumire program de finanțare);
- Indicatori de realizare;
- Tinta atinsă pentru indicatorii de realizare urmăriti.

Pentru monitorizarea și evaluarea derulării proiectelor este necesară stabilirea și utilizarea unor indicatori. Indicatorii urmăriti pot fi utilizați în procesul de evaluare și monitorizare, însă acestora le pot fi adăugați și alți indicatori în funcție de specificul cadrului de implementare: Lista de indicatori are rolul de a măsura în timp eficiența proiectelor finalizate. Aceștia trebuie să conțină informații care sunt adecvate pentru evaluarea eficienței, utilității și sustenabilității SIDU.

### 5.2. Indicatori de monitorizare și evaluare

| Oraș verde și rezilient  | Reducerea riscurilor climatice   | Suprafața spațiilor verzi  |
|--------------------------|--|--|
|                          | Implementarea sistemului de management integral al deșeurilor menajere | Investiții pentru colectarea selectivă a deșeurilor  |
|                          |  | Canthiatarea anuală suplimentară de deșeurii colectate selectiv  |
|                          |  | Canthiatarea de deșeurii reciclabile   |
|                          |  | Implementarea instrumentului „plătește pentru cât arunci”  |
|                          |  | Gestinea corepunzătoare a deșeurilor non-menajere (inclusiv deșeurii din construcții, deșeurii periculoase etc.) |
| Neutralitatea energetică |  | Îmbunătățirea performanței energetice a clădirilor publice   |
|                          |  | Îmbunătățirea performanței energetice a locuințelor  |
|                          |  | Infrastructură generatoare de energie verde (panouri fotovoltaice)   |

competențelor digitale avansate atât pentru actuala și viitoarea forță de muncă, cât și pentru întreprinderile mici și mijlocii și administrația publică.

**Strategia UE privind Piața Unică Digitală** - cu cei trei piloni: asigurarea unui acces mai bun al consumatorilor și întreprinderilor la bunuri și servicii digitale în întreaga Europă, crearea condițiilor adecvate pentru dezvoltarea rețelelor și serviciilor digitale și maximizarea potențialului de creștere al economiei digitale.

**Pachetul Privind Economia Circulară (PEC)** are următoarele obiective:

- pregătirea pentru reutilizare și reciclarea deșeurilor municipale în proporție de 65% din cantitatea totală de deșeuri municipale generate până în 2035;
- reciclarea deșeurilor de ambalaje în proporție de 70% până în 2030, cu obiective specifice pe tipuri de materiale;
- reducerea cantității totale de deșeuri municipale eliminate prin depozitare până la cel mult 10 % din totalul deșeurilor municipale generate (în greutate) până în 2035.

România are nevoie de o schimbare a paradigmei prezente de dezvoltare pentru a face față provocărilor secolului XXI. Trăim o perioadă marcată de procesul de globalizare, de accentuare a inegalităților și de agravare a problemelor de mediu.

România, alături de alte 192 de state, și-a asumat stabilirea cadrului național pentru susținerea Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă, care include un set de 17 Obiective de Dezvoltare Durabilă și Agenda de Acțiune de la Addis-Abeba. Planul de acțiune global pe care România alege să-l susțină în următorii ani, se adresează ameliorării sărăciei, combaterii inegalităților, in justiției sociale și protejării planetei până în anul 2030. Este un plan de acțiune pentru oameni, planetă și prosperitate, prin care se urmărește consolidarea unui climat de siguranță și libertate, în care „nimeni nu va fi lăsat în urmă”.

Strategia integrată de dezvoltare durabilă se adresează acestor provocări și propune tranziția spre o dezvoltare durabilă bazată pe principiile și în spiritul Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă.

Cei trei piloni prin care Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă se structurează sunt:

**ECHITATEA SOCIALĂ** – prin care națiunile în curs de dezvoltare trebuie să aibă posibilitatea de a-și satisface nevoile de bază în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, alimentația, asigurarea energiei, apei și canalizării;

**CREȘTEREA ECONOMICĂ** – la nivelul națiunilor în curs de dezvoltare pentru a se apropia de calitatea vieții din țările dezvoltate;

g) Aprobă și amendează propriul Regulament de organizare și funcționare (ROF),

h) Colaborează cu partenerii implicați și identifică și dezvoltă noi parteneriate și colaborări.

După aprobarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, respectiv a proiectelor incluse în portofoliul de proiecte, se vor constitui echipe individuale pentru implementarea fiecărui proiect, în funcție de specificul acestora.

Implementarea fiecărui proiect în parte va fi realizată de echipele de proiect constituite la nivelul UAT Oraș Chitila pentru respectivul proiect. Persoanele care vor face parte din echipele de proiect vor fi desemnate prin dispoziție emisă de Primarul Orașului Chitila. Echipele de proiect ce se vor constitui vor fi compuse din 3-5 persoane: manager de proiect, manager financiar, responsabil cu achizițiile publice, numărul membrilor echipelor de proiect variind în funcție de complexitatea proiectului. Echipele de proiect sunt responsabile de implementarea efectivă a proiectelor individuale incluse în SIDU.

Responsabilitățile echipelor de proiect sunt:

- întocmesc fișele de post pentru fiecare membru al echipei;
- organizează și desfășoară activități de implementare a proiectului;
- asigură managementul financiar și tehnic pentru activitățile de proiect;
- întocmesc raportările de evaluare intermediare și finale solicitate de finanțator;
- prezintă Structura de Implementare a SIDU - Comitetului de Monitorizare, la cererea acestui, stadiul implementării proiectului;
- urmărește înscrierea în costuri, parametrii precum și în graficul de execuție a proiectului și a SIDU.



**MEDIUL** – cu nevoia de a conserva și îmbunătăți baza de resurse disponibile prin schimbarea treptată a modului în care trebuie să se dezvolte și să fie folosite tehnologiile.

Această abordare a fost posibilă prin punerea în evidență a conceptului de „depășire a limitelor”. S-a constatat că resursele naturale, de care societatea are nevoie și care sunt limitate, au fost depășite, creând în același timp un dezechilibru ecologic la nivel planctar, prin creșterea economică iredponsabilă. Astfel, s-a constatat că numai prin susținerea simultană a celor trei piloni – social, economic și de mediu, se poate ajunge la o dezvoltare durabilă și la un viitor comun la nivel global.

La elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a orașului Chitila pentru perioada 2023 – 2030 a fost avută în vedere corelarea cu strategiile și politicile existente la nivel european și național, astfel:

#### *Politica de Coeziune a Uniunii Europene 2021 – 2027*

În cadrul următorului buget pe termen lung al UE pentru 2021-2027, **Politica de Coeziune a Uniunii Europene**, principala politică de investiții a UE propune **5 obiective / priorități investiționale**:

- **O Europă mai inteligentă**, prin promovarea unei transformări economice inovatoare și inteligente;
- **O Europă mai verde**, cu emisii scăzute de carbon, în tranziție spre o economie fără emisii și rezilientă, prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și justă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a reducerii impactului asupra schimbărilor climatice și a adaptării la aceste schimbări, cât și a prevenirii și gestionării riscurilor;
- **O Europă mai conectată**, prin dezvoltarea mobilității și a conectivității TIC regionale;
- **O Europă mai socială și mai incluzivă**, prin implementarea Pilonului european al drepturilor sociale;
- **O Europă mai apropiată de cetățenii săi**, prin promovarea dezvoltării durabile și integrate a tuturor tipurilor de teritorii și a inițiativelor locale.

- a examina implementarea proiectelor din lista de proiecte,
- a monitoriza încadrarea în graficul de implementare a SIDU,
- identifică surse de finanțare pentru proiectele cuprinse în SIDU,
- coordonează și monitorizează activitatea echipelor de proiect,
- monitorizează și evaluează modul de implementare a SIDU.

În vederea îndeplinirii atribuțiilor ce îi revin, Comitetul de Monitorizare cooperează cu partenerii economici și sociali și organismele care reprezintă societatea civilă la nivel național, regional și local.

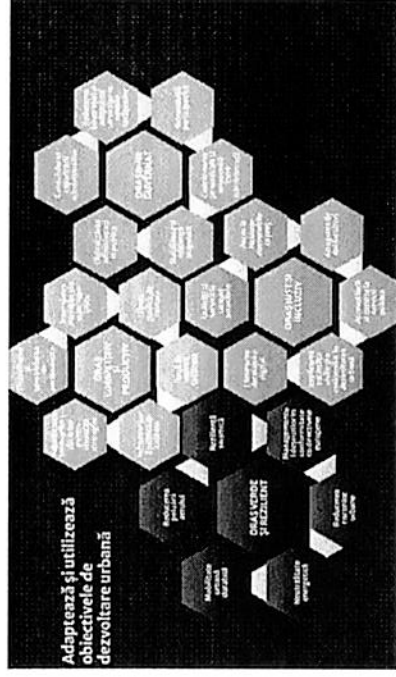
Comitetul de Monitorizare este alcătuit din președinte, membri titulari, membri supleanți și elaborează următoarele documente de planificare: Planul anual al acțiunilor de implementare a proiectelor, Planul anual financiar indică fondurile necesare pentru realizarea proiectelor și sursele de proveniență ale acestora (bugetul local, bugetul de stta, fonduri europene, alte surse). Situația nauală privind gradul de implementare a SIDU.

#### *Atribuțiile generale ale Comitetului de Monitorizare sunt următoarele:*

- a) Coordonează procesul de monitorizare și evaluare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030;
- b) Coordonează procesul de prioritarizare a proiectelor Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030;
- c) Adoptă decizii privind aprobarea listelor de proiecte prioritare, la solicitarea reprezentanților Consiliului Local de a prioritiza proiectele din Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2027;
- d) Examinează și aprobă rapoartele de implementare intermediare (în 2024, 2026, 2028) și raportul final (în anul 2030) și propunerile înaintate de membrii Comitetului de Monitorizare pentru revizuirea/actualizarea /modificarea/completarea strategiei sau/și a listelor de proiecte din cadrul acesteia;
- e) Examinează progresele în implementarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030 și realizează observații cu privire la implementarea și evaluarea Strategiei;
- f) Monitorizează acțiunile întreprinse de Primăria Orașului Chitila ca urmare a observațiilor adresate;



Figură 2 Obiectivele de dezvoltare urbană



Sursa: [https://www.adrb.ro/media/2256/prezentare\\_politica-urbană-a-româniei\\_administratie-publica.pdf](https://www.adrb.ro/media/2256/prezentare_politica-urbană-a-româniei_administratie-publica.pdf)

Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030

Pe plan național, Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030<sup>5</sup> include 17 obiective de dezvoltare durabilă care transpun obiectivele Agendei 2030 pentru dezvoltare durabilă asumate de statele membre ONU, cu ținte aferente:

1. Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context;
2. Eradicarea foamei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi sustenabile;
3. Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă;
4. Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți;
5. Realizarea egalității de gen și întărirea rolului femeilor în societate;
6. Asigurarea disponibilității și gestionării durabile a apei și sănății pentru toți;

<sup>5</sup> Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030 a fost adoptată de Guvernul României în ședința din 9 noiembrie 2018, prin HG nr. 877/2018.

|  |             |  |
|--|-------------|--|
| În perioada de monitorizare, echipa de implementare împreună cu reprezentanți ai departamentelor de specialitate din cadrul Unității Administrativ Teritoriale sunt responsabili pentru asigurarea funcționării sau păstrării integrității constructive și funcționale a obiectelor de investiție realizate în cadrul proiectului. | 2023-2030   | Echipa de implementare proiect   |
| Actualizarea SIDU de câte ori se impune, pentru corelate cu alte documente strategice relevante, sau în cazul identificării de investiții noi.   | 2023 - 2030 | Comisia de Monitorizare SIDU   |
| Monitorizarea anuală a SIDU, prin intermediul rapoartelor de monitorizare și a Comitetului de Monitorizare, a stadiului de implementare a țințelor asumate prin SIDU.  | 2023-2030   | Comisia de Monitorizare SIDU   |
| Evaluarea finală a implementării SIDU și pregătirea actualizării documentelor strategice pentru perioada post 2030.  | 2031        | Comisia de Monitorizare SIDU<br>Societatea civilă<br>Consultanți<br>Actori relevanți |

Sistemul de management și control al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030 se exercită prin intermediul **Comitetului de Monitorizare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Orașului Chitila 2023-2030**. Principiul care stă la baza constituirii și funcționării Comitetului de Monitorizare este *principiul parteneriatului*, ce implică o strânsă cooperare între autoritățile publice, partenerii economici și sociali și organismele care reprezintă societatea civilă la nivel național, regional și local.

Comitetul de Monitorizare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030 este o structură de tip partenerial, fără personalitate juridică, cu rol decizional strategic în procesul de implementare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030, care se va reuni pe parcursul întregii perioade pentru a examina implementarea acesteia și progresele înregistrate.

*Principiul parteneriatului* implică strânsă cooperare între autoritățile publice, partenerii economici și sociali și organismele care reprezintă societatea civilă la nivel național, regional și local, pe durata Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030.

Perioada mandatului Comitetului de Monitorizare coincide cu perioada de implementare a Planului de acțiune a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030. Comitetul de Monitorizare se reunește pe parcursul întregii perioade pentru:

7. Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern;
8. Promovarea unei creșteri economice sustinute, deschisă tuturor și durabilă, a ocupării depline și productive a forței de muncă și asigurarea de locuri de muncă decente pentru toți;
9. Construirea unei infrastructuri reziliente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației;
10. Reducerea inegalităților în interiorul țării și între țări;
11. Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
12. Asigurarea unor modele de consum și producție durabile;
13. Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor;
14. Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă;
15. Protecția, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea desertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate;
16. Promovarea unor societăți pașnice și incluzive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile;
17. Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.

|   |           |   |
|---|-----------|---|
| După predarea documentației se vor întocmi documentele necesare pentru aprobare prin Hotărâri de Consiliu Local a indicatorilor tehnico-economici și a proiectului, rezultatul fiind emiterea unei Hotărâri de Consiliu Local   | 2023-2030 | Biroul Implementare Proiecte.   |
| Identificarea corectă a sursei de finanțare pentru proiect, întocmirea documentelor necesare pentru depunerea cererii de finanțare, comunicarea cu finanțatorul pe procesul etapei de evaluare și ulterior semnarea contractului de finanțare de către Primarul UAT Chitila   | 2023-2030 | Birou Dezvoltare Locală și Management Proiecte, Comunitate  |
| Obținerea avizelor și autorizațiilor necesare pentru implementarea obiectivului de investiții, prin depunerea documentelor necesare, urmând ca în final Serviciul de Urbanism, Amenajare Teritoriului să emită autorizația de construire.   | 2023-2030 | Birou Implementare Proiecte<br>Serviciul investiții și achiziții publice, Serviciul Urbanism - Amenajare Teritoriului |
| În etapa de implementare a proiectului, prin dispoziție de primar se stabilește echipa de implementare.   | 2023-2030 | Echipa de implementare proiect  |
| Pe durata de execuție a lucrărilor, echipa de implementare este responsabilă cu monitorizarea execuției lucrărilor, verificarea asigurării îndeplinirii condițiilor de calitate și compatibilitate, verificarea situațiilor de lucru și de plată, întocmirea rapoartelor către finanțator, comunicarea cu reprezentanții finanțatorului, respectarea etapelor necesare pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor proiectului și a indicatorilor stabiliți, evaluarea riscurilor, identificarea problemelor apărute și soluționarea acestora. De asemenea, se va avea în vedere asigurarea vizibilității proiectului, comunicarea cu reprezentanții comunității locale și cu organismele sau instituțiile abilitate pentru asigurarea transparenței și diseminării procedurilor de implementare a activităților incluse în cadrul proiectului. | 2023-2030 | Echipa de implementare proiect<br>Compartimentul Comunicare, Relații cu Publicul, Informare Cetățeni                  |
| După finalizarea execuției contractului de lucrări, echipa de implementare este responsabilă cu întocmirea documentelor necesare pentru recepția și punerea în funcțiune a lucrărilor.  | 2023-2030 | Echipa de implementare proiect  |

3. *O cunoaștere mai bună* contribuie la îmbunătățirea bazei de cunoștințe privind problemele urbane și la schimbul de bune practici și cunoștințe.

*Inițiativa Urbană Europeană* urmărește 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<sup>4</sup>:

- a) 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;
- b) sprijin pentru acțiunile inovatoare prin dezvoltarea de soluții inovatoare transferabile și scalabile la provocările urbane;
- c) 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. Programul 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* 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:

- a. *Europa echilibrată* – dezvoltare teritorială mai echilibrată, utilizând diversitatea Europei,
- b. *Regiuni funcționale* – dezvoltare locală și regională și mai puține inegalități între teritorii,

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/newsroom/news/2019/03/20-03-2019-european-urban-initiative-post-2020-the-commission-proposal](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2019/03/20-03-2019-european-urban-initiative-post-2020-the-commission-proposal), [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/information/publications/brochures/2019/explanatory-memo-european-urban-initiative-post-2020-article-104-5-cpr-proposal-and-article-10-erdf-cf-proposal](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/brochures/2019/explanatory-memo-european-urban-initiative-post-2020-article-104-5-cpr-proposal-and-article-10-erdf-cf-proposal)

• **CE se monitorizează** – stabilirea indicatorilor de realizare și de rezultat, a țintelor dorite în acord cu obiectivele propuse;

• **CUM se monitorizează** – stabilirea surselor din care se preiau datele pentru indicatorii de realizare și de rezultat urmăriți, formatul în care se raportează și în care se centralizează aceste date;

• **CÂND** – stabilirea momentelor în care se face raportarea și centralizarea informațiilor; stabilirea termenelor pentru realizarea analizelor intermediare care pot conduce la necesitatea de actualizare a strategiei.

#### 5.1.2 Acțiune 2: Alocarea resurselor

În vederea implementării strategiei este necesară alocarea unor resurse umane și materiale cu scopul

de a susține în mod concret îndeplinirea obiectivelor strategice și indicatorilor stabiliți în etapa de planificare.

Demersurile necesare inițiate de către primărie, prin structura de implementare creată urmăresc în principal:

- Alocarea resurselor umane implicate în acest proces, cu trasarea clară a responsabilităților pentru implementarea fiecărui proiect / măsură din lista celor propuse.

- Alocarea resurselor financiare este esențială pentru succesul implementării unei strategii. Astfel, pentru proiectele propuse vor fi identificate perioade surse de finanțare interne sau externe.

#### 5.1.3 Acțiune 3: Monitorizare și raportare

Monitorizarea reprezintă colectarea sistematică de date privind indicatorii specificați, pentru a le oferi actorilor implicați în implementarea strategiei precum și responsabililor pentru implementarea strategiei o viziune clară despre progresele înregistrate și gradul de atingere a obiectivelor cuprinse în strategia de dezvoltare durabilă.

Pentru monitorizarea strategiei este necesară identificarea clară a surselor de culegere a datelor cu privire la progresul indicatorilor de realizare și de rezultat propuși.

Pe baza lecțiilor învățate din implementarea strategiei anterioare pentru perioada 2014 - 2020, pentru culegerea de date în vederea monitorizării proiectelor și indicatorilor aferenți, la nivelul tuturor direcțiilor/ compartimentelor responsabile de implementarea strategiei, se



- c. *Integrare și dincolo de frontiere* – trăind și muncind peste granițele naționale.
  - d. *Mediu sănătos* – medii ecologice de viață mai bune și orașe și regiuni neutre din punct de vedere climatic.
  - e. *Economie circulară* – economii locale puternice și durabile într-o lume globalizată.
  - f. *Conexiuni durabile* – conectivitate digitală și fizică durabilă a teritoriilor.
- Politica de Coeziune a Uniunii Europene 2021 – 2027** continuă investițiile în toate regiunile pe baza a trei categorii: mai puțin dezvoltate, în tranziție, mai dezvoltate. Comisia Europeană propune o dimensiune urbană și teritorială prin introducerea unui nou obiectiv de politică și anume „O Europă mai aproape de cetățeni” care să sprijine o abordare bazată pe realitatea din teritoriu și implicarea autorităților locale, a societății civile și a cetățenilor în abordarea provocărilor locale.
- Cadrul european de dezvoltare pentru perioada 2021-2027 este completat de:*
- Pactul Ecologic European** care are drept scop transformarea UE într-o societate echilibrată și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, în care să nu existe emisii nete de gaze cu efect de seră în 2050 și în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor.
- Mecanismul de Redresare și Reziliență al Uniunii Europene** pune la dispoziție granturi și împrumuturi în valoare de 672,5 miliarde euro pentru investiții publice și reforme în cele 27 de state membre, pentru a le ajuta pe acestea din urmă să facă față impactului pandemiei, pentru a promova tranziția verde și cea digitală și pentru a construi societăți reziliente și favorabile incluziunii. Statele membre primesc sprijin din partea mecanismului pe baza planurilor lor naționale de redresare și reziliență care sunt în derulare, care vizează șase domenii de politică de relevanță europeană: *tranziția verde, transformarea digitală, creșterea inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii și ocuparea forței de muncă, coeziunea socială și teritorială, sănătatea și reziliența, politicile pentru generația următoare, copiii și tineretul, inclusiv educația și competențele.*
- Agenda Digitală Pentru Europa, Programul Europa Digitală** urmărește să promoveze implementarea și adoptarea la scară largă a unor tehnologii digitale esențiale, precum aplicațiile bazate pe inteligență artificială și instrumentele de ultimă generație din domeniul securității cibernetice, precum și asigurarea unei utilizări pe scară largă a tehnologiilor digitale la toate nivelurile economiei și societății și sprijină formarea

14

#### 5.1.1 Acțiune 1: Stabilirea structurii de implementare a strategiei

##### 1.1 Nominalizarea unui Responsabil și a unei echipe responsabile pentru implementarea strategiei, care să coordoneze procesul de implementare.

Possible modalități de implementare a acestei acțiuni:

- Desemnarea unei structuri existente din aparatul de specialitate al Orașului Chitila cu rol de coordonare a implementării strategiei de dezvoltare, inclusiv de activare a tuturor direcțiilor, serviciilor și compartimentelor.
- Crearea unei structuri participative compusă din experți din cadrul primăriei și reprezentanți ai comunității pe domenii de interes (organizații, asociații, investitori, întreprinzători, cetățeni), cu rol în pregătirea propunerilor de proiecte la nivelul Orașului Chitila, sprijin pentru elaborarea și implementarea proiectelor, monitorizarea proiectelor la nivelul Orașului Chitila, evaluarea și actualizarea strategiei.

##### 1.2 Nominalizarea direcțiilor/ compartimentelor din cadrul LAT Oraș Chitila, responsabile de implementarea proiectelor aferente obiectivelor strategice

Pentru implementarea strategiei este necesară nominalizarea direcțiilor/ compartimentelor din cadrul UAT Oraș Chitila, care sunt responsabile de implementarea proiectelor aferente obiectivelor strategice. Chiar dacă implementarea unor proiecte presupune o colaborare tip circuit între direcții, servicii sau compartimente nominalizarea unui responsabil pentru urmărirea implementării strategiei și monitorizarea indicatorilor atinși este abordarea cea mai eficientă.

##### 1.3 Stabilirea procedurilor de lucru pentru monitorizarea și evaluarea strategiei

Stabilirea procedurilor de lucru pentru monitorizarea și evaluarea progresului intervențiilor propuse reprezintă un proces care contribuie în mod direct la succesul implementării strategiei de dezvoltare durabilă a orașului.

Procedura de lucru va prezenta concis următoarele aspecte:

- CINE (desemnare persoană – și direcție/compartiment) elaborează periodic stadiul implementării strategiei și centralizează informațiile primite din partea celorlalte direcții implicate; cine monitorizează stadiul indicatorilor, problemele apărute / lecțiile învățate și transmite informațiile către responsabilul cu implementarea strategiei;

Figură 3: Obiectivele de dezvoltare durabilă cuprinse în Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030



Sursa: Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

Alte strategii europene care acoperă orizontul 2021 - 2030 sunt: *Strategia de inovare pentru perioada 2021-2027*, *Strategia europeană pentru tineret 2019 – 2027* și *Strategia privind drepturile persoanelor cu dizabilități (2021-2030)*.

*Strategia de inovare pentru perioada 2021-2027* În iulie 2019, Institutul European de Inovare și Tehnologie, organism independent al Uniunii Europene creat în 2008, care consolidează capacitatea de inovare a Europei, a propus obiectivele pentru Strategia de inovare pentru perioada 2021-2027, a căror implementare va fi urmărită prin următorul program al UE de cercetare și inovare, Orizont Europa (2021-2027)<sup>6</sup>:

- ❖ Obiectiv 1: Creșterea impactului regional al comunităților de cunoaștere și inovare
- ❖ Obiectiv 2: Stimularea capacității de inovare a învățământului superior
- ❖ Obiectiv 3: Lansarea noilor CCI-uri (Comunități de cunoaștere și inovare)

*Strategia europeană pentru tineret 2019 – 2027* stabilește **11 obiective europene**

pentru tineret și prezintă o viziune pentru o Europă care le permite tinerilor să își realizeze pe deplin potențialul și identifică domenii intersectoriale care afectează viața tinerilor indicând care sunt provocările care trebuie abordate. Acțiunile propuse urmăresc responsabilizarea tinerilor - să își ia în mâini propriile destine, eliminarea potențialelor surse de discriminare și

|  |   |           |  |
|--|---|-----------|--|
|  | Publice și Biroul Implementare Proiecte. Compartimentul Relații cu Publicul |           |  |
| Pe baza documentelor întocmite și aprobate de către Primar, se întocmesc documentele necesare pentru achiziția publică a contractului de servicii  | 2023-2030   | 2023-2030 | Comisia de evaluare achiziții publice  |
| Pe baza unei dispoziții de primar se numește comisia de evaluare pentru procedura de achiziție publică. În cadrul acestei comisii sunt desemnați reprezentanți ai serviciilor relevante din cadrul Primăriei Chitila. Comisia responsabilă cu evaluarea ofertelor va derula procedurile necesare pentru stabilirea ofertantului desemnat câștigător, etapă urmată de întocmirea și semnarea contractului.  | 2023-2030   | 2023-2030 | Echipea de proiect   |
| Pe durata derulării contractului de servicii, membrii echipei de implementare a investiției (proiectului) vor colabora cu prestatorul pentru elaborarea documentației, verificarea și ulterior aprobarea acesteia. De asemenea, aceștia vor întocmi documentele necesare pentru recepția documentației și plata contravalorii serviciilor contractate, care se realizează de reprezentanți ai serviciilor relevante din cadrul Direcției Financiare. În vederea derulării achizițiilor publice pentru atribuirea contractului de lucrări sau de furnizare se parcurg aceleași etape detaliate anterior pentru situația contractului de servicii. De asemenea, procedura este similară pentru contractele de asistență tehnică, consultanță, audit, publicitate, dirigenție de șantier în funcție de procedurile legale și de specificul solicitat de finanțator. | 2023-2030   | 2023-2030 | Serviciul Buget Contabilitate, Serviciul Investiții și Achiziții Publice Biroul Implementare Proiecte. |
| În cazul în care acest lucru este necesar, pentru alegerea unei soluții agreeate la nivel local, se vor stabili termenii, detaliile și se desfășoară procedurile necesare pentru procesul de consultare publică referitor la: tematica, obiectivele, rezultatele, impactul proiectului.  |   |           |  |

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/IP\\_19\\_3849](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/IP_19_3849);

marginalizare a tinerilor, cum ar fi: originea etnică, genul, orientarea sexuală, handicapul, religia, convingerile sau opinia politică.

*Strategia privind drepturile persoanelor cu dizabilități 2021-2030* are obiectivul de a progresa în direcția garanțării faptului că toate persoanele cu dizabilități din Europa, indiferent de sex, origine rasială sau etnică, religie sau convingeri, vârstă sau orientare sexuală, se bucură de drepturile omului, beneficiază de șanse egale, de acces egal la viața socială și economică, sunt în măsură să decidă unde, cum și cu cine trăiesc, circula liber în UE, indiferent de nevoile lor de sprijin și nu se mai confruntă cu discriminarea.

*Principalele documente strategice sectoriale aplicabile la nivel european* sunt:

#### **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 Agenda 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

- Revizuirea portofoliului de proiecte, în scopul realizării de eventuale corecții/completări, a elementelor cuprinse în acesta, inclusiv a gradului de prioritate, în funcție de stadiul de implementare la momentul respectiv și de concluziile rapoartelor de progres,
- Evaluarea intermediară periodică a strategiei (cel puțin anual),
- Revizuirea și actualizarea strategiei pe baza evaluării intermediare și luarea de măsuri corective, dacă este cazul (la maxim 2 ani).

#### **Acțiuni pe termen lung (2028 – 2030)**

- Continuarea activităților pe termen mediu care nu au fost finalizate,
- Revizuirea și actualizarea strategiei pe baza evaluării intermediare și luarea de măsuri corective, dacă este cazul (la maxim 2 ani),
- Finalizarea implementării proiectelor prioritare,
- Promovarea rezultatelor proiectelor,
- Evaluarea finală a strategiei,
- Pregătirea strategiei de dezvoltare pentru următoarele perioade de programare.

#### **Planul de acțiune pentru implementarea SIDU**

| <b>Etapale procesului de implementare</b>   | <b>Termene</b> | <b>Responsabili</b>   |
|---|----------------|---|
| Aprobarea SIDU în forurile decizionale  | 2023           | Primărie  |
| Diseminarea SIDU în forma aprobată către societatea civilă, medii de afaceri, autoritățile publice de la nivel central, județean, local   | 2023           | Primărie  |
| Inițierea Comitetului de Monitorizare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Orașului Chirila 2023-2030   | 2023-2024      | Primărie  |
| Elaborarea documentelor necesare pentru demararea procedurilor de achiziție publică în vederea stabilirii operatorului economic responsabil cu întocmirea documentației tehnico- economice necesare pentru obținerea finanțării în vederea implementării proiectului. | 2023-2030      | Serviciul Buget Contabilitate, Serviciul Investiții și Achiziții Publice și Biroul Implementare Proiecte. |
| Organizarea sesiunilor de informare   | 2023-2026      | Serviciul Buget Contabilitate, Serviciul Investiții și Achiziții  |



Implementarea strategiei presupune efortul și implicarea tuturor actorilor interesați din Orașul Chitila. Sunt încurajate acțiunile de asociere în parteneriate teritoriale și proiectele ce presupun implementarea în parteneriat, dată fiind complexitatea provocărilor identificate la nivel local și de județ și care nu pot fi abordate cu succes de către o singură instituție sau organizație, ci implică o serie de măsuri succesive și complementare.

Astfel, implementarea cu succes a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană presupune implicarea activă a tuturor factorilor interesați de progresul economic și social al Orașului Chitila: administrația publică locală, alte instituții publice din subordine, organizații, asociații, investitori, întreprinzători și cetățeni ai Orașului Chitila.

Acțiunile ce trebuie întreprinse pe termen mediu și lung sunt următoarele:

- Identificarea și analizarea surselor de finanțare pentru proiectele propuse spre implementare prin strategia de dezvoltare, precum și a modului de accesare a surselor de finanțare respective,
- Realizarea listei de proiecte prioritare,
- Identificarea partenerilor publici și privați pentru dezvoltarea și implementarea proiectelor prioritare,
- Realizarea de acorduri de parteneriat în scopul realizării proiectelor din portofoliu,
- Planificarea multianuală a bugetului, pe baza analizelor realizate anterior și a consultărilor cu Comisia de monitorizare a strategiei. Stabilirea graficului de derulare/implementare a proiectelor, prin includerea în buget a investițiilor stabilite ca fiind prioritare pentru perioada respectivă,
- Pregătirea cadrului instituțional și a resurselor umane pentru implementarea proiectelor prioritare,
- Evaluarea intermediară a strategiei (cel puțin anual).

#### *Acțiuni pe termen mediu (2024 – 2027)*

- Continuarea activităților pe termen scurt care nu au fost finalizate,
- Realizarea de parteneriate pentru dezvoltarea proiectelor prioritare,
- Implementarea proiectelor prioritare,
- Promovarea rezultatelor proiectelor,
- Monitorizarea stadiului implementării proiectelor din portofoliu și realizarea unor rapoarte de progres,

248

#### **Cultură**

- a. O nouă agendă europeană pentru cultură
- b. Programul Europa Creativă (2021-2027)

#### **Turism**

- a. Politica UE în domeniul turismului

#### **Cercetare-inovare**

- a. O agendă europeană reînnoită pentru cercetare și inovare – șansa Europei de a-și modela viitorul – COM (2018) 306 final din 15.05.2018
- b. Program-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa (2021- 2027)

#### **Incluziune socială**

- a. Pilonul european al Drepturilor sociale

#### **Educație, tineret, sport**

- a. Erasmus, programul de acțiune al Uniunii în domeniul educației, formării, tineretului și sportului (2021-2027)

#### **Guvernanță**

- a. Bună guvernanță pentru politica de coeziune. Consolidarea capacității administrative

#### **Energie**

- a. Politica UE în domeniul energiei până în 2030
- b. Politica UE în domeniul energiei până în 2050
- c. Rețeaua transeuropeană pentru energie (TEN-E)

#### **Digitalizare**

- a. Programul Europa Digitală pentru perioada 2021-2027

#### **Transport**

- a. Mecanismul pentru Interconectarea Europei (2021-2027)
- b. CARTE ALBĂ Foie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor
- c. EUROPA ÎN MIȘCARE. Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată (2018)
- d. Document de lucru: Cadrul UE pentru 2021-2030 privind politica de siguranță rutieră – Următorii pași spre "Viziune Zero"



## *Agricultură și dezvoltare rurală*

a. Politică agricolă și de dezvoltare rurală pentru perioada 2021-2027

### Cooperare teritorială

a. Obiectivul de cooperare teritorială europeană (Interreg) pentru perioada 2021-2027

#### *Strategii relevante la nivel național, regional și local*

**Politica Urbană a României** reprezintă viziunea de dezvoltare urbană durabilă, incluzivă și rezilientă a României și vizează următoarele direcții pe care autoritățile naționale le vor aborda, și anume:

- a) dezvoltare urbană verde și rezilientă;
- b) competitivă și productivă;
- c) echitabilă și incluzivă;
- d) orase bine guvernate.

În vederea realizării direcțiilor au fost stabilite cinci obiective prioritare acestea fiind:

1. Dezvoltarea teritorială durabilă;
2. Crearea de orase inteligente locuibile și climatice prin îmbunătățirea infrastructurii verzi și abastre pentru a atenua și adapta la perioadele urbane;
3. Îmbunătățirea activității economice prin furnizarea de medii de viață de calitate, îmbunătățirea oportunităților de muncă și a locațiilor de afaceri bine servite;
4. Îmbunătățirea condițiilor de viață, în special prin extinderea accesului la locuințe și servicii publice;
5. Îmbunătățirea capacității publice și a cooperării între jurisdicții și sectoare.

#### **Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)**

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) Releaua de localități, (V) Zone de risc natural, (VI) Zone turistice, (VII) Infrastructura pentru educație, (VIII) Zone rurale.

PATN reprezintă o bază de amenajare pentru programele sectoriale strategice, determinând scopul și prioritățile pentru dezvoltarea teritorială a țării în relație cu politicile UE.

## **CAPITOLUL V – SISTEMUL DE IMPLEMENTARE, MONITORIZARE ȘI EVALUARE A STRATEGIEI**

### 5.1 Cadrul de implementare a strategiei

Implementarea presupune procesul de transformare a resurselor disponibile (materiale, financiare, umane) în rezultate calitative și cantitative, astfel încât să fie atinse toate obiectivele strategice definite și, prin intermediul acestora, la sfârșitul perioadei de planificare, misiunea asumată.

Totodată, este necesar să se ia în considerare faptul că însuși procesul de implementare induce schimbări, uneori deosebit de importante, ale parametrilor de stare aferenți mediului de manifestare economic și social, ca urmare a efectelor rezultate din implementarea noilor facilități operaționale rezultate. De aici imperativul parcurgerii unui proces de evaluare-reevaluare continuu, cu reveniri asupra cerințelor formulate inițial și ameliorarea/dezvoltarea acestor cerințe în conformitate cu situația economico-socială actualizată.

Implementarea SIDIU se face prin punerea în aplicare a programelor și măsurilor cuprinse în Planul de acțiune, prin proiectele propuse în portofoliul de proiecte, respectându-se normele europene, legislația națională și reglementările locale în vigoare, dar și identificarea și atragerea de surse de finanțare complementare fondurilor europene, respectarea priorităților stabilite în implementarea proiectelor, în acord cu necesitățile orașului și corelarea tuturor proiectelor existente și viitoare în vederea asigurării unei dezvoltări social-economice armonioase, integrate.

În scopul implementării cu succes a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a orașului Chitila prin realizarea proiectelor cuprinse în Portofoliul de proiecte pentru perioada programatică avută în vedere și susținerea obiectivelor strategice stabilite pentru îndeplinirea viziunii și misiunii orașului, au fost identificate o serie de activități, care pot fi clasificate după cum urmează:

- Acțiuni pregătitoare de implementare a strategiei;
- Acțiuni necesare pentru implementarea proiectelor;
- Acțiuni de monitorizare a stadiului de implementare a strategiei;
- Acțiuni corective în vederea actualizării strategiei în funcție de situația existentă la momentul respectiv;
- Acțiuni de pregătire a strategiei pentru următoarea perioadă programatică.

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

Prin acest document 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.

Penru stabilirea listei prioritare de proiecte au fost luate în considerare următoarele aspecte: impactul rezultatelor implementării proiectului asupra comunității, impactul asupra dezvoltării economice, bugetul alocat, punctajul obținut.

A se vedea **LISTA PROIECTELOR PRIORITARE** - Anexa 3

În cadrul Strategiei au fost identificate 5 obiective generale și mai multe obiective specifice aferente:

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

*Principalele documente strategice sectoriale aplicabile la nivel național sunt:*

246

**Dezvoltare metropolitană, urbană și locală:**

- a. Orașe Magnet – Migrație și navetism în România
- b. Orașe Competitive - Remodelarea economiei geografice a României Programul Național de Dezvoltare Locală I și II
- c. Criterii de prioritarizare îmbunătățite pentru proiectele PND

**Dezvoltare sustenabilă:**

- a. Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României – orizonturi 2013-2020-2030
  - b. Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung
- Schimări climatice**
- a. Strategia Națională privind Schimbările Climatice 2013-2020 (2023)
- Protecția mediului**
- a. Strategia Națională de Gestionare a Deșeurilor 2014-2020 (2023) și
  - b. Planul Național privind Managementul Deșeurilor
- Dezvoltare economică**
- a. Strategia Națională pentru Competitivitate 2014-2020 (2023)
  - b. Strategia națională pentru export a României pentru perioada 2014-2020 (2023)
- Cultură**
- a. Strategia sectorială în domeniul culturii și patrimoniului național pentru perioada 2016-2022
- Turism**
- a. Master Planul pentru Dezvoltarea Turismului Național al României 2007- 2026
  - b. Strategia Națională de Dezvoltare a Ecoturismului în România
- Cercetare-inovare**
- a. Strategia Națională pentru Cercetare, Dezvoltare și Inovare 2014-2020 (2023)
- Incluziune socială**
- a. Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei 2015- 2020
  - b. Strategia pentru Sănătate 2014-2020
  - c. Strategia națională pentru promovarea îmbătrânirii active și protecția persoanelor vârstnice 2015-2020
  - d. Strategia Guvernului României de incluziune a cetățenilor români aparținând minorității rome pentru perioada 2015-2020
  - e. Strategia națională pentru protecția și promovarea drepturilor copilului 2014-2020

| Nr crt | Denumire proiect   | Impactul mediului fizic și estetic și energetic | Valoare mediana din 10 | Impactul asupra dezvoltării industriale | Valoare mediana din 10 | Impactul asupra calitatii și incluziunii sociale | Valoare mediana din 10 | Impactul asupra competitivității și atraktivității | Valoare mediana din 10 | Impactul asupra dezvoltării economice | Valoare mediana din 10 | Impactul financiar | Valoare mediana din 10 | Punctaj |
|--------|--|---|------------------------|---|------------------------|--|------------------------|--|------------------------|---------------------------------------|------------------------|--------------------|------------------------|---------|
| 57     | Renovarea infrastructurii administrative Oraș Cluj-Napoca                | 3   | 2                      | 3                                       | 2                      | 1  | 0,5                    | 1  | 0,5                    | 2                                     | 1                      | 2                  | 1                      | 7       |
| 58     | Introducere rețea de iluminat public în Municipiul Iași                  | 2   | 1,34                   | 0                                       | 0                      | 3  | 1,5                    | 2  | 1                      | 3                                     | 1,5                    | 3                  | 1,5                    | 6,84    |
| 59     | Extindere rețea de iluminat public în Municipiul Iași                    | 2   | 1,34                   | 3                                       | 2                      | 3  | 1,5                    | 3  | 1,5                    | 3                                     | 1,5                    | 2                  | 1                      | 8,84    |
| 60     | Proiect and side Street View în Municipiul Iași                          | 3   | 2                      | 3                                       | 2                      | 1  | 0,5                    | 1  | 0,5                    | 2                                     | 1                      | 2                  | 1                      | 9       |
| 61     | Centrul administrativ din Municipiul Iași                                | 0   | 0                      | 3                                       | 2                      | 2  | 1                      | 1  | 0,5                    | 2                                     | 1                      | 2                  | 1                      | 5,5     |
| 62     | Creșterea numărului de apartamente pentru rezidenții din Municipiul Iași | 3   | 2                      | 3                                       | 2                      | 2  | 1                      | 1  | 0,5                    | 3                                     | 1,5                    | 2                  | 1                      | 8       |
| 63     | rețea de apă caldă pentru transportul de călători în Municipiul Iași     | 3   | 2                      | 3                                       | 2                      | 2  | 1                      | 1  | 0,5                    | 3                                     | 1,5                    | 2                  | 1                      | 8       |
| 64     | Creșterea numărului de apartamente pentru rezidenții din Municipiul Iași | 2   | 1,34                   | 1                                       | 0,67                   | 2  | 1                      | 3  | 1,5                    | 3                                     | 1,5                    | 2                  | 1                      | 7,01    |
| 65     | Centrul parașutistilor din Municipiul Iași                               | 3   | 2                      | 1                                       | 0,67                   | 3  | 1,5                    | 3  | 1,5                    | 2                                     | 1                      | 2                  | 1                      | 7,67    |
| 66     | Renovarea și modernizarea stației de transport din Municipiul Iași       | 3   | 2                      | 0                                       | 0                      | 3  | 1,5                    | 1  | 0,5                    | 1                                     | 0,5                    | 3                  | 1,5                    | 6       |

f. Strategia națională "O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități" 2015-2020 (2023)

**Educație, tineret, sport**

- a. Strategia educației și formării profesionale din România pentru perioada 2016-2020
- b. Strategia Națională pentru Învățarea pe tot Parcursul Vieții Strategia națională pentru învățământ terțiar 2015-2020 (2023)

c. Strategia privind modernizarea infrastructurii educaționale 2017-2023

d. Strategia pentru reducerea părăsirii timpurii a școlii

**Governanță**

a. Strategia pentru consolidarea administrației publice 2014-2020 (2023)

b. Strategia privind mai buna reglementare 2014-2020

**Energie**

a. Strategia Energetică a României 2016-2030, cu perspectiva anului 2050

**Digitalizare**

a. Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România (2023)

b. Planul Național de Dezvoltare a Infrastructurii – NGN (Next Generation Network)

**Transport**

a. Master Plan General de Transport al României

b. Strategia de transport intermodal în România 2020 (2023)

**Agricultură și dezvoltare rurală**

a. Strategia pentru Dezvoltarea Sectorului Agro-Alimentar pe termen mediu și lung (orizontul 2020-2030)

b. Planul Strategic Național Multiannual privind Acvacultura

| Nr. crt | Denumire proiect   | Impactul asupra mediului și activităților energetice | Valoarea maximă din PE | Impactul asupra dezvoltării inteligente | Valoarea maximă din PE | Impactul asupra calității vieții și incluziunii sociale | Valoarea maximă din PE | Impactul asupra competitivității și atractivității | Valoarea maximă din PE | Impactul asupra dezvoltării orașului | Valoarea maximă din PE | Impactul financiar | Valoarea maximă din PE | Punctaj |
|---------|--|--|------------------------|---|------------------------|---|------------------------|--|------------------------|--------------------------------------|------------------------|--------------------|------------------------|---------|
|         | renunțarea către beneficiari   |  |                        |   |                        |   |                        |  |                        |                                      |                        |                    |                        |         |
| 50      | Dezvoltare activitate Estrean STCM prin achiziție echipamente și software  | 3  | 2                      | 3                                       | 0                      | 0   | 0                      | 1  | 0,5                    | 0                                    | 0                      | 2                  | 1                      | 5,5     |
| 51      | Educate, prin sport în Orșel și Chilia   | 1  | 0,67                   | 0                                       | 0                      | 3   | 1,5                    | 2  | 1                      | 2                                    | 1                      | 2                  | 1                      | 5,17    |
| 52      | Activități de dezvoltare și realizare vizuală a proiectelor și aliniere proiectelor la Strategia de Dezvoltare a Infrastructurii | 0  | 0                      | 1                                       | 0,67                   | 3   | 1,5                    | 0  | 0                      | 2                                    | 1                      | 2                  | 1                      | 4,17    |
| 53      | Consolidare, reabilitare, restaurare și amenajare dispense   | 3  | 2                      | 0                                       | 0                      | 3   | 1,5                    | 1  | 0,5                    | 1                                    | 0,5                    | 3                  | 1,5                    | 6       |
| 54      | Proiect de dezvoltare și modernizare a extinderii Școlii Gimnaziale „Prof. Ion Popescu”  | 2  | 1,34                   | 3                                       | 2                      | 3   | 1,5                    | 3  | 1,5                    | 3                                    | 1,5                    | 2                  | 1                      | 8,84    |
| 55      | Construcție Școlă primară în comuna Mărgărit   | 3  | 2                      | 2                                       | 1                      | 3   | 1,5                    | 3  | 1,5                    | 3                                    | 1,5                    | 3                  | 1,5                    | 9       |
| 56      | Proiect de dezvoltare și modernizare a Școlii Primare în comuna Mărgărit   | 3  | 2                      | 0                                       | 0                      | 3   | 1,5                    | 1  | 0,5                    | 1                                    | 0,5                    | 3                  | 1,5                    | 6       |



1.1.2 Prioritățile naționale de investiții pentru finanțarea din Fondurile Europene  
2021 – 2027

Politica de Coeziune a Uniunii Europene 2021 – 2027

Prioritățile naționale de investiții pentru finanțarea din Fondurile Europene post-2020 au fost enunțate pe baza Obiectivelor Politice (OP) stabilite prin Politica de Coeziune a Uniunii Europene, prin detalierea de Obiective Specifice (OS) pentru fiecare dintre acestea, după cum urmează:

| Obiectiv de politică                               | Obiectiv specific  |
|--|--|
| <b>Obiectivul de Politică 1</b>                    | <b>Cercetare și inovare</b>  |
| <b>O Europă mai inteligentă și mai competitivă</b> | <b>OS1. Dezvoltarea capacităților de cercetare și inovare și adoptarea tehnologiilor avansate</b>  |
|  | <b>Digitalizare</b>  |
|  | <b>OS2. Fructificarea avantajelor digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al companiilor și al guvernelor</b>                              |
|  | <b>Competitivitate</b>   |
|  | <b>OS3. Impulsionarea creșterii durabile și a competitivității IMM-urilor</b>  |
|  | <b>Specializare inteligentă, tranziție industrială și antreprenoriat</b>   |
|  | <b>OS4. Dezvoltarea competențelor pentru specializare inteligentă, tranziție industrială și antreprenoriat</b>                               |
| <b>Obiectivul de Politică 2</b>                    | <b>Energie</b>   |
| <b>O Europă mai ecologică</b>                      | <b>OS1. Promovarea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră</b>   |
|  | <b>OS2. Promovarea energiei din surse regenerabile</b>   |
|  | <b>OS3. Dezvoltarea de sisteme inteligente de energie, rețele și stocare în afara TEN-E</b>  |
|  | <b>Schimbări climatice, riscuri, apă</b>   |
|  | <b>OS4. Promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii riscurilor și a rezilienței în urma dezastrelor</b>                      |
|  | <b>OS5. Promovarea gestionării sustenabile a apei</b>  |
|  | <b>Economia circulară</b>  |
|  | <b>OS6. Promovarea tranziției către o economie circulară</b>   |
|  | <b>Biodiversitate</b>  |
|  | <b>OS7. Îmbunătățirea protecției naturii și a biodiversității, a infrastructurii verzi, în special în mediul urban și reducerea poluării</b> |

| Nr. nr | Denumire Proiect   | Impactul mediului și energetic | Valoare maximă din 10 | Impactul angajării întreprinderi | Valoare maximă din 10 | Impactul calitatii vieții și incluziunii sociale | Valoare maximă din 10 | Impactul competitivității și inovației | Valoare maximă din 10 | Impactul angajării economice a persoanelor | Valoare maximă din 10 | Impactul financiar | Valoare maximă din 10 | Funcția |
|--------|--|--------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|--|-----------------------|--|-----------------------|--|-----------------------|--------------------|-----------------------|---------|
| 42     | Cooperare și dezvoltare în domeniul tehnologiei pentru transport electric                            | 2                              | 1,34                  | 2                                | 1,34                  | 3  | 1,5                   | 1                                      | 0,5                   | 3  | 1,5                   | 3                  | 1,5                   | 768     |
| 43     | Dezvoltarea activității de cercetare și dezvoltare în domeniul tehnologiei pentru transport electric | 3                              | 1,5                   | 1                                | 0,67                  | 2  | 1                     | 3                                      | 1,5                   | 3  | 1,5                   | 3                  | 1,5                   | 764     |
| 44     | Dezvoltarea activității de cercetare și dezvoltare în domeniul tehnologiei pentru transport electric | 0                              | 0                     | 3                                | 2                     | 3  | 1,5                   | 0                                      | 0                     | 2  | 1                     | 3                  | 1,5                   | 6       |
| 45     | Formare profesională în domeniul tehnologiei pentru transport electric                               | 0                              | 0                     | 1                                | 0,67                  | 3  | 1,5                   | 0                                      | 0                     | 2  | 1                     | 2                  | 1                     | 717     |
| 46     | Educație profesională în domeniul tehnologiei pentru transport electric                              | 0                              | 0                     | 1                                | 0,67                  | 3  | 1,5                   | 0                                      | 0                     | 2  | 1                     | 3                  | 1,5                   | 467     |
| 47     | Educație profesională în domeniul tehnologiei pentru transport electric                              | 0                              | 0                     | 3                                | 2                     | 3  | 2                     | 0                                      | 0                     | 2  | 1                     | 3                  | 1                     | 6       |
| 48     | Consultarea experților în domeniul tehnologiei pentru transport electric                             | 3                              | 2                     | 0                                | 0                     | 3  | 1,5                   | 0                                      | 0                     | 2  | 1                     | 3                  | 1,5                   | 6       |
| 49     | Consultarea experților în domeniul tehnologiei pentru transport electric                             | 0                              | 0                     | 3                                | 2                     | 2  | 1                     | 1                                      | 0,5                   | 2  | 1                     | 2                  | 1                     | 35      |

**Aer**

OS8. Îmbunătățirea protecției naturii și a biodiversității, a infrastructurii verzi, în special în mediul urban și reducerea poluării

**Situri contaminate**

OS9. Îmbunătățirea protecției naturii și a biodiversității, a infrastructurii verzi în special în mediul urban și reducerea poluării

**Mobilitate urbană**

OS10. Mobilitate națională, regională și locală sustenabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă și intermodală, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

**Obiectivul de Politică 3**

**Conectivitate**

OS1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T durabilă, rezilientă în fața schimbărilor climatice, inteligentă, sigură și intermodală

OS2. Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere

**Broadband**

OS3. Îmbunătățirea conectivității digitale

**Obiectivul de Politică 4**

**Ocupare**

OS1. Îmbunătățirea accesului pe piața muncii pentru toate persoanele aflate în căutarea unui loc de muncă, în special pentru tineri, șomeri de lungă durată și grupurile dezavantajate pe piața muncii, persoane inactive, prin promovarea angajării pe cont propriu și a economiei sociale

OS2. Modernizarea instituțiilor și a serviciilor pieței muncii pentru a evalua și anticipa necesarul de competențe și a asigura asistența personalizată și în timp real urmărind asigurarea medierii/plasării (matching), tranziției și a mobilității forței de muncă

OS3. Promovarea participării echilibrate după gen pe piața muncii și a asigurării echilibrului dintre viața profesională și cea privată

OS4. Promovarea adaptării la schimbare a lucrătorilor, întreprinderilor și antreprenorilor, a îmbătrânirii active și în condiții bune de sănătate, precum și a unui mediu de lucru sănătos și adaptat care să reducă riscurile la adresa sănătății

**Educație**

OS5. Îmbunătățirea calității, eficacității și a relevanței sistemului de educație și formare pentru piața muncii, pentru a sprijini dobândirea de competențe cheie, inclusiv a competențelor digitale

OS6. Promovarea accesului egal la educație și formare de calitate și favorabile incluziunii, completarea studiilor și a absolvirii acestora, în special

| Nr crt | Denumire proiect   | Impactul asupra mediului și energiei | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra calității vieții și al mediului social | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra dezvoltării economice | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra competitivității și atractivității | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra dezvoltării durabile | Valoare maximă din 10 | Impactul financiar | Valoare maximă din 10 | Punctaj |
|--------|--|--------------------------------------|-----------------------|--|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|--|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|---------|
| 33     | Dezvoltarea, modernizarea și consolidarea sistemului de management integrat al deșeurilor municipale în mediul Orașului Chișinău. Construcție unitate ecologice. | 3                                    | 2                     | 2  | 0.5                   | 3                                     | 1.5                   | 1  | 0.5                   | 3                                    | 1                     | 2                  | 1                     | 8       |
| 34     | Chișinău - Eco City Campanii de sensibilizare privind protecția mediului.  | 3                                    | 2                     | 1  | 0                     | 2                                     | 1                     | 0  | 0                     | 2                                    | 1                     | 3                  | 1.5                   | 6.4     |
| 35     | Chișinău Verde - Educație pentru mediu   | 2                                    | 1.34                  | 3  | 1.34                  | 3                                     | 1.5                   | 1  | 0.5                   | 3                                    | 1.5                   | 3                  | 1.5                   | 7.68    |
| 36     | Elaborarea planurilor de acțiune și adaptare la schimbările climatice  | 2                                    | 1.34                  | 2  | 1                     | 2                                     | 1                     | 0  | 0                     | 2                                    | 1                     | 2                  | 1                     | 6.34    |
| 37     | Planul urban   | 3                                    | 2                     | 1  | 0.5                   | 2                                     | 1                     | 2  | 1                     | 1                                    | 0.5                   | 3                  | 1.5                   | 6.3     |
| 38     | Centru de Inițiere   | 0                                    | 0                     | 2  | 1                     | 3                                     | 1.5                   | 2  | 1                     | 2                                    | 1                     | 2                  | 1                     | 4.3     |
| 39     | Centru de Inițiere și servicii pentru orașul Chișinău  | 3                                    | 2                     | 1  | 1.34                  | 1                                     | 1                     | 0  | 0                     | 2                                    | 1                     | 3                  | 1.5                   | 6.4     |
| 40     | Centru de Inițiere și servicii pentru orașul Chișinău  | 2                                    | 1.34                  | 2  | 1.34                  | 1                                     | 0.5                   | 2  | 1                     | 1                                    | 0.5                   | 2                  | 1                     | 5.68    |
| 41     | Centru de Inițiere și servicii pentru orașul Chișinău  | 2                                    | 1.34                  | 3  | 2                     | 2                                     | 1                     | 0  | 0                     | 2                                    | 1                     | 2                  | 1                     | 6.34    |

pentru grupurile defavorizate, începând de la educația și îngrijirea copiilor preșcolari, continuând cu educația și formarea generală și profesională și până la învățământul terțiar

OS7. Promovarea învățării pe tot parcursul vieții, în special a unor oportunități flexibile de perfecționare și reconversie profesională pentru toți luând în considerare competențele digitale

**Incluziune socială**

OS8. Promovarea integrării socio-economice a resortisanților țării terțe și a comunităților marginalizate, cum ar fi romii

OS9. Îmbunătățirea accesului egal și în timp util la servicii de calitate, durabile și accesibile; modernizarea sistemelor de protecție socială, inclusiv promovarea accesului la protecția socială; îmbunătățirea accesibilității, a eficacității și a rezilienței sistemelor de asistență medicală și a serviciilor de îngrijire de lungă durată

**Sănătate**

OS10. Îmbunătățirea accesului egal și în timp util la servicii de calitate, durabile și accesibile; modernizarea sistemelor de protecție socială, inclusiv promovarea accesului la protecția socială; îmbunătățirea accesibilității, a eficacității și a rezilienței sistemelor de asistență medicală și a serviciilor de îngrijire de lungă durată

**Incluziune socială**

OS11. Promovarea integrării sociale a persoanelor aflate în risc de sărăcie sau excluziune socială, inclusiv a persoanelor cele mai defavorizate și a copiilor

OS12. Reducerea deprinderii materiale prin furnizarea de alimente și/sau asistență materială de bază persoanelor cele mai defavorizate, inclusiv prin măsuri de acompaniere

**Obiectivul de Politică 5**

**Turism, patrimoniu, cultură, securitate urbană**

**O Europă mai aproape de Cetățeni**

OS1. Promovarea dezvoltării integrate în domeniul social, economic și al mediului, a patrimoniului cultural și a securității în zonele urbane.

**Dezvoltare teritorială integrată**

OS2. Promovarea dezvoltării integrate în domeniul social, economic și al mediului la nivel local, a patrimoniului cultural și a securității, inclusiv în zonele rurale și de coastă și inclusiv prin dezvoltarea locală plasată sub responsabilitatea comunității.

Sursa: Site-ul Ministerului Fondurilor Europene

| Nr crt | Denumirea proiectului  | Impactul asupra mediului și al ecosistemelor | Valoarea din 10 | Impactul asupra dezvoltării inteligente | Valoarea din 10 | Impactul asupra coeziunii și incluziunii sociale | Valoarea din 10 | Impactul asupra competitivității și afilierii | Valoarea din 10 | Impactul asupra dezvoltării teritoriale | Valoarea din 10 | Impactul financiar | Valoarea din 10 | Punctaj |
|--------|--|--|-----------------|---|-----------------|--|-----------------|---|-----------------|---|-----------------|--------------------|-----------------|---------|
| 22     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 1  | 0,67            | 0                                       | 0               | 3  | 1,5             | 3   | 1,5             | 2                                       | 1               | 2                  | 1               | 3,67    |
| 23     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 2  | 1,34            | 1                                       | 0,67            | 3  | 1,5             | 3   | 1,5             | 2                                       | 1               | 3                  | 1,5             | 7,51    |
| 24     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 3  | 2               | 0                                       | 0               | 2  | 1               | 3   | 1,5             | 2                                       | 1               | 3                  | 1,5             | 7       |
| 25     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 2  | 1,34            | 0                                       | 0               | 3  | 1,5             | 2   | 1               | 1                                       | 0,5             | 3                  | 1,5             | 3,84    |
| 26     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 2  | 1,34            | 0                                       | 0               | 3  | 1,5             | 2   | 1               | 1                                       | 0,5             | 3                  | 1,5             | 3,84    |
| 27     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 2  | 1,34            | 0                                       | 0               | 3  | 1,5             | 2   | 1               | 3                                       | 1,5             | 3                  | 1,5             | 6,84    |
| 28     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 3  | 2               | 3                                       | 2               | 2  | 1               | 3   | 1,5             | 3                                       | 1,5             | 3                  | 1,5             | 9,5     |
| 29     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 3  | 2               | 3                                       | 2               | 0  | 0               | 0   | 0               | 3                                       | 1,5             | 3                  | 1,5             | 7       |
| 30     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 3  | 2               | 3                                       | 2               | 1  | 0,5             | 1   | 0,5             | 2                                       | 1               | 2                  | 1               | 7       |
| 31     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 2  | 1,34            | 0                                       | 0               | 2  | 1               | 0   | 0               | 1                                       | 0,5             | 3                  | 1,5             | 4,34    |
| 32     | Acordarea ajutorului financiar pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport în zonele rurale | 3  | 2               | 2                                       | 1,34            | 1  | 0,5             | 2   | 1               | 3                                       | 1,5             | 3                  | 1,5             | 7,84    |



În conformitate cu **Acordul de parteneriat** pentru perioada de programare 2021 – 2027, prioritățile investiționale trasate de Uniunea Europeană vor fi implementate cu ajutorul următoarelor programe operaționale:

| Obiectiv european   |  | Program operațional   |  |
|---|--|---|--|
| Obiectivul de Politică 1<br>O Europă mai inteligentă și mai competitivă | Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare (POCIDIF) | Programul Operațional Regional – implementate la nivel de regiune (8 POR) |  |
|   | Programul Operațional Sănătate (POS)   | Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD)                          |  |
| Obiectivul de Politică 2<br>O Europă mai ecologică                      |  | Programul Operațional Transport (POT)                                     |  |
|   |  | Programul Operațional Regional – implementate la nivel de regiune (8 POR) |  |
| Obiectivul de Politică 3<br>O Europă mai conectată                      | Programul Acvacultură și Pescuit (PAF)   |   |  |
|   | Programul Operațional Transport (POT)  | Programul Operațional Regional – implementate la nivel de regiune (8 POR) |  |
| Obiectivul de Politică 4<br>O Europă mai socială și mai incluzivă       |  | Programul Operațional Educație și Ocupare (PEO)                           |  |
|   |  | Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială (POIDS)             |  |
| Obiectivul de Politică 5 O Europă mai aproape de Cetățeni               |  | Programul Operațional Sănătate (POS)                                      |  |
|   |  | Programul Operațional Regional – implementate la nivel de regiune (8 POR) |  |
| Obiectivul aferent Tranzicției<br>Echitabile                            |  | Programul Operațional Regional – implementate la nivel de regiune (8 POR) |  |
|   |  | Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială (POIDS)             |  |
|   |  | Programul Acvacultură și Pescuit (PAF)                                    |  |
|   |  | Programul Operațional pentru Tranzicție Justă (POTJ)                      |  |

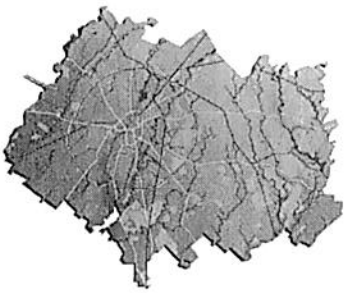
Sursa: *Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021 – 2027*

| Nr crt | Denumire proiect  | Impactul asupra mediolui și eficienței energetice | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra dezvoltării inteligente | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra calității vieții și incluziunii sociale | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra conectivității și atractivității | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra dezvoltării economice a regiunii | Valoare maximă din 10 | Impactul financiar | Valoare maximă din 10 | Punctaj |
|--------|---|---|-----------------------|---|-----------------------|---|-----------------------|--|-----------------------|--|-----------------------|--------------------|-----------------------|---------|
| 13     | electrice, Orșel Chilia, Ștefi, Băneasa, Realizare anulată Orșel Chilia, județul Chilia, județul  | 3   | 2                     | 1                                       | 0,87                  | 2   | 1                     | 3  | 1,5                   | 3  | 1,5                   | 3                  | 1,5                   | 8,17    |
| 14     | Proiect pentru instalarea și altele echipamente electrice în orașul Chilia, județul Chilia, județul   | 3   | 2                     | 0                                       | 0                     | 3   | 1,5                   | 3  | 1,5                   | 2  | 1                     | 2                  | 1                     | 7       |
| 15     | Grădina „Tudor Arghezi” - Creșterea zonei de agrement și sport în orașul Chilia, județul Chilia, județul                                      | 3   | 2                     | 0                                       | 0                     | 3   | 1,5                   | 1  | 0,5                   | 1  | 0,5                   | 3                  | 1,5                   | 6       |
| 16     | „Chilia - Safe City” Sistem antiterorism în orașul Chilia, județul Chilia, județul  | 3   | 2                     | 0                                       | 0                     | 3   | 1,5                   | 1  | 0,5                   | 1  | 0,5                   | 3                  | 1,5                   | 6       |
| 17     | Chilia - Smart City Sistem antiterorism în orașul Chilia, județul Chilia, județul   | 3   | 2                     | 3                                       | 2                     | 2   | 1                     | 3  | 1,5                   | 2  | 1                     | 2                  | 1                     | 8,5     |
| 18     | Chilia - Smart City Implementarea sistemului de transport urban în orașul Chilia, județul Chilia, județul                                     | 3   | 2                     | 3                                       | 2                     | 2   | 1                     | 3  | 1,5                   | 3  | 1,5                   | 3                  | 1,5                   | 9,5     |
| 19     | Chilia - Smart City (Digitalizarea transportului urban) Implementarea sistemului de transport urban în orașul Chilia, județul Chilia, județul | 3   | 2                     | 3                                       | 2                     | 2   | 1                     | 3  | 1,5                   | 2  | 1                     | 1                  | 0,5                   | 8       |
| 20     | Implementarea sistemului de transport urban în orașul Chilia, județul Chilia, județul   | 1   | 0,27                  | 3                                       | 2                     | 2   | 1                     | 3  | 1,5                   | 2  | 1                     | 2                  | 1                     | 7,17    |
| 21     | E-Chilia - Servicii on line   | 2   | 1,34                  | 3                                       | 2                     | 3   | 1,5                   | 3  | 1,5                   | 3  | 1,5                   | 2                  | 1                     | 8,84    |

## 1.2. Contextul național, regional și județean

Județul Ilfov alcătuiește, împreună cu Municipiul București, Regiunea de Dezvoltare București-Ilfov, principala motor al dezvoltării României, ce generează aproximativ 28% din PIB-ul la nivel național.

Județul Ilfov are o suprafață de 1 583 km<sup>2</sup> și este al 25-lea cel mai mare județ al României din punct de vedere al numărului de locuitori. Împreună cu municipiul București, județul Ilfov formează una dintre cele mai importante regiuni-capitale ale Europei, ce concentrează peste două milioane de locuitori și înregistrează cel mai ridicat PIB pe cap de locuitor la nivel național. Județul găzduiește centre logistice mari, unități de producție, unele dintre cele mai mari unități comerciale din România și una dintre principalele facilități de cercetare europene, ELI-NP Magurele. Județul Ilfov este situat în partea de sud-est a României, la o altitudine care variază între 50 și 120 m și face parte din Câmpia Română.



