

MUNICIPIUL CĂLĂRAȘI

STRATEGIA
INTEGRATĂ de
DEZVOLTARE
URBANĂ
2014 – 2020



geastrategy
& consulting

BENEFICIAR

Primăria Municipiului Călărași

Str. Bucuresti nr. 140 A
910058, Calarasi, Romania

CONSULTANT

SC GEA Strategy & Consulting SA

Coordonator proiect:

urb. Ioana IVANOV

Echipa de proiect:

urb. Miruna DRĂGHIA

urb. Daiana GHINTUIALĂ

urb. Irina IGNAT

urb. Andreea MAIER

urb. Reinhold Lehel STADLER

urb. Laura TUCAN

Cuprins

I. CONTEXTUL ELABORĂRII STRATEGIEI INTEGRATE DE DEZVOLTARE URBANĂ.....	9
I.1. Contextul teritorial național, regional și județean	10
I.2. Corelarea cu alte strategii și planuri relevante.....	13
I.2.1. Contextul strategic național, regional și județean.....	13
I.2.2. Perspectiva strategică pentru dezvoltarea municipiului Călărași în perioada 2014 – 2020 (conform Strategiei de Dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020)	18
I.3. Accepțiunea europeană asupra dezvoltării urbane durabile și transpunerea acesteia la nivel național...	19
I.4. Dezvoltarea urbană integrată în municipiul Călărași	22
I.4.1. Contextul urban.....	22
I.4.2. Obiectivele elaborării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU)	23
I.4.3. Teritoriul acoperit de Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană	25
II. NEVOI ȘI OPORTUNITĂȚI DE DEZVOLTARE – ANALIZA DIAGNOSTIC	28
II.1. Profil socio - demografic	29
II.1.1. Demografie și migrație	30
II.1.2. Educație și cultură	40
II.1.3. Incluziune socială.....	45
II.2. Profil economic	51
II.2.1. Economia și forța de muncă.....	51
II.2.2. Dinamica investițiilor	73
II.2.3. Turism	80
II.3. Dezvoltare urbană.....	88
II.3.1. Profilul spațial și funcțional	89
II.3.3. Deservirea cu servicii de utilitate publică.....	107
II.3.4. Infrastructura tehnico – edilitară	119
II.3.5. Conectivitate și mobilitate urbană	130
II.3.6. Spațiul public	156
II.3.7. Mediul natural.....	173
II.3.8. Schimbări climatice	187
II.4. Nevoi și oportunități de dezvoltare	193
II.4.1. Analiza SWOT.....	194
II.4.2. Zone de intervenție	202

III. CONCEPT DE DEZVOLTARE PENTRU PERIOADA 2014 – 2020	205
III.1.Rezultatele procesului participativ.....	206
III.2.Viziunea de dezvoltare pentru perioada 2014 – 2020.....	210
III.3.Obiectivele Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană.....	215
IV. PORTOFOLIUL DE PROIECTE	217
IV.1.Procedura de prioritizare și selecție a proiectelor aplicabilă în cadrul Axei prioritare 4 a Programului Operațional Regional 2014-2020 “Sprijinirea dezvoltării urbane durabile”	242
IV.2.Riscuri și măsuri de atenuarea riscurilor	246
V. SISTEMUL DE IMPLEMENTARE, MONITORIZARE ȘI EVALUARE.....	249
V.1. Managementul implementării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană	250
V.1.2. Structura de management a SIDU	251
V.1.3. Monitorizarea implementării SIDU	256
V.1.4. Indicatori de monitorizare	256
V.1.5. Procesul de consultare publică privind SIDU	261

Listă de figuri

Figura 1 – Încadrarea municipiului Călărași în teritoriul național, regional și județean	12
Figura 2 – Rețeaua portuară conform Master Planului General de Transport	15
Figura 3 - Evoluția numărului populației începându cu anul 1992	31
Figura 4 - Piramida vârstelor în județul (1) și în municipiul (2) Călărași.....	32
Figura 5 - Evoluția pe grupe de vârstă la nivel municipal între anii 1992 și 2012.....	33
Figura 6 - Evoluția numărului populației pe grupe de vârstă la nivel municipal, județean, regional și național.....	35
Figura 7 - Rata sporului natural în Municipiul și în Județul Călărași	36
Figura 8 - Mișcarea naturală a populației în Municipiul și în Județul Călărași.....	36
Figura 9 - Mișcarea migratorie a populației în Municipiul și în Județul Călărași.....	37
Figura 10 – Rapoarte de dependență economică / al tinerilor	38
Figura 11 - Evoluția numărului elevilor pe grade de școlarizare	41
Figura 12 - Rata abandonului școlar	41
Figura 13 - Frecvența lunară a evenimentelor.....	42
Figura 14 - Populația Municipiului Călărași după etnie.....	46
Figura 15 - Localizarea comunităților persoanelor de etnie rromă.....	47
Figura 16 - Zone marginalizate din Municipiul Călărași identificate de Sparex și Roma Social Mapping.....	49
Figura 17 – Distribuția populației din Călărași în funcție de zonele dezavantajate.....	50
Figura 18 - Numărul întreprinderilor active pe activități ale economiei naționale (secțiuni CAEN) în Regiunea Sud-Muntenia, anul 2009 și anul 2013.....	53
Figura 19 - Numărul întreprinderilor active pe activități ale economiei naționale (secțiuni CAEN) în Județul Călărași, anul 2009 și anul 2013	54
Figura 20 - Populația ocupată pe activități ale economiei naționale (secțiuni CAEN) în Regiunea Sud-Muntenia, anul 2009 și anul 2013 (mii persoane)	55
Figura 21 - Populația ocupată pe activități ale economiei naționale (secțiuni CAEN) în Județul Călărași, anul 2009 și anul 2013 (mii persoane)	56
Figura 22 - Numărul șomerilor în perioada 2009-2013, raportat la nivelul de instruire, în Regiunea Sud-Muntenia	57
Figura 23 - Numărul șomerilor în perioada 2009-2013, raportat la nivelul de instruire, în Județul Călărași	58
Figura 24 – Ponderea sectoarelor economice (domenii CAEN) în anul 2013, în funcție de cifra de afaceri.....	59
Figura 25 – Numărul de angajați în subdomeniile sectorului industriei prelucrătoare	60
Figura 26 - Ponderea întreprinderilor cu capital străin pe domenii de activitate CAEN, în 2013, în municipiul Călărași.....	62
Figura 27 - Numărul întreprinderilor clasificate pe activități ale economiei naționale (cod CAEN) în anii 2009 și 2013, în municipiul Călărași	64
Figura 28 - Numărul angajaților pe activități ale economiei naționale (cod CAEN) în anii 2009 și 2013, în municipiul Călărași.....	65
Figura 29 – Concentrările întreprinderilor din municipiul Călărași în funcție de numărul de angajați.....	66
Figura 30 – Cifra de afaceri pe sectoare de activitate, în municipiul Călărași, prin comparație cu municipiul Târgu Măgurele, Oltenița și Giurgiu, în anul 2013	68
Figura 31 – Procentul de populație activă și inactivă din total populație stabilă la RPL 2011, în municipiul Călărași.....	69

<i>Figura 32 – Categoriile de populație inactivă și ponderile acestora la RPL 2011, în municipiul Călărași</i>	<i>69</i>
<i>Figura 33 – Procentul de salariați din total populație stabilă, în municipiul Călărași, comparativ cu municipiile Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu</i>	<i>69</i>
<i>Figura 34 – Nivelul de instruire al populației stabile în municipiul Călărași la RPL 2011.....</i>	<i>70</i>
<i>Figura 35 – Ponderea șomerilor raportată la populația ocupată, în funcție de nivelul de pregătire, în municipiul Călărași la RPL 2011</i>	<i>71</i>
<i>Figura 36 – Evoluția în perioada 2010-2013 a procentului șomerilor din totalul populației stabile cu domiciliul în municipiul Călărași</i>	<i>72</i>
<i>Figura 37 - Localizarea proiectelor publice finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013, Programul Operațional de Cooperare Transfrontalieră România – Bulgaria 2007-2013 și prin Programul Operațional de Pescuit 2007-2013</i>	<i>77</i>
<i>Figura 38 - Localizarea proiectelor private finanțate prin Programului Operațional Sectorial Creșterea Competitivității Economice 2007-2013 și prin Programul Operațional Regional 2007-2013</i>	<i>79</i>
<i>Figura 39 - Trasee cicloturistice care pornesc din municipiul Călărași</i>	<i>82</i>
<i>Figura 40 - Localizarea obiectivelor turistice din municipiul Călărași</i>	<i>83</i>
<i>Figura 41 – Structuri de primire turistică</i>	<i>86</i>
<i>Figura 42 – Capacitatea de cazare turistică</i>	<i>86</i>
<i>Figura 43 – Zonificarea Municipiului Călărași din punct de vedere spațial și funcțional.....</i>	<i>90</i>
<i>Figura 44 – Evoluția nucelului istoric: trecerea de la trama organică la trama rectangulară</i>	<i>91</i>
<i>Figura 45 - Dezvoltarea Municipiului Călărași</i>	<i>93</i>
<i>Figura 46 - Bilanț teritorial.....</i>	<i>95</i>
<i>Figura 47 - Raze de deservire ale dotărilor de educație</i>	<i>96</i>
<i>Figura 48 - Evoluția spațială a Municipiului Călărași în perioada 2005 – 2014.....</i>	<i>99</i>
<i>Figura 49 - Centralități în Municipiul Călărași.....</i>	<i>101</i>
<i>Figura 50 – Distribuția elementelor de patrimoniu în municipiul Călărași</i>	<i>103</i>
<i>Figura 51 - Rapoarte pe unitate de învățământ.....</i>	<i>108</i>
<i>Figura 52 - Unitățile de învățământ preșcolar și razele de deservire ale acestora</i>	<i>109</i>
<i>Figura 53 - Unitățile de învățământ primar și gimnazial și razele de deservire ale acestora</i>	<i>110</i>
<i>Figura 54 - Unitățile de învățământ liceal și razele de deservire ale acestora</i>	<i>111</i>
<i>Figure 55 - Fluctuația numărului de elevi din învățământul liceal</i>	<i>112</i>
<i>Figura 56 - Ponderea profilelor de învățământ în Municipiul Călărași în perioada 2013 - 2016.....</i>	<i>113</i>
<i>Figura 57 - Structura unităților sanitare cu proprietate publică din Municipiul Călărași</i>	<i>115</i>
<i>Figura 58 - Număr de medici la 10.000 de locuitori</i>	<i>116</i>
<i>Figura 59 - Structura copiilor ce beneficiază de asistență socială</i>	<i>116</i>
<i>Figura 60 - Localizarea dotărilor sociale și a persoanelor care beneficiază de VMG.....</i>	<i>117</i>
<i>Figura 61 - Extinderea rețelelor de alimentare cu apă și canalizare, în raport cu modernizarea străzilor în municipiul Călărași, în perioada 2009-2013.....</i>	<i>121</i>
<i>Figura 62 - Extinderea rețelelor de alimentare cu apă și canalizare, în raport cu modernizarea străzilor în municipiul Călărași, în perioada 2009-2013.....</i>	<i>123</i>
<i>Figura 63 - Situația străzilor modernizate și cu rețele de apă și canalizare din municipiul Călărași, în anul 2013, prin comparație cu municipiile Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu</i>	<i>124</i>
<i>Figura 64 - Tariful apei potabile pentru consumatorii casnici și pentru agenții economici, în municipiul Călărași, comparativ cu municipiile Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu</i>	<i>125</i>
<i>Figura 65 - Străzile care nu au rețele de gaze, din municipiul Călărași</i>	<i>126</i>
<i>Figura 66 - Lungimea conductelor de distribuție a gazelor naturale în municipiul Călărași, în perioada 2009-2013.....</i>	<i>126</i>

Figura 67 - Zone de intervenție servicii publice	129
Figura 68 - Rețeaua rutieră a Municipiului Călărași.....	133
Figura 69 - Variația numărului de accidente, 2011-2016.....	134
Figura 70 - Cauzele producerii accidentelor, 2016.....	135
Figura 71 - Gradul de încărcare al rețelei rutiere, autovehicule, ora de vârf AM, 2016	136
Figura 72 - Harta legăturilor pe calea ferată pentru Municipiul Călărași	138
Figura 73 - Portul Călărași și Brațul Borcea	138
Figura 74 - Liniile de transport public de călători prin curse regulate.....	142
Figura 75 - Gradul de acoperire al liniilor de transport public local	143
Figura 76 - Harta traseelor pentru traficul cu masa totală autorizată mai mare de 3.5 tone	144
Figura 77 - Trasee folosite pentru deplasările cu bicicleta (mov – intensitate maximă)	145
Figura 78 - Localizarea intersecțiilor semaforizate, 2016	147
Figura 79 - Distribuția în funcție de numărul de deplasări/zi, 2016.....	148
Figura 80 - Distribuția deplasărilor în funcție de scopul călătoriei, 2016	149
Figura 81 - Distribuția orară a deplasărilor, 2016	149
Figura 82 - Distribuția deplasărilor pe moduri de transport, 2016.....	150
Figura 83 - Durata medie de deplasare (min.), în funcție de modul de transport, 2016	151
Figura 84 - Zonificarea utilizată în modelul de transport al PMUD.....	151
Figura 85 - Principalele relații origine/destinație ora de vârf AM.....	152
Figura 86 – Posibilitatea de extindere a sistemului major de spații publice	158
Figura 87 – Zona pietonală din centrul istoric Călărași.....	160
Figura 88 – Gruparea obiectivelor de interes public în lungul circulațiilor	162
Figura 89 – Sistemul major de spații publice.....	164
Figura 90 - Spațiile verzi conform legii 313/2009 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi.....	166
Figura 91 - Deservirea municipiului din punct de vedere al spațiilor verzi.....	167
Figura 92-Zone majore de intervenție.....	172
Figura 93 - Peisajul economic social și cultural din municipiul Călărași.....	179
Figura 94 - Disfunții la nivelul peisajului municipiului Călărași.....	181
Figura 95 – Abaterile temperaturilor lunare (°C) din perioada 2009-2014 față de perioada de referință 1961-1990, în municipiul Călărași	189
Figura 96 – Abaterile temperaturilor lunare (°C) din perioada 2009-2014 față de perioada de referință 1961-1990, în municipiul Călărași	190
Figura 97 – Abaterile precipitațiilor lunare)%) din perioada 2009-2014 față de perioada de referință 1961-1990, în municipiul Călărași	190
Figura 98 – Abaterile precipitațiilor anuale (%) din perioada 2009-2014 față de perioada de referință 1961-1990, în municipiul Călărași.....	191
Figura 99 -Zone de intervenție.....	204
Figura 100- Localizarea proiectelor: Economie diversificată	262
Figura 101-Localizarea proiectelor -Sistem de învățământ performant.....	263
Figura 102-Localizarea proiectelor -Rețea de dotări de agrement ce susțin turismul.....	264
Figura 103 Localizarea proiectelor - OS 5. Cartiere marginalizate	265
Figura 104.-Localizarea proiectelor- OS 6 Cartiere marginalizate.....	266
Figura 105-Localizarea proiectelor OS 8-Infrastructura pentru deplasări nemotorizate.....	267
Figura 106- Localizarea proiectelor - Asigurarea unui serviciu de transport în comun modern....	269
Figura 107- Localizarea proiectelor OS10-Asigurarea unei utilizări optime a infrastructurii.....	270
Figura 108- Localizarea proiectelor OS12 Patrimoniu construit restaurat și valorificat.....	270
Figura 109- Localizarea proiectelor OS13-Eficiență energetică.....	271