Conform datelor de la Institutul Național de Statistică, la data de 1 ianuarie 2020, județul Ilfov a înregistrat o populație stabilă de 451 839 locuitori, din care 54% erau domiciliați în mediul rural, iar 46% în mediul urban. Contrar tendinței naționale de scădere continuă a populației sub influența îmbătrânirii demografice și a emigrării forței de muncă, populația în județul Ilfov a înregistrat o creștere constantă de 33% începând cu anul 2007 și se prevede că va continua să crească până în 2060. Institutul Național de Statistică al României prevede o creștere de 36% până în 2030 și o creștere de 49,5% până în 2060, comparativ cu anul 2015<sup>7</sup>.

Analiza grupelor de vârstă la nivel județean arată o situație demografică favorabilă atât comparativ cu situația regională, care este influențată puternic de municipiul București, cât și cu situația națională: în județul Ilfov sunt mai mulți tineri și mai puțini vârstnici. Adicional, numărul mic de bătrâni înseamnă și un raport mai mic de dependență a acestora de forța de muncă activă. Numărul mai mare de tineri înseamnă și o dependență crescută a acestora de persoanele active pe piața muncii, care trebuie să îi susțină economic. Totuși, situația este favorabilă deoarece tinerii cresc rata de înlocuire a forței de muncă.

Contextul regional extern demonstrează influența activităților economice asupra teritoriilor învecinate și modul de relaționare în aria geografică, de-a lungul principalelor

|    |   |   |      |   |      |   |     |   |     |   |     |   |     |      |
|----|---|---|------|---|------|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|------|
| 12 | Realizare post-teritorială la capitala                          | 3 | 2    | 2 | 1,34 | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 9,34 |
| 11 | Centru de dezvoltare continuă prin transfer tehnologic          | 3 | 2    | 3 | 2    | 3 | 1,5 | 2 | 1,5 | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 9,5  |
| 10 | Centru de dezvoltare continuă prin transfer tehnologic - Orșani | 3 | 2    | 3 | 2    | 1 | 0,5 | 2 | 1,5 | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 8,5  |
| 9  | Centru de dezvoltare continuă prin transfer tehnologic - Orșani | 3 | 2    | 3 | 2    | 1 | 0,5 | 1 | 0,5 | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 8    |
| 8  | Centru de dezvoltare continuă prin transfer tehnologic - Orșani | 2 | 1,34 | 1 | 0,67 | 2 | 1   | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 2 | 1   | 7,01 |
| 7  | Centru de dezvoltare continuă prin transfer tehnologic - Orșani | 2 | 1,34 | 1 | 0,67 | 2 | 1   | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 2 | 1   | 7,01 |
| 6  | Centru de dezvoltare continuă prin transfer tehnologic - Orșani | 3 | 2    | 2 | 1,34 | 2 | 1   | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 8,44 |
| 5  | Centru de dezvoltare continuă prin transfer tehnologic - Orșani | 3 | 2    | 2 | 1,34 | 2 | 1   | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 8,44 |
| 4  | Centru de dezvoltare continuă prin transfer tehnologic - Orșani | 3 | 2    | 2 | 1,34 | 2 | 1   | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 3 | 1,5 | 8,44 |

<sup>7</sup> Strategia de Dezvoltare a Județului Ilfov - Orizont 2030.

coridoare de transport (București-Pitești, București-Brașov, București-Constanța). Strategia de dezvoltare a județului Ilfov pentru orizontul de timp 2030 a fost elaborată pornind de la conceptele de Zonă Metropolitană și de Zonă Urbană Funcțională – definite conform legislației naționale și documentelor europene.

Strategia se coordonează, la nivel de obiective și politici sectoriale, cu principalele documente de planificare elaborate la nivel central și regional:

- Strategia de Dezvoltare Teritorială a României, 2035;
- Strategii sectoriale, ce acoperă sectoare cheie ale dezvoltării precum capitalul uman, infrastructura de conectivitate (Master Planul General de Transport), competitivitate economică, valorificarea resurselor naturale, capacitatea administrativă etc.;
- Planul de mobilitate urbană durabilă 2016-2030 – Regiunea București – Ilfov.
- *Strategia de dezvoltare a județului Ilfov 2020-2030* reprezintă documentul de planificare a investițiilor de capital ce integrează domenii privind dezvoltarea socio-economică a localităților, protecția mediului, conectivitatea etc. urmărind astfel coordonarea strategiilor locale ale U.A.T.-urilor din județ, pentru a asigura concilierea dezvoltării funcționale cu efectele acesteia asupra specificității teritoriului. Strategia se coordonează la nivel de obiective și politici sectoriale cu principalele documente de planificare elaborate la nivel central și regional și anume: 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*, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României, 2035, Planul de mobilitate urbană durabilă 2016-2030 – Regiunea București – Ilfov.

• *Master planul pentru reabilitarea și modernizarea sistemelor de alimentare cu apă și canalizare în județul Ilfov 2012-2042*,

• *Strategia de dezvoltare a serviciilor sociale din județul Ilfov 2018-2023* urmărește dezvoltarea unui sistem eficient, responsabil și accesibil de servicii sociale de bună calitate la nivelul județului Ilfov, care să răspundă unor nevoi complexe ale beneficiarilor, sustenabil și bazat pe cooperare inter-instituțională și intervenție integrată.

• *Planul de menținere a calității aerului pentru județul Ilfov 2019-2023* urmărește păstrarea nivelului poluanților sub valorile-limită, respectiv sub valorile-țintă și asigurarea celei mai bune calități a aerului înconjurător, în condițiile unei dezvoltări durabile, având ca

**Prioritizarea proiectelor**

| Nr crt | Denumire proiect  | Impactul asupra mobilității și eficienței energetice | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra dezvoltării inteligente | Valoare maximă din 10 | Impactul calității vieții și incluziunii sociale | Valoare maximă din 10 | Impactul asupra competitivității și atractivității | Valoare maximă din 10 | Impactul dezvoltării economice a orașului | Valoare maximă din 10 | Impactul financiar | Valoare maximă din 10 | Punctaj |
|--------|---|--|-----------------------|---|-----------------------|--|-----------------------|--|-----------------------|---|-----------------------|--------------------|-----------------------|---------|
| 1      | Construcția și modernizarea stațiilor de transport public în județul Ilfov  | 3  | 2                     | 2                                       | 1                     | 3  | 1,5                   | 3  | 1,5                   | 3   | 1,5                   | 3                  | 1,5                   | 9       |
| 2      | Reabilitarea și modernizarea stațiilor de transport public în județul Ilfov | 3  | 2                     | 1                                       | 0,67                  | 3  | 1,5                   | 3  | 1,5                   | 2   | 1                     | 2                  | 1                     | 7,67    |
| 3      | Transport public în județul Ilfov   | 3  | 2                     | 2                                       | 1,34                  | 3  | 1,5                   | 3  | 1,5                   | 3   | 1,5                   | 3                  | 1,5                   | 9,34    |
| 4      | Creșterea și modernizarea serviciilor publice                               | 2  | 1,34                  | 0                                       | 0                     | 2  | 1                     | 3  | 1,5                   | 3   | 1,5                   | 2                  | 1                     | 6,34    |
| 5      | Extinderea rețelei de alimentare cu apă caldă și rece în județul Ilfov      | 3  | 2                     | 1                                       | 0,67                  | 3  | 1,5                   | 2  | 1                     | 3   | 1,5                   | 3                  | 1,5                   | 8,17    |

obiectiv general reducerea emisiilor de dioxid de sulf, oxizi de azot, particule (PM10 și PM2.5), monoxid de carbon.

- *Strategia județului Ilfov în domeniul energiei 2018-2025* vizează securitatea aprovizionării cu energie și asigurarea dezvoltării economico-sociale, în contextul unei viitoare cereri de energie în creștere; asigurarea competitivității economice prin menținerea unui preț suportabil la consumatorii finali; îmbunătățirea calității serviciilor energetice; îmbunătățirea calității iluminatului pentru atingerea standardelor în vigoare, îmbunătățirea calității serviciului pentru încălzire, asigurarea continuității și siguranței în alimentare a consumatorilor finali de energie la parametri stabiliți prin contracte; protecția mediului prin promovarea eficienței energetice și utilizarea surselor de energie regenerabilă în vederea limitării efectelor schimbărilor climatice.

- *Planul Județean de Gestionare a Deșeurilor este un document de planificare strategică pentru gestionarea integrată a deșeurilor și are două obiective majore: reducerea impactului deșeurilor asupra sănătății cetățenilor și a mediului și gestionarea deșeurilor județene astfel încât costurile pentru cetățeni să fie cât mai mici.*

| Indicator   | Punctaj maxim (Pmax) | Pondere (p) | Valoare maximă din 10 | Scor ponderat  |
|---|----------------------|-------------|-----------------------|----------------|
| Impactul asupra mediului și eficienței energetice       | 3                    | 20%         | 2,0                   | Punctaj x 0,67 |
| Impactul asupra dezvoltării „inteligente”               | 3                    | 20%         | 2,0                   | Punctaj x 0,67 |
| Impactul asupra calității vieții și incluziunii sociale | 3                    | 15%         | 1,5                   | Punctaj x 0,50 |
| Impactul asupra concurenței și atractivității           | 3                    | 15%         | 1,5                   | Punctaj x 0,50 |
| Impactul asupra dezvoltării economice a orașului        | 3                    | 15%         | 1,5                   | Punctaj x 0,50 |
| Impactul financiar                                      | 3                    | 15%         | 1,5                   | Punctaj x 0,50 |

Formula utilizată pentru calcularea scorului ponderat al fiecărui criteriu de priorizare este următoarea:

$$Spi = pi \times 10 / Pmax i$$

unde:

i = criteriul de priorizare

Spi = scor ponderat al criteriului i

pi = ponderea criteriului i

Pmax i = punctajul maxim al criteriului i.

Punctajul fiecărui proiect se calculează cu formula:  $PP = \sum PCi \times Spi / Si = 1$

unde:

PP = punctaj proiect

Spi = scor ponderat al criteriului i

PCi = punctajul acordat pentru criteriul i.

Trebuie specificat că nivelul de prioritate al proiectelor este un factor dinamic, ce trebuie evaluat periodic și modificat, pe toată durata de acțiune a strategiei de față, în funcție de evoluția economiei la toate nivelurile, de oportunități noi pentru accesarea fondurilor europene sau de alți factori care vor conduce la modificarea situației actuale.

Prioritarizarea proiectelor va fi actualizată de Comisia de monitorizare și actualizare a SLDU.



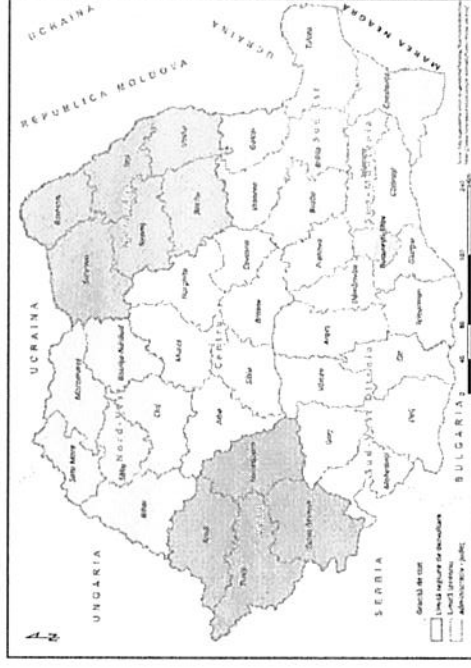
## VIZIUNEA STRATEGICĂ A REGIUNII BUCUREȘTI-ILFOV

Motto:

**Model de dezvoltare verde, sustenabil și eficient din punct de vedere energetic**

**REGIUNEA BUCUREȘTI-ILFOV** își va valorifica potențialul competitiv și își va îmbunătăți capacitatea de a oferi cetățenilor și întreprinderilor un mediu atractiv, durabil, curat și incluziv, în care aceștia își vor dori să locuiască și să investească, prin promovarea inovării, digitalizării, accesului echitabil la servicii publice moderne, educație și oportunități de afaceri, având permanent în vedere eficientizarea consumurilor energetice, reducerea emisiilor de CO2 și adaptarea la provocările climatice.<sup>8</sup>

Regiunea București-Ilfov este unică la nivel național datorită poziționării capitalei ca nucleu al activităților economice, având cel mai înalt potențial socio-economic și cel mai ridicat nivel de trai.



|   |  |
|---|--|
|   | (3 – impact mare; 2 – impact mediu; 1 – impact redus; 0 – fără impact)   |
| Impactul asupra calității vieții și incluziunii sociale | Proiectul primește un punctaj în funcție de impactul estimat asupra calității vieții: sănătate, cultură, educație, sport, siguranță și incluziunii sociale<br>(3 – impact mare; 2 – impact mediu; 1 – impact redus; 0 – fără impact)   |
| Impactul asupra conectivității și atractivității        | Proiectul primește un punctaj în funcție de impactul asupra conectivității și atractivității: mobilitate durabilă, infrastructură rutieră, transport public, moduri de deplasare alternative, intermodalitate<br>(3 – impact foarte mare; 2 – impact mare; 1 – impact mediu; 0 – impact nesemnificativ); |
| Impactul asupra dezvoltării economice a orașului        | Proiectul primește un punctaj în funcție de impactul asupra dezvoltării economice a orașului: crearea locurilor de muncă, piețe de desfacere, creșterea atractivității pentru investitori<br>(3 – impact foarte mare; 2 – impact mare; 1 – impact mediu; 0 – impact nesemnificativ).                     |
| Impactul financiar                                      | Proiectul primește un punctaj în funcție de sustenabilitatea financiară<br>(3 – impact foarte mare; 2 – impact mare; 1 – impact mediu; 0 – impact nesemnificativ).   |

Pentru prioritizarea măsurilor propuse în cadrul matricei, fiecărui indicator i-a fost alocată o anumită pondere. Ponderea propusă pentru criteriile de prioritarizare menționate anterior este următoarea:

| Indicator   | Pondere |
|---|---------|
| Impactul asupra mediului și eficienței energetice       | 20%     |
| Impactul asupra dezvoltării „inteligente”               | 20%     |
| Impactul asupra calității vieții și incluziunii sociale | 15%     |
| Impactul asupra conectivității și atractivității        | 15%     |
| Impactul asupra dezvoltării economice a orașului        | 15%     |
| Impactul financiar                                      | 15%     |

## Localizarea geografică a regiunii București-Ilfov în cadrul țării<sup>9</sup>

Obiectivul general al Programul Regional București-Ilfov 2021-2027 (PR B) este acela de a contribui la viziunea strategică a RBI prin susținerea unei dezvoltări economice inteligente, sustenabile și incluzive în vederea îmbunătățirii standardului de viață și creșterii rezilienței față de provocările societale.

În acest sens, Prioritățile pentru **REGIUNEA BUCUREȘTI-ILFOV** în perioada 2021 – 2027 sunt următoarele:

|   |
|---|
| <b>Prioritatea 1 - O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice</b> |
| <b>Prioritatea 2 - O regiune digitalizată</b>   |
| <b>Prioritatea 3 - O regiune prietenoasă cu mediul</b>  |
| <b>Prioritatea 4 - O regiune cu mobilitate ridicată</b>   |
| <b>Prioritatea 5 - O regiune accesibilă</b>   |
| <b>Prioritatea 6 - O regiune cu infrastructură educațională modernă</b>                           |
| <b>Prioritatea 7 - O regiune atractivă și industrială</b>   |

### Prioritatea 1 - O regiune competitivă prin inovare, digitalizare și întreprinderi dinamice

|   |   |
|---|---|
| <b>Obiectiv specific</b>  |   |
| Intensificarea creșterii sustenabile și creșterea competitivității IMM-urilor și crearea de locuri de muncă în cadrul IMM-urilor, inclusiv prin investiții productive | <p>1.8. Sprijin pentru creșterea durabilă și modernizarea tehnologică a întreprinderilor</p> <p>1.9. Sprijin pentru creșterea competitivității IMM prin instrumente financiare</p> <p>1.10. Sprijinirea antreprenoriatului prin dezvoltarea incubatoarelor de afaceri</p> |
| <b>Obiectiv specific</b>  |   |
| Intensificarea creșterii sustenabile și creșterea competitivității IMM-urilor și crearea de locuri de muncă în cadrul IMM-urilor, inclusiv prin investiții productive | 1.4 Dezvoltarea competențelor în cadrul IMM pentru inovare, modernizare tehnologică, tranziție industrială, economie circulară etc.   |

<sup>9</sup> Agenția pentru Dezvoltare Regională București – Ilfov Planul de Dezvoltare Regională București - Ilfov 2021-2027, pg 9  
Link pdf\_bi\_2021\_2027\_varianța\_octombrie\_2022\_in\_lucru.pdf (adri.ro)

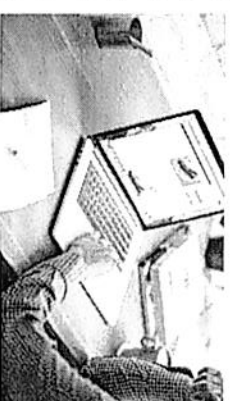
## CAPITOLUL IV – PORTOFOLIUL DE PROIECTE

### 4.1 LISTA DE PROIECTE

În vederea atingerii obiectivelor formulate anterior, administrația locală, în consultare cu societatea civilă, diferite entități publice, a elaborat o listă generală de proiecte care să răspundă nevoilor și provocărilor identificate în faza de analiză a situației existente. A se vedea Anexa 1 – Portofoliu de proiecte.

### 4.2 LISTA DE PROIECTE PRIORITARE

Procesul de prioritizare a proiectelor are ca scop obținerea unui portofoliu de proiecte prioritare, implementabile în perioada 2023-2030 și sustenabile din punct de vedere financiar, de aceea trebuie realizată o analiză multicriterială, pe baza stabilirii unor indicatori de performanță, reprezentând parametrii în funcție de care măsurile



propușe sunt evaluate. Fiecare criteriu (indicator) trebuie să măsoare un aspect relevant și nu trebuie să depindă de un alt criteriu. Criteriile sunt de două feluri: cantitative și calitative.

#### Indicatorii pentru evaluarea impactului măsurilor propuse sunt:

| Indicator   | Punctaj în funcție de impactul estimat  |
|---|---|
| Impactul asupra mediului și eficienței energetice | Proiectul primește un punctaj în funcție de impactul asupra mediului: eficiență energetică, adaptare la schimbări climatice, biodiversitate, poluare, mobilitate urbană<br>(3 – impact mare, 2 – impact mediu, 1 – impact redus, 0 – fără impact) |
| Impactul asupra dezvoltării „inteligente”         | Proiectul primește un punctaj în funcție de impactul asupra dezvoltării „inteligente”: smart-city, digitalizare, inovare.   |

**Prioritatea 2 - O regiune digitalizată**

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Obiectiv specific</b><br/>Valorificarea avantajelor digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al companiilor, al organizațiilor de cercetare și al autorităților publice (FEDR)</p> | <p>2.1. Sprijin pentru digitalizarea administrației publice prin soluții digitale inovative și aplicații de tip smart-city</p> |
|---|--|

Accastă prioritate susține instrumentul teritorial IUI – Investiții Urbane Integrate, 40% din alocare fiind destinată proiectelor cuprinse în strategiile de dezvoltare teritorială integrate depuse de autoritățile publice locale din regiune.

**Prioritatea 3 - O regiune prietenoasă cu mediul**

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Obiectiv specific</b><br/>Promovarea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră</p>   | <p>3.1. Creșterea eficienței energetice în clădirile rezidențiale<br/>3.2. Creșterea eficienței energetice în clădirile publice<br/>3.3. Construirea de clădiri publice NZEB</p>     |
| <p><b>Obiectiv specific</b><br/>Promovarea adaptării la schimbările climatice și prevenirea riscurilor de dezastre și reziliență, pe baza unor abordări ecosistemice</p>   | <p>3.4. Proiectarea și execuția lucrărilor de intervenție în scopul creșterii nivelului de siguranță la acțiuni seismice a clădirilor publice existente încadrate în Rsl și RslI</p> |
| <p><b>Obiectiv specific</b><br/>Intensificarea acțiunilor de protecție și conservare a naturii, a biodiversității și a infrastructurii verzi, inclusiv în zonele urbane, precum și reducerea tuturor formelor de poluare</p> | <p>3.5. Crearea /extinderea infrastructurilor verzi printr-o abordare de tip „landscape level approach”</p>  |

Accastă prioritate susține instrumentul teritorial IUI – Investiții Urbane Integrate, 40% din alocare fiind destinată proiectelor cuprinse în strategiile de dezvoltare teritorială integrate depuse de autoritățile publice locale din regiune.

|   |  |
|---|--|
| <p>Dezvoltarea capacității administrative și implicarea activă a cetățenilor în viața comunității</p> | <p><i>Educație on-line în Orașul Chișinău</i> are ca obiectiv susținerea procesului de educație și a accesului echitabil prin asigurarea bazei materiale a unităților de învățământ preuniversitar din Orașul Chișinău, în vederea facilitării activităților didactice on-line, prin utilizarea tehnologiei informației și a Internetului.<br/><i>E-Chișinău - Servicii on line</i> constă în îmbunătățirea calității și eficientizarea furnizării serviciilor publice către cetățeni și operatorii economici prin fructificarea avantajelor digitalizării și dezvoltarea unui ecosistem digitalizat de servicii publice de înaltă calitate la nivelul administrației publice locale<br/><i>Elaborarea/actualizare/transpunere în format digital a documentațiilor de amenajare teritorială și urbanism</i> are ca scop creșterea capacității administrației publice locale de a furniza beneficiarilor servicii de calitate, transparente și eficiente.</p> |
|---|--|

**Prioritatea 4 - O regiune cu mobilitate ridicată**

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Obiectiv specific</b></p> <p>Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon</p>   | <p>4.1. Acțiuni destinate infrastructurii utilizate pentru prestarea serviciului de transport public urban curat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- construirea / extinderea / modernizarea traseelor de transport public electric urban / suburban; infrastructura / suprastructura căii de rulare și alte elemente tehnice, stații de transport public, substații electrice, depouri, autobaze etc.</li> </ul>            |
|   | <p>4.2. Acțiuni destinate serviciului de transport public de călători:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- achiziționarea mijloacelor de transport public fără emisii de CO<sub>2</sub>, inclusiv stații de încărcare și alimentare a acestora;</li> <li>- achiziționarea de material rulant (tranzivai).</li> </ul>  |
| <p>4.3. Acțiuni destinate infrastructurii transportului nemotorizat</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- construirea / extinderea / modernizarea / infrastructurii destinate utilizării bicicletelor (piste / trasee / drumuri pentru biciclete și ciclști);</li> <li>- crearea / modernizarea / extinderea traseelor pietonale.</li> </ul> | <p>4.4. Acțiuni destinate digitalizării sistemelor de transport public urbane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dezvoltarea de sisteme inteligente de transport; management al serviciului de transport public; e-ticketing; management de trafic; management al flotei; informare călători; sisteme automate de taxare; automatizare elemente de infrastructură de transport public curat; centre de date etc.</li> </ul> |

**Prioritatea 5 - O regiune accesibilă**

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Obiectiv specific</b></p> <p>Dezvoltarea și ameliorarea unei mobilități naționale, regionale și locale sustenabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere</p> | <p>5.1. Acțiuni destinate infrastructurii rutiere județene care asigură conectivitatea la rețeaua și nodurile TEN-T rutiere existente/ viitoare prin care sunt propuse construirea/ reabilitarea/ modernizarea drumurilor județene</p> |
|  | <p>5.2. Acțiuni destinate siguranței rutiere adesea rețelei de transport</p>   |
|  | <p>5.3. Acțiuni destinate multimodalității prin care sunt propuse construirea de infrastructur multimodale</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><i>Crearea și menținerea unui mediu de viață sănătos</i></p> | <p>Școala este acelu de a valorifica potențialul solar al orașului Chițila cu consecințe benefice asupra mediului prin înlocuirea energiei electrice produse în instalații termoelectrice cu energie produsă din surse regenerabile. Localitatea nu are dezvoltată în prezent o sursă alternativă de energie bazându-se pe sursele tradiționale. Școala realizării proiectului de parc fotovoltaic este producerea energiei electrice prin valorificarea sursei regenerabile de energie reprezentată de radiația solară</p>   |
| <p><i>Furnizarea de servicii de calitate în educație</i></p>    | <p><b>Dezvoltarea, modernizarea și completarea sistemelor de management integrat al deșeurilor municipale la nivelul Orașului Chițila: Construire insule ecologice digitalizate</b></p> <p>Investiția are în vedere reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră produse de camioanele de colectare a deșeurilor, promovarea unei reciclări mai bune și mai responsabile de către cetățenii Orașului Chițila și evitarea deversărilor ilegale de deșeurii</p> <p>Primăria orașului va construi și amenaja un număr de 22 de platforme-insulă, betonate, pe care vor fi amplasate ansambluri de containere digitalizate destinate colectării separate a deșeurilor; acestea deservind un număr de 7.282 de locuitori. Investiția, în valoare de 1.515.206 lei (fără TVA) este acordată prin PNRR cu o rată de finanțare de 100%, valoarea TVA aferentă cheltuielilor fiind suportată de la bugetul de stat, contribuția proprie a primăriei fiind zero. Durata de execuție a proiectului este de 6 luni, iar cea de implementare este estimată la 9 luni.</p> <p>Sistemul pe care primăria îl va implementa vizează îmbunătățirea colectării separate și a parametrilor de calitate a mediului și va contribui cu 4,5% la ținta națională de atingerre a ratei de 50% de reciclare și pregătire pentru reutilizare a deșeurilor municipale până în 2025.</p> |
| <p><i>Edu Tech Chițila: Un mediu educativ modern</i></p>        | <p>Modernizarea sistemului de învățământ prin adaptarea metodelor de predare-învățare tradiționale la folosirea tehnologiilor informaționale și creșterea calității actului educațional sunt obiective pe care orașul Chițila le are în vedere în achiziția de dotări pentru unitățile de învățământ preșcolar, primar și gimnazial din localitate.</p>   |
| <p><i>Digitalizarea activităților educaționale</i></p>          | <p>are ca obiectiv modernizarea sistemului de învățământ prin adaptarea metodelor de predare-învățare tradiționale la folosirea tehnologiilor informaționale și creșterea calității actului educațional.</p>  |



**Prioritatea 6 - O regiune cu infrastructură educațională modernă**

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Obiectiv specific</b><br/>Îmbunătățirea accesului la servicii, favorabile incluziunii și de calitate în educație, formare și învățare pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurii accesibile, inclusiv prin promovarea rezilienței pentru educația și formarea la distanță și online</p> | <p>6.1. Crearea și modernizarea de infrastructuri educaționale pentru învățământul timpuriu (antepreșcolar: creșe și preșcolară: grădinițe)</p> <p>6.2. Crearea și modernizarea de infrastructuri educaționale pentru învățământul primar și secundar inclusiv campusuri (primar, gimnazial și liceal: teoretic și vocațional, inclusiv unitățile de învățământ cu program sportiv suplimentar și unitățile de învățământ pentru activități extrașcolare)</p> <p>6.3. Crearea și modernizarea de infrastructuri educaționale pentru învățământul profesional și tehnic, inclusiv campusuri (profesional, postliceal și liceal: tehnologic)</p> <p>6.4. Crearea și modernizarea de infrastructuri educaționale pentru învățământul superior, inclusiv campusuri</p> |
|---|--|

Acastă prioritate susține instrumentul teritorial IUI – Investiții Urbane Integrate, 30% din alocare fiind destinată proiectelor cuprinse în strategiile de dezvoltare teritorială integrate depuse de autoritățile publice locale din regiune.

**Prioritatea 7 - O regiune atractivă și incluzivă**

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Obiectiv specific</b><br/>Promovarea dezvoltării integrate și incluzive în domeniul social, economic și al mediului, precum și a culturii, a patrimoniului natural, a turismului sustenabil și a securității în zonele urbane</p>                             | <p>7.1. Dezvoltarea infrastructurilor de agrement, petrecerea timpului liber, sport și interacțiune socială în zonele urbane</p> <p>7.2. Conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural și a infrastructurilor destinate activităților culturale în zonele urbane</p> <p>7.3. Îmbunătățirea mediului urban prin regenerarea spațiilor publice</p> |
| <p><b>Obiectiv specific</b><br/>Promovarea dezvoltării locale integrate și incluzive în domeniul social, economic și al mediului, precum și a culturii, a patrimoniului natural, a turismului sustenabil și a securității în alte zone decât cele urbane (FEDR)</p> | <p>7.4. Dezvoltarea infrastructurilor de agrement, petrecerea timpului liber, sport și interacțiune socială în afara zonelor urbane</p> <p>7.5. Conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural și a infrastructurilor destinate activităților culturale în afara zonelor urbane</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p>vehiculelor de urgență, panouri cu mesaje dinamice, planificator de călătorii pentru transportul public și sisteme integrate de informare a pasagerilor.</p> <p>Proiectarea, dezvoltarea și implementarea infrastructurii de transport digitale va duce la eficientizarea transportului și dezvoltarea urbană sustenabilă.</p> <p><b>Implementarea sistemului electronic de taxare automată a călătorilor efectuate cu transportul public (e-ticketing)</b></p> <p>Implementarea unui sistem de ticketing la nivelul asociației ADJ TP BI este necesar fiind unul din obiectivele ce vor fi implementate la nivelul regiunii București- Ilfov. Inexistența unui sistem de taxare conduce la o eficiență scăzută a serviciului și la un cost ridicat al călătoriei, de asemenea, la lipsa informațiilor de călătorie în timp real pentru călători. Printr-un sistem de acces integrat prin aplicație software de mobilitate urbană, integrată cu soluțiile de mobilitate alternativă, care să fie integrabilă la nivel de management de flotă, taxare și informare călători cu sistemele de mobilitate alternative stipulate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Regiunii București-Ilfov, se asigură facilitarea accesului la sistemul de transport public de călători. Sistemul de ticketing pentru întreaga flotă de vehicule a operatorului de transport cuprinde și automate de vânzare a biletelor și sistemul de gestionare din dispececerat.</p> <p><b>Dezvoltare activitate Ecotrans STCM prin achiziție echipamente și software</b></p> <p>Digitalizarea accelerată a serviciilor publice de transport furnizate de transportatorilor publici în ultimii doi ani, lipsa competențelor digitale ale angajaților companiei, cât și a conectivității cu soluțiile digitale de la nivelul regiunii București-Ilfov, au făcut ca Ecotrans STCM să nu-și permită dezvoltarea activității pentru a se menține competitivă pe piața furnizării serviciilor de transport.</p> <p>Orașul Chitila dorește tranziția către un oraș "inteligent" prin digitalizarea transportului urban și sprijinirea activității întreprinderilor mici și mijlocii prin dezvoltarea activității Ecotrans STCM, prin achiziția de echipamente și software. Astfel, sprijinirea activității companiei Ecotrans STCM, prin achiziția de echipamente și software va integra sistemele de software ale acestora în infrastructura digitală de transport a orașului Chitila - "Chitila - Smart City", dar și la nivelul regiunii București-Ilfov, în vederea asigurării accesului călătorilor la sisteme de transport sigure, reziliente și prietenoase. De asemenea, va crește competitivitatea companiei la nivel regional și îmbunătățirea calității furnizării serviciilor de transport.</p> <p><b>Parc panouri fotovoltaice</b></p> |  |
|---|--|

Acasă! prioritate susține instrumental teritorial IUI – Investiții Urbane Integrate, o parte din alocare fiind destinată proiectelor cuprinse în strategiile de dezvoltare teritorială integrate depuse de autoritățile publice locale din regiune.

Viziunea de dezvoltare, obiective strategice și specifice la nivelul județului Ilfov

Județul Ilfov: un spațiu al dialogului și al polarizării inteligente; un județ competitiv, durabil și incluziv.<sup>10</sup>

Județul Ilfov este un teritoriu care se reinventează economic și se reconstruiește social și spațial, adaptându-se provocărilor globale, devenind prin oferta de localizare și servicii, un partener credibil, deschis către atingerea unui țesut economic viabil și competitiv, a unui cadru locuibil de calitate și a unui mediu natural atractiv.

În conformitate cu viziunea formulată și cu abordarea orientată către grupuri-țintă, au fost formulate două obiective strategice:

#### I. Îmbunătățirea calității vieții locuitorilor

#### II. Creșterea atractivității pentru activități economice și vizitator

##### Aspecte transversale

- Incluziune socială
- Schimbări climatice
- Ecosistem digital

#### I. Îmbunătățirea calității vieții locuitorilor

##### OBIECTIVE SPECIFICE:

1. Susținerea unei dezvoltări economice durabile și competitive, în vederea creșterii oportunităților pentru crearea de locuri de muncă
2. Îmbunătățirea infrastructurii de bază pentru locuire, inclusiv a ofertei de servicii publice (educatie, sănătate, servicii sociale)

|  |  |
|--|--|
|  | <p><b>Crearea unui parc industrial</b></p> <p>Un parc industrial reprezintă o inițiativă importantă pentru Orașul Chitila, având multiple beneficii pentru comunitatea locală. Printre acestea se numără consolidarea și dezvoltarea economiei locale, îmbunătățirea infrastructurii, reducerea costurilor pentru companii, îmbunătățirea protecției mediului și a condițiilor de muncă. În urma implementării acestui proiect există perspectiva atragerii de noi afaceri și investiții, generând astfel noi locuri de muncă și contribuind la stimularea economiei locale. În același timp, prin utilizarea eficientă a resurselor și prin implementarea unor măsuri de protecție a mediului, parcul industrial nou creat în orașul Chitila poate contribui la îmbunătățirea protecției mediului și la reducerea impactului asupra acestuia.</p> <p><b>Construcția și dezvoltarea unui Centru științific și de transfer tehnologic</b></p> <p>conduce la încurajarea creșterii și competitivității IMM-urilor cu impact la nivel regional prin sprijinirea proiectelor acestora, la integrarea tehnologiilor dezvoltate în activitatea cetățenilor, a întreprinderilor și a administrației publice, la sprijinirea dezvoltării economice de tip cluster prin încurajarea inovării antreprenorilor locali, la dezvoltarea de parteneriate cu sectorul privat activ.</p> |
| <p><b>Creșterea calității vieții în orașul Chitila și accesul facil la utilitățile publice</b></p> | <p><b>"Chitila - Safe City" - Sistem inteligent de monitorizare urbană</b></p> <p>constă în digitalizarea serviciilor publice prin crearea unui sistem inteligent de monitorizare urbană care să ducă la scăderea infracționalității, creșterea siguranței publice și asigurarea unor servicii publice de calitate. Astfel, noul sistem inteligent de monitorizare urbană "Chitila - Safe City" va fi integrat în noua infrastructură de tip Smart City a orașului și va conduce la dezvoltarea orașului ca fiind favorabil incluziunii, sigur, rezilient și durabil.</p> <p><b>Chitila Smart City</b> are în vedere dezvoltarea capacității de planificare strategică și de simplificare a procedurilor administrative, corolară cu introducerea de metode electronice de gestionare și management a documentelor administrative.</p>   |
| <p><b>Îmbunătățirea mobilității urbane</b></p>   | <p><b>Chitila - Smart City (Digitalizarea transportului urban)</b></p> <p>Constă în gestionarea inteligentă a traficului, soluții de taxare prin implementarea sistemului electronic de taxare automată a călătorilor efectuate cu transportul public (e-ticketing), soluții integrate de parcare inteligentă, centre de control al traficului, sisteme de avertizare privind adaptarea vitezei, sisteme de siguranță pentru zona de lucru, sistem de semnalizare interconectat, monitorizarea timpilor și a vitezei de călătorie, sisteme de cântărire în mișcare, semnal de prioritate pentru utilizarea</p>   |

<sup>10</sup> Strategia de dezvoltare a județului Ilfov 2021-2027.

3. Îmbunătățirea conectivității teritoriale
4. Întărirea capacității administrative pentru bună guvernare și servicii publice de calitate
5. Protejarea mediului ambiant, punerea în valoare a spațiului public, a patrimoniului cultural și a peisajului

## II. Creșterea atractivității pentru activități economice și vizitatori

### OBIECTIVE SPECIFICE:

1. Atragerea și dezvoltarea capitalului uman în vederea îmbunătățirii ofertei de forță de muncă
2. Îmbunătățirea infrastructurii de bază și a ofertelor de amplasament pentru dezvoltări imobiliare
3. Îmbunătățirea conectivității teritoriale
4. Întărirea capacității administrative pentru bună guvernare și servicii publice de calitate
5. Protejarea mediului ambiant, punerea în valoare a spațiului public, a patrimoniului cultural și a peisajului

### OBIECTIVE TRANSVERSALE

1. Promovarea incluziunii sociale
2. Reducerea riscurilor și combaterea efectelor schimbărilor climatice
3. Dezvoltarea societății prin valorificarea avantajelor digitalizării

utilizare al acestuia. Ca atare, orașul Chitila își propune un portofoliul de proiecte dezvoltat care are în vedere folosirea TIC pentru a ameliora sau rezolva probleme, pentru a le înțelege și monitoriza mă bine sau pentru a valorifica anumite elemente de potențial.

Lipsa digitalizării și interoperabilității serviciilor publice furnizate la nivelul orașului Chitila, nivelul scăzut de integrare al tehnologiilor digitale în activitatea cetățenilor, a întreprinderilor și a administrației publice, procentul scăzut al persoanelor care au interacționat online cu autoritățile publice locale, ca și insuficiența promovare și aplicare a conceptului de "smart city", sunt dificultăți pe care autoritatea publică își propune să le rezolve prin crearea unei infrastructuri de tip Smart City care să asigure furnizarea eficientă a serviciilor publice.

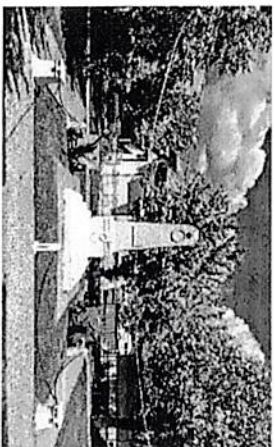
Astfel, noua infrastructură de tip Smart City creată ar integra localitatea în rețeaua orașelor smart city la nivel regional și național în ideea de a lega între ele obiectivele economice, turistice și de agrement din întreaga regiune.

|   |   |
|---|---|
| <b>Dirjecțiile de dezvoltare ale orașului Chitila</b>         | <b>Proiectele digitale pentru crearea Chitila Oraș Smart</b>  |
| <i>Cultura antreprenoriatului și atragerea investitorilor</i> | <i>Centru de inovare în domeniul dezvoltării urbane ecologice – Orașul inteligent</i><br>Crearea Centrului de inovare în domeniul dezvoltării urbane ecologice – Orașul inteligent, în Chitila ar îmbunătăți dezvoltarea urbană durabilă și cercetarea științifică inovatoare prin găsirea unor soluții/modalități noi de a selecta intervenții urbane de impact care să țină cont de nevoile economice, de mediu și sociale, refacerea naturii orașului prin soluții bazate pe natură (SBN) folosind tehnologiile inteligente în vederea îmbunătățirii calității vieții locuitorilor, restaurarea și regenerarea zonelor urbane neutilizate și a clădirilor vechi prin soluții de urbanism care să reducă impactul asupra mediului, încurajarea inovării științifice în domeniul dezvoltării urbane ecologice prin crearea de parteneriate cu instituțiile de învățământ superior din domeniile de interes (arhitectură și urbanism, mediu, construcții, biologie, administrație publică, IT, etc) și care să conducă la găsirea și implementarea unor soluții inteligente adaptate nevoilor orașului, crearea de parteneriate cu ONG-urile și alte organizații ale societății civile interesate de dezvoltarea urbană ecologică în orașul Chitila, creșterea gradului de pregătire a comunității pentru reutilizare și reciclare prin aplicarea unor măsuri de gestionare a ierarhiei deșeurilor. |



### 1.3 Contextul local

Prin această strategie, Orașul Chitila și-a propus să își alinieze politicile locale cu Agenda 2030, un plan global adoptat de ONU pentru a asigura dezvoltarea durabilă la nivel mondial. Prin integrarea celor 17 Obiective de Dezvoltare Durabilă (ODD), Chitila își structurează politicile și proiectele locale pentru a



Monumentul Eroilor – Oraș Chitila

aborda provocări precum: reducerea inegalităților sociale, protejarea mediului înconjurător, promovarea energiei regenerabile, dezvoltarea economică sustenabilă. Strategia este orientată către cetățean și se concentrează pe inovație, optimism, reziliență și încrederea că statul servește nevoile fiecărui cetățean, într-un mod echitabil, eficient și într-un mediu curat, în mod echilibrat și integrat.

Prin implementarea acestei strategii, Orașul Chitila își propune crearea unei administrații publice eficiente, responsabile, credibile, transparente și deschise în relația cu beneficiarii serviciilor sale (cetățenii și medii de afaceri) și totodată, a unei administrații predictibile și stabile, capabilă să favorizeze și să susțină dezvoltarea socio-economică echilibrată la nivel local, contribuind astfel la atingerea țintelor privind dezvoltarea durabilă conform Agendei 2030. Totodată, o administrație publică modernă are nevoie de un proces decizional coerent, de resurse umane competente și bine gestionate, de un management eficient și transparent al cheltuielilor publice, de o structură instituțional-administrativă adecvată, proceduri de funcționare clare, simple și predictibile, precum și de o atitudine centrată pe promovarea interesului public.

Documentarea și fundamentarea strategiei s-au realizat pe baza rapoartelor și informațiilor primite de la primărie și alte instituții locale, elaborate în acest scop, materialelor extrase din documentele programatice la nivel național și european, datelor accesibile ale instituțiilor europene, anchetelor sociologice desfășurate la nivelul orașului Chitila, sugestiilor și recomandărilor consemnate în urma focus grupurilor, consultărilor publice cu medii de afaceri, medii universitar, ONG-uri și exponenții reprezentativi ai societății civile, precum și a contribuțiilor unor experți individuali.

În cadrul SIDU este prezentat stadiul actual de dezvoltare al Orașului Chitila, în cadrul căruia sunt relevante neajunsurile constatate și se identifică domeniile specifice în care sunt

riscului de reducere a biodiversității. De aceea se impun a fi organizate campanii de creștere a nivelului de conștientizare care au ca scop creșterea nivelului de implicare a cetățenilor la realizarea tranziției la o economie "verde", cu emisii reduse de dioxid de carbon, reziliență la schimbările climatice și în care este importantă integrarea măsurilor de adaptare la schimbările climatice în toate sectoarele vulnerabile economice, sociale și de mediu, în conformitate cu politicile UE. Astfel se urmărește încheierea de parteneriate cu mass-media și cu ONG-uri de profil, organizarea de vizite cu elevii la stații de sortare și 3 hale industriale, activități creative de reutilizare a materialelor reciclabile, crearea și diseminarea unui ghid cu privire la organizarea unor activități de educație ecologică în școli, jocuri interactive având ca temă centrală protecția mediului, organizarea unei școli "Chitila Eco-City" pentru elevii care câștigă concursurile organizate.

De asemenea, conceptul de "oraș inteligent" este insuficient promovat și aplicat integrat într-un sistem de management ecologic urban. În domeniul dezvoltării urbane ecologice este necesară susținerea inițiativelor ONG-urilor și IMM-urilor, potențialii antreprenori în ceea ce privește cercetarea științifică și transferul tehnologic către medii public/privat în zona tehnologiilor de dezvoltare durabilă, orașul Chitila poate deveni competitiv din punct de vedere economic și tehnologic la nivel regional și național, prin crearea unui centru de inovare.

Lipsa unui centru de tip cluster/hub care să susțină inițiativele IMM-urilor și potențialilor antreprenori în ceea ce privește cercetarea științifică și transferul tehnologic către medii public/privat, face ca orașul Chitila să fie necompetitiv din punct de vedere economic și tehnologic la nivel regional și național. Un centru științific și de transfer tehnologic ar crește gradul de competitivitate al orașului, ar însemna dezvoltarea industriei de suport pentru IMM-urile partenere în acest centru, ar crea noi întreprinderi și locuri de muncă integrând tehnologiile dezvoltate în activitatea cetățenilor, a întreprinderilor și a administrației publice.

Orașul trebuie să fie dezvoltat pentru locuitorii acestuia și pentru a asigura un nivel ridicat al calității vieții în spațiul urban. Interesele și nevoile cetățenilor trebuie să primeze și funcțiunile orașului trebuie integrate pentru dezvoltarea unui mediu urban deschis și atractiv pentru locuitorii orașului. Tehnologia informației și comunicațiilor reprezintă în acest context un instrument pentru a obține un oraș mai durabil, deschis și prietenos cu cetățenii lui și nu un scop în sine. Astfel, indicatorii de „smart city” folosiți în analiza situației existente reprezintă un mix între indicatorii aferenți orașelor durabile (ex. km piste biciclete, nr. clădiri eficiente/energetice, etc.) și indicatorii care fac referire la infrastructura tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC) și modalul de



necesare eforturi și resurse suplimentare pentru realizarea obiectivelor și a principalilor indicatori ai dezvoltării integrate. Capitoul prezintă totodată jinte pentru o dezvoltare durabilă și integrată, dar și măsurile preconizate pentru 2027 pentru eşalonarea rațională a eforturilor destinate atingerii acestor obiective.

În capitolul dedicat implementării, monitorizării și evaluării SIDU sunt prezentate deciziile ce urmează a fi luate pentru a se asigura cadrul operațional pentru implementarea și monitorizarea realizării obiectivelor și jintelor concrete ale Strategiei. Scopul este asigurarea coerenței acțiunilor locale și creșterea implicării active a tuturor factorilor relevanți ai societății și a acțiunilor cetățenești, având drept motivație asigurarea îmbinării armonioase a celor patru dimensiuni ale dezvoltării durabile pentru transformarea într-o societate durabilă.

#### 1.4 Procesul de consultare și implicare a factorilor interesați

Participarea activă a cetățenilor la implementarea și monitorizarea direcțiilor de dezvoltare și a obiectivelor prioritare pentru orașul lor este esențială pentru stabilirea unei relații de colaborare eficiente între administrație și cetățeni și constituie elementul de bază al unei bune guvernări. Cu cât cetățenii sunt mai implicați în viața orașului lor, cu atât orașul devine mai atractiv, competitiv și dezvoltat.

Întregul proces de elaborare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila este un adevărat cadru partenerial pentru actorii relevanți și interesați de dezvoltarea comunității, respectându-se guvernarea pe mai multe niveluri și simetria intereselor părților implicate (mediu public - mediu privat, mediu economic - mediu social, mediu instituțional - societate civilă). Atingerea consensului reprezintă punctul de echilibru în care interesele tuturor părților reprezentate în cadrul partenerial sunt satisfăcute în mod rezonabil.

Elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila are loc cu participarea reprezentanților administrației locale și cu contribuția activă a partenerilor sociali și economici locali, printr-un proces participativ de bună guvernare care să asigure continuitatea viziunii de dezvoltare pe termen mediu și lung prin stabilirea unor direcții prioritare pentru dezvoltarea Orașului Chitila.

bănci de date geo-spațiale reprezentă o prioritate cheie și fundamentul care stă la baza construirii oricărui sistem Smart City.

*Un Oraș Smart, este cel care integrează tehnologiile informației și comunicațiilor pentru utilizarea eficientă a resurselor și infrastructurilor în scopul asigurării necesităților cetățenilor săi.* Orașul inteligent presupune implementarea tehnologiilor, utilizarea metodelor de colaborare și implicare a cetățenilor, cât și diferite metode, procese, soluții digitale și/sau tehnologii inovatoare care să permită un mediu urban mai durabil. Chitila Smart City înseamnă dezvoltarea orașului pe 6 componente: oameni inteligenți/smart (OS), mobilitate inteligentă (MI), administrare inteligentă (AI), economie inteligentă (EI), mediu inteligent/smart (MS) și mod de viață inteligent (MV).

Direcțiile de dezvoltare ale orașului Chitila sunt orientate spre:

- cultura antreprenoriatului și atragerea investitorilor,*
- creșterea calității vieții în orașul Chitila și accesul facil la utilitățile publice,*
- îmbunătățirea mobilității urbane,*
- crearea și menținerea unui mediu de viață sănătos,*
- asigurarea calității serviciilor de asistență socială și sănătate la standarde europene,*
- furnizarea de servicii de calitate în educație,*
- punerea în valoare a patrimoniului cultural și promovarea sportului,*
- calificarea forței de muncă și facilitarea accesului pe piața muncii,*
- dezvoltarea capacității administrative și implicarea activă a cetățenilor în viața comunității.*

Toate proiectele elaborate de către administrație au un singur punct central – binele cetățeanului – având ca și rezultat îmbunătățirea standardului de viață.

Dezvoltarea imobiliară rapidă a orașului Chitila, poluarea aerului și dinamica populației au dus în timp la creșterea cantității de deșeurii biologice și de construcții care au ajuns la gropile de gunoi fără a fi reciclate.

Educația precară a populației legată de mediu și economie circulară, cât și lipsa colectării selective a deșeurilor la nivelul orașului au dus în timp la deteriorarea mediului urban și creșterea



În cadrul procesului de elaborare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila a fost acordată o importanță ridicată nivelului de implicare cetățenească și gradului de informare al acestora.

În procesul de elaborare a strategiei au fost aplicate o serie de instrumente participative, (focus grupuri, consultări publice, chestionare) 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 acesteia.

Procesul de elaborare a SIDU Chitila a fost gândit 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 interiorul și exteriorul orașului, în centrul procesului (locuitorii și activitățile economice existente/noi);
- stabilirea planului de acțiune în funcție de grupurile țintă maparea provocărilor urbane, analiza pieței și stabilirea nevoilor.

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.* 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 s-au 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.

Un alt aspect important îl constituie limbajul utilizat în cadrul canalelor de promovare și adaptat potrivit audienței:

| Politici | Program / Direcții de dezvoltare   | Indicatori   |
|----------|--|--|
|          | Dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor de intervenție pentru siguranță de urgență. | Instrumente de monitorizare și reducere a emisiilor de CO2 implementate. |

3.2.9 Obiectiv transversal 9 - Promovarea incluziunii sociale: a egalității de șanse și a diversității

| Politici | Program / Direcții de dezvoltare   | Indicatori  |
|----------|--|---|
|          | Îmbunătățirea accesului egal și în timp util la servicii sociale de calitate, durabile și accesibile.<br>Creșterea accesibilității persoanelor cu dizabilități la bunuri și servicii.<br>Asigurarea accesului egal la piața muncii, precum și la serviciile publice.                   | Servicii de informare, educare și consiliere dezvoltate.  |
|          | <b>9.1 Integrarea socială a grupurilor vulnerabile</b><br>Măsuri de intervenții prioritare în zonele marginalizate, dezavantajate.<br>Promovarea integrării sociale a persoanelor aflate în risc de sărăcie sau excluziune socială, inclusiv a persoanelor defavorizate și a copiilor. | Nr. persoane beneficiare ale serviciilor de sprijin în vederea integrării sociale.              |
|          | <b>9.2 Regenerarea comunităților dezavantajate</b><br>Dezvoltarea programelor integrate pentru regenerarea zonelor afectate de sărăcie.<br>Asistență integrată pentru comunitățile aflate în risc de excluziune socială sau marginalizate.   | Nr. locuitori beneficiari programelor integrate pentru regenerarea zonelor afectate de sărăcie. |

### 3.4 Chitila – Smart City

Conceptul Smart City presupune colectarea, analiza și distribuția de date despre oraș, comunități și organizații, folosind standarde comune, astfel încât să poată fi ușor integrate în diverse structuri interconectate și să fie reutilizate. La fel de importantă este disponibilitatea datelor în orice moment, într-un format relevant. De aceea, transparența informațiilor din teren în hărți digitale și

**Planul de comunicare pe întreg procesul de elaborare și monitorizare a aplicării SIDU**

| Elaborarea SIDU                       | Grup țintă   |   |
|---------------------------------------|--|---|
|                                       | Cetățeni   | Sectorul privat   |
| Analiză diagnostic Etapa I            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sondaj de opinie publică</li> <li>Focus Grup</li> <li>August – septembrie 2020, a fost realizată o cercetare sociologică (sondaj de opinie publică, Focus Grup)</li> <li>Instrumente de comunicare</li> <li>site-ul Primăriei Orașului Chitila (www.primariachitila.ro) și pagina de Facebook – Primaria Orașului Chitila</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sondaj de opinie publică</li> <li>Focus Grup</li> <li>August – septembrie 2020, a fost realizată o cercetare sociologică (sondaj de opinie publică, Focus Grup)</li> <li>Instrumente de comunicare</li> <li>site-ul Primăriei Orașului Chitila (www.primariachitila.ro) și pagina de Facebook – Primaria Orașului Chitila</li> </ul> |
| Analiză diagnostic Etapa II           | <ul style="list-style-type: none"> <li>E-mail: <a href="mailto:consultarepublica@primariachitila.ro">consultarepublica@primariachitila.ro</a></li> <li>site-ul Primăriei Orașului Chitila (www.primariachitila.ro) și pagina de Facebook – Primaria Orașului Chitila</li> <li>Consultări publice on-line</li> <li>Consultări publice față în față</li> <li>Instrumente de colectare a nevoilor</li> <li>Consultări publice desfășurate în perioada 20.07.2023 – 29.07.2023, care au fost anunțate pe site-ul Primăriei Chitila și pe pagina de Facebook – Primaria Orașului Chitila</li> <li>Colectare și analiză sugerărilor de la cetățeni transmise pe adresa de e-mail <a href="mailto:consultarepublica@primariachitila.ro">consultarepublica@primariachitila.ro</a></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>E-mail: <a href="mailto:consultarepublica@primariachitila.ro">consultarepublica@primariachitila.ro</a></li> <li>Site-ul Primăriei Orașului Chitila (www.primariachitila.ro) și pagina de Facebook – Primaria Orașului Chitila</li> </ul>   |
| Viziunea și obiectivele de dezvoltare | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promovare și consultare</li> <li>Comunicarea viziunii și a obiectivelor de dezvoltare pentru a fi supuse consultării</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promovare și consultare</li> <li>Comunicarea viziunii și a obiectivelor de dezvoltare pentru a fi supuse consultării</li> </ul>  |

| Politici | Programe / Direcții de dezvoltare  | Indicatori |
|----------|--|------------|
|          | <p>comerțului artizanal etc.</p> <p>Organizarea târgurilor tematice, pentru promovarea producătorilor / meșteșugari/artizanilor etc.</p> |            |

3.2.7 Obiectiv transversal 7 - Dezvoltarea societății prin valorificarea avantajelor digitalizării

| Politici                                 | Programe / Direcții de dezvoltare   | Indicatori  |
|--|---|---|
| 7.1 Digitalizarea administrației publice | <p>Sustinerrea digitalizării serviciilor publice (intervenții de tip smart-city pentru siguranța publică, servicii și utilități publice, monitorizare energie, mediu, rețele de trafic, iluminat public, sisteme GIS, etc.) inclusiv securitate cibernetică, interoperabilitate.</p> <p>Dezvoltarea și consolidarea competențelor digitale ale personalului primăriei și instituțiilor din subordine.</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii necesare procesului de digitalizare.</p> | <p>Nr. utilizatori de servicii și produse și procese digitale publice noi și optimizate.</p> <p>Soluții TIC pentru guvernare, aplicații, e-servicii implementate.</p> |

3.2.8 Obiectiv transversal 8 - Combaterrea schimbărilor climatice

| Politici  | Programe / Direcții de dezvoltare   | Indicatori   |
|---|---|--|
| 8.1 Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera și valorificarea durabilă a resurselor de energie regenerabilă | <p>Efficientizare energetică a clădirilor publice și private.</p> <p>Utilizarea de surse de energie regenerabilă pentru deservirea domeniului public și a investițiilor publice.</p> <p>Valorificarea resurselor de energie verde pentru consumul public, medical și de agrement.</p> <p>Promovarea achizițiilor publice verzi.</p> <p>Dezvoltarea și implementarea unui sistem integrat de politici publice privind monitorizarea și reducerea emisiilor de CO2.</p> | <p>Nr. gospodării care beneficiază de sprijin pentru îmbunătățirea performanței energetice a locuinței.</p> <p>Consum anual de energie primară public (kwh/an).</p> <p>Emissii de gaze cu efect de sera estimate (tone eCO2/an).</p> <p>Politici publică în domeniul eficienței energetice dezvoltată.</p> |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>- 08.08.2024 – ANUNT încercat pe site-ul primăriei – referitor la punere în dezbatere a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chițila, Județ Ilfov 2023-2030</p> <p>- 27.09.2024 – Planul de Acțiune actualizat – transmis către CJ Ilfov</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>E-mail/telefon</li> <li>Mass media – Buletinul de informare al Primăriei Orașului Chițila</li> </ul> <p><b>Instrumente de colectare a opiniilor</b></p> <p>Social media</p> <p>Evenimente de dezbatere (față în față și online)</p> <p>Mass Media</p> <p>E-mail</p> | <p>- 08.08.2024 – ANUNT încercat pe site-ul primăriei – referitor la punere în dezbatere a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chițila, Județ Ilfov 2023-2030</p> <p>- 27.09.2024 – Planul de Acțiune actualizat – transmis către CJ Ilfov</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Email/telefon</li> <li>Mass media – Buletinul de informare al Primăriei Orașului Chițila</li> </ul> <p><b>Instrumente de colectare a opiniilor</b></p> <p>Social media</p> <p>Evenimente de dezbatere (față în față și online)</p> <p>Mass Media</p> <p>E-mail</p> |
| <p>Directii, Politici, Programe</p> <p>Promovare și consultare</p> <p>Comunicarea direcțiilor strategice, politicilor și pachetelor de măsuri precum și dezbaterea acestora</p> <p><b>Instrumente de comunicare</b></p> <p>Website: <a href="http://www.primariachiitila.ro">www.primariachiitila.ro</a></p> | <p>Promovare și consultare</p> <p>Comunicarea direcțiilor strategice, politicilor și pachetelor de măsuri precum și dezbaterea acestora</p> <p><b>Instrumente de comunicare</b></p> <p>Website: <a href="http://www.primariachiitila.ro">www.primariachiitila.ro</a></p>   |   |

| Politici | Programe / Direcții de dezvoltare   | Indicatori |
|----------|---|------------|
|          | <p>Promovarea educației în sănătate, a prevenției și a unui mod de viață sănătos.</p> <p>Stimularea participării pe piața muncii a persoanelor apte de muncă aflate în risce de excludere prin dezvoltarea măsurilor active de formare profesională, consiliere și asistență socială.</p> <p>Consolidarea sistemului serviciilor de asistență socială prin implementarea unor sisteme digitalizate de monitorizare anuală a rezultatelor.</p> |            |

### 3.2.6 Obiectiv specific 6 - Susținerea dezvoltării economice durabile și a antreprenoriatului

| Politici   | Programe / Direcții de dezvoltare  | Indicatori  |
|--|--|---|
| <p>6.1 Dezvoltarea infrastructurii de afaceri și inovare</p>                               | <p>Dezvoltarea centrelor de cercetare inovare în domenii de interes pentru comunitate.</p> <p>Stimularea activităților de cercetare în domeniul tehnologiilor avansate, mediului și sănătății.</p> <p>Înființarea, dezvoltarea și operaționalizarea incubatoarelor, acceleratoarelor de afaceri și a parcurilor industriale.</p> <p>Crearea parteneriatelor cu organizații de CDI / universități/ centre de transfer tehnologic/ institute de cercetare.</p> | <p>Capacități create pentru pepinierile de afaceri/incubatoare.</p> <p>Nr. întreprinderi care beneficiază de sprijin nefinanciar (din care: micro, mici, medii, mari)</p> <p>Nr. IMM-uri care utilizează serviciile de incubare după înființarea incubatorului.</p> |
| <p>6.2 Sprijin pentru dezvoltarea sectoarelor economice care valorifică resurse locale</p> | <p>Dezvoltarea programelor de reducere a birocrației pentru medii de afaceri la nivel local.</p> <p>Dezvoltarea programelor de sprijin a administrației locale pentru facilitarea acordării de servicii pentru medii de afaceri.</p> <p>Sprijin pentru valorificarea produselor agricole prin înființarea și modernizarea de piețe.</p> <p>Programe de promovare a meșteșugurilor și a</p>   | <p>Piețe înființate/ modernizate la nivelul orașului.</p> <p>Nr. de evenimente pentru promovarea antreprenorilor organizați.</p> <p>Programe dezvoltate pentru medii de afaceri.</p>  |



|  | Promovare   | Promovare   |
|--|---|---|
| Portofoliul de proiecte                                | Colectarea ideilor de proiecte și comunicarea ulterioară a proiectelor prioritare și a modului în care vor răspunde nevoilor cetățenilor.<br><b>Instrumente de comunicare:</b><br>Website: <a href="http://www.primariachitila.ro">www.primariachitila.ro</a><br><b>Instrumente de consultare:</b><br>Campanie de comunicare (website, Facebook, presa scrisă locală, etc.)<br>Consultări publice – 21 noiembrie 2024; 28 noiembrie 2024  | Colectarea ideilor de proiecte și comunicarea ulterioară a proiectelor prioritare și a modului în care vor răspunde nevoilor cetățenilor.<br><b>Instrumente de comunicare:</b><br>Website: <a href="http://www.primariachitila.ro">www.primariachitila.ro</a><br><b>Instrumente de consultare:</b><br>Campanie de comunicare (website, Facebook, presa scrisă locală, etc.)<br>Consultări publice – 21 noiembrie 2024; 28 noiembrie 2024  |
| Implementarea și monitorizarea și evaluarea strategiei | Construirea structurii de monitorizare a SIDU (Comitetului de Monitorizare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030) aprobat prin HCL nr. 114/03.08.2023.<br><br>- 08.12.2023 – HCL nr.172/08.12.2023 privind imputernicirea domnului Primar – Emilian Oprea, să desemneze componenta Comisiei de Selecție a membrilor Comisiei de Monitorizare SIDU<br><br>- 25.03.2024 – Dispoziția nr.150/25.03.2024 privind constituirea comisiei de selecție a membrilor Comitetului de Monitorizare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030 (SIDU)<br><br>- 06.06.2024 – Dispoziția nr.284/06.06.2024 privind modificarea Dispoziției nr.150/25.03.2024<br><br>- 04.10.2024 – Anunț privind selecția partenerilor relevanți pentru Comitetul de Monitorizare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030 (SIDU) | Construirea structurii de monitorizare a SIDU (Comitetului de Monitorizare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030) aprobat prin HCL nr. 114/03.08.2023.<br><br>- 08.12.2023 – HCL nr.172/08.12.2023 privind imputernicirea domnului Primar – Emilian Oprea, să desemneze componenta Comisiei de Selecție a membrilor Comisiei de Monitorizare SIDU<br><br>- 25.03.2024 – Dispoziția nr.150/25.03.2024 privind constituirea comisiei de selecție a membrilor Comitetului de Monitorizare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030 (SIDU)<br><br>- 06.06.2024 – Dispoziția nr.284/06.06.2024 privind modificarea Dispoziției nr.150/25.03.2024<br><br>- 04.10.2024 – Anunț privind selecția partenerilor relevanți pentru Comitetul de Monitorizare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030 (SIDU) |

| Politici  | Programe / Direcții de dezvoltare   | Indicatori   |
|---|---|--|
|   | Dezvoltarea/ susținerea programelor "Școală după Școală".<br>Dezvoltarea/ susținerea programelor pentru educație alternativă, non-formală.<br>Crearea parteneriatelor pentru dezvoltarea resurselor umane.  | programelor "Școală după Școală".<br>Nr. centre pentru tineret inființate.<br>Nr. programe pentru educație alternativă, non-formală dezvoltate.<br>Nr. centre pentru tineret inființate.   |
| 5.3 Dezvoltarea infrastructurii serviciilor de sănătate | Reabilitare/ modernizare/ dotare/ construcție dispensar.<br>Construcție/extindere/ reabilitare unități sanitare de tip ambulatoriu/ centre medicale.<br>Sprijinirea inițiativelor private de investiții în domeniul sănătății.  | Nr. infrastructuri construite / reabilitate / modernizate / extinse / doate pentru servicii medicale.<br>Parteneriate public -private pentru investiții în sectorul sănătății implementate.<br>Categorii servicii medicale dezvoltate.   |
| 5.4 Dezvoltarea infrastructurii serviciilor sociale     | Construcția/reabilitarea/modernizarea de locuințe pentru tineri, locuințe sociale și de necesitate.<br>Construcția/reabilitarea/modernizarea /dotarea/refuncționalizarea centrelor sociale.<br>Modernizarea, reabilitarea sau extinderea infrastructurii pentru servicii sociale / socio-medicale.  | Nr. infrastructuri construite / reabilitate / modernizate / extinse / doate pentru servicii sociale sau socio/socio-medicale.  |
| 5.5 Creșterea calității serviciilor medicale și sociale | Implementarea unor programe de sănătate orientate către prevenție, depistare timpurie (screening, diagnostic și tratament precoce pentru principalele patologii).<br>Creșterea accesului populației la servicii medicale de calitate, prin utilizarea facilităților de telemedicină / e-sănătate.<br>Atragerea și dezvoltarea competențelor resurselor umane din sectorul sănătății și servicii sociale.<br>Dezvoltarea programelor pentru susținerea serviciilor de îngrijire pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități. | Capacității de prevenire, diagnostic și tratament /servicii medicale funcționale la nivelul orașului.<br>Servicii de informare, educare și consiliere dezvoltate.<br>Nr. persoane beneficiare ale serviciilor sociale.<br>Gradul de satisfacție al locuitorilor față de calitatea și diversitatea serviciilor medicale / sociale.<br>Sistem de monitorizare indicatori de incluziune socială implementat |

|   |  |
|---|--|
| <p>- 16.12.2024 Lista comitet de monitorizare SIDU</p> <p>Implementarea proiectelor prioritare și furnizarea informațiilor referitoare la stadiul implementării pe site-ul Primăriei Orașului Chitila sau pe pagina de Facebook –Primaria Orașului Chitila</p> <p>Instrumente de informare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Website și social media (site-ul și pagina de Facebook a Primăriei Chitila)</li> </ul> <p>Presă locală</p> <p>Transparență</p> <p>Comunicarea constantă a stadiului fiecărui proiect în timp real pe website Oraș Chitila/secțiunea SIDU</p> |  |
|---|--|

3.2.5. Obiectiv specific 5 - Dezvoltarea capitalului uman și îmbunătățirea ofertei de servicii publice (educație, sănătate și asistență socială)

| <b>Politici</b>   | <b>Programe / Direcții de dezvoltare</b>   | <b>Indicatori</b>   |
|---|--|---|
| <p><b>5.1 Dezvoltarea infrastructurii de educație</b></p>   | <p>Construirea / reabilitarea / modernizarea / extinderea / echiparea infrastructurii educaționale pentru nivelul antepreșcolar și preșcolar, învățământul primar, gimnazial, liceal (non IPT) și învățământul special organizat în unități de învățământ speciale.</p> <p>Construirea/ reabilitarea/ modernizarea/ extinderea/ echiparea infrastructurii educaționale pentru învățământul profesional și tehnic și învățarea pe tot parcursul vieții, inclusiv campusuri.</p> <p>Construire sau modernizare de săli multifuncționale sau cu funcțiuni sportive specifice în cadrul unităților de învățământ.</p> <p>Facilitarea accesului la învățământul online și la resursele educaționale deschise.</p> | <p>Nr. infrastructuri construite / reabilite / modernizate / extinse / echipate pentru nivelul antepreșcolar și preșcolar.</p> <p>Nr. infrastructuri construite / reabilite / modernizate / extinse / echipate pentru învățământul primar, gimnazial, liceal.</p> <p>Nr. infrastructuri construite / reabilite / modernizate / extinse / echipate pentru învățământul profesional și tehnic și învățarea pe tot parcursul vieții.</p> <p>Măsuri pentru facilitarea accesului la învățământul online și la resursele educaționale deschise implementate</p> <p>Capacitatea infrastructurilor din domeniul învățământului care beneficiază de sprijin (noi sau modernizate)</p> <p>Nr. utilizatorii anuali ai infrastructurilor pentru îngrijirea copiilor ce beneficiază de sprijin.</p> |
| <p><b>5.2 Dezvoltarea și adaptarea ofertei educaționale la cerințele pieței muncii, promovarea formării continue și a mobilității forței de muncă</b></p> | <p>Dezvoltarea programelor pentru formarea continuă a personalului didactic.</p> <p>Dezvoltarea programelor educaționale pentru creșterea accesului la o educație incluzivă și de calitate.</p> <p>Dezvoltarea programelor pentru consiliere și orientarea profesională a tinerilor.</p> <p>Înființarea centrelor de tineret.</p> <p>Dezvoltarea programelor de formare continuă pentru adulții (pe toată durata vieții).</p> <p>Dezvoltarea/ susținerea programelor de învățământ "A doua șansă".</p>   | <p>Nr. personal didactic participant la programe de formare continuă.</p> <p>Nr. programe pentru educație incluzivă și de calitate, implementate.</p> <p>Nr. tineri participanți la programe de consiliere și orientare profesională.</p> <p>Nr. persoane participante la programe de formare continuă.</p> <p>Nr. persoane participante la programe de învățământ "A doua șansă".</p> <p>Nr. persoane participante la</p>  |

## Capitolul II – ANALIZA NEVOILOR DE INVESTIȚII

### 2.1 DESCRIEREA SITUAȚIEI EXISTENTE

#### 2.1.1 Dezvoltarea urbanistică și funcțională

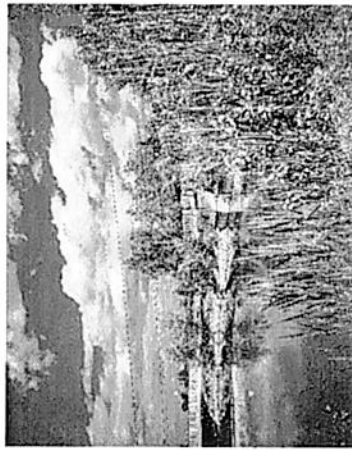
Orașul Chitila este unitate administrativ-teritorială în componența județului Ilfov, fiind situat în partea de nord-vest a Municipiului București. Orașul este situat pe DN 7 și este străbătut de această șosea pe o distanță de trei km. Vecinii Chitilei sunt: la est Municipiul București, la nord comuna Mogoșoaia, la sud comuna Dragomirești Vale și Chiajna, iar la nord-vest Orașul Buftea și Pădurea Răioasa.

Orașul Chitila se întinde pe o suprafață de 1.185 HA, din care 321.734 mp suprafața spații verzi.

Chitila este un oraș favorizat de poziția geografică, în imediata apropiere a Capitalei, și de accesul la o importantă infrastructură rutieră și feroviară. Orașul este traversat de DN7, care leagă Bucureștiul de Pitești, precum și de șoseaua de centură a Bucureștiului, cele două drumuri intersectându-se la marginea orașului. De asemenea, localitatea este un mic nod feroviar – liniile ferate care leagă Bucureștiul de Pitești, respectiv Bucureștiul de Ploiești, se ramifică la gara Chitila.

Numele orașului Chitila provine de la un vechi termen bulgar – *Kirilă* – care înseamnă „locul de peste apă”, deși o altă ipoteză spune că apropierea dintre numele orașului și verbul *a se chiti* (a se ascunde) are legătură cu faptul că în zona codrului Vlăsiei, pe porțiunea unde se întinde astăzi orașul, își găsiseră loc de refugiu și chiteala răzvrățiți acelor vremuri, împotriva stăpânirii.

Actualul oraș are la bază o mică localitate situată pe vechea „cale domnească” ce făcea legătura între Palatul Cotroceni și capitala Țării Românești – Târgoviște. Localitatea apare pe harta Principatelor Române de la 1823 și avea circa 470 locuitori.



Parc Valea Mangului

| Politici  | Programe / Direcții de dezvoltare   | Indicatori   |
|---|---|--|
|   | de tip smart-city pentru siguranța publică, servicii și utilități publice, monitorizare energie, mediu, rețele de trafic, iluminat public, sisteme GIS, etc.) inclusiv securitate cibernetică, interoperabilitate. Dezvoltarea competențelor resurselor umane în administrație, îmbunătățirea continuă a performanțelor profesionale și competențelor digitale. Implementarea standardelor de calitate. Sprijinirea administrației publice locale pentru creșterea calității activității instituționale. Participarea la programe de cooperare teritorială, la nivel metropolitan, extern, schimburi de bune practici cu alte autorități publice. | <p>publice digitalizate - nivel de digitalizare.</p> <p>Nr. utilizatori de noi/modernizate servicii și aplicații digitale publice.</p> <p>Nr. parteneriate încheiate.</p> <p>Nr. persoane beneficiare ale serviciilor de formare profesională.</p> <p>Nr. participanți activități cooperare / schimb de bune practici.</p> |
| 4.2 Abordarea integrată, participativă și colaborativă a dezvoltării durabile a teritoriului. | Dezvoltarea instrumentelor de planificare strategică participativă și de management al dezvoltării teritoriale.   | Nr. instrumente de planificare strategică dezvoltate.  |
|   | Pregătirea personalului administrativ în domeniul planificării strategice.  | Nr. de instrumente de monitorizare a dezvoltării teritoriale implementate.   |
|   | Înființarea și susținerea unor departamente funcționale specializate în monitorizarea implementării documentelor strategice de la nivelul orașului/județului, în realizarea și implementarea proiectelor de dezvoltare urbană integrată.  | Nr. proiecte integrate implementate.   |
|   | Înființarea consiliilor consultative pentru tineret la nivelul orașului.  | Nr. anual participanți întruniri consiliu tineret.   |



Fortul Chitila este menționat ca loc de popas al Regelui în timpul inspecției pe care a făcut-o în 1889, liniei de apărare a capitalei:

La sfârșitul secolului XIX, satul

Chitila făcea parte din comuna Bucoveni din plasa Sragov, județul Ilfov, având 322 de locuitori. În sat funcționa o fabrică de zahăr.

deținută între 1876 și 1881 de prințul Nicolae G. Bibescu, cumpărată și repusă ulterior în funcțiune de ginerele principelui Bibescu, Dimitrie Cezaianu. În acele vremuri, Chitila nu avea școală, biserică și cimitir, așezarea aparținând de comuna Mogoșoava. În 1931, Chitila a devenit comună de sine stătătoare, având în componență localitățile Chitila și Trăian.

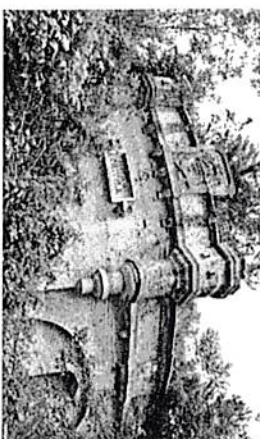
În 1950, comuna a fost inclusă în raionul Grivița Roșie al orașului republican București. Ceva mai târziu, în 1968, Chitila a devenit comună suburbană aflată în subordinea municipiului București, având în componență și satul Rudeni. În 1981, comuna Chitila a fost inclusă în Sectorul Agricol Ilfov, subordonat municipiului București, sector devenit în 1997 județul Ilfov.

Transformările sociale - economice care au avut loc în Chitila au determinat schimbări importante în ceea ce privește numărul și structura populației:

Afluența forței de muncă venită din alte regiuni este demonstrată prin decalajul din perioada interbelică dintre populația de sex masculin și cea de sex feminin. Astfel, în 1930, din numărul total de locuitori ai Chitilei, 1.222 erau bărbați și numai 404 femei, majoritatea erau necăsătorii, iar ca vârstă majoritatea aveau între 20 și 64 ani. În această perioadă, populația satului Chitila continuă să crească, ajungând în 1941 la 2.252 locuitori. Ritmul de creștere a localității se accelerează mult după 1945, când industria ia un avânt deosebit, creându-se un decalaj net între satele Chitila și Rudeni - Căminele.

În 1966, în satul Chitila erau 1.630 case cu o populație de 6.753 locuitori, iar în Rudeni - Căminele numai 299 case cu 1.218 locuitori. De remarcat totodată este faptul că cei veniți se stabilesc, formând familii. Raportul dintre populația masculină și cea feminină se echilibrează cu un ușor avans chiar pentru cea feminină (din cei 6.753 de locuitori, 3.342 reprezintă populația masculină și 3.411 pe cea feminină).

În decursul unui deceniu (1956-1966), populația satului Chitila a crescut cu peste 2.000 de locuitori, iar în Rudeni numai cu 200 (ritmul de creștere a fost așadar de 10 ori mai mare în Chitila).



Fortul Chitila

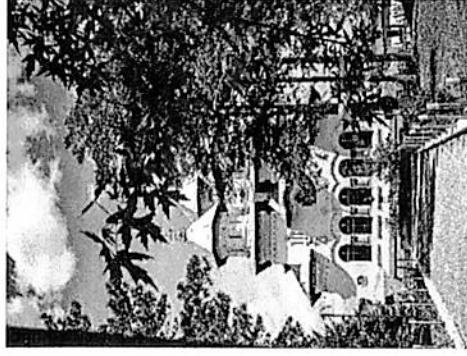
| Politici  | Programe / Direcții de dezvoltare  | Indicatori  |
|---|--|---|
| <p><b>3.3 Creșterea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră</b></p> | <p>Renovarea fondului locativ existent în vederea creșterii eficienței energetice. Renovarea infrastructurilor publice în vederea creșterii eficienței energetice. Sprijin pentru creșterea eficienței energetice și diversificarea furnizării energiei. Încurajarea diversificării surselor de energie și utilizării energiei verzi. Încurajarea diversificării surselor de energie - utilizarea panourilor solare, investițiilor în parcuri fotovoltaice. Promovarea utilizării energiei verzi pentru instituțiile publice și pentru utilizatorii privați.</p> | <p>Nr. gospodării care beneficiază de sprijin pentru îmbunătățirea performanței energetice a locuinței. Consum anual de energie primară din renovarea clădirilor rezidențiale (kwh/an)<br/>Nr. clădiri publice care beneficiază de sprijin pentru îmbunătățirea performanței energetice.<br/>Consum anual de energie primară din renovarea clădirilor publice (kwh/an).<br/>Emisii de gaze cu efect de seră estimate (tone eCO2/an).</p>                                    |
| <p><b>3.4 Dezvoltarea ofertei culturale, sportive și de agrement</b></p>                          | <p>Dezvoltarea agendei culturale la nivel local. Amenajarea zonelor de agrement și de petrecere a timpului liber. Construcție / reabilitare / modernizare / dotare centre / cabane culturale, bibliotecă. Construcție / reabilitare / modernizare / dotare centre de educație alternativă/ non-formală/ centre multi-funcționale. Construcție / reabilitare / modernizare / dotare baze sportive, bazine de înot și a sălilor de sport. Sprijin pentru înființarea și/sau modernizarea unițiilor sportive.</p>   | <p>Nr. evenimente culturale anuale desfășurate la nivel local.<br/>Suprafața zone de agrement și de petrecere a timpului liber amenajată (mp).<br/>Nr. infrastructuri construite / reabilitate / modernizate / extinse / doate pentru activități sportive.<br/>Nr. infrastructuri construite / reabilitate / modernizate / extinse / doate pentru activități culturale / petrecere a timpului liber.<br/>Capacitate infrastructuri sportive non create sau modernizate.</p> |

3.2.4 Obiectiv specific 4 - Consolidarea capacității administrative pentru bună guvernare și servicii publice de calitate

| Politici   | Programe / Direcții de dezvoltare  | Indicatori   |
|--|--|--|
| <p><b>4.1 Eficientizarea serviciilor publice, inclusiv prin implementarea soluțiilor de tip "smart city"</b></p> | <p>Construcție, extindere, reabilitare, dotare clădiri publice.<br/>Digitalizarea activității autorităților publice locale.<br/>Sustinerea digitalizării serviciilor publice (intervenții)</p> | <p>Nr. clădiri publice construite / extinse, reabilitate, dotate.<br/>Categorii servicii</p> |



După o nouă împărțire teritorială, în 1968 satul Cătanele dispăre din nomenclatorul de localități, fiind înglobat în satul Rudeni, ajungându-se astfel la actuala configurație a orașului Chitila formată din cele două sate.



Biserica Sfântul Ioan Botezătorul

doar în satul Chitila, nu și în Rudeni care, fiind mai izolat (la 4,5 km de Chitila), a evoluat mult mai lent.

De-a lungul timpului, localitatea continuă să se dezvolte, mai ales datorită faptului că se află în imediata apropiere a capitalei, devenind unul dintre centrele de primă importanță din jurul Bucureștiului.

În anul 2005, Chitila capătă statutul de oraș, înglobând satul Rudeni în structura sa administrativă.

**Zona de acțiune urbană** este definită de zona centrală a orașului și de zonele adiacente care se remarcă îndeosebi prin caracterul lor eterogen. În acest areal se regăsesc atât spații care diferă în tipologia clădirilor și a morfologiei urbane, în profilul funcțional și gradul de utilizare, cât și în statutul lor în reprezentarea mentală a locuitorilor.

Premiza esențială este că zonele orașului au nevoie de o abordare holistică, prin care să se valorifice și să se potențeze diversitatea și eterogenitatea peisajului urban și să se întărească relațiile spațiale și funcționale între areale, conferind o imagine și o identitate proprie a orașului. Analiza evoluției istorice a orașului relevă că orașul a avut o creștere organică, afectată însă de lucrările urbanistice, de transport care au împărțit orașul în două zone. Principalele probleme care rezultă din evoluția istorică a orașului sunt enclavizarea unor areale

### 3.2.3 Obiectiv specific 3 - Proiectarea mediului ambiant, punerea în valoare a spațiului public, a patrimoniului cultural și a peisajului

| Politici   | Programe / Direcții de dezvoltare  | Indicatori  |
|--|--|---|
| 3.1 Creșterea atractivității spațiului public prin refuncționalizare și amenajarea zonelor verzi                                     | <p>Creare, extindere, modernizare, amenajarea de parcuri și spații verzi.</p> <p>Program de împădurire, realizare liziere în vederea protejării mediului ambiant și a reducerii poluării /efectelor schimbărilor climatice.</p> <p>Dezvoltarea unui "circuit verde" pentru transportul nemotorizat la nivelul orașului / conexiuni cu localitățile învecinate.</p> <p>Implementarea de proiecte de regenerare urbană, inclusiv modernizarea și dezvoltarea spațiilor verzi.</p> <p>Amenajarea spațiului public - piețe publice, scuaruri, zone pietonale, spații dintre blocuri și locuri de joacă etc.</p> <p>Implementarea măsurilor pentru asigurarea siguranței cetățenilor în spații publice.</p> | <p>Suprafață împădurită creată (mp).</p> <p>Suprafață lizieră creată (mp)</p> <p>Suprafață spațiu verde creată/ amenajată/restaurată (mp).</p> <p>Scăderea emisiilor de CO2 ca urmare a investițiilor în infrastructura spații verzi (tone eCO2/an).</p> <p>Suprafață spații deschise create și reabilitate în zona urbană (mp).</p> <p>Populația care are acces la infrastructuri verzi noi sau îmbunătățite.</p> <p>Nr. beneficiari infrastructuri de securitate /siguranță cetățenilor în spații publice.</p> <p>Rată anuală infracționalitate - nr. cazuri.</p> |
| 3.2 Îmbunătățirea protecției naturii și a biodiversității, a infrastructurii verzi, în special în mediul urban și reducerea poluării | <p>Crearea, îmbunătățirea, regenerarea spațiilor și infrastructurii verzi în zonele urbane.</p> <p>Monitorizarea calității factorilor de mediu (zgomot, aer, ape, sol etc).</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii verzi-albastre.</p> <p>Suținerea antreprenoriatului turistic ecologic.</p> <p>Educație și informare în domeniul mediului.</p> <p>Dezvoltarea planurilor de atenuare și adaptare la schimbările climatice implementate.</p>  | <p>Suprafața infrastructurii verzi care beneficiază de sprijin (mp).</p> <p>Sisteme monitorizare mediu implementate.</p> <p>Suprafețe conservate (mp).</p> <p>Nr. infrastructuri antreprenoriale turistice ecologice sustinute.</p> <p>Nr. persoane informate în domeniul protecției naturii și a biodiversității.</p> <p>Nr. planuri de atenuare și adaptare la schimbările climatice implementate.</p>  |

și tăierea conexiunilor odată cu construirea liniei de cale ferată - Magistrala CF 100 București - Ploiești.

Orașul Chitila este traversat în prezent de Magistrala 1000 CF București - Ploiești, aceasta împărțind teritoriul orașului în două zone, comunicația căilor de transport între aceste zone realizându-se cu mare dificultate, prin rute ocolitoare orașului, inclusiv prin utilizarea DN Centura București.

Ca urmare a existenței acestei infrastructuri fizice Calea ferată București - Ploiești care traversează localitatea, s-au constatat în timp o serie de efecte negative care au condus la un decalaj social și economic între cele două zone, cu impact semnificativ în domeniul dezvoltării integrate și durabile a orașului.

Astfel, din punct de vedere social, accesul la obiectivele socio-culturale precum: școli, grădinițe, cluburi sportive, administrație publică etc, pentru locuitorii din cele două zone ale orașului se realizează cu mare dificultate, neexistând un pasaj rutier sau pietonal adecvat care să asigure accesul direct cât și mobilitatea transportului local (public sau privat) între zone. Pe de altă parte, un risc major este reprezentat de pericolul accidentelor ca urmare a comportamentului locuitorilor (în special al copiilor) de a traversa calea ferată prin locuri nepermise pentru a scurta traseul de deplasare între cele două zone ale orașului.

Din punct de vedere economic se observă că investițiile majore ale IMM-urilor se concentrează doar pe una din zone, urmărind în principal accesul din DN/CB cu impact defavorabil asupra forței de muncă disponibile din cealaltă zonă a localității, care preferă să se îndrepte către unitățile/locurile de muncă mai îndepărtate, dar care au acces direct la transportul de călători.

Mai mult, capacitatea insuficientă a rețelei de infrastructură de transport locală a limitat posibilitatea de preluare a creșterii traficului de mărfuri și călători în zonele intens circulate și, în special, la intrările și ieșirile din Orașul Chitila către DN/CB/București, ceea ce a condus la creșterea numărului de ambulanțe și la înrăutățirea parametrilor de calitate ai transportului și nerealizarea obiectivelor impuse prin regulamentele europene.

| Politici  | Program / Direcții de dezvoltare  | Indicatori  |
|---|---|---|
| 2.3 Creșterea atractivității și viabilității mijloacelor de transport "verzi" | <p>Dezvoltarea unor trasee / coridoare pentru deplasări nemotorizate</p> <p>Realizarea investițiilor în mijloace de transport public nepoluante.</p> <p>Realizarea investițiilor în structurile de garare a vehiculelor de transport public nepoluante (autobuze).</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii transportului electric alternativ (construcția/achiziționarea/instalarea stațiilor de realimentare/reîncărcare cu combustibili alternativi)</p> | <p>Număr anual de utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite, reabilitate, extinse sau modernizate.</p> <p>Scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră, ca urmare a fluidizării traficului (tone eCO2/an)</p> <p>Timp câștigat datorită îmbunătățirii infrastructurii rutiere.</p> |
| 2.4 Creșterea siguranței în trafic  | <p>Dezvoltarea și implementarea programelor de educație rutieră</p> <p>Reconfigurarea intersecțiilor cu accidente rutiere frecvente</p> <p>Amplasarea pasajelor, traversațiilor, trecerilor de pietoni, etc.</p>  | <p>Număr de accidente pe drumuri reconstruite, reabilitate sau modernizate.</p>   |



Analiza infrastructurii urbane indică că subzonele aflate la sud-vest de Magistrala CF 100 – București – Ploiești, suferă atât de o slabă permeabilitate, cât și de o accesibilitate locală scăzută, care le limitează potențialul de dezvoltare. Analizele sociale reflectă diferențele majore dintre aceste subzone și cele de la nord-est de DN7. Rezolvarea disparităților spațiale și socio-economice dintre vestul și estul zonei centrale a orașului reprezintă una dintre necesitățile esențiale ale zonei de acțiune urbană. Astfel, printre proiectele viitoare sunt planificate investiții pentru construirea unui pasaj supratran/subteran cu benzi dedicate transportului rutier, a transportului public de călători și căi speciale de rulare pentru mijloacele de transport în comun ecologice (ex piste de biciclete), cu trotuare, cu amenajări moderne destinate separării fluxurilor de trafic și protecției categoriilor vulnerabile (piedoni și bicicliști). Pasajul construit va realiza legătura funcțională, din punct de vedere al mobilității transportului urban, între cele două zone ale orașului, secționat în prezent de existența căii ferate București-Ploiești.

*Analiza economică* indică faptul că zonele de acțiune urbană de la marginea orașului au un rol economic important la nivelul orașului. Cu toate acestea, potențialul nu este exploatat pe deplin. Pe de o parte, potențialul de susținere a activităților comerciale în zonele limitrofe cu un important rol comercial nu este atins.

În urma analizelor efectuate, au fost identificate o serie de puncte forte încă neexploitate, care constituie un potențial de dezvoltare însemnat pentru oraș. Includem aici prezența unor spații verzi și de agrement de o mare varietate care poate pune în valoare un brand de “oraș verde”, cum sunt: Zona Văii Mângului, Parcul Dendrologic și Parcul Valea Mângului, cât și prezența râului Mangu, momentan nevalorificat din perspectiva potențialului natural.

În plus, centrul orașului are nevoie de spații publice de o înaltă calitate care să servească comunitatea și să întărească imaginea de “oraș verde”. Atât spațiile verzi, cât și alte tipuri de spații publice (piețe, străzi, trotuare) suferă la ora actuală de o imagine și un design deficitar și trebuie reabilitate.

Analiza dinamicii investițiilor publice în zonă a relevat că majoritatea investițiilor primăriei Orașului Chitila au fost dedicate infrastructurii de drumuri și transport public.

| Politici                                     | Programe / Direcții de dezvoltare  | Indicatori   |
|--|--|--|
|  | Dezvoltarea infrastructurii TIC.   | (tone eCO2/ an).<br>Lungime infrastructură sistem de distribuție a energiei electrice modernizată, extinsă, eficientizată - nr. km.<br>Lungime rețea de comunicații realizată – nr. km.<br>Nr. beneficiari infrastructură sistem de distribuție a energiei electrice modernizată, extinsă, eficientizată.<br>Nr. beneficiari infrastructură TIC. |
| <b>1.4 Dezvoltarea teritorială integrată</b> | Realizarea planurilor de dezvoltare teritorială integrată.<br>Crearea, extinderea, modernizarea infrastructurii de utilități publice în vederea dezvoltării durabile și sustenabile a comunității. | Planuri de dezvoltare teritorială integrată dezvoltate.<br>Lungime infrastructură de utilități publice creată/modernizată/extinsă (km).  |

3.2.2 Obiectiv specific 2 - Îmbunătățirea conectivității teritoriale

| Politici   | Programe / Direcții de dezvoltare  | Indicatori   |
|--|--|--|
|  | Construirea, reabilitarea sau modernizarea de pasaje și noduri rutiere.<br>Construirea, extinderea, reabilitarea și modernizarea drumurilor de interes local/județean/național.<br>Dezvoltare transport intermodal – Transport cale ferată Oraș Chitila – București. | Nr. pasaje construite/ reabilitate sau modernizate.<br>Lungimea drumurilor construite, reabilitate, extinse sau modernizate.<br>Conexiuni intermodale - noi sau modernizate.<br>Nr. anual de utilizatori de drumuri nou construite, îmbunătățite, reconstruite sau modernizate.<br>Număr anual de utilizatori/pasageri de conexiuni multimodale. |
| <b>2.1 Creșterea accesibilității la infrastructura de transport națională și globală</b> | Construirea, extinderea, reabilitarea, modernizarea drumurilor (inclusiv poduri și pasaje secundare).  | Lungimea drumurilor construite, extinse, reabilitate, modernizate.<br>Lungimea drumurilor construite sau reabilitate.  |

Problemele de trafic sunt într-adevăr foarte importante pentru oraș având în vedere proximitatea DN7 și traversarea orașului de DN7. Deși infrastructura strădala s-a dezvoltat în ultimii doi-prezece ani, numărul de mașini care tranzitează orașul este în creștere exponențială.

Congestionarea are un impact negativ asupra timpilor de deplasare, asupra poluării aerului și asupra spațiilor de parcare. Orașul nu dispune de suficiente spații de parcare în zona centrală, fapt ce conduce la apariția spațiilor de parcare "paraziți". În același timp, modalitățile de transport alternative și recomandate de Uniunea Europeană, precum mersul pe bicicletă, sunt folosite cu mult sub parametrii europeni.

În situația în care nu se vor implementa proiecte sau măsuri de dezvoltare, congestia traficului va atinge un nivel foarte ridicat între anii 2021 și 2027, blocând rețeaua principală de străzi. Realizarea investițiilor în dezvoltarea transportului urban vor avea un impact pozitiv asupra îmbunătățirii condițiilor de locuit prin creșterea gradului de mobilitate urbană și periarbană, cât și ca urmare a reducerii emisiilor de echivalent CO2 la nivelul Orașului Chitila, generate de transportul rutier motorizat.

### Populația orașului

Populația orașului Chitila<sup>11</sup> a înregistrat în perioada 2018-2022 un trend ascendent, statisticile arătând că în anul 2018 erau 15.523 locuitori cu domiciliu, respectiv 198 locuitori cu reședință, iar în anul 2022 numărul acestora fiind de 16.007 locuitori cu domiciliu, respectiv 208 locuitori cu reședință<sup>12</sup>. Populația de sex feminin a crescut constant în perioada 2018-2022, aceasta fiind în 2018 de 7.922 persoane și a ajuns în 20122 la 8.147 persoane. De asemenea populația de sex masculin a cunoscut o evoluție în perioada 2018-2022 de la 7.601 persoane în 2018, la 7.860 persoane în 2022.

11 Județul Ilfov a înregistrat în intervalul 2012-2019) cea mai importantă creștere a populației din mediul rural la nivelul României (peste 45.500 persoane, respectiv+23,7%, față de scădere cu 0,69% înregistrată la nivel național). Cele mai dens populare localități la nivelul județului Ilfov sunt Chitila cu 1.494 loc/km<sup>2</sup>, Chitila (I) 1934 loc/km<sup>2</sup>) și Volantari (1.150,9 loc/km<sup>2</sup>), iar în polul opus, cu o densitate a locuitorilor pe km<sup>2</sup> mult mai scăzută, se situează localitățile: Nucă (53 loc/km<sup>2</sup>), Perăchișoara (60,6 loc/km<sup>2</sup>) și Dascalu (30,8 loc/km<sup>2</sup> sursa: Agenția pentru Dezvoltare Regională București – Ilfov Planul de Dezvoltare Regională București - Ilfov 2021-2027, pg 17 Link pdf: bi\_2021\_2027\_varianța\_octombrie\_2022\_in\_lucru.pdf (adri.ro)

12 Sursa INSSE – Tempo online.

3.2.1 Obiectiv specific 1 - Îmbunătățirea infrastructurii de bază pentru locuire și pentru dezvoltarea activităților economice

| Politici  | Programe / Direcții de dezvoltare  | Indicatori   |
|---|--|--|
| 1.1 Extinderea sistemelor de alimentare cu apă și canalizare            | Reabilitarea și extinderea rețelelor de alimentare cu apă, inclusiv securizarea surselor de apă potabilă<br>Reabilitarea și extinderea rețelelor de canalizare, inclusiv stații de epurare a apelor uzate.   | Lungime rețea alimentare cu apă reabilitată, extinsă – nr. km.<br>Lungime rețea de canalizare reabilitată, extinsă – nr. km.<br>Nr. beneficiari ai investiției în infrastructura de alimentare cu apă și canalizare.<br>Populația conectată la serviciul de salubritate - 100%   |
| 1.2 Dezvoltarea sistemului de management integrat al deșeurilor         | Implementarea sistemului de management integrat al deșeurilor menajere<br>Implementarea instrumentului „plătește pentru cât arunci”<br>Cestiunea coresponsabilă a deșeurilor non-menajere (inclusiv deșeurilor din construcții, deșeurii periculoase etc.) | Gradul de reciclare din total deșeurii reciclabile generate - min 63,5%<br>Colectarea separată a deșeurilor municipale reciclabile - min 75% din cantitatea totală de deșeurii menajere, similare, din piețe și coșuri stradale generate.<br>Colectarea separată a biodeșeurilor menajere - min 60%<br>Colectarea separată a biodeșeurilor similare și din piețe - min 60%<br>Colectarea separată a deșeurilor textile de la populație- min 50%<br>Colectarea separată a deșeurilor voluminoase - min. 80%,<br>Colectarea separată a deșeurilor periculoase menajere-min. 80%. |
| 1.3 Îmbunătățirea sistemelor de alimentare cu energie și de comunicații | Modernizarea, extinderea și eficientizarea energetică a rețelelor de iluminat public.<br>Extinderea și modernizarea sistemelor de distribuție a energiei electrice.  | Lungime sistem de iluminat public creat/modernizat/extins/reînțegrit (ml).<br>Procent scădere a consumului anual de energie primară în iluminat public (kwh/an).<br>Cantitate anuală emisii de gaze cu efect de seră (eCO2) rezultată din iluminat public  |



Populația după domiciliu între anii 2018-2022<sup>13</sup>

| Sex      | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Masculin | 7601  | 7729  | 7800  | 7825  | 7860  |
| Feminin  | 7922  | 8043  | 8072  | 8131  | 8147  |
| Total    | 15523 | 15772 | 15872 | 15956 | 16007 |

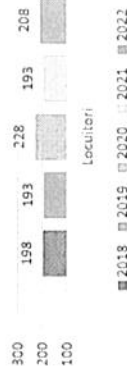
Populația după domiciliu între anii 2018-2022



Populația stabilită cu reședința între anii 2018 - 2022

| Total     | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| Locuitori | 198  | 193  | 228  | 193  | 208  |

Populația stabilită cu reședința între anii 2018 - 2022



Populația stabilită cu reședința între anii 2018 – 2022 dar care a plecat

| Total     | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| Locuitori | 129  | 161  | 213  | 138  | 119  |

| Direcții strategice   | Obiective specifice  |
|---|--|
| DS 3<br>Diversificare economică,<br>antreprenoriat și inovare | OS4. Consolidarea capacității administrative pentru bună guvernare și servicii publice de calitate                       |
|   | OS5. Dezvoltarea capitalului uman și îmbunătățirea ofertei de servicii publice (educație, sănătate și asistență socială) |
|   | OS6. Susținerea dezvoltării economice durabile și a antreprenoriatului   |

3.1.1 Direcția strategică 1 - Creșterea calității vieții locuitorilor

Direcția strategică 1 - Creșterea calității vieții locuitorilor are următoarele obiective specifice:

|   |   |
|---|---|
| Creșterea calității vieții locuitorilor | OS1. Îmbunătățirea infrastructurii de bază pentru locuire și pentru dezvoltarea activităților economice |
|   | OS2. Îmbunătățirea conectivității teritoriale   |

3.1.2 Direcția strategică 2 - Dezvoltare durabilă și sustenabilă a orașului

Direcția strategică 2 - Dezvoltare durabilă și sustenabilă a orașului are următoarele obiective specifice:

|   |  |
|---|--|
| Dezvoltare durabilă și sustenabilă a orașului | OS3. Protecția mediului ambiant, punerea în valoare a spațiului public, a patrimoniului cultural și a peisajului         |
|   | OS4. Consolidarea capacității administrative pentru bună guvernare și servicii publice de calitate                       |
|   | OS5. Dezvoltarea capitalului uman și îmbunătățirea ofertei de servicii publice (educație, sănătate și asistență socială) |

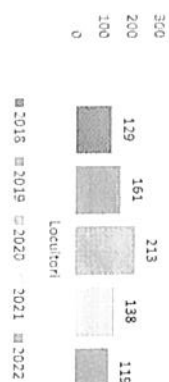
3.1.3 Direcția strategică 3 - Diversificare economică, antreprenoriat și inovare

Direcția strategică 3 - Diversificare economică, antreprenoriat și inovare:

|  |  |
|--|--|
| Diversificare economică, antreprenoriat și inovare | OS6. Susținerea dezvoltării economice durabile și a antreprenoriatului |
|--|--|

3.2 Obiective specifice

Populația stabilită cu reședința între anii 2018  
– 2022 dar care a plecat



Populația după domiciliu, la 1 iulie 2018 pe total, sexe și grupe de vârstă

| Grupă        | 2018         | 2019         | 2020         | 2021          | 2022          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>Total</b> | 15.523       | 15.523       | 15.523       | 15.523        | 15.523        |
| 0 - 19 ani   | 1.700        | 1.700        | 1.700        | 1.700         | 1.700         |
| 20 - 34 ani  | 1.558        | 1.558        | 1.558        | 1.558         | 1.558         |
| 35 - 49 ani  | 2.109        | 2.109        | 2.109        | 2.109         | 2.109         |
| 50 - 64 ani  | 1.406        | 1.406        | 1.406        | 1.406         | 1.406         |
| peste 65 ani | 1.149        | 1.149        | 1.149        | 1.149         | 1.149         |
| <b>Total</b> | <b>7.922</b> | <b>7.601</b> | <b>7.601</b> | <b>15.523</b> | <b>15.523</b> |

| Grupă        | Feminin      | Masculin     | Total         | %      |
|--------------|--------------|--------------|---------------|--------|
| 0 - 19 ani   | 1.700        | 1.837        | 3.537         | 22,78% |
| 20 - 34 ani  | 1.558        | 1.547        | 3.105         | 20%    |
| 35 - 49 ani  | 2.109        | 2.098        | 4.207         | 27,10% |
| 50 - 64 ani  | 1.406        | 1.318        | 2.544         | 16,38% |
| peste 65 ani | 1.149        | 801          | 1.950         | 12,56% |
| <b>Total</b> | <b>7.922</b> | <b>7.601</b> | <b>15.523</b> |        |

În anul 2018, populația orașului Chitila era de 15.523 locuitori cu domiciliu stabil, ponderea cea mai mare înregistrându-se în rândul tinerilor cuprinși între 35 – 49 ani (27,10%), urmată de cei între 0-19 ani (22,78%) și de cei între 20-34 ani (20%).

Populația după domiciliu, la 1 iulie 2019 pe total, sexe și grupe de vârstă

| Grupă        | 2018         | 2019         | 2020         | 2021          | 2022          |
|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>Total</b> | 15.523       | 15.523       | 15.523       | 15.523        | 15.523        |
| 0 - 19 ani   | 1.700        | 1.700        | 1.700        | 1.700         | 1.700         |
| 20 - 34 ani  | 1.558        | 1.558        | 1.558        | 1.558         | 1.558         |
| 35 - 49 ani  | 2.109        | 2.109        | 2.109        | 2.109         | 2.109         |
| 50 - 64 ani  | 1.406        | 1.406        | 1.406        | 1.406         | 1.406         |
| peste 65 ani | 1.149        | 1.149        | 1.149        | 1.149         | 1.149         |
| <b>Total</b> | <b>7.922</b> | <b>7.601</b> | <b>7.601</b> | <b>15.523</b> | <b>15.523</b> |

| Grupă        | Feminin     | Masculin    | Total        | %      |
|--------------|-------------|-------------|--------------|--------|
| 0 - 19 ani   | 1.747       | 1.886       | 3.633        | 23,03% |
| 20 - 34 ani  | 1.500       | 1.553       | 3.053        | 19,35% |
| 35 - 49 ani  | 2.107       | 2.070       | 4.177        | 26,48% |
| 50 - 64 ani  | 1.490       | 1.382       | 2.872        | 18,02% |
| peste 65 ani | 1.199       | 838         | 2.028        | 12,85% |
| <b>Total</b> | <b>8043</b> | <b>7729</b> | <b>15772</b> |        |

### 3.2 Viziunea strategică de dezvoltare a Orașului Chitila

Viziunea de dezvoltare a Orașului Chitila are în vedere dezvoltarea funcțională, echilibrată și competitivă a tuturor zonelor orașului, constituindu-se într-un centru polarizator economic în regiunea București - Ilfov, avându-se în vedere totodată dezvoltarea durabilă a întregii localități și reducerea discrepanțelor actuale de dezvoltare dintre cele două areale geografice.

Chitila va fi un oraș european, un pol de creștere și o zonă urbană în expansiune, cu o economie solidă și competitivă și un standard de viață ridicat pentru toți locuitorii săi.

Obiectivul pe termen mediu și lung este acela de a asigura un spațiu urban funcțional, sustenabil care să ofere condiții optime de viață locuitorilor săi și să genereze oportunități pentru aceștia, precum și pentru alte persoane care vor să se stabilească în localitate, unul din scopurile urmărite fiind și acela de a crește din punct de vedere demografic, în special în zona activă a populației, stimulând migrația pozitivă și atragerea de tineri și de capital uman calificat.

Un pilon al viziunii de dezvoltare a Orașului Chitila îl reprezintă integrarea măsurilor inovative și utilizarea noilor tehnologii în viața orașului, stimulând astfel progresul în această direcție, urmărind implementarea conceptului de SMART CITY.

Pornind de la aceste câteva caracteristici, dar și de la rezultatele analizei de impact a implementării documentului strategic corespunzător perioadei anterioare, pentru perioada 2023-2030 propunem următoarele direcții de dezvoltare a orașului:

Direcția strategică 1 - Creșterea calității vieții locuitorilor

Direcția strategică 2 - Dezvoltare durabilă și sustenabilă a orașului

Direcția strategică 3 - Diversificare economică, antreprenoriat și inovare

| Direcții strategice                                  | Obiective specifice  |
|--|--|
| DS1<br>Creșterea calității vieții locuitorilor       | OS1. Îmbunătățirea infrastructurii de bază pentru locuire și pentru dezvoltarea activităților economice<br>OS2. Îmbunătățirea conectivității teritoriale |
| DS2<br>Dezvoltare durabilă și sustenabilă a orașului | OS3. Protejarea mediului ambiant, punerea în valoare a spațiului public, a patrimoniului cultural și a peisajului  |

În anul 2019, populația orașului Chitila era de 15.772 locuitori cu domiciliu stabil, ponderea cea mai mare înregistrându-se în rândul tinerilor cuprinși între 35 – 49 ani (26,48%), urmată de cei între 0-19 ani (23,03%) și de cei între 20-34 ani (19,35%).

Populația după domiciliu, la 1 iulie 2020 pe total, sexe și grupe de vârstă

| Grupă               | 0-4   |     | 5-9 |     | 10-14 |     | 15-19 |      | 20-24 |      | 25-29 |      | 30-34 |     | 35-39 |     | 40-44 |     | 45-49 |     | 50-54 |     | 55-59 |     | 60-64 |     | 65+ |     | Total |
|---------------------|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|------|-------|------|-------|------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|
|                     | mas   | fem | mas | fem | mas   | fem | mas   | fem  | mas   | fem  | mas   | fem  | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas | fem |       |
| <b>Oraș Chitila</b> | 13372 | 909 | 547 | 975 | 821   | 814 | 835   | 1244 | 1736  | 1716 | 1449  | 1337 | 741   | 883 | 751   | 558 | 246   | 292 |       |     |       |     |       |     |       |     |     |     |       |
| - masculini         | 6502  | 854 | 497 | 515 | 413   | 435 | 640   | 831  | 734   | 662  | 637   | 438  | 412   | 241 | 241   | 158 | 71    | 75  |       |     |       |     |       |     |       |     |     |     |       |
| - feminini          | 6870  | 455 | 450 | 460 | 408   | 379 | 195   | 913  | 1002  | 1053 | 902   | 900  | 340   | 442 | 290   | 190 | 121   | 117 |       |     |       |     |       |     |       |     |     |     |       |

| Grupa        | Feminin     | Masculin    | Total        | %      |
|--------------|-------------|-------------|--------------|--------|
| 0 - 19 ani   | 1743        | 1907        | 3650         | 22,99% |
| 20 - 34 ani  | 1437        | 1506        | 2943         | 18,54% |
| 35 - 49 ani  | 2104        | 2087        | 4191         | 26,40% |
| 50 - 64 ani  | 1525        | 1440        | 2965         | 18,68% |
| peste 65 ani | 1263        | 860         | 2123         | 13,37% |
| <b>Total</b> | <b>8072</b> | <b>7800</b> | <b>15872</b> |        |

În anul 2020 populația orașului Chitila era de 15.872 locuitori cu domiciliu stabil, ponderea cea mai mare înregistrându-se în rândul tinerilor cuprinși între 35 – 49 ani (26,40%), urmată de cei între 0-19 ani (22,99%) și de cei între 50-64 ani (18,68%).

Populația după domiciliu, la 1 iulie 2021 pe total, sexe și grupe de vârstă

| Grupă               | 0-4   |     | 5-9 |      | 10-14 |     | 15-19 |      | 20-24 |      | 25-29 |     | 30-34 |     | 35-39 |     | 40-44 |     | 45-49 |     | 50-54 |     | 55-59 |     | 60-64 |     | 65+ |     | Total |
|---------------------|-------|-----|-----|------|-------|-----|-------|------|-------|------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|
|                     | mas   | fem | mas | fem  | mas   | fem | mas   | fem  | mas   | fem  | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas   | fem | mas | fem |       |
| <b>Oraș Chitila</b> | 15966 | 962 | 967 | 1090 | 803   | 839 | 962   | 1230 | 1321  | 1512 | 1466  | 728 | 838   | 796 | 567   | 381 | 240   | 200 |       |     |       |     |       |     |       |     |     |     |       |
| - masculini         | 7871  | 474 | 519 | 515  | 417   | 441 | 474   | 638  | 653   | 725  | 665   | 373 | 431   | 346 | 233   | 146 | 84    | 48  |       |     |       |     |       |     |       |     |     |     |       |
| - feminini          | 8114  | 488 | 448 | 575  | 386   | 398 | 488   | 592  | 647   | 691  | 741   | 355 | 407   | 450 | 334   | 235 | 156   | 152 |       |     |       |     |       |     |       |     |     |     |       |

| Grupa        | Feminin     | Masculin    | Total        | %      |
|--------------|-------------|-------------|--------------|--------|
| 0 - 19 ani   | 1737        | 1925        | 3662         | 22,95% |
| 20 - 34 ani  | 1362        | 1486        | 2611         | 16,36% |
| 35 - 49 ani  | 2106        | 2073        | 4188         | 26,24% |
| 50 - 64 ani  | 1559        | 1477        | 3036         | 19,02% |
| peste 65 ani | 1304        | 864         | 2141         | 13,41% |
| <b>Total</b> | <b>8131</b> | <b>7825</b> | <b>15956</b> |        |

Realizarea obiectivului de investiții va avea impact deosebit de favorabil întrucât va îmbunătăți conectivitatea între orașul Chitila și localitățile învecinate, calitatea transportului local, scutirea timpului de călătorie pentru transport, creșterea frecvenței transportului public, reducerea traficului.

Un alt proiect care conduce la îmbunătățirea și creșterea mobilității urbane este cel privind **reabilitarea și modernizarea pasajului pietonal subteran din stația CF**, deoarece acesta prezintă degradări vizibile, este inundabil în perioadele de ploaie și în sezonul rece și inaccesibil pentru persoanele cu mobilitate redusă, nu are un sistem de iluminat și un sistem de supraveghere video care să asigure siguranța circulației pietonale în interiorul acestuia. Pietonii sunt expuși zilnic pericolelor la trecerea la nivel cu calea ferată și riscului crescut de a fi accidentați mortal de către cele 42 garnituri de tren ce tranzitează gara Chitila. Pasajul pietonal subteran din stația CF reabilitat și modernizat ar crește mobilitatea urbană în interiorul localității, ar îmbunătăți calitatea vieții și desfășurarea în condiții de siguranță sporită a circulației pietonale.

De asemenea un alt proiect care va avea un impact favorabil este **amenajarea pietetei Gara CFR**. Lipsa amenajării spațiului public aferent pietetei Gării CFR nu asigură siguranța și securitatea călătorilor ce utilizează transportul feroviar dar nici al locuitorilor orașului din blocurile amplasate în zonă. Evitarea tranzitării zonei pietetei Gării CFR de către călători/locuitori/vizitatori ai orașului face ca spațiul public menționat să fie evitat și asociat ca fiind nesigur, ceea ce face ca imaginea orașului aibă de suferit. Prin amenajarea pietetei Gării CFR, călătorii care tranzitează orașul folosind transportul feroviar, vor dispune de un spațiu plăcut amenajat, curat și salubru care va putea fi folosit delocuitorii din zonele din jur ca un loc de recreere și socializare.

În anul 2021 populația orașului Chitila era de 15.956 locuitori cu domiciliu stabil, ponderea cea mai mare înregistrându-se în rândul tinerilor cuprinși între 35 – 49 ani (26,24%), urmată de cei între 0-19 ani (22,92%) și de cei între 50-64 ani (19,02%).

Populația după domiciliu, la 1 Iulie 2022 pe total, sexe și grupe de vârstă

| Categorie | 2021  |      | 2022  |      | 2021  |      | 2022  |      | 2021  |      | 2022  |      |
|-----------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|
|           | Număr | %    | Număr | %    | Număr | %    | Număr | %    | Număr | %    | Număr | %    |
| Oră/Cămin | 16007 | 100  | 16007 | 100  | 16007 | 100  | 16007 | 100  | 16007 | 100  | 16007 | 100  |
| Dezvoltat | 7860  | 49,1 | 7860  | 49,1 | 7860  | 49,1 | 7860  | 49,1 | 7860  | 49,1 | 7860  | 49,1 |
| Mediu     | 8147  | 50,9 | 8147  | 50,9 | 8147  | 50,9 | 8147  | 50,9 | 8147  | 50,9 | 8147  | 50,9 |

| Grupa        | Feminin     | Masculin    | Total        | %      |
|--------------|-------------|-------------|--------------|--------|
| 0 - 19 ani   | 1709        | 1961        | 3670         | 22,92% |
| 20 - 34 ani  | 1380        | 1440        | 2820         | 17,61% |
| 35 - 49 ani  | 2122        | 2083        | 4205         | 26,26% |
| 50 - 64 ani  | 1613        | 1479        | 3092         | 19,31% |
| peste 65 ani | 1323        | 650         | 2247         | 14,03% |
| <b>Total</b> | <b>8147</b> | <b>7860</b> | <b>16007</b> |        |

În anul 2022 populația orașului Chitila era de 16007 locuitori cu domiciliu stabil, ponderea cea mai mare înregistrându-se în rândul tinerilor cuprinși între 35 – 49 ani (26,26%), urmată de cei între 0-19 ani (22,92%) și de cei între 50-64 ani (19,31%).

pentru toate autobuzele electrice, inclusiv rezerve. În zona centrală a terminalului sunt prevăzute locuri de parcare dintre care câteva vor fi amplasate în interiorul clădirii de mentenanță. Locurile de parcare din clădirea de mentenanță și din exterior vor fi prevăzute cu acces la un punct de încărcare din stațiile de încărcare din incinta terminalului.

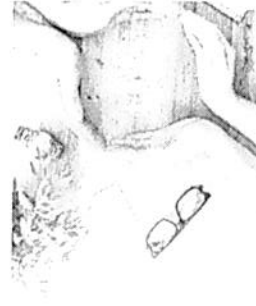
De asemenea, pentru aceste autobuze se urmărește realizarea unui punct terminal de capăt autobuze electrice (autobuză) pentru autobuzele care acoperă trasee ce străbat localitățile Chitila, Mogoșoia, Buftea, parțial București, etc.

Acest punct terminal de capăt va asigura un spațiu sigur în incinta terminalului pentru gararea și alimentarea cu energie electrică a autobuzelor electrice/nehopante, creșterea siguranței circulației mijloacelor de transport în comun prin amenajarea unui spațiu de mentenanță ușoară, lucru ce contribuie la mărirea timpilor de indisponibilitate a mijloacelor de transport din motive minore și menținerea unui confort al călătorilor din punct de vedere al aglomerației conform traficului preconizat/pentru care a fost dimensionată flota de autobuze electrice/nehopante, creșterea mobilității urbane a localității prin amenajarea unui centru de dispecerat modern în vederea gestionării flotei de autobuze electrice/nehopante, scăderea timpilor de așteptare și implicit creșterea atractivității transportului public și alternativ din punct de vedere economic și al timpilor de parcurs, printr-o bună gestionare a resurselor disponibile precum și prin realizarea terminalului fiindând cont de un flux tehnologic concret și eficient, încurajarea utilizării transportului public și alternativ în vederea reducerii poluării și a decongestionării traficului.

#### **Construirea unui pasaj supraplat/subteran care să traverseze Magistrala CF 100**

**București – Ploiești** și cu benzi dedicate transportului rutier, transportului public de călători și căi speciale de rulare pentru mijloacele de transport în comun ecologice (ex piste de biciclete), cu trotuare, cu amenajări moderne destinate separării fluxurilor de trafic și protecției categoriilor vulnerabile (piedoni și bicicliști). Pasajul construit va realiza legătura funcțională, din punct de vedere al mobilității transportului urban, între cele două zone ale orașului, sectionate în prezent de existența căii ferate București-Ploiești, fiind util și persoanelor care tranzitează orașul Chitila prin DN7 din localitățile învecinate precum Buftea, Mogoșoia, București, Chiajna, Dragomirești Vale. Schimbările rapide la nivelul dezvoltării urbane au condus la dezvoltarea zonelor rezidențiale și comerciale și la extinderea spațiului intravilan, integrând drumurile naționale (DN7 București-Târgoviște) în rețeaua strădală a localităților, cu consecințe directe asupra parametrilor de exploatare și siguranță pe care trebuie să-i ofere drumurile naționale.





În prezent, conform statisticilor, unul din cinci români se confruntă cu sărăcia cauzată de realizarea de venituri insuficiente, și acest tip de sărăcie este persistentă, trei sferturi dintre persoanele aflate în această situație rămânând la acest nivel pe perioade de cel puțin trei ani. O treime a populației este afectată de lipsa de oportunități de dezvoltare profesională și de acces la servicii de formare profesională necesare pentru un trai decent. Mai există încă în România copii care nu au fost niciodată înscriși într-o formă de învățământ, iar procentul tinerilor fără educație este ridicat. Există multe persoane inactive ori neangajate formal, cu șanse scăzute de a avea acces pe piața muncii. Totodată, inegalități se observă și în gradul de acoperire a serviciilor medicale de bază. Există un număr însemnat de comunități dezavantajate unde aceste probleme se cumulează, ciclul excluderii fiind aici aproape imposibil de întrerupt fără intervenții din exterior prin care membrii acestor comunități să fie sprijiniți pentru a se integra.

Politica de incluziune socială la nivel național are drept obiectiv general creșterea standardului de viață al populației și stimularea câștigurilor obținute din muncă, prin facilitarea ocupării și promovarea politicilor publice cu adresabilitate către toate grupurile vulnerabile: persoanele cu dizabilități, femeile, copiii străzii, persoanele în vârstă, romii, tinerii de 18 ani care părăsesc instituțiile de protecție a statului etc.

**Zone dezavantajate pe locuire** se referă la cartiere în care o parte importantă dintre locuitorii trăiește în locuințe neadecvate și poate prezenta sau nu un nivel scăzut de educație, însă majoritatea populației are un loc de muncă pe piața formală a muncii. Această categorie include părți ale orașelor cu o infrastructură ce lasă de dorit și cartiere vechi de case situate la periferiile orașelor, de asemenea, cu infrastructură precară sau deloc. Include totodată zone de blocuri sau case, în principal construite în anii '60-'70, care sunt în stare precară și pe care locuitorii nu au resursele necesare să le modernizeze sau/și renoveze. Aceste zone sunt eterogene din punct de vedere al populației. Locuințele pot fi deținute de persoane în vârstă, cu probleme cronice de

Serviciul de transport public de călători este realizat în cadrul organizat de ADJTPBI, Chitila fiind unul dintre partenerii asociației, iar implementarea unui sistem de ticketing la nivelul asociației este necesar fiind unul din obiectivele ce vor fi implementate la nivelul regiunii București- Ilfov. Inexistența unui sistem de taxare conduce la o eficiență scăzută a serviciului și la un cost ridicat al călătoriei, de asemenea, la lipsa informațiilor de călătorie în timp real pentru călători.

Orașul Chitila urmărește digitalizarea serviciului public de transport în comun prin implementarea sistemului electronic de taxare automată a călătorilor, efectuate cu transportul public (e-ticketing). Astfel, implementarea sistemului de "e-ticketing" la nivelul transportului public în comun din orașul Chitila ar crește mobilitatea urbană și gradul de colectare a banilor. Print-un sistem de acces integrat prin aplicația software de mobilitate urbană, integrată cu soluțiile de mobilitate alternativă, care să fie integrabilă la nivel de management de flotă, taxare și informare călători cu sistemele de mobilitate alternative stipulate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Regiunii București-Ilfov, se asigură facilitarea accesului la sistemul de transport public de călători. Sistemul de ticketing pentru întreaga flotă de vehicule a operatorului de transport cuprinde și automate de vânzare a biletelor și sistemul de gestionare din dispecerat.

În vederea realizării acestui sistem de taxare, a fost aprobată prin Hotărârea Consiliului Local încheierea contractului comercial între Societatea de Transport București STB SA și EcoTrans STCM SRL avându-se în vedere faptul că STB este administratorul sistemului de taxare automată pentru toți operatorii desemnați, altui decât STB care prestează serviciul de transport de călători, în baza unui contract de delegare încheiat cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București- Ilfov.

Conform Programului de Transport Public de Călători, elaborat în conformitate cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 al Regiunii București-Ilfov, orașul Chitila a solicitat și obținut finanțare pentru autobuze electrice ce vor opera pe traseele ce străbat localitățile Chitila, Mogoșoaia, Buftea, parțial București, etc.

Având în vedere că aceste autobuze sunt în curs de achiziție, se propune realizarea în această zonă (Chitila-Mogoșoaia-Buftea) a unui terminal de capăt pe teritoriul orașului Chitila deoarece pentru aceste autobuze nu este asigurată în momentul de față locația de garare cu posibilitatea de încărcare a bateriilor aferente, securizarea lor pe timp de noapte, locuri pentru realizarea inspecțiilor/ mentenanță și service ușor, spațiu de spălare autobuze, spațiu de operare și dispecerizare curse aferente celor cinci trasee. În incinta terminalului se va asigura spațiul de garare

sănătate. De asemenea, în această categorie intră și zonele urbane cu mulți chitiasi tineri, având un bun nivel de educație, care însă nu-și permit să își cumpere propria locuință<sup>14</sup>

În concluzie, o zonă urbană dezavantajată pe dimensiunea locuire este o zonă în care sunt condiții de locuire precară, dar nu are un nivel scăzut de ocupare în sectorul formal și care poate prezenta sau nu un nivel scăzut de educație.

**Zonele dezavantajate pe ocuparea forței de muncă<sup>15</sup>** sunt, prin definiție, zonele 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 definesc 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.

**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 anterior, 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.

Marginalizarea urbană reprezintă concentrarea spațială a populației deprivată în comunități situate în anumite zone din interiorul așezărilor urbane. Zonele urbane marginalizate sunt zone urbane ce acumulează dezavantaje din perspectiva capitalului uman, ocupării forței de muncă și a locuirii. În cele mai multe cazuri, acestea sunt zone intraurbane, sărace, izolate din punct de vedere social și care nu sunt reflectate în statisticele privind ratele de sărăcie calculate la nivel de localitate sau județ.

Centru, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și a imaginii orașului, creșterea economiei locale pe termen lung.

Analiza dinamicii investițiilor publice în zonă a relevat că majoritatea investițiilor primăriei Orașului Chitila au fost dedicate infrastructurii de drumuri și transport public.

Realizarea investițiilor în dezvoltarea transportului urban vor avea un impact pozitiv asupra îmbunătățirii condițiilor de locuit prin creșterea gradului de mobilitate urbană și perurbană, cât și ca urmare a reducerii emisiilor de echivalent CO2 la nivelul Orașului Chitila, generate de transportul rutier motorizat și construirea unui oraș activ.

#### ***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 fizică 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 limitelor 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.*

Cu privire la îmbunătățirea transportului public, Orașul Chitila dorește să realizeze tranziția către un oraș "inteligent" prin digitalizarea transportului urban, ca parte integrată a **infrastructurii "Chitila - Smart City"** în vederea asigurării accesului la sisteme de transport sigure și reziliente. Astfel, digitalizarea transportului urban la nivelul orașului Chitila înseamnă gestionarea inteligentă a traficului, soluții de taxare prin implementarea sistemului electronic de taxare automată a călătorilor efectuate cu transportul public (e-ticketing), soluții integrate de parcare inteligentă, centre de control al traficului, sisteme de avertizare privind adaptarea vitezei, sisteme de siguranță pentru zona de lucru, sistem de semnalizare interconectat, monitorizarea timpilor și a vitezei de călătorie, sisteme de cântărire în mișcare, semnal de prioritate pentru utilizarea vehiculelor de urgență, panouri cu mesaje dinamice, planificator de călătorii pentru transportul public și sisteme integrate de informare a pasagerilor.

În prezent, orașul Chitila nu are implementat un sistem de taxare automată a călătorilor efectuate cu transportul public în comun care să fie interconectat cu sistemul de plăți digitale.

<sup>14</sup> Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate din România elaborat de Banca Mondială  
<sup>15</sup> Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate din România elaborat de către Banca Mondială

și inovative într-un regim de facilități specifice”. Parcurile industriale asigură infrastructura necesară pentru inițierea rapidă a investițiilor (drumuri, electricitate, alimentare cu apă, eliminarea și epurarea apelor uzate, furnizarea gazului, servicii de telecomunicații), precum și facilități fiscale (scutiri de impozit pe terenuri). 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.

*Un parc industrial reprezintă o inițiativă importantă pentru Orașul Chitila, având multiple beneficii pentru comunitatea locală.* Printre acestea se numără consolidarea și dezvoltarea economiei locale, îmbunătățirea infrastructurii, reducerea costurilor pentru companii, îmbunătățirea protecției mediului și a condițiilor de muncă. În urma implementării acestui proiect există perspectiva atragerii de noi afaceri și investiții, generând astfel noi locuri de muncă și contribuind la stimularea economiei locale.

În Chitila există *Parcul Industrial Emag, instituit prin Ordin VPM/MDRAP 2095/2019, care oferă spații de birouri și de depozitare, precum și alte tipuri de infrastructuri și echipamente care să susțină agenții economice.*

În domeniul *dezvoltării urbane ecologice* este necesară susținerea inițiativelor ONG-urilor și IMM-urilor, potențialii antreprenori în ceea ce privește cercetarea științifică și transferul tehnologic către mediul public/privat în zona tehnologiilor de dezvoltare durabilă, orașul Chitila poate deveni competitiv din punct de vedere economic și tehnologic la nivel regional și național, prin *construcția și dezvoltarea unui centru științific și de transfer tehnologic* care ar crește gradul de competitivitate al orașului, ar însemna dezvoltarea industriilor de suport pentru IMM-urile partenere în acest centru, ar crea noi întreprinderi și locuri de muncă integrând tehnologiile dezvoltate în activitatea cetățenilor, a întreprinderilor și a administrației publice și implicii, dezvoltarea de produse și de servicii, transferul de tehnologii, inovarea socială, stimularea cererii, crearea de rețele și de grupuri, precum și sprijinirea activităților de cercetare tehnologică și aplicată, acțiuni de validare precoce a produselor.

Realizarea obiectivului de investiții va avea impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza următoarele deziderate: posibilitatea dezvoltării de tehnologii de cercetare avansate și soluții inovative; dezvoltarea unui Hub științific și de transfer tehnologic la nivel regional; crearea de noi locuri de muncă; creșterea competitivității orașului la nivel regional, național și internațional; creșterea veniturilor bugetare locale din taxele colectate la nivel local de la IMM-urile stabilite în

*Zonele marginalizate* sunt adevărate pungi de excludere socială care concentrează persoane cu nivel scăzut de capital uman (nivel scăzut de educație, stare precară de sănătate, număr ridicat de copii), cu nivel scăzut de ocupare în sectorul formal și condiții precare de locuire. Locuitorii acestor zone au școli segregate, la care numai familiile sărace își duc copiii și locuiesc în blocuri de proastă calitate sau în mahalale, marcate de teamă și mici infracțiuni<sup>16</sup>.

Zonele marginalizate necesită o abordare adaptată la condițiile de trai din comunitățile identificate, atât prin investiții în infrastructura - de la asigurarea serviciilor publice de bază la prețuri accesibile, la managementul deșeurilor și la regenerarea fondului construit sau construirea de noi locuințe sociale, cât și prin programe de dezvoltare comunitară și integrare socială – programe de recalificare, asistență socială, accesul la educație.<sup>17</sup>

Tabelul 3. Distribuția populației urbane în funcție de tipul ariei de rezidență: Ilfov

| Oraș             | Populația stabilă | % populație în zone dezavantajate | % 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 |
|------------------|-------------------|-----------------------------------|--|--|---|-----------------------------------|---|
| BRAGADIRU        | 15 329            | 69,64                             | 3,55   | 3,73   | 20,08   | 2,96                              | 0,04  |
| BUFTEA           | 22 178            | 34,83                             | 15,11  | 24,79  | 12,20   | 12,88                             | 0,18  |
| CHITILA          | 14 184            | 54,29                             | 10,92  | 4,39   | 16,50   | 13,52                             | 0,37  |
| MAGURELE         | 11 041            | 50,61                             | 12,66  | 5,73   | 15,42   | 11,55                             | 4,03  |
| OTOPENI          | 13 861            | 88,38                             | 4,41   | 0,00   | 7,16  | 0,00                              | 0,05  |
| PANTELIJMON      | 25 596            | 41,78                             | 5,28   | 8,20   | 41,63   | 2,36                              | 0,75  |
| POPEȘTI LEORDENI | 21 895            | 81,00                             | 6,96   | 0,00   | 9,70  | 1,99                              | 0,35  |
| VOLUNTARI        | 42 944            | 56,51                             | 8,39   | 7,20   | 22,92   | 2,97                              | 2,02  |

Sursa: Atlasul Zonelor Marginalizate din România

La nivelul regiunii București-Ilfov conform raportului „Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate din România” realizat de Banca Mondială în 2014, 21,1% din populația urbană stabilă (an 2011) se află în zone dezavantajate, fie dezavantajate pe locuire, ocupare și/sau capital uman. Astfel, din perspectiva persoanelor care locuiesc în zone dezavantajate din punct de vedere

<sup>16</sup> Idem, pag. 7

<sup>17</sup> Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Contribuții la Politica Urbană 2020-2035, Document însoțitor 8. *Marginalizare, sărăcie și excludere în orașele românești.*



al capitalului uman (incluzând persoane cu niveluri scăzute de educație formală, cu niveluri diferite de angajare, dar care au condiții de locuire echitabile) se evidențiază, cu cele mai ridicate valori, orașele Pantelimon (41,63%), Bragadina (20%) și *Chitila* (16,5%), iar la polul opus se află Otopeni, cu 7,16%. Raportul populației dezavantajate din punct de vedere al locuirii, ponderile cele mai însemnate se regăsesc în orașele Buftea (15,11%), Măgurele (12,66%) și *Chitila* (10,9%),<sup>18</sup>

Principalele grupuri de persoane care se confruntă cu situații de vulnerabilitate, excluziune sau marginalizare sunt următoarele grupuri țintă: *familii cu venituri reduse, persoane cu dizabilități, persoane instituționalizate, persoane fără adăpost, persoane care se confruntă cu adicții, trafic de persoane și persoanele vârstnice dependente.*

*O zonă marginalizată este Rudeni* deoarece populația care trăiește acolo are un nivel scăzut de educație, în mare parte analfabetă și fără loc de muncă, majoritatea de etnie romă. Deși zona este integrată teritorial, este caracterizată de excluziune socială și segregare, sărăcie și infrastructurală crescută. Această zonă este definită prin lipsa sau slaba calitate a serviciilor (educație, sănătate, infrastructură) care reduce drastic șansele populației de a scăpa de sărăcie. Rudeni necesită intervenții integrate, imediate, în vederea rezolvării problemelor specifice și valorificării sustenabile a potențialului de dezvoltare a acestei comunități.

<sup>18</sup> Conform datelor furnizate în cadrul *Strategiei naționale privind incluziunea socială și reducerea sărăciei (2014-2020)*, în prezent, unul din cinci români se confruntă cu sărăcia determinată de venitul insuficient, și o mare parte din sărăcia bazată pe venit este persistentă, trei sferturi dintre persoanele sărace aflându-se în această situație de cel puțin trei ani. O treime din populație este afectată de deprivare materială severă, în sensul că nu-și poate permite să achiziționeze articole considerate dezinabile sau chiar necesare pentru a duce un trai decent. Încă mai există în România copii care nu au mers niciodată la școală, iar procentul înșorilor fără o educație adecvată este ridicat. Multe persoane sunt în continuare inactice sau neangajate formal, cu șanse mici de a căpăta acces corepunzător la piața muncii.