Listă de tabele

<i>Tabel 1 – Obiectivele tematice ale Programului Operațional Regional 2014 – 2020, Axa prioritară 4</i>	21
<i>Tabel 2 - Lista evenimentelor dintr-un an organizate în municipiul Călărași</i>	43
<i>Tabel 3 – P.I.B. – ul Regiunii Sud Muntenia și al județelor component, în perioada 2009-2012</i>	52
<i>Tabel 4 – Topul primilor 10 agenți economici ai municipiului Călărași, în funcție de cifra de afaceri și numărul de angajați</i>	61
<i>Tabel 5 – Topul primilor 10 agenți economici cu capital străin din municipiul Călărași, în funcție de cifra de afaceri, în anul 2013</i>	63
<i>Tabel 6 – Numărul șomerilor în perioada 2010-2013 în municipiul Călărași, comparativ cu municipiile Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu</i>	72
<i>Tabel 7- Numărul structurilor de primire turistică</i>	84
<i>Tabel 8 - Capacitatea de cazare turistică existentă (Locuri)</i>	85
<i>Tabel 9 - Sosiri ale turiștilor în structuri de primire turistică (Număr)</i>	85
<i>Tabel 10 - Înnoptări în structuri de primire turistică (Număr)</i>	85
<i>Tabel 11 - Durata medie a sejurului</i>	85
<i>Tabel 12 - Indicele de utilizare netă a capacității de cazare turistică în funcțiune</i>	86
<i>Tabel 13 – Bilanț teritorial</i>	94
<i>Tabel 14 - Situația învățământului tehnic</i>	112
<i>Tabel 15 - Profile și specializări ale învățământului profesional în Municipiul Călărași</i>	114
<i>Tabel 16 – Lista străzilor din municipiul Călărași care nu au rețea de alimentare cu apă</i>	120
<i>Tabel 17 – Lista străzilor din municipiul Călărași care nu au rețea de canalizare</i>	122
<i>Tabel 18 – Lungimea conductelor de distribuție a gazelor naturale în municipiul Călărași, în perioada 2009-2013</i>	127
<i>Tabel 19 – Serviciul de salubritate în municipiul Călărași, comparativ cu restul municipiilor reședință de județ din proximitate, din cadrul Regiunii Sud – Muntenia: municipiile Giurgiu, Alexandria, Slobozia</i>	128
<i>Tabel 20 – Traseele și operatorii de transport auto județean</i>	139
<i>Tabel 21 – Traseele de transport public și programul de transport</i>	141
<i>Tabel 22 – Intersecții semaforizate</i>	147
<i>Tabel 23 – Spațiile verzi amenajate din municipiul Călărași</i>	168
<i>Tabel 24 – Indicatori monitorizați în municipiul Călărași, în anul 2013</i>	182
<i>Tabel 25 – Surse potențial poluatoare asupra calității atmosferei, în municipiul Călărași, în anul 2013</i>	183
<i>Tabel 26 – Evoluția indicatorilor monitorizați la stațiile automate, în municipiul Craiova, în perioada 2010-2013</i>	184
<i>Tabel 27 – Evidența siturilor contaminate din municipiul Călărași, în anul 2013</i>	184
<i>Tabel 28 – Valorile de zgomot din municipiul Călărași, în anul 2014</i>	186
<i>Tabel 29 – Operatorii din municipiul Călărași, în anul 2013, care emit GES (gaze cu efect de seră)</i>	189
<i>Tabel 30 – Ierarhizare nevoi de intervenție în cartiere/ zone</i>	202



I. CONTEXTUL ELABORĂRII STRATEGIEI INTEGRATE DE DEZVOLTARE URBANĂ



I.1. Contextul teritorial național, regional și județean

Municipiul Călărași este reședința și cel mai mare municipiu al județului Călărași. Situat în partea de sud – est a țării și cea de sud a județului, pe terasa inferioară a Dunării, la contactul cu lunca Dunării, pe malul stâng al brațului Borcea, orașul se află la o depărtare de 120 km de București, 144 km de Constanța și 25 de km de Drobeta Turnu Severin (unde există intrare pe Autostrada București - Constanța).

Călărași este **reședința județului Călărași**, județ situat la granița României cu Bulgaria. De asemenea, aici există două puncte pentru controlul trecerii frontierei, unul rutier și unul portuar, ce fac legătura cu orașul Silistra din Bulgaria. Cele două municipalități au implementat în colaborare proiectul “Turism Transfrontalier la Dunărea de Jos”, proiect care a avut ca principale rezultate: semnarea unui acord bilateral și a unui parteneriat extins în domeniul turismului, elaborarea unei strategii comune în domeniul turismului, un ghid turistic comun pentru zona transfrontalieră Călărași – Silistra, pliante bilingve, montarea unor semne turistice indicatoare pentru principalele atracții turistice.

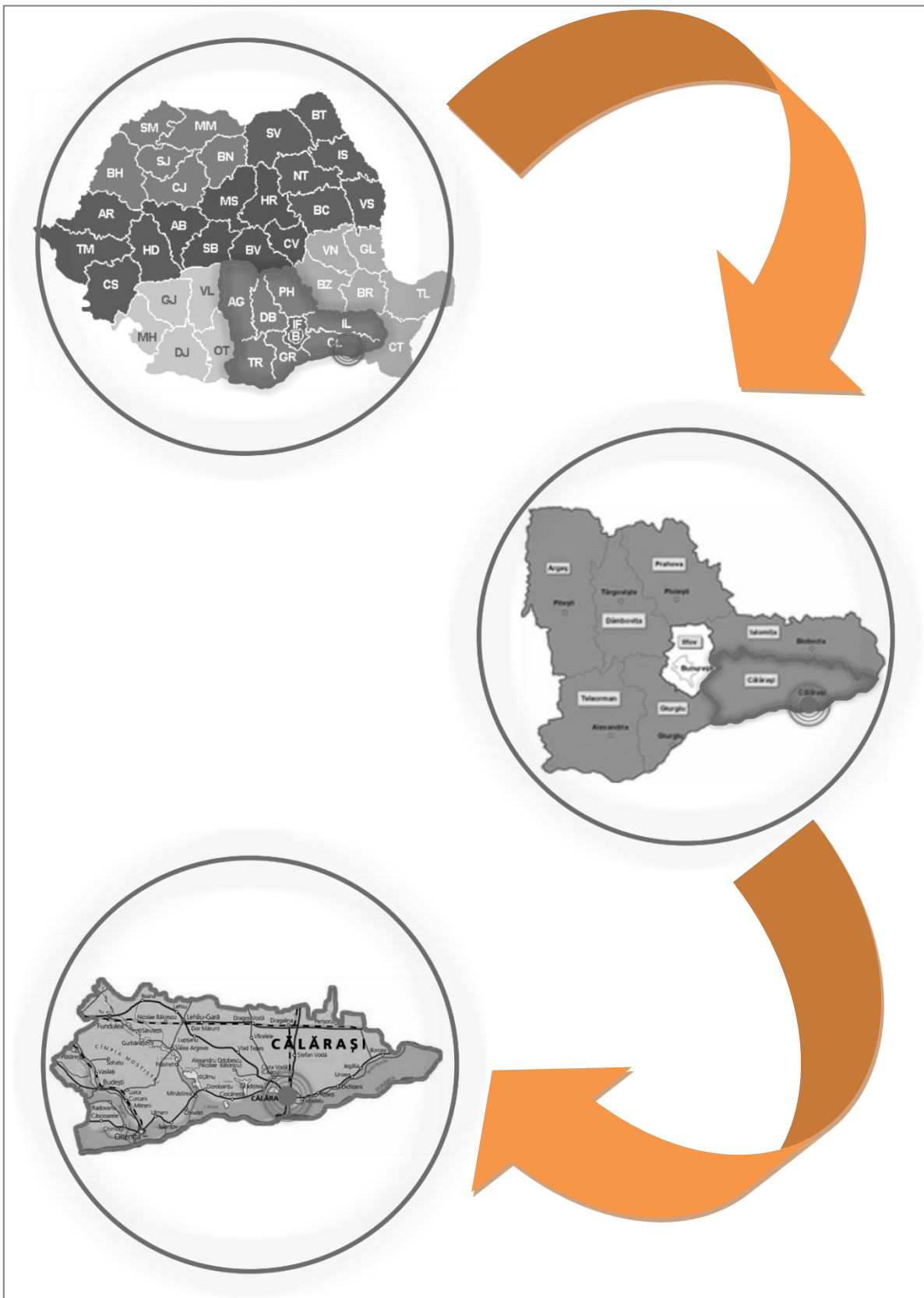
În ceea ce privește **populația**, Călărași este al 32 – lea oraș al României, cu o populație de 65.181 de locuitori. Face parte din Regiunea Sud Muntenia, în cadrul căreia este al patrulea oraș ca ordin de mărime demografică, după Ploiești (209.945 locuitori), Pitești (155.383 locuitori) și Târgoviște (79.610 locuitori). Municipiul Călărași se încadrează în categoria orașelor mijlocii, fiind unul din cele 20 de așezări urbane din România cu populația între 50.000 și 100.000 de locuitori.

Din punct de vedere al **accesibilității**, aflat în partea de Sud-Est a României orașul Călărași se racordează direct la rețeaua de coridoare de transport pan europene (TEN-T). Fiind plasat în lungul Dunării, municipiul Călărași are așadar acces direct la partea maritimă a coridorului Rin-Dunăre. Legătura la segmentele rutier și feroviar ale aceluiași coridor se face prin intermediul DN21 / DN3 și linia 802.

La nivel regional, drumurile naționale DN 3 și DN 21 reprezintă principala legătură cu capitala, drumul național DN 31 asigură legătura cu Oltenița și Giurgiu, iar drumurile naționale DN 21 și DN 3B asigură conexiunea cu Constanța. Fiind într-o stare bună, rețeaua de drumuri permite efectuarea rutelor: Călărași – București în 90 de minute, Călărași – Giurgiu în 140 de minute și Călărași - Constanța în 90 de minute.

La nivel național, municipiul Călărași se evidențiază prin amplasarea geografică favorabilă care îi conferă diverse avantaje din punct de vedere economic, turistic, și peisagistic. Vecinătatea cu fluviul Dunărea, care este atât un element de cadru natural definitoriu la nivel național, cât și un factor de legătură între țările continentului și bazinul Mării Negre, reprezintă un adevărat potențial de dezvoltare pentru turismul de agrement, de afaceri, sau științific. Mai mult, atractivitatea acestui oraș dunărean poate fi crescută prin mai buna valorificare a elementelor de patrimoniu construit și natural care completează peisajul urban și al vecinătăților.

Figura 1 – Încadrarea municipiului Călărași în teritoriul național, regional și județean



I.2. Corelarea cu alte strategii și planuri relevante

I.2.1. Contextul strategic național, regional și județean

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a municipiului Călărași pentru perioada 2014-2020 apare ca o necesitate de actualizare a strategiei de dezvoltare existente, în contextul noului cadru financiar multianual al Uniunii Europene. De altfel, această nouă perioadă de programare a generat actualizarea strategiilor de dezvoltare la nivel european, național, regional și județean.

Ținând cont de faptul că o abordare integrată a planificării urbane este posibilă doar în contextul mai amplu al liniilor directoare trasate la niveluri administrative superioare, au fost luate în calcul următoarele demersuri strategice:

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României

În viziunea Strategiei de Dezvoltare Teritorială, "România 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi, cu un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei."

Scenariul România Policentrică urmărește dezvoltarea teritoriului național la nivelul unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice și de capitaluri (orașe mari/ medii), în perspectiva anului 2035 și conectarea eficientă a acestor zone de dezvoltare cu teritoriile europene. Dezvoltarea integrată a municipiului Călărași se bazează, de asemenea, pe o nouă paradigmă de dezvoltare, fundamentând următoarele direcții de acțiune:

- Îmbunătățirea infrastructurii care conectează orașul și zonele înconjurătoare, în vederea extinderii masei economice a acestuia;
- Asigurarea unor instituții publice performante care să deservească zonele slab dezvoltate (în special în domeniile educație, sănătate, infrastructura de bază pentru serviciile publice etc.);
- Promovarea investițiilor în calitatea vieții pentru a spori capacitatea de a atrage și păstra capitalul uman necesar;
- Proiectarea și implementarea unor măsuri care să vizeze grupurile marginalizate și minoritare, în vederea susținerii participării acestora la procesele de dezvoltare, ca părți active ale economiei.
- Creșterea atractivității prin îmbunătățirea funcțiilor rezidențiale, dezvoltarea unor spații publice de calitate și a unor servicii de transport adaptate nevoilor și specificului local.

Mai mult, prin măsuri precum îmbunătățirea accesibilității terestre la zona transfrontalieră și dezvoltarea rețelei de localități, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României urmărește construcția unui nou pod peste fluviul Dunărea, locațiile posibile fiind Călărași – Silistra sau Turnu Măgurele – Nicopole, precum și crearea unui echilibru între zona costieră a graniței terestre și zona fluvială, bazat pe perechea de centre urbane Călărași și Silistra. Această a doua măsură are în atenție următoarele acțiuni:

- Crearea zonei de dezvoltare transfrontalieră Medgidia – Călărași – Silistra – Dobrich;

- Înființarea unui Cluster transfrontalier de cooperare turistică costieră;
- Implementarea unui sistem de management comun pentru prevenirea riscurilor;
- Consolidarea axei de dezvoltare Constanța – Varna.

Master Planul General de Transport al României

Master Planul General de Transport (MGT) al României reprezintă documentul strategic principal pentru prioritizarea investițiilor în infrastructura de transport de interes național și european. Orizontul de timp al documentului este 2030, prima etapă a intervențiilor vizând 2020. După o serie prelungită de negocieri cu Comisia Europeană, varianta finală a Master Planului se pliază pe prioritățile Uniunii Europene privitoare la infrastructura de transport, stabilite prin rețeaua TEN-T. Obiectivele cheie ale Master Planului General de transport sunt:

- *”Eficiența Economică: sectorul transporturilor trebuie să contribuie la economia națională iar beneficiile economice pe care le generează trebuie să depășească costurile;*
- *Sustenabilitate: sistemul de transport trebuie să fie eficient din punct de vedere energetic și să lase generațiilor viitoare un sistem viabil;*
- *Siguranță: sistemul de transport trebuie să fie unul sigur;*
- *Dezvoltare economică echilibrată: sistemul de transport trebuie să faciliteze dezvoltarea economică națională;*
- *Financiar: Master Planul trebuie să permită creșterea gradului de absorbție a fondurilor UE.*
- *Impactul asupra mediului: sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului fizic.”*

Sursa: Masterplanul General de Transport al României, versiunea finală, iulie 2015, pag.21

Viziunea strategică pentru transportul navigabil din România poate fi definită pentru porturi și căile sale navigabile. Obiectivele operaționale ale Master Planului General de Transport pentru transportul naval sunt:

- *Îmbunătățirea navigabilității Dunării*
- *Îmbunătățirea legăturilor cu Dunărea pentru a reduce costurile și timpul*
- *Deblocarea barierelor pentru eficiență operațională*
- *Reducerea costurilor prin eficiență operațională*
- *Îmbunătățirea coordonării la nivel guvernamental și înlesnirea investițiilor*
- *Revizuirea activelor existente pentru concentrarea pe creșterea capacității*
- *Reducerea întârzierilor procedurale pentru transportul naval*
- *Reducerea numărului de accidente pe Dunăre și a costurilor generate de acestea*
- *Reducerea emisiilor dioxidului de carbon și a dioxidului de sulf*
- *Creșterea volumului de mărfuri transportate prin moduri de transport sustenabile*
- *Utilizarea eficientă a porturilor și a facilităților acestora*
- *Creșterea gradului de utilizare a transportului multimodal*

Sursa: Masterplanul General de Transport al României, versiunea finală, iulie 2015, pag.376

În acest context, municipiul Călărași, beneficiază de o poziție favorabilă, având acces direct la partea maritimă a coridorului Rin - Dunăre. Apartenența la rețeaua economică primară susține dezvoltarea orașului mizând pe transportul maritim, fapt ce aduce după sine nevoia revitalizării infrastructurii portuare.

Figura 2 – Rețeaua portuară conform Master Planului General de Transport



Sursa: Master Planul General de Transport al României, versiunea finală, iulie 2015, pag.376

La nivelul infrastructurii de transport rutier municipiul Călărași beneficiază deja de o accesibilitate sporită datorită autostrăzii A2 București – Constanța. Singurul proiect cu un impact direct asupra orașului se referă la modernizarea și extinderea drumului care asigură legătura cu Brăila, Slobozia și Chiciu¹. De asemenea, MGT are în vedere construirea unui pod peste Dunăre pentru a întări relația municipiului Călărași cu orașul Silistra (Bulgaria).

Planul de Dezvoltare Regională Sud Muntenia 2014 – 2020

Planul de Dezvoltare Regională Sud Muntenia 2014 – 2020 subliniază nevoia unei abordări integrate a investițiilor în municipiul Călărași, acesta făcând parte dintre cele 5 perechi de orașe pe Dunăre (Turnu Măgurele – Nikopole, Zimnicea – Svishtov, Giurgiu – Ruse, Oltenița – Tutrakan, Călărași - Silistra) care își pot extinde zona de influență peste granițe. Aceste orașe au, de asemenea, caracteristici și nevoi comune de dezvoltare, iar concentrarea investițiilor pe valorificarea potențialului lor poate determina formarea unor centre urbane competitive.

Mai mult, obiectivele strategice specifice ale Planului, care printr-o abordare cuprinzătoare și integrată urmăresc revitalizarea economică și socială a regiunii, sunt:

- *Creșterea atractivității și accesibilității regiunii Sud Muntenia prin dezvoltarea mobilității și conectivității populației, bunurilor și serviciilor conexe în vederea promovării dezvoltării durabile;*

¹ Proiectul este plasat pe locul 4 în ceea ce privește prioritatea de intervenție la nivelul infrastructurii rutiere secundare.

- Dezvoltarea policentrică și echilibrată a rețelei de localități urbane;
- Creșterea economiei regionale prin stimularea competitivității IMM-urilor autohtone și consolidarea cercetării – dezvoltării – inovării;
- Protejarea și utilizarea eficientă a resurselor naturale și a patrimoniului natural;
- Dezvoltarea capitalului uman din regiune prin creșterea accesului la și a participării la educație și instruire pe tot parcursul vieții și stimularea ocupării forței de muncă;
- Îmbunătățirea accesului la asistență medicală și servicii sociale de calitate și promovarea incluziunii sociale.

Sursa: Planul de Dezvoltare Regională 2014- 2020 al Regiunii Sud Muntenia, versiunea martie 2015, pag 329

Aceste obiective pun premisele pentru dezvoltarea integrată a municipiului Călărași, care împreună cu celelalte centre urbane din regiune, să conducă în mod real la o creștere economică durabilă, bazându-se pe principiile planificării regionale de parteneriat, concentrare tematică, integrare, corelare și inovare.

Dezvoltarea teritorială durabilă a teritoriului Dunării din România

Pentru perioada de programare 2014 – 2020, conform documentului „Dezvoltarea teritorială durabilă a teritoriului Dunării din România” s-au stabilit principalii piloni, prioritățile și proiectele majore de dezvoltare a zonei dunărene din regiunea Sud Muntenia, în strânsă corelare cu direcțiile strategice din cadrul Strategiei Dunării.

Astfel, pilonii de dezvoltare a orașelor – pereche din regiunea Dunării sunt, conform documentului, următorii:

- Întărirea cooperării transfrontaliere;
- Întărirea cooperării teritoriale (cu Municipiul București);
- Dezvoltarea agriculturii;
- Dezvoltarea pisciculturii;
- Dezvoltarea turismului;
- Îmbunătățirea infrastructurii de transport, cu precădere a celei intermodale.

În acest context, proiecte de investiții precum construcția unui nou pod peste Dunăre la Călărași – Silistra, reabilitarea drumurilor de acces la porturile din rețeaua TEN – T sau amenajarea unui traseu cicloturistic pe Dunăre răspund priorităților identificate în cadrul documentului.

Planul de Dezvoltare a Județului Călărași pentru perioada 2014 – 2020

Viziunea Planului de Dezvoltare a Județului Călărași ilustrează Călărași 2020 ca fiind un județ cu o economie locală sustenabilă, dezvoltată prin inovare, tradiție și valorificarea resurselor, atractiv pentru investitori, susținut de o infrastructură modernă și un mediu partenerial dezvoltat.

Au fost, de asemenea, identificate cinci direcții strategice prin care județul Călărași își propune îmbunătățirea capacității inovatoare și a competitivității, crearea oportunităților de dezvoltare pentru comunitățile dezavantajate, protejarea și ameliorarea condițiilor de mediu și a biodiversității prin optimizarea folosirii resurselor naturale.

- Călărași – un județ ușor accesibil, cu o infrastructură modernă;
- Călărași – un oraș prietenos mediului, cu un potențial crescut de dezvoltare a ecoturismului;
- Călărași – un județ cu servicii publice moderne;
- Călărași – un județ cu o moștenire culturală bine conservată;
- Călărași – județ de referință pentru dezvoltarea agricolă

Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă

În vederea asigurării respectării angajamentului luat privind depășirea țintei propuse de Comisia Europeană pentru reducerea emisiilor de CO₂ și pentru îmbunătățirea eficienței energetice, în orizontul anului 2020, Planul stabilește obiective clare și ferme, cu acțiuni cuantificabile, cu indicatori de performanță care ulterior, pot fi monitorizați, fezabile tehnico-economic, organizațional, realizabile în termenii propuși. Scopul PAED este asigurarea implementării pe termen scurt și mediu a politicilor locale în domeniul mediului și energiei, cu detalierea obiectivelor și direcțiilor de acțiune generale pe sectoare și domenii de acțiune, specifice sectorului energiei și protecției mediului, în acord cu obiectivele Platformei Convenția Primarilor, al cărui membru este municipiul Călărași din luna noiembrie 2012.

În perspectiva anului 2020, municipiul Călărași va fi centru economic de interes al regiunii Sud-Muntenia, prin valorificarea superioară a resurselor existente: poziționarea geo-strategică, potențialul agricol al zonei, patrimoniul natural și antropic și resursa umană.

Sursa: http://www.conventiaprimarilor.eu/actions/sustainable-energy-action-plans_ro.html?city=Caut%C4%83+un+plan+de+ac%C5%A3iune+privind+energia+durabil%C4%83...&country_seap=ro&commitments=&date_of_approval=2014&accepted=1

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

Prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă sunt definite strategii, politici, proiecte și priorități pentru un transport durabil, având drept scop susținerea unei creșteri economice sustenabile, inclusiv din punct de vedere social și al protecției mediului, în toate zonele urbane.

Aria de acoperire selectată permite integrarea proiectelor și măsurilor asociate transportului durabil cu celelalte proiecte incluse în strategia de dezvoltare durabilă și sustenabilă a municipiului Călărași, având drept rezultat obținerea unor rezultate optime în ceea ce privește obiectivele sociale, de mediu și economice, obiective în domeniul integrării și al siguranței, al creșterii calității vieții cetățenilor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași are drept scop crearea unui sistem de transport care să răspundă următoarelor obiective principale:

- Accesibilitate: asigurarea de opțiuni de transport pentru toți cetățenii, astfel încât aceștia să aibă acces la destinațiile și serviciile esențiale.
- Siguranță și securitate: îmbunătățirea condițiilor de siguranță și securitate pentru toți utilizatorii sistemului de transport și pentru comunitate în general.
- Mediu sănătos: reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie.
- Eficiența economică: îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri.
- Calitatea mediului urban: creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

I.2.2. Perspectiva strategică pentru dezvoltarea municipiului Călărași în perioada 2014 – 2020 (conform Strategiei de Dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020)

Viziunea de dezvoltare a municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020 este cea a unui centru economic important la nivel regional, care să ofere locuitorilor săi toate motivele să rămână în Călărași: locuri de muncă diversificate, condiții bune de trai și acces la servicii publice de calitate. Creșterea economică și socială a municipiului Călărași va fi generată de mai mulți vectori:

1. Amplasarea geografică

Va fi valorificată amplasarea municipiului pe coridorul pan-european VII – Dunărea, care îi conferă potențialul de cooperare transfrontalieră și de dezvoltare ca hub logistic.

2. Potențialul natural

Potențialul natural al municipiului și al zonei în care este amplasat acesta este dat de terenurile cu preabilitate ridicată pentru agricultură și de ariile naturale cu valențe turistice importante. Acest potențial va fi exploatat prin dezvoltarea activităților de procesare și depozitare agroindustrială și prin activități de turism.

3. Potențialul uman

Obiectivul principal al municipiului referitor la resursele umane va fi acela de a stopa migrația populației tinere spre alte orașe din țară sau din străinătate.

4. Identitatea culturală

Municipiul Călărași va trebui să își reasume identitatea sa culturală, aceea de oraș dunărean, cu un patrimoniu cultural și istoric bogat.

În perspectiva anului 2020, municipiul Călărași va fi un centru economic de interes al Regiunii Sud – Muntenia, prin valorificarea superioară a resurselor existente: poziționarea geostrategică, potențialul agricol al zonei, patrimoniul natural și antropoc și resursa umană. Locuitorii municipiului Călărași vor dispune de locuri de muncă variate și bine remunerate, acces la infrastructură și servicii publice de calitate și un cadru natural lipsit de poluare

Sursa: Strategia de Dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană va fi subordonată viziunii și obiectivelor Strategiei de dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020, ale cărei prevederi le actualizează, propunând un portofoliu de proiecte care, prin caracterul integrat, atât din punct de vedere al tematicii abordate, cât și din punct de vedere spațial, să genereze impact maxim asupra dezvoltării socio – economice a orașului. Obiectivele specifice care contribuie la creșterea atractivității municipiului Călărași pentru locuire și pentru afaceri sunt:

- Susținerea inițiativelor locale
- Reabilitarea infrastructurii rutiere și tehnico – edilitare
- Îmbunătățirea ofertei locale de locuri de muncă
- Creșterea eficienței serviciilor publice (sănătate, educație, asistență socială, cultură, salubritate)

- Valorificarea potențialului turistic al municipiului
- Îmbunătățirea calității mediului înconjurător

I.3. Accepțiunea europeană asupra dezvoltării urbane durabile și transpunerea acesteia la nivel național

În contextul accentuării procesului de urbanizare, orașele devin principala sursă de dezvoltare teritorială. În același timp însă, acestea se confruntă cu provocări majore în ceea ce privește sustenabilitatea, schimbările climatice, coeziunea socială, mediul sau mobilitatea. Noua Agendă Urbană, ce va fi dezbătută în 2016 în cadrul Conferinței Habitat III, se va baza pe redefinirea limitelor între urban, periurban și rural, pe identificarea și adresarea provocărilor urbane actuale, precum și pe asigurarea echității sociale prin extinderea oportunităților și asigurarea participării comunității, în particular, și a tuturor categoriilor de actori urbani, în general, la dezvoltarea urbană. Totodată, la nivel european se subliniază **necesitatea abordării integrate a planificării urbane, ca factor determinant al dezvoltării urbane durabile**. Această poziție a fost susținută de la începutul anilor 2000, în principalele documente europene din domeniul dezvoltării spațiale, urbane (Principiile directoare privind dezvoltarea teritorială durabilă a continentului european - Hanovra, 2002, Schema de dezvoltare a spațiului comunitar – 1999, Carta de la Leipzig – 2007, Declarația de la Toledo – 2010) și economice (Strategia de la Lisabona – 2000, revizuită în 2005, Strategia Europa 2020 - 2010).

Regulamentul privind Fondul european de dezvoltare regională – Articolul 7

Articolul 7 al Regulamentului (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) și dispozițiile specifice aplicabile obiectivului referitor la investițiile pentru creștere economică și locuri de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/2006 descrie abordarea UE cu privire la dezvoltarea urbană durabilă și menționează necesitatea elaborării strategiilor integrate de dezvoltare urbană, după cum urmează:

“(1) În cadrul programelor operaționale, FEDR sprijină dezvoltarea urbană durabilă prin strategii care stabilesc acțiuni integrate pentru a aborda **provocări economice, sociale, climatice, demografice și de mediu** care afectează zonele urbane, ținând seama de nevoia de a promova legăturile dintre zonele urbane și cele rurale.” Astfel, Articolul 7 oferă primele orientări privind conținutul cadru și provocările ce vor fi abordate în Strategia Integrată de Dezvoltare a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020.

Totodată, Articolul 7 și ghidul privind implementarea acestuia precizează rolul municipalităților („autorități urbane”) de a selecta lista de proiecte prioritare și de a acționa ca niște Organisme Intermediare la nivel local, în vederea implementării listei scurte de proiecte ce vor contribui la realizarea viziunii și atingerea obiectivelor Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană.

România, în calitate de stat membru al UE, a stabilit în cadrul Acordului de parteneriat principiile pentru identificarea zonelor urbane în care urmează să se implementeze acțiuni integrate pentru dezvoltarea urbană durabilă, modul de alocare și valoarea orientativă a alocării pentru aceste acțiuni din FEDR la nivel național.

Acordul de parteneriat

La nivel național abordarea dezvoltării urbane durabile, prevăzută la Articolul 7 din Regulamentul FEDR, este implementată prin intermediul axei prioritare 4 din cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, ce combină prioritățile de investiții relevante și obiectivele tematice, în conformitate cu punctul (c) din primul paragraf al articolului 96 alineatul (1) din Regulamentul UE nr. 1303/2013.

Acordul de parteneriat menționează importanța orașelor românești ca centre importante din punct de vedere al cercetării, dezvoltării tehnologice și inovării, al concentrării geografice a activităților economice și a populației, cu un rol important în dezvoltarea capitalului uman. Totodată, documentul enumeră o serie de provocări ce îngreunează dezvoltarea socială și economică a orașelor din România și cărora perioada de programare curentă trebuie să le răspundă, respectiv: **lipsa locurilor de muncă, calitatea slabă a locuințelor, segregarea socio-spațială, poluarea, aglomerarea, degradarea spațiilor publice.**

În completare, având în vedere că fiecare categorie de orașe joacă un rol bine definit în structura așezărilor, se fundamentează necesitatea unei alocări financiare diferențiată. Această abordare este transpusă în Programul Operațional Regional 2014 – 2020, axele prioritare 3 și 4, unde municipiile reședință de județ, polii de creștere și orașele medii și mici au acces diferențiat la finanțare.

Programul Operațional Regional 2014 – 2020

POR 2014–2020 își propune ca obiectiv general **creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale**, prin sprijinirea **dezvoltării mediului de afaceri, infrastructurii și serviciilor**, pentru **dezvoltarea durabilă a regiunilor**, astfel încât acestea să își poată gestiona în mod eficient resursele și să își valorifice potențialul de inovare și de asimilare a progresului tehnologic.

Conform Acordului de Parteneriat 2014-2020, POR 2014-2020 are la bază prioritățile comune de dezvoltare propuse în Planurile de Dezvoltare Regională pentru perioada 2014-2020, elaborate de fiecare din cele 8 Agenții pentru Dezvoltare Regională și sintetizate în Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014-2020. Astfel, POR 2014-2020 se adresează celor 5 provocări pentru creștere la nivel național, identificate în Acordul de Parteneriat: **competitivitatea și dezvoltarea locală, populația și aspectele sociale, infrastructura, resursele și administrația și guvernarea.**

În conformitate cu AP 2014-2020, programul promovează o abordare integrată pentru dezvoltarea urbană durabilă, asigurând, pe de-o parte, rezolvarea unor provocări și probleme specifice dezvoltării urbane, iar, pe de altă parte, contribuind la consolidarea rolului acestora de motoare ale creșterii economice și competitivității în regiune și/sau în teritoriul imediat adiacent.