În multe situații traversând teritoriul ale altor unități administrative: legătura între corpul principal al localității, unde se află și Primăria, cu Cartierul Regina Maria și Rudeni se face traversând prin Șoseaua de Centură un fragment din teritoriul administrativ al municipiului București, așa cum legătura cu zona de locuințe, industrie și depozite aflată între calea ferată București-Ploiești și calea ferată București-Pitești nu se poate face decât trecând prin teritoriul administrativ al orașului Buftea.

Strada Banatului (D.N. 7) este de categoria a II-a, cu câte două benzi de circulație pe fiecare sens, iar pe parcurs sunt o serie de intersecții, cu grad diferit de amenajare, una chiar semaforizată fiind amplasată într-o zonă în care fluxurile de pietoni sunt foarte mari. Este de remarcat faptul că strada Banatului (D.N. 7) reprezintă axa principală a rețelei de străzi.

Restul străzilor sunt de categoria a III-a, iar configurația diferă de la o zonă la alta, fiind condiționată și de obstacole naturale. În Chitila, localitatea dezvoltându-se pe zone, iar funcțiunea dominantă, fiind cea de locuire, rețeaua de străzi are configurația de tip rectangular. Chiar dacă rețeaua de străzi din orașul Chitila nu are o configurație coerentă pe anumite trasee se asigură legătura cu teritoriile de influență, și anume: - Vechiul traseu al Centurii asigură legătura orașului cu Mogoșoaia; Strada Cartierului face legătura dintre Centura rutieră (D.N.C.B.) prin sensul giratoriu cu strada Rudeni.

În *Rudeni* rețeaua de străzi nu poate fi încadrată într-o configurație clasică. Rudeni are legătură cu D.N.C.B. prin strada Decobal și strada Panduri, unde se formează o intersecție în care se pot efectua toate relațiile, până se vor încheia lucrările de modernizare a Centurii.

Calea ferată pe relația București-Ploiești, cu gara amplasată în zona centrală are inconvenientul că împarte localitatea în două părți, iar străzile din ambele părți se opresc în zona căii ferate. Această problemă este și pentru pietoni în ceea ce privește accesul la gară.

Analiza economică indică faptul că zonele de acțiune urbană de la marginea orașului au un rol economic important la nivelul orașului. Cu toate acestea, potențialul nu este exploatat pe deplin. Pe de o parte, potențialul de susținere a activităților comerciale în zonele limitrofe cu un important rol comercial nu este atins. În vederea creșterii atractivității regiunii ca locație pentru investiții în activități economice și sociale se va crea un *parc industrial* care va conduce la crearea unor noi locuri de muncă și atragerea investitorilor.

Parcul industrial este definit prin Legea nr 183/2013 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, logistice



în structura rutieră care conduc la riscuri în trafic, lipsa siguranței circulației atât pentru șoferi cât și pentru pietoni. Prin urmare se impune reabilitarea sistemului rutier pe străzile din orașul Chitila (Străzile: Bradului, Ana Ipătescu, Cartierului, Castanilor, Lac de Nuferi, Libertății, Troiței) care ar îmbunătăți și fluidiza traficul rutier, ar îmbunătăți conectivitatea între localități și ar sprijini dezvoltarea economică și bunăstarea oamenilor prin diminuarea surselor de poluare, scăderea costurilor privind uzura mașinilor precum și scăderea consumului de combustibil; scăderea costurilor în exploatare și creșterea atractivității orașului prin atragerea de noi locuitori și investitori. Proiectul se corelează și cu alte proiecte pe care Primăria Orașului Chitila le are în desfășurare sau urmează să fie începute cum ar fi: proiectare pistă bicicliști Lac Mangu, construcție și dezvoltare parc cu spații verzi și zone pentru agrement, achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare aferente, achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public, construire școală primară și gimnazială, puncte de încărcare bimotoale pentru vehicule electrice, amenajare piațetă gară CFR, reabilitare și modernizare pasaj pietonal subteran din stația CF, modernizare drumuri Cartier Timeret 4, oraș Chitila, județ Ilfov, modernizare str. Islaz, tronson cuprins între str. I.C. Brătianu și D.N.7, localitatea Chitila, județ Ilfov, modernizare drum Intrarea Troiței, oraș Chitila, județ Ilfov, construire pasaj traversare Magistrala CF 100 București – Ploiești, în Orașul Chitila, județul Ilfov, creare și amenajare parcare publică, realizare punct terminal de capăt autobuze electrice.

Cu privire la **rețeaua de drumuri**, Orașul Chitila este fragmentat în cartiere separate între ele prin trasee ale rețelelor de infrastructură majoră, legătura între cartierele astfel rezultate fiind dificilă și realizându-se în multe situații traversând teritorii ale altor unități administrative: legătura între corpul principal al localității, unde se află și Primăria, cu Cartierul Regina Maria și Rudeni se face traversând prin Șoseaua de Centură un fragment din teritoriul administrativ al municipiului București, așa cum legătura cu zona de locuințe, industrii și depozite aflată între calea ferată București-Ploiești și calea ferată București-Pitești nu se poate face decât trecând prin teritoriul administrativ al orașului Buftea.

Orașul Chitila este alcătuit, ca localitate, din două trupuri, Chitila și Rudeni, fiecare având o rețea stradală dezvoltată în timp, legătura dintre cele două trupuri realizându-se prin intermediul D.N.C.B.

Orașul Chitila este fragmentat în cartiere separate între ele prin trasee ale rețelelor de infrastructură majoră. Legătura între diferitele cartiere astfel rezultate este dificilă și se realizează

208



**Harta Oraș Chitila din ATALSUL ZONELEOR UTBANE MARGINALIZATE**

Persoanele care locuiesc în zonele marginalizate au un complex de probleme sociale (lipsa educației, lipsa unei calificări, condiții precare de locuire și igienă, probleme de sănătate etc).

Pentru **copiii aflați în risc de abandon școlar** nu există suficiente servicii de suport (consiliere, educație remedială, sprijin material, orientare școlară etc). În Chitila există servicii de sprijin pentru acești copii prin intermediul parteneriatelor cu biserica locală sau cu organizațiile neguvernamentale pentru realizarea unor centre de zi sau programe de tip Școală după Școală.

Un număr important de copii abandonează școala, motivele fiind situația socio-economică a familiei, motivația scăzută pentru învățare și eșecul școlar, anturajul. Cu privire la abandonul școlar la nivelul orașului Chitila, acesta a fost următorul:

| Anul școlar | Abandon la nivelul școlii |
|-------------|---------------------------|
| 2020-2021   | 2,63%                     |
| 2021-2022   | 3,66%                     |

În anul școlar 2020-2021, aproximativ 26% din populația școlară era formată din copii aparținând grupurilor vulnerabile (copii cu dizabilități, din familii monoparentale, cu cel puțin un părinte plecat în străinătate, cu cerințe educaționale speciale sau proveniți din familii cu statut socio-economic scăzut), dintre care 181 erau copii de etnie romă, majoritatea cu vârste între 6-10 ani

61

(63%) și 11-15 ani (37%), iar aproximativ 22,7% dintre toți copiii înscriși erau în situații de risc educațional.

Cel mai frecvent solicitat serviciu la nivel local a fost cel de recuperare la domiciliu sau în centre de proximitate față de domiciliul persoanelor cu dizabilități (centre de zi, centre zonale de recuperare, multidisciplinare, cu serviciu conex de transport adaptat sau transport accesibil).

| Lista furnizorilor și a serviciilor sociale existente în orașul Chitila |  |            |  |        |   |  |
|---|--|------------|--|--------|---|--|
| Furnizori existenți   | Adresa                                 | Acreditati | Servicii existente                         | Adresa | Licentiate  | Capacitatea serviciului                |
| S.C. Isadeca Medical S.R.L.   | str. Vasile Alecsandri, nr. 16, cam. 1 | Da         | Îngrijiri sociale și medicale la domiciliu | NU     | S.C. Isadeca Medical S.R.L.                                       | str. Vasile Alecsandri, nr. 16, cam. 1 |
| Primăria Orașului Chitila – Direcția Publică de Asistență Socială       | str. Ion Olteanu, nr. 6                | Da         | Nu încă                                    | NU     | Primăria Orașului Chitila - Direcția Publică de Asistență Socială | str. Ion Olteanu, nr. 6                |

| Servicii necesare | Capacitate estimată                |
|-------------------|------------------------------------|
| 1 After-school *) | 33 copii cu risc de abandon școlar |

Copiii cu dizabilități se confrună cu o lipsă acută de servicii de recuperare (în special psihoterapie, terapie ocupațională, kinezioterapie, logopedie) cât și consiliere psihologică. Numărul profesioniștilor din aceste domenii care sunt angajați în centre este insuficient, raportat la nevoile copiilor și tinerilor.

economice, turistice și de agrement din întreaga regiune și ar fi interconectată cu o altă spre a facilita deplasarea cu bicicleta sau alt vehicul ușor în oraș sau în afara acestuia. Realizarea acestui proiect conduce la creșterea mobilității urbane, scăderea timpilor de parcurs în trafic și implicit creșterea atractivității transportului alternativ nepoluant din punct de vedere economic, utilizarea mijloacelor alternative de transport nepoluant.

**Creare suprafață împădurită.** Un astfel de proiect este benefic deoarece realizarea unor suprafețe împădurite în aria urbană va aduce în timp un beneficiu major atât în partea de reducere a poluării cât și în cea de realizare a unui spațiu comun natural și accesibil de plimbare și socializare, precum și regenerarea spațiilor și infrastructurii verzi a orașului. Conform prevederilor legislative de la nivel național și european, orașele trebuie să dispună de un minim de 26 m<sup>2</sup> de spațiu verde pe cap de locuitor

Proiectul "**Crearea și amenajarea unei parcuri publice în orașul Chitila**" are ca obiectiv construirea unei parcuri publice moderne care să respecte standardele PMUD și care să ofere facilități de staționare pe termen lung diferitelor categorii de vehicule (autoturisme, biciclete și alte vehicule ușoare), deoarece în prezent, parcare publică nu există în oraș. Deficitul locurilor de parcare pentru zonele de locuințe colective, numărul crescut de parcuri nereglementare atât pe spațiul public, cât și în zona locuințelor individuale face ca acest fenomen să crească și să ducă la blocarea frecventă a circulației (pentru autobuze, bicicliști și a traficului în general). În conformitate cu obiectivele operaționale din Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 a Regiunii București-Ilfov, orașul Chitila dorește modernizarea și dezvoltarea unei infrastructurii de calitate, fiabilă, durabilă, completată prin crearea și amenajarea unei parcuri publice, care va acoperi cererea locuitorilor din orașul Chitila de acces la locuri de parcare publice, raportat la numărul de autoturisme înregistrate la nivelul localității asigurând modernizarea infrastructurii de drumuri locală.

De asemenea, în oraș există o creștere continuă a traficului, iar starea tehnică a structurii rutiere este degradată (străzi cu denivelări și gropi) fapt care impune modernizarea și dezvoltarea infrastructurii calitative, fiabile și durabile prin **reabilitarea sistemului rutier pe străzile orașului Chitila**, prin care s-ar îmbunătăți și fluidiza traficul rutier, concurențivitatea între localități și dezvoltarea economică și bunăstarea oamenilor, cu accent pe accesul larg și echitabil pentru toți.

Această reabilitare a sistemului rutier este necesară datorită, pe de o parte a creșterii continue a numărului de mașini care circulă prin oraș și pe de altă parte a existenței denivelărilor și a gropilor

*de gunoi, locurile de joacă pentru copii, calitatea aerului, starea drumurilor, dotările cu utilitățile publice, dotările comerciale.*

Pentru realizarea aspectelor menționate mai sus, au fost concepute o serie de proiecte<sup>38</sup> care se vor derula în perioada 2023-2030 cum ar fi:

**Amenajare spații urbane.** Prin acest proiect se dorește amenajarea unor noi spații urbane, piațete, scuaruri, locuri de joacă, etc, care vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de locuire pentru toți cetățenii orașului Chitila, la creșterea utilizării spațiului public, dar și la creșterea competitivității orașului la nivel regional și național.

**Modernizare trotuare.** Un astfel de proiect este necesar, deoarece în prezent, orașul Chitila are trotuare alcătuite din structuri cu diverse tipuri de degradări (gropi, fâgașe, fisuri, etc) astfel încât circulația pietonală se desfășoară cu dificultate, în special pe timp nefavorabil și afectează siguranța circulației pietonale. Modernizarea trotuarelor va duce la creșterea utilizării spațiului public de către locuitorii, deoarece acestea vor fi amenajate astfel încât să se asigure accesul tuturor categoriilor de persoane (persoane aflate în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu izabilități și vârstnice).

**Creare zone de agrement/ petrecere timp liber.** În prezent, orașul nu beneficiază de o dezvoltare a infrastructurii de agrement/ petrecere a timpului liber care să conducă la practicarea constantă și activă a activităților fizice de un număr cât mai mare de locuitori. Realizarea obiectivului de investiții va avea impact deosebit de favorabil deoarece va conduce la menținerea unei vieți active și sănătoase în rândul locuitorilor orașului prin practicarea activităților fizice și la îmbunătățirea sănătății populației și creșterea speranței de viață.

**Construcție și dezvoltare Parc "Tudor Arghezi".** Un astfel de proiect este necesar deoarece Indicele de Calitate a Aerului din orașul Chitila are valori foarte scăzute, ceea ce face ca locuitorii acestuia să fie supuși zilnic poluării cu particule, gaze și emisii de CO2. Insuficiența dezvoltare a infrastructurii verzi-albastre a orașului a dus la creșterea problemelor de sănătate (afecțiuni pulmonare, crize de astm, obezitate, etc) în rândul locuitorilor. Crearea și dezvoltarea unui parc cu spații verzi și zone pentru agrement vor duce la scăderea emisiilor poluante din localitate, creșterea speranței de viață, îmbunătățirea calității aerului și a sănătății populației.

**Piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare.** Orașul Chitila nu are dezvoltată în prezent o rețea de piste de biciclete și alte vehicule ușoare, care să facă legătura cu obiectivele

*Lipsește de asemenea activitățile de timp liber și socializare, care să ofere copiilor cu nevoi speciale oportunități de a alege activitățile pe care ei doresc să le realizeze și care îi interesează.*

*Problema transportului copiilor și tinerilor cu dizabilități este foarte serioasă și a fost menționată ca o problemă ce necesită soluții imediate, atât de către personalul din cadrul serviciului de protecție și asistență socială cât și de părinți. Pentru copiii și tinerii cu deficiențe severe, transportul prelungit, îngreunat de blocajele care se formează la nodurile de intrare în București, generează situații extrem de dificile. În transportul public sau maxi-taxi, acești copii (cu deficiențe motorii, tuburări de spectru autist, deficiențe intelectuale severe) devin irascibili, obosesc, își pierd concentrarea. Drumul lor la școală sau la recuperare devine zilnic un efort considerabil. Ar trebui să fie implementat un sistem de transport special, cum este cel de tip "Abilitaxi"<sup>19</sup>.*

*Lipsa unor centre comunitare de servicii integrate sau a unui nucleu de sprijin și orientare la nivelul serviciului de protecție și asistență socială, face ca fiecare familie să găsească serviciile necesare copilului său prin surse de informare proprii. Monitorizarea copiilor cu dizabilități din familie este de asemenea foarte rară, prin urmare, nevoile lor de servicii sociale, medicale sau conexe este rareori cunoscută la nivelul serviciului local de asistență socială.*

La nivel local, Direcția de Asistență Socială din cadrul Primăriei Chitila are atribuții legate de identificarea și evaluarea nevoilor sociale individuale, familiale sau de grup pentru prevenirea, combaterea și soluționarea situațiilor de dificultate și risc de excludere socială prin acordarea de beneficii sociale potrivit legilor care reglementează acordarea acestor prestații, acordarea de beneficii sociale, în concordanță cu nevoile specifice identificate, pentru fiecare categorie de beneficiari, inițierea, coordonarea și aplicarea măsurilor de prevenire și combatere a situațiilor de marginalizare și excludere în care se pot afla anumite persoane sau grupuri prin acordarea de beneficii sociale și acordarea beneficiilor de asistență socială și a serviciilor sociale în domeniul protecției copilului, familiei, persoanelor vârstnice, persoanelor cu dizabilități, precum și altor persoane, grupuri sau comunități aflate în nevoie socială, conform Legii 292/2011. Legea asistenței sociale cu modificările și completările ulterioare.

Tabelul 4 - Categoriile de beneficii acordate

| Nr. crt. | Categoriile de beneficii acordate persoanelor vulnerabile | Legislație |
|----------|---|------------|
|----------|---|------------|

<sup>19</sup> Abilitaxi este un serviciu de transport al Municipiului București, inițiat de organizația Re-Start România și finanțat de Primăria Generală. El constă în 3 microbuze adaptate care asigură transportul zilnic al persoanelor cu dizabilități în București, pe bază de programare. <http://abilitaxi.org.ro/>



|    |   |                |
|----|---|----------------|
| 1  | Venitul minim garantat  | Legea 416/2001 |
| 2  | Alocatia pentru susținerea familiei   | Legea 277/2001 |
| 3  | Indemnizația lunară pentru creșterea copilului  | OUG 111/2010   |
| 4  | Acordarea gratuită a lăptelui praf pentru copii cu vârste cuprinse între 0-12 luni                    | Legea 321/2001 |
| 5  | Măsurile de protecție socială în perioada sezonului rece  | OUG 70/2011    |
| 6  | Acordarea ajutoarelor persoanelor cu grad de handicap   | Legea 448/2006 |
| 7  | Acordarea tichetelor sociale pentru grădiniță   | Legea 248/2015 |
| 8  | Elaborarea legitimației pentru locurile gratuite de parcare pentru persoanele cu handicap             | Legea 448/2006 |
| 9  | Ajutorarea persoanelor defavorizate - produse de igienă   | OUG 84/2020    |
| 10 | Tichete sociale pe suport electronic pentru sprijinirea categoriilor de elevi cei mai defavorizați    | OUG 133/2020   |
| 11 | Tichete sociale pe suport electronic pentru mese calde categoriilor de persoane cele mai defavorizate | OUG 115/2020   |

Un obiectiv important al Direcției de Asistență Socială din cadrul Primăriei Chitila este acela de a dezvolta și îmbunătăți serviciile de asistență socială pentru persoanele vulnerabile din oraș prin:

- a) efectuarea unei analize detaliate a nevoilor și așteptărilor comunității, inclusiv prin interviuri, sondaje și grupuri de discuții cu membrii comunității și alte părți interesate;
- b) înființarea unui serviciu social în comunitate prin care să fie asigurată informarea și consilierea beneficiarilor, precum și informarea populației privind drepturile sociale și serviciile sociale disponibile în vederea sprijinirii persoanelor vulnerabile pentru depășirea situațiilor de dificultate, prevenirea și combaterea riscului de excludere socială, creșterea calității vieții și promovarea incluziunii sociale;
- c) dezvoltarea unui program de prevenire a abandonului școlar timpuriu, prin intermediul colaborării cu școlile și instituțiile educaționale, părinții și comunitatea locală și includerea activităților de mentorat, consiliere și sprijin academic pentru copiii expuși riscului de abandon școlar;
- d) extinderea rețelei de parteneri comunitari prin colaborarea cu organizații non-guvernamentale, instituții de învățământ, agenții de sănătate și alte entități relevante în vederea

64

- **regenerarea spațiilor verzi**, pentru a crește calitatea parcurilor și a grădinilor publice și pentru a facilita accesul echitabil la spații verzi în proximitatea locuinței. Zona de intervenție prioritară: Parcul și Lacul Mangu este o resursă unică pe care orașul o poate valorifica atât pentru a crește calitatea vieții din oraș, fiind principalul loc de recreere și promenade al locuitorilor,
- **regenerarea patrimoniului construit**, atât cel istoric și cultural (monumente istorice, gara, clădiri de patrimoniu, Fortul Chitila) dar și alte obiective de interes public,
- **regenerarea urbană a cartierelor de locuințe** prin modernizarea/reabilitarea termică a clădirilor rezidențiale (a blocurilor de locuințe, a locuințelor individuale), construirea unor locuințe pentru tinerii care provin din grupuri/comunități marginalizate, reabilitarea clădirilor publice, creșterea eficienței energetice a blocurilor de locuințe în Orașul Chitila, construirea unor locuințe pentru specialiștii din domeniul educației/sănătății/ etc.

Fondul locativ are nevoie de asemenea de reabilitare, fie prin investițiile directe în reabilitarea ansamblurilor de locuințe colective, fie prin stimularea investițiilor de reabilitare sau reconversie funcțională a clădirilor individuale.

- **regenerarea urbană a zonelor marginalizate, a așezărilor informale și a comunităților rurale aflate în administrarea orașului**, prin creșterea accesului la servicii publice, acoperirea lacunelor din infrastructura tehnico-edilitară și socială și conectarea lor la nucleul orașului.

Satul Rudeeni este o zonă rezidențială izolată fiind dificil accesibilă și prin urmare, nu beneficiază de același grad de servicii cu toate că dotările și serviciile în orașul Chitila sunt numeroase și destul de răspândite în teritoriu. Este un cartier de periferie care, din punct de vedere administrativ, aparține de orașul Chitila și se regăsește în principal la nivel intrurban. Particularitatea sa principală o constituie relativa izolare de orașul Chitila fiind despărțită de acasă prin Șoseaua de Centură, al cărui proiect de modernizare, aflat în curs de execuție, nu a luat în seamă posibila intrare în localitate venind din orașul Chitila și nici ieșirea din localitate către Autostrada București Pitești. Se află în vecinătatea Depozitului de Gunoi Index și zona industrială, iar *problemele din această zonă sunt multiple începând de la comportamentul locuitorilor, groapa*

205



verzi și de agrement de o mare varietate care poate pune în valoare un brand de "oraș verde", cum sunt: Zona Văii Mângului, Parcul Dendrologic și Parcul Valea Mângului, cât și prezența râului Mangu, momentan nevalorificat din perspectiva potențialului natural.

Locuitorii orașului Chitila au nevoie de spații publice, străzi, piețe, parcuri și locuri de joacă, prin urmare este necesară proiectarea unui spațiu public de calitate, funcțional și primitor cu zone de agrement și locuri de joacă în întreaga zonă locuită, pentru a face mai atractive activitățile sociale pentru locuitori. Valoarea rezidențială și estetică trebuie să fie luate în considerare în procesul de proiectare a spațiilor noi și de modificare a celor existente precum și adaptarea infrastructurii tehnice la nevoile orașului Chitila. În amenajarea spațiilor publice trebuie luate în considerare funcționalitatea, utilitatea, confortul și libertatea de a alege ofertă cetățenilor, deoarece mediul urban există pentru a fi locuit de oameni. Designul unui spațiu public trebuie adaptat diferitelor feluri de mișcare în următoarea ordine: pe jos, cu ajutorul transportului public, cu bicicleta și cu mașina. Această ordine este bazată în special pe gradul cu care fiecare mișcare are impact asupra cerințelor spațiale, asupra cerințelor de energie, asupra poluării.

Străzile orașului Chitila nu pot fi văzute doar ca simple coridoare de transport. Pimbarea prin oraș permite un grad mai mare de interacțiune cu spațiul. Spațiul public ar trebui să permită nu numai accesul publicului, ci și confortul de utilizare pentru toate grupurile de rezidenți, adică grupurile din toate categoriile sociale și culturale și precum și grupurilor cu limitări, cum ar fi persoanele în vârstă, părinții cu cărucioarele copiilor, persoanele cu deficiențe de vedere și cu handicap fizic.

**Procesul de regenerare urbană este critic pentru creșterea calității vieții, a atractivității turistice și a competitivității economice în interiorul orașului, însă el trebuie să valorifice cu prioritate resursele de spațiu verde și să faciliteze mobilitatea pietonală și adaptarea fondului construit și a spațiului public la nevoile populației (spre exemplu: accesibilizarea domeniului public, al blocurilor și clădirilor publice, astfel încât persoanele în vârstă să poată utiliza spațiul public, încurajate să aibă o viață cât mai activă, modificarea trotuarelor astfel încât persoanele cu dizabilități să poată avea acces)**

Următoarele direcții de intervenție prioritare sunt urmările de către Primăria Chitila prin implementarea proiectelor stabilite:

- **regenerarea zonei centrale și a spațiilor publice, prin creșterea calității spațiului urban, facilitarea accesibilității pietonale.**

204

facilitării schimbului de resurse și expertiză, precum și coordonarea eforturilor pentru a aborda nevoile complexe ale comunității;

e) promovarea serviciilor și programelor prin intermediul strategiilor de comunicare și marketing, inclusiv prin intermediul platformelor online, mass-media locală și campanii de conștientizare în comunitate;

f) organizarea unor campanii de educare a comunității și creării unui mediu incluziv și non-discriminatoriu;

g) crearea de parteneriate cu organizații locale pentru a oferi servicii de îngrijire la domiciliu și sprijin social pentru persoanele în vârstă;

h) dezvoltarea de programe de recreere și activități sociale adaptate persoanelor în vârstă, în vederea promovării sănătății, socializării și calității vieții în rândul acestei categorii vulnerabile;

i) protejarea și asigurarea exercitării depline și în condiții de egalitate a tuturor drepturilor și libertăților fundamentale ale omului de către toate persoanele cu dizabilități, precum și promovarea respectului pentru demnitatea lor intrinsecă;

j) promovarea accesibilității în toate domeniile vieții pentru asigurarea exercitării de către persoanele cu dizabilități a drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.

În prezent, în cadrul Direcției de Asistență Socială sunt derulate două proiecte împreună cu Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, finanțate din fonduri externe nerambursabile și de la bugetul de stat, acestea fiind:

- "HUB DE SERVICII MMPS – SII MMPS" cod MySmis 130963

În acest proiect Ministerul Muncii și Solidarității Sociale are calitate de beneficiar, împreună cu partenerii săi – Agenția Națională Pentru Plăți și Inspecție Socială (ANPIS) și Autoritatea pentru Digitalizarea României (ADR), protocolul de colaborare fiind semnat în luna februarie 2023.

Prin acest proiect se urmărește crearea unui sistem informatic integrat în domeniul asistenței sociale și domeniilor conexe, precum și îmbunătățirea activității serviciilor publice de asistență socială (SPAS) de la nivelul UAT-urilor, prin:

- crearea platformei informatice E-asistență socială;
- dotarea serviciilor publice de asistență socială cu echipamente informatice necesare pentru utilizarea platformei informatice E-asistență socială;
- furnizarea de servicii de digitizare a dosarelor beneficiarilor de servicii sociale, în vederea constituirii dosarelor electronice ale acestora.

65

- constituirea registrului electronic național al beneficiarilor de servicii sociale;
- posibilitatea accesării electronice a dosarului personal de asistență socială;
- posibilitatea accesării electronice a măsurilor de sprijin de care pot beneficia sau la care aceștia au dreptul;
- optimizarea fluxului de depunere a documentelor și de soluționare a solicitărilor în vederea obținerii beneficiilor în domeniul asistenței sociale;
- raportarea electronică a datelor din anchetele sociale obținute din culegerea prin terminale mobile (tablete).

Deoarece Direcția de Asistență Socială Chișinău nu avea un serviciu social licențiat în momentul semnării protocolului, aceasta a beneficiat doar de echipamentele informatice: o imprimantă multifuncțională, 1 calculator și o tabletă.

Al doilea proiect finanțat din fonduri europene este „*Sistemul Informatic Național pentru Adopție – SINIA*” COD SM/IS 131382.

Scopul acestui proiect constă în realizarea unui sistem informatic, disponibil la nivel național, care să permită cetățenilor și instituțiilor cu responsabilități în domeniul protecției drepturilor copilului și adopției<sup>20</sup> accesul la servicii electronice, informații și schimb bidirecțional de date între aceștia.

Odată cu implementarea acestui sistem se va ști, în premieră în România, căți copii sunt în situații de risc, de orice natură, la noi în țară. Aceste date vor sta la baza Observatorului Național al Copilului.

Practic, Sistemul Informatic Național – SINIA va reuni toți copiii cu probleme din țară: cei care cresc în familii cu lipsuri materiale grave, fără acces la educație, la sistemul de sănătate, cu risc mare de abandon sau care provin dintr-un mediu cu violență și abuzuri. Tot aici vor fi înregistrați toți copiii care se află în grija statului, inclusiv cei pentru care a fost deschisă procedura adopției. Sistemul va permite simplificarea întregului proces de adopție. Concret, va fi mult mai ușor atât pentru cei care își doresc să devină părinți unor copii abandonati, cât și pentru autorități să aibă acces la servicii electronice. Nu va mai fi necesară prezența fizică la un ghișeu pentru a depune documente și ioală comunicarea se va face online. Această bază de date va fi completată în

spațiile și funcționale între areale, conferind o imagine și o identitate proprie a orașului. Atunci când clădirile sunt grupate de-a lungul unei căi de circulație sau în jurul unui spațiu deschis, ele creează spații utile precum străzile și piețele necesare pentru mișcare și alte activități în aer liber.

Congestia și segregarea sunt legate una de alta deoarece depărtarea fizică care vine o dată cu segregarea presupune mai mult spațiu între diferite obiective, lucru care generează mai mult trafic.


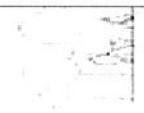
Orașul modernist, planificat cu zone și funcțiuni separate creează o nevoie uriașă de transport pentru a accesa activitățile vieții cotidiene, mobilitatea urbană implică mobilitatea socială de la mersul pe jos până la cel cu transportul public. *Mersul pe jos este o componentă vitală a vieții urbane, fiind forma de mobilitate esențială. Fiecare căătorie, indiferent de modul de transport ales, începe și se încheie cu mersul pe jos.* Mersul este modalitatea de deplasare care ne permite cel mai mult să rezonăm la ceea ce se întâmplă în jurul nostru și care ne oferă cele mai multe oportunități de conectare. Deplasările scurte pentru a ajunge la alte mijloace de transport sunt în special importante, în special traversatul străzii în siguranță.

Modul de a schimba paradigma actuală segmentată este de a lega mai multe activități din viața de zi cu zi astfel încât să putem locui, lucra, învăța și relaxa într-o singură zonă fapt ce ar conduce la economisirea de timp, bani și energie. Trebuie să generăm locuri cu oportunități de a crea conexiuni, atât în timp cât și în spațiu pentru a debloca valoarea reală a vieții de zi cu zi. Totul se rezumă la modul în care construim și folosim orașul.

Spațiile publice de calitate sunt primitoare, adică oamenii vor să se oprească și să petreacă timp în ele. Oamenii caută compania celorlalți. Sunt atrași de locuri bogate în percepții și experiențe senzoriale. Cu cât este mai mare raportul dintre locurile în care oamenii petrec timp și locurile prin care oamenii doar trec, cu atât este mai bună calitatea vieții publice din oraș. Spațiile publice urbane din oraș trebuie să ofere un procent de locuri liniștite pentru relaxare și locuri pline de viață pentru evenimente sociale (locuri pentru a sta sau a se culca, locuri libere și liniștite pentru a se opri și a se odihni, locuri pentru relaxare și locuri active, cum ar fi cafenele de pe trotuar sau cele care încurajează activitățile sociale, culturale sau sportive). O atmosferă plăcută (locuri umbratoase sau însorite, locuri protejate de vânt sau zgomot, locuri cu mirosuri plăcute) face ca o locație să fie mai atractivă pentru petrecerea timpului.

În urma analizelor efectuate, au fost identificate o serie de puncte forte încă neexploatate, care constituie un potențial de dezvoltare însemnat pentru oraș. Încluzem aici prezența unor spații

<sup>20</sup> Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, Autoritatea Națională pentru Protecția Drepturilor Copilului și Adopție, Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului, Serviciul Public de Asistență Socială etc

|    |   |  |   |   |   |
|----|---|--|---|---|---|
| 19 |  | 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 |

Jan Gehl identifică următoarele elemente esențiale unui spațiu public de calitate, care să dinamizeze viața publică<sup>37</sup>:

- Siguranța care constă în: protecția față de traficul auto, siguranța spațiului public (prevenirea criminalității), protecția împotriva elementelor senzoriale neplăcute (ploaie, vânt, arșiță)
- Confortul care înseamnă spațiu potrivit pentru: promenadă, staționare (staying & standing), pentru a sta jos, pentru a observa mediul înconjurător, pentru a interacționa (hearing & talking), pentru joacă și recreere
- Calitatea spațiului public / Plăcerea care constă în crearea unui spațiu dimensionat la scara umană ocare valorifică aspectele pozitive ale climatului (soare, umbră etc.) și calitățile estetice.

*Analizând aspectele descrise înainte, Orașul Chitila are nevoie de o regenerare urbană,* deoarece zona de acțiune urbană este definită de zona centrală a orașului și de zonele adiacente care se remarcă deosebi prin caracterul lor eterogen. În acest areal se regăsesc atât spații care diferă în tipologia clădirilor și a morfologiei urbane, în profilul funcțional și gradul de utilizare, cât și în statutul lor în reprezentarea mentală a locuitorilor.

Premiza esențială este că zonele orașului au nevoie de o abordare holistică, prin care să se valorifice și să se potențeze diversitatea și eterogenitatea peisajului urban și să se întărească relațiile

<sup>37</sup> Gehl Institute, The Public Life Diversity Toolkit 2.0, 2016

timp real de lucrătorii sociali, din toate județele țării, cu ajutorul tabletelor. Se va constitui, astfel, dosarul electronic al copilului în situație de risc: prevenire, protecție specială, adopție, dar și monitorizarea în urma adopției. Sistemul Informatic Național va înlocui actualele baze de date și arhive electronice folosite de Autoritatea Națională pentru Protecția Drepturilor Copilului și Adopție, cea care derulează acest proiect de amploare, cofinanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională prin Programul Operațional Competitivitate 2014-2020, Axa Prioritară 2 – Tehnologia Informației și Comunicației (TIC) pentru o economie digitală competitivă.

În cadrul acestui proiect, Direcția de Asistență Socială Chitila a primit 3 tablete iar în data de 23 august 2023 a participat la prima sesiune de instruire în vederea utilizării SINA.

#### Profilul economic

Conform datelor furnizate de INS, referitoare la numărul unităților locale active pe clase de mărime și principalele activități ale economiei naționale, în Orașul Chitila predomină activitățile de construcții, consultanță și transport rutier de mărfuri.

Cele mai frecvente șapte domenii de activitate, reprezentând 2,5% din cele 275 coduri CAEN înălnite în oraș, au o pondere de 23% din totalul numărului de societăți.





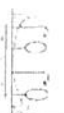







| Nr. Crt.     | CAEN | Denumire cod CAEN   | Nr. societăți | Procent     |
|--------------|------|---|---------------|-------------|
| 1.           | 4120 | Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale  | 74            | 5%          |
| 2.           | 7022 | Activități de consultanță pentru afaceri și management  | 68            | 4%          |
| 3.           | 4941 | Transporturi rutiere de mărfuri   | 67            | 4%          |
| 4.           | 4711 | Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun | 66            | 4%          |
| 5.           | 4791 | Comerț cu amănuntul prin intermediul caselor de comerzi sau prin Internet                                       | 63            | 4%          |
| 6.           | 4520 | Întreținerea și repararea autovehiculelor   | 44            | 3%          |
| 7.           | 9602 | Coafură și alte activități de înfrumusețare   | 39            | 3%          |
| 8.           | -    | Altele  | 1127          | 73%         |
| <b>Total</b> |      |   | <b>1548</b>   | <b>100%</b> |

Din cele 275 de domenii de activitate, primele șapte domenii (2,5%) cu cea mai mare cifră de afaceri au o pondere de 77% din cifra totală de afaceri.

*Numele unităților locale active pe clase de mărime și principalele activități ale economiei naționale în orașul Chișinău*

În funcție de cifra de afaceri, companiile cu cele mai multe coduri CAEN sunt clasificate după cum urmează:

| Nr. Crt. | CAEN | Denumire cod CAEN  | Cifra de afaceri (%) |
|----------|------|--|----------------------|
| 1.       | 4646 | Comerț cu ridicata al produselor farmaceutice  | 28%                  |
| 2.       | 4639 | Comerț cu ridicata nespecializat de produse alimentare, băuturi și tutun                               | 27%                  |
| 3.       | 4511 | Comerț cu autoturisme și autovehicule ușoare (sub 3,5 tone)  | 2%                   |
| 4.       | 4673 | Comerț cu ridicata al materialului lemnos și al materialelor de construcții și echipamentelor sanitare | 4%                   |

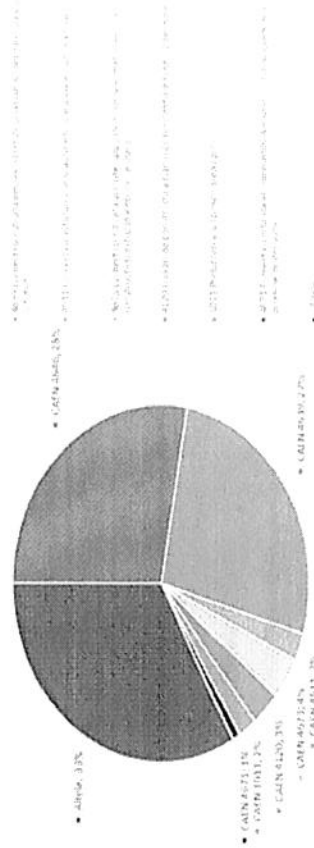
|    |   |  |   |   |   |   |   |
|----|---|--|---|---|---|---|---|
| 11 |  | Pentru a păstra ritmul străzii și aliniamentul de copaci, toate cerințele tehnice pentru iluminatul străzii, liniile aeriene și nevoile biologice ale copacilor trebuie luate în calcul în planurile dedicate infrastructurilor tehnice și de transport.   | X | X | X | X | X |
| 12 |  | Managementul apelor pluviale poate fi aplicat în orice spațiu public. Dacă absorbția nu poate fi realizată de străzi, apele pot fi direcționate spre parcurile adiacente.  | X | X | X | X | X |
| 13 |  | Orice lucră de apă planificat în parcuri sau piețe ornamentale cu apă trebuie să ia în considerare managementul apelor pluviale.   | X | X | X | X | X |
| 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 străzii 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 obsoitoare ale iluminării excesive.   |   |   |   |   | X |
| 16 |    | În cazul trecerilor de pietoni, este important ca pietonii să fie iluminați pentru soferi, 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 străzii 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 |



|    |  |  |   |  |  |   |  |   |   |
|----|--|--|---|--|--|---|--|---|---|
| 3  |  | Scara amenajărilor trebuie adaptată la context. Proportie, 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 |  |  |   |  |   |   |
| 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 |  |  |   |  |   | 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 fașia 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 |
| 10 |  | Grilajele de scurgere și alte elemente deschise trebuie poziționate cu grătiele perpendiculare pe direcția de mers, nu paralele.   |   |  |  |   |  |   | X |

|              |      |   |             |
|--------------|------|---|-------------|
| 5.           | 4120 | Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale                        | 3%          |
| 6.           | 1011 | Prelucrarea și conservarea cărții   | 2%          |
| 7.           | 4671 | Comerț cu ridicata al combustibililor solizi, lichizi și gazoși și al produselor derivate | 1%          |
| 8.           | -    | Altele  | 33%         |
| <b>Total</b> |      |   | <b>100%</b> |

Pondereea CAEN în funcție de cifra de afaceri



## 2.1.2 Conectivitate și mobilitate

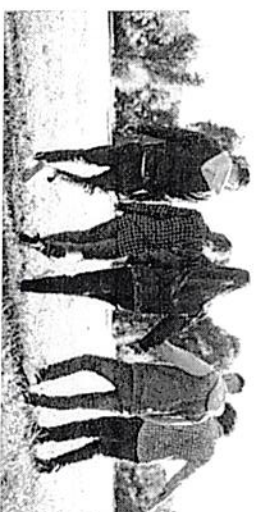
Conectivitatea județului Ilfov în raport cu

rețeaua TEN-T rutieră constă în faptul că nivelul de accesibilitate diferă între localitățile componente. Per ansamblu, 28 de UAT-uri sunt străbătute de rețeaua rutieră TEN-T centrală, 2 UAT-uri de rețeaua TEN-T globală (Afumai și Gâncasa), iar comunele Balotești și Ciolpani sunt traversate de DN1.

Totodată, conectivitatea la rețeaua TEN-T centrală este asigurată de magistrala feroviară 300/50049, magistrala 80050; magistrala 900,51 linia feroviară secundară 902 cuprinzând comunele Jilava și Vidra, iar la acestea se adaugă și Centura Feroviară a Bucureștiului care intersectează primul inel de localități situat în jurul capitalei. *Rețeaua feroviară TEN-T globală este reprezentată la nivelul regiunii București-Ilfov de linia secundară 901 care străbate localitățile Chitila și Buftea.*

Conform H.G. 643/2011 completată de H.G. 177/2014 pentru aprobarea Condițiilor de închiriere de către "C.F.R." - S.A. a unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile, la nivelul regiunii București există o serie de secții de circulație care alcătuiesc infrastructura feroviară interoperabilă<sup>21</sup>

La nivelul județului Ilfov principalele stații din perspectiva traficului feroviar sunt cele amplasate de-a lungul Magistralei 300/500/1000 (București-Brasov, București-Ploiești) aparținând rețelei TEN-T centrale, respectiv Chitila, Buftea și Peris care sunt tranzitate zilnic de 52 până la 56 de trenuri aparținând atât CFR Călători cât și Transferoviar Călători.



**Motto: Un oraș care atrage oameni este un oraș de succes**

21 București Nord-București Basarab – București Grivita - Ploiești Vest, Chitila - Titu, București Nord-Videle, București Progresu - Giurgiu Nord, București Nord - Lehlu, Buftea – Mogoșoaia - Pasărea, București Obor - Pantelimon, Pajura - Urziceni, Volantari – București Sud – Berceni - Jilava, Jilava - Chiajna, **Chitila - Chitila**, Complex București Triaj și o serie de secții de circulație care alcătuiesc infrastructura feroviară neinteroperabilă: București Sud Călători - Titian Sud, București Sud Călători - Otlenia, Caetulani - Snagov Piață.

## Regenerarea urbană a Orașului Chitila

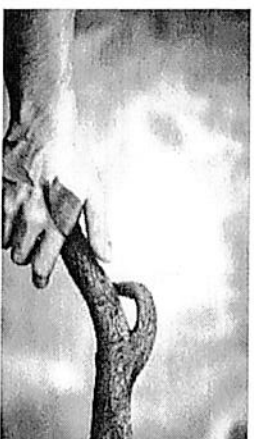
Regenerarea urbană are ca scop îmbunătățirea cadrului fizic, al vitalității și dinamicii socio-economice din mediul urban, prin modernizarea, reabilitarea sau extinderea unor spații sau clădiri degradate, slab utilizate sau abandonate, cu scopul creșterii atractivității orașului și a calității vieții urbane.

Intervențiile de regenerare trebuie să fie prioritizate în funcție de nevoile și oportunitățile specifice fiecărui cartier prin analizarea următoarelor aspecte: necesitatea reabilitării fondului construit, accesibilizarea clădirilor și spațiilor publice, adaptarea infrastructurii în funcție de vârsta oamenilor care locuiesc în acel cartier, dotările și spațiile verzi amenajate.

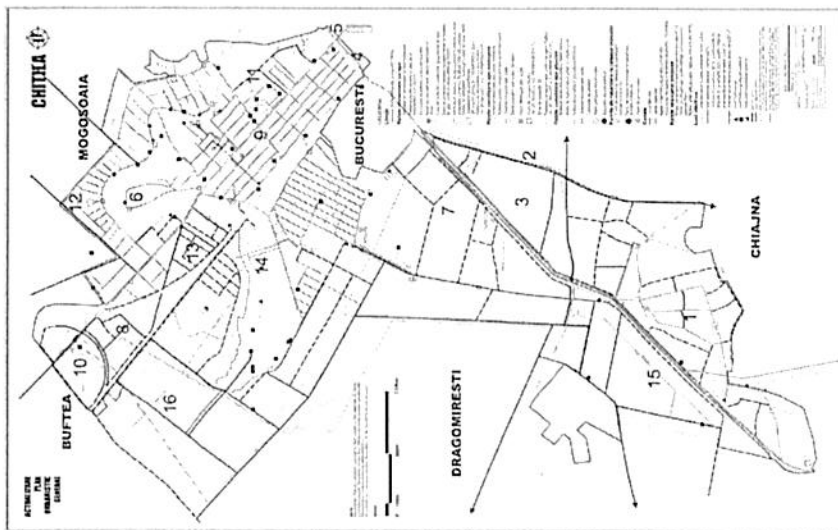
### Măsuri propuse pentru amenajarea spațiilor publice de suprafață și cele punctuale<sup>36</sup>

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

| Nr. crt | Ideogram | 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  |    |    |    |    |



36 Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane, Banca Mondială, 2020



Pentru a crea un oraș atractiv pentru cetățeni este vital ca accesul la locurile de muncă, la serviciile medicale și creșe, la unitățile de învățământ, lăcașurile de cult, instituțiile sociale și culturale, comerțul cu amănuntul să fie unul facil, la o distanță ușor de parcurs cu bicicleta, mijloacele de transport public și chiar pe jos. Diferența esențială dintre standardul de trai și calitatea vieții constă în faptul că standardul de trai se raportează la resursele financiare pe care le avem și la modul în care le consumăm, în timp ce calitatea vieții este legată de timpul pe care îl avem și de modul în care îl folosim.

Un oraș este important dacă oferă o accesibilitate excelentă, axată mai mult pe dezvoltarea transportului public și a legăturilor acestuia cu rutele naționale și internaționale. Orașul este traversat de DN7, care leagă Bucureștiul de Pitești, precum și de șoseaua de centură a Bucureștiului, cele două drumuri intersectându-se la marginea orașului. De asemenea, localitatea este un mic nod feroviar – liniile ferate care leagă Bucureștiul de Pitești, respectiv Bucureștiul de Ploiești, se ramifică la Gara Chitila.

Serviciile feroviare furnizate în prezent la nivelul orașului Chitila sunt caracterizate de o serie de aspecte negative legate de perioadele lungi de așteptare în cadrul orarelor de călătorie, slaba întreținere a infrastructurii feroviare (garnituri de tren învechite, insalubre, cu deteriorări vizibile și lipsite de un sistem de supraveghere video), calitatea scăzută a serviciului, prețuri ridicate, lipsa securității și siguranței călătorilor oferite de operatorul principal de transport feroviar, timpuri mari de călătorie din cauza deselor opriri.

Obiectivul Orașului Chitila îl reprezintă dezvoltarea unui sistem de transport public ecologic „verde” care să determine reducerea emisiilor de CO2 și îmbunătățirea accesibilității modurilor de transport prietenoase cu mediul, prin investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători.

Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru Regiunea București-Ilfov, viziunea de dezvoltare până la orizontul anului 2030 se va întemeia pe existența unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții cetățenilor din sectoarele capitalei, precum și din orașele și comunele ilfovene. Îndeplinirea acestei viziuni va fi posibilă numai prin atingerea obiectivelor strategice stabilite (accesibilitate, siguranță și securitate, protejarea mediului, eficiență economică).

Planul care prevede orientarea către o mobilitate durabilă, necesită dezvoltarea unui sistem de transport public regional și creșterea ponderii acestuia în distribuția modală a călătorilor, în defavoarea transportului cu autovehiculul personal.

Studiul de trafic realizat pentru orașul Chitila și zonele învecinate a evidențiat *necesitatea de a conecta toate localitățile de zonă și cei mai importanți poli de creștere economică, localitățile învecinate, Municipiul București, alături de găsirea unor soluții pentru descongestionarea aglomerațiilor din zona periurbană*. Astfel, a devenit necesară dezvoltarea unei rețele de transport moderne, cu următoarele obiective specifice:

- zone urbane funcționale cu o infrastructură de transport de calitate și sigură, care să asigure un transport public de calitate și o conectivitate crescută cu zonele funcționale;
- crearea unei infrastructuri de transport, eficientă și modernă care să asigure o acoperire la nivel local/zonal;
- implementarea de proiecte de infrastructură de transport durabilă în acord cu cerințele privind tranziția verde care să permită viteze de deplasare optime și evitarea blocajelor în trafic;
- asigurarea conectivității localităților urbane din zonă la rețeaua de transport națională și europeană pentru a ameliora starea economică și a asigura atragerea de investitori în localitățile urbane;
- îmbunătățirea standardelor tehnice ale drumurilor și realizarea infrastructurilor de transport „Verde”, cu accent pe modulurile de transport nemotorizat, pentru diminuarea efectelor negative asupra mediului și reducerea incidenței accidentelor în trafic.

Deoarece sistemul actual de transport public local nu este caracterizat de eficiență și accesibilitate crescută care să asigure satisfacerea nevoii de deplasare pentru toate categoriile de utilizatori și care să aibă în același timp un impact redus asupra mediului, Primăria Orașului Chitila și-a propus ca obiectiv crearea unui sistem de transport public, eficient, ecologic și modern care să asigure o acoperire la nivel local/zonal și care să determine reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și îmbunătățirea accesibilității modurilor de transport prietenoase cu mediul.

*Problemele generale actuale* specifice Orașului Chitila, identificate și în *PMUD pentru Regiunea București-Ifov* sunt următoarele:

#### *Petșoajele urbane de penetrare și tranziție*

Analiza economică întocmită indică faptul că zonele de acțiune urbană de la marginea orașului au un rol economic important la nivelul orașului. Cu toate acestea, potențialul de susținere a activităților comerciale în zonele limitrofe cu un important rol comercial nu este exploatat pe deplin. Totodată sunt o serie de locuințe dispersate în cuprinsul unor teritorii dezvoltate preponderent ca zone industriale și de depozitare, izolate de dotările aferente locuinții cum ar fi utilitățile, unități de învățământ, farmacii.

#### *Petșoaje urbane periferice*

Analiza infrastructurii urbane indică că subzonele aflate la sud-vest de Magistrala CF 100 – București – Ploiești, suferă atât de o slabă permeabilitate, cât și de o accesibilitate locală scăzută, care le limitează potențialul de dezvoltare. Analizele sociale reflectă diferențele majore dintre aceste subzone și cele de la nord-est de DN7. Problemele de trafic sunt într-adevăr foarte importante pentru oraș având în vedere proximitatea DNCB și traversarea orașului de DN7. Deși infrastructura strădală s-a dezvoltat în ultimii 12 ani, numărul de mașini care tranzitează orașul este în creștere exponențială. Subzonele afectate astfel sunt: subzona 8 și subzona 12.

Peisajul periferic este alcătuit din elemente puternic contrastante, oferind o îmbinare de caractere și funcțiuni, pornind de la terenuri neutilizate acoperite de vegetație din flora spontană și locuințe vechi cu caracter rural și ajungând până la ansambluri de locuințe și clădiri moderne, comerciale și de birouri.



|        |   |
|--------|---|
|        | scoruri la numeroase aspecte privind calitatea vieții, inclusiv transportul public, serviciile de agrement, siguranța în spațiul public, starea clădirilor și calitatea spațiilor verzi.  |
| ZONA 2 | Restructurare urbană.<br>Imbunătățirea infrastructurii de transport, mediul înconjurător, aspectul orașului și educația   |
| ZONA 3 | În cartierul Regina Maria există problema pasajului subteran de la gară care necesită reparații.<br>La limita UAT Chitila, pe raza municipiului București și a comunei Dragomirești sunt amplasate stații de sortare și gropi de gunoi a căror deservire se face pe drumuri care traversează UAT Chitila și a căror funcționare, de multe ori defectuoasă, influențează negativ calitatea mediului din orașul Chitila și mai ales satul Rudeni. |
| ZONA 4 | Imbunătățirea infrastructurii de transport  |
| ZONA 5 | Comportamentul locuitorilor (infractuni, buling etc), groapa de gunoi, lipsa locurilor de joacă pentru copii, calitatea aerului, starea drumurilor, dotările cu utilitățile publice, dotările comerciale  |
|        | Imbunătățirea infrastructurii de transport, aspectul orașului și mediul înconjurător  |

- existența unor arii dens locuite care nu beneficiază de facilități de transport public, cum este Cartierul Rudeni;
- lipsa unei abordări integrate a transportului local în regiunea București - Ilfov; existența suprapunerilor de trasee între operatorii publici și privați, inclusiv la nivelul Orașului Chitila;
- calitatea scăzută a serviciilor de transport public actuale în orașele și comunele din Județul Ilfov, care oferă conexiuni doar cu extremitățile urbane ale Bucureștiului, cu o conectivitate minimă cu serviciile STB;
- lipsa serviciilor independente intra-regionale între Orașul Chitila și alte localități; nivel de accesibilitate limitat în interiorul orașului din cauza faptului că serviciile actuale sunt orientate numai pe coridoarele de transport caracterizate de o cerere ridicată; conectivitatea redusă a transportului actual cu serviciile publice de mare capacitate din Capitală - tramvai și metrou;
- nivel de siguranță și confort redus pentru pasageri în mijloacele de transport în comun care deservesc actualmente Orașul Chitila; reglementarea și supravegherea necorespunzătoare a orarelor de funcționare și a tarifelor percepute, care sunt diferențiate în funcție de rute și de operatori;
- performanțe neadecvate ale sectorului de transport public cauzate de lipsa unor programe de investiții corespunzătoare; capacitatea autobuzelor este depășită la orele de vârf, fiind astfel afectat nivelul de siguranță și confortabilitate oferite pasagerilor;
- congestiile în trafic afectează și circulația fluentă a mijloacelor de transport în comun, cu consecințe nefavorabile asupra nivelurilor de noxe și de CO2 emise în atmosferă, precum și creșterea timpilor de deplasare etc.

Potrivit celor consemnate în PMUD București - Ilfov, elaborat pentru întreaga regiune BI, principalele probleme semnalate de utilizatorii sistemului de transport public existent, se referă la aglomerarea și confortul scăzut din mijloacele de transport public, lipsa unui sistem de tarify integrat cu cel aferent transportului public din București, frecvența de circulație redusă. Este unanim recunoscut că sectorul transporturilor reprezintă unul dintre factorii majori de poluare (atât chimică,

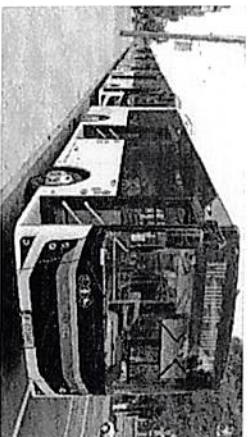
cât și fonică) în zonele urbane. Dintre toate modurile de transport prezente în Regiunea BI, cei desfășurați cu automobile echipate cu sisteme de propulsie cu motoare cu ardere internă prezintă cei mai semnificativi efecte negative asupra mediului. În acest context, este necesară, atât dezvoltarea unui transport ecologic cât și optimizarea acestuia cu consecințe directe atât în reducerea noxelor cât și în creșterea gradului de satisfacție al cetățenilor Orașului Chitila, în legătură cu transportul public.

Problemele generale actuale specifice ariei de studiu, identificate și în PMUD pentru Regiunea București-Ilfov, la care va răspunde obiectivul de investiții al proiectului sunt:

- din măsurătorile efectuate în teren asupra numărului de călători care utilizează serviciile de transport public, se constată că apar frecvent situații în care capacitatea autobuzelor cu motorizare clasică care asigură serviciul de transport public în prezent este depășită, mai ales la orele de vârf, fiind astfel afectat nivelul de siguranță și confort oferit pasagerilor,
- Congestiile în trafic afectează întregul trafic în zonă, nu numai circulația fluentă a mijloacelor de transport în comun, cu consecințe nefavorabile asupra nivelurilor de noxe și de CO2 emise în atmosferă, precum și creșterea timpilor de deplasare,
- Conform celor reieșite din studiile de trafic și Studiile de oportunitate, nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO2) în întreg arealul, nu numai orașul Chitila ci și în localitățile înconjurătoare este crescut, iar soluțiile pentru scăderea acestui indicator sunt de creare a unui sistem de transport public regional și creșterea ponderii acestuia în distribuția modală a călătorilor, în defavoarea transportului cu autovehiculul personal.

### 2.1.3 Transportul public – infrastructura pentru transport motorizat

Pentru a implementa obiectivele stabilite prin PMUD București-Ilfov, Orașul Chitila a devenit membru în Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (TPBI). De asemenea, în parteneriat alături de Comuna Mogoșoaia a înființat și operatorul de servicii de transport



74

iar în acest context dezvoltarea zonei este lentă, și și-a păstrat caracterul rural timp îndelungat. Are un țesut morfologic neregulat cu parcele subdimensionate cu forme neregulate.

Cartierul Rudeni se află în apropierea Depozitului de Gunoi Irdex și a zonei industriale, iar ecologizarea acestei arii și transformarea sa într-un spațiu verde atractiv reprezintă un obiectiv important. Totuși, acest demers poate fi realizat doar printr-o colaborare strânsă cu autoritățile publice locale din municipiul București. O variantă propusă este crearea unei perdele de protecție verde pentru a separa zona rezidențială de celelalte funcțiuni.

*Zona se confruntă cu multiple probleme, precum: comportamentul locuitorilor, existența gropii de gunoi, lipsa spațiilor de joacă pentru copii, calitatea scăzută a aerului, starea precară a drumurilor, insuficiența utilităților publice și a dotărilor comerciale.*

Subzona 8 - Cartierul Regina Maria, Subzona 12 - Sătul Rudeni, Subzona 9 - zona în proces de urbanizare, și Subzona 10 - zona cu funcțiune preponderent industrială și locuințe dispersate, formează împreună peisaje urbane periferice.

Orașul Chitila are două centre principale: Centrul civic și Centrul de activități comerciale și de producție.

Zona de activități comerciale este identificată ca Subzona 3.

Zona de producție corespunde Subzonei 11.

Zonele rezidențiale sunt reprezentate de Subzonele 2, 5, 6 și 8.

Zona mixtă este asociată Subzonei 2.

| ZONA  | SUBZONĂ - PROBLEMELE IDENTIFICATE  |
|---|--|
| ZONA 1<br>Îmbunătățirea infrastructurii de transport și protecția mediului înconjurător | Lipsa transportului public local, a unei piețe agroalimentare, existența câinilor maidanezi. În cartierul Colonie, principalele probleme identificate sunt lipsa transportului local și prezența câinilor maidanezi. Zona Fabrica se remarcă printr-un nivel ridicat de nemulțumire din partea locuitorilor. Rezidenții din apropierea Fabricii au acordat cele mai mici |

Decebal, Intr. Dacia, Str. Panduri (tronson cuprins între intersecția cu DNCB și nr. poștal 114 inclusiv), Intrarea Panduri.

Zona unităților predominant industriale este amplasată în sudul localității, de-a lungul Șoselei de centură DNCB. Este delimitată de limita U.A.T. Municipiul BUCUREȘTI, limita U.A.T. Comuna CHIAJNA, limita U.A.T. Comuna DRAGOMIREȘTI.

Zona de activități productive este compusă din terenurile ocupate de activități productive, de bunuri și servicii (producție „abstractă” cuprinzând activități manageriale, comerciale și tehnice pentru industrie, cercetare, servicii pentru distribuție, expunere și comercializare, la care se adaugă diverse alte servicii pentru salariați și clienți etc.). Are asigurată o tramă stradală coerentă și dimensionată corespunzător astfel încât să asigure o buna fluență a circulației specifice.

#### **Zona 5 are 1 subzonă (SZ12)**

**SUBZONA 12** cuprinde următoarele artere: Str. Dacia, Str. Panduri (tronson cuprins între nr. poștal 112 inclusiv și intersecție Str. Decebal/ DNCB), Str. Traian, Str. 1 Decembrie și Str. Fortului.

Satul Rudeni este o zonă rezidențială izolată<sup>35</sup> fiind dificil accesibilă și prin urmare, nu beneficiază de același grad de servicii ca toate că dotările și serviciile în orașul Chitila sunt numeroase și destul de răspândite în teritoriu.

Zona este amplasată în sudul localității și este delimitată de șoseaua de centură, strada Decebal, și de limita U.A.T. comuna Chiajna. Zona are acces redus la echipamente publice datorită conectivității reduse - gară, transport public. Această categorie se referă la cartiere vechi cu case (construite în special în anii '60-'70), aflate într-o stare medie dotate cu utilități și cu drumuri în curs de modernizare. Este un cartier de periferie care, din punct de vedere administrativ, aparține de orașul Chitila și se regăsește în principal la nivel intraurban. Particularitatea sa principală o constituie relativa izolare de orașul Chitila fiind despărțită de aceasta prin Șoseaua de Centură, al cărei proiect de modernizare, aflat în curs de execuție, nu a luat în seamă posibila intrare în localitate venind din orașul Chitila și nici ieșirea din localitate către Autostrada București Pitești. Relația sa cu localitatea Chiajna, mai apropiată, este de asemenea blocată de culoarul căii ferate de centură,

public ECOTRANS STCM. Conform programului de transport public de călători elaborat în conformitate cu Planul de mobilitate urbană durabilă 2016-2030 Regiunea București-Ilfov, în acest moment ECOTRANS STCM asigură operarea serviciilor de transport public pentru cinci trasee și anume: R29, R37, R70, R35, R36.

- Traseul R29 (11,3 Km) face legătura între Orașul Chitila și Municipiul București (stația Păcii);
- Traseul R35 (22,6 Km) face legătura între Orașul Chitila și Orașul Otopeni (Centru Comercial Băneasa);
- Traseul R36 (12,9 Km) face legătura între Orașul Buftea și Municipiul București (stația Străulești);
- Traseul R37 (7,6 Km) face legătura între Orașul Chitila și Municipiul București (stația Străulești);
- Traseul R70 (11,9 Km) face legătura între Orașul Chitila și Comuna Mogoșoaia.

Având în vedere rezultatele modelărilor matematice privind structura parcului, numărul mijloacelor de transport și capacitatea acestora, precum și caracteristicile traseelor de transport public (conform studiilor de specialitate realizate la nivelul orașului Chitila și la nivelul AD TPB), a fost recomandat ca exploatarea serviciului de transport public regional pe aceste trasee să se realizeze cu vehicule nepoluante.

În procesul de identificare a soluției optime pentru modernizarea sistemului de transport public local, Orașul Chitila a realizat o serie de investiții în sistemul de transport public, respectiv dotarea flotei cu vehicule de transport noi, atragerea unor investiții pentru achiziția unor mijloace de transport public ecologice (23 autobuze electrice) care vor deservi liniile R29, R37, R70, R35 din noul program de transport regional București -Ilfov care asigură legătura Orașului Chitila cu Municipiul București, inclusiv cu rețeaua de mare capacitate reprezentată de metrou - în stațiile Străulești (cartier Bucureștii Noi) și Păcii (cartier Militari).

Ca urmare a operării serviciilor de transport public în perioada 2019-2020, operatorul de transport ECOTRANS STCM a constatat necesitatea acoperirii traseelor cu vehicule electrice suplimentare. Din măsurătorile efectuate în teren asupra numărului de călători care utilizează serviciile de transport public, se constată că la orele de vârf (06.00 – 07.00; 13.00 – 14.00 și 15.00 – 16.00) apar frecvent situații în care capacitatea autobuzelor ce deservesc în acest moment traseele este depășită, fiind astfel afectat nivelul de siguranță și confortabilitate oferit pasagerilor. De

<sup>35</sup> se regăsește și pe site-ul Băncii Mondiale în cuprinsul Atlasului zonelor urbane marginalizate din România- potrivit datelor recensământului din 2011)



asemenea, congestiile în trafic afectează și circulația fluentă a mijloacelor de transport în comun, cu consecințe nefavorabile asupra nivelurilor de noxe și de CO2 emise în atmosferă, precum și creșterea timpilor de deplasare.

Parcul auto al UAT Chitila este alcătuit în acest moment din 15 autobuze cu combustibili fosili din care 11 autobuze sunt dotate cu Euro 6 și 4 autobuze sunt dotate cu euro 5. Există 11 autobuze verzi, cu emisii reduse de gaze. Starea acestora este bună, iar principalele probleme care apar și trebuie reparate imediat sunt la articulații și sistemul de răcire al motorului.

| Nr    | TRASEE<br>Ecotrans<br>STCM | KM<br>TRASEU | Nr curse<br>Luni-Vineri | Autobuz<br>alocate luni -<br>vineri | Km Luni -<br>Vineri | Nr curse<br>week | Autobuz<br>alocate week | Km week | Total KM<br>saptaman |
|-------|----------------------------|--------------|-------------------------|-------------------------------------|---------------------|------------------|-------------------------|---------|----------------------|
| 1     | 429                        | 49,44        | 26                      | 4                                   | 1285,44             | 21               | 3                       | 1038,24 | 2323,68              |
| 2     | +70                        | 26,5         | 10                      | 2                                   | 265                 | 10               | 2                       | 265     | 530                  |
| 3     | +76                        | 16,95        | 71                      | 5                                   | 1203,45             | 48               | 3                       | 813,6   | 2017,05              |
| 4     | 481                        | 7,26         | 25                      | 1                                   | 181,5               | 25               | 1                       | 181,5   | 363                  |
| TOTAL |                            |              | 132                     | 12                                  | 2935,39             | 104              | 9                       | 2298,34 | 5233,73              |

Tabelul 5 Lungimea rețelei de transport cu autobuzul

În perioada 01.01.2022 – 16.08.2022, au fost transportați 1.034.775 călători pe traseele operate de către ECOTRANS STCM.

Principalele probleme semnalate de către călătorii ECOTRANS STCM în perioada 2021-2023 au fost legate de aglomerația de pe traseu fapt care generează nerespectarea graficului de deplasare și decalări de orar pe sensul București- Chitila și retur, traseul 429 Șoseaua de Centură, mai ales în perioada anului școlar. Pentru fluidizarea traficului a fost solicitat sprijinul Poliției Rutiere.

Deoarece există un număr scăzut de reclamații, se consideră că prestația ECOTRANS STCM este la un nivel ridicat cu toate greutățile întâmpinate legate de traseele aglomerate și situațiile tehnice neprevăzute.