Pe baza experienței perioadei de programare 2007-2013, POR 2014-2020 a preluat o serie de principii care și-au dovedit utilitatea în privința dezvoltării urbane integrate:

- selectarea unui număr limitat de orașe – respectiv municipiile reședință de județ – pentru a încuraja dezvoltarea acestora pe termen lung, în corelare cu principiile economice referitoare la beneficiile efectelor aglomerării și polarizarea acestora dinspre orașele centrale înspre zonele limitrofe;
- condiționarea finanțărilor de pregătirea unor strategii integrate de dezvoltare
- stabilirea unui mecanism de prioritizare pentru a asigura un sprijin mai bun pentru strategiile integrate de dezvoltare urbană prin alte axe prioritare ale POR și/sau alte programe operaționale (ex. cele referitoare la adaptarea la schimbările climatice și fenomene meteorologice extreme, gestionarea deșeurilor, etc.).

Astfel, POR 2014 – 2020 sprijină, prin intermediul Axei prioritare 4, municipiile reședință de județ care au potențial semnificativ de creștere și impact la nivel sub-regional. În acest context, municipiul Călărași își fundamentează **portofoliul de investiții pentru perioada de programare 2014 – 2020** pe baza prezentei Strategii Integrate de Dezvoltare Urbană, ce abordează **provocările economice, sociale, de mediu, climatice și demografice** cu care se confruntă orașul.

Strategia de investiții a POR 2014 – 2020 corelează dezvoltarea urbană durabilă cu 4 obiective tematice ale programului, obiective pe care strategiile integrate de dezvoltare urbană le vor urmări la rândul lor. În acest context, **investițiile ce pot fi realizate la nivel local prin intermediul POR 2014 – 2020, Axa prioritară 4, pe baza Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020, se vor referi cu prioritate la:**

Tabel 1 – Obiectivele tematice ale Programului Operațional Regional 2014 – 2020, Axa prioritară 4

Obiectiv tematic	Priorități de investiții	Obiective specifice corespunzătoare priorității de investiții	Indicatori de rezultat comuni și specifici
OT 4 - sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele	Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor	Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă	Pasageri transportati in transportul public urban în România Emisii GES provenite din transportul rutier
OT 6 - protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor	Realizarea de acțiuni destinate îmbunătățirii mediului urban, revitalizării orașelor, regenerării și decontaminării terenurilor industriale dezafectate	Reconversia și refuncționalizarea terenurilor și suprafețelor degradate, vacante sau neutilizate din municipii resedinta de județi	Spații verzi în zonele urbane

	(inclusiv a zonelor de reconversie), reducerii poluării aerului și promovării măsurilor de reducere a zgomotului		
OT 9 - promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei	Oferirea de sprijin pentru regenerarea fizică, economică și socială a comunităților defavorizate din regiunile urbane și rurale	Îmbunătățirea regenerării fizice, economice și sociale a comunităților marginalizate în municipiile reședință de județ din România	Populația aflată în risc de sărăcie și excluziune socială din zonele marginalizate din municipiile reședință de județ
OT 10 - Investițiile în educație, competențe și învățare pe tot parcursul vieții	Investițiile în educație, în formare, inclusiv în formare profesională pentru dobândirea de competențe și învățare pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurilor de educație și formare	Creșterea calității infrastructurii în vederea asigurării accesului sporit la educație timpurie și sprijinirea participării părinților pe piața forței de muncă Creșterea calității infrastructurii educaționale relevante pentru piața forței de muncă	Rata brută de cuprindere în creșe a copiilor cu vârste între 0-3 ani în mediul urban Rata brută de cuprindere în învățământul preșcolar în mediul urban Rata de cuprindere în învățământul profesional și tehnic în mediul urban

Sursă: Programul Operațional Regional 2014 – 2020, <http://www.inforegio.ro/ro/por-2014-2020.html>

Totodată, este important de menționat că, întrucât intervențiile finanțate prin intermediul Axei 4 a Programului Operațional Regional sunt relativ limitate, în perioada de programare 2014 – 2020 dezvoltarea urbană integrată este sprijinită și prin acordarea unui punctaj suplimentar proiectelor incluse în strategii integrate de dezvoltare urbană pentru care se solicită finanțare prin intermediul altor axe (de exemplu Axa 5) sau chiar prin complementaritate cu alte programe (de exemplu Programul Operațional Capital Uman).

I.4. Dezvoltarea urbană integrată în municipiul Călărași

I.4.1. Contextul urban

Spre deosebire de alte reședințe de județ din România, municipiul Călărași nu a avut experiența implementării unui plan integrat de dezvoltare urbană (PIDU) în perioada de programare 2007 – 2013. Totodată, experiența accesării fondurilor europene în scopul dezvoltării urbane este relativ recentă la nivelul municipalității, majoritatea proiectelor descrise în capitolul II.2.2 datând de la finalul perioadei de programare anterioară.

Cel mai recent demers de planificare a dezvoltării urbane în municipiul Călărași se referă la Strategia de dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020

(descrisă în Cap. 1.2.2), document ce stabilește viziunea și direcțiile generale de dezvoltare ale orașului. Strategia propune ca în 2020 Călărași să fie:

Centru economic important la nivel regional, care să ofere locuitorilor săi toate motivele să rămână în oraș: locuri de muncă diversificate, condiții bune de trai și acces la servicii publice de calitate | Centru economic de interes al Regiunii Sud – Muntenia, prin valorificarea superioară a resurselor existente: poziționarea geo – strategică, potențialul agricol al zonei, patrimoniul natural și antropoc și resursa umană. Locuitorii municipiului Călărași vor dispune de locuri de muncă variate și bine remunerate, acces la infrastructură și servicii publice de calitate și un cadru natural lipsit de poluare.

Sursă: Strategia de dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020

Obiectivul general cu privire la dezvoltarea orașului în perioada curentă de programare, asumat prin Strategia de dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020 se referă la "creșterea atractivității municipiului Călărași pentru locuire și pentru afaceri", iar pentru a servi îndeplinirea acestuia sunt stabilite 8 obiective strategice:

OS.1. *Susținerea inițiativelor locale*

OS.2. *Reabilitarea infrastructurii rutiere și tehnico – edilitare*

OS.3. *Îmbunătățirea ofertei locale de locuri de muncă*

OS.4. *Creșterea eficienței serviciilor publice de sănătate, educație, asistență socială, cultură, salubritate)*

OS.5. *Valorificarea potențialului turistic al municipiului*

OS.6. *Îmbunătățirea calității mediului înconjurător*

Sursă: Strategia de dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană vine în sprijinul implementării Strategiei de dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020, raportându-se la prevederile acesteia, și, unde este cazul, actualizându-le, propunând totodată intervenții integrate care să asigure un impact maxim asupra dezvoltării comunității.

I.4.2. Obiectivele elaborării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU)

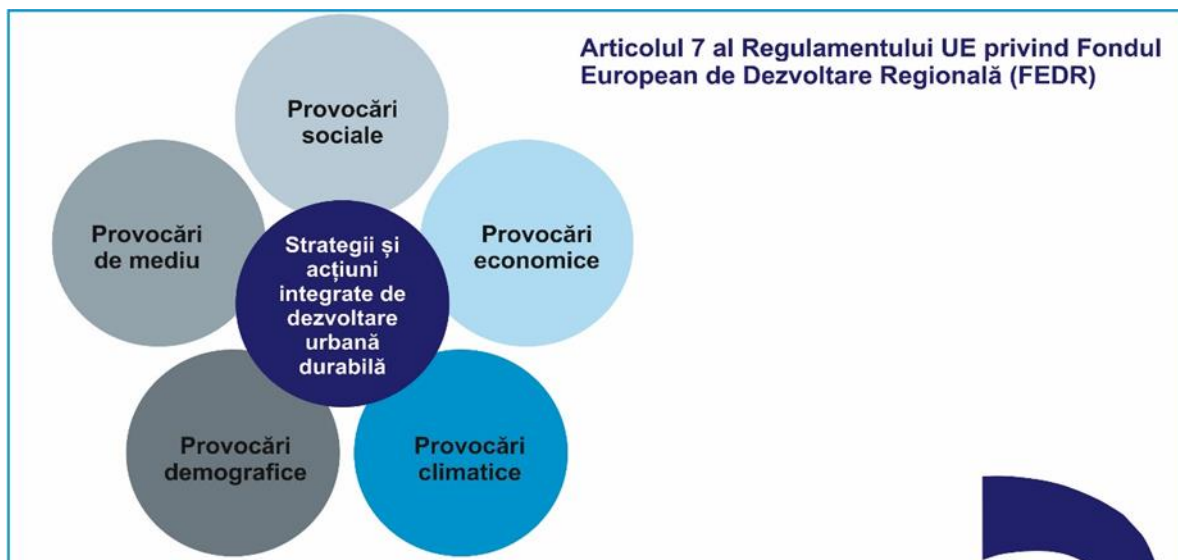
Având în vedere cele prezentate anterior, **scopul elaborării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană** constă în **direcționarea fondurilor locale și atrase spre acele domenii care au mai mare nevoie de capital și care nu se pot autosuține, asigurând concentrarea teritorială a investițiilor în anumite zone ale orașului, într-o abordare integrată a regenerării și revitalizării urbane ce vizează maximizarea impactului economic, social și de mediu.**

Obiectivul general al elaborării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană asumat de către autoritatea publică locală se referă la **îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din Municipiul Călărași și promovarea dezvoltării economice, sociale și de mediu, prin promovarea de acțiuni integrate și complementare în zone care necesită aceste acțiuni.**

Conținutul – cadru, principalele paliere și obiectivele elaborării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020 rezidă din prioritățile europene în domeniul dezvoltării urbane durabile aplicate la nivel național (Cap. I.3.) și din corelarea acestora cu viziunea generală de dezvoltare a municipiului Călărași pentru perioada de programare 2014 - 2020 (Cap. I.4.1.).

Astfel, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Călărași va aborda provocările cu care orașul se confruntă în ceea ce privește:

- dezvoltarea economică, educația, formarea forței de muncă și adaptarea ofertei educaționale la cerințele pieței muncii;
- accesul echitabil la servicii și infrastructură publică, în special în ceea ce privește zonele marginalizate ale orașului;
- incluziunea socială și combaterea sărăciei, în special problemele complexe cu care se confruntă comunitățile marginalizate;
- mobilitate urbană durabilă și accesibilitate;
- calitatea mediului urban (spații publice, spații verzi, patrimoniu construit și patrimoniu natural etc.).



Programul Operațional Regional 2014 - 2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile



I.4.3. Teritoriul acoperit de Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană

Conform specificațiilor Programului Operațional Regional 2014 – 2020, în delimitarea teritoriului pentru care se elaborează Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană au fost luate în considerare tipologiile urbane existente în acest moment la nivelul municipiilor reședință de județ din România.

În acest context, având în vedere că municipiul Călărași este o reședință de județ ce nu are o formă de cooperare teritorială instituțional constituită, teritoriul acoperit de Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană este teritoriul administrativ al municipiului.

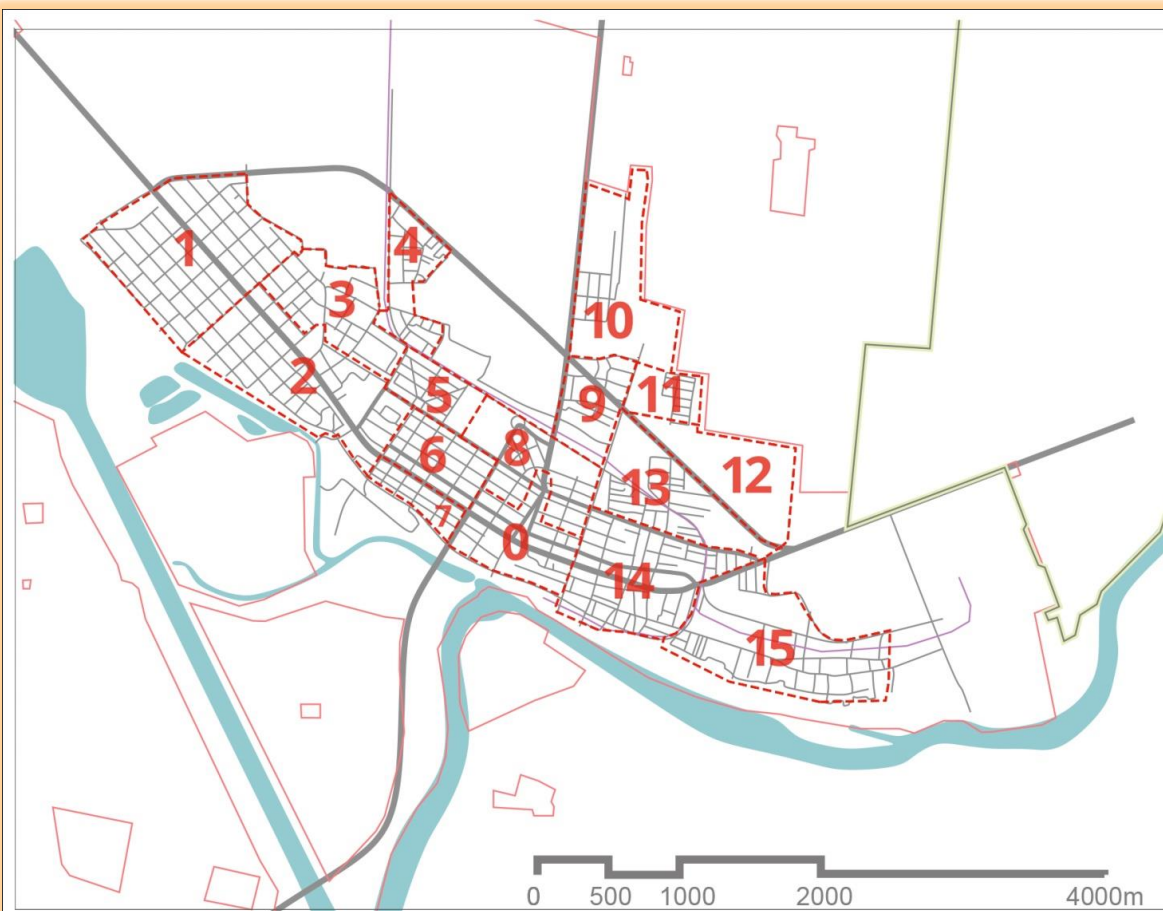
Astfel, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană își propune reconectarea cartierelor periferice la circuitul urban, asigurând legătura cu și extinzând zona centrală, reducând decalajele în ceea ce privește dezvoltarea urbană și crescând competitivitatea și atractivitatea municipiului Călărași.