Orașul Chitila își propune să continue proiectele de investiții în transportul public ecologic prin extinderea rutelor de transport, suplimentarea numărului de vehicule nepoluante care vor opera pe aceste trasee, construirea și dotarea spațiilor de garare și mentenanță (autobază) pentru vehiculele achiziționate. Unul dintre proiectele importante demarate la nivelul orașului, dezvoltarea în domeniul infrastructurii de transport, îl reprezintă proiectul complementar de construire a unui terminal de capăt (autobază) pentru autobuzele electrice, în acord cu cerințele privind tranziția

Cartierul Regina Maria este o zonă rezidențială fiind dificil accesibilă și prin urmare, nu beneficiază de același grad de descriere ca și celelalte subzone. Subzona 8 este delimitată de calea ferată, strada Cartierului și Fortul Chitila iar funcțiunea este preponderent rezidențială. Provine dintr-o parcelare planificată, din perioada interbelică, după construcția Fortului Chitila. Zona beneficiază de tramă stradală și parcele ordonate. Calea ferată și Gara Chitila au jucat rol de nucleu de dezvoltare, dar în același timp a creat și o despărțire între zone.

În cartierul Regina Maria există problema pasajului subteran de la gară care va fi reparat și dat spre folosință cu finanțare europeană.

La limita UAT Chitila, pe raza municipiului București și a comunei Dragomirești sunt amplasate stații de sortare și gropi de gunoi a căror descriere se face pe drumuri care traversează UAT Chitila și a căror funcționare, de multe ori defectuoasă, influențează negativ calitatea mediului din orașul Chitila și mai ales satul Rudeni.

**SUBZONA 9** cuprinde următoarele artere: Str. Castanilor(tronson cuprins între Club Sportiv Chitila și Cartier Tineret 3 inclusiv), Str. I.G. Duca, Str. Ion Câmpineanu, Str. C.A. Rosetti, Str. George Vernescu, Str. Ozigenului, Str. Viitorului - Cartier Tineret 4. Este o zonă de structurată, în proces de urbanizare, fiind amplasată în nord-vestul localității și este delimitată de calea ferată, strada Castanilor. Este o fostă zonă predominant industrială, ce se află în proces de urbanizare prin dezvoltarea zonei rezidențiale, a cartierelor de tineret și a dotărilor aferente și serviciilor. Zona dintre Str. Castanilor și Str. Oxigenului reprezintă o barieră disfuncțională. În această subzonă este amplasat Clubul Sportiv Chitila, facilitând astfel accesul la practicarea activităților sportive – aceasta este una dintre modalitățile de petrecere a timpului liber de către locuitorii orașului. Clubul Sportiv Chitila cu o capacitate de peste 400 locuri pentru activități sportive și de agrement, deține în dotarea sa următoarea infrastructură sportivă: 1 sală de sport, 5 terenuri de tenis cu zgură, 1 teren de mini fotbal sintetic, bazin de înot didactic și un spațiu verde multifuncțional.

#### **Zona 4 are 1 subzonă (SZ11)**

**SUBZONA 11** cuprinde următoarele artere: DN CB, Str. Rudeni (tronson cuprins între intersecția cu Str. Cartierului și DN CB), Str. Pădurii, De182, De228, De179, Str. Măceșului, Str. Cartierului (numere pare: tronson cuprins între intersecția cu Str. Rudeni și DN CB), Str. Crinului (tronson cuprins între intersecția cu DN CB și nr. poștal 28), Str. Macului, Str. Scolului, Str.



abandonat prin transformarea lui într-un spațiu verde, de recreere și agrement valoros pentru comunitate.

*Zona Timeri are evaluările cele mai pozitive și scoruri mari în general la toate aspectele evaluate: transport public, servicii de agrement, siguranța în spațiul public, starea clădirilor.*

**SUBZONA 7** cuprinde următoarele artere: Str. Libertății (tronson cuprins între intersecția cu Str. Islaz și cale ferată), Str. Recoltei, S, tr. Mușețelului, Str. Islaz (tronson cuprins între intersecția cu Str. Islaz - cotitură în CT1 și Str. Dej), Str. Poienii, Intr. Preda, Str. Dej, Intr. Dej, Str. Salciei, Intr. Căminului, Șos. Banatului (tronson cuprins între intersecția cu Intr. Căminului și Str. Mușețelului). Zona cu parcelare neregulată "Chitila Deal" este amplasată în zona de nord a localității. Subzona 7 este delimitată de Valea râului Mangu, calea ferată și cu unitatea administrativ teritorială Buftea, parcela fiind neregulată, rezultată preponderent din subîmpărțirea unor loturi mai mari, proces care încă nu s-a încheiat. *Zona Deal are evaluări medii la mai toate aspectele investigate, neevidențându-se cu evaluări negative la niciunul.*

#### **Zona 2 are 1 subzonă (SZ10).**

**SUBZONA 10** cuprinde următoarele artere: Str. Câmpului (inclusiv nr. poștale din fost Șos Banatului 202-226, 253-265), Str. Intermaqedonia De 18/2, De 18/6, Str. Dej, tronson 3 (De20). Este o zonă destructurată, cu funcțiune preponderent industrială și locuințe sporadice, zona fiind amplasată în nordul localității și delimitată de calea ferată, Strada Castanilor și Șoseaua Banatului. Tesutul parcelar este neregulat, iar în această zonă este necesară restructurarea urbană.

#### **Zona 3 cuprinde 2 subzone (SZ8 și SZ9).**

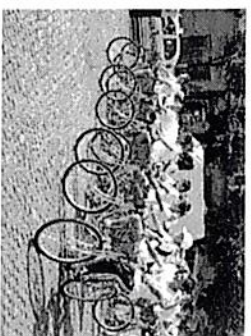
**SUBZONA 8** cuprinde următoarele artere: Str. Castanilor (tronson cuprins între intersecția cu calea ferată și Club Sportiv Chitila), Str. Nicolae Bălcescu, Str. Dimitrie Cantemir, Str. Constantin Brâncoveanu, Str. Rudeni (tronson cuprins între intersecția cu Str. Nicolae Bălcescu și Str. Cartierului), Str. George Coșbuc, Str. Alexandru Ioan Cuza, Intrarea Alexandru Ioan Cuza, Str. Eremia Grigorescu, Str. Narciselor, Str. Avram Iancu, Str. Ana Ipătescu, Str. Școlii, Str. Ion Creangă, Str. Mihail Eminescu, Str. Vasile Pârvan, Str. Vasile Alecsandri, Str. Barbu Ștefănescu Delavrancea și Str. Cartierului (numere impare: tronson cuprins între intersecția cu Str. Rudeni și DNCB).

verde, cu următoarele funcții: garare și mentenanță, dispeccerat, spălătorie autobuze, stații de încărcare etc.

Necesitatea și oportunitatea dezvoltării sistemului actual de transport public local și operarea cu autobuze ecologice rezultă și din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Regiunea București-Ilfov. Implementarea acestui sistem reprezintă un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană în Regiunea București-Ilfov, printre măsurile propuse în acest sens regăsindu-se proiectele "C-8 Crearea și implementarea unui nou program de transport pentru sistemul de transport public din Județul Ilfov" și "C-12 Îmbunătățirea operării și întreinerii autobuzelor și a cerințelor pentru flota de autobuze inclusiv achiziția de autobuze".

Asfel, este de interes pentru comunitate, introducerea de mijloace de transport nepoluante, conform normelor europene, pentru realizarea unui serviciu de transport public caracterizat prin siguranță, confort și responsabilitate față de mediul înconjurător, ținând cont de conceptul de dezvoltare durabilă și înscrierea mobilității în noua logică a sustenabilității.

**Motto: Viata e ca mersul pe bicicletă: Ca să-ți menții echilibrul, trebuie să te miști în permanență**



În mediile urbane, promovarea deplasărilor nemotorizate are ca efect reducerea aglomerației în trafice, a zgomotului, a impactului asupra mediului și îmbunătățirea calității vieții. Politicile care au un efect pozitiv pentru promovarea deplasărilor nemotorizate includ: îmbunătățirea trotarelor 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 strădal, 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; parcuri pentru biciclete integrate în sistemul de transport public; polițiile de parcuri 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 cu bicicleta este nepoluant, sănătos, accesibil și plăcut și este o soluție alternativă de deplasare la mijloacele de transport motorizate atât pe distanțe scurte cât și pe distanțe relativ lungi. La fel ca și pietonii, bicicliștii au abilități și comportamente diferite prezentându-se în mai multe ipostaze. În afară de bicicletele care au diferite dimensiuni de la cele mici pentru copii până la cele mari de transport marfă, mai există în trafic și trotinete electrice, patine cu roțile, scutere, iar toată această diversitate de utilizatori trebuie să aibă loc pe stradă, prin urmare în reconstruirea și amenajarea spațiului urban trebuie să ținem cont de această diversitate.

A circula cu bicicleta printre mașini într-un spațiu urban poate fi o activitate plină de provocări și chiar periculoasă, fapt care îi face pe bicicliștii să devină vulnerabili printre mașini. De aceea este necesară crearea unei benzi speciale de-a lungul străzii pe care circulă mașinile care să le confere siguranță și confort, iar mersul cu bicicleta să devină ușor și previzibil deoarece au propriul spațiu.

Subzona 5 este o zonă urbanizată relativ recent având ca funcțiune dominantă locuirea și dotările aferente, fiind delimitată de strada Paci, strada Lacului, pădurea Mogoșoaia. Ca și parcellar și tramă strădală acestea sunt regulate, dezvoltate controlat și armonios, iar din punct de vedere al calității vieții, zona beneficiază de un standard foarte ridicat prin accesul facil la dotări publice cât și prin învecinarea favorabilă cu elementele de cadru natural înconjurător: Lacul Chitila, Valea Manguului, Pădurea Mogoșoaia. În acest areal sunt locuitori cu venituri ridicate, peste medie. În cuprinsul subzonei 5 din UAT Chitila există o suprafață mică de pădure aflată între Pădurea Mogoșoaia și Lacul Chitila. Această suprafață a rezultat din împădurirea bazinului de colmatare realizată în anii '70 peste o mlaștină cu ocazia lucrărilor de amenajare ale Lacului Chitila.

Parcul Dendrologic amplasat limitrof acestei subzone, beneficiază de un amplasament piesagistic deosebit, fiind amenajat lângă Lacul Chitila și în imediata vecinătate a pădurii Mogoșoaia. Parcul se întinde pe o suprafață de 3,5 ha și include poieni amenajate, promenade, locuri de joacă, zonă hidrofilă etc. având în același timp și un caracter tematic și educațional din perspectiva speciilor de arbori și plante existente în acest areal.

**SUBZONA 6** cuprinde următoarele artere: Str. Islaz (tronson cuprins între intersecția cu Str. Iasomie și Str. Libertății), Str. Troiei (tronson cuprins între intersecția cu Str. Iasomie și Str. Libertății), Str. Iasomie, Str. Fagului, Str. Pînului, Str. Ficusului, Str. Gutuiului, Str. Prunului, Str. Pietricului, Str. Vișinului, Str. Caisului, Str. Rondă, Str. Nicului, Str. Mărului, Str. Cireșului, Str. Afinului, Str. Alunului, Str. Libertății (tronson cuprins între intersecția cu Str. Troiei și Str. Islaz). Este o zonă urbanizată relativ recent, începând cu anul 2010 s-au acordat treptat terenuri alocate pentru construcția caselor, dezvoltându-se astfel cartierele pentru tineri de pe traza orașului Chitila). Subzona 6 are ca funcțiune dominantă locuirea și dotările aferente, fiind delimitata de Strada Islaz, Strada Troiei, Strada Libertății - Cartier de tineret.

Subzona 6 beneficiază de vecinătate cu Parcul Valea Manguului care a fost înființat prin amenajarea terenului degradat și neutralizat în suprafață de 61.734 mp, aflată de-a lungul Văii Manguului și crearea unor zone verzi (aproximativ 55.577,1 mp). Terenul este situat pe malul nordic al pârâului Mangu și este cuprins între strada Mușetelului (paralelă cu DN7) la Nord-Vest și se întinde de-a lungul străzii Islaz. De asemenea, în cadrul Parcului Valea Manguului au fost amenajate zone de recreere și agrement pentru comunitate (spații de promenadă, piațetă, amfiteatru verde, loc de joacă pentru copii, zonă specială amenajată pentru sport, skatepark, teren role/patinoar, zonă fitness etc). Prin această investiție s-a urmărit redarea în folosul comunității a unui spațiu neutralizat,

Parcul Dendrologic, beneficiază de un amplasament pesagistic deosebit, fiind amenajat lângă Lacul Chitila și în imediata vecinătate a pădurii Mogoșoaia. Parcul se întinde pe o suprafață de 3,5 ha și include poieni amenajate, promenadă, locuri de joacă, zonă hidrofilă etc, având în același timp și un caracter tematic și educațional din perspectiva speciilor de arbori și plante existente în acest areal.

*Problemele identificate în Subzona 2 sunt legate de lipsa transportului public local, a unei piețe agroalimentare, existența căminilor maidanezi.*

**SUBZONA 3** cuprinde Cartierul German Residence (Șos. Banatului/ Str. Păcii). Este o zonă de regenerare urbană considerată nucleul economic al orașului, în urma realizării reconversiei funcționale a părții industriale (fosta fabrică de cărămidă Romceram). În prezent, aici există o serie de societăți comerciale prestatoare de servicii precum și spații comerciale. Amplasarea acestora este în centrul localității, fiind delimitată de Șoseaua Banatului, strada Păcii și zona de servicii și birouri pe latura estică, beneficiind de o calitate a vieții mai ridicată în comparație cu zonele adiacente prin accesul facil la dotări publice.

**SUBZONA 4** cuprinde: Str. Bujorului, Str. Nuférilor, Intr. Banatului, Str. Rozelor, Șos. Banatului (nr. par: tronson cuprins între intersecția cu DN CB și Cartier German Residence). Zona de locuire "Colonie" este rezidențială, amplasată de-a lungul Șoselei Banatului, fiind delimitată de Șoseaua Banatului, Lacul Chitila, Șoseaua de Centură. Dezvoltarea este polarizată de ansamblul fostei fabrici de zahăr.

*Problemele identificate în cartierul Colonie sunt legate de lipsa transportului local și existența căminilor maidanezi. Zona Fabrica este de departe zona cea mai nemulțumită. Rezidenții de pe lângă Fabrică au acordat scorurile cele mai mici la multe aspecte: transport public, servicii de agrement, siguranța în spațiul public, starea clădirilor, chiar și la spațiile verzi.*

**SUBZONA 5** cuprinde următoarele artere: Str. Păcii (tronson cuprins între podul Parc Dendrologic și intersecția cu Str. I.C. Brătianu), Str. Lacului, Str. Paltinului, Str. Arțarilor, Str. Teilor, Str. Gorunului, Str. Frasinului, Str. Stejarului, Str. I.C. Brătianu (nr. impare: tronson cuprins între nr. poștal 11 și intersecția cu Str. Islaz; nr. pare și impare: tronson cuprins între intersecția cu Str. Islaz/ Lacului și Str. Bradului), Str. Islaz (tronson cuprins între intersecția cu Str. I.C. Brătianu și Str. Iasomie), Str. Gheorghe Dona, Str. Vasile Bideac, Str. Lac de Nuferi, Str. Irisului, Str. Troiței (tronson cuprins între intersecția cu Str. Iasomie și Str. I.C. Brătianu), Intr. Troiței, Str. Bradului.

Una dintre principalele disfuncționalități din perspectiva deplasărilor nemotorizate evidențiată în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Regiunii București-Ilfov constă în existența unei infrastructuri deficitare pentru bicicliști (căi de circulație și parcări) precum și o accesibilitate redusă din cauza unor deficiențe ale suprafeței de rulare (gropi) și a unor blocaje prin obstacole amplasate pe culoarele de circulație.

Atât administrația publică de la nivel județean și local cât și cetățenii trebuie să conștientizeze importanța dezvoltării rețelei de piste de biciclete la nivelul localităților din județul Ilfov cât și în Municipiul București, fapt care ar conduce la reducerea deplasărilor cu automobile personale. Este nevoie să înglobăm utilizarea bicicletelor în rețeaua de transport local și utilizarea acestora în cadrul călătoriilor. *Trebuie menționat faptul că la nivelul județului Ilfov se are în vedere dezvoltarea unei rețele de cicloturism cuprinzând piste de biciclete și locuri de parcare pentru acesta care să permită accesul către: Lacul Cernica; Lacul Chitila și Lacul Mogoșoaia; Pădurea Băneasa - Căldărușani și Pădurea Băneasa – Snagov.*

Orașul Chitila nu are dezvoltată în prezent o rețea de piste de biciclete și alte vehicule ușoare, care să facă legătura cu obiectivele importante existente pe plan local și să interconecteze cu alte piste în vederea utilizării facile a bicicletei sau a altui vehicul nemotorizat în oraș sau în afara acestuia.

În acest moment, configurarea actuală a arterelor de circulație din orașul Chitila nu asigură o circulație fluentă și ușoară a traficului de bicicliști și nici nu permite o dezvoltare facilă a rețelei de piste de biciclete care să îmbunătățească condițiile de circulație pentru această categorie de participanți la trafic.

În principal, din punctul de vedere al utilizatorilor acestui tip de transport, cele mai importante cerințe ale acestora sunt legate de lipsa benzilor dedicate circulației pentru biciclete, siguranța circulației și lipsa parcărilor, acestea fiind principalele motive pentru care nu se utilizează (mai frecvent) bicicleta.

În viitor, Primăria Orașului Chitila își propune să dezvolte rețeaua de trasee pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare pe o lungime de aproximativ 7 km. Amenajarea traseelor vor presupune și semnalizarea acestora prin indicatoare de circulație standardizate, marcarea trecerilor adiacente celor de pietoni, precum și marcarea punctelor de parcare a bicicletelor, în locuri desemnate conform planurilor de dezvoltare a rețelei locale de piste de biciclete.



În planificarea traseului pentru biciclete se va ține seama de determinarea zonelor de interes major ce se dorește a fi conectate, în cazul acesta, artera principală a orașului și obiectivele comerciale, socio-culturale, nodurile de transport, etc., amplasate pe Șos. Banatului și zona de agrement Parcul Valea Mângului, dar și străzile adiacente acestuia, zona rezidențială și Școala nou construită în această zonă. Partea din traseu amplasată pe Șos. Banatului este secțiunea principală cu rol de conectare la nivel de oraș și regiune, făcând conexiunea cu principalele destinații din localitate, dar și în afara ei. Secțiunea secundară a traseului are rol de preluare a fluxurilor la nivelul zonei construite și face accesul la nivelul cartierului și către zona de agrement.

*Proiectarea traseelor pentru bicicleta necesită o serie de elemente specifice* cum ar fi: piste bine proiectate (spre exemplu pe același sens de mers al mașinilor), semafoare speciale pentru controlul traficului și menținerea siguranței, rampe pentru a ajuta bicicliștii să urce și să coboare cu ușurință, suporturi pentru picioare care fac mai ușoară oprirea la semafor, locuri de parcare pentru biciclete (rasteleuri), acoperișuri sau copertine pentru rasteleuri în vederea protecției bicicletelor, montarea unor pompe de umflat acolo unde există rasteleurile, ateliere de reparatii pentru întreținerea bicicletelor, suporturi pentru biciclete în trenuri, tramvaie, autobuze pentru a putea călătorii pe distanțe mai lungi.

Utilizarea bicicletei cu alte mijloace de transport public se poate realiza și oferă posibilitatea parcurgerii unui drum lung în mod rapid și eficient. Atunci când mijloacele de transport o permit, poți merge cu bicicleta până la gară, o urci în tren, cobori la stația dorită și pedalezi până la destinație. De asemenea, bicicleta o poți folosi până la cea mai apropiată stație de autobuz sau tramvai, o urci în mijlocul de transport și după ce cobori îți poți continua drumul până la destinație pe bicicletă.

În subzona 2<sup>22</sup> a orașului Chitila a fost implementat proiectul „Proiectare pistă bicicliști Lac Mangu, Oraș Chitila” prin care s-a realizat și recepționat aproximativ 1 km de pistă de biciclete realizată în special în scop de agrement. Pista existentă urmărește aleea de promenadă de pe partea

#### *Zona 1 cuprinde 7 subzone (SZ1 - SZ7).*

*SUBZONA 1* este constituită din următoarele artere: Str. Ion Olteanu, Intr. Ion Olteanu, Str. Garofiței, Str. Lalelelor (tronson cuprins între Str. Ion Olteanu și Str. I.C. Brătianu) și Str. I.C. Brătianu (nr. impar: tronson cuprins între intersecția cu Șos. Banatului și nr. poștal 9).

Subzonal este reprezentată de Centrul civic al localității Chitila constituită ca nucleu amplasat în partea de nord a centrului localității, aceasta fiind delimitată de Șos. Banatului, str. I.C. Brătianu și malul râului Mangu. Subzona 1 păstrează clădiri individuale, fiecare în parte nominalizate ca imobile de interes local, iar configurarea urbanistică conține locuințe pe parcelel neregulate, precum și instituții ale administrației publice locale cum ar fi: Primăria orașului Chitila, școala, biserică, dispensarul comunal și sediul poliției locale.

Clădirea sediului poliției locale, scuarul public și obeliscul memorial reflectă aspirația locuitorilor de la începutul secolului XX de a trece de la statutul de cătun la cel de comună.

*SUBZONA 2* este constituită din următoarele artere: Șos. Banatului (nr. pare și impar: tronson cuprins între intersecția cu Intr. Căminului și Str. Păcii, nr. impar: tronson cuprins între intersecția cu Str. Păcii și DNCB), Str. Castaniilor (tronson cuprins între intersecția cu Șos. Banatului și calea ferată), Str. Lalelelor (tronson cuprins între intersecția cu Str. I.C. Brătianu și Str. Mălinului), Str. I.C. Brătianu (nr. pare: tronson cuprins între intersecția cu Șos. Banatului și Cimitirul Parohial Chitila I), Str. Magnoliei, Str. 8 Martie, Str. Lotusului, Str. Liliacului, Str. Trandafirilor, Str. Mălinului, Str. Bâncii, Str. Panscelor, Str. Vrancei, Str. Păcii (tronson cuprins între Gara Chitila și podul Parc Dendrologic), Str. Victoriei, Str. Tudor Vladimirescu, Str. Duzilor, Str. Aurei Vlaicu, Aleea Gării, Str. Speranței, Str. Dornei, Str. 1 Mai, Str. Crișan, Str. Horia, Str. Cminului (tronson cuprins între intersecția cu Str. Horia și DNCB).

Acesta este o zonă rezidențială amplasată de-a lungul Șoselei Banatului fiind rezultatul unei parcelări cu loturi și străzi ordonate, parcelare începută după 1900 o dată cu construcția Fabricii de zahăr în 1876 și a Gării Chitila. Zona este delimitată de Șoseaua Banatului, Șoseaua de Centură, calea ferată și Strada Castaniilor, cu tramă stradală vernaculară.

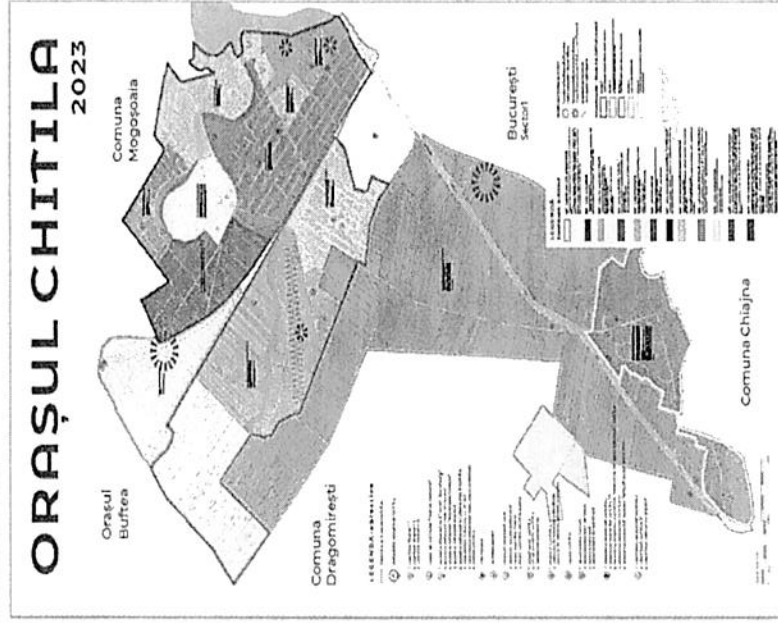
La nivelul acestei subzone a orașului Chitila a fost implementat proiectul „Proiectare pistă bicicliști Lac Mangu, oraș Chitila” prin care s-a realizat și recepționat aproximativ 1 km de pistă de biciclete pentru agrement. Pista existentă urmărește aleea de promenadă de pe partea dreaptă a râului Mangu și are acces înspre și dinspre mai multe străzi adiacente văii Mângului.

<sup>22</sup> este constituită din următoarele artere: Șos. Banatului (nr. pare și impar: tronson cuprins între intersecția cu Intr. Căminului și Str. Păcii, nr. impar: tronson cuprins între intersecția cu Str. Păcii și DNCB), Str. Castaniilor (tronson cuprins între intersecția cu Șos. Banatului și calea ferată), Str. Lalelelor (tronson cuprins între intersecția cu Str. I.C. Brătianu și Str. Mălinului), Str. I.C. Brătianu (nr. pare: tronson cuprins între intersecția cu Șos. Banatului și Cimitirul Parohial Chitila I), Str. Magnoliei, Str. 8 Martie, Str. Lotusului, Str. Liliacului, Str. Trandafirilor, Str. Mălinului, Str. Bâncii, Str. Panscelor, Str. Vrancei, Str. Păcii (tronson cuprins între Gara Chitila și podul Parc Dendrologic), Str. Victoriei, Str. Tudor Vladimirescu, Str. Duzilor, Str. Aurei Vlaicu, Aleea Gării, Str. Speranței, Str. Dornei, Str. 1 Mai, Str. Crișan, Str. Horia, Str. Cminului (tronson cuprins între intersecția cu Str. Horia și DNCB).



Orașul Chitila se află amplasat pe drumul național DN7 învecinat cu Municipiul București. Între Chitila și București este asigurată legătura rutieră (DN7) cât și feroviară (CF Chitila – București-Gara de Nord). Transportul de călători este asigurat de către STB și Societatea STCM EcoTrans SRL. Transportul feroviar este asigurat atât pentru marfă cât și pentru călători, gara Chitila fiind un vechi nod de cale ferată.

Având în vedere aceste aspecte, vom realiza o analiză mai detaliată în vederea identificării problemelor existente în cadrul unității administrativ-teritoriale Chitila, prin împărțirea în 5 zone, iar acestea în 12 subzone.



Harta de zonificare – piesă desenată ca parte componentă

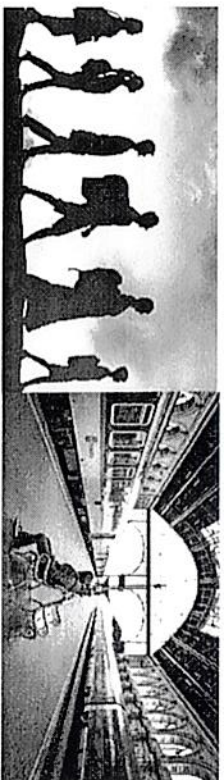
dreaptă a râului Mangu și are acces înspre și dinspre mai multe străzi adiacente văii Manguului. Nu exista un sistem de închiriat al bicicletelor.

Proiectele care urmează a fi implementate au în vedere: promovarea utilizării transportului public nepoluant și intermodal, reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și a imaginii orașului, creșterea mobilității urbane durabile, reducerea traficului și a congestiei în orașul Chitila, descurajarea deplasărilor cu autoturismul personal.

Un alt aspect important constă în promovarea beneficiilor mersului pe bicicletă prin campanii de informare și educare a tinerilor, cursuri pentru adulți, aducerea la cunoștință a normelor de circulație pe care trebuie să le respecte, aplicarea normelor legale și întreținerea străzilor. Atunci când peisajul stradal încorporează densitatea și diversitatea bicicliștilor, mersul pe bicicletă poate coexista eficient cu pietonii și traficul motorizat.

În conformitate cu obiectivele operaționale din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 Regiunea București- Ilfov, a județului Ilfov, orașul Chitila dorește creșterea mobilității urbane durabile prin dezvoltarea infrastructurii rețelei de transport pentru biciclete și alte vehicule ușoare, inclusiv măsuri de siguranță rutieră, la nivelul orașului. Astfel, noua infrastructură de piste creată ar integra localitatea în rețeaua de piste de biciclete ce se dorește a fi realizată la nivel regional în ideea de a lega între ele obiectivele economice, turistice și de agrement din întreaga regiune, beneficiind de acest lucru atât locuitorii orașului dar și persoanele care trec prin Chitila, Mogoșoala, Buftea și parțial București (zona Străulești, zona Șos. Chitila). De asemenea, conduce la scăderea timpilor de parcurs în trafic și implicit creșterea atractivității transportului alternativ nepoluant din punct de vedere economic, reducerea emisiilor de gaze.

De asemenea este necesară construirea unei parări publice moderne care să respecte standardele PMUD și să ofere facilități de staționare pe termen lung diferitelor categorii de vehicule (autoturisme, biciclete și alte vehicule ușoare). Deficitul locurilor de parcare pentru zonele de locuințe colective, numărul crescut de parări neregulate atât pe spațiul public, cât și în zona locuințelor individuale face ca acest fenomen să crească și să ducă la blocarea frecvență a circulației (pentru autobuze, bicicliști și a traficului în general).



Regiunea București - Ilfov se confrună cu disfuncționalități din perspectiva conectivității intraregionale prin intermediul transportului public. Deși toate localitățile din Ilfov sunt localizate la mai puțin de 30 km față de municipiul București traseele gestionate de operatorul regional nu acoperă întreg teritoriul județului (caz în care rutele sunt realizate de operatori privați).

Legătura transport internurban – transport urban este esențială pentru realizarea unui transport durabil.

Transportul internurban este foarte prezent în mediul urban și condiționează direct evoluția sistemului de transport urban și a orașului însuși: activitățile în stațiile feroviare, căile de acces și liniile de centură, și infrastructura feroviară necesită investiții considerabile și determină oportunități sau restricționări. Sunt importante din punct de vedere economic, subvențiile de la bugetul de stat în transportul urban și normativele de bază referitoare la serviciile de transport au o influență decisivă în dezvoltarea sistemului de transport public urban.

Un sistem de transport eficient trebuie să asigure traseul neîntrerupt al călătorilor la destinațiile solicitate. Un sistem de transport multimodal asigură acest deziderat prin utilizarea a mai mult de un mod de transport. Pentru a fi realizat acest transport intermodal este necesară asigurarea atât a terminalelor de transport intermodal, cât și a legăturilor acestora cu principalele huburi modale.

Dezvoltarea unui centru intermodal ar face orașul Chitila mai atractiv pentru investitori, deoarece se află în apropierea Capitalei.

De aceea sunt necesare investiții în realizarea unor terminale intermodale, în instalații și echipamente de transfer intermodal, investiții în legăturile dintre principalele hub-uri de transport (gară, parc industrial, centrul orașului, terminal intermodal), în infrastructura terminalelor intermodale, a instalațiilor și echipamentelor aferente.

- **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;
- **regenerarea urbană** care să vizeze creșterea atractivității nucleului urban prin reabilitarea spațiului public, a călățiilor vechi în cartierelor rezidențiale și valorificarea activelor urbane bine amplasate pentru investiții strategice, cum ar fi obiectivele de patrimoniu sau zonele industriale dezafectate;

- **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 echilibrat la servicii publice.

#### *Amenajarea teritorială a Orașului Chitila*

Orașele bine guvernate se caracterizează prin eficiență, transparență și accesibilitate. Eficiența se referă la procesele administrative, utilizarea judicioasă a resurselor publice și administrația publică bine capacitată. Transparența are în vedere procese de guvernare clare și responsabile, în timp ce accesibilitatea se referă la guvernarea participativă.

Orașul Chitila este o unitate administrativ teritorială din județul Ilfov, situată în partea de nord vest a Municipiului București, învecinându-se la est cu Municipiul București, la nord cu comuna Mogoșoaia, la sud cu comunele Dragomirești Vale și Chiajna și la nord vest cu orașul Buftea și Pădurea Râtoasa. Orașul este situat pe câmpul Colentinei și cuprinde interfluvial dintre Valea Dâmboviței și Colentinei constituind partea centrală a Câmpiei Bucureștilor. Pârâul Mangu, afluent al Colentinei străbate teritoriul localității și își are obârșia la est de Pădurea Râtoasa.

Solul este brun –roșcat de pădure, pe alocuri în lășături de tip crov.

Regimul climatic al orașului Chitila este specific județului Ilfov, cea mai apropiată stație meteorologică fiind cea de la Băneasa. Precipitațiile medii anuale sunt de 568 mm, cu cele mai mari cantități căzute în iunie și cele mai reduse în februarie, iar temperatura medie anuală este de 10,3 grade Celsius.

a) *orașe verzi și reziliente*, prin influența directă pe care forma și structura unui oraș o are asupra eficienței mobilității, a amprentei de carbon și a rezilienței urbane, atât în fața dezastrelor naturale și a provocărilor climatice, cât și a asigurării unui mediu verde și curat;

b) *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;

c) *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.

d) *orașe bine guvernate*, prin crearea cadrului instituțional care să conducă la eficientizarea procesului de amenajare a teritoriului, astfel încât acesta să se facă într-o manieră pro-activă, prin definirea zonelor de dezvoltare prioritare pentru consolidarea procesului de amenajare a teritoriului astfel încât acesta să promoveze principiile sustenabilității spațiale și anume:

- *sincronizarea amenajării teritoriului cu politicile sectoriale și investițiile în infrastructura de transport, cea edilitară, socială și în inițiativele ce vizează mediul, astfel încât acestea să fie direcționate spre zonele prioritare de dezvoltare, pentru a stimula investițiile private și a maximiza impactul asupra calității vieții;*
- *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 teritoriul, dincolo de limitele administrativ-teritoriale.*

Pentru valorificarea resurselor locale într-un mod eficient, incluziv și sustenabil, procesul de amenajare al teritoriului ar trebui să urmărească trei direcții de acțiune:

---

Un oraș are următoarele componente: cadrul natural, cadrul construit, populația, forța de muncă, unitățile economice, doșniile urbane, locuințele, echiparea tehnică, circulația, spațiile plantate. Habitatul urban reprezintă teritoriul amenajat în care se desfășoară activitățile vitale economice și sociale ale populației urbane.

Problemele generale actuale specifice orașului Chitila, identificate și în PMUD pentru Regiunea București-Ilfov sunt următoarele:

- existența unor arii dens locuite care nu beneficiază de facilități de transport public, cum este Cartierul Rudeni,
- lipsa unei abordări integrate a transportului local în regiunea București – Ilfov,
- lipsa serviciilor independente intra-regionale între orașul Chitila și alte localități, nivel de accesibilitate limitat în interiorul orașului din cauza faptului că serviciile actuale sunt orientate numai pe coridoarele de transport caracterizate de o cerere ridicată, conectivitatea redusă a transportului actual cu serviciile publice de mare capacitate din Capitală - tramvai și metrou;
- reglementarea și supravegherea necorespunzătoare a orarelor de funcționare și a tarifelor percepute, care sunt diferențiate în funcție de rute și de operatori, performanțe neadecvate ale sectorului de transport public cauzate de lipsa unor programe de investiții corespunzătoare;
- capacitatea autobuzelor este depășită la orele de vârf, fiind astfel afectat nivelul de siguranță și confortabilitate oferite pasagerilor;
- congestiile în trafic afectează și circulația fluentă a mijloacelor de transport în comun, cu consecințe nefavorabile asupra nivelurilor de noxe și de CO2 emise în atmosferă, precum și creșterea timpilor de deplasare etc.

#### 2.1.6 Siguranța în trafic a cetățenilor

România trebuie să implementeze măsuri rapide pentru a spori siguranța în trafic, având în vedere că suntem pe primul loc în Uniunea Europeană în ceea 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)<sup>23</sup>

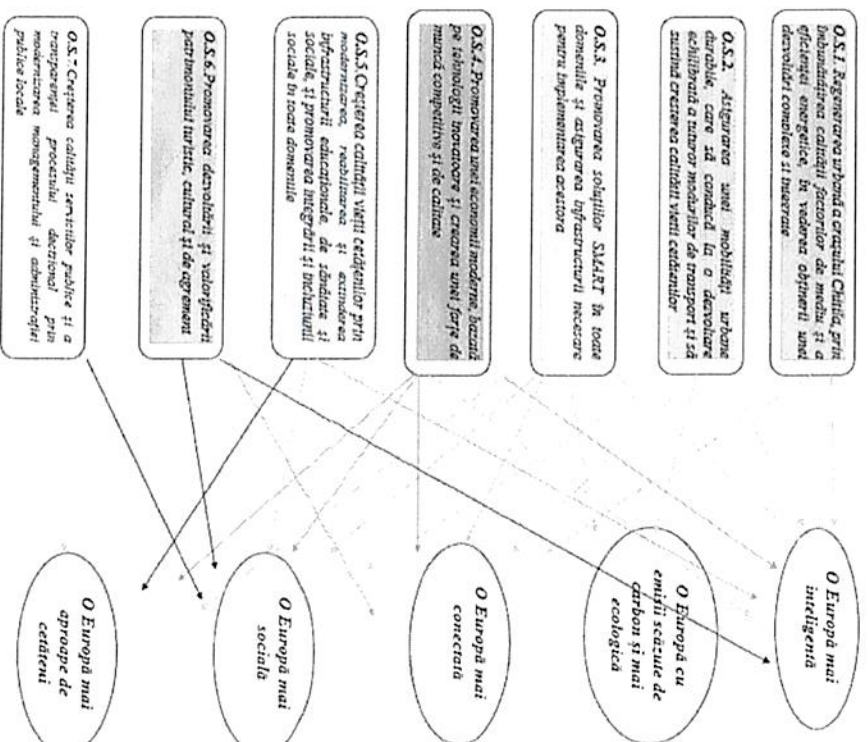
Potrivit datelor din EUROSTAT suntem pe primul loc în UE la numărul deceselor rezultate din accidente în rândul bicicliștilor, de asemenea, înregistrând un procent de 9 fatalități la milionul de locuitori.

Creșterea siguranței este un element cheie pentru încurajarea deplasărilor pietonale. Asigurarea accesibilității pietonale trebuie să țină cont de diversitatea oamenilor și de circumstanțele lor. De asemenea, există o gamă variată de echipamente urbane pe care oamenii le pot avea alături, care să le confere un confort în timpul deplasării cum ar fi: cărucioarele de cumpărături, cele pentru copii, cadrele de mers, valizele cu roți, coșurile de cumpărături, nescacuri, biciclete pliabile – toate acestea influențează modul în care pietonii se deplasează și utilizează trotuarul. Dacă acesta nu este suficient de mare pentru a găzdui un anumit număr de persoane și o diversitate a utilizărilor, atunci mersul pe jos poate deveni stresant și dificil. Acest lucru este valabil mai ales pentru persoanele cu nevoi speciale, cei care merg cu cărucioarele, premergătoarele sau în scame cu roțile.

Trecerea de pietoni cu semafor și zebra reprezintă un simbol al siguranței rutiere. Este important să fie create străzi care să răspundă nevoilor unei populații diverse, cu dorințe și comportamente diferite. Adăugarea unei benzi mediane centrale pe o stradă poate schimba dramatic modul în care pietonii coexistă cu vehiculele. Mediana transmite un semnal șoferilor că împart drumul cu alte tipuri de utilizatori precum pietonii și bicicliștii, fapt care conduce la schimbarea comportamentului, fluxului și vitezei traficului de pe stradă crecându-se un mediu ce susține accesibilitatea pietonală și o simbioză în trafic între pietoni și șoferi. O bandă mediană poate fi funcțională într-o varietate de dimensiuni și forme, poate avea o bordură pentru a preveni anumite mișcări sau poate fi la același nivel cu strada pentru a lăsa vehiculele să treacă cu ușurință când este necesar.

Pentru bicicliști trebuie realizată benzi dedicate cu un set paralel de semnalizare, care să permită accesul în intersecție înaintea autovehiculelor și dacă împart accesul în intersecție, să poată opri mai devreme decât acestea sau poate fi făcută o bandă dedicată pentru aceștia cu un set independent de semnalizare. Spațiul de așteptare pentru bicicliști într-o intersecție (zona pentru

<sup>23</sup> Eurostat, DG MOVE, pe baza datelor CARE (baza de date UE pentru accidentele rutiere)



Corepondența cu obiectivele de politică 2021-2027 ale Uniunii Europene

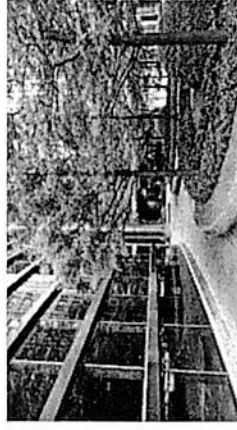
Dezvoltarea spațială durabilă este unul din cele cinci obiective prioritare ale Politicii Urbane a României,<sup>34</sup> având în vedere rolul transversal al planificării spațiale în atingerea celor trei scopuri:

<sup>34</sup> Ghidul de Regenerare a Spațiului Public Național - document elaborat de Banca Mondială, p 15



### 3.1.1 Conceptul "dezvoltare spațială"

*Motto: "Viața se trăiește la pas."*



Strategia de Integritate a Dezvoltării Urbane a orașului Chitila 2023-2030 urmărește creșterea bumăstării și calității vieții cetățenilor prin promovarea cunoașterii și a inovării, crearea unor locuri de muncă de calitate, creșterea mobilității cetățenilor, consolidarea coeziunii sociale, a echilibrului teritorial și a unei economii durabile și competitive.

Obiectivele strategice, prin care se urmărește realizarea viziunii generale la orizontului anului 2027 și îndeplinirea misiunii asumate, au fost formulate în concordanță cu cele 5 obiective politice ale Politicii de coeziune a Uniunii Europene și cu cele 17 obiective strategice ale Agendei 2030, cu scopul de a contribui inclusiv la realizarea Țintelor 2030 asumate în Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030. (a se vedea Anexa 11 Corespondența între obiectivele strategice ale Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2023-2030 și politicile și obiectivele stabilite la nivel european și național).

biciclete) este situat de obicei, în fața liniei de oprire pe toate brațele intersecției, indiferent de rolul sau lățimea benzii.

Un alt element important este legat de traversatul străzii în siguranță. Pășajele pietonale supradetate sau subterane sunt o variantă utilă pentru a fi în siguranță cu condiția să fie amenajate corespunzător.

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.

Un element important pentru asigurarea siguranței cetățenilor este asigurarea iluminatului stradal, care se va realiza prin proiectul *Chitila Smart City*, care constă în crearea unor soluții inteligente integrate (semaforizare inteligentă, extinderea sistemului existent de iluminat inteligent (Smart Lighting), monitorizarea calității aerului și emisiilor GES, monitorizarea deșeurilor, soluții inteligente de taxare eticketing).

Lipsa digitalizării și interoperabilității serviciilor publice furnizate la nivelul orașului Chitila, nivelul scăzut de integrare al tehnologiilor digitale în activitatea cetățenilor, a întreprinderilor și a administrației publice, procentul scăzut al persoanelor care au interacționat online cu autoritățile publice locale, ca și insuficiența promovare și aplicare a conceptului de "smart city", sunt dificultăți pe care autoritatea publică își propune să le rezolve prin crearea unei infrastructuri de tip Smart City care să asigure furnizarea eficientă a serviciilor publice.

In Chitila au fost identificate o serie de probleme legate de:

- creșterea continuă a traficului rutier,
- degradarea străzilor (denivelări, gropi),
- starea tehnică înrăutățită a structurii rutiere,
- trotuare neprotejate de traficul auto,
- lipsa unei infrastructuri pentru transportul nemotorizat (piste pentru biciclete în afara parcului),
- lipsa unor semafoare în locuri intens circulate.

Acese probleme pot fi soluționate astfel:

- realizarea unor marcaje și indicatoare,

- instalarea unor obiecte cu rol de a proteja pietonii față de traficul auto,
- realizarea de piste pentru bicicliști pe străzile orașului Chitila care să favorizeze mobilitatea nemotorizată,
- reabilitarea sistemului rutier și realizarea unui sistem de management al traficului care să asigure traversarea în siguranță a pietonilor.

În conformitate cu obiectivele operaționale din Strategia Națională privind Siguranța Rutieră 2022-2030, Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030, cât și din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 a Regiunii București-Ilfov, Orașul Chitila dorește modernizarea și dezvoltarea infrastructurii calitative, fiabile și durabile prin reabilitarea sistemului rutier.

Reabilitarea sistemului rutier pe străzile din orașul Chitila ar îmbunătăți și fluidiza traficul rutier, conectivitatea între localități și ar sprijini dezvoltarea economică și bunăstarea oamenilor, cu accent pe accesul larg și echitabil pentru toți.

În prezent, trotarele sunt alcătuite din structuri cu diverse tipuri de degradări (gropi, fâgașe, fisuri, etc) astfel încât circulația pietonală se desfășoară cu dificultate, în special pe timp nefavorabil. Seria de degradări și defecțiuni acumulate în timp (gropi, fâgașe, fisuri), din cauza perioadelor mari de timp care a trecut de la ultima intervenție asupra acestora face ca starea lor să fie necorespunzătoare afectând siguranța circulației pietonale, crescând durata de transport, generând disconfort și cheltuieli crescute cu mentinerea în stare corespunzătoare în toate anotimpurile.

De aceea se impune amenajarea infrastructurii trotarelor acordând o atenție deosebită asigurării accesului diferitelor categorii de persoane aflate în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și vârstnici și aducerea structurii acestora la parametrii tehnici corespunzători prin realizarea semnalațiilor orizontale și verticale, indicatoare și marcaje rutiere.

Un alt proiect care se va implementa se referă la dezvoltarea mobilității urbane durabile prin modernizarea drumurilor din Cartierul Tineret 4, remedierea structurii rutiere, a carosabilului și trotarelor fapt care va conduce la fluidizarea traficului rutier și îmbunătățirea conectivității între localități sprijinind astfel dezvoltarea economică și bunăstarea oamenilor. Se are în vedere protejarea unei structuri rutiere adecvate prin dimensionarea acesteia conform normelor în vigoare, amenajarea carosabilului și a trotarelor cu îmbăcămințe asfaltică, amenajarea locurilor de parcare longitudinale cu păstrarea spațiilor verzi și colectarea apelor pluviale, asigurarea posibilității de

86

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 (cercețări, 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.

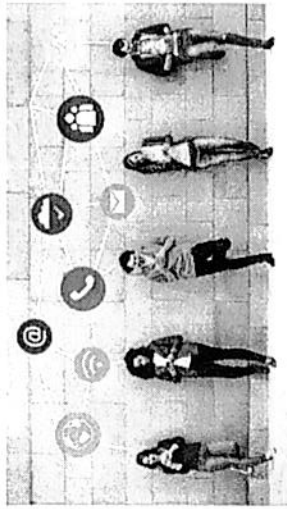
**(b) Prioritizare și responsabilitate asumată.** Unul dintre instrumentele esențiale pentru o strategie de succes, care să reprezinte mai mult decât o pre-condiție pentru accesare de fonduri este exercițiul prioritizării și asumării unei liste scurte de proiecte, ușor de monitorizat de către cetățeni. Procesul vizează obținerea unui portofoliu de proiecte prioritare care să se încadreze în bugetul de investiții estimat pentru perioada 2023-2030 și care să fie asumate ca atare, cu responsabilități și termene clare. Prioritizarea ar trebui să urmeze nevoile reale ale comunității.

**(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 și cu obiectivele prioritare de la nivel național și european.

**(d) 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.

**(e) Continuitatea procesului de planificare.** Planificarea dezvoltării urbane este un proces 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.

### CAPITOLUL III - VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE OBIECTIVE STRATEGICE



#### 3.1 Contextul planificării strategice la nivelul orașului Chitila

Autoritățile publice locale din orașul Chitila își propun crearea unei administrații publice eficiente, responsabile, credibile, transparente și deschise în relația cu beneficiarii serviciilor sale (cetățenii și mediul de afaceri) și totodată, a unei administrații predictibile și stabile, capabilă să favorizeze și să susțină dezvoltarea socio-economică echilibrată la nivel local, contribuind astfel la atingerea țintelor privind dezvoltarea durabilă conform Agendei 2030.

Totodată, o administrație publică modernă are nevoie de un proces decizional coerent, de resurse umane competente și bine gestionate, de un management eficient și transparent al cheltuielilor publice, de o structură instituțional-administrativă adecvată, proceduri de funcționare clare, simple și predictibile, precum și de o atitudine centrată pe promovarea interesului public.

Documentarea și fundamentarea strategiei s-au realizat pe baza rapoartelor și informațiilor primite de la Primăria Orașului Chitila și alte instituții locale, elaborate în acest scop, materialelor extrase din documentele programatice la nivel național și european, datelor accesibile ale instituțiilor europene, anchetelor sociologice desfășurate la nivelul orașului Chitila, sugestiilor și recomandărilor consemnate în urma focus grupurilor și a consultărilor publice cu mediul de afaceri, mediul universitar, ONG-uri și reprezentanți ai societății civile.

acces, în condiții optime, a mijloacelor de intervenție rapidă în caz de nevoie (pompieri, salvare, poliție, etc.) și a mijloacelor auto pentru transportul școlar și public, ameliorarea calității mediului și diminuarea surselor de poluare prin realizarea unor suprafețe ce reduc poluarea sonoră și poluarea aerului.

Starea tehnică deficitară a structurii rutiere existente și dezvoltarea imobiliară rapidă a unui nou cartier de locuințe au dus în timp la degradarea vizibilă a carosabilului și îngreunarea traficului rutier pe strada Islaz, tronsonul cuprins între str. I.C. Brătianu și D.N.7. Modernizarea străzii Islaz, tronson cuprins între str. I.C. Brătianu și D.N.7 va îmbunătăți traficul rutier și va sprijini dezvoltarea economică și bunăstarea oamenilor din orașul Chitila.

Un alt proiect are în vedere modernizarea drumului Intrarea Troiței deoarece starea tehnică deficitară a structurii rutiere existente, cât și degradarea vizibilă a carosabilului au dus la îngreunarea traficului rutier pe drumul Intrarea Troiței. Modernizarea drumului Intrarea Troiței va îmbunătăți traficul rutier și va asigura conectivitatea acestuia cu restul străzilor din oraș și județ, sprijinind dezvoltarea economică și bunăstarea oamenilor, pe termen lung.

#### 2.1.3 Verde - albastru, mediu și poluare

Aflat în imediata apropiere a Bucureștilui și a rutei de centură, orașul suferă unele transformări ale regimului climatic datorită poluării provocate de diverse surse (gaze de eșapament, poligrafii, construcții etc.), dar, fiind situat într-un cadru natural deosebit (spații verzi, păduri în apropiere, ape) la care se adaugă acțiunile autorităților locale de protecție a mediului, orașul se diferențiază substanțial de localitățile învecinate.

În Orașul Chitila principala sursă de poluare a aerului este reprezentată de traficul rutier, localitatea fiind străbătută de șoseaua București-Târgoviște și este situată în proximitatea șoselei de centură a Capitalei.

Efectul acestor surse de poluare este diminuat însă de existența unor suprafețe consistente de pădure în zonă și lăcuiri de apă. Împădurirea unor suprafețe cu fond forestier, precum și plantarea



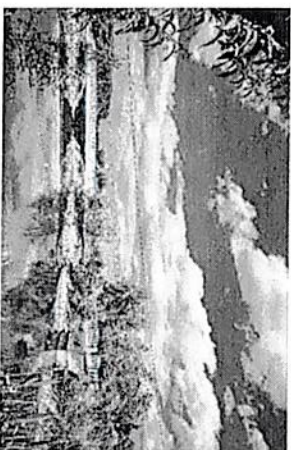


de arbori pe principalele artere de circulație a fost și rămâne o preocupare constantă a autorităților locale.

Orașul Chitila beneficiază de un cadru natural valoros în interiorul său și la limita sa, constituit din zone verzi, parcuri, ape, zone de pădure adiacente.

#### Ape

Orașul Chitila dispune de lacul cu același nume - Lacul Chitila, cu o suprafață de 75 ha. Lacul Chitila, deși din punct de vedere administrativ aparține de comuna Mogosoaia, are o deschidere de circa 1500 m către zonele localității Chitila. Acesta este alimentat de Canalul Bileciurești - Ghimpați, lung de nouă km, care aduce apa tocmai din Ialomița, deoarece Râul Colentina, care ar trebui să alimenteze lacul Chitila, are un debit redus, cu o albie mlăștinooasă, iar vara, de cele mai multe ori secă. De altfel, acest canal alimentează cu apă și saba de lacuri amenajate pe această vale din zona capitalei. Lacul Chitila, cu o lățime de aproximativ 50 m, este folosit ca sursă de apă pentru irigații și pentru agrement.



Lacul Chitila

În conformitate cu Adresa 6686/18.07.2016 a Administrației Naționale „Apele Române”, Sistemul de Gospodărire a Apeilor Ilfov-București, Cota de coronament baraj pentru acest lac este la cota 90,20 și Nivelul Normal de retenție la cota 88,50. În conformitate cu Legea Apeilor nr.107/1996 lățimea zonei de protecție a lacului este cuprinsă între Nivelul normal de retenție și Coronamentul barajului. Suprafața aflată sub coronamentul barajului face parte din Domeniul public al statului.

- Pârâul Mangu, afluent al Colentinei, are un debit foarte mic, fiind alimentat din precipitații și micizvoare. Este un afluent al Colentinei, acoperită cu vegetație acvatică, multă vreme a fost neglijată și chiar socotită de localnici un factor deranjant în dezvoltarea localității. După realizarea Lacului Chitila și ridicarea nivelului apei și pe Valca Manguului, în lungul văii au apărut primele oglinzi de apă și s-a evidențiat potențialul peisagistic ridicat al acesteia. Primăria a făcut în ultimii ani

Preocuparea administrației publice locale pentru eretizarea altor proiecte locale.  
Experiență în implementarea de proiecte în parteneriat cu alte organizații.

Proiect este în bugetul local al orașului Chitila.  
Resurse umane (Competențe insuficiente pentru implementarea proiectelor de investiții).  
Resurse umane insuficiente (Competențe în domeniul planificării strategice).  
Nivel ridicat al serviciilor publice realizate integral online.

Implicarea studenților din oraș în programele administrației (internship, voluntariat, concursuri de proiecte).

Migrarea resurselor umane competente către Municipiul București.  
Resurse bugetare insuficiente pentru înzestrarea capacității de gestionare și management.

Platforme interne de lucru slab utilizate.  
Nu există un sistem de management al documentelor electronice.  
Lipsa parteneriatelor cu instituții similare din oraș.

Parteneriate public-privat pentru dezvoltarea de proiecte pe domeniile prioritare.  
Dezvoltarea de parteneriate cu instituții similare din străinătate.

importante lucrări de amenajare pe acest curs și a rezervat o suprafață importantă pentru realizarea unui parc de agrement pe cursul Văii Măgului în zona Cartierului pentru Tineri. Trebuie luate măsurile necesare pentru protejarea în continuare a întregului traseu al acestui curs de apă, astfel încât potențialul său să nu fie afectat de dezvoltarea urbană neglijentă.

- Lunca Dâmboviței, mărginește la sud-est zona Rudeni. Prezența ei asigură pentru locuitorii din lungul străzilor Dacia și Panduri protecție față de efectele negative ale depozitelor de gunoi din zona de pe raza comunei Chiajna și în viitor va putea contribui la realizarea unei zone verzi și de agrement atunci când depozitele de gunoi vor fi ecologizate.

#### Păduri și zone verzi

Pe raza localității nu există niciun corp de pădure. Cele mai apropiate păduri, Răioasa și Mogoșoaia, care ajung până la limita administrativă, aparțin localităților vecine, Buftea și Mogoșoaia.

- Pădurea Răioasa aflată la limita de nord-vest a UAT, posibil de folosit prin direcționarea inteligență a dezvoltării din Cartierul Regina Maria.
- Pădurea Mogoșoaia cu rol de pădure-parc la limita de nord a UAT, ușor accesibilă din zona principală a orașului Chitila.

În cuprinsul UAT Chitila există doar o suprafață mică de pădure aflată între Pădurea Mogoșoaia și Lacul Chitila. Această suprafață a rezultat din împărțirea bazinului de colmatare realizată în anii '70 peste o mlaștină cu ocazia lucrărilor de amenajare ale Lacului Chitila.

Parcul Dendrologic, beneficiază de un amplasament pesisagistic deosebit, fiind amenajat lângă Lacul Chitila și în imediata vecinătate a pădurii Mogoșoaia. Parcul se întinde pe o suprafață de 3,5 ha și include poteni amenajate, promenadă, locuri de joacă, zonă hirdofila etc, având în același timp și un caracter tematic și educațional din perspectiva speciilor de arbori și plante existente în acest areal.

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>Lipsa unor mediatori sociali în vederea creșterii gradului de stăruință și facilitarea accesului la serviciile publice de sănătate a populației defavorizate.</p> <p>Activitate culturală redusă și slabă cooperare interinstituțională a factorilor cu responsabilități culturale.</p>   | <p>Programele de finanțare pentru digitalizarea serviciilor publice, smart city.</p>  | <p>Instabilitate legislativă. Sacralizate impuse administrației locale de schimbările legislative, fără alocarea de resurse umane, financiare sau materiale în concordanță cu necesitățile.</p>   |
| <p>Doctrinile etnice ale Primăriei Chitila și a instituțiilor subordonate sunt toate morale și nu sunt interconectate, astfel că nu există baze de date comune, fapt ce îngreunează capacitatea de răspuns la sesizările cetățenilor și la fundamentarea deciziilor.</p> <p>Lipsa utilizării tehnologiilor digitale avansate în instituțiile publice din orașul Chitila.</p> | <p>Accesarea fondurilor nerambursabile pentru pregătirea personalului în dezvoltarea serviciilor publice de calitate.</p> <p>Realizarea unui cadstru pe format GIS la nivelul orașului.</p>   | <p>Nerezolvarea problemelor infrastructurii poate duce la scăderea atractivității orașului pentru mediul de afaceri și mărirea angajatorilor în alte zone, ceea ce ar scădea bugetul local.</p> <p>Comunicarea insuficientă între actorii urbani conduce la accentuarea problemelor locale.</p> |
| <p>Experiență în atragerea de investitori, implementarea proiectelor de investiții, crearea parteneriatelor.</p>   | <p>Realizarea de structuri specializate pentru comunicarea cu diversele categorii de cetățeni, mediul de afaceri, mediul universitar, ONG-uri.</p>  | <p>Existența posibilității achiziției taxelor locale online sau cu cardul.</p>  |
| <p>Demararea proiectului „eChitila – Platforma de servicii online pentru cetățeni”.</p>  | <p>Existența unor canale de comunicare (online) între primărie/instituțiile subordonate și cetățeni.</p> <p>Possibilitatea transmiterii sesizărilor pe adresa de e-mail a Primăriei Chitila și pe pagina de Facebook a Primăriei.</p> | <p>Existența posibilității achiziției taxelor locale online sau cu cardul.</p>  |



Parcul Valea Manguului a fost înființat prin amenajarea terenului degradat și neutralizat în suprafață de 61.734 mp, aflată de-a lungul Văii Manguului și crearea unor zone verzi (aproximativ 55.577,1 mp). Terenul este situat pe malul nordic al pârâului Mangu și este cuprins între strada Mușetelului (paralelă cu DN7) la Nord-Vest și se întinde de-a lungul străzii Islaz. De asemenea, în cadrul Parcului Valea Manguului au fost amenajate zone de recreere și agrement pentru comunitate (spații de promenadă, piațetă, amfiteatru verde, loc de joacă pentru copii, zonă specială amenajată pentru sport, skatepark, teren role/patinoar, zonă fitness etc). Prin această investiție s-a urmărit redarea în folosul comunității a unui spațiu neutralizat, abandonat prin transformarea lui într-un spațiu verde, de recreere și agrement valoros pentru comunitate. Prin amenajarea parcului se va reintroduce în circuitul ecologic un teren abandonat, neutilizat, cu efecte benefice directe asupra mediului local prin protejarea și valorificarea ariiului natural existent. Se va valorifica potențialul natural al pârâului Mangu și a peisajului văii. De asemenea se încurajează conservarea habitacilor existente și a speciilor valoroase de floră și faună. Se va reduce nivelul poluării aerului prin amenajarea spațiilor verzi (plantare arbori, arbuști și gazonare) și poluarea apei prin conservarea ecosistemelor existente, prin curățarea și limitarea intervențiilor în zona malului de lac. Totodată, se are în vedere reducerea nivelului de poluare, concomitent cu îmbunătățirea aspectului estetic al orașului, aspecte care contribuie la îmbunătățirea întregului context de viață al locuitorilor din Orașul Chirila, pornind de la condiția socială, educația și dezvoltarea copiilor, starea de sănătate, condițiile de locuire, etc.

Existența infrastructurii centrului medical, cu spații rehabilite pentru dezvoltarea serviciilor medicale de specialitate sau de tip ambulatoriu.

Existența unui proiect de dezvoltare a unui bloc pentru 23 de apartamente cu destinație locuințe sociale.

Existența unor proiecte de dezvoltare a unor servicii medicale de specialitate sau de tip ambulatoriu.

Existența unor proiecte de dezvoltare a unor servicii medicale de specialitate sau de tip ambulatoriu.

Tipul unui centru comunitar care să furnizeze servicii de bază integrare medico-socială. Servicii sociale în funcție de anuar, capacitate și diversificare față de nevoile sociale identificate. Însușirea datelor necesare pentru construirea unei baze de date privind cei mai vulnerabili indicatori sociali. Implementarea cadrului legal privind politicile sociale, monitorizarea și evaluarea. Starea prezenta a clienților unde și decalajul activității medicilor de familie. Lipsa unor centre sociale, pentru servicii sociale, socio-medicale pentru populația cu nevoi speciale, marginalizată. Conștientizarea insuficienței de personalitate și competențe pentru proiectarea și realizarea proiectelor, în special activitatea și HIV/AIDS. Lipsa unor programe privind prevenirea și depistarea precoce a bolilor, precum și prevenirea în rândul locuitorilor.

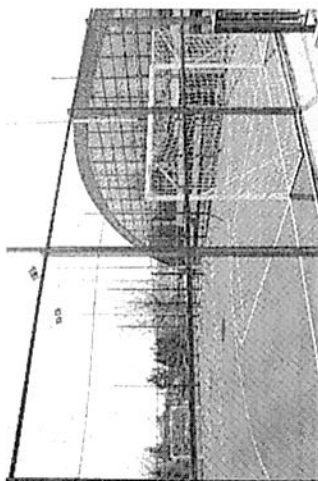
Dezvoltarea unui sistem de asistență socială care să răspundă problematicei și nevoilor sociale identificate. Personal calificat și perfecționat continuu în acordarea serviciilor sociale.

Resurse bugetare reduse față de nevoia de investiții în infrastructură.



#### 2.1.4 Cultură, sport și agrement

Practicarea activităților sportive reprezintă una dintre modalitățile de petrecere a timpului liber de către locuitorii orașului. Aceștia sunt încurajați să facă mișcare prin amenajarea spațiilor destinate desfășurării sporturilor. Locuitorii din Chitila apreciază oportunitățile create de autorități pentru a realiza sport și mișcare. Mulți dintre ei spun că acestea sunt benefice, mai ales pentru copii și că astfel copiii vor avea parte de o creștere armonioasă.



Sala sport - Scoala gimnaziala "Prof. Ion Visoiu"

În prezent, în orașul Chitila se află câteva proiecte de infrastructură de agrement și sport în desfășurare, respectiv construcție bazin de înot, construcție de teren de fotbal și o anexă teren multifuncțional.

Clubul Sportiv Chitila, cu o capacitate de peste 400 locuri pentru activități sportive și de agrement, deține în dotarea sa următoarea infrastructură sportivă: 1 sală de sport, 5 terenuri de tenis cu zăură, 1 teren de mini fotbal sintetic, bazin de înot didactic și un spațiu verde multifuncțional.

La nivelul orașului Chitila a fost implementat proiectul „Proiectare pistă bicicliști Lac Mangu, Oraș Chitila” prin care s-a realizat și recepționat aproximativ 1 km de pistă de biciclete realizată în special în scop de agrement. Pista existentă urmărește aleea de promenadă de pe partea dreaptă a râului Mangu și are acces înspre și dinspre mai multe străzi adiacente văii Mângului.

În acest moment, configurarea actuală a arterelor de circulație din orașul Chitila nu asigură o circulație fluentă și ușoară a traficului de bicicliști și nici nu permite o dezvoltare facilă a rețelei de piste de biciclete care să îmbunătățească condițiile de circulație pentru această categorie de participanți la trafic.

În principal, din punctul de vedere al utilizatorilor acestui tip de transport, cele mai importante cerințe ale acestora sunt legate de lipsa benzilor dedicate circulației pentru biciclete, siguranța circulației și lipsa parcarilor, acestea fiind principalele motive pentru care nu se utilizează (mai frecvent) bicicleta.

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p><b>Infrastructura educațională, culturală, socială și de sănătate</b></p> | <p>Rețeaua de educație la nivelul orașului include un sistem preșcolar, școlar I-VIII.</p> <p>Dezvoltarea continuă a infrastructurii de educație (trei proiecte noi de construcție școală gimnazială cu o capacitate de 648 de locuri, construcție gradiniță cu program prelungit cu o capacitate de 120 locuri, cât și înființarea unei creșe cu o capacitate de 40 de locuri)</p> <p>Modernizarea și reabilitarea infrastructurii de educație.</p> | <p>Possibilități multiple de finanțare a investițiilor în infrastructura educațională, socială culturală - fonduri europene nerambursabile</p> <p>Programul guvernamental de construire de noi grădinițe și extinderi de școli existente și „afterschool”</p>      | <p>Dezvoltarea de noi complexe rezidențiale<br/>fără dezvoltarea infrastructurii educaționale</p> <p>Supraglomerarea instituțiilor de învățământ preuniversitar</p> |
|  | <p>Lipsa unităților de învățământ în cadrul noilor extinderi ale orașului</p>  | <p>Continuarea încheierii de parteneriate instituționale, având ca rezultat dinamizarea și diversificarea manifestărilor culturale - artistice</p> <p>Experiență în organizarea de concerte și evenimente culturale.</p>   | <p>Creșterea prețurilor pieței imobiliare poate descurajarea investitorii privați să investească în educație</p>  |
|  | <p>Clubul Sportiv Chitila, cu o capacitate de peste 400 locuri pentru activități sportive și de agrement.</p> <p>Existența unor evenimente culturale pe plan local (Chitila Film Fest, Zilele Chitilei, Tablata de creație, etc)</p>   | <p>Înălțimea pe tot parcursul vieții este încetărită.</p> <p>Insuficiența facilităților de tip after school</p>  | <p>Nerezolvarea problemelor de infrastructură va duce la scăderea gradului de cultură al comunității.</p>   |
|  | <p>Există proiecte pentru realizarea infrastructurii culturale - Căminul Cultural Tudor Arghezi.</p>   | <p>Creșterea colaborării administrației publice locale cu mediul privat pentru creșterea calității și diversificarea serviciilor publice.</p> <p>Dezvoltarea sistemului ambar pentru implicarea în prestarea serviciilor de sănătate sau de asistență socială.</p> | <p>Nerezolvarea spațiilor publice prezintă activităților socio-culturale va duce la segregarea comunității și sporirea percepției de „câșter domitori”.</p>         |

În viitor, primăria Oraşului Chitila își propune să dezvolte rețeaua de trasee pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare pe o lungime de aproximativ 7 km. Amenajarea traseelor vor presupune și semnalezarea acestora prin indicatoare de circulație standardizate, marcarea treccilor adiacente celor de pietoni, precum și marcarea punctelor de parcare a bicicletelor, în locuri desemnate conform planurilor de dezvoltare a rețelei locale de piste de biciclete.