Definirea zonelor de lucru la nivelul Municipiului Călărași

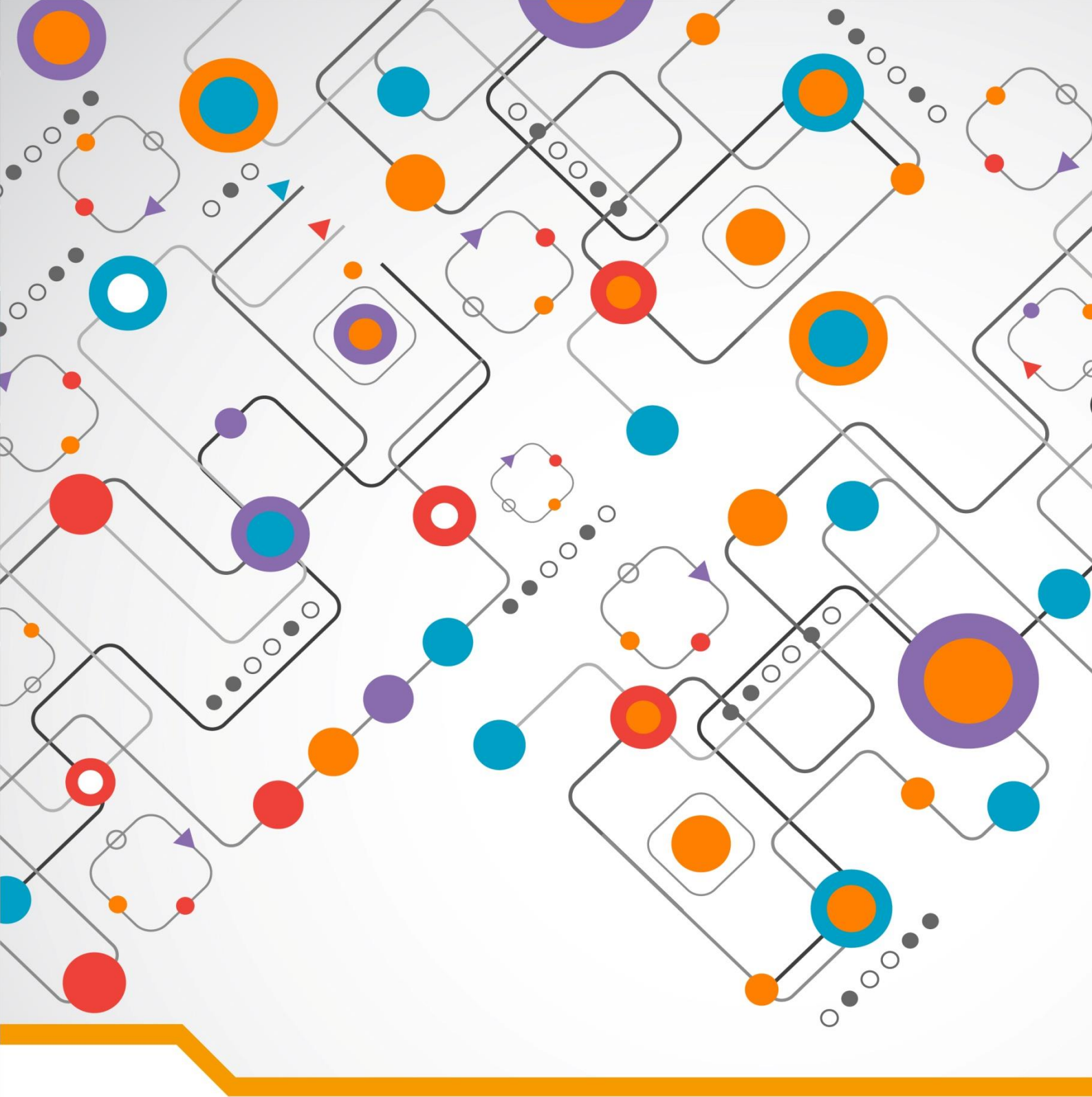
La nivel local, pentru identificarea elementelor particulare, de potențial și a nevoilor de dezvoltare, teritoriul municipiului Călărași a fost subîmpărțit în 15 zone coerente din punct de vedere morfo-funcțional și socio – economic. Zonificarea a ținut cont de:

- **suprapunerea cu cartierele orașului** – deși nu există o împărțire oficială pe cartiere, atât harta turistică a orașului cât și rezultatele consultării publice indică o serie de cartiere recunoscute informal, fără a oferi însă informații despre limitele exacte ale acestora. Principalele cartiere identificate sunt: Mircea Vodă, Orizont, 2 moldoveni, FNC Livadă, Volna, Căramidari, Ceremag, Gării, Obor, Oborul Nou, Știrbei Vodă, Măgureni și Petrache.
- **funcțiunea preponderentă** - cartierele au caracter preponderent rezidențial, diferind însă tipologia de locuire și vechimea istorică. Acestora li se adaugă zona centrală, definită conform Planului Urbanistic Zonal și UTR (cf. PUG) aferent, care cuprinde centrul istoric, o secțiune din malul către brațul Borcea și zona centrului nou – Consiliul Județean și Primăria nouă, zona pietonală adiacentă;
- **coerență** – zonele identificate sunt coerente din punct de vedere socio – economic, spațial și morfologic, pentru a permite identificarea nevoilor de dezvoltare urbană durabilă și propunerea unor proiecte integrate.



LEGENDĂ

- 0 - zona centrală
- 1 - zonă de locuire individuală asociată cu denumirea de cartier Mircea Vodă
- 2 - zonă mixtă cu locuire colectivă și funcțiuni de centralitate asociată cu denumirea de cartier Orizont
- 3 - zonă de locuire colectivă care are în componența sa arealul defavorizat 2 Moldoveni
- 4 - zonă de locuire individuală defavorizată, apărută spontan, asociată cu denumirea de cartier FNC Livadă
- 5 - zonă mixtă ce are în componență parcelarea apărută în 1926 și Stadionul Municipal
- 6 - zonă de locuire individuală cu țesut dezvoltat în perioada 1851 - 1875
- 7 - zonă de locuire colectivă asociată cu denumirea de cartier Volna
- 8 - zonă mixtă asociată cu denumirea de zona Gării
- 9 - zonă de locuire individuală asociată cu denumirea de cartier Cărămidari
- 10 - zonă de locuire individuală în curs de dezvoltare asociată cu denumirea de cartier Știrbei Vodă
- 11 - zonă de locuire individuală ce are în componența sa arealul defavorizat Oborul Nou
- 12 - zonă de locuire individuală în curs de dezvoltare asociată cu denumirea de cartier Obor
- 13 - zonă mixtă cu locuire individuală defavorizată și industrie asociată cu denumirea de cartier Ceremag
- 14 - zonă de locuire individuală asociată cu denumirea de cartier Petrache
- 15 - zonă de locuire individuală defavorizată asociată cu denumirea de cartier Măgureni



II. NEVOI ȘI OPORTUNITĂȚI DE DEZVOLTARE – ANALIZA DIAGNOSTIC



II.1. Profil socio - demografic



II.1.1. Demografie și migrație

II.1.1.1. Evoluția populației

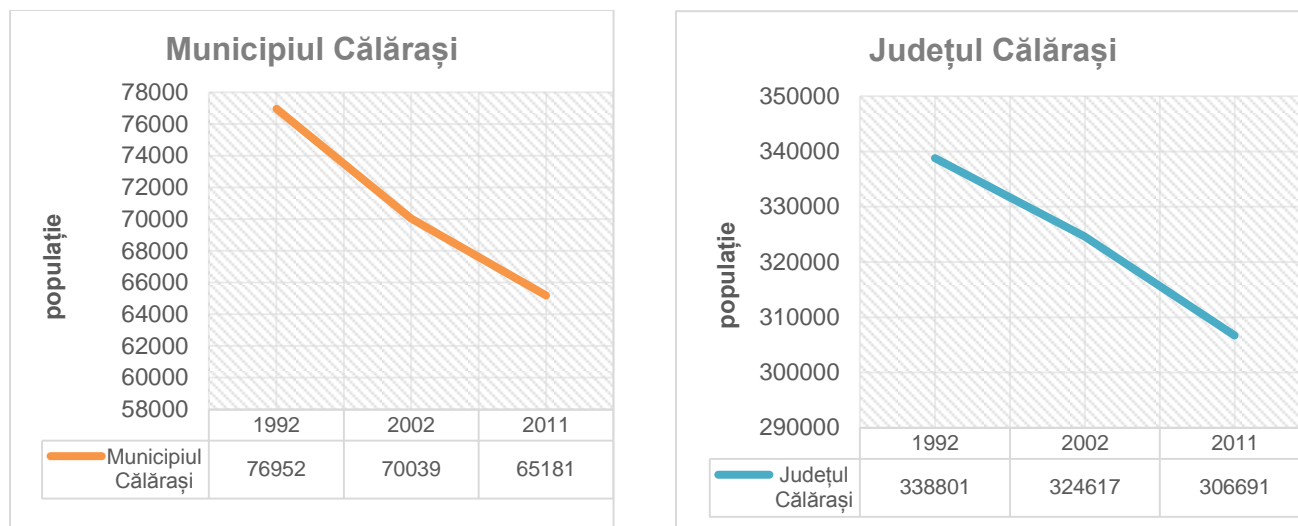
Municipiul Călărași se încadrează în categoria orașelor mijlocii, fiind unul din cele 20 de așezări urbane din România cu populația între 50.000 și 100.000 de locuitori. Totodată, acesta face parte, după cum este evidențiat și în Strategia de Dezvoltare Teritorială a României, din zona urbană funcțională a municipiului București, teritoriu ce se dezvoltă ca o aglomerare urbană din ce în ce mai dinamică.

În cadrul rețelei de localități la nivel național, municipiul Călărași, împreună cu orașul Silistra din Bulgaria, face parte din cele cinci "cupluri" de orașe cu un potențial deosebit pentru cooperarea transfrontalieră și prin care România beneficiază de poziția avantajoasă dată de accesul la fluviul Dunărea.

În cadrul regiunii, din cele 7 orașe reședință de județ, Călărași se află pe locul 4 ca număr de populație, după Ploiești și Pitești cu peste 150.000 de locuitori, și Târgoviște cu sub 100.000 locuitori, această ierarhie menținându-se încă din 1992. Pe ultimele 3 locuri se află Giurgiu, Alexandria și Slobozia, acestea având peste 50.000 de locuitori.

Reședința județului cu același nume, Municipiul Călărași are o suprafață de 133,22 kmp și o populație de 65.181 locuitori. Începând cu anul 1992, populația a fost într-o continuă scădere, pierzând pe parcursul a 20 de ani aproximativ 14% din locuitori. Tendința de scădere se poate observa și în cadrul județului, aceasta manifestându-se continuu în ultimii 20 de ani, ducând la o pierdere de aproximativ 9 procente din locuitori.

Figura 3 - Evoluția numărului populației începând cu anul 1992



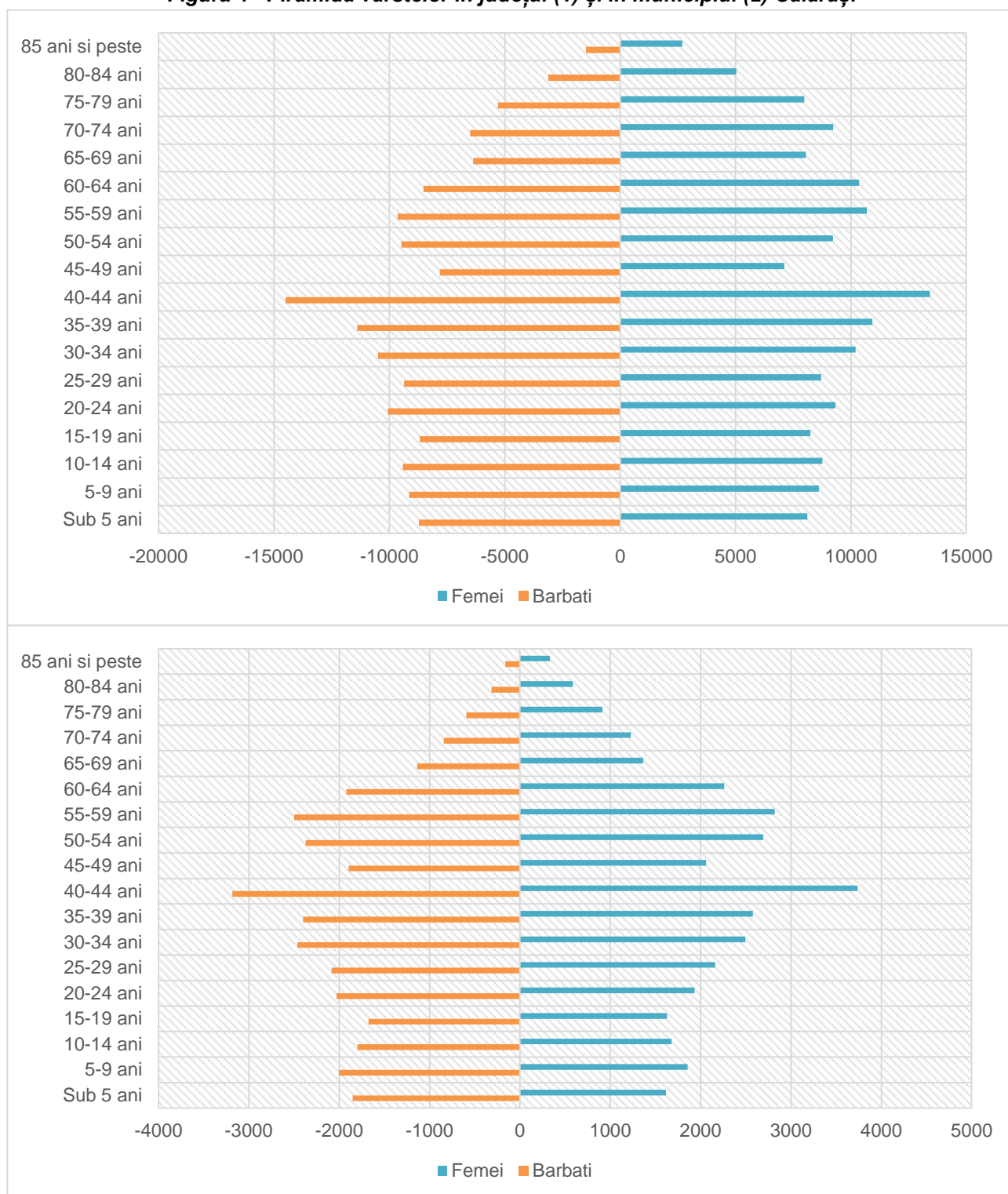
Sursă: RPL 1992, 2002, 2011

II.1.1.2. Grupe de vârstă

La nivel municipal, piramida vârstelor este în formă de treflă și caracterizează populația, care după un accentuat proces de îmbătrânire demografică, urmează un proces de reîntinerire demografică, prin creșterea natalității ca tendință fermă². În același timp, la nivel județean, piramida vârstelor în formă de amforă prezintă tendințe de îngustare a bazei și de îngroșare progresivă a vârfului, anunțând instalarea unui proces de îmbătrânire demografică, specifică țărilor în curs de dezvoltare, cu unele progrese pe plan economic, socio - cultural și medico - sanitar. Gradul de îmbătrânire demografică la nivel municipal este de 1,078% în timp ce la nivel județean acesta este de 1,415%, ceea ce înseamnă că la 1000 de locuitori cu vârsta între 0 și 14 ani se regăsesc 1415 locuitori cu vârsta peste 60 de ani.

² conform unui studiu realizat de prof.dr. Constanța Mihăescu

Figura 4 - Piramida vârstelor în județul (1) și în municipiul (2) Călărași



Sursă: RPL 2011

La nivel municipal s-a folosit clasificarea cincinală a grupelor de vârstă pentru a putea fi identificate fenomenele demografice din ultimii 20 de ani.

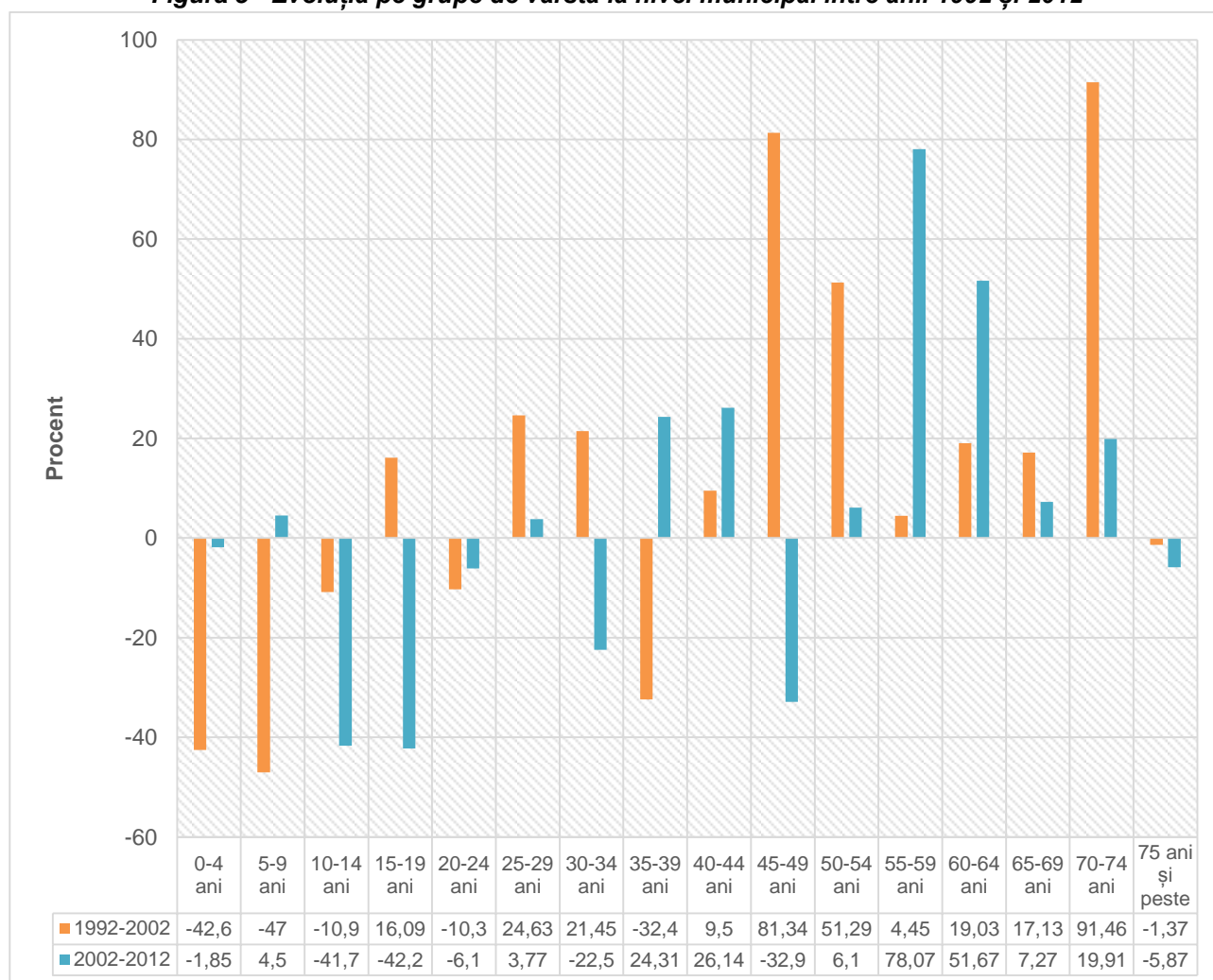
În perioada 1992 - 2002, în municipiul Călărași s-au înregistrat scăderi dramatice de până la 47% a populației cu vârste cuprinse între 0 și 9 ani sau a persoanelor între 35 și 39 de ani în timp ce

scăderi mai mici, de maxim 11% au fost remarcate la grupele de vârstă 10 - 14 ani, 20 - 24 ani și peste 75 de ani. În aceeași perioadă, populația cu vârstele cuprinse între 45 și 54 de ani sau între 70 și 74 de ani aproape s-a dublat, crescând cu până la 92%. Creșteri mai mici, cuprinse între 5% și 25% au înregistrat următoarele grupe de vârstă: 15 - 19 ani, 25 - 34 ani, 40 - 44 ani și 55 - 69 ani.

În perioada 2002 - 2012 s-au înregistrat scăderi de 23% până la 43% în rândul persoanelor de 10 până la 19 ani și a celor cu vârste cuprinse între 30 și 34 ani sau 45 și 49 ani. Scăderi mai mici de aproximativ 6 % au fost identificate la grupele de vârstă 20 - 24 ani și peste 75 de ani. Totodată, în acest interval de timp, populația între 55 și 64 ani, care va ieși de pe piața muncii, a crescut cu aproximativ 70 %, creșteri mai mici, între 19% și 24% fiind înregistrate la persoanele de 35 până la 44 de ani și la cele de 70 -74 ani. Cele mai mici creșteri, de maxim 7 % au avut loc în grupe foarte diferite de vârstă cum ar fi 5 - 9 ani, 25 - 29 ani, 50 - 54 ani și 65 - 69 ani.

Pentru compararea tendințelor demografice din municipiul Călărași cu nivelul județean, cu regiunea Sud Muntenia și cu situația la nivel național s-a utilizat divizarea populației pe grupe mari de vârstă, după criteriile folosite în statisticile internaționale, întrucât această clasificare între copii, tineri, adulți și vârstnici, evidențiază modalitatea de structurare ca efect al factorilor demografici.

Figura 5 - Evoluția pe grupe de vârstă la nivel municipal între anii 1992 și 2012



Sursă: RPL 1992, 2002, 2011

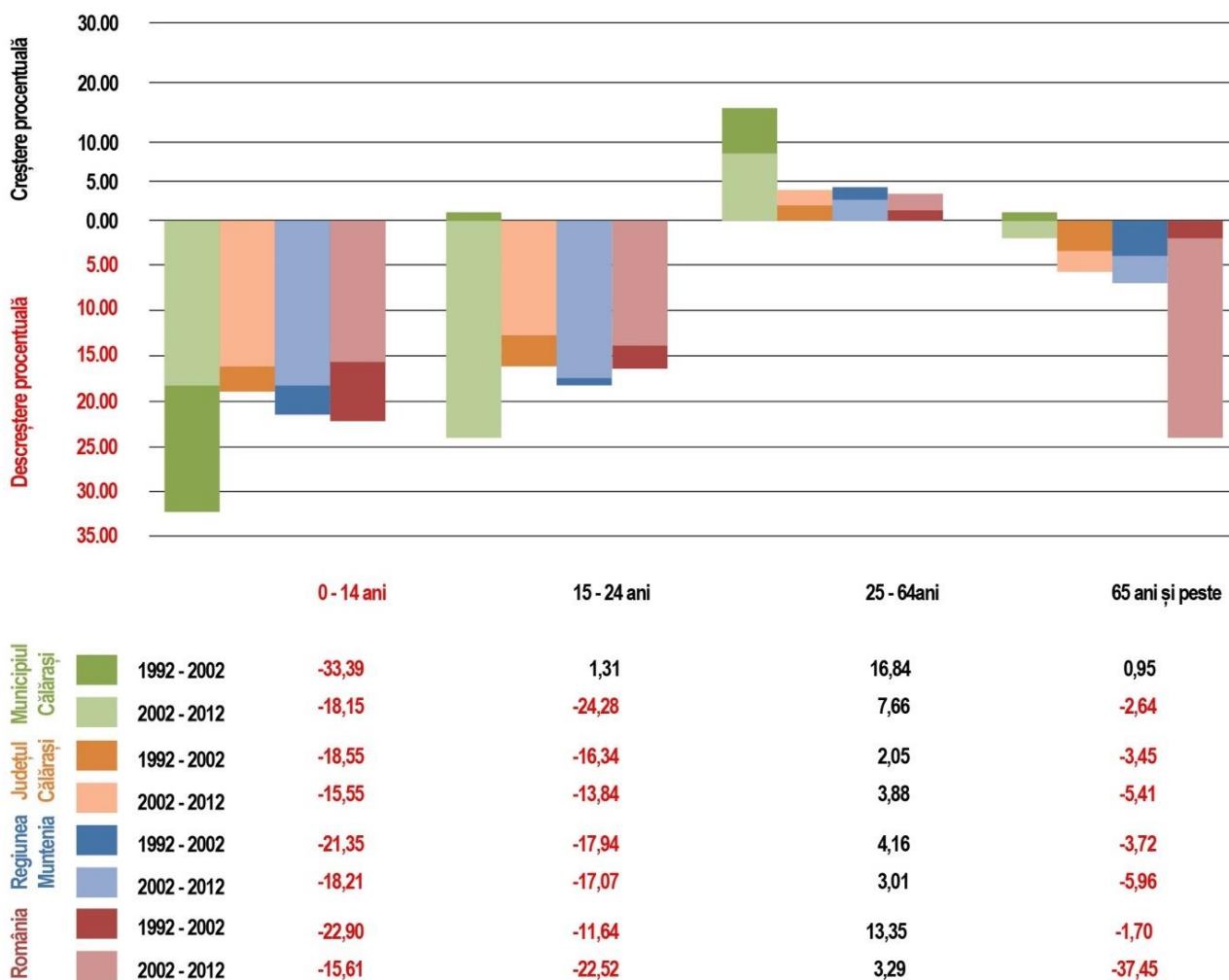
Numărul copiilor a fost într-o continuă scădere în ultimii 20 de ani, cu o rată a scăderii de aproximativ 18% pe plan județean, regional și național. În municipiul Călărași însă, scăderea s-a manifestat mult mai accentuat în intervalul 1992-2002, cu o rată a scăderii de 33,35%, urmând ca în ultimii 10 ani aceasta să atingă o valoare mai apropiată de tendința generală de 18%.

Tendința națională de scădere a populației tinere cu aproximativ 18% în ultimii 20 de ani, se manifestă atât în regiune și județ, cât și în municipiu, aici însă, din nou, ceva mai accentuat. Singura diferență sesizabilă este faptul că în municipiul Călărași, în perioada 1992-2002 se înregistrează o creștere minimă, de 1,3%, în timp ce la nivel regional și național, gradul de scădere este aproximativ egal în ambele perioade analizate.

În ceea ce privește populația din intervalul 25 - 64 ani, se poate identifica o creștere medie cu aproximativ 4% în ultimii 20 de ani la nivel județean, regional și național. În același timp, se remarcă municipiul Călărași care a înregistrat o creștere semnificativă de 16,84 % a populației adulte în intervalul 1992 - 2002 și o creștere de 7,66% din 2002 până în 2012.

Deși structura populației din ultimii 20 de ani evidențiază scăderea numărului de persoane vârstnice cu o medie de 5,88% în toată țara, sunt evidente două excepții și anume creșterea numărului de pensionari cu 0,95 % în municipiul Călărași în intervalul 1992 - 2002 și tendința națională de scădere dramatică a populației vârstnice cu aproximativ 24% în perioada 2002 – 2012, în timp ce pe toate nivelurile de comparație, scăderea se manifestă mai accentuat în ultimii 13 ani, față de anii precedenți.

Figura 6 - Evoluția numărului populației pe grupe de vârstă la nivel municipal, județean, regional și național



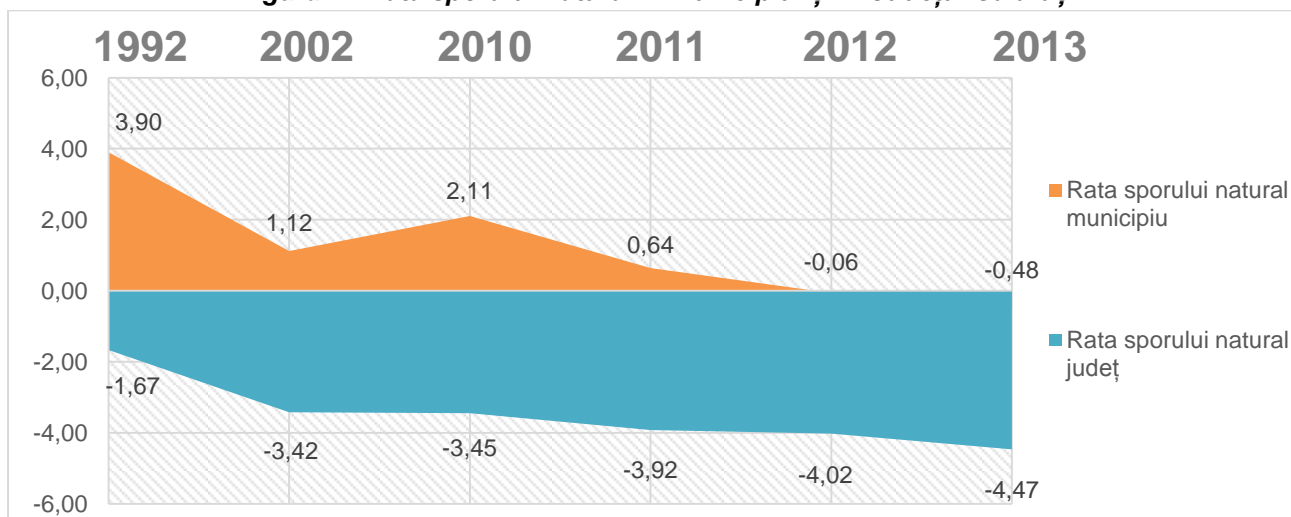
Sursă: RPL 1992, 2002, 2011

II.1.1.2. Mișcarea naturală a populației

Spre deosebire de județul din care face parte, în ultimii 21 de ani în Municipiul Călărași s-a înregistrat un spor natural pozitiv, rata acestuia atingând cote maxime în anii 1992 cu 3,90% și 2010 cu 2,11%. Cu toate acestea, în ultimul deceniu, rata sporului natural a urmat o tendință descendentă, ajungând în 2013 la valori negative de - 0,48%. În același timp, în județul Călărași sporul natural s-a menținut negativ și prezintă o scădere continuă de aproximativ 3 procente, de la - 1,67% în anul 1992, la -4,47% în anul 2013.

Rata natalității din Municipiul Călărași și din județ sunt aproximativ egale și gravitează pe parcursul ultimilor 20 de ani între valorile 11,4% și 8,5%, în timp ce rata mortalității, deși relativ constantă în intervalul 1992 - 2013, prezintă o diferență clară între nivelul județean unde s-au înregistrat valori de 13,29% în medie și nivelul municipal unde media a fost cu 5 procente mai mică și anume 8,19%, fapt ce se datorează accesului la o varietate de servicii publice și a unei calități a vieții mai ridicate față de mediul rural.

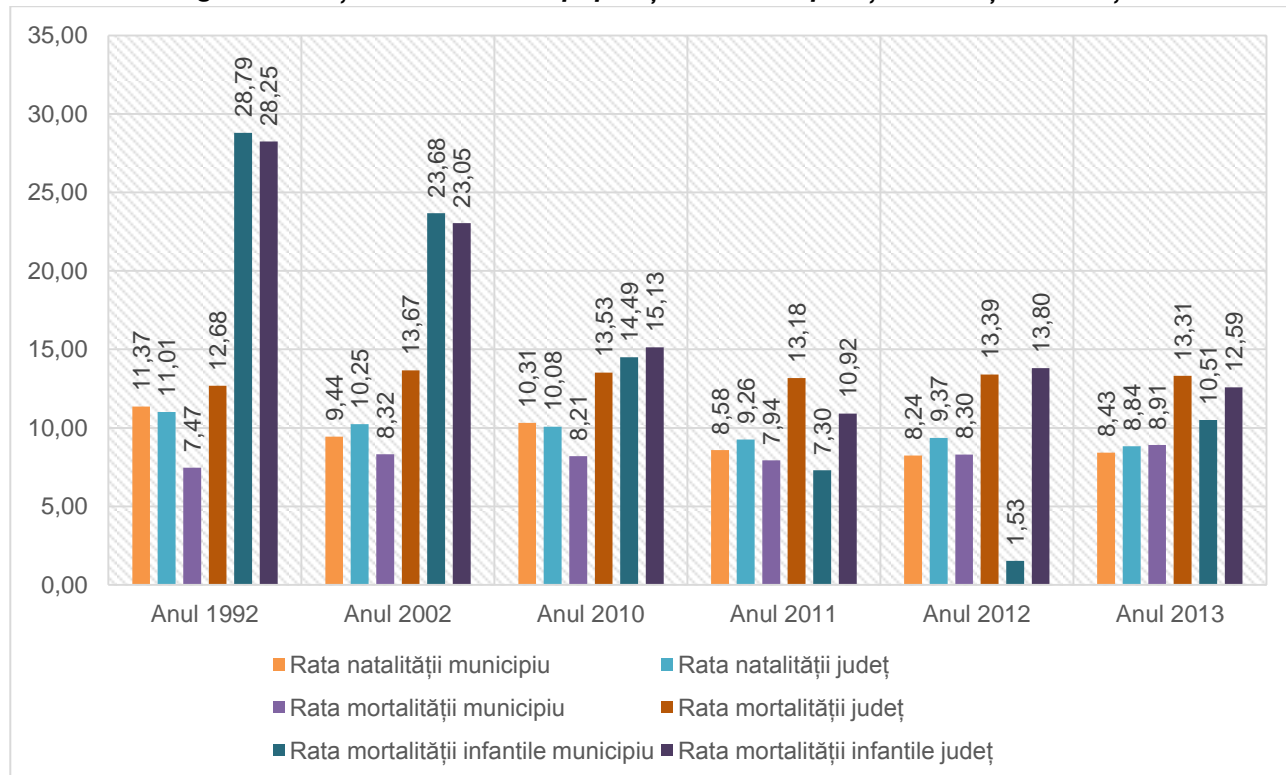
Figura 7 - Rata sporului natural în Municipiul și în Județul Călărași



Sursă: Bază de date INS TEMPO

Fluctuații ceva mai mari au putut fi observate în valorile ratei mortalității infantile din ultimii 20 de ani. Aceasta a scăzut în intervalul 1992 - 2011 atât în municipiu, cu 21,5 procente, cât și în județ, cu 17,3 procente. Anul 2012 însă, a fost unul particular, această rată scăzând dramatic în municipiu, până la 1,53%, în timp ce în județ s-a înregistrat o creștere de 3 procente, contrar tendinței anterioare. În cele din urmă, în anul 2013, rata mortalității infantile a crescut din nou cu 9 procente în Municipiul Călărași, deși în județ s-a menținut aproximativ constantă.