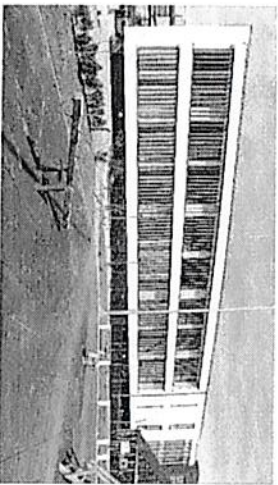
În planificarea traseului pentru biciclete se va ține seama de determinarea zonelor de interes major ce se doresc a fi conectate, în cazul acesta, artera principală a orașului și obiectivele comerciale, socio-culturale, nodurile de transport, etc., amplasate pe Șos. Banatului și zona de agrement Parcul Valea Mangului, dar și străzile adiacente acestuia, zona rezidențială și Școala nou construită în această zonă. Partea din traseu amplasată pe Șos. Banatului este secțiunea principală cu rol de conectare la nivel de oraș și regiune, făcând conexiunea cu principalele destinații din localitate, dar și în afara ei. Secțiunea secundară a traseului are rol de preluare a fluxurilor la nivelul zonei construite și face accesul la nivelul cartierului și către zona de agrement.

## 2.1.5. Educație

În Orașul Chitila rețeaua școlară preuniversitară este compusă din cele 5 unități de învățământ primar și gimnazial, cuprinzând 84 cadre didactice și 55 de săli de clasă.

Școala Gimnazială „Prof. Ion Vișoiu” în calitate de instituție de învățământ cu personalitate juridică este formată din următoarele corpuri de clădire:

- Școala Gimnazială „Prof. Ion Vișoiu” situată în Șos. Banatului, nr. 75,
- Școala Primară „Ion Olteanu” situată în Str. Ion Olteanu, nr. 2,
- Școala Primară nr. 1 Rudei situată în Str. Panduri, nr. 4,



Școala gimnazială „Prof. Ion Vișoiu” - corp nou clădire

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <p>Populația activă este cea mai numeroasă</p> <p>Oferta generată de locuri de muncă în zona și existența unei forțe de muncă importante, disponibilă la costuri minime.</p> <p>Creșterea numărului de locuitori în ultimii ani.</p> | <p>Populația activă este cea mai numeroasă</p> <p>Oferta generată de locuri de muncă în zona și existența unei forțe de muncă importante, disponibilă la costuri minime.</p> <p>Creșterea numărului de locuitori în ultimii ani.</p> | <p>Populația activă este cea mai numeroasă</p> <p>Oferta generată de locuri de muncă în zona și existența unei forțe de muncă importante, disponibilă la costuri minime.</p> <p>Creșterea numărului de locuitori în ultimii ani.</p> | <p>Populația activă este cea mai numeroasă</p> <p>Oferta generată de locuri de muncă în zona și existența unei forțe de muncă importante, disponibilă la costuri minime.</p> <p>Creșterea numărului de locuitori în ultimii ani.</p> |
| <p>Grad redus de marginalizare</p>   | <p>Lipsa programelor integrate pentru incluziunea socială și dezvoltarea capitalului uman.</p>   | <p>Lipsa programelor integrate pentru incluziunea socială și dezvoltarea capitalului uman.</p>   | <p>Impacții redusi și investiții în infrastructură dedicate zonei marginalizate</p>  |

- Școala Primară „Eleonora Iliescu” situată în Str. Școlii, nr. 36-38,
- Școala Gimnazială „Prof Ion Vișoiu” situată în Str. Troiței, nr 59.

În ceea ce privește numărul sălilor de clasă din cadrul unității de învățământ Școala Gimnazială „Prof. Ion Vișoiu”, situația este următoarea:

- Școala Gimnazială „Prof. Ion Vișoiu”, Șos. Banatului, nr. 75 (învățământ primar și gimnazial) are 20 săli de clasă și 3 săli modulare,
- Școala Primară „Ion Olteanu” (învățământ primar) are 4 săli de clasă,
- Școala Primară nr. 1 Rudeni (învățământ primar) are 4 săli de clasă,
- Școala Primară „Eleonora Iliescu” (învățământ primar) are 3 săli de clasă,
- Școala Gimnazială „Prof. Ion Vișoiu”, Str. Troiței, nr 59 (învățământ primar și gimnazial) are 24 de săli de clasă și 4 laboratoare.

| Denumire unitate de învățământ                                    | Ciclu de învățământ | Nr. de clase de elevi | Nr. total clase de elevi | Nr. săli de clasă      |
|---|---------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|
| Școala Gimnazială „Profesor Ion Vișoiu”<br>Șos. Banatului, nr. 75 | Primar              | 20                    | 43                       | 20 (+ 3 săli modulare) |
|   | Gimnazial           | 23                    |                          |                        |
| Școala Primară „Ion Olteanu”<br>Str. Ion Olteanu, nr. 2           | Primar              | 6                     | 6                        | 4                      |
|   | Gimnazial           | 0                     |                          |                        |
| Școala Primară Nr. 1 Rudeni<br>Str. Pandurii, nr. 4               | Primar              | 4                     | 4                        | 4                      |
|   | Gimnazial           | 0                     |                          |                        |
| Școala Primară „Eleonora Iliescu”<br>Str. Școlii, nr. 36-38       | Primar              | 6                     | 6                        | 3                      |
|   | Gimnazial           | 0                     |                          |                        |
| <b>TOTAL</b>  | N/A                 | 59                    | 59                       | 31 (+3 săli modulare)  |

Programul cursurilor se desfășoară în două schimburi: dimineața - ciclul primar și clasele a VIII-a și după-amiaza - clasele a VI-a și a VII-a.

Programul zilnic: 7:30-13:20 clasele a VIII-a respectiv 12:30-19:00 pentru clasele V-VII

|   |  |
|---|--|
| <p>stabilită în anul Județului Ilfov.</p> <p>Existența Asociației de Dezvoltare Intercomunitară ADIGIDI, din care face parte și Orașul Chitina.</p> <p>Cresterea capacității instituționale atât a autorităților de mediu, cât și a autorităților locale și deșeurilor.</p> <p>Utilizarea unei aplicații mobile sau a unei platforme web pentru cooperarea cetățenilor în identificarea străzilor ce au nevoie de modernizare.</p> <p>Dezvoltarea pieței de reciclare a deșeurilor, a materiei prime rezultate din procesarea deșeurilor.</p> | <p>Dezvoltarea economică mai mare a zonelor limitrofe și prețul mai scăzut al locuințelor în aceste zone, ce pot diminua populația orașului.</p> <p>Scăderea ritmului de creștere economică și reorientarea/migrarea forței de muncă calificată spre alte orașe sau migrarea în străinătate.</p> |
| <p>Poluarea aerului determinată de traficul auto intens.</p> <p>Accidentarea incidentelor zgomotului este ridicată în cazul străzilor înguste, anterale, principale de acces în oraș DN7 sau adiacente DN/CB.</p> <p>Nediferențierea timpurie a străzilor ce necesită expansiuni</p> <p>Principale probleme apar în proximitatea zonelor cu trafic rutier și feroviar.</p> <p>Zone unde traficul pietonal este neplăcut din cauza traficului, zgomotului și a poluării.</p>   | <p>Construcția, alocarea de terenuri învecinate pentru locuințe.</p> <p>Dezvoltarea orașului ca o zonă verde atrage populație tânără, familiile cu copii.</p>  |
| <p>Situația orașului foarte aproape de municipiul București îi dă atractivitate pentru locuire și atragerea investițiilor.</p> <p>Structura economică diversificată.</p>  | <p>Lipsa unor politici locale de încurajare a atragerei investițiilor.</p> <p>Lipsa unor politici locale de încurajare a creșterii numărului de locuitori de muncă.</p>  |



Programul zilnic: 8:00-12:00 și 12:30-16:30 pentru clasele primare

În ceea ce privește ciclul primar, programul cursurilor este de 45 de minute + 10 minute pauză comună iar pentru clasele a VIII-a și clasele din ciclul gimnazial programul este de 50 de minute + 10 minute care reprezintă pauza pentru elevi, în funcție de un grafic stabilit pe clase.

#### Personalul didactic

În toate structurile arondate Școlii gimnaziale „Prof. Ion Vișoiu” situația celorl 84 de cadre didactice următoarea:

- Școala Gimnazială „Prof. Ion Vișoiu” sunt 20 de cadre didactice (ciclu de învățământ primar) și 48 de cadre didactice (ciclu de învățământ gimnazial),
- Școala Primară „Ion Oleanu” sunt 6 cadre didactice,
- Școala Primară nr. 1 Rădeni sunt 4 cadre didactice,
- Școala Primară „Eleonora Iliescu” sunt 6 cadre didactice.

#### Îmbunătățirea procesului educațional

Problema infrastructurii educaționale în următorii ani este prioritară pentru Primăria Orașului Chițila aceasta urmărind ca starea, locația și calitatea infrastructurii educaționale să aibă un impact pozitiv asupra accesului la educație și asupra calității învățământului.

În prezent, sunt realizate investiții pentru asigurarea unei baze materiale, dotarea cu echipamente IT, tablete pentru elevi în scopul desfășurării on-line a procesului educațional, dezvoltarea competențelor cadrelor didactice, dezvoltarea programelor educaționale non-formale, pentru a creea condițiile favorabile menținerii și dezvoltării procesului educațional. *Măsurile întreprinse au ca scop reducerea abandonului și părăsirii timpurii a școlii, comensurarea elevilor, descoperirea absenteismului, creșterea ratei de absolvire și tranziția către niveluri superioare de educație.*

*Cu privire la absenteismul și abandonul școlar la nivelul orașului Chițila acesta a fost următorul:*

| Anul școlar | Absenteism la nivelul școlii | Abandon la nivelul școlii  |
|-------------|------------------------------|--|
| 2019-2020   | 2,25%                        | Nu s-a raportat situații de abandon deoarece a fost în perioada pandemiei de COVID-19. |
| 2020-2021   | 3,08%                        | 2,03%  |
| 2021-2022   | 6,16%                        | 3,66%  |

|   |   |   |   |   |   |  |  |   |  |  |  |  |  |  |   |   |   |   |  |   |   |  |   |
|---|---|---|---|---|---|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|---|---|---|--|---|---|--|---|
| Existența unor proiecte pentru planșă la nivel local în cartier cu impact în poluarea și pe albiștele urbane. | Activitatea poartă de interes a tuturor zonelor industriale a scăzut mult odată cu reconversia zonelor industriale. | Registru spulilor verzi al orașului actualizat parțial. | Preocupare constantă a U.A.T. Oraș Chițila pentru reducerea poluării și creșterea gradului de colectare selectivă și reciclare a deșeurilor urbane. | Obiective și indicatori stabiliți de către Orașul Chițila în domeniul mediului, inclusiv în domeniul gestionării deșeurilor urbane. | Deșeurile sunt colectate separat în saci de curățenie proporțiv de peste 20% la nivelul orașului Chițila. | Participarea populației, cultura civică sunt încă la un nivel redus cu impact în poluarea și depoluarea spațiilor naturale menținute și a spațiului public. Gradul redus de colectare a deșeurilor din comunități și deșeurilor depozitate în cantonul principală metoda de eliminare. | Lipsa colectării separate a deșeurilor voluminoase menajere și simbiote, accesa fiind, de obicei, abandonate pe domeniul public sau colectate în amfiteatru cu alte categorii de deșeurii. | Lipsa colectării separate a deșeurilor periculoase menajere, necorespunzătoare, de obicei, colectate în amfiteatru cu alte categorii de deșeurii. | Lipsa monitorizării principalelor indicatori privind deșeurile menajere (indicul de gestionare și compoziția pentru fiecare tip de deșeurii municipale). | Mecanismul actual de plată al serviciului de salubritate este învechit astfel în vederea gradului scăzut de colectare a deșeurilor de salubritate de la utilizatori. | Lipsa aplicării amenzilor (alți primari nerecunoașterea răspundă a abundenței deșeurilor). | Operationalizarea finanțării proiectelor pentru protecția mediului prin atragerea de fonduri nerambursabile. | Măsurile municipale de abordare prin realizarea proiectelor de proiecte. | Existența unor terenuri domoale, care pot fi reconfigurate în spații verzi, de recreere și agrement. | Existența finanțării pentru implementarea de soluții moderne de colectare a gunoierii prin realizarea de puncte gospodărești îngropate, situate adânc în blocurile de locuințe. | Realizarea de campanii de informare în rândul cetățenilor cu privire la colectura deșeurilor. | Existența legislației care reglementează domeniul gestionării deșeurilor. | Existența indicatorilor de colectare selectivă și de reciclare a deșeurilor urbane. | Poluarea crescută în zona generată de existența depozitului de deșeurii acorodam | Implementarea conștientă a strategiilor și planurilor de management a deșeurilor urbane atât la nivel local cât și la nivel metropolitan București, cât și la nivel județean Ilfov. | Prestarea din partea municipiului București pentru expozarea în teritoriul municipiului în activităților dezagrabile rezide de gestionarea deșeurilor și a altor activități poluante. | Realizări pe care le plăcete Orașul Chițila pentru neimplementarea tuturor deșeurilor selectivă stabilite prin planurile și directivele în domeniul managementului deșeurilor. | Indiferența cetățenilor la încălzirea oamenilor de mediu și încălzirea salubrității |
|---|---|---|---|---|---|--|--|---|--|--|--|--|--|--|---|---|---|---|--|---|---|--|---|

Media de vârstă la care intervine cel mai frecvent abandonul școlar este 12-13 ani. Aceștia provin din familii cu venituri reduse sau din familii dezorganizate, ori supuse riscurilor constante de marginalizare și excluduție, iar principalele motive sunt: socio-economică a familiei, motivația scăzută pentru învățare și eșecul școlar, anturajul.

*Rata infrafracționalității pe raza orașului Chitila în ultimii 3 ani (2021-2023) a cunoscut un trend ascendent, iar fapte de natură penală au fost comise și în interiorul instituțiilor de învățământ în condițiile în care în anul 2021 nu s-au înregistrat fapte de natură penală, iar în anul 2022 au avut loc 4 incidente, iar în cele 6 luni din anul 2023 au avut loc 8 incidente.*

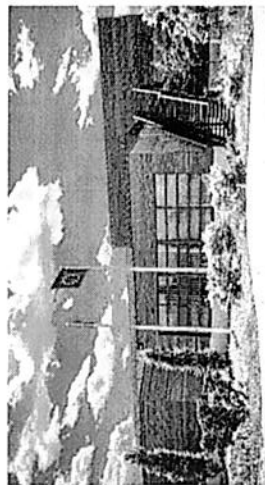
Aceste fapte au necesitat luarea unor măsuri de către conducerea școlii împreună cu reprezentantul părinților, președintele Comisiei de disciplină, șeful poliției locale, reprezentantul Direcției de Asistență Socială, psihologul școlii, ONG-urile, preotul, conducerea Primăriei pentru a fi identificate soluții de diminuare și eliminare a acestor acte de violență din cadrul școlilor care i-au amplasat.

În acest sens, se propune constituirea unui *Grup de dezvoltare armonioasă a copiilor* format din experți educaționali, psihologi și reprezentanți ai autorităților, elevilor și părinților care să poată contribui la rezolvarea problemelor.

De asemenea, o creștere a bullying-ului a avut loc în școli, fapt care a condus la necesitatea luării unor măsuri de către conducerea școlilor, a cadrelor didactice, împreună cu părinții, Primăria și ONG-urile specializate pe soluționarea acestui fenomen în școli.

În ceea ce privește învățământul preșcolar la nivelul orașului Chitila se regăsește *Grădinița Voinicel*, o unitate de învățământ cu personalitate juridică, unde funcționează 19 grupe de preșcolari, din care 12 grupe de preșcolari cu program prelungit și 7 grupe de preșcolari cu program normal.

În anul 2016 prin sprijinul Consiliului Local, Grădinița Voinicel s-a extins fiind construită o clădire modernă, din materiale ecologice, cu șase săli de clasă, trei dormitoare, două săli de mese, terasă și buncăr.



Grădinița Voinicel

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>Sumele atrase pentru reabilitare termică din credite nerambursabile afectează bugetul de investiții în oraș, întrucât de reabilitare nu este colectată integral.</p> <p>Planul de acțiune privind eficiența energetică la nivelul orașului, implementat parțial.</p> <p>Existența rețelei de distribuție gaze la nivelul localității cu impact asupra reducerii consumului de combustibili fosili.</p> | <p>Legislația în vigoare cere audit energetic la vânzarea locuințelor, fapt ce constituie o garanție că locuințele noi sunt eficiente din punct de vedere energetic.</p> <p>Nevoaia de identificare a soluțiilor de reabilitare termică a blocurilor de locuințe prin finanțări nerambursabile.</p> | <p>Tendința de înalțare a climatului, creșterea poluării generate de traficul rutier în zona</p>   |
| <p>Planul de acțiune privind eficiența energetică la nivelul orașului, implementat parțial.</p> <p>Existența rețelei de distribuție gaze la nivelul localității cu impact asupra reducerii consumului de combustibili fosili.</p>   | <p>Nevoaia de identificare a soluțiilor de reabilitare termică a blocurilor de locuințe prin finanțări nerambursabile.</p>  | <p>Existența depozitului de deseururi în imediata apropiere a Orașului Chitila, acesta fiind închis fără aplicarea procedurilor de refacere și redare în circuitul natural al terenurilor degradate.</p> |
| <p>Plan de acțiune privind eficiența energetică la nivelul orașului, implementat parțial.</p> <p>Existența rețelei de distribuție gaze la nivelul localității cu impact asupra reducerii consumului de combustibili fosili.</p>   | <p>Nevoaia de identificare a soluțiilor de reabilitare termică a blocurilor de locuințe prin finanțări nerambursabile.</p>  | <p>Existența depozitului de deseururi în imediata apropiere a Orașului Chitila, acesta fiind închis fără aplicarea procedurilor de refacere și redare în circuitul natural al terenurilor degradate.</p> |

**Verde -  
albastru, mediu  
și pohare**

În anul 2022, vechea clădire de pe malul lacului, s-a mutat în altă clădire nouă, spațioasă și modernă, situată în centrul localității, pe strada Intrarea Căminului nr.1.

*Strategia de dezvoltare a Grădiniței „Voinicei” Chitila este stabilită prin Planul de Dezvoltare Instituțională pentru perioada 2020-2024, dezbătut și avizat în ședința Consiliului Profesoral din 01.09.2020 și aprobat în ședința Consiliului de Administrație din 02.09.2020, revizuit ori de câte ori este necesar.*

- Grădinița „Voinicei” Chitila este formată din următoarele structuri:
- Grădinița Voinicei nr.1, situată în Intrarea Căminului, nr. 1A,
- Grădinița Voinicei - Căsuța cu pitici, situată în Șos. Banatului, nr. 98A,
- Grădinița Voinicei - Ion Olteanu, situată în Str. Ion Olteanu, nr. 2,
- Grădinița Voinicei – Eleonora Iliescu, situată în Str. Școlii, nr. 36,
- Grădinița Voinicei – Rudeni, situată în Str. Panduri, nr.4

*Managementul instituției este asigurat de un director prin concurs în anul 2021 și Consiliul de administrație care are un număr de 7 membri (2 cadre didactice, 2 reprezentanți ai părinților, 1 reprezentant al Consiliului Local, reprezentant Primar, 1 reprezentant Sindical, 1 secretar).*

*Personalul din cadrul grădinițelor este format din 23 de educatoare, 19 posturi nedidactice (bucătărese, îngrijitoare, spălătorese), 3 posturi didactice auxiliare (1 administrator financiar, 2 administratori de patrimoniu).*

*Personalul didactic lucrează în două schimburi (8:00-13:00 și 12:30-17:30), la fel și personalul nedidactic (7:00-15:00 și 11:00-19:00) iar personalul auxiliar lucrează într-un singur schimb (8:00-16:00).*

#### **Dotarea materială a grădinițelor**

*În anul 2020, sălile de clasă din incinta Grădiniței Voinicei – Ion Olteanu au fost mobiliate cu sprijinul finanțării acordat prin Programul Național de Dezvoltare Locală. În anul 2021, Primăria Orașului Chitila a finanțat achiziționarea echipamentelor TIC, aceste echipamente fiind destinate departamentului administrativ din cadrul Grădiniței Voinicei – Căsuța cu pitici.*

*În prezent dotarea materială a grădiniței cuprinde: 19 săli de grupă, 3 săli de mese, 2 cabinete medicale, 1 sală de ședințe, 2 buclărituri proprii, 15 băi, 4 săli oficiu alimentară, mobilier*

|   |  |   |
|---|--|---|
| <p>Leptul studiilor de impact a vehiculelor de transport public populare (autobuz).</p> <p>Spații învecinate pentru parcare publice în zonele centrale și cartiere noi.</p> <p>Sisteme de iluminat și mobilier al drumurilor care fac legătura cu zonele și localitățile învecinate.</p> <p>Capacitatea ambulezilor este depășită la ora de vârf.</p> <p>Accidente frecvente la nivelul arterei principale care traversează șoseaua DN7.</p> <p>Lipsa benzilor dedicate transportului public.</p> | <p>Continuarea programului de reabilitare termică a locuințelor.</p>   | <p>Soluția financiară prin parteneriate publice în zonele centrale și cartiere noi.</p> <p>Sisteme de iluminat și mobilier al drumurilor care fac legătura cu zonele și localitățile învecinate.</p> <p>Capacitatea ambulezilor este depășită la ora de vârf.</p> <p>Accidente frecvente la nivelul arterei principale care traversează șoseaua DN7.</p> <p>Lipsa benzilor dedicate transportului public.</p> |
| <p>Lucrare și eficiență energetică</p>  | <p>Reabilitarea imobilelor de locuit prin programe de finanțare naționale, dezvoltarea proiectelor reabilitare energetice a unui număr mare de locuințe colective (19 blocuri) de pe raza orașului.</p> <p>Lucrările au fost finalizate în cantier de lucru (4 cartiere noi dezvoltate).</p> | <p>Reducerea emisiilor și a costului energiei electrice din cadrul ansamblului de blocuri.</p>  |
|   | <p>Existența unui fond de locuințe vechi, dezvoltate înainte de anul 1998, căldurile fiind inefficiente energetic accesibile înaintea de reabilitare/eficientizare energetică.</p>   | <p>Alocarea de terenuri, pe care să fie construite sau imobile ca destinație locuințe sociale și locuințe pentru tineri.</p>  |
|   | <p>Creșterea creșterea de locuințe sociale și pentru tineri improprie în municipiul Primăriei Chitila.</p>   | <p>Reducerea emisiilor și a costului energiei electrice din cadrul ansamblului de blocuri.</p>  |
|   | <p>Dezvoltarea fondului localiv mare număr mare de tineri în oraș.</p>   | <p>Creșterea numărului de locuințe individuale în oraș prin construirea de apartamente în zona centrală și dezvoltarea activității ocupanților din vecinătatea acestora.</p>  |
|   | <p>În zonele periferice locuințele individuale au fost construite fără o planificare urbană adecvată astfel încât să se evite dezvoltarea de dezvoltarea infrastructurii.</p>  | <p>Creșterea numărului de locuințe individuale în oraș prin construirea de apartamente în zona centrală și dezvoltarea activității ocupanților din vecinătatea acestora.</p>  |



modular, dulăpioare copii, aparate de joacă în aer liber, 5 parcuri copii și curți generoase din punct de vedere al spațiului.

Pentru siguranța și securitatea copiilor, intrările, ieșirile și curtea grădiniței sunt monitorizate prin camere video, iar două dintre grădinițe beneficiază de pază umană. De asemenea, unitatea deține autorizație sanitară și sanitar-veterinară de funcționare.

Unitatea este întreținută permanent, dispune de circuitele necesare și în fiecare an sunt efectuat lucrări de igienizare.

Calificarea și pregătirea profesională a întregului personal al grădiniței reprezintă plus valoarea unității, resursa umană fiind cea care oferă preșcolărilor experiențe orientate spre adevărate valori: responsabilitate, performanță, corectitudine și respect. Educația oferită copiilor prin intermediul activităților derulate în cadrul programului Grădiniței Voinicel, se bazează pe o abordare care dezvoltă competențe cheie pentru învățarea de lungă durată, într-o tendință modernă și durabilă.

Procesul educațional se concentrează pe crearea unor experiențe de învățare stimulative prin care copiii să descopere și să experimenteze lumea inconjurătoare, dezvoltându-și într-un mod integral, liber, armonios și echilibrat întreaga personalitate (socio-emoțională, cognitivă, lingvistică și psihomotorie). Conceptul pedagogic este îndreptat către nevoile și interesele copiilor, oferindu-le acestora un câmp larg de cunoaștere și autocunoaștere, pregătindu-i astfel pentru o bună reușită școlară și o integrare socială cu succes. Procesul instructiv-educativ a înregistrat rezultate bune. Activitatea de proiectare este corespunzătoare și respectă cerințele programei curriculare pentru educație timpurie.

Pentru a soluționa cererea pentru servicii de educație afilată în continuă creștere la nivelul Orașului Chitila, Primăria a inițiat trei proiecte noi de investiții în infrastructura de educație și anume construcție școală gimnazială cu o capacitate de 648 de locuri, construcție gradiniță cu program prelungit cu o capacitate de 120 locuri cât și înființarea unei creșe cu o capacitate de 40 de locuri.

Prin intervențiile la nivelul învățământului obligatoriu, Primăria urmărește ca starea, locația și calitatea infrastructurii educaționale să aiba un impact pozitiv asupra accesului la educație și asupra calității învățământului.

Astfel, primăria urmărește să realizeze investiții pentru asigurarea unei baze materiale minime –dotarea cu echipamente IT, tablete pentru elevi în scopul desfășurării on-line a procesului

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| Existența unor proiecte de investiții pentru realizarea unei clinici medicale.   | Numerul mare de autovehicule care tranzitează orașul. Proveniența congestiei în trafic DN7/ DNCE. Timp mare de așteptare. Migrația forței de muncă (savetșimii) crează congestie în trafic. Existența unor unități locale care beneficiază de facilități de transport public.        | Cerere crescută pentru servicii de transport public.   | Dezvoltarea unui număr mare de locuințe în zonele învecinate orașului și necompletarea tuturor acceselor în aceste zone (Chitila, Megopolea). |
| Realizarea proiectelor de fluidizare a circulației (semaforizare).   | Numerul mare de locuri de parcare în segmente din cartiere. Lipsa infrastructurii pentru transporturi nemotorizate. Amplasarea scăzută a unor sisteme alternative de transport – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații parcate, trasee pietonale. | Posibilitatea obținerii de finanțare nerambursabilă pentru dezvoltarea rețelei de transport alternativ și transport nemotorizat. Amenajarea de parcuri cu plăci. Sistem TIC pentru parcare: informare, gestionare și plăci. Resursele financiare provinente din parcare cu plăci vor 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. | Necesități mari de investiții și lipsa resurselor financiare.   |
| Existența unor proiecte de investiții pentru achiziționarea mijloacelor de transport neopolițane.                                    | Liniile ferate din oraș nu sunt utilizate. Rețea importantă de drumuri locale reabilitate.   |  | Plan Urbanistic general - neadaplat dezvoltării care să seteze parametrii de dezvoltare urbană.   |
| Dorința cetățenilor de a utiliza bicicleta ca mijloc de transport. Existența unui cadru legislativ referitor la problemele de mediu. | Viteza foarte scăzută a transportului public urban de suprafață. Lipsa mijloacelor de transport în comun în zona periferică. Lipsa unor trasee / coridoare pentru deplasări nemotorizate.  |  |   |

educational, mai ales în contextul crizei pandemice create de coronavirusul SARS-CoV-2, dezvoltarea competențelor cadrelor didactice, dezvoltarea programelor educaționale non-formale, pentru a creca condițiile favorabile menținerii și dezvoltării procesului educațional. Măsurile întreprinse au ca scop reducerea abandonului și părăsirii timpurii a școlii, comitarea elevilor, descurajarea absentismului, creșterea ratei de absolvire și tranziția către niveluri superioare de educație.

Unitățile școlare și preșcolare sunt întreținute permanent de către primărie, fiind realizate lucrări de reabilitare, modernizare, igienizare pentru a asigura un mediu fizic propice activităților educaționale. În ceea ce privește situația fizică a clădirilor și dotărilor instituțiilor de învățământ preuniversitar din oraș, acestea au fost bine întreținute, primăria luând măsuri organizatorice operative și eficiente pentru remedierea tuturor avariilor la instalațiile de încălzire, apă caldă și rece, a infiltrațiilor la șarpante și terase din unitățile de învățământ preuniversitar de stat în care acestea au fost semnalate, întreținerea terenurilor, dotarea unităților de învățământ, astfel încât procesul educațional să se desfășoare în bune condiții.

Anul școlar 2020 – 2021 a demarat, în contextul Pandemiei cu Sars Cov 2, cu norme impuse de Ordinile Comune ale Ministerului Educației și Ministerul Sănătății privind protecția sanitară. Astfel, primăria a asigurat toate condițiile pentru ca aceste norme să fie respectate de către elevi și profesori, asigurându-se ca fiecare unitate de învățământ să fie aprovizionată cu dezinfectanți de suprafațe, de mâini, covoare dezinfectante, termoscanner, separator de din PET, măști etc. De asemenea, elevii din medii defavorizate au primit tablete pentru învățarea online, pentru a asigura continuarea procesului educațional.

Având în vedere dezvoltarea continuă a orașului din ultimii ani, existența celor patru cartiere pentru tineri cu peste 500 de imobile, cât și structura majoritară a populației cu vârsta cuprinsă între 0-18 ani, se previzionează în următorii ani o creștere a cererii de servicii de educație la nivelul orașului.

Prin urmare construcția de grădinițe și școli noi, sau achiziționarea de imobile pentru acestea ori extinderea celor existente poate fi considerată o urgență, necesarul de locuri fiind cu mult mai mare decât numărul locurilor existente.

Construcția de grădinițe și școli noi sau extinderea celor existente, acolo unde cererea depășește oferta, va duce la dezvoltarea economică, în general, a orașului. Părinții cu copii mici care nu au rezolvată problema îngrijirii acestora în cadrul instituțional, în general, înregistrează

| Domeniu | Puncte tari   | Puncte slabe  | Oportunități   | Amenințări  |
|---------|---|---|--|---|
|         | Existența gării în zona centrală a Orașului Chiha, care facilitează transportul internodal.   | Pe lângă gara orașului cu Soseaua de Centură se face doar printr-un singur punct (DN7/DVCD).                            | Interes crescut al cetățenilor de a utiliza mijloace de transport necesitate.  | Dezvoltarea economică și imobiliară mai rapidă decât a infrastructurii duce la creșterea gradului de congestie. |
|         | Sistemul de circulație rutieră este organizat într-o arie principală DN7 și artere secundare (unități și iesiri din oraș) care fac legătura cu localitățile învecinate. | Conectivitatea redusă a transportului actual cu serviciile publice de mare capacitate din Capitală - tramvai și metrou. | Possibilitatea reconfigurării fluxurilor zilnice de circulație, prin implementarea polițiilor de urbanism și sprijinirea intervențiilor, fapt ce va duce la schimbarea structurii activităților economice. | Coordonarea eficientă între instituțiile cu atribuții în dezvoltarea infrastructurii și a transportului public. |

venituri mai mici, fiind necesar să aloce din timpul de muncă o parte importantă pentru îngrijirea copiilor, iar angajatorii au nevoie de personal dedicat. Tot din acest motiv, Primăria Orașului Chirtila împreună cu unitățile școlare și-a propus înființarea de facilități de tip after-school care să funcționeze pe lângă instituțiile de învățământ primar și gimnazial din oraș, unde pe lângă îngrijirea necesară și siguranța dată părinților în sensul că, persoane specializate se ocupă de copiii lor în timpul acestora de muncă, copiii vor fi educați și ajutați să facă progrese școlare și să-și facă temele, iar timpul din familie putând fi alocat activităților recreative și ludice, atât de necesare copiilor. Această măsură ar contribui și la reducerea traficului auto generat în jurul școlilor pe durata prânzului. În prezent, legislația actuală nu permite plata suplimentară a cadrelor didactice mai mult de două ore pe zi, ceea ce creează impedimente în implementare, soluția constând în colaborarea dintre administrație și asociațiile de părinți sau mediul privat și ONG-uri, sau recurgerea la implicarea seniorilor cu experiență didactică în acest proiect.

Calificarea și pregătirea profesională a întregului personal al unităților de educație reprezintă plus valoarea, resursa umană fiind cea care oferă preșcolărilor experiențe orientate spre adevărate valori: responsabilitate, performanță, corectitudine și respect. Educația oferită copiilor prin intermediul activităților derulate în cadrul programelor preșcolare, se bazează pe o abordare care dezvoltă competențe cheie pentru învățarea de lungă durată, într-o tendință modernă și durabilă. Procesul educațional se concentrează pe crearea unor experiențe de învățare stimulative prin care copiii să descopere și să experimenteze lumea inconjurătoare, dezvoltându-și într-un mod integral, liber, armonios și echilibrat întreaga personalitate (socio-emoțională, cognitivă, lingvistică și psihomotorie). Conceptul pedagogic este îndreptat către nevoile și interesele copiilor, oferindu-le acestora un câmp larg de cunoaștere și autocunoaștere, pregătindu-i astfel pentru o bună reușită școlară și o integrare socială cu succes.

De asemenea, integrarea tehnologiilor asistive în procesul de educație, răspunde cu succes solicitărilor diverse de învățare ale elevilor cu nevoi speciale, pe lângă adaptarea curriculară, sprijin individual, sau adaptarea unor mijloace și materiale didactice suplimentare.

### 2.3 Analiza SWOT

| Domeniu                     | Puncte tari   | Puncte slabe   | Oportunități  | Amenințări  |
|-----------------------------|---|--|---|---|
| Conectivitate și mobilitate | Acoperire parțială a orașului cu o rețea de transport terestru.<br>Rețeaua de transport local asigură conexiunea și cu celelalte localități din jurul orașului Chirtila inclusiv cu Municipiul Bacău. | Conectivitate întreruptă.<br>Comunicarea căilor de transport între două zone ale orașului, separate de Magistrala CF 100 București- Ploiești, se realizează cu mare dificultate, prin rute exotice ale orașului.<br>Lipsa unei infrastructuri adecvate care să faciliteze intermediarizarea și utilizarea modurilor de deplasare rezolvabile.<br>Lipsa parcaurilor de tip park & ride.<br>Lipsa informațiilor în timp real referitoare la transportul public (orașul).<br>Gradul de degradare a unor artere rutiere.<br>Lipsa unui dispozitiv de informare integrat.<br>Valori ridicate ale traficului în orele de vârf și congestiunea accesului. | Existența unor proiecte la nivel municipal pentru îmbunătățirea principalelor bulevarde la nivelul regiunii BI până la stocarea de ceară.<br>Disponibilitatea fondurilor europene pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere, modernizarea și achiziționarea de mijloace de transport ecologice.<br>Disponibilitatea fondurilor europene pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere, modernizarea și achiziționarea de mijloace de transport ecologice.<br>Disponibilitatea fondurilor europene pentru implementarea sistemului de management inteligent al traficului și dezvoltarea infrastructurii intermodale.<br>Dezvoltarea și promovarea modurilor de transport alternative.<br>Existența unor proiecte de reabilitare a străzilor, trotuarelor și pentru amenajarea pistei de biciclete și zone pietonale în diferite stadii de implementare. | Creșterea accelerată a numărului de autovehicule. |



## 2.1.6 Sănătate și asistență socială

Abordarea sănătății și bunăstării populației va include, pe de-o parte, abordarea serviciilor de asistență medicală în comunitate și de prim ajutor, dar și a bolilor cronice, a celor psihice cât și a dizabilităților. Îmbunătățirea serviciilor și accesului la asistența medicală de calitate este esențială pentru funcționarea unei societăți durabile centrate pe oameni și prevenție. Trebuie asigurat un cadru adecvat pentru promovarea unui mod de viață sănătos și proactiv, favorizarea activităților sociale și prevenția și educația medicală.



În urma măsurilor cuprinse în Strategia de dezvoltare locală 2014 – 2020, cât și a unor măsuri administrative și sociale întreprinse în ultimii ani, s-au realizat unele progrese în dezvoltarea infrastructurii medicale la nivel local prin construirea unei policlinici în oraș. În viitor, se urmărește dotarea acestei policlinici nou construite și atragerea personalului medical necesar, în vederea extinderii rețelei de asistență medicală și socială, cu accent pe segmentele vulnerabile sau defavorizate ale populației. Astfel, se va avea în vedere dezvoltarea parteneriatelor cu ONG-uri și a infrastructurii medicale având în vedere experiența în domeniul sanitar și al prevenției.

Orașul Chirila a identificat ca problemă prioritară pentru comunitate dezvoltarea infrastructurii medicale de tip primar și secundar.

În Orașul Chirila infrastructura medicală este slab reprezentată, pe teritoriul acestuia regăsindu-se un dispensar, 5 cabinete pentru medicina de familie, 3 cabinete stomatologice și 4 farmacii. Pentru copiii de vârstă școlară, există la nivelul fiecărei unități de învățământ cabinete medicale școlare, unele dintre acestea reabilitate de către administrația locală. Conform Strategiei de Dezvoltare a Județului Ilfov - orizont 2030, la nivelul orașului, un medic de familie deservește peste 3000 de locuitori.

Având în vedere numărul redus de servicii medicale, cât și lipsa specialităților medicale, mai ales a serviciilor de primă urgență, locuitorii reclamă faptul că *infrastructura medicală locală nu este suficientă*, motiv pentru care aceștia sunt nevoiți să se deplaseze în București sau în localitățile învecinate pentru servicii de calitate.

|   |   |  |  |   |   |
|---|---|--|--|---|---|
| 5 | Consultare dedicată locuitorilor din Cartierul Rudeni | 31.07.2023, 18.00<br>Școala Primară Rudeni | Prezentarea pe scurt a ceea ce înseamnă SIDU și a principalelor proiecte. În cadrul dezbaterii publice au fost discutate principalele probleme din zonă și anume: scurta și necalitatea drumurilor, înălbirea și înălbirea la intrarea și ieșirea din oraș, bazinul de inot, evitarea amunetii depunerilor în natură, digitalizarea serviciilor publice, supravegherea video - siguranța cetățenilor, infrastructura - drumurile, transportul public, îmbunătățirea sistemului de apă și canalizare, iluminatul public, lipsa farmaciilor și a supermarketurilor, gestionarea gunoier, călea ferată. | 5 reprezentanți din cadrul Primăriei, Orașului Chirila, 1 reprezentant din partacoalderenii Clubului Sportiv Chirila și 72 reprezentanți din societatea civilă și mediul de afaceri | Lista de prezență<br>Fotografii<br>Raportul consultării publice |
|---|---|--|--|---|---|

| Nr. crt. | Zona urbană   | Data și locul consultării publice                                      | Obiective  | Participanți   | Documente relevante   |
|----------|---|--|--|--|---|
| 1        | SZ3+SZ4<br>Consultare dedicată locuitorilor din Cartierul Tineri I-II   | 17.07.2023, 18.00<br>Școala Nouă – Sala Multifuncțională               | Prezentarea pe scurt a ceea ce înseamnă SIDU și a principalelor proiecte.<br>În cadrul dezbaterii publice au fost discutate principalele probleme din zonă și anume: siguranța cetățenilor, modernizarea infrastructurii de transport, calitatea aerului, dezvoltarea sistemului educațional, gestionarea grupii de gunoi, amenajarea de noi spații verzi și de agrement.  | 5 reprezentanți din cadrul Primăriei Orașului Chitila și 68 reprezentanți din societatea civilă și mediul de afaceri | Lista de prezență<br>Fotografii<br>Raportul consultării publice |
| 2        | SZ2<br>Consultare dedicată locuitorilor din Cartierul Residence   | 24.07.2023, 18.00<br>Școala Nouă – Sala Multifuncțională               | Prezentarea pe scurt a ceea ce înseamnă SIDU și a principalelor proiecte.<br>În cadrul dezbaterii publice au fost discutate principalele probleme din zonă și anume: sortarea și reciclarea deșeurilor, fluidizarea traficului la intrarea și ieșirea din oraș, bazinul de inot, evitarea anunțării deșeurilor în natură, digitalizarea serviciilor publice, supravegherea video.  | 5 reprezentanți din cadrul Primăriei Orașului Chitila și 41 reprezentanți din societatea civilă și mediul de afaceri | Lista de prezență<br>Fotografii<br>Raportul consultării publice |
| 3        | SZ1<br>Consultare dedicată locuitorilor din Zona Fabrică  | 20.07.2023<br>18.00<br>Școala Gimnazială "Prof. Ion Vîjoiu<br>Voinești | Prezentarea pe scurt a ceea ce înseamnă SIDU și a principalelor proiecte.<br>În cadrul dezbaterii publice au fost discutate principalele probleme din zonă și anume: lipsa farmaciilor, îmbunătățirea infrastructurii de transport și proiectarea medicului inconjurător, sortarea și reciclarea deșeurilor, crearea unor noi spații de agrement, lipsa supermarketurilor, ambulatoriul, modernizarea infrastructurii de transport public. | 5 reprezentanți din cadrul Primăriei Orașului Chitila și 41 reprezentanți din societatea civilă și mediul de afaceri | Lista de prezență<br>Fotografii<br>Raportul consultării publice |
| 4        | SZ5+SZ6+SZ11<br>Consultare dedicată locuitorilor din Zona Centru<br>SZ7+SZ8+SZ10<br>Consultare dedicată locuitorilor din Cartierul Regina Maria | 27.07.2023, 18.00<br>Creșta Nouă/ Fosta Grădiniță                      | Prezentarea pe scurt a ceea ce înseamnă SIDU și a principalelor proiecte.<br>În cadrul dezbaterii publice au fost discutate principalele probleme din zonă și anume: calitatea aerului, evitarea anunțării deșeurilor în natură, crearea unor noi spații de agrement, lipsa supermarketurilor, clinica medicală, modernizarea transportului, dezvoltarea digitalizării serviciilor publice, refacerea străzilor                            | 5 reprezentanți din cadrul Primăriei Orașului Chitila și 49 reprezentanți din societatea civilă și mediul de afaceri | Lista de prezență<br>Fotografii<br>Raportul consultării publice |

Din punct de vedere al sănătății populației, la nivel local se prezintă unele particularități specifice în ceea ce privește incidența bolilor. Astfel, conform datelor furnizate de către medicii de familie, principalele afecțiuni întâlnite sunt: bolile cardio-vasculare, renale, cancerul, diabetul, bolile infecțioase, tuberculoza sau unele BTS, așa-numitele boli ale sărăciei, specifice unor grupuri sociale defavorizate.

*Zona cea mai defavorizată, din punct de vedere al acoperirii cu servicii medicale, la nivelul orașului Chitila este zona Rudeni, unde nu există nici măcar o farmacie pentru comunitate. În această zonă, dar și pe întreg teritoriul orașului au fost identificate o serie de probleme care trebuie soluționate în vederea creșterii accesului egal la servicii medicale.*

Strategia are în vedere reducerea ratei mortalității materne și infantile, diminuarea incidenței îmbolnăvirilor de boli infecțioase și cronice, respectiv prevenirea și tratarea abuzului de substanțe nocive și a bolilor mintale.

Conform Strategiei Naționale de Sănătate 2022-2030, așteptările actuale ale cetățenilor români sunt ca sistemul de sănătate, organizațiile de îngrijire a sănătății și profesioniștii din domeniul sănătății să treacă la un nivel mai înalt de performanță și să adopte o abordare mai umanistă și comprehensivă a îngrijirii sănătății, în care cetățeanul cu nevoi de îngrijire este privit și respectat ca o persoană completă, cu nevoi multidimensionale.

Abordarea centrată pe cetățean este diferită de abordarea centrată pe pacient, deoarece ia în considerare faptul că înainte ca cetățenii să devină pacienți trebuie să fie informați și imputerniciți în promovarea și protejarea propriei sănătăți, precum și în asigurarea unui mediu de viață de calitate. Abordarea centrată pe cetățean implică o luare în considerare echilibrată a valorilor, nevoilor, așteptărilor, preferințelor, capacităților și sănătății și bunăstării tuturor constituenților și părților interesate ale sistemului de sănătate.

În concordanță cu Strategia sanitară a României, care prevede inversarea piramidei serviciilor medicale pentru populație, se pune accent pe dezvoltarea de infrastructuri medicale de specialitate sau de tip ambulatorii, care să fie poartă de intrare a pacientului în sistemul de sănătate și care să acopere o arie vastă de investigații imagistice și screening, completate cu servicii integrate pluridisciplinare.

Creșterea gradului de sănătate al populației va putea fi realizat prin dezvoltarea infrastructurii medicale, cabinete medicale, cabinete medicale din școli, policlinici, dispensare, atât de către primărie, cât și prin preluarea și modernizarea acestora de către beneficiarii privați și prin

construcția de spații noi adecvate pentru servicii medicale de specialitate. Pentru aceasta sunt necesare identificarea modalităților prin care să poată fi reabilitate polclinicele și dispensarele din oraș, precum și identificarea și amenajarea de spații unde să poată activa medici de familie, sau se pot dezvolta noi specialități medicale.

La nivelul orașului Chirtila urmează a se înființa Centrul Medical Chirtila care are menirea de a veni în întâmpinarea nevoilor populației în creștere, aducând servicii medicale de prevenire, diagnostic și tratament performante în raza teritorială a comunității. Centrul Medical este situat în Orașul Chirtila, Șoseaua Banatului, nr. 2 și este format dintr-un corp de clădire P+1E, cu o suprafață construită desfrântată de 1.458 m<sup>2</sup>. Clădirea a fost renovată și reabilitată recent, printr-un proiect realizat în colaborare cu Consiliul Județean Ilfov iar, în prezent, respectă toate cerințele normative în vigoare pentru a funcționa ca și centru ambulatoriu pluridisciplinar, care să includă diverse specialități medicale, imagistică (CT și radiografie), laborator, precum și mici intervenții de obstetrică - ginecologie și chirurgie. Clădirea nu deține în momentul de față nicio dotare sau echipare medicală.

Autoritatea locală își propune să doteze cu echipamente și aparatură medicală cabinetele de specialitate ale centrului medical, secția de imagistică și paraclinică, afecțiune umătoarelor secții/specializări: cardiologie, pediatrie, obstetrică-ginecologie, urologie, ORL, oftalmologie, neurologie, psihiatrie, diabet și boli de nutriție, dermatologie, gastroenterologie, endocrinologie, ortopedie, reumatologie, oncologie, hematologie, medicină de familie etc.

Ambulatoriul propus în Centrul Medical Chirtila include un total de 12 cabinete și săli de tratament, o sala de mici intervenții (care necesită numai spitalizare de zi) și doua saloane pentru spitalizare de zi. Sala de tratament și mici intervenții are 31,40mp (chirurgie generală și ginecologie) și este dotată cu aparatură necesară efectuării intervențiilor chirurgicale minim-invazive: aparat anestezic, lampa scaltica, monitor pacient etc.

Realizarea investiției va contribui la îmbunătățirea nivelului de sănătate a populației din regiunea nord-vest a județului Ilfov, prin asigurarea de servicii medicale primare și secundare, care intră în categoria serviciilor esențiale pentru populație. Echipamentele noi achiziționate în vederea dotării centrului medical vor asigura mijloacele oferirii de servicii medicale la standarde europene, vor conduce la reducerea timpului de diagnosticare și tratament, reducerea numărului de pacienți redirectionați către alte centre medicale, reducerea numărului de internări, cu implicații pozitive asupra gradului de sănătate al populației.

### Prioritățile Orașului Chirtila

| Temel dezbaterii  | Priorități   |
|---|--|
| Contextul teritorial, social și economic  | Îmbunătățirea cooperării dintre medii de afaceri și administrația locală;<br>Dezvoltarea infrastructurii necesare dezvoltării afacerilor locale;<br>Sprijin acordat pentru dezvoltarea centrelor de afaceri, parteneriatelor cu accent pe cercetare și inovare și crearea de noi locuri de muncă.  |
| Infrastructură și servicii comunitare de utilitate publică  | Creșterea accesibilității rutiere, reconfigurarea, reabilitarea și modernizarea rețelei de străzi existente;<br>Realizarea de pasarelle, reabilitarea pasajelor și construirea unor noi;<br>Promovarea mobilității urbane durabile: dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru deplasări pietonale; dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor pentru deplasări cu bicicleta; dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor pentru deplasarea cu vehicule electrice; îmbunătățirea sistemului de parcare;<br>Reabilitarea, modernizarea și extinderea rețelei serviciilor de utilitate publică (apă și canalizare, iluminat, transport) |
| Mediu și infrastructura de mediu  | Folosirea eficientă a terenului urban: regenerarea și extinderea spațiilor publice; reducerea expansiunii urbane necontrolate<br>Asigurarea unei gestionări eficiente a deșeurilor<br>Conservarea patrimoniului natural și dezvoltarea infrastructurii verzi   |
| Capitalul uman și infrastructura socială, educație, sănătate și asistență socială, cultură, patrimoniul și industrii creative, incluziune socială | Promovarea incluziunii sociale a grupurilor defavorizate, și a persoanelor expuse riscului de sărăcie – Zona Rudeni și alte zone cu risc crescut de sărăcie și marginalizare;<br>Îmbunătățirea accesului la infrastructură sanitară modernă și servicii medicale de calitate în cadrul Ambulatoriului;<br>Îmbunătățirea ofertei culturale și a oportunităților de creație artistică – Casa de cultură;   |
| Capacitate administrativă   | Dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor sportive și de tineret – Clubul Sportiv Chiajna<br>Digitalizarea serviciilor publice și implementarea conceptului de Smart City;<br>Creșterea capacității de planificare urbană;<br>Dezvoltarea competențelor și managementul eficient al resurselor umane din administrația publică locală;<br>Creșterea gradului de implicare a cetățenilor, a mediului de afaceri și a celui neguvernamental în procesul decizional.   |



#### 2.2.1.4. Consultări publice cu societatea civilă și mediul economic

Pentru identificarea obiectivelor și intereselor comune au fost realizate 5 (cinci) consultări cu societatea civilă, reprezentanții mediului economic, în perioada 20 iulie 2023 – 29 iulie 2023 (a se vedea Anexa 7 - Raportul consultărilor publice)

De asemenea, a fost pusă la dispoziția cetățenilor și a mediului economic o adresă de e-mail [consultarepublica@primariachitila.ro](mailto:consultarepublica@primariachitila.ro) prin intermediul căreia puteau să-și exprime problemele întâmpinate și să propună soluții (a se vedea Anexa 7 – Rapoarte consultări publice).

În cadrul consultărilor publice s-a realizat o prezentare pe scurt a temelor, priorităților, importanței și impactului pe care îl are elaborarea și implementarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila (SIDU), precum și o prezentare generală a principalelor proiecte (existente și viitoare) corelate cu principalele teme din SIDU și anume: contextul teritorial, social și economic, infrastructura și serviciile comunitare de utilități publice, mediul și infrastructura de mediu, capitalul uman și infrastructura socială (educație, sănătate, asistență socială, cultură, patrimoniu și industrii creative, incluziune socială) și capacitatea administrativă.

Proiectele prezentate pe scurt au fost:

- Modernizare drumuri Cartier Tineret 4, oraș Chitila, județ Ilfov,
- Extinderea rețelelor de alimentare cu apă, canalizare pluvială și canalizare ape uzate menajere pe strada Rudeni, tronson cuprins între str. Cartierului și Centura Bucureștiului, localitatea Chitila, Județul Ilfov.
- Decolmatare părau Valea Mângului (Grădinița Eco - Pădurea Râioasa),
- Dotare Ambulatoriu,
- Modernizare Școala Gimnazială „Prof. Ion Vișoiu” ,
- Transport intermodal; Transport cu autobuze electrice,
- Chitila - Smart City; "Chitila - Safe City" - Sistem inteligent de monitorizare urbană și despre parcul cu panouri fotovoltaice,
- Dezvoltarea, modernizarea și completarea sistemelor de management integrat al deșeurilor municipale la nivelul orașului, construirea insulelor ecologice digitalizate, colectarea separată și transportul deșeurilor municipale,
- Crearea parcului industrial,
- Construirea și dotarea școlii primare – Școala verde.

166

Astfel, se estimează ca Centrul Medical Chitila va atrage pacienți atât din Orașul Chitila, într-o proporție de 85%, precum și din zonele limitrofe, nu numai ale județului Ilfov, dar și din județul Giurgiu sau Dâmbovița, într-o proporție de 15%. Acesta va îndeplini rolul de filtru și va ajuta la degrevarea camerelor de gardă din cadrul spitalelor apropiate, private și de stat (cele mai apropiate spitale fiind Spitalul Life Memorial – Medlife, Spitalul Băneasa Regina Maria sau Spitalul Clinic de Urgență Prof. Dr. Agrippa Ionescu), niciunul însă situat mai aproape de 11 km.

#### Infrastructura socială

Domeniul protecției și asistenței sociale, la nivelul comunității Orașului Chitila, este acoperit prin existența și funcționarea *Direcției de Asistență Socială din cadrul Primăriei care cuprinde Compartimentul de Asistență Medicală Comunitară și Compartimentul de Asistență Medicală în*



*Unitățile de Învățământ.* Această Direcție aplică politicile sociale în domeniul protecției copilului, familiei, persoanelor vârstnice, a celor cu dizabilități, precum și a altor persoane aflate în nevoie socială. Direcția realizează o analiză a nevoilor sociale ale comunității prin anchete sociale, sondaje, ia măsuri de prevenire și combatere a situațiilor de marginalizare și excludere socială, analizează situațiile de risc social.

Direcția de Asistență Socială are atribuții cu privire la:

- acordarea beneficiilor de asistență socială și a serviciilor sociale în domeniul protecției copilului, familiei, persoanelor vârstnice, persoanelor cu dizabilități, precum și altor persoane, grupuri sau comunități aflate în nevoie socială, conform Legii 292/2011, Legea asistenței sociale cu modificările și completările ulterioare;
- identificarea și evaluarea nevoilor sociale individuale, familiale sau de grup pentru prevenirea, combaterea și soluționarea situațiilor de dificultate și risc de excludere socială prin acordarea de beneficii sociale potrivit legilor care reglementează acordarea acestor prestații, evaluarea de către asistenții sociali, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit statutului asistentului social și regulamentelor interne, respectiv fișei postului;

103



- acordarea de beneficii sociale, în concordanță cu nevoile specifice identificate, pentru fiecare categorie de beneficiari;
- inițierea, coordonarea și aplicarea măsurilor de prevenire și combatere a situațiilor de marginalizare și excludere în care se pot afla anumite persoane sau grupuri prin acordarea de beneficii sociale

Compartimentul de Asistență Medicală Comunitară facilitează și îmbunătățește accesul populației și a grupurilor vulnerabile la serviciile de educaționale și sociale, identifică și previne cazurile de abandon și/sau abuz asupra copiilor, urmărește activ persoanele care se află în evidențele speciale, persoanele cu dizabilități.

Personalul din Compartimentul de Asistență Medicală în Unitățile de învățământ acordă asistență medicală preșcolarilor și școlărilor pe perioada în care se află în unitățile de învățământ, prin examinarea periodică a stării de sănătate și apreciază nivelul de dezvoltare fizică și psihică a acestora, acordă la nevoie primul ajutor preșcolarilor și elevilor din unitățile de învățământ arondate.

În urma revizuirii cadrului legislativ în domeniul serviciilor sociale, al prevenirii marginalizării și excluderii sociale, al incluziunii sociale prin ocupare, prin: adoptarea Legii asistenței sociale nr. 292/2011 (a adus elemente de reformă care au stabilit complementaritatea dintre cele două componente ale asistenței sociale și măsuri integrate de asistență socială pentru prevenirea și combaterea sărăciei și riscului de excludere socială, pentru asistența socială a copilului și a familiei, asistența socială a persoanelor cu dizabilități și asistența socială a persoanelor vârstnice, la nivel local au fost adoptate și implementate măsuri în domeniu. Astfel, au fost aprobate măsuri care au vizat reglementarea, funcționarea și finanțarea serviciilor sociale, precum: elaborarea unor standarde minime de calitate pentru toate tipurile de servicii sociale, îmbunătățirea regulamentelor de organizare și funcționare ale serviciilor publice de asistență socială, îmbunătățirea procedurii de depunere a solicitărilor de servicii sociale și a procedurii de acordare a ajutoarelor sociale, continuarea derulării de programe de finanțare a serviciilor sociale (programul de acordare a subvențiilor, programe de interes local, parteneriate pentru derularea proiectelor cu fonduri europene).

Ca urmare a aprobării Legii nr. 196/2016 privind venitul minim de incluziune, care reglementează instituirea acestui tip de venit, a fost implementată procedura pentru acordarea

#### *Dezvoltare urbană*

- Pasaj rutier peste calea ferată (legătura rutieră între cele 2 zone);
- Amenajare piața gară CFR;
- Refacerea trotuarelor;
- Piață agroalimentară;
- Panouri de izolare fonică (șoseaua centură, calea ferată);
- Reabilitare pasaj CFR;
- Înfințare parcuri în zona parcurilor.

#### **2. Proiecte necesare în viziunea locuitorilor**

Proiectele necesare în viitorul apropiat în viziunea participanților la consultare sunt: pasajul rutier peste calea ferată care face legătura între două zone și reabilitarea pasajului pietonal CFR, supraveghere video pentru traficul rutier și pietonal. De la acest proiect se așteaptă creșterea siguranței locuitorilor și stoparea aruncării gunoaielor în locuri nepermise, realizarea unui after school, proiecte de educație pentru cetățeni pentru gestionarea deșeurilor și colectarea selectivă, parc industrial pentru a miza afacerile care au nevoie să opereze cu camioane sau care poluează la marginea orașului, realizarea unui bazin de înot sau strand, crearea unui nou cimitir datorită numărului foarte mic al locurilor de veci ce sunt disponibile în prezent, înfințarea unei farmacii în cartierul Rudeni.

să poată fi mutată activitatea companiilor care utilizează camioane sau procesul lor de producție implică poluare;

- Centre cercetare inovare pentru a atrage noi locuitori cu studii superioare și totodată pentru a încuraja adolescenții din Chitila să urmeze studii superioare;
- Atragere de investitori în oraș prin oferirea de facilități angajatorilor de top.

#### *Educație/ Învățământ*

- Creșe, grădinițe, after school,
- Centre de educație inovatoare pentru copii (centre științifice pentru experimentare – fenomene naturale, fizice, chimice, electrice etc);
- Biblioteca orașului.

#### *Sănătate*

- Deschiderea policlinicii și realizarea serviciilor medicale de urgență;
- Maternitate;
- Cabinete stomatologice (mai ales pentru copii);
- Centru de recuperare;
- Centre pentru bătrâni.

#### *Sport și agrement*

- Realizare bazin de înot / ștrand;
- Extindere piste de alergare;
- Săli de sport;
- Locuri de joacă;
- Locuri pentru pescuit;
- Zonă pietonală cu cafenele/ magazine.

beneficilor de asistență socială pentru familiile și persoanele singure aflate în situație de dificultate, în scopul prevenirii și combaterii sărăciei și riscului de excludere socială.

De asemenea, au fost înregistrate progrese și în privința acordării alocațiilor de stat pentru copii, pentru susținerea familiei aflate în dificultate, de acordare a ajutorului social, de acordare a ajutoarelor pentru încălzirea locuinței și a programului privind stimularea participării la învățământul preșcolar a copiilor provenind din familii defavorizate, prin majorarea cuantumurilor și corelarea acestora cu modele europene, în scopul activizării persoanelor și reducerea dependenței de măsurile sociale pasive.

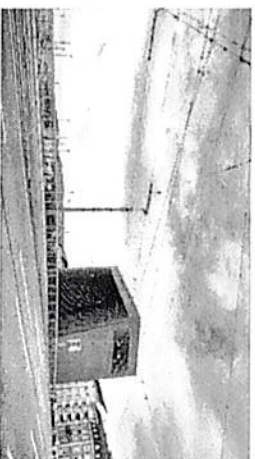
În ceea ce privește asistarea persoanelor cu nevoi speciale sau aflate în situații de marginalizare socială, la nivelul orașului sunt înregistrate 198 de persoane cu dizabilități, 36 de insoțitori pentru persoane cu dizabilități.

La nivelul orașului Chitila s-a realizat un proiect de construire a unui bloc cu un număr de 23 de locuințe sociale, care s-au repartizat familiilor cu o situație locativă și socială critică. Acest proiect s-a realizat cu fonduri atât de la Bugetul de stat, prin Ministerul Dezvoltării Lucrărilor Publice și Administrației, cât și prin completarea cu fondurile publice de la nivel local. Cu toate acestea numărul locuințelor sociale este extrem de redus raportat la nevoi, respectiv la numărul de cereri depuse la nivelul autorității publice locale.

Pentru a contribui la incluziunea socială a tinerilor, a fost elaborată, la nivelul orașului Chitila, Metodologia în domeniul politicii pentru tineret, care abordează politicile pentru tinerii între 14-35 ani. Această Metodologie conține măsuri și direcții de acțiune pentru tinerii din comunitate. Considerând datele demografice actuale, respectiv datorită numărului mare de solicitări pentru locuințe sociale și a numărului de tineri aflat în trend ascendent care învață în Chitila și de care economia orașului și dezvoltarea sa viitoare are nevoie, primăria orașului Chitila derulează un program pentru tinerii din comunitate, prin care sunt alocate terenuri pentru construcția de locuințe. Începând cu anul 2010 s-au acordat treptat aproximativ 567 terenuri, alocate pentru construcția caselor, în cartierele I și II, apoi III și IV, dezvoltându-se astfel cele 4 cartiere pentru tineri de pe raza orașului Chitila. Această dezvoltare a schimbat peisajul urban la nivelul orașului, cât și harta nevoilor de dezvoltare urbană, infrastructură tehnico-edilitară, educațională, medicală, socială, etc.

## Infrastructura tehnico-edilifiară

La nivelul regiunii București-Ilfov există o serie de parteneriate teritoriale de tipul Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară și Grupurilor de Acțiune Locală ce vizează abordarea problemelor comune, precum și elaborarea și implementarea de proiecte.



În cadrul regiunii București-Ilfov au fost înființate 7 Asociații de Dezvoltare Intercomunitară care au ca obiect de activitate servicii de utilități publice cheie pentru dezvoltarea regională. În cadrul unora participă și reprezentanți ai UAT Chitila, acestea fiind: ADI pentru Transport Public București-Ilfov (cuprinde toate UAT-urile din Regiunea București-Ilfov) și ADI pentru Gestionarea Integrată a Deșeurilor Ilfov – ADIGHDI (CJ Ilfov și 32 de unități administrativ-teritoriale din județul Ilfov).

Între anii 2012-2019, suprafața intravilană urbană din regiunea București-Ilfov a continuat să se extindă, fiind înregistrată o creștere în 2019, față de valoarea din 2012, cu 973 ha, a spațiului intravilan urban. Cele mai semnificative modificări ale limitelor teritoriilor intravilane s-au remarcat în Chitila (+923 ha) și Pantelimon (+205 ha)<sup>24</sup>. Nu există date statistice referitoare la gradul de expansiune a intravilanului construit în localitățile rurale ale județului Ilfov. Această expansiune urbană necesită dezvoltarea infrastructurii de utilități publice de interes local (alimentare cu apă și canalizare, energie electrică și termică, telecomunicații, etc).

Rețeaua de distribuție a apei potabile la nivelul județului Ilfov acoperă toate UAT-urile urbane și 26 de UAT-uri din mediul rural, iar rețeaua de canalizare publică se regăsește de asemenea în toate localitățile urbane și în 27 de UAT-uri din mediul rural, situație în creștere față de 2012 (19 UAT-uri rurale). Rețeaua simplă de distribuție a apei potabile și cantitatea de apă potabilă distribuită au cunoscut o dezvoltare în ultimii ani în județul Ilfov, creșterea lungimii rețelei fiind de 541,2 km în perioada 2012-2019 (+101%), iar creșterea cantității de apă distribuite cu 4261 mii mc (+48,3%).

<sup>24</sup> Sursa: INS, Tempo, GOS102B din Planul de Dezvoltare Regională București-Ilfov 2021 -2027 pg 64

- Poluarea aerului (controlul emisiilor de CO<sub>2</sub> ale fabricilor, poluarea emisă de autoturisme și a gazelor toxice);

- Digitalizare servicii publice (servicii electronice on line, modernizarea infrastructurii administrative);

- Smart lighting (iluminat public inteligent, optimizarea consumurilor);

- Smart parking (monitorizarea disponibilității locurilor de parcare din oraș);

- Optimizarea rețelei wi-fi gratuite în locurile publice.

### *Mobilitate*

- Pistele pentru biciclete / trotinete;

- Pasași peste calea ferată;

- Vehicule de transport public ecologice/ electrice și autobază nouă;

- Parcări (de preferat gratuite).

### *Mediu*

- Creare de noi parcuri / spații verzi;

- Gestionarea deșeurilor - colectare selectivă

- Ecologizare zone verzi (colectare gunoarie aruncate ilegal),

- Curățarea de buruieni a terenurilor virane, curățarea apelor / lacunilor de apă și a spațiului din zona Mangului;

- Proiecte de educație pentru cetățeni pentru gestionarea deșeurilor, colectare selectivă.