Figura 8 - Mișcarea naturală a populației în Municipiul și în Județul Călărași



Sursă: Bază de date INS TEMPO

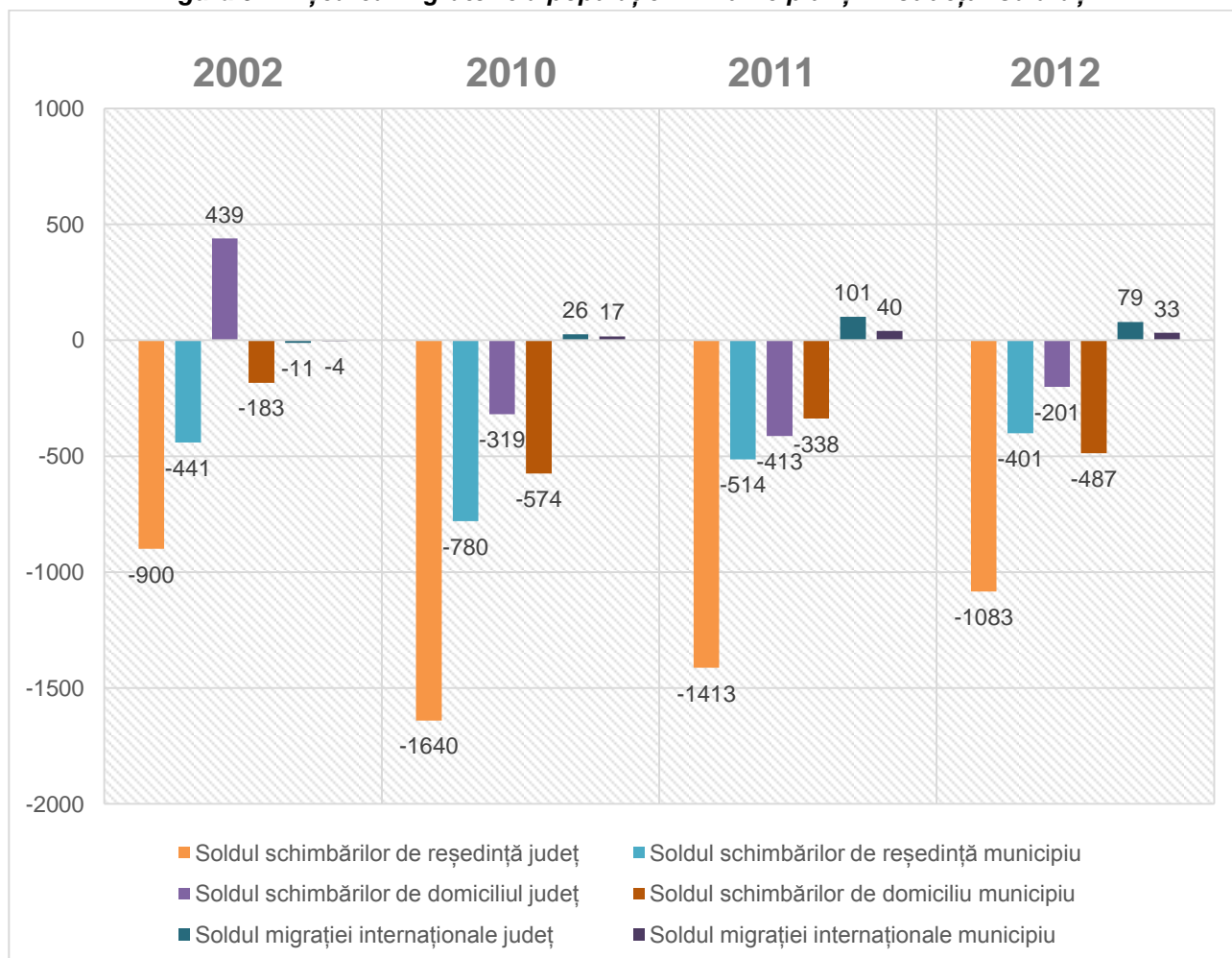
II.1.1.3. Mișcarea migratorie a populației

Scăderea populației este influențată și de mișcarea migratorie, care ia în considerare atât stabilirile și plecările cu domiciliu sau reședința cât și numărul de emigranți sau imigranți. Astfel, mișcarea migratorie exprimată prin soldul schimbărilor de reședință a prezentat valori negative în intervalul 2002 – 2012 (atât în județ, atingând un maxim de -1640 în anul 2010, cât și în municipiu, unde valorile deși sunt mai mici, prezintă aceeași tendință de scădere până în 2010 unde se regăsea valoarea -780) și creștere spre anul 2012.

În ceea ce privește efectivul stabilirilor de domiciliu în județul Călărași, acesta a fost superior plecărilor numai în anul 2002, când înregistra valoarea de 439, în timp ce în municipiu valoarea era negativă, de -183. În ultimul deceniu acești indicatori au avut fluctuații neregulate, coordonatele fiind mereu negative.

Pe de altă parte, soldul migrației internaționale a fost negativ doar în anul 2002, coordonatele numerice fiind însă mici și anume -11 în județ și -4 în municipiu. În intervalul 2010 - 2012 valorile înregistrate au fost exclusiv pozitive atingând cote maxime în anul 2011 când în județul Călărași se regăseau 101 imigranți, iar în municipiu, 40.

Figura 9 - Mișcarea migratorie a populației în Municipiul și în Județul Călărași



Sursă: Bază de date INS TEMPO

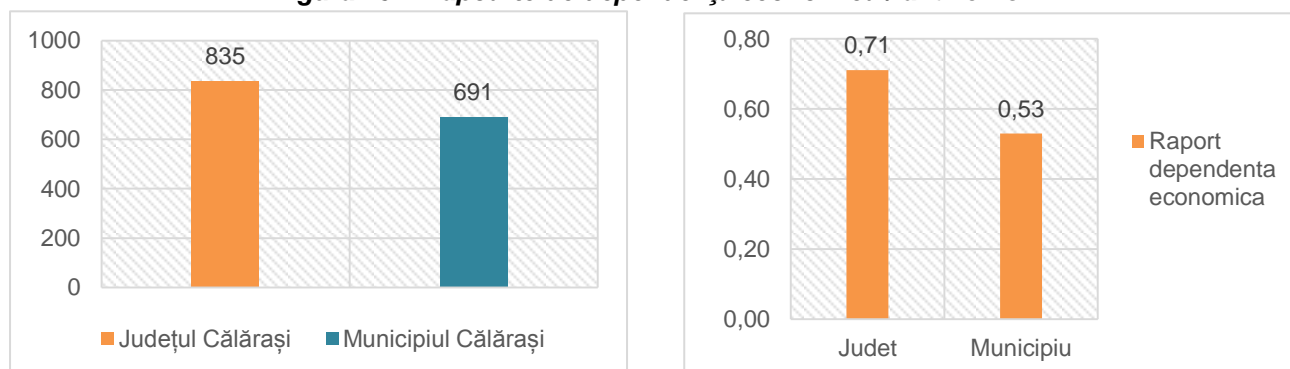
II.1.1.4. Rapoarte de dependență: economică/ al vârstnicilor/ al tinerilor

Raportul de dependență demografică are valori benefice pentru mediul economic. Atât în județul, cât și în municipiul Călărași, se regăsește mai puțin de o persoană tânără sau vârstnică dependentă din punct de vedere economic de o persoană aptă de muncă.

Din punctul de vedere al dependenței vârstnicilor, în județ se regăesc 416 persoane vârstnice la 1000 de persoane adulte în timpe ce în municipiu, acest număr scade la 273, indicând o populație ceva mai tânără.

În ceea ce privește raportul de dependență al tinerilor, la fiecare 1000 de persoane apte de muncă se regăesc în medie 835 de persoane tinere în județul Călărași, și 691 de persoane tinere în municipiul Călărași.

Figura 10 – Rapoarte de dependență economică / al tinerilor



Sursă: Bază de date INS TEMPO

II.1.1.5. Concluzii

Deși în intervalul 1990 - 2002 populația municipiului Călărași a crescut, în ultimii 10 ani s-a înregistrat o **scădere constantă ca efect al mișcării naturale și migratorii** a populației. **Sporul natural** a trecut de la **pozitiv la negativ**, scăzând cu aproximativ 3,4 procente, ratele mortalității și ale mortalității infantile fiind de obicei mai ridicate decât cea a natalității. În același timp, **soldul mișcării migratorii** a fost **constant negativ**, cele mai mici valori fiind înregistrate în cazul schimbărilor de reședință.

Din împărțirea cincinală pe grupe de vârstă a populației din municipiul Călărași au putut fi observate o serie de fenomene demografice. Astfel, în perioada **1992 - 2002** au avut loc fluctuații mari de populație care s-au manifestat prin **scăderea numărului de copii și adolescenți și creșterea numărului de adulți și persoane vârstnice**.

Pe de altă parte, în perioada **2002 - 2012** au fost identificate ca tendințe principale **creșterea numărului de cvintagenari și sexagenari dar și scăderea numărului de adolescenți**. Per total, **numărul populației apte de muncă s-a menținut stabil** datorită fluctuațiilor aproximativ egale.

Comparativ cu situația din restul țării, modalitatea de structurare pe patru grupe mari de vârstă a municipiului diferă fie prin tendințe diferite, fie prin diferențe mari între ratele de creștere sau descreștere. După cum urmează, **fenomenul general de scădere a populației tinere se manifestă mai accentuat în municipiul Călărași, ducând la o rată de înlocuire a adulților de 691**. Cu toate acestea, **populația adultă** este singura care prezintă o **tendință de creștere semnificativă**, de 16%. Aceasta, împreună cu sporul natural negativ și scădere numărului de copii și bătrâni rezultă într-un **raport de dependență demografică foarte bun**, de 0,53%, având consecințe pozitive în plan economic și social.

Spre deosebire de restul țării, în anii 90, populația vârstnică a crescut în municipiul Călărași și doar în ultimul deceniu a început să scadă, astfel, piramida vârstelor **arată începutul unui proces de întinerire demografică**.

Principalele provocări la nivel demografic sunt reprezentate, pe de o parte, de **sporul natural negativ** începând cu anul 2012 și de **scăderea numărului de adolescenți**, iar pe de altă parte de **creșterea numărului persoanelor care în 5 - 10 ani vor ieși de pe piața muncii**. Totodată, **soldul mișcării migratorii a fost constant negativ** în ultimii 20 de ani.

Oportunitățile sunt reprezentate de **scăderea mortalității infantile** în ultimii 10 ani și **soldul pozitiv al migrației internaționale**, fapt ce înseamnă reîntoarcerea populației care a părăsit țara cu scopul obținerii de venituri și de creștere a populației apte de muncă, tendință care s-a manifestat până în prezent.

Deși creșterea natalității se manifestă ca tendință fermă, nu este de neglijat fenomenul de **îmbătrânire demografică** prin care populația orașului a trecut în ultimii 20 de ani. Astfel, datorită numărului mare de persoane care vor ieși la pensie și a numărului scăzut de adolescenți, ar putea avea loc o **criză pe piața muncii în următorii 10 ani**.

Prin urmare, municipiul Călărași trebuie să găsească și să valorifice metode de a **diversifica piața muncii pentru a reține populația aptă de muncă**, deoarece stabilitatea financiară încurajează totodată întemeierea unei familii, natalitatea și descurajează migrația spre alte județe și regiuni. În același timp, o atenție deosebită trebuie acordată **calificării și recalificării forței de muncă** pentru a se putea asigura **continuitatea pe piața muncii** a tuturor categoriilor demografice. Totodată, **calitatea vieții**, respectiv **calitatea locuirii**, a **serviciilor publice** și a **spațiului public**, **oportunitățile de recreere și petrecere a timpului liber** reprezintă aspecte importante de avut în vedere pentru retenția populației.



II.1.2. Educație și cultură

II.1.2.1. Nivelul de școlarizare a populației și rata abandonului școlar

În ultimii 13 ani, populația școlară a fluctuat diferit în funcție de nivelul de învățământ, astfel, numărul copiilor înscriși în grădinițe și numărul elevilor înscriși în învățământul liceal a crescut în perioada 2002-2011 cu aproximativ 1000 de persoane fiecare. Cu toate acestea, scăderea populației școlare din ultimii 3 ani a adus aceste valori în 2013 sub nivelul din 2002.

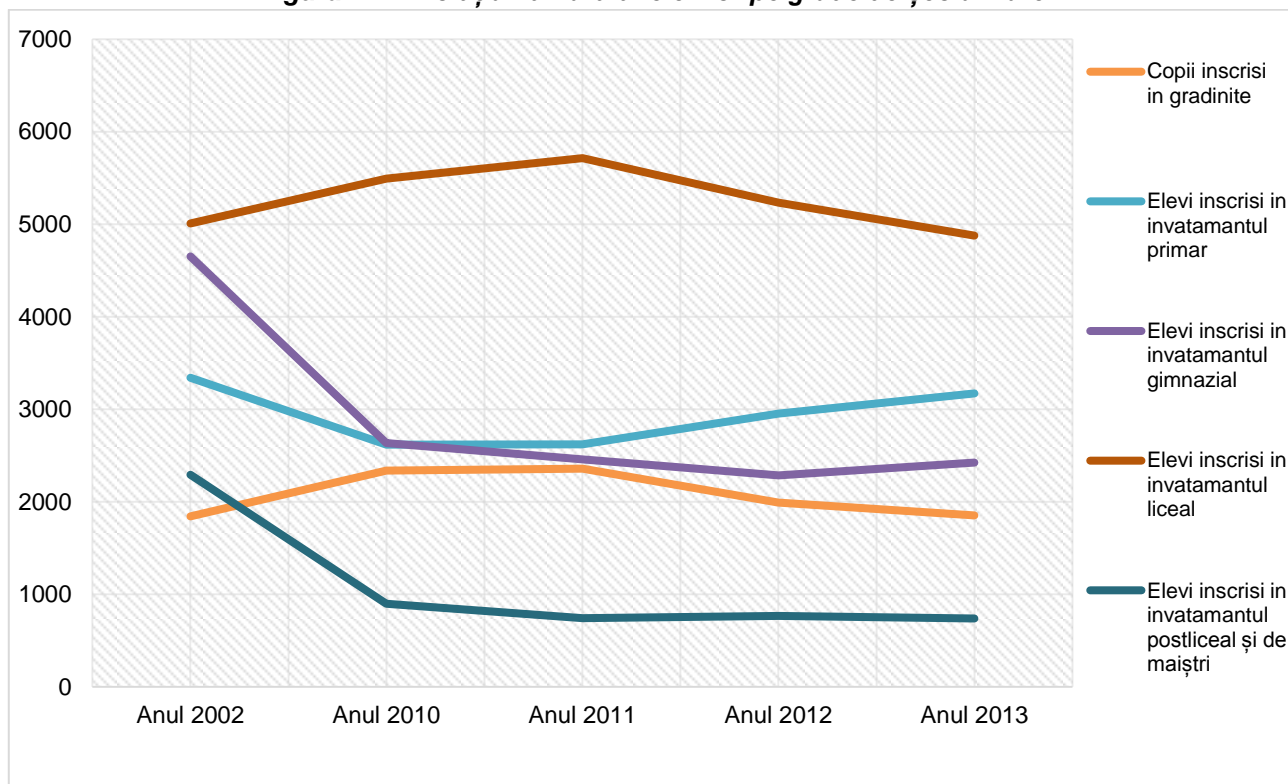
Pe de altă parte, numărul elevilor înscriși în învățământul primar a urmat tendința inversă, înregistrând o scădere în deceniul anterior anului 2011. Din acest an însă, se distinge o tendință de creștere ce a adus un plus de 600 de persoane în ultimii 3 ani. O particularitate se conturează și în ceea ce privește învățământul gimnazial sau cel postliceal și de maiștri. Deși numărul elevilor a scăzut cu mai mult de o treime în intervalul 2002-2011 datorită înjumătățirii populației cu vârste cuprinse între 10 și 14 ani, acesta a rămas aproximativ constant de atunci.