### *Infrastructura de afaceri*

- Creare parcuri de afaceri pentru a impulsiona crearea de noi firme și pentru a sprijini inițiativele antreprenoriale;

- Construcția și dezvoltarea unui parcur științific și tehnologic (facilitarea accesului la spații de producție și utilități pentru întreprinderi) sau realizarea unui spațiu la marginea orașului unde



Participanții la consultarea publică au menționat că nu au existat schimbări negative și că toate schimbările care au ținut de administrația locală au fost unele pozitive. Locuitorii din Chitila sunt mândri de acest aspect și consideră că sunt puține localități din România care se mai află în aceeași situație.

#### *Identificarea aspectelor care au stagnat în orașul Chitila în ultimii 5 ani*

Cetățenii din Chitila au declarat că nu au existat aspecte sau proiecte care au stagnat. Au fost unele întâzieri pe anumite proiecte, dar nu au existat stagnări similare cu cele ale unor proiecte de infrastructură rutieră din București.

#### *Evaluarea ritmului de realizare a progresului și direcțiile*

Ritmul de realizare a progresului este unul bun, iar participanții la discuția de grup se declară mulțumiți de activitatea primăriei și a consiliului local care au anticipat nevoile locuitorilor și au adoptat strategii de dezvoltare pe termen mediu și lung.

#### *C. Identificarea direcțiilor de dezvoltare și proiectele necesare în viziunea locuitorilor*

În cadrul acestei secțiuni a discuției au fost identificate direcțiile de dezvoltare dorite de către locuitorii din Chitila și totodată au fost evaluate și proiectele aflate în curs de implementare. În cadrul acestei secțiuni s-a realizat și ordonarea proiectelor în funcție de urgența cu care este necesară finalizarea lor.

#### *1. Direcții dezvoltare propuse de locuitori*

##### *Smart City*

Dezvoltarea unui Centru Smart City (centru de monitorizare și control) cu următoarele componente:

- Monitorizarea traficului (rutier și pietonal) pentru a optimiza rutele de transport în comun, sincronizarea semafoarelor și accesul pietonal;
- Supraveghere video (supraveghere video și gestionarea traficului, etichetare geografică și urmărire GPS);

În privința lungimii rețelei simple de canalizare, aceasta a cunoscut, de asemenea, o dezvoltare semnificativă în perioada 2012-2019 în județul Ilfov fiind de 101% (de la 534 km la 1076,1 km).

Pe teritoriul județului Ilfov există mai mulți operatori ai serviciilor de distribuție a apei potabile și colectare a apelor uzate. Cel mai mare furnizor este Compania de Apă-Canal Ilfov, urmat de Euro Apavol S.A., RAJA S.A. și Veolia.

Cu toate că rețelele de alimentare cu apă și canalizare au cunoscut o dezvoltare în lungime în ultimii ani, acestea nu au ținut pasul cu expansiunea intravilană și dezvoltarea rezidențială, iar o bună parte din locuitorii regiunii nu au acces la alimentare cu apă și canalizare din rețele publice.

Orașul Chitila este deservit de toate echipamentele edilitare, dispune de infrastructura și serviciile de alimentare cu gazele naturale, acoperind întreaga zonă la fel și iluminatul public. Serviciile de alimentare cu energie termică lipsesc.

*Compartimentul Administrare a Domeniului Public și Privat funcționează în cadrul Serviciului Management Local și are rolul de a asigura și coordona întreținerea domeniului public al orașului Chitila în domeniul transportului public, iluminatului public, salubrității și protecției mediului, potrivit prevederilor din cadrul Regulamentului de organizare și desfășurare a activității aparatului de specialitate.*

Infrastructura și serviciile de alimentare cu apă potabilă respectiv de colectare și epurare a apelor uzate

Potrivit Hotărârii Consiliului Local nr. 135 din 28.12.2015 furnizarea/prestarea serviciului de alimentare cu apă și de canalizare în orașul Chitila se realizează de către operatorul VEOLIA ROMANIA SOLUTII INTEGRATE S.A pe baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de alimentare cu apă și canalizare nr. 33990/29.12.2015 încheiat pe o perioadă de 10 ani în baza actelor normative aflate în vigoare la data organizării licitației.

Operatorul s-a angajat să realizeze investiții pentru a putea îndeplini indicatorii de performanță stabiliți prin contract. Monitorizarea Indicatorilor de Performanță se realizează de către Serviciul Administrativ Gospodăresc din cadrul Primăriei Orașului Chitila.

Sistemul de alimentare cu apă pentru orașul Chitila se realizează din cele 4 puturi forate de mare adâncime care se află pe teritoriul orașului, din care un puț este în satul Rudeni și din sursa

Apa Nova București prin intermediul unui branșament. Satul Rudești se alimentează numai din sursa subterană. Apa captată din subteran este transportată în rezervoarele de înmagazinare și este tratată apoi prin clorinare. Calitatea apei este verificată periodic prin realizarea analizelor fizico-chimice în laboratoarele specializate, acreditate, pe bază de contract pentru 40 de probe prelevate și analizați 760 indicatori. Pentru fiecare probă sunt analizați indicatorii organoleptici, fizici, chimici și bacteriologici.

Potrivit informațiilor furnizate de către operatorul VEOLIA ROMANIA SOLUTIONS INTEGRATE S.A., lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile este de 103,5 km, lungimea străzilor care au rețele de distribuție a apei este de 103,5 km, capacitatea instalațiilor de producere a apei potabile este de 16152 mc/zi, apa potabilă introdusă în rețea este de 1703 mii mc, iar totalul apei potabile distribuită consumatorilor este de 1610 mii mc din care pentru uz casnic – 1352 mii mc și pentru uz public - 258 mii mc.

Lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile reprezintă lungimea tuburilor și conductelor instalate pe teritoriul localității respective, pentru transportul apei potabile de la conductele de aducțiune sau de la stațiile de pompare, până la punctele de branșare a consumatorilor. Lungimea rețelei de distribuție se va înscrie ca rețea simplă, avându-se în vedere că în cazul în care pe aceeași stradă există două sau mai multe conducte instalate, se va lua în considerare lungimea lor însumată.

Transportul apei se face de la stațiile de pompare până la utilizatori printr-un sistem de artere, conducte de serviciu și branșamente având o lungime totală de 62.209,00, iar pentru stingerea incendiilor, pe rețeaua de distribuție au fost instalați 478 de hidranți subterani.

Sistemul de canalizare al orașului Chitila este realizat atât în sistem unitar, în partea veche a orașului, cât și în sistem divizor. Lungimea totală a conductelor de canalizare este de 113,6 km.

Într-o deosebită măsură, în vederea să optimizeze raportul dintre volumele de apă captate, distribuite și facturate, să respecte graficul de lucrări cu caracter preventiv în rețelele de apă și canalizare și să asigure calitatea apei conform standardelor de calitate în vigoare.

Beneficiarii sistemului de alimentare cu apă și canalizare sunt casnicii, asociațiile de proprietari, agenții economici și instituțiile publice. Până în prezent, s-au înregistrat 3.789 de contracte de furnizare a serviciului de alimentare cu apă potabilă și 3.772 de contracte de furnizare a serviciului de canalizare.

Există totuși și unele nemulțumiri față de aruncarea deșeurilor pe câmp sau pe unele terenuri virane. Mai mult, deșeurile rezultate în urma demolărilor sau renovărilor sunt aruncate pe terenurile libere de către unii cetățeni și acest aspect este deranjant pentru cetății locuitori.

Primăria Chitila intenționează să remedieze acest aspect prin montarea de camere de supraveghere stradală care vor permite identificarea rapidă a celor care nu păstrează curățenia și totodată vor servi și la reducerea numărului de astfel de comportamente.

#### 13. Servicii sociale (aziți bătrâni, centru pentru victime ale violenței domestice)

În privința serviciilor sociale, în Chitila există aziluri de bătrâni, însă acestea sunt private. Cazurile de violență domestică sunt reduse în localitate. Victimele violenței domestice găsesc sprijin în centre din București cu ajutorul angajaților din departamentul servicii sociale din cadrul Primăriei.

#### 14. Gradul de încredere în administrația publică locală

Gradul de încredere în administrația locală este evaluat de către participanții la studiu pe o scală de la 1 la 10 cu notă maximă. În relația cu autoritățile locale, participanții la studiu susțin că nu există aspecte negative. Primăria oferă posibilitatea obținerii adevăraților prin intermediul online. Acesta reprezintă un beneficiu pentru cetățeni întrucât se reduce timpul de așteptare.

O problemă semnalată de participanții la discuția de grup este reprezentată de insuficiența locurilor de veci disponibile din localitate. Acest inconvenient se poate remedia prin transformarea terenurilor parohiilor în cimitire prin oferirea autorizațiilor necesare de către Primăria Chitila.

#### B. Progresul înregistrat din punct de vedere al dezvoltării

##### *Identificarea principalelor schimbări pozitive care au avut loc în orașul Chitila în ultimii 5 ani*

Schimbările pozitive resimțite cel mai mult de către locuitorii din Chitila în ultimii 5 ani sunt construirea și modernizarea școlilor, înființarea poliției; modernizarea rețelei de energie electrică, investiții în infrastructură rutieră și iluminatul public.

##### *Identificarea principalelor schimbări negative care au avut loc în orașul Chitila în ultimii 5 ani*

Datorită planului de urbanism adoptat la nivelul Orașului Chitila și asigurării respectării lui, dezvoltarea imobiliară a fost una benefică pentru oraș deoarece a creat numeroase beneficii și nu a adus cu sine și probleme de infrastructură așa cum s-a întâmplat în alte orașe din Ilfov. Integrarea noilor locuitori se realizează treptat și fără a genera conflicte sau neînțelegeri.

Datorită proximității față de centrele universitare din București, majoritatea noilor locuitori din Chitila sunt cetățeni cu studii superioare. Acest aspect este și pe placul antreprenorilor din Chitila care spun că le este ușor să găsească angajați calificați în toate sectoarele de activitate.

#### 10. Sport și mișcare

Practicarea activităților sportive reprezintă una dintre modalitățile de petrecere a timpului liber de către locuitorii orașului. Aceștia sunt încurajați să facă mișcare prin amenajarea spațiilor destinate desfășurării sporturilor, cum ar fi teren de fotbal, piste de bicicletă. De asemenea, se lucrează la construirea unui bazin de înot.

Locuitorii din Chitila apreciază oportunitățile create de autorități pentru a realiza sport și mișcare. Mulți dintre ei spun că acestea sunt benefice mai ales pentru copii și că astfel copiii vor avea parte de o creștere armonioasă. O parte dintre adulți, motivează că nu au suficient timp pentru a realiza și ei activități sportive sau mișcare. Apreciază disponibilitățile existente și speră ca atunci când timpul le va permite, vor face și ei sport.

#### 11. Gradul de siguranță resimțit în oraș

Gradul de siguranță resimțit în orașul Chitila este unul ridicat. Nivelul de infracționalitate este redus și se rezumă la acțiuni non-violente, precum anucarea de deșeuri și parcări neconforme cu legislația rutieră.

Gradul de siguranță resimțit de către cetățeni contribuie la o bună calitate a vieții și atrage noi locuitori an de an. Acest aspect face din orașul Chitila un concurent pentru București în privința atragerii de noi locuitori și angajatori de top.

#### 12. Curățenie, amenajare stradală, spații verzi, poluare și calitatea aerului

În privința curățeniei din oraș și amenajării spațiilor publice, participanții la discuția de grup sunt mulțumiți și consideră că în Chitila sunt spații verzi.

Tarifele de apă și canalizare pentru apa potabilă produsă, transportată și distribuită în Orașul Chitila, tariful este de 3.86 lei/mc la care se adaugă TVA în cotă de 9%. Tariful pentru canalizare se compune din tariful propriu în cuantum de 1,19 lei/mc la care se adaugă tariful de transport și epurare a apelor uzate inclusiv taxe municipale ape uzate practicat de către Apa Nova București SA, tarif care este actualizat semestrial.

Indicatorii de Performanță reprezintă cerințele și standardele referitoare la prestarea/furnizarea serviciului de către operatorul Veolia Romania Solutii Integrate SA.

Indicatorii de Performanță analizați sunt:

- branșarea/racordarea utilizatorilor<sup>25</sup>,
- contractarea furnizării apei/preluării apelor uzate și meteorice<sup>26</sup>,
- măsurarea și gestiunea consumului de apă,
- citirea, facturarea și încasarea contravalorii serviciilor de apă și canalizare furnizate/prestate<sup>27</sup>,
- întreruperi și limitări în furnizarea apei și în preluarea apelor la canalizare (întreruperi accidentale respectiv întreruperi programate)<sup>28</sup>,
- calitatea serviciilor furnizate/prestate,
- răspunsurile la solicitările scrise ale utilizatorilor,
- indicatori de performanță garantați.

Orașul Chitila are dezvoltată în prezent rețeaua de alimentare cu apă, canalizare pluvială și canalizare ape uzate menajere însă aceasta nu acoperă toate cartierele și străzile din localitate. De aceea va fi realizat un proiect de extindere a rețelelor de alimentare cu apă, canalizare pluvială și

<sup>25</sup> Intervalul de timp dintre realizarea cererii de branșare/racordare a utilizatorului la apa potabilă și până la primirea avizului este de mai puțin de 30 zile (86 solicitări de la utilizatori casnici, 14 solicitări de la operatori economici și 5 solicitări de la instituțiile publice în 2022), iar pentru canalizare au fost 94 de solicitări care au fost soluționate în mai puțin de 30 de zile de la depunerea cererii.

<sup>26</sup> Numărul de contracte încheiate pe categorii de utilizatori, raportat la numărul de solicitări – 195 de contracte încheiate în 2022 din care 170 contracte de la utilizatori casnici, 20 de contracte de la operatori economici și 5 contracte de la instituțiile publice. Acestea au fost încheiate în mai puțin de 30 de zile.

<sup>27</sup> Numărul de reclamații privind facturarea raportat la numărul total de utilizatori – 4 reclamații dintr-un total de 3.797 de utilizatori

<sup>28</sup> Numărul de întreruperi programate – durata a întreruperilor programate raportată la 24 ore



canalizare ape uzate menajere pe strada Rudei, tronson cuprins între str. Cartierului și Centura Bucureștilui pentru asigurarea accesului tuturor cetățenilor la acest serviciu public.

#### Infrastructura și serviciile de telecomunicații

În anul 2023 s-a încheiat o Convenție între UAT Chitila și operatorul RDS&RCS SA referitoare la amplasarea a două stații de bază pentru sisteme de telecomunicații, care a fost aprobată prin HCL nr. 41/29.03.2023. S-a aprobat amplasarea pe două loturi de teren distincte, în suprafață de 100 mp fiecare lot.

#### Energia electrică

Toți consumatorii de energie electrică sunt alimentați din rețele electrice trifazate sau monofazate (aeriene sau subterane). Sub aspect cantitativ și calitativ, față de consumatorii existenți, rețelele electrice sunt corespunzătoare, fiind proiectate și executate conform normativelor în vigoare.

#### Sistemul de gestionare a 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.



Cantitatea de deșeurii generată este o consecință a stilului de viață. Pentru a asigura dezvoltarea durabilă a societății, producția și consumul trebuie să se adapteze la cerința 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 deșeurii. 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 eliminarea acestora.

#### 6. Activități extrașcolare pentru copii

La nivel extrașcolar, activitățile sunt diverse, fie că ne referim la cele sportive, culturale sau educaționale. Unele dintre aceste activități sunt gratuite și încurajate prin amenajarea spațiilor pentru practicarea acestora (înființarea bazinului de înot, teren de fotbal) de către Primăria Chitila. Activități culturale pot fi desfășurate la Casa de Cultură sau în cadrul protecțiilor, de exemplu, cele Erasmus implementate prin intermediul unităților de învățământ.

#### 7. Infrastructură medicală

Referitor la infrastructura medicală se află în derulare un proiect care urmează a se finaliza în viitorul apropiat. Urmează a se va da în folosință o policlinică cu program de zi, prevăzută cu un laborator de analize și cabinete medicale pentru numeroase specializări. În prezent sunt disponibile centre medicale private care servesc pentru asigurarea unei prevenții medicale adecvate. Parca de prevenție va fi suplimentată o dată cu deschiderea pentru locuitorii din Chitila a noii policlinici. Cetățenii sunt mulțumiți că autoritățile locale au pus accent pe prevenția medicală și au făcut investiții în acest sens. Datorită proximității față de București și implicii a spitalelor din capitală, nu este considerată oportună investiția în construirea unui spital în Chitila.

#### 8. Divertisment și petrecere a timpului liber

Referitor la locurile de distracție și petrecere a timpului liber, participării studiului sunt de părere că există suficiente de astfel de spații. Aceștia au enumerat ca zone de ocupare a timpului liber: parcul, bisericile, spațiile pentru desfășurarea activităților sportive, pistele de bicicletă, lacul. Dezvoltarea orașului s-a realizat uniform și în paralel cu facilitățile create de Primărie au apărut și o serie de inițiative antreprenoriale locale care au creat locuri de muncă și totodată spații adecvate pentru divertisment și petrecere a timpului liber.

#### 9. Dezvoltare imobiliară și acaparare permanentă de noi locuitori

Locuitorii orașului se declară mulțumiți de modalitatea de construire a noilor locuințe. Infrastructura este gândită astfel încât să existe potriviri între rețelele de apă, canalizare, asfaltare. Planul urbanistic este creat pe termen mediu și lung.

(printre care și cele care semnalează oprirea și staționarea interzisă) pentru a putea acorda sancțiunile aferente parcării neconforme. În zonele în care Poliția Locală a putut sancționa legal parcările neregulate, proprietarii de autoturisme au preferat de cele mai multe ori să le parcheze apoi în curte și nu pe trotuar sau pe stradă.

4. Infrastructură de rețea (apă, canalizare, gaze, energie electrică, internet-cablu)

Referitor la situația actuală, respondenții studiului sunt mulțumiți de infrastructura de rețea a orașului. Nu s-au identificat probleme în această privință. Autoritățile locale au fost apreciate de către participanții la consultarea publică pentru că au dezvoltat infrastructura de rețea pe bază de previziuni de necesitate și nu au construit-o sau modernizat-o doar pentru numărul de utilizatori din momentul efectuării lucrărilor. Acest aspect a permis o dezvoltare armonioasă a Orașului Chitila fără a afecta presiunea apei sau a genera alte probleme de infrastructură de rețea suprasolicitate așa cum se întâmplă în alte orașe din județul Ilfov.

5. Infrastructură educațională (școli, grădinițe, creșe)

În privința absenteismului școlar, anul trecut s-a înregistrat o ușoară creștere față de anii precedenți. În opinia respondenților, această creștere a ratei absenteismului școlar se datorează, în principal, părinților care nu au urmat sfaturile cadrelor didactice în timpul pandemiei de COVID-19. Orelle online nu au fost urmate de către toți elevii înscriși în cadrul unităților de învățământ din Chitila. O soluție pentru a reduce această problemă este reprezentată de oferirea de servicii de asistență socială și consiliere. Aceste servicii ar putea contribui la creșterea gradului de conștientizare cu privire la importanța educației în viața copilului. Pe timpul vacanței de vară se pot urma cursuri remediale pentru a evita astfel ca absenteismul școlar să devină abandon școlar.

Școlile din Chitila au un program de educație inclusivă care se adresează copiilor de etnie română. Aceștia nu au putut fi identificați în cadrul recensământului, însă discuțiile cu locuitorii au ajutat la stabilirea acelor copii ce provin din cadrul minorităților și se află în risc de abandon școlar. Profesorii au depus un efort suplimentar și au contactat părinții pentru a oferi consiliere și pentru a explica importanța educației cu scopul de a preveni astfel pe cât posibil riscul de abandon școlar.

În ceea ce privește situația copiilor din localitate aflați în grija bunicii, în acest an se remarcă o scădere a numărului de copii care au unul sau amândoi părinți plecați la muncă în străinătate. Acest număr s-a redus și ca urmare a perioadei pandemice.

În anul 2018, Consiliul Local Chitila a aprobat prin HCL nr. 50/31.05.2018 asocierea orașului Chitila împreună cu unele unități administrativ-teritoriale din județul Ilfov în vederea constituirii *Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Gestionarea Integrată a Deșeurilor Ilfov*, persoană juridică de drept privat cu statut de utilitate publică. Primarul orașului Chitila a fost împuternicit să reprezinte orașul Chitila în cadrul Asociației.

*Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Gestionarea Integrată a Deșeurilor Ilfov* are 38 de membri și anume: Consiliul Județean Ilfov, 6 orașe: Bragadiru, Buftea, *Chitila*, Măgurele, Pantelimon, Popești-Leordeni, 31 de comune: Afumați, Balotești, Berceni, Brănești, Cernica, Ciolpani, Ciorogârla, Clinceni, Copăceni, Corbeanca, Cornetu, Dărăști-Ilfov, Dascălu, I Decembrie, Dobroești, Domnești, Dragomirești-Vale, Găneasa, Gîna, Grădișteța, Gruui, Jilava, Moara Vlăsiei, Mogoșoaia, Nuci, Periş, Petrăchioaia, Snagov, Ștefănești de Jos, Tunari, Vidra. Nu sunt membri în ADIGDI orașele Otopeni, Voluntari și comuna Chiajna.

*Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Gestionarea Integrată a Deșeurilor Ilfov a fost constituită pe perioadă nedeterminată și are ca scop organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de salubritate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării a sistemelor de utilități publice aferente serviciului, precum și asigurarea confortului general al locuitorilor de pe raza unităților administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătățirea calității serviciului de utilitate publică în condițiile unor tarife sau taxe la nivel suportabil pentru populație, cu respectarea principiului "poluatorul plătește" și a standardelor europene privind protecția mediului.*

Forma de gestiune a serviciului este cea de *gestiune delegată* atribuită operatorilor economici de drept public sau privat.

Pentru implementarea unui sistem durabil de gestionare a deșeurilor care să asigure îndeplinirea obiectivelor și țintelor asumate la nivel național, *Consiliul Județean Ilfov a elaborat Planul Județean de Gestionare a Deșeurilor pentru perioada 2019-2025 care a fost adoptat prin Hotărârea Consiliului Județean Ilfov nr. 30 din 19.03.2020*. Misiunea PJGD Ilfov este de a stabili cadrul pentru asigurarea unui sistem durabil de gestionare a deșeurilor, care să asigure, la nivelul județului Ilfov, îndeplinirea obiectivelor și țintelor impuse de legislația de mediu în vigoare. Principalele obiective ale Planului sunt prezentarea situației actuale în domeniul gestionării



deșeurilor la nivelul județului (cantități de deșeuri generate, modul de gestionare, instalațiile de tratare existente, identificarea deficiențelor și a problemelor care cauzează un management inefficient al deșeurilor), analiza alternativelor de gestionare a deșeurilor, analiza opțiunilor tehnice pentru fiecare activitate de gestionare, acestea fiind<sup>29</sup>:

- colectarea separată a deșeurilor reziduale menajere și similare, deșeurilor reciclabile menajere și similare, biodeșeurilor, deșeurilor voluminoase, a celor periculoase menajere
- sortarea deșeurilor colectate separat,
- tratarea biodeșeurilor,
- tratarea deșeurilor reziduale municipale.

Sistemul de Management Integrat al Deșeurilor conține două componente:

- *colectarea separată și transportul deșeurilor municipale și extinderea sistemului de colectare separată a biodeșeurilor,*
- *tratarea integrată a deșeurilor colectate separat și a deșeurilor reziduale.*

Sistemul de Management Integrat al Deșeurilor<sup>30</sup> are în vedere atingerea ratei de pregătire pentru reutilizare și reciclare de min. 50% din cantitatea de deșeuri din hârtie, metal, plastic, sticlă din deșeurile menajere și deșeurile similare, începând cu 2024, implementarea compozițiilor individuale a biodeșeurilor (inclusiv a deșeurilor verzi, fără masă lemnoasă) la nivelul gospodăriilor individuale din mediul urban și rural prin achiziția de unități de compostare individuală, implementarea instrumentului economic "plătește pentru cât arunci" atât în mediul urban cât și rural pentru clase și blocuri.

<sup>29</sup> Art. 17 alin. 5 lit. (a) - (n) din OUG nr. 92/2021 stabilește obligațiile autorităților administrației publice locale ale unităților administrativ-teritoriale trebuie să asigure colectarea separată cel puțin pentru deșeurile de hârtie, metal, plastic și sticlă din deșeurile municipale. Gestionarea acestor deșeuri în cadrul unui singur contract de delegare a serviciului de salubritate, să atingă un nivel de pregătire pentru reutilizare și reciclare de min. 50% din masa totală generată, să atingă, până în anul 2025, un nivel minim de pregătire pentru reutilizarea și reciclarea deșeurilor municipale de 55% din masă, să atingă, până în anul 2030, un nivel minim de pregătire pentru reutilizarea și reciclarea deșeurilor municipale de 60% din masă, să atingă, până în anul 2035, un nivel min. de pregătire pentru cadrul serviciului de salubritate și penalități pentru ne realizarea lor, până la 1 ianuarie 2025, colectarea separată a fracției de deșeuri periculoase care provin din gospodării și să se asigure tratarea lor recombinând alte fluxuri de deșeuri municipale, până la 31 decembrie 2023, colectarea separată și reciclarea la sursă a biodeșeurilor sau colectarea separată fără a le amesteca cu alte tipuri de deșeuri.

<sup>30</sup> se urmărește creșterea standardului de viață al populației și îmbunătățirea calității mediului prin optimizarea sistemului de gestionare a deșeurilor în conformitate cu cerințele legislative din domeniul, cu prevederile pachetului economic circular și cu angajamentele asumate prin sectorul de mediu.

locuitorilor să aibă acces la o ofertă variată de locuri de muncă și totodată la angajatori care oferă pachete salariale și beneficii atractive. La acest aspect Chiria profită de amplasarea strategică în județul Ilfov, din apropierea șoselei de centură, care face acest oraș atractiv pentru angajatorii care au nevoie de desfășurarea activității în hale industriale sau parcuri industriale.

Totodată, Chiria este o destinație atractivă și pentru dezvoltatorii imobiliari ce creează locuri de muncă în construcții. Locuitorii cu studii superioare care își doresc un loc de muncă în cadrul unui birou pot opta pentru un angajator ce își desfășoară activitatea în orașul lor sau pot opta să facă naveta în București.

Există și o mică proporție de locuitori care nu au loc de muncă, dar acest aspect nu se datorează lipsei de oferte, ci altor factori.

### 3. Infrastructură rutieră, transport în comun și disponibilitate locuri de parcare

Ceea ce lipsește în prezent din punct de vedere al infrastructurii rutiere este un pasaj peste calea ferată care să permită locuitorilor să evite traficul aglomerat de pe șoseaua de centură a Bucureștiului.

Transportul în comun este considerat a fi unul adecvat față de necesitățile existente fiind achiziționate 35 de autobuze electrice și se vor construi stații inteligente.

Referitor la trafic, acesta este evaluat de către participanții la discuția de grup, ca fiind mai degrabă unul decent în comparație cu cel din București.

În anumite zone ale orașului nu sunt suficiente locuri de parcare pentru numărul mașinilor de acolo. Una dintre cauze este aceea că cei care locuiesc la bloc, dețin două sau mai multe mașini și au un singur loc de parcare aferent apartamentului. Numărul locurilor de parcare regulamentare suplimentare față de cele oferite de dezvoltatorii imobiliari este mai mic decât numărul autoturismelor din unele zone de blocuri. Acest aspect va fi rezolvat parțial o dată cu introducerea pe linie de transport în comun a unor noi autobuze electrice (ce oferă un confort sporit călătorilor) care va determina o utilizare mai ridicată a transportului în comun. Creșterea gradului de utilizare a transportului în comun va determina ca o parte din familiile cu două sau mai multe autoturisme și un singur loc de parcare să păstreze o singură mașină.

Un alt aspect precizat de către participanții la focus grup este că în zonele de case este restricționat accesul pietonilor deoarece sunt multe mașini parcate pe trotuar în dreptul porților. Poliția locală cunoaște acest aspect și a demarat o acțiune de montare a semnelor de circulație



- Infrastructură de rețea (apă, canalizare, gaze, energie electrică, internet-cablu)
- Infrastructură educațională (școli, grădinițe, creșe, afterschool);
- Activități extrașcolare pentru copii;
- Infrastructură medicală;
- Divertisment și petrecere a timpului liber;
- Sport și mișcare;
- Gradul de siguranță resimțit în oraș;
- Curățenie și amenajare stradală, spații verzi, poluare și calitatea aerului;
- Servicii sociale (azil bătrâni, centru pentru victime ale violenței domestice, etc.);
- Gradul de încredere în administrația publică locală;
- Dezvoltare imobiliară și acaparare permanentă de noi locuitori.

#### 1. Prezentarea condițiilor de trai (calitatea vieții locuitorilor din Chitila)

Conform persoanelor participante la consultarea publică, condițiile de trai din orașul Chitila sunt unele moderne care permit locuitorilor să aibă o calitate a vieții ridicată. Autoritățile locale au creat infrastructura necesară pentru ca locuitorii din Chitila să beneficieze de toate facilitățile pe care le poate oferi un oraș modern. Locuitorii din Chitila consideră că au condiții de trai similare sau chiar superioare față de cele ale locuitorilor din București (comparația cu orașul București a apărut în mod spontan de mai multe ori în cadrul discuției datorită proximității).

Persoanele care au optat să se mute în Chitila după vârsta de 18 ani consideră că acest oraș le oferă acces la toate oportunitățile oferite de București și au parte de servicii publice superioare din punct de vedere al curățeniei și îngrijirii spațiului public și al serviciilor destinate copiilor de vârstă preșcolară (disponibilitate locuri la grădiniță și creșă).

Totodată, costurile cu locuirea (prețul locuințelor și chirii) sunt considerate accesibile pentru toate categoriile de venituri. Mai mult decât atât, apa caldă și încălzirea locuințelor nu a fost sistată în nici o zonă din Chitila așa cum au fost afectate de avarii anumite zone din București.

#### 2. Locuri de muncă

În viziunea participanților la focus grup, oferta de locuri de muncă este una ridicată. Locuitorii pot alege să lucreze în Chitila sau în București, datorită distanței reduse față de capitală. Proximitatea față de București (orașul cu cele mai multe locuri de muncă din România) permite

156

Proiectul SMID Ilfov – componenta 1 Colectarea separată și transportul deșeurilor municipale este implementat pe raza UTA-urilor membre în Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Gestionarea Integrată a Deșeurilor Ilfov (ADIGIDI). 2 UAT-uri Brănești și Gruu nu au solicitat echipamente de colectare și transport în cadrul proiectului, iar UAT Popești Leordeni mandatează asociația să delege gestiunea activității de colectare și transport doar din anul 2027, prin urmare sunt doar 34 de UAT care participă la implementarea proiectului.

Conform prevederilor legii, activitățile serviciului de salubritate sunt prestate de către operatori licențiați în baza Legii 51/2006, în baza unui contract de delegare a gestiunii serviciului, în cazul gestiunii delegate, sau în baza hotărârii de dare în administrare, în cazul gestiunii directe. Este interzisă prestarea de servicii de salubritate de către operatori fără licență sau cu licența expirată. Operatorii au dreptul, în baza prevederilor acestei legi, la exclusivitatea prestării serviciului de salubritate pe raza UAT. De precizat că exclusivitatea se aplică pentru toate activitățile care fac obiectul serviciului de salubritate.

Finanțarea serviciului de salubritate se realizează din taxele speciale/tarifele încasate de la utilizatori.

Veniturile operatorilor se constituie prin încasarea de la utilizatori, sub formă de prețuri sau tarife, a sumelor reprezentând contravaloarea serviciilor furnizate și, după caz, din alocații de la bugetele locale, cu respectarea următoarelor principii:

- a) asigurarea autonomiei financiare a operatorului;
- b) asigurarea rentabilității și eficienței economice;
- c) asigurarea egalității de tratament al serviciilor de utilități publice în raport cu alte servicii publice de interes general;
- d) recuperarea în totalitate de către operatorii a costurilor furnizării/prestării serviciilor.

Serviciul public de salubritate reprezintă ”totalitatea operațiunilor și activităților necesare pentru păstrarea unui aspect salubru al localităților, adică colectarea, selectarea, transportul, depozitarea, neutralizarea deșeurilor, măturatul, stropitul, spălatul străzilor, curățatul rigolelor, colectarea deșeurilor stradale, curățarea și transportul zăpezii de pe căile publice și menținerea în funcțiune a acestora pe timp de polei sau îngheț”.

Principiile de organizare și funcționare a serviciilor de salubritate ca o componentă a serviciilor publice de gospodărie comunală sunt:

113

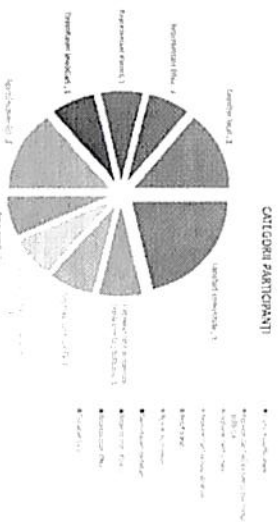
- protecția sănătății publice;
- autonomia locală și descentralizarea;
- responsabilitatea față de cetățeni;
- conservarea și protecția mediului înconjurător;
- calitate și continuitate; securitatea serviciului;
- tarife echitabile și accesibile tuturor utilizatorilor;
- nediscriminare și egalitatea tuturor utilizatorilor;
- transparența, consultarea și antrenarea în decizii a cetățenilor;
- administrarea corectă și eficientă a bunurilor proprietate publică și a fondurilor publice;
- dezvoltare durabilă.

• Serviciul de salubritate trebuie să îndeplinească indicatorii de performanță prevăzuți în *Regulamentul serviciului de salubritate al Orașului Chișinău*. Indicatorii de performanță și de evaluare stabilesc condițiile ce trebuie respectate de operatorii pentru asigurarea serviciului de salubritate a orașului și asigură condițiile pe care trebuie să le îndeplinească serviciile de salubritate avându-se în vedere:

- continuitatea din punct de vedere cantitativ și calitativ;
- adaptarea permanentă la cerințele utilizatorului;
- excluderea oricărei discriminări privind accesul la serviciile de salubritate;
- respectarea reglementărilor specifice în domeniul protecției mediului și al sănătății populației;
- implementarea unor sisteme de management al calității, al mediului și al sănătății și securității muncii;
- prestarea serviciului pentru toți utilizatorii din aria sa de responsabilitate.

- *Persoane aflate la vârstă activă, angajate pe ocupații ce necesită studii superioare*
- *Persoane aflate la vârstă activă, angajate pe ocupații ce necesită studii medii*
- *Reprezentanți mediu de afaceri (administratori șime cu sediul social în Chișinău)*
- *Reprezentanți presă locală*

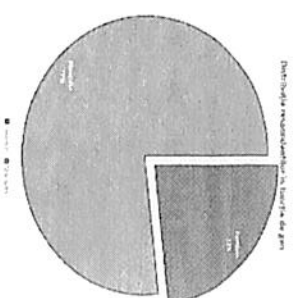
*Grupul prezintă următoarele caracteristici majore:*



(1), Reprezentant ONG (1), Consilier local (2)

Distribuția respondenților în funcție de gen este următoarea:

- gen masculin 77% ; gen feminin 23%



A. Identificarea situației existente

Participanții la consultarea publică au dezbătut și analizat situația actuală a orașului Chișinău din următoarele perspective:

- Locuri de muncă;
- Infrastructură rutieră, transport în comun și disponibilitate locuri de parcare;

Infrastructura de transport, aspectul orașului și mediul înconjurător sunt priorități importante pentru cetățenii din Zona 5. Aceste aspecte au obținut procente semnificative în sondaj, indicând dorința locuitorilor de a avea o infrastructură de transport îmbunătățită, un oraș estetic și bine întreținut, precum și un mediu curat și sănătos cu spații verzi și parcuri. Pe de altă parte, accesul la servicii medicale și dezvoltarea economică au un nivel mai mic de prioritate, dar pot fi încă relevante și ar putea necesita atenție din partea administrației locale pentru a asigura accesul la servicii medicale de calitate și pentru a spori dezvoltarea economică în zonă. Locuitorii din Zona 5 au evidențiat un interes special pentru proiecte legate de poluarea aerului, fluidizarea traficului și supraveghere video.

#### 2.2.1.3 Focus grup

În perioada de analiză a nevoilor, a fost realizată o anchetă sociologică de tip calitativ prin metoda focus grup. Focus grupul a fost realizat sub forma unei consultări publice la care au participat reprezentanți ai comunității din Chitila.

Principalele obiective ale acestui studiu au constat în:

1. Identificarea situației existente
2. Progresul înregistrat din punct de vedere al dezvoltării
3. Identificarea direcțiilor dezvoltare și proiecte necesare în viziunea locuitorilor

#### a) Grup țintă

Participanții la consultarea publică au provenit din sectoare diferite de activitate:

- *Învățăământ (cadre didactice și un director de centru școlar)*
- *Consilieri locali*
- *Reprezentant al minorităților*
- *Reprezentant ONG*
- *Reprezentant religios (Preot)*
- *Reprezentant al Poliției Locale*
- *Reprezentant sector medical*
- *Pensionari*

*Indicatori de performanță pentru serviciul de salubritate se referă la următoarele activități:*

- contractarea serviciilor de salubritate;
- măsurarea, facturarea și încasarea contravalorii serviciilor efectuate;
- menținerea unor relații echitabile între operator și utilizator prin rezolvarea rapidă și obiectivă a problemelor, cu respectarea drepturilor și obligațiilor care revin fiecărei părți;
- soluționarea în timp util a reclamațiilor utilizatorilor referitoare la serviciile de salubritate;
- prestarea de servicii conexe serviciului de salubritate-informare, consultanță, dacă este cazul;
- prestarea serviciului pentru toți utilizatorii din raza unității administrativ-teritoriale pentru care există hotărâre de dare în administrare sau contract de delegare a gestiunii.

Intrucât la nivelul județului Ilfov se implementează proiectul **Sistem de Management**

**Integrat al Deșeurilor în Județul Ilfov**, prin care s-a stabilit modalitatea de delegare a contractelor de colectare și transport a deșeurilor, modalitatea de delegare a contractelor de operare a instalațiilor de deșeuri, modalitatea de finanțare a serviciului de salubritate, *Orașul Chitila membru ADIGIDI și beneficiar al proiectului, trebuie să țină cont de opțiunile stabilite pentru serviciul public de gestionare a deșeurilor.*

Astfel, în ceea ce privește atribuirea contractelor de delegare prin proiectul SMID se va încheia un contract de delegare a gestiunii activității de colectare și transport a deșeurilor pentru întregul județ. *Procedura de atribuire a contractului de delegare a gestiunii activității de colectare și transport va fi organizată de ADIGIDI, în numele și pe seama membrilor săi, în baza mandatului special acordat în acest sens.* În ceea ce privește modalitatea de plată a operatorilor implicați în SMID, aceasta se va realiza prin taxă instituită de autoritățile publice locale din jud.



Ilfov, atât pentru populație cât și pentru agenții economici și instituțiile publice. Taxa colectată va fi transferată către ADIGIDI pentru plata operatorilor implicați în SMID.

*Gestinea serviciului de salubritate și a serviciilor de colectare, transport, tratare a deșeurilor Orașului Chitila, județul Ilfov se realizează prin 3 R Green pentru activitatea de sortare, tratare a deșeurilor în stațiile de sortare și Compania ROMPREST SA pentru colectare pe 4 fracții.*

În Orașul Chitila plata serviciilor de salubritate conform contractului existent se face prin taxă instituită de autoritățile publice locale pentru persoanele fizice, iar pentru persoanele juridice prin tarif plătit direct operatorilor de salubritate.

Datorită gradului scăzut de colectare a deșeurilor reciclabile și a penalităților plătite anual pentru neîndeplinirea țintelor de reciclare și valorificare, Primăria și-a propus să modernizeze sistemul de gestionare a deșeurilor, cu accent pe colectarea separată a fracțiilor de deșeurii, luând măsuri de prevenție, reducere, reutilizare și valorificare în vederea conformării cu tranziția spre economia circulară.

O importanță deosebită trebuie acordată *educării tinerilor cu privire la importanța protecției mediului și la schimbările climatice* care au loc în ultima perioadă, prin *derularea campaniilor de conștientizare a nevoii de protecție a mediului* atât în mediul online cât și față în față care au ca scop creșterea nivelului de implicare a cetățenilor la realizarea tranziției la o economie "verde", cu emisii reduse de dioxid de carbon, reziliență la schimbările climatice și în care este importantă integrarea măsurilor de adaptare la schimbările climatice în toate sectoarele vulnerabile economice, sociale și de mediu, în conformitate cu politicile UE.

Abordarea activității de conștientizare este văzută ca o activitate continuă dar fiind efectele iminente ale schimbărilor climatice pe termen mediu și lung.

Orașul Chitila are o strategie orientată către îndeplinirea obiectivelor de creștere a conștientizării importanței protecției mediului inconjurător având în vedere obiectivele ecologice ale Uniunii Europene printre care se numără: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră produse de camioanele de colectare a deșeurilor, promovarea unei reciclări mai bune și mai responsabile de către cetățenii orașului și evitarea deversărilor ilegale de deșeurii.

În prezent, colectarea deșeurilor menajere și a deșeurilor provenite din activități casnice se face la asociațiile de proprietari de la blocuri, în recipiente de 1,1 mc pentru toate tipurile de deșeurii

116

5. Infrastructura de transport este prioritară principală pentru cetățenii din Zona 4, cu o pondere semnificativă de 50% din totalul mențiunilor. Aceștia doresc îmbunătățirea și modernizarea infrastructurii de transport pentru a asigura o mobilitate mai eficientă și sigură în comunitate. În același timp, mediul inconjurător reprezintă o preocupare importantă, iar cetățenii acordă o atenție deosebită gestionării gropilor de gunoi, calității aerului și conservării spațiilor verzi și parcurilor pentru a menține un mediu curat și sănătos.
- Cu toate că educația și aspectul orașului sunt considerate mai puțin prioritare, ele pot fi încă relevante și ar putea necesita atenție din partea administrației locale pentru a asigura dezvoltarea corespunzătoare a sistemului educațional și pentru a îmbunătăți estetica orașului.

## ZONA 5

1. Infrastructura de transport este o prioritate importantă: Infrastructura de transport, inclusiv drumurile renovate, mijloacele de transport, trotuarele, parcurile, pasajele pietonale și semafoarele, reprezintă o preocupare semnificativă pentru locuitorii din Zona 5, ocupând 38% din totalul mențiunilor. Acest lucru indică dorința cetățenilor de a avea o infrastructură de transport îmbunătățită și bine gestionată pentru a facilita mobilitatea în zonă.
2. Aspectul orașului și mediul inconjurător sunt aspecte importante: cu 23% și, respectiv, 15% din mențiuni, aspectul orașului și mediul inconjurător sunt două aspecte care contază pentru locuitorii din Zona 5. Acest lucru sugerează că estetica orașului, curățenia și iluminatul public sunt preocupări semnificative, la fel ca și conservarea spațiilor verzi și a parcurilor.
3. Accesul la servicii medicale și dezvoltarea economică au un nivel mai mic de prioritate: Cu 8% din mențiuni pentru fiecare categorie, accesul la servicii medicale și dezvoltarea economică sunt aspecte cu o importanță mai mică pentru locuitorii din Zona 5. Cu toate acestea, aceste aspecte pot fi încă relevante și pot necesita atenție din partea administrației locale pentru a asigura accesul la servicii medicale de calitate și pentru a spori dezvoltarea economică în zonă.
4. Atunci când au avut de ales dintr-o listă predefinită de proiecte, locuitorii din Zona 5, au poziționat pe primul loc proiecte legate de poluarea aerului (35%), dar și partea de fluidizare a traficului și supraveghere video.

153

3. Aspectul orașului, acces la servicii medicale și posibilități de recreere sunt considerate mai puțin prioritare. Aceste trei categorii, cu procente de 7%, 5% și 5% din totalul mențiunilor, reprezintă aspecte care sunt mai puțin accentuate de către locuitori. Cu toate acestea, ele pot fi încă relevante și pot necesita atenție din partea administrației locale pentru a îmbunătăți estetica orașului, a asigura accesul la servicii medicale și a oferi opțiuni de recreere pentru comunitate.
  4. Atunci când au avut de ales dintr-o listă predefinită de proiecte, locuitorii din Zona 3, au poziționat pe primele trei locuri, în procente aproximativ egale, proiecte legate de fluidizarea traficului, poluarea aerului și supravegherea video.
- Primăria ar trebui să țină cont de aceste priorități ale cetățenilor și să dezvolte un plan strategic de acțiune care să vizeze îmbunătățirea infrastructurii, asigurarea siguranței comunității, protejarea mediului înconjurător, dezvoltarea sistemului educațional și crearea unui mediu urban plăcut și funcțional pentru toți locuitorii.

## ZONA 4

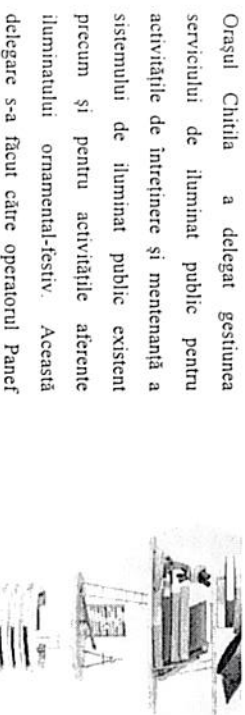
1. Infrastructura de transport este prioritatea principală, ocupă o pondere semnificativă de 50% din totalul mențiunilor. Acest lucru sugerează că cetățenii din Zona 4 doresc îmbunătățirea și modernizarea infrastructurii de transport pentru a asigura o mobilitate mai eficientă și sigură.
2. Mediul înconjurător este o preocupare importantă. Cu 29% din mențiuni, mediul înconjurător reprezintă o preocupare semnificativă pentru locuitorii din Zona 4. Aceștia acordă o atenție deosebită gestionării gropilor de gunoi, calității aerului, precum și conservării spațiilor verzi și parcurilor pentru a menține un mediu curat și sănătos în comunitate.
3. Educația și aspectul orașului sunt considerate mai puțin prioritare: Cu 14% și, respectiv, 7% din mențiuni, educația și aspectul orașului sunt aspecte cu o importanță mai mică pentru cetățenii din Zona 4. Cu toate acestea, aceste aspecte pot fi încă relevante și pot necesita atenție din partea administrației locale pentru a asigura o dezvoltare corespunzătoare a sistemului educațional și pentru a îmbunătăți estetica orașului.
4. Atunci când au avut de ales dintr-o listă predefinită de proiecte, locuitorii din Zona 4, au poziționat pe primele trei locuri, în procente aproximativ egale, proiecte legate de fluidizarea traficului, poluarea aerului și supravegherea video.

(fracția menajeră și cea reciclabilă), amplasate la intrarea în zonele de blocuri, dar acestea generează disconfort vizual și olfactiv, fiind puncte de atracție pentru rozătoare sau animale fără stăpân. Acolo unde spațiul a permis, colectarea deșeurilor s-a realizat în jarcuri metalice improprie, construite de către locatarii blocurilor sau de operatorul de salubritate fără un concept unitar, fără să existe documente referitoare la structurile respective și fără a fi luat în calcul numărul persoanelor deservite și cantitățile depozitate, acest mod fiind unul impropriu unei colectări selective în masă și atingerii țintelor propuse de legislația națională și europeană în domeniu.

Datorită dezvoltării rapide a pieței imobiliare a orașului Chitila, poluarea aerului și dinamica populației au dus în timp la creșterea cantității de deșeuri biologice și de construcții care au ajuns la gropile de gunoi fără a fi reciclate. Educația precară a populației legată de mediu și economie circulară, cât și lipsa colectării selective a deșeurilor la nivelul orașului au dus în timp la deteriorarea mediului urban și creșterea riscului de reducere a biodiversității. De asemenea, conceptul de "oraș inteligent" este insuficient promovat și aplicat integrat într-un sistem de management ecologic urban.

În domeniul dezvoltării urbane ecologice este necesară susținerea inițiativelor ONG-urilor și IMM-urilor, potențiali antreprenori în ceea ce privește cercetarea științifică și transferul tehnologic către mediul public/privat în zona tehnologiilor de dezvoltare durabilă. Astfel orașul Chitila poate deveni competitiv din punct de vedere economic și tehnologic la nivel regional și național, prin crearea unui centru de inovare, adică a unui centru științific și de transfer tehnologic care ar crește gradul de competitivitate al orașului, și ar conduce la dezvoltarea industriilor de suport pentru IMM-urile partenere în acest centru, creând noi întreprinderi și locuri de muncă atât în domeniul specific, cât și pe orizontală, integrând tehnologiile dezvoltate în activitatea cetățenilor, a întreprinderilor și a administrației publice.

## Infrastructura serviciului de iluminat public



Prod Com95 cu care Primăria Oraşului Chitila are contract de delegare până în anul 2024.

Operatorul trebuie să asigure administrarea, întreţinerea şi exploatarea reţelelor electrice de iluminat public din oraşul Chitila, în condiţii de funcţionare permanentă şi cu respectarea indicatorilor de performanţă cu impact minim asupra mediului.

Operatorul trebuie:

- să întreţină toate componentele sistemului de iluminat public,
- să menţină în stare de funcţionare la parametrii proiectaţi sistemul,
- să ia măsurile necesare pentru prevenirea deteriorării componentelor sistemului de iluminat public,
- să asigure funcţionarea instalaţiilor de iluminat pe baza principiilor de eficienţă economică, având ca obiectiv reducerea costurilor specifice pentru realizarea serviciului de iluminat public,
- să îndeplinească indicatorii de calitate ai serviciului prestat,
- să menţină capacităţile de realizare a serviciului şi exploatarea eficientă a acestora, întreţinerea lor,
- să realizeze iluminatul festiv.

Modernizarea şi dezvoltarea infrastructurii sistemului de iluminat în Oraşul Chitila a fost realizată prin finanţări nerambursabile din fonduri alocate prin Programul Operaţional Regional al 2014-2020, Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziţiei către o economie cu emisii scăzute de carbon,

118

## ZONA 2

1. Infrastructura de transport şi mediul înconjurător sunt cele mai importante aspecte pentru cetăţenii din Zona 2. Aceste două categorii, infrastructura de transport şi mediul înconjurător, au cele mai mari procente de menţiune, respectiv 39% şi 16%. Locuitorii din Zona 2 acordă o atenţie deosebită îmbunătăţirii infrastructurii de transport şi protecţiei mediului înconjurător, cum ar fi gestionarea gropilor de gunoi şi calitatea aerului.
  2. Aspectul oraşului, educaţia şi posibilităţile de recreere au importanţă egală. Cu 8% din menţiuni pentru fiecare categorie, cetăţenii din Zona 2 pun accent pe aspectul estetic al oraşului, dezvoltarea sistemului educaţional şi oferirea de opţiuni variate pentru petrecerea timpului liber, precum locuri de joacă, restaurante, bazin şi stadion.
  3. Siguranţa şi protecţia locuitorilor, mobilitatea de transport şi serviciile sociale sunt aspecte secundare. Aceste trei categorii, fiecare cu 4% din menţiuni, reprezintă preocupări mai mici pentru cetăţeni. Cu toate acestea, aceste aspecte sunt încă relevante şi pot necesita atenţie suplimentară pentru a asigura siguranţa comunităţii, o mobilitate eficientă şi servicii sociale adecvate pentru grupurile vulnerabile.
  4. Atunci când au avut de ales dintr-o listă predefinită de proiecte, locuitorii din Zona 2 au poziţionat pe primele trei locuri, în procente egale, proiecte legate de poluarea aerului, supraveghere video şi digitalizarea serviciilor publice.
- În concluzie, infrastructura de transport, mediul înconjurător, aspectul oraşului şi educaţia sunt principalele preocupări pentru cetăţenii din Zona 2, iar administraţia locală ar putea canaliza resursele pentru a adresa aceste aspecte importante şi a îmbunătăţi calitatea vieţii în zonă.

## ZONA 3

1. Infrastructura de transport şi siguranţa locuitorilor sunt cele mai importante aspecte. Aceste două categorii ocupă cele mai mari procente, respectiv 41% pentru infrastructura de transport şi 13% pentru siguranţa şi protecţia locuitorilor. Acest lucru sugerează că cetăţenii acordă o atenţie deosebită asigurării unui sistem de transport eficient şi securităţii în comunitate.
2. Mediul înconjurător şi educaţia au o importanţă egală. Alături de mediul înconjurător (10%) cât şi educaţia (10%) sunt considerate aspecte semnificative de către locuitorii. Protecţia mediului, spaţiile verzi şi calitatea aerului, alături de dezvoltarea sistemului educaţional şi educaţia populaţiei, sunt preocupări importante în comunitate.

151



biciclete care să îmbunătățească condițiile de circulație pentru această categorie de participanți la trafic.

## ZONA 1

1. Infrastructura de transport și mediul înconjurător sunt cele mai importante aspecte pentru cetățeni: Infrastructura de transport, inclusiv drumurile renovate și mijloacele de transport, precum și aspectele legate de mediul înconjurător, cum ar fi calitatea aerului, spațiile verzi și parcurile, au cele mai mari procente de menționare în cadrul sondajului. Aceste două aspecte au o importanță semnificativă pentru bunăstarea și confortul locuitorilor.
2. Siguranța și protecția locuitorilor sunt o preocupare majoră: Infraționalitatea și căminii vagabonzi sunt două probleme importante menționate de respondenți în legătură cu siguranța și protecția locuitorilor din Zona 1. Este evident că cetățenii pun accent pe asigurarea unui mediu sigur și protejat în comunitate.
3. Dezvoltarea economică și accesul la servicii medicale sunt aspecte mai puțin prioritare: Dezvoltarea economică, inclusiv magazinele și locurile de muncă, precum și accesul la servicii medicale, cum ar fi construirea de spitale și prezența medicilor, sunt menționate într-o măsură mai mică. Aceste aspecte pot necesita o atenție sporită pentru a spori atragerea de investitori și a asigura servicii medicale de calitate în comunitate.
4. Atunci când au avut de ales dintr-o listă predefinită de proiecte, locuitorii din Zona 1 au poziționat pe primele locuri proiecte legate de supraveghere video - Securitate, supraveghere video și gestionarea traficului, etichetare geografică și urmărirea GPS- (27%) și smart lightning - Iluminat public inteligent, optimizarea consumului -(26%).

Ideea principală este că Primăria Orașului Chitila ar trebui să se concentreze și să aloce resurse semnificative pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport și protejarea mediului înconjurător, având în vedere că aceste două aspecte sunt considerate cele mai importante de către locuitorii din Zona 1. În plus, Primăria ar trebui să acorde o atenție deosebită problemelor legate de siguranță și protecție pentru a asigura un mediu sigur și protejat pentru comunitate.

Prioritare de investiții 3.1 – Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice și în sectorul locuințelor – valoarea proiectului a fost de 18.788.247,00 lei cu TVA.31

În anul 2020 s-a aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr 91/10.07.2020, modernizarea și eficientizarea sistemului de iluminat public stradal prin montarea a 138 de corpuri de iluminat public cu LED care sunt eficiente atât din punct de vedere economic -social cât și asupra mediului. Prin montarea acestor corpuri de iluminat se reduce consumul de energie electrică, cel al costului întreținerii – menținerii sistemului de iluminat, crește eficiența consumului.

### 2.1.7 Guvernanță și management

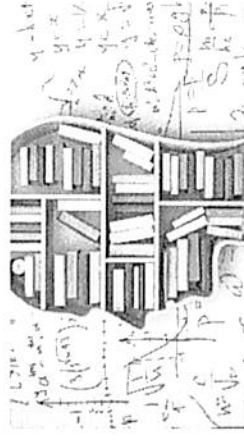
Consolidarea capacității administrative este esențială pentru asigurarea unor servicii publice de calitate, în condiții de eficiență și accesibile beneficiarilor finali.

Una din provocările cu care se confruntă administrația publică în procesul de modernizare este să îmbunătățească eficiența și rapiditatea furnizării serviciilor, și în același timp atingerea unor standarde înalte de echitate, predictibilitate și încredere. Procesele de reformă a administrației publice din România au încorporat de-a lungul timpului, ideea calității serviciilor publice și pe aceea de creștere a accesibilității beneficiarilor la acestea, însă implementarea în practică a acestora nu s-a realizat în totalitate.

Măsura în care cetățenii sunt satisfăcuți de modul în care serviciile sunt oferite este un indicator relevant care măsoară performanța proceselor de reformă în general și a procesului de descentralizare în special, din perspectiva alocării competențelor între autoritățile administrației publice centrale și locale.

Autoritățile administrației publice din orașul Chitila sunt Consiliul Local, ca autoritate deliberativă și Primarul, ca autoritate executivă.

Primarul, viceprimarul, administratorul public, consilierii primarului, secretarul orașului și aparatul de specialitate al Primarului constituie structura funcțională numită Unitatea Administrativ Teritorială al Orașului Chitila.



Locatiile administrației publice locale a orașului Chitila sunt:

- Str. Ion Oltean nr.6 – Sediu central,
- Șos. Banatului nr. 46-48 – Casa de Cultură,
- Șos Banatului nr. 109A – Serviciul Impozite și Taxe Locale,
- Str. Aurel Vlaicu nr. 10 – S.P.C.P.L.E.P.

Aparatul de specialitate al Primarului orașului Chitila cuprinde totalitatea compartimentelor funcționale, fără personalitate juridică, precum și secretariatul general al orașului. Compartimentele de resort reprezintă structura funcțională, acestea fiind: direcțiile, serviciile, birourile și compartimentele:

Structura organizatorică este stabilită în funcție de nivelurile ierarhice aceasta fiind următoarea:

1. Primarul are în subordine:
  - a. Viceprimarul,
  - b. Administratorul public,
  - c. Cabinetul primarului,
  - d. Compartimentul Audit Public Intern,
  - e. Direcția Poliția locală cuprinde Compartimentul Circulație, Compartimentul Inspecție și Compartimentul Ordine Publică
  - f. Direcția Economic cuprinde Serviciul Impozite și Taxe Locale, Serviciul Buget Contabilitate, Serviciul Investiții și Achiziții Publice și Biroul Implementare Proiecte. Serviciul Buget, Contabilitate are în subordine Biroul Raportări, Compartimentul Buget, Prognoze și Compartimentul Contabilitate și Execucie Bugetară.
  - g. Direcția de Asistență Socială cuprinde Compartimentul Asistență Medicală Comunitară și Compartimentul Asistență Medicală în Unitățile de Învățămant
  - h. Serviciul Urbanism și Amenajare Teritorială cuprinde Biroul Urbanism și Amenajare Teritorială, Biroul Registrul Agricol, Fond funerar și Bază date imobile domeniul public și privat UAT Chitila

120

De asemenea, la întrebarea cu răspunsuri predefinite, principalele trei proiecte pe care și le-ar dori implementate în zona în care locuiesc se refera la: *fluidizarea traficului monitorizarea vehiculelor și a nivelurilor pietonale pentru a optimiza ratele de conducere și mers), poluarea aerului (controlul emisiilor de carbon, poluarea emisă de mașini și a gazelor toxice) și supraveghere video (securitate, supraveghere video și gestionarea traficului, etichetare geografică și urmărire GPS). Având în vedere că "Siguranța cetățenilor" este criteriul cel mai important în evaluarea unui oraș ideal pentru locuitorii orașului Chitila, primăria ar trebui sa aloce o atenție sporită acestui aspect care apare în topul preocupărilor locuitorilor în toate zonele analizate.*

Zona centrală a orașului Chitila și zonele adiacente se remarcă prin caracterul eterogen deoarece în acest areal se regăsesc atât spații care diferă în ceea ce privește tipologia clădirilor și a morfologiei urbane, în profilul funcțional și gradul de utilizare, cât și în staturul lor (reprezentarea mentală a locuitorilor).

În prezent configurarea centrului orașului Chitila are nevoie de construirea unor spații publice de înaltă calitate care să servească comunitatea și să întărească imaginea de "oraș verde". Atât spațiile verzi, cât și alte tipuri de spații publice (picic, străzi, trotuare) suferă la ora actuală de o imagine și un design deficiat și trebuie reabilitate. În urma analizelor efectuate, au fost identificate o serie de puncte forte încă neexploatare, care constituie un potențial de dezvoltare însemnat pentru oraș. Includem aici prezența unor spații verzi și de agrement de o mare varietate care poate pune în valoare un brand de "oraș verde", cum sunt: Zona Văii Mângului, Parcul Dendrologie și Parcul Valea Mângului, cât și prezența râului Mangu, momentan nevalorificat din perspectiva potențialului natural. Totodată există probleme de trafic pentru oraș având în vedere proximitatea DNCB și traversarea orașului de DN7. Deși infrastructura strădăli s-a dezvoltat în ultimii doi/sprezece ani, numărul de mașini care tranzitează orașul este în creștere exponențială. Congestionarea are un impact negativ asupra timpilor de deplasare, asupra poluării aerului și asupra spațiilor de parcare.

Orașul nu dispune de suficiente spații de parcare în zona centrală, fapt ce conduce la apariția spațiilor de parcare "parazit". În același timp, modalitățile de transport alternative și recomandate de Uniunea Europeană, precum mersul pe bicicletă, sunt folosite cu mult sub parametrii europeni. În prezent configurarea actuală a arterelor de circulație din orașul Chitila nu asigură o circulație fluidă și ușoară a traficului de bicicliști și nici nu permite o dezvoltare facilă a rețelei de piste de

149

|        |  |
|--------|--|
| ZONA 5 | Intr. Panduri  |
|        | Str. Dacia   |
|        | Str. Panduri<br>(tronion cuprins între nr. poștal 112 inclusiv și intersecție Str. Decembrie/DNCB) |
|        | Str. Traian  |
|        | Str. 1 Decembrie   |
|        | Str. Fortului  |

Pentru a analiza problemele cu care se confruntă locuitorii din orașul Chitila, în funcție de zona în care locuiesc, au fost incluse două întrebări din Sondajul de opinie desfășurat în anul 2020.

Prima întrebare a fost formulată ca o întrebare cu răspuns liber și a solicitat participanților să identifice principalele trei probleme cu care se confruntă orașul în care locuiesc (*In opinia dvs, care credeți ca sunt principalele trei probleme cu care se confruntă orașul în care locuiți?*).

Cea de-a doua întrebare a fost formulată ca o întrebare cu răspunsuri predefinite, unde respondenții au avut posibilitatea să aleagă dintre mai multe variante de răspuns privind dimensiunile/proiectele importante pentru dezvoltarea orașului Chitila (*Care dintre următoarele dimensiuni credeți ca sunt importante pentru dezvoltarea orașului Chitila?*).

Analiza diferențiată a problemelor cu care se confruntă locuitorii din orașul Chitila, în funcție de zona în care aparțin, nu a relevat diferențe semnificative statistice, comparativ cu întregul eșantion analizat. Infrastructura de transport (drumuri renovate, mijloace de transport, trotuare, parcuri, pasaje pietonale, semafoare etc) și calitatea mediului înconjurător (groapa de gunoi, calitatea aerului, spațiile verzi, parcurile, ambrozia) au fost identificate ca cele mai importante probleme pentru locuitorii orașului, atât la nivel general (pentru întregul eșantion) cât și în fiecare zonă în parte.

Deși nu au fost identificate diferențe semnificative din punct de vedere statistic, locuitorii din zona 3 se diferențiază de celelalte zone analizate prin faptul că acordă o importanță mai mare siguranței cetățenilor, câinii vagabonzi, populația de etnie romă, liniștea publică, acestea constituind o a doua problemă importantă cu care se confruntă. De asemenea, pentru locuitorii din zona 5, aspectul orașului (fațadele clădirilor, curățenia, iluminatul public, supravegherea video) este mai important, reprezentând a doua mare problemă cu care se confruntă locuitorii din această zonă. Aceste informații sugerează că prioritățile diferă într-o oarecare măsură în funcție de zona în care locuiesc respondenții, dar în general, *infrastructura de transport și mediul înconjurător* sunt problemele principale cu care se confruntă locuitorii din toate zonele analizate.

148

i. Serviciul Management Local cuprinde Biroul Administrativ și Compartimentul Administrarea Domeniului Public și Privat,

j. Compartimentul Cultură,

k. Serviciul Voluntar pentru Situații de Urgență;

2. Secretariatul general are în subordine: Biroul Resurse Umane, Salarizare și Juridic și Compartimentul Relații cu Publicul și Asociațiile de Proprietari,

3. Consiliul Local are sub autoritate: Clubul Sportiv Chitila, Serviciul Public Comunitar Local de Evidență a Persoanelor și Compartimentul Monitorizare Unități de Învățământ.

Primarul, consilierii personali sau personalul din cadrul cabinetului acestuia, viceprimarul, administratorul public nu fac parte din aparatul de specialitate.

Legătura dintre diferitele compartimente se face prin conducătorii acestora, iar legătura cu alte instituții sau cu conducerea ministerelor și a celorlalte organe ale administrației de stat sau autorități ale administrației publice locale, prin reprezentanții legali ai orașului.

În cadrul primăriei structura organizatorică este compusă din: 3 direcții, 7 servicii, 5 birouri și 15 compartimente. Numărul total de angajați este de 143 persoane, din care: 52 funcționari publici și 73 personal contractual (din care 36 sunt asistenți personali ai persoanelor cu dizabilități), 2 demnitari (primar și viceprimar), 16 consilieri locali aleși.

Atribuțiile pe care le are Consiliul Local sunt legate de organizarea și funcționarea aparatului de specialitate al primarului, a serviciilor publice de interes local, dezvoltarea economico-socială și de mediu, administrarea domeniului public și privat, gestionarea serviciilor publice furnizate către cetățeni și cooperarea interinstituțională internă și externă.

În continuare vă prezentăm principalele compartimente implicate în implementarea proiectelor finanțate cu fonduri nerambursabile.

*Compartimentul Audit Public Intern* asistă primarul orașului Chitila la realizarea obiectivelor și furnizează evaluări obiective și detaliate cu privire la legalitatea, regularitatea, economicitatea, eficiența și eficacitatea activităților și operațiunilor entității.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Conform *Regulamentului de organizare și funcționare al aparatului de specialitate al primarului orașului Chitila și al serviciilor subordonate Consiliului Local Chitila*, modificat și completat prin HCL nr 64/10.05.2023



Direcția Economic cuprinde Serviciul Impozite și Taxe Locale, Serviciul Buget Contabilitate, Serviciul Investiții și Achiziții Publice și Biroul Implementare Proiecte.

Serviciul Buget, Contabilitate are în subordine *Biroul Raportări, Compartimentul Buget, Prognose și Compartimentul Contabilitate și Execuție Bugetară.*

*Compartimentul Buget, Prognose* asigură informații ordonatorului de credite și altore persoane/ instituții cu privire la fundamentarea și elaborarea proiectului bugetului local de venituri și cheltuieli, bugetului de credite interne, bugetului din fonduri externe nerambursabile și bugetului instituțiilor publice subordonate, asigură deschiderea și repartizarea creditelor bugetare în limita creditelor aprobate.

*Compartimentul Contabilitate și Execuție Bugetară* asigură înregistrarea contologică și sistematică, prelucrarea, publicarea și păstrarea informațiilor cu privire la poziția financiară, performanța financiară și fluxurile de trezorerie atât pentru cerințele interne ale UAT cît și pentru relațiile cu alte organisme fiscale și de control.

*Serviciul Investiții și Achiziții Publice are în subordine Compartimentul Achiziții Publice și Compartimentul Investiții.*

*Compartimentul Achiziții Publice* funcționează în cadrul Serviciului Investiții și Achiziții Publice și are ca scop derularea achizițiilor publice având ca obiectiv realizarea investițiilor necesare dezvoltării orașului și asigurarea achiziționării bunurilor necesare desfășurării în condiții normale a activității în cadrul instituției. Elaborează programul anual al achizițiilor publice pe baza necesităților și priorităților comunicate de compartimentele funcționale ale aparatului de specialitate al primarului, precum și ale serviciilor publice aflate în subordinea consiliului local, la inițiativa conducerii instituției, asigură constituirea și păstrarea dosarului achiziției publice în format lectric sau electronic, după caz, totalitatea documentelor întocmite/primite de autoritatea contractantă în cadrul procedurii de atribuire care justifică, detaliază și reglementează procesul de inițiere, desfășurare și finalizare a achiziției publice.

*Compartimentul Investiții* are ca scop realizarea investițiilor necesare dezvoltării orașului realizând întocmirea și fundamentarea listelor de investiții în proiectul de buget și programul anual de achiziții publice, planificarea lucrărilor de investiții aprobate pentru finanțare în bugetele anuale precum și asigurarea urmării execuției lucrărilor de investiții, prin dirigenți de șantier, elaborarea notelor de fundamentare, referate de necesitate pentru achizițiilor aferente investițiilor, obținerea

|        |      |  |
|--------|------|--|
|        |      | Sr. Eremia Grigorescu<br>Sr. Neculceu<br>Sr. Avram Iancu<br>Sr. Ana Ipătescu<br>Sr. Seoli<br>Sr. Ion Creangă<br>Sr. Măia Eminescu<br>Sr. Vasile Păran<br>Sr. Vasile Alexandri<br>Sr. Barbu Ștefănescu Delavrancea<br>Sr. Cartierului<br>(numere impare: tronson cuprins între intersecția cu Sr. Rudeanu și DNGB)  |
|        | SZ9  | Sr. Costanilor<br>(tronson cuprins între Club Sportiv Chișlia și Cartier Tractul 3 inclusiv)<br>Sr. I.G. Duga<br>Sr. Ion Ciampicani<br>Sr. C.A. Roșeti<br>Sr. George Venescu<br>Sr. Ozgenului<br>Sr. Viitorului - Cartier Tractul 4<br>Sr. Ciampului<br>(inclusiv nr. poștale din fosa Banului 202-226, 233-265)<br>Sr. Intermacedonia<br>De-18/25<br>De-18/6<br>Sr. Doi, tronson 3 (De20) |
| ZONA 2 | SZ10 | DNGB<br>Sr. Rudeanu<br>(tronson cuprins între intersecția cu Sr. Cartierului și DNGB)<br>Sr. Pădării<br>De-18/2<br>De-2/28<br>De-1/9<br>Sr. Măcegușii<br>Sr. Cartierului<br>(numere pare: tronson cuprins între intersecția cu Sr. Rudeanu și DNGB)  |
| ZONA 4 | SZ11 | Sr. Ciampului<br>(tronson cuprins între intersecția cu DNGB și nr. poștal 28)<br>Sr. Macului<br>Sr. Secului<br>Sr. Decului<br>Înt. Dacia<br>Sr. Paulin<br>(tronson cuprins între intersecția cu DNGB și nr. poștal 114 inclusiv)   |

|        |   |     |  |
|--------|---|-----|--|
|        | <p>Str. Irlaz<br/>(tronson cuprins între intersecția cu Str. Iasomieci și Str. Libertății)</p> <p>Str. Troiței<br/>(tronson cuprins între intersecția cu Str. Iasomieci și Str. Libertății)</p> <p>Str. Iasomieci</p> <p>Str. Fagului</p> <p>Str. Pinalui</p> <p>Str. Fieului</p> <p>Str. Genariului</p> <p>Str. Prunului</p> <p>Str. Piereicului</p> <p>Str. Vișnului</p> <p>Str. Cărnului</p> <p>Str. Str. Rondă</p> <p>Str. Nucului</p> <p>Str. Mărbului</p> <p>Str. Ciresului</p> <p>Str. Afnului</p> <p>Str. Alunului</p> <p>Str. Libertății (tronson cuprins între intersecția cu Str. Troiței și Str. Irlaz)</p> <p>Str. Libertății</p> <p>(tronson cuprins între intersecția cu Str. Irlaz și cale ferată)</p> <p>Str. Reoltei</p> <p>Str. Mușgețelului</p> <p>Str. Irlaz (tronson cuprins între intersecția cu Str. Irlaz - cotitură în CT1 și Str. Dej)</p> <p>Str. Poleni</p> <p>Intr. Preța</p> <p>Str. Dej</p> <p>Intr. Dej</p> <p>Str. Sălciei</p> <p>Intr. Căminului</p> <p>Șos. Banabului (tronson cuprins între intersecția cu Intr. Căminului și Str. Mușgețelului)</p> <p>Str. Caranilor</p> <p>(tronson cuprins între intersecția cu calea ferată și Club Sportiv Chitila)</p> <p>Str. Nicolae Bălcescu</p> <p>Str. Dimitrie Cantemir</p> <p>Str. Constantin Brăncoveanu</p> <p>Str. Rudeni</p> <p>(tronson cuprins între intersecția cu Str. Nicolae Bălcescu și Str. Cărnului)</p> <p>Str. George Ceptus</p> <p>Str. Alexandru Ioan Cuza</p> <p>Intr. Alexandru Ioan Cuza</p> | SZ6 |  |
|        | <p>Str. Irlaz (tronson cuprins între intersecția cu Str. Irlaz - cotitură în CT1 și Str. Dej)</p> <p>Str. Poleni</p> <p>Intr. Preța</p> <p>Str. Dej</p> <p>Intr. Dej</p> <p>Str. Sălciei</p> <p>Intr. Căminului</p> <p>Șos. Banabului (tronson cuprins între intersecția cu Intr. Căminului și Str. Mușgețelului)</p> <p>Str. Caranilor</p> <p>(tronson cuprins între intersecția cu calea ferată și Club Sportiv Chitila)</p> <p>Str. Nicolae Bălcescu</p> <p>Str. Dimitrie Cantemir</p> <p>Str. Constantin Brăncoveanu</p> <p>Str. Rudeni</p> <p>(tronson cuprins între intersecția cu Str. Nicolae Bălcescu și Str. Cărnului)</p> <p>Str. George Ceptus</p> <p>Str. Alexandru Ioan Cuza</p> <p>Intr. Alexandru Ioan Cuza</p>   | SZ7 |  |
| ZONA 3 |   | SZ8 |  |

avizelor, acordurilor și autorizațiilor de construire pentru lucrările de investiții sau pentru funcționare, asigurarea furnizării tuturor datelor necesare pentru întocmirea documentațiilor și studiilor tehnice, urmărește realizarea obiectivelor cuprinse în lista de investiții și reparații împreună cu personalul autorizat și atestat conform legislației în vigoare, participarea la procedurile de atribuire privitoare la obiectivele de investiții, urmărirea acceptării la plată numai a lucrărilor executate corespunzător calitativ și cantitativ, conform legislației în vigoare, urmărirea realizării și punerea în funcțiune, la termenele aprobate prin contracte și/sau grafice fizice anexe la contracte, a investițiilor și colaborarea cu compartimentele și structurile de specialitate în elaborarea de programe și strategii de dezvoltare pe termen mediu și lung, promovarea și derularea de proiecte finanțate din diferite fonduri nerambursabile.<sup>33</sup>

*Biroul Implementare Proiecte* asigură aplicarea proiectelor cu finanțare externă, întocmește cererile de finanțare pentru investițiile de interes local, urmărește stadiul implementării proiectelor de investiții și propune realizarea de proiecte și studii necesare dezvoltării localității pentru accesarea de fonduri comunitare, asigură coordonarea implementării proiectelor acceptate la finanțare, asigură întocmirea rapoartelor intermediare și finale vizând derularea programelor UE sau a altor programe și acționează și după încetarea încheierii nerambursabile pe toată perioada expost, în vederea conformării cu obligațiile asumate prin contractele de finanțare.

Având în vedere numărul redus al angajaților din primăria Orașului Chitila, care se ocupă cu implementarea fondurilor europene, performanța autorității publice locale este remarcabilă în materie de accesare a proiectelor de dezvoltare cu finanțare națională și internațională, fiind aprobate peste 17 proiecte cu o valoare de peste 174.000.000 lei (aprox. 35 mil euro).

În anul 2023, bugetul local al UAT Chitila este în valoare de 203.798.123 RON, din care 67,24%, o reprezintă fondurile provenite din finanțări nerambursabile pentru proiectele europene, acestea fiind următoarele:

- **Amenajare Parc Valea Mangului** în suprafață de 55.577,1 mp, cu spații de promenadă, piațetă, amfiteatru verde, loc de joacă pentru copii, zonă specială amenajată pentru sport, skatepark, teren role/patinoar, zona fitness etc.;

<sup>33</sup> Conform *Regulamentului de organizare și funcționare al aparatului de specialitate al primarului orașului Chitila și al serviciilor subordonate Consiliului Local Chitila*, modificat și completat prin HCL nr 64/10.05.2023

- **Construire Școala Primară și Gimnazială în Orașul Chitila** care să asigure participarea la educație pentru 648 de copii;
- **Linie de transport public cu emisii zero** care constă în achiziționarea a 56 de autobuze electrice (46 de autobuze mari și 10 autobuze mici), care vor circula pe 5 rute diferite, amenajarea a 71 de stații de încărcare, și a autobazei;
- **Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii sistemului de iluminat** prin înlocuirea corpurilor de iluminat existente cu 2018 corpuri de iluminat cu LED, cu telegestune, cât și instalarea unui număr de 452 de stâlpi;
- **Creșterea eficienței energetice a blocurilor de locuințe** (anvelopare blocuri de locuințe), respectiv bloc F2, str. Aurel Vlaicu nr. 12, Bloc F3, str. Aurel Vlaicu nr. 14, Bloc F4, str. str. Aurel Vlaicu nr. 61, Bloc 2Bis, sc. A, str. Rudeni nr. 36, cât și Bloc P7 Sc. 1 +2 Str. Lalelelor, nr. 43
- **Chitila - Safe City - implementare sistem inteligent de monitorizare urbană** care va crește nivelul de siguranță publică pentru străzile Păcii, Mălințului, Lacului, Islaz, Troiței, Băncii, Vrancei, 8 Martie, Panscelilor.
- **Amenajarea a 7,7 km piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare** (din care 2,43 km traseu piste cu lățime 2,4 m și 5,27 km traseu piste cu lățime 1,5 m). Traseul reprezintă un circuit ce se desfășoară pe mai multe străzi din oraș după cum urmează: pe Strada Islaz, partea cu parcul Valea Măngului; Strada I.C. Brătianu, dreapta; Strada I.C. Brătianu, stânga; Sos. Banatului, dreapta, Sos. Banatului, stânga.
- **Transportare PUG Oraș Chitila în format GIS,**
- **Chitila - Smart City - implementarea unor module care să asigure monitorizarea video a orașului pentru securitatea cetățenilor și monitorizarea calității aerului și a emisiilor GES,** dar și dotarea și construirea rețelei de monitorizarea a centrului Smart City,
- **E-Chitila - Digitalizarea tuturor serviciilor oferite de către Primăria Orașului Chitila către cetățeni,**
- **Reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pe străzile Bradului, Ana Ipătescu, Cartierului, Castanilor, Lac de Nuferi, Libertății, Troiței, Islaz, tronson cuprins între str. I.C. Brătianu și DN7,**
- **Consolidarea, reabilitarea și reamenajarea dispensarului,**
- **Construire creșă pentru 40 de copii,**

124

|     |  |
|-----|--|
|     | Str. Victoria  |
|     | Str. Tudor Vladimirescu  |
|     | Str. Dunilor   |
|     | Str. Aurel Vlaicu  |
|     | Alcea Gării  |
|     | Str. Speranței   |
|     | Str. Demei   |
|     | Str. 1 Mai   |
|     | Str. Crispan   |
|     | Str. Hora  |
|     | Str. Craniul   |
|     | (tronson cuprins între intersecția cu Str. Hora și DNCB)   |
| SZ3 | Cartierul German Residence<br>(Sos. Banatului/ Str. Păcii)   |
|     | Str. Bujorului   |
|     | Str. Nufetilor   |
|     | Intr. Banatului  |
|     | Str. Rozelor   |
| SZ4 | Șos. Banatului<br>(tr. parc: tronson cuprins între intersecția cu DNGB și Cartier German Residence);   |
|     | Str. Păcii   |
|     | (tronson cuprins între podul Parc Dendrologie și intersecția cu Str. I.C. Brătianu)  |
|     | Str. Lacului   |
|     | Str. Pălințului  |
|     | Str. Arzanelor   |
|     | Str. Teilor  |
|     | Str. Geranului   |
|     | Str. Fântânului  |
|     | Str. Săpânțului  |
| SZ5 | Str. I.C. Brătianu (tr. impare: tronson cuprins între nr. poștal 11 și intersecția cu Str. Islaz; nr. pare și impare: tronson cuprins între intersecția cu Str. Islaz/ Lacului și Str. Bradului) |
|     | Str. Islaz   |
|     | (tronson cuprins între intersecția cu Str. I.C. Brătianu și Str. Iasoniei)   |
|     | Str. Georgeșe Doana  |
|     | Str. Vasilie Bidase  |
|     | Str. Lac de Nuferi   |
|     | Str. Irmului   |
|     | Str. Troiței   |
|     | (tronson cuprins între intersecția cu Str. Iasoniei și Str. I.C. Brătianu)   |
|     | Intr. Troiței  |
|     | Str. Bradului  |

145



### 2.2.1.2 Analiza nevoilor – zone urbane

Analiza pe zone (cartiere) a problemelor cu care se confruntă locuitorii Orașului Chitila

În vederea realizării unei analize mai detaliate care să permită identificarea unor probleme existente în arealul orașului Chitila, a fost realizată o împărțire a unității administrativ-teritoriale în 5 zone, fiecare zonă având subzone astfel: zona 1 are 7 subzone (SZ1 - SZ7), zona 2 are 1 subzonă (SZ10), zona 3 are alocate 2 subzone (SZ8 și SZ9), zona 4 are 1 subzonă (SZ11) și zona 5 are 1 subzonă (SZ12).

Tabulul cu străzile cuprinse în cadrul subzonelor:

|        |  |
|--------|--|
| SZ1    | Str. Ion Olteanu   |
|        | Intr. Ion Olteanu  |
| ZONA 1 | Str. Garofitei   |
|        | Str. Lalelelor<br>(tronson cuprins între Str. Ion Olteanu și Str. I.C. Brătianu)   |
|        | Str. I.C. Brătianu<br>(nr. impare: tronson cuprins între intersecția cu Șos. Banatului și nr. poștal 9)  |
|        | Șos. Banatului<br>(nr. pare și impare: tronson cuprins între intersecția cu Intr. Clăminului și Str. Păcii;<br>nr. impare: tronson cuprins între intersecția cu Str. Păcii și DN CB) |
|        | Str. Castanilor<br>(tronson cuprins între intersecția cu Șos. Banatului și calea ferată)   |
|        | Str. Lalelelor<br>(tronson cuprins între intersecția cu Str. I.C. Brătianu și Str. Mălmăului)  |
|        | Str. I.C. Brătianu<br>(nr. pare: tronson cuprins între intersecția cu Șos. Banatului și Cimitirul Parohial Chitila I)  |
|        | Str. Magolici  |
|        | Str. 8 Martie  |
|        | Str. Lotzeului   |
| SZ2    | Str. Liliacului  |
|        | Str. Trandafirilor   |
|        | Str. Mălmăului   |
|        | Str. Blânci  |
|        | Str. Panselelor  |
|        | Str. Venesei   |
|        | Str. Păcii<br>(tronson cuprins între Gara Chitila și podul Parc Dendrologic)   |

- Construire Bazin de înot
- Construire teren de fotbal sintetic de dimensiuni competiționale și anexe,
- Modernizarea și reabilitarea Casei de Cultură "Tudor Arghezi",
- Dotarea și modernizarea Centrului Medical cu echipamente și mobilier a cabinetelor de specialitate ale ambulatoriului, secția de imagistică și paraclimica, precum și sala de mici intervenții chirurgicale aferente următoarelor secții/specializări: 1. Cardiologie; 2. Pediatrie; 3. Obstetrica-ginecologie; 4. Urologie; 5. ORL; 6. Oftalmologie; 7. Neurologie; 8. Psihiatrie; 9. Diabet și boli de nutriție; 10. Dermatologie; 11. Gastroenterologie; 12. Endocrinologie; 13. Ortopedie; 14. Reumatologie; 15. Medicina de familie; 16. Oncologie; 17. Hematologie; 18. Chirurgie; 19. Laborator; 20. Imagistică.

Servicii publice digitale și relația cu cetățenii

Autoritatea publică locală a inițiat demersuri în vederea realizării investițiilor pentru dezvoltarea capacității de planificare strategică și de simplificare a procedurilor administrative, corelată cu introducerea de metode electronice de gestionare și management a documentelor administrative.

În prezent, o parte din activitățile derulate de către compartimentele și serviciile publice din cadrul Primăriei orașului Chitila sunt digitalizate și anume: activitatea desfășurată de către registratură, folosirea semnăturii electronice de către toți funcționarii publici din primărie (CertSigne), utilizarea platformelor legislative (Leges), a adreselor de e-mail instituțional în procesul de comunicare cu alte instituții, autorități publice și cu cetățenii, platforma ZOOM pentru ședințe și comunicarea cu exteriorul, pagina de Facebook a Primăriei Orașului Chitila, FastStone pentru scanat, Platforma Primăriei eChitila (verificare utilizatori, aprobare utilizatori, înregistrare, etc.) Actele administrative înainte de a fi încărcate pe site-ul [www.primariachitila.ro](http://www.primariachitila.ro) sunt scanate și arhivate local.

Biroul Registrul Agricol, Fond funciar și Bază date imobile domeniul public și privat UAT Chitila folosește în activitatea profesională următoarele programe digitalizate: Registratura, Registrul Agricol atât electronic cât și pe hârtie, aplicația ETERRA, programul AUTOKAD, registrul posesorilor - hărți toate scările ( 2000; 5000; 10000), Ortofotoplanuri, baza de date DDAPT, consultare telefon cu serviciul taxe și urbanism.

În cadrul Compartimentului Relatii cu publicul și Asociațiile de Proprietari este utilizată corespondența prin e-mail și registratura electronică în relația cu cetățeni. Gradul de digitalizare în relația cu cetățeni este satisfăcător.

În cadrul Biroului Resurse Umane o parte dintre activități sunt digitalizate, acestea fiind: situațiile recapitulative întocmite în vederea plății salariilor și sunt transmise digital către Trezoreria Buftea, prezența și stările de plată, evidența salariilor și a zilelor, situațiile statistice, monitorizarea cheltuielilor de personal, declarațiile D100 și D112 sunt rulate din program și încărcate electronice pe site-ul ANAF, adeverințele pentru concediile medicale sunt eliberate în format digital sau lettric, în funcție de cerință, dosarele profesionale ale angajaților există în format lettric, dar și electronic.

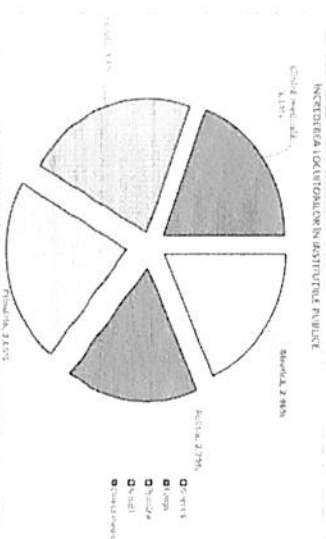
În cadrul Serviciului Buget-Contabilitate, activitățile sunt digitalizate în proporție de aproximativ 90%. Odată ce tehnologia a evoluat rapid, a fost necesară adoptarea noilor soluții digitale pentru accelerarea sincronă. Astfel, modul de digitalizare la nivelul Serviciului Buget-Contabilitate s-a dezvoltat din mai multe puncte de vedere, precum modul de stocare al informațiilor în tip cloud (servere comune), întregul personal din cadrul compartimentului, împreună cu celelalte compartimente, pot accesa și distribui în timp real și simultan toate documentele. Software-ul de contabilitate a automatizat multe dintre procesele financiare, devenind mult mai accesibil și eficient, evoluând semnificativ din punct de vedere digital pentru a oferi funcționalități avansate de procesare, respectiv automatizarea fiscală. Multe dintre aceste aspecte au fost posibile odată cu introducerea și acceptarea certificatului digital, a semnăturii în format digital pe documente în relația cu celelalte instituții publice.

Digitalizarea la nivelul Serviciului Buget-Contabilitate, se reflectă în: aplicația de contabilitate utilizată este APLXPERT, pentru realizarea operațiunilor contabile și de întocmire a bugetului, a execuției bugetare și a raportărilor, platforma utilizată pentru încărcarea raportărilor lunare, situațiilor financiare trimestriale/anuale, descărcarea facturilor electronice și comunicarea cu furnizorii, descărcarea extraselor de cont și încărcarea ordinelor de plată multiple electronice este FOREXBUBG; platforma utilizată pentru angajarea cheltuielilor prin obținerea unui cod de angajament, obținerea informațiilor referitoare la angajamentele bugetare și obținerea raportelor de execuție bugetară este FOREXBUBG - CAB.

Interacțiunea cu cetățeni nu este foarte solicitată sau necesară în cadrul Serviciului Buget-Contabilitate. Orice informație pe care cetățeni o solicită, le este transmisă prin e-mail, nefiind

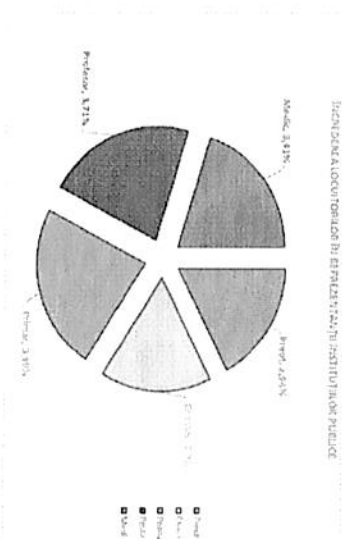
#### d) Încăderarea în instituții

Persoanele interviuate în acest studiu au mai multă încredere în reprezentanții instituțiilor publice, decât în instituție propriu-zis. Acest lucru se poate observa, în special, în cazul primarului, al profesorilor sau al medicilor. Cea mai mică încredere o au în Poliția Locală și în reprezentantul acesteia. Acest lucru se explică prin faptul că, o parte din cei interviuați, au avut numeroase nemulțumiri legate de instituție și modul în care acciasta acționa în defăvorea cetățenilor sau nu își îndeplinea pe deplin atribuțiile.



Nivelul de încredere a locuitorilor Orașului Chitria în instituțiile publice este următorul:

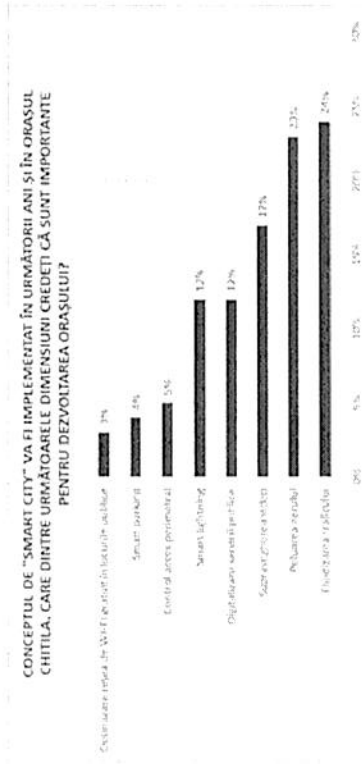
- Clinică medicală 3,14%;
- Biserica 2,96%; Poliție 2,79%;
- Primărie 3,65%; Școala 3,59%



Nivelul de încredere a locuitorilor Orașului Chitria în reprezentanții instituțiilor publice este următorul:

- Medic 3,41%; Preot 2,94%;
- Chestor 2,78%; Primar 3,99%;
- Profesor 3,71%

Conceptul de „smart city” este important pentru participanții la sondaj din punctul de vedere al fluidizării traficului (24%), diminuării poluării aerului (23%) și siguranței (supraveghere video) (17%).



Pentru recreere și petrecerea timpului liber, cei mai mulți dintre respondenți au considerat necesare un bazin de înot/ștrand (22%), parcuri și spații verzi (16%) și amenajarea de piste pentru biciclete/trotinete (11%).



necesară interacțiunea directă cu aceștia. Canalul de comunicare digital este reprezentat de site-ul Primăriei Oraș Chitila, unde sunt publicate toate informațiile și raporițele obligatorii de afișat/postat pentru informarea publică.

Primăria are ca obiectiv implementarea conceptului de „Smart City” sau oraș inteligent, ce are la bază utilizarea tehnologiei pentru a susține dezvoltarea durabilă și incluzivă.

În prezent, la nivelul orașului Chitila există un nivel scăzut de integrare a tehnologiilor digitale în activitatea cetățenilor, a întreprinderilor și a administrației publice. Lipsa unui sistem inteligent de monitorizare urbană cu acoperire integrală, face ca furnizarea serviciilor publice de siguranță publică să nu se ridice la standardele de calitate cerute conform reglementărilor în vigoare.

Primăria a demarat proiectul „eChitila – Platforma de servicii on line pentru cetățeni” implementat la nivelul orașului. Proiectul platformei electronice pentru servicii online reprezintă o componentă din inițiativă locală referitoare la Smart City. Primăria a inițiat proiectul de digitalizare a 20 de servicii de bază, la nivel I (registratură, relații cu publicul, urbanism, registrul agricol, taxe și impozite, servicii sociale, poliția locală etc.). Pentru susținerea tuturor serviciilor digitalizate din cadrul platformei electronice este necesară trecerea la un nivel superior, prin integrarea tuturor tehnologiilor și softurilor într-o platformă, cât și o soluție GIS integrată la nivelul instituției.

Tehnologia informației și comunicațiilor este în acest context un instrument pentru a obține un oraș mai durabil, deschis și prietenos cu cetățenii lui și nu reprezintă un scop în sine. Astfel, indicatorii de „smart city” folosiți în analiza situației existente reprezintă un mix între indicatorii aferenți orașelor durabile (ex. km piste biciclete, nr. clădiri eficiente energetice, etc) și indicatorii care fac referire la infrastructura tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC) și modul de utilizare al acesteia. Ca atare, orașul Chitila își propune un portofoliul de proiecte dezvoltat care are în vedere folosirea TIC pentru a ameliora sau rezolva probleme, pentru a le înțelege și monitoriza mai bine sau pentru a valorifica anumite elemente de potențial.

Lipsa utilizării tehnicilor digitale avansate în instituțiile publice din orașul Chitila, cât și a predictibilității financiare a măsurilor de digitalizare în cadrul acestora, fac ca actul guvernării la nivel local să fie ineficient, birocratic și lent în furnizarea serviciilor publice. De asemenea, provocările cu care s-a confruntat administrația publică locală în perioada pandemiei de COVID-19, cât și digitalizarea rapidă a societății în ultimii ani, au reconfigurat necesitatea urgentă de a asigura transformarea digitală la nivelul furnizării serviciilor publice din cadrul U.A.T Chitila.

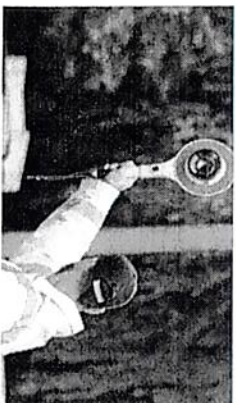


Orașul Chitila își propune promovarea unei societăți incluzive și utilizarea extinsă a tehniciilor digitale avansate în instituțiile publice prin dezvoltarea unui ecosistem digitalizat de servicii publice de înaltă calitate la nivelul administrației publice locale, crearea și implementarea unor proiecte integrate, precum „E-Chitila” - Servicii on-line, Safe City, Smart City etc.

„E-Chitila” Servicii on-line ar transforma serviciile publice furnizate la nivelul administrației publice locale, creând avantaje pentru întreaga comunitate (cetățeni, operatori economici, funcționari, instituții publice). Platforma digitală integrată, de furnizare a serviciilor publice la nivel local, va ajuta la transformarea instituțiilor publice în unele mai eficiente, responsabile și transparente la toate nivelurile. Investițiile viitoare au în vedere inclusiv dezvoltarea competențelor resurselor umane și crearea unui mediu de lucru digital pentru angajații U.A.T Chitila.

#### 2.1.8 Siguranța cetățenilor

**În orașul Chitila, siguranța cetățenilor este asigurată de către Poliția Locală înființată în anul 2010, în baza Legii nr.155/2010 a Poliției Locale și a H.G. nr. 1332/2010 în scopul exercitării atribuțiilor privind apărarea drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei, a proprietății private și publice, prevenirea și descoperirea infracțiunilor, în următoarele domenii:**

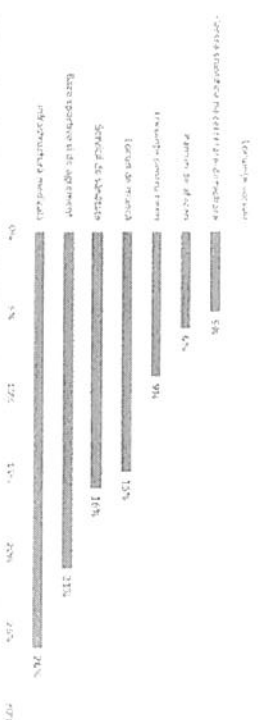


- ordinea și liniștea publică, precum și paza bunurilor;
- circulația pe drumurile publice;
- disciplina în construcții și arșișajul stradal;
- protecția mediului;
- activitatea comercială;
- evidența persoanelor;
- alte domenii stabilite prin lege.

#### d) Prioritarizarea proiectelor din perspectiva importantă:

Din punctul de vedere al priorităților pentru Orașul Chitila, respondenții au considerat infrastructura medicală prioritară (26%), urmată de baze sportive și de agrement (21%) și oferirea serviciilor medicale de calitate (16%).

#### CARE DINTRE PROIECTELE DE MAI JOS CONSIDERAȚI CĂ REPREZINTĂ O PRIORITATE PENTRU ORAȘUL DVȘ?

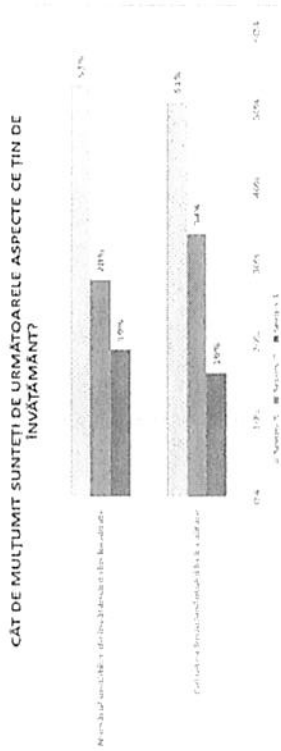


Din punctul de vedere al proiectelor legate de educație necesare pentru Orașul Chitila, respondenții au considerat creșele și grădinițele prioritare (15%), urmate de licee (14%) școli gimnaziale (16%) și unități after school (13%).

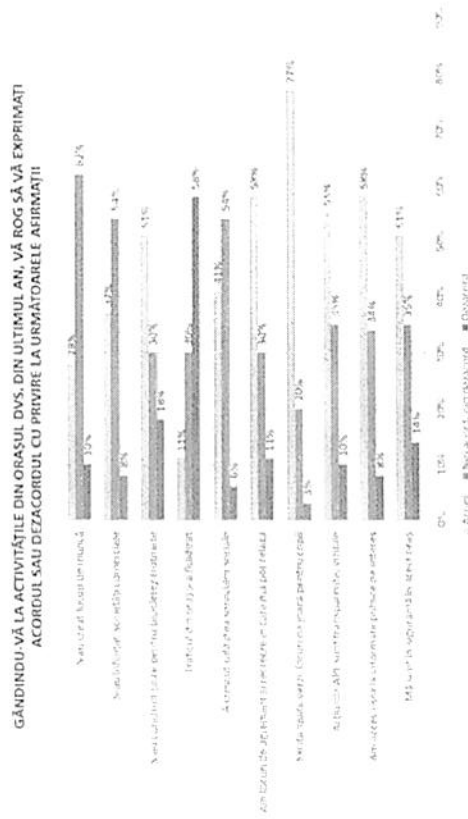
#### CARE DINTRE PROIECTELE DE MAI JOS, LEGATE DE EDUCAȚIE, CONSIDERAȚI CĂ REPREZINTĂ O PRIORITATE PENTRU ORAȘUL DVȘ?



că ne referim la creșe, grădinițe, școli sau licee. Cu toate acestea, 19% dintre participanții la sondaj s-au declarat nemulțumiți de numărul unităților de învățământ.



În cele ce urmează, regăsim răspunsurile participanților cu privire la câteva acțiuni din ultimul an și care au legătură directă cu dezvoltarea localității. Locuitorii orașului Chitila au fost rugați să își exprime acordul sau dezacordul referitor la aspectele ilustrate în următorul grafic.



Direcția Poliției Locale este organizată în directă subordonată a primarului pe baza propriului Regulament de organizare și funcționare și cuprinde Compartimentul Circulație, Compartimentul Inspectie și Compartimentul Ordine Publică.

Aceasta își desfășoară activitatea pe baza principiilor: legalității, încrederii, previzibilității, proximității și proporționalității, deschiderii și transparenței, eficienței și eficacității, răspunderii și responsabilității, imparțialității și nediscriminării.

În exercitarea atribuțiilor ce îi revin, Poliția Locală cooperează cu unitățile, respectiv cu structurile teritoriale ale Poliției Române, Jandarmeriei Române, Poliției de Frontieră Române și ale Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, cu autorități ale administrației publice centrale și locale, organizații neguvernamentale, precum și cu persoane fizice și juridice, în condițiile legii.

În vederea eficientizării activității, o parte din aceasta este digitalizată și anume: toate documentele intrare/ieșire sunt înregistrate în Registrul electronic APLXP/PERT, petițiile cetățenilor transmise prin e-mail sunt stocate electronic în foldere iar răspunsul către aceștia este transmis tot prin e-mail, referatele de necesitate sunt semnate și transmise electronic, procesele-verbale de contravenție sunt stocate atât în format fizic, cât și electronic și planșele fotografice, respectiv dovezile privind săvârșirea de contravenții sunt stocate în format electronic.

În prezent, la nivelul orașului Chitila există un nivel scăzut de integrare a tehnologiilor digitale în activitatea cetățenilor, a întreprinderilor și a administrației publice. Lipsa unui sistem inteligent de monitorizare urbană cu acoperire integrală, face ca furnizarea serviciilor publice de siguranță publică să nu se ridice la standardele de calitate cerute, conform reglementărilor în vigoare.

Asigurarea securității în orașele în continuă creștere, cum este și cazul Chitilei, încetează să mai fie responsabilitatea exclusivă a organelor de drept. Diferite organizații publice, întreprinderile private, firme de arhitectură, de urbanism, grupuri comunitare precum și publicul larg, toate joacă un rol în menținerea orașelor animate și în condiții de siguranță. Supravegherea video permite monitorizarea în timp real a persoanelor și a evenimentelor la nivelul perimetrului, a căilor și zonelor de acces.

În prezent, orașul dispune de un sistem de supraveghere video parțial (aproximativ 34 camere video) finalizat în anul 2015 care acoperă un număr limitat de străzi, însă nu acoperă toate

zonele cu rată crescută de infracționalitate. Sistem de supraveghere video se regăsește și în Parcul Cartier Chitila, cât și în Parcul Valea Mangului, aflat în construcție, unde se implementează un sistem de monitorizare video - un număr de aproximativ 58 de camere de supraveghere video. Sistemele nu sunt integrate într-o infrastructură comună, întrucât au fost realizate în etape diferite de timp și cu caracteristici tehnice diferite. De asemenea, centrul de monitorizare și control existent la nivelul poliției locale, necesită o dotare corespunzătoare întrucât echipamentele suport existente sunt uzate moral și fizic.

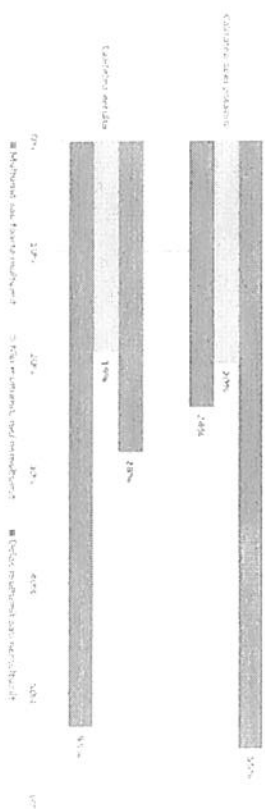
Odată cu efectele crizei și post-criză generate de pandemia virusului SARS COV19, numărul de incidente este așteptat să crească, de aceea este nevoie de un sistem modern de prevenire a criminalității și creșterea siguranței pe teritoriul orașului. Necesitatea investițiilor în infrastructura de securitate este justificată de valorile infracționalității din zonă – care înregistrează, din nefericire, un trend crescător în ultimul an, pe anumite tipologii ale infracționalității, în zone de interes public. Conform datelor Poliției de proximitate, în Orașul Chitila au fost înregistrate în ultimii trei ani peste 1.665 de infracțiuni, din care majoritar sunt constatate în teren ca urmare a unor sesizări sau flagranți. De altfel, securitatea și siguranța locuitorilor orașului este o nevoie identificată și în urma sondajului de opinie realizat la nivelul comunității, aceștia solicitând intervenții prioritare în acest domeniu.

Rata infracționalității în orașul Chitila a crescut în ultimii 3 ani (2019-2021), așa cum reiese din datele furnizate de Poliția Orașului Chitila.

|   | 2019       | 2020       | 2021       |
|---|------------|------------|------------|
| <b>Total</b>  | <b>602</b> | <b>571</b> | <b>492</b> |
| Infracțiuni ca urmare a unor sesizări                 | 253        | 166        | 136        |
| Infracțiuni ca urmare a unor flagranți                | 169        | 163        | 189        |
| Infracțiuni în zona rutieră                           | 124        | 89         | 108        |
| Infracțiuni în domeniul ordinii și siguranței publice | 56         | 96         | 59         |

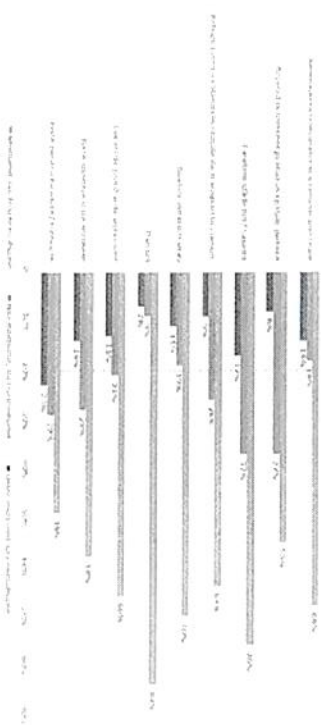
priveste calitatea apei potabile, 55% dintre respondenții studiului se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți de acest aspect.

#### CAT DE MULȚUMIT SUNTEȚI DE URMĂTOARELE ASPECTE CE ȚIN DE MEDIUL ÎNCURĂTOR?



La capitolul dezvoltare urbană, aspectele care aduc cele mai multe nemulțumiri participanților la studiu sunt legate de pistele pentru biciclete/trotinete (23%) dar și țigădele clădirilor/caselor (17%). La polul opus, locuitorii orașului Chitila se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți de parcurile pe care le au în oraș (84%), precum și de spațiile verzi (70%).

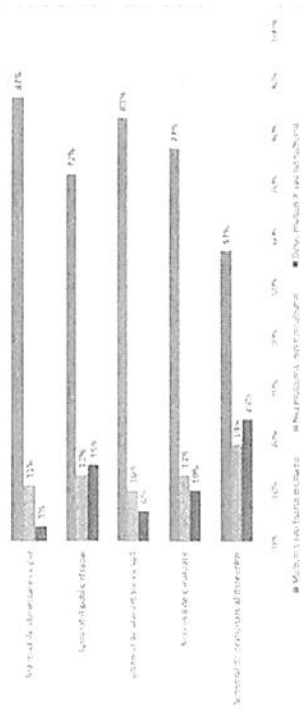
#### CAT DE MULȚUMIT SUNTEȚI DE URMĂTOARELE ASPECTE CE ȚIN DE DEZVOALTARE URBANĂ?



În ceea ce privește învățământul, mai mult de jumătate dintre respondenții studiului se declară mulțumiți de calitatea învățământului din localitate, dar și de numărul unităților de învățământ, fie

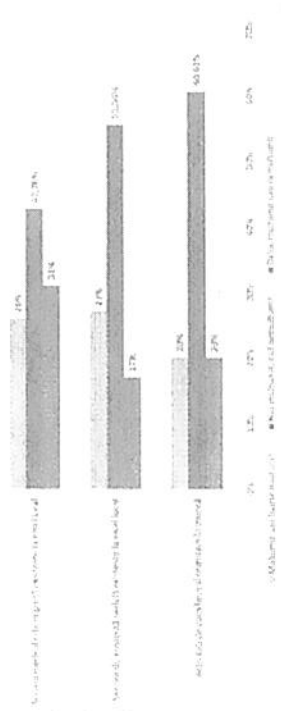


CÂT DE MULȚUMIT SUNȚI DE URMĂTOARELE ASPECTE CE ȚIN DE SERVICIILE UTILITARE?



Din perspectiva serviciilor sociale, serviciile medicale de urgență existente la nivel local reprezintă un aspect de care sunt nemulțumiți mai mult de un sfert (31%) dintre persoanele intervievate.

CÂT DE MULȚUMIT SUNȚI DE URMĂTOARELE ASPECTE CE ȚIN DE SERVICIILE SOCIALE?



În evaluarea aspectelor ce țin de mediul înconjurător, mai mult de jumătate dintre respondenții studiului (53%) se declară nemulțumiți de calitatea aerului din oraș. Acest aspect este foarte important având în vedere că pentru locuitorii orașului mediul înconjurător reprezintă al doilea criteriu ca importanță în evaluarea unui oraș ideal în care le-ar plăcea să locuiască. În ceea ce

Orașul Chitila a inițiat o serie de măsuri și proiecte pentru îmbunătățirea gradului de securitate și pentru a contracara posibila creștere a numărului de infracțiuni care au ca factori determinanți: numărul mare de persoane aflate în tranzit sau cetățeni care locuiesc în zonă fără forme legale, numărul mic de polițiști raportat la numărul de locuitori, lipsa unui sistem de monitorizare care ar compensa numărul redus de polițiști având în același timp și un impact psihologic în prevenirea infracțiunilor stradale.

Orașul Chitila are ca obiectiv digitalizarea serviciilor publice, prin crearea unui sistem inteligent de monitorizare urbană "Chitila - Safe City", care să ducă la scăderea infracționalității, creșterea siguranței publice și asigurarea unor servicii publice de calitate. Astfel, noul sistem inteligent de monitorizare urbană "Chitila - Safe City" va fi integrat în noua infrastructură de tip Smart City a orașului și va conduce la dezvoltarea orașului ca fiind favorabil incluziunii, sigur, rezilient și durabil.

## 2.2. Analiza nevoilor

### 2.2.1 Percepția cetățenilor referitoare la Orașul Chitila

Cu scopul de a identifica temele aflate pe agenda populației cu privire la dezvoltarea Orașului Chitila și a modului în care locuitorii acestuia percep calitatea vieții, în cadrul demersului de elaborare a SIDU a Orașului Chitila, a fost realizat un studiu de tip anchetă sociologică prin două metode:

- Sondaj de opinie publică
- Focus Grup

#### 2.2.1.1 Sondaj de opinie publică

În perioada august – septembrie 2020, a fost realizată o cercetare sociologică sub formă de sondaj de opinie publică în vederea identificării problemelor majore din orașul Chitila și formularea

viziunii de dezvoltare locală - componentă a proiectului privind elaborarea strategiei de dezvoltare locală.

Obiectivele studiului au fost următoarele:

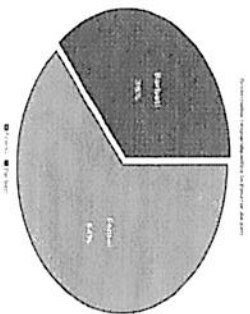
1. Evaluarea gradului general de satisfacție a locuitorilor orașului Chitila
2. Identificarea celor mai importante criterii în evaluarea unui oraș ideal
3. Evaluarea gradului de satisfacție a populației privind următoarele dimensiuni:
  - Infrastructura de transport
  - Serviciile Utilitare
  - Serviciile Sociale
  - Mediul Înconjurător
  - Dezvoltare Urbană
  - Învățământ
4. Identificarea celor mai importante probleme ale orașului
5. Identificarea principalelor priorități de dezvoltare ale orașului din perspectiva locuitorilor
6. Conceptul 'Smart City' – identificarea proiectelor prioritare din perspectiva locuitorilor
7. Identificarea principalelor proiecte dorite pentru recreere și petrecerea timpului liber

#### a) Grupul țintă

Grupul țintă a fost reprezentat de locuitorii ai orașului

Chitila, grup cu următoarele caracteristici majore:

Distribuția respondenților din punct de vedere al genului: Barbați 36%, Femei 64%



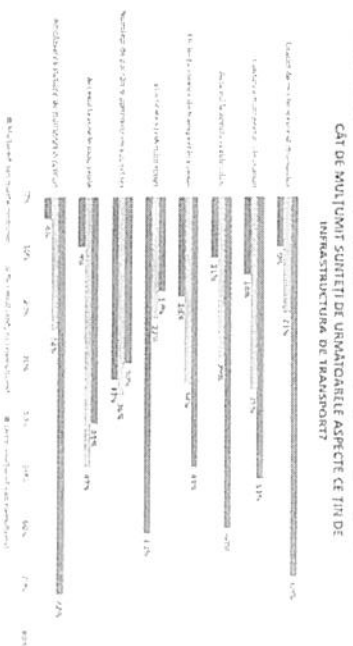
### 3. Siguranță și protecție

Nu reprezintă probleme:

1. Nivelul cultural al orașului
2. Relația cu primăria

#### e) Satisfacția legată de oraș

În ceea ce privește infrastructura de transport, fluiditatea traficului rutier este criteriul despre care 61% dintre respondenți spun că sunt nemulțumiți sau foarte nemulțumiți. Este criteriul care influențează cel mai mult satisfacția locuitorilor privind infrastructura de transport. Numărul de parcuri și administrarea acestora, precum și eficiența rutelor de transport în comun sunt alte două criterii care au generat mai multe nemulțumiri în rândul locuitorilor orașului atunci când au evaluat infrastructura de transport din oraș. La polul opus, persoanele interviuate în acest sondaj, se declară mulțumite sau foarte mulțumite când vine vorba de amplasarea stațiilor de transport în comun (72%) sau de modernizarea drumurilor (69%).



Din punct de vedere al serviciilor utilitare, respondenții studiului, s-au declarat nemulțumiți de sistemul de gestionare al deșeurilor, un procent de 24% menționând acest aspect. În același timp, locuitorii orașului Chitila se declară mulțumiți de sistemul de alimentare cu gaz (87%) sau de sistemul de alimentare cu apă (83%).

Probleme cu care se confruntă orașul Chetia în opinia cetățenilor:



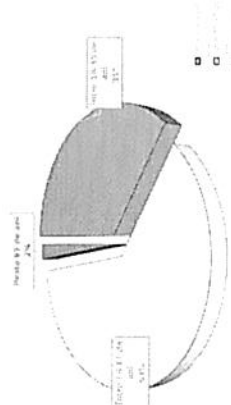
Participanților la studiu le-a fost pusă la dispoziție o listă cu principalele criterii evidențiate în problemele identificate de aceștia, în scopul evaluării unui oraș în care le-ar plăcea să trăiască. Respondenții și-au exprimat opinia pe o scală de la 1 la 5, unde 1 înseamnă deloc important, iar 5 foarte important, după cum urmează:



Ierarhizând problemele, constatăm că în viziunea celor intervievați cele mai stringente sunt următoarele:

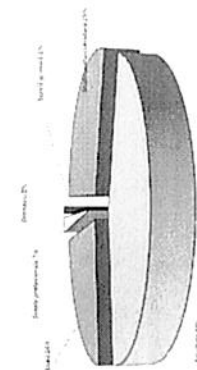
1. Infrastructura de transport
2. Mediul inconjurător

DISTRIBUȚIA RESPONDENȚILOR ÎN FUNCȚIE DE VÂRSTĂ



În funcție de grupa de vârstă, distribuția respondenților, a fost următoarea: Între 18-35 de ani 35%, Între 36-65 de ani 63%, Peste 65 de ani 2%

DISTRIBUȚIA RESPONDENȚILOR ÎN FUNCȚIE DE ÎNȘĂȘĂ



Din punct de vedere al statutului academic, distribuția respondenților este după cum urmează:

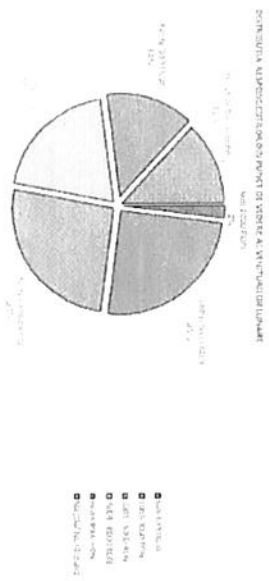
Școala primară 2%; Gimnaziu 0%; Școala profesională 2%; Liceu 24%; Facultate 44%; Studii postuniversitare 29%

DISTRIBUȚIA RESPONDENȚILOR ÎN FUNCȚIE DE OCUPAȚIE

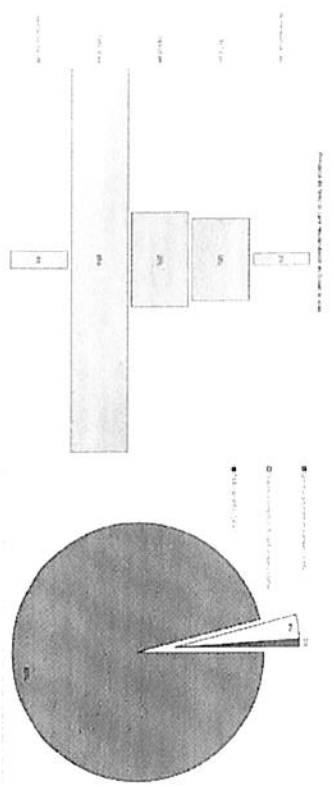


Din punct de vedere al ocupației/ statutului economic, au fost alese categorii diverse, după cum se poate observa:



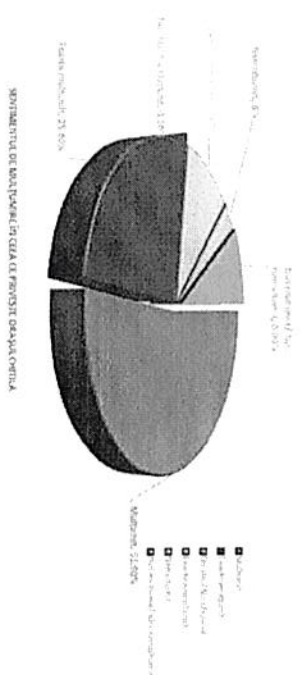


În ceea ce privește apartenența la oraș, participanții la studiu au răspuns după cum urmează:

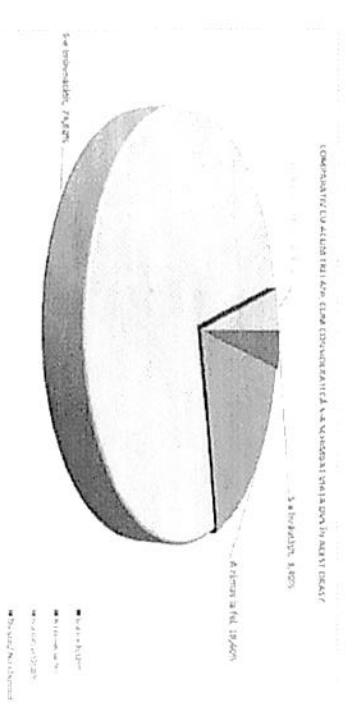


### b) Problemele localității în viziunea populației

Întrebați căi de mulțumiri sunt în general de orașul în care locuiesc, mai mult de trei sferturi (76.9%) dintre respondenții studului, locuitorii ai orașului Chitila, se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți de orașul în care locuiesc. La polul opus, doar 13.5% dintre participanții la studiu au spus că sunt nemulțumiți sau foarte nemulțumiți de oraș.



Întrebați cum consideră că li s-a schimbat viața, comparativ cu perioada din urmă cu trei ani față de momentul prezent, cei mai mulți dintre respondenții sondajului de opinie (74.6%) apreciază că viața lor în orașul Chitila s-a îmbunătățit, comparativ cu acum trei ani, dar există și un procent de 3.4% dintre respondenți care apreciază că viața lor în oraș s-a înrăutățit în ultima vreme.



Întrebați care consideră că sunt principalele trei probleme cu care se confruntă orașul Chitila, probleme ce impun în același timp o soluție în viitorul apropiat, participanții la studiu au enumerat sub formă de răspuns liber următoarele:







|    |  |                         |  |                        |   |                           |               |  |                         |  |           |   |
|----|--|-------------------------|--|------------------------|---|---------------------------|---------------|--|-------------------------|--|-----------|---|
| 12 | Cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie | Uniq Cluj, Județul Cluj | Dezvoltarea tehnicii de măsurare a temperaturii în medii lichide și gazele și a sistemelor de control și de comandă în domeniul științelor tehnice și de inginerie   | 11                     | DR 2 Cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie | Nu a primit finanțare     | 1.300.000,00  | Fondul național de cercetare științifică | Uniq Cluj, Județul Cluj | 2014-2015                                    | 2015-2017 | UEA - Suport financiar în activitatea de cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie |
| 13 | Proiectare și dezvoltare de echipamente tehnice                      | Uniq Cluj, Județul Cluj | Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. | N/A                    | N/A   | Implementarea proiectului | 10.918.349,71 | Fondul național de cercetare științifică | Uniq Cluj, Județul Cluj | 2014-2015                                    | 2014-2017 | UEA - Suport financiar în activitatea de cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie |
| 14 | Proiectare și dezvoltare de echipamente tehnice                      | Uniq Cluj, Județul Cluj | Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. | 2, 4, 28, 45, 61       | DR 2 Cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie | Contract servicii         | 6.015.800,00  | Fondul național de cercetare științifică | Uniq Cluj, Județul Cluj | 2014-2017                                    | 2014-2017 | UEA - Suport financiar în activitatea de cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie |
| 15 | Proiectare și dezvoltare de echipamente tehnice                      | Uniq Cluj, Județul Cluj | Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. | 47, 48                 | N/A   | Serviciu de proiectare    | 878.116,15    | PNRR / Fondul Național                   | Uniq Cluj, Județul Cluj | Contract de servicii nr. 1401/19/11.12.2022  | 2022-2027 | UEA - Suport financiar în activitatea de cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie |
| 16 | Cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie | Uniq Cluj, Județul Cluj | Dezvoltarea tehnicii de măsurare a temperaturii în medii lichide și gazele și a sistemelor de control și de comandă în domeniul științelor tehnice și de inginerie   | 17, 23, 24, 25, 38, 57 | DR 2 Cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie | Nu a primit finanțare     | 500.000,00    | Fondul național de cercetare științifică | Uniq Cluj, Județul Cluj | 2025   | 2025-2027 | UEA - Suport financiar în activitatea de cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie |
| 17 | Cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie | Uniq Cluj, Județul Cluj | Dezvoltarea tehnicii de măsurare a temperaturii în medii lichide și gazele și a sistemelor de control și de comandă în domeniul științelor tehnice și de inginerie   | 16, 23, 24, 25, 38, 57 | DR 2 Cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie | Nu a primit finanțare     | 2.120.000,00  | Fondul național de cercetare științifică | Uniq Cluj, Județul Cluj | 2025   | 2025-2027 | UEA - Suport financiar în activitatea de cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie |
| 18 | Proiectare și dezvoltare de echipamente tehnice                      | Uniq Cluj, Județul Cluj | Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. | N/A                    | N/A   | Serviciu de proiectare    | 508.475,53    | PNRR / Fondul Național                   | Uniq Cluj, Județul Cluj | Contract de servicii nr. 14501/19/11.12.2022 | 2022-2027 | UEA - Suport financiar în activitatea de cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie |
| 19 | Proiectare și dezvoltare de echipamente tehnice                      | Uniq Cluj, Județul Cluj | Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. Proiectarea și dezvoltarea echipamentelor tehnice pentru industria de prelucrare a metalelor și a materialelor plastice. | N/A                    | N/A   | Serviciu de proiectare    | 585.807,20    | PNRR / Fondul Național                   | Uniq Cluj, Județul Cluj | Contract de servicii nr. 1078/19/11.12.2021  | 2022-2027 | UEA - Suport financiar în activitatea de cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie |
| 20 | Cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie | Uniq Cluj, Județul Cluj | Dezvoltarea tehnicii de măsurare a temperaturii în medii lichide și gazele și a sistemelor de control și de comandă în domeniul științelor tehnice și de inginerie   | 31, 34, 35             | DR 2 Cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie | Nu a primit finanțare     | 30.000,00     | Fondul național de cercetare științifică | Uniq Cluj, Județul Cluj | 2025   | 2025-2027 | UEA - Suport financiar în activitatea de cercetare științifică în domeniul științelor tehnice și de inginerie |









|    |   |                                |   |                                |   |  |               |                                  |                                |  |           |  |
|----|---|--------------------------------|---|--------------------------------|---|--|---------------|----------------------------------|--------------------------------|--|-----------|--|
| 29 | Actividad de servicios energéticos para el consumo residencial  | Ciudad de Chile, Santiago Este | ACTIVIDAD 1) de instalación eléctrica en lugares de consumo eléctrico de vivienda   | 2, 4, 14, 45, 51               | DR 8 Creación de unidades de producción energética pública  | proyecto de inversión de infraestructura     | 11.937.400,00 | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | contrato de franquicia no 11545079.11.2012   | 2012-2017 | 005. Instalación de redes eléctricas de baja tensión   |
| 30 | Plan para el desarrollo de energías renovables  | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de una planta de generación de energía eléctrica en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile  | N/A                            | N/A   | estudio de factibilidad y ejecución de obras | 1.200.000,00  | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | no tiene   | 2012-2017 | 003. Instalación de redes eléctricas de baja tensión y generación de energía eléctrica de fuentes renovables |
| 31 | Centro de desarrollo de energías renovables   | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de un centro de desarrollo de energías renovables en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile | N/A                            | N/A   | Proyecto de inversión de infraestructura     | 800.000,00    | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | contrato de franquicia no 11470812.11.2012   | 2012-2017 | 005. Instalación de redes eléctricas de baja tensión   |
| 32 | Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero   | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de un centro de desarrollo de energías renovables en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile | N/A                            | DR 8 Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero  | Trabaja en proceso de licitación             | 1.000.000,00  | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | 2014-2015  | 2015-2017 | 006. Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero   |
| 33 | Creación de una red de energía eléctrica de baja tensión  | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de una red de energía eléctrica de baja tensión en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile   | N/A                            | N/A   | Proyecto de inversión de infraestructura     | 1.000.000,00  | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | Contrato de franquicia no 14241971.11.2012 ni 14241971.11.2012 ni 14241971.11.2012 | 2012-2017 | 004. Proyectos de infraestructura de energía eléctrica de baja tensión                                       |
| 34 | Desarrollo de tecnologías de energía renovable  | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de un centro de desarrollo de energías renovables en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile | N/A                            | N/A   | Proyecto de inversión de infraestructura     | 300.000,00    | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | Contrato de franquicia no 461001.08.2012   | 2012-2017 | 003. Instalación de redes eléctricas de baja tensión y generación de energía eléctrica de fuentes renovables |
| 35 | Proyecto de inversión energética para la construcción de un centro de desarrollo de energías renovables | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de un centro de desarrollo de energías renovables en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile | N/A                            | N/A   | Trabaja en proceso de licitación             | 88.975,00     | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | 2014-2015  | 2015-2017 | 004. Proyectos de infraestructura de energía eléctrica de baja tensión                                       |
| 36 | Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero   | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de un centro de desarrollo de energías renovables en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile | N/A                            | N/A   | Trabaja en proceso de licitación             | 81.913,28     | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | 2014-2015  | 2015-2017 | 004. Proyectos de infraestructura de energía eléctrica de baja tensión                                       |
| 37 | Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero   | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de un centro de desarrollo de energías renovables en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile | 10                             | DR 11 Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero | Trabaja en proceso de licitación             | 80.000,00     | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | 2014-2015  | 2015-2017 | 005. Instalación de redes eléctricas de baja tensión y generación de energía eléctrica de fuentes renovables |
| 38 | Creación de una red de energía eléctrica de baja tensión  | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de una red de energía eléctrica de baja tensión en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile   | 16, 17, 23, 24, 25, 57         | DR 7 Creación de unidades de producción energética pública  | Trabaja en proceso de licitación             | 15.000.000,00 | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | 2014-2015  | 2015-2017 | 004. Proyectos de infraestructura de energía eléctrica de baja tensión                                       |
| 40 | Centro de desarrollo de energías renovables   | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de un centro de desarrollo de energías renovables en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile | 20, 27, 28, 43, 41, 42, 54, 52 | DR 11 Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero | Trabaja en proceso de licitación             | 245.000,00    | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | 2014-2015  | 2015-2017 | 006. Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero   |
| 41 | Creación de una red de energía eléctrica de baja tensión  | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de una red de energía eléctrica de baja tensión en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile   | 20, 27, 28, 43, 41, 42, 54, 52 | DR 11 Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero | Trabaja en proceso de licitación             | 5.100.000,00  | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | 2015   | 2015-2017 | 006. Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero   |
| 42 | Creación de una red de energía eléctrica de baja tensión  | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de una red de energía eléctrica de baja tensión en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile   | 20, 27, 28, 43, 41, 42, 54, 52 | DR 11 Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero | Trabaja en proceso de licitación             | 294.000,00    | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | 2016   | 2015-2017 | 002. Instalación de redes eléctricas de baja tensión y generación de energía eléctrica de fuentes renovables |
| 44 | Creación de una red de energía eléctrica de baja tensión  | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión energética para la construcción de una red de energía eléctrica de baja tensión en la zona de la comuna de Puente Alto, Chile   | N/A                            | N/A   | Trabaja en proceso de licitación             | 2.407.741     | Trabaja en proceso de licitación | Ciudad de Chile, Santiago Este | Proyecto de inversión de franquicia no 1183024.07.2014                             | 2014-2017 | 003. Instalación de redes eléctricas de baja tensión y generación de energía eléctrica de fuentes renovables |













|    |   |                           |   |                 |     |                 |              |  |                           |      |           |  |  |
|----|---|---------------------------|---|-----------------|-----|-----------------|--------------|--|---------------------------|------|-----------|--|--|
| 62 | Centrua locale rurale de agroturism, pentru dezvoltarea pe termen lung a turismului ecologic în zona Munților Băneasa | Cons. Județ. Județul Elne | Proiect de dezvoltare pe Valea Măgului în Lugoj de aproximativ 2 km pe raza comunei Chirle. Total lungime 13 km   | 15,87           | N/A | N/A (completat) | 400.000,00   | Finanțare nerambursabilă / Regal local | Cons. Județ. Județul Elne | 2025 | 2026-2028 | DSI-Proiectarea studiului, arhitectură, proiectarea și realizarea spațiilor publice, a parcurilor și a culturii și a patrimoniului |  |
| 63 | Modernizarea școlii din Cămin   | Cons. Județ. Județul Elne | Amplasat în localitatea comuna Cămin, județul Elne. Proiectul este în studiu de fezabilitate. Cămin - Cămin - Școala din Cămin - Școala din Cămin - Școala din Cămin - Școala din Cămin | 1,1, 41, 72, 71 | N/A | N/A (completat) | 1.000.000,00 | Finanțare nerambursabilă / Regal local | Cons. Județ. Județul Elne | 2025 | 2025-2026 | DSI - Modernizarea școlii din Cămin  |  |
|    | Modernizarea școlii din Cămin   | Cons. Județ. Județul Elne | Amplasat în localitatea comuna Cămin, județul Elne. Proiectul este în studiu de fezabilitate. Cămin - Cămin - Școala din Cămin - Școala din Cămin - Școala din Cămin - Școala din Cămin | 1,1, 41, 44, 71 | N/A | N/A (completat) | 400.000,00   | Finanțare nerambursabilă / Regal local | Cons. Județ. Județul Elne | 2025 | 2025-2027 | DSI - Modernizarea școlii din Cămin  |  |
| 71 | Modernizarea școlii din Cămin   | Cons. Județ. Județul Elne | Amplasat în localitatea comuna Cămin, județul Elne. Proiectul este în studiu de fezabilitate. Cămin - Cămin - Școala din Cămin - Școala din Cămin - Școala din Cămin - Școala din Cămin | 1,1, 41, 44, 70 | N/A | N/A (completat) | 400.000,00   | Finanțare nerambursabilă / Regal local | Cons. Județ. Județul Elne | 2025 | 2025-2027 | DSI - Modernizarea școlii din Cămin  |  |