Rata abandonului școlar în municipiul Călărași a înregistrat valori minime și aproximativ egale în cadrul învățământului primar, gimnazial și liceal în ultimii 6 ani. Acestea au fluctuat între 0,9% și 4,4%, constatându-se o ușoară creștere între 2010 și 2012, urmând ca spre 2013 acestea să scadă.

Situația este diferită în cazul învățământului profesional sau postliceal și de maiștri care au înregistrat rate de abandon mai mari. Acesta din urmă prezintă fluctuații mari, în creștere cu 10

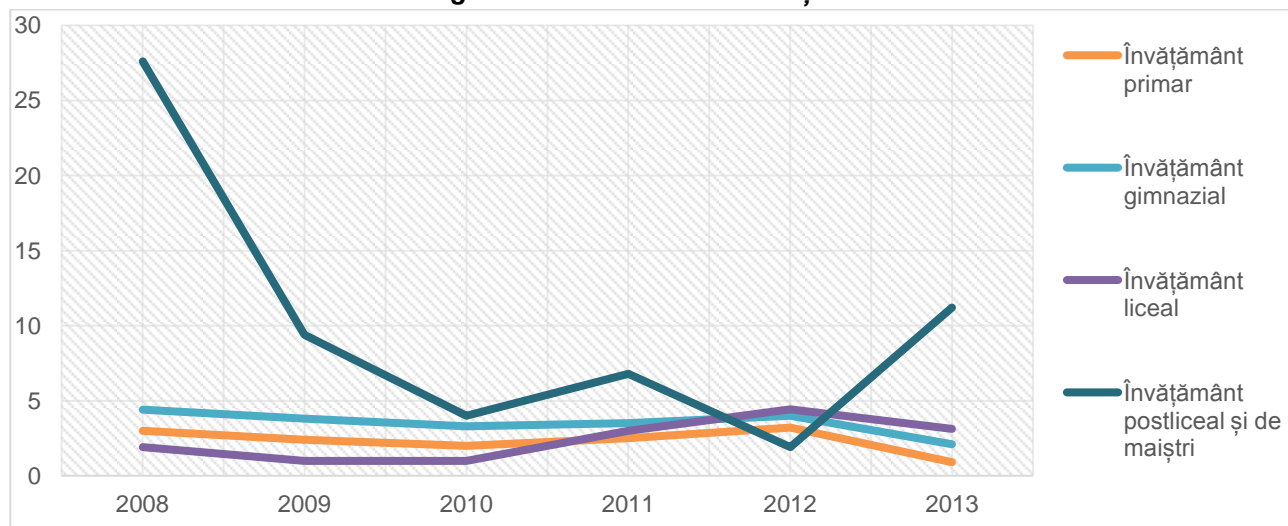
procente din 2012 unde a atins un minim de 1,9%, deși din 2008 până în 2010 a scăzut dramatic, cu 23 de procente.

Figura 11 - Evoluția numărului elevilor pe grade de școlarizare



Sursă: Bază de date INS TEMPO

Figura 12 - Rata abandonului școlar



Sursă: Bază de date INS TEMPO

II.1.2.2. Viață Socio-Culturală

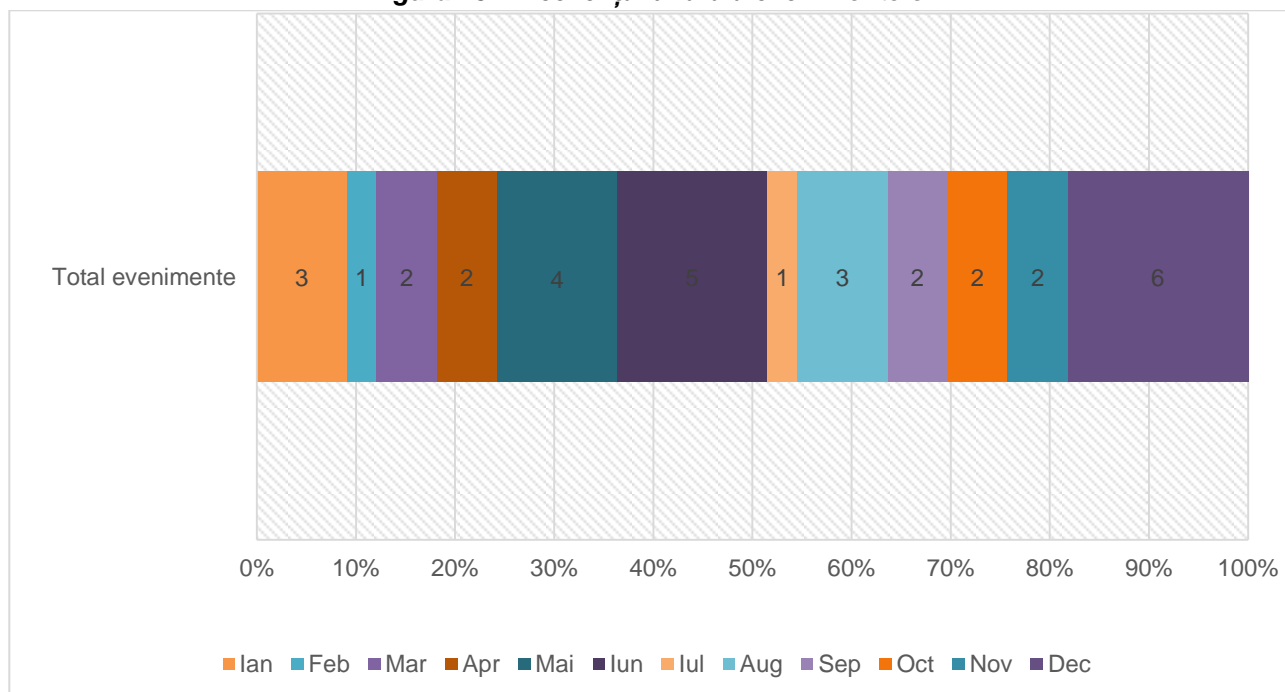
Cadrul evenimentelor din municipiul Călărași variază între evenimente dedicate valorilor românești și europene, sărbători, festivaluri de arte creative cu rezonanță locală sau națională, zile dedicate minorităților sau religiei. În același timp, este încurajată afirmarea pe plan internațional prin festivaluri "mondiale" care încurajează prezența invitaților străini din peste 60 de țări la evenimentele din oraș.

Sărbătorile și festivalurile promovează valorile culturale, locale și naționale, susțin manifestările creative și pun în prim plan comunitatea. Din analiza locului de desfășurare a evenimentelor și frecvența acestora se observă faptul că municipalitatea optează pentru utilizarea spațiilor publice renovate în acest sens: platoul din fața Consiliului Județean, parcul Aurora, sau zona 2 (Orizont) și consolidarea comunităților prin plasarea unor evenimente în diferite cartiere.

Totodată, se remarcă numărul relativ mare de evenimente dedicate diferitelor categorii sociale cum ar fi minoritățile, tinerii, sau elevii. Acestea pun accent pe afirmarea cetățenilor și a nevoilor specifice ale acestora și familiarizarea cu acest tip de acțiuni în vederea formării unei comunități active și implicate sau păstrarea patrimoniului cultural imaterial ca tradiția "Hâdârlezi", nominalizată pentru a fi înscrisă în patrimoniul UNESCO.

Cu toate acestea, lipsesc o serie de manifestări din domeniul implicării civice pentru conștientizarea și rezolvarea problemelor locale și anume antrenarea bătrânilor sau a persoanelor cu dizabilități în evenimente specifice cu caracter local sau național și prevenirea criminalității. În același timp, viața socio-culturală a municipiului Călărași prezintă curențe privind promovarea educației și a sportului în rândul tinerilor, în ciuda facilităților sportive diverse existente în municipiu și a poziției la Dunăre.

Figura 13 - Frecvența lunară a evenimentelor



Sursă: Prelucrare pe baza listei de evenimente organizate de Primăria și Consiliul Județean Călărași

Totalitatea evenimentelor dintr-un an se distribuie cu preponderență în sezonul de iarnă în lunile Decembrie și Ianuarie, urmate de cele din primăvară - vară în lunile Mai și Iunie. Cu toate acestea, pe tot parcursul anului au loc diferite manifestări culturale sau concursuri, ceea ce face din Călărași un oraș activ, ce oferă cetățenilor săi o arie largă de posibilități de implicare în viața socială.

Tabel 2 - Lista evenimentelor dintr-un an organizate în municipiul Călărași

Nr.crt	Denumire eveniment	Luna
1	Ziua de Boboteaza	Ianuarie
2	Ziua poetului Mihai Eminescu	Ianuarie
3	Program sarbatori de iarna	Ianuarie
4	Dezrobirea romilor	Februarie
5	Sarbatorile Primaverii	Martie
6	Ora Pamantului	Martie
7	Ziua internationala a Romilor	Aprilie
8	Hadarlezi	Aprilie
9	Ziua Veteranilor	Aprilie
10	Ziua Europei	Mai
11	Ziua Eroilor	Mai
12	Festivalul național de muzică ușoară „Flori de mai”	Mai
13	Festivalul național de poezie tânără „Mihai Eminescu”	Mai
14	Ziua internationala a copilului și proiectul "Plantează un copac"	Iunie
15	Ziua Drapelului 26 iunie	Iunie
16	Ziua Dunării	Iunie
17	Ziua Marinei	August
18	Festivalul internațional de folclor „Hora Mare”	August
19	Simpozionul național pe temă religioasă „Toți suntem credincioși”	August
20	Zilele Municipiului Calarasi	Septembrie
21	Comemorarea Holocaustului	Octombrie
22	Ziua Armatei Romane	Octombrie
23	Festivalul national de Folk “Chitara Dunarii”	Noiembrie - Decembrie
24	Concursul național de proză „Alexandru Odobescu”	Noiembrie - Decembrie
25	Ziua Nationala a Romanilor	Decembrie
26	Ziua Minoritatilor	Decembrie
27	Ziua Revolutiei	Decembrie
28	Premiul național de proză „Ștefan Bănuțescu”	Decembrie

Sursă: Prelucrare pe baza listei de evenimente organizate de Primăria și Consiliul Județean Călărași

În ceea ce privește reprezentarea grupurilor minoritare, în prezent au fost identificate diferite structuri organizatorice înființate de comunitatea romă ca partide, ONG-uri sau grupuri artistice ce au ca scop afirmarea atât a problemelor ce necesită soluționare, cât și a valorilor acestora. Cel mai bun exemplu este Partida Romilor din Municipiul Călărași, care activează și online prin website sau rețele de socializare și care a avut diverse proiecte de încurajare a educației sau de promovare a culturii specifice, inclusiv pe platforme naționale ca "Țara lui Andrei".

II.1.2.3. Concluzii

În ceea ce privește **viața socio-culturală**, există o **varietate de evenimente**, de la sărbători și festivaluri de arte creative, la zile dedicate minorităților sau religiei, **răspândite pe tot parcursul anului**, cu o frecvență mai ridicată în lunile decembrie și iunie. Cu toate acestea, evenimentele sportive sau de prevenire a criminalității fie sunt insuficiente, fie nu sunt mediatizate destul încât să antreneze întreaga comunitate.

Din partea **grupurilor minoritare** se remarcă o **inițiativă puternică** în ceea ce privește **înființarea** unor structuri organizatorice cu scopul **rezolvării diferitelor tipuri de probleme** și eliminării sentimentului de excluziune socială. Prin urmare, se poate considera că, la nivelul comunității, se desfășoară un proces de consolidare a percepției identitare și de creștere a capitalului social, stabilind premisele pentru inițiative comunitare.

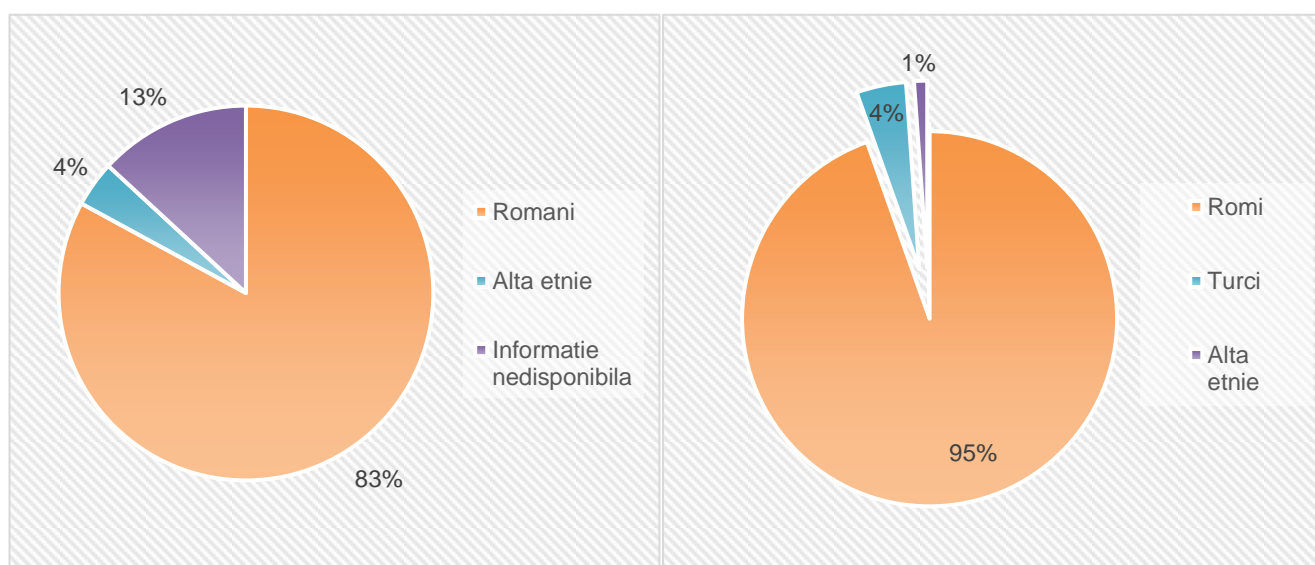


II.1.3. Incluziune socială

II.1.3.1. Grupuri Vulnerabile Și Minorități

Din punct de vedere etnic, populația municipiului Călărași prezintă oficial un procent de 13% ca nefiind români, în timp ce persoanele care nu au declarat etnia însumează o valoare aproximativ egală. Mixul din punct de vedere etnic este variat, fiind compus din mai mult de 11 categorii, cele mai numeroase fiind rromii, cu un procent de 95% și turcii, cu un procent de 4% din totalul populației de altă etnie. Următoarea categorie este reprezentată de maghiari cu 29 de persoane, apoi armeni, macedoneni, italieni și ruși - lipoveni, fiecare atingând valori de maxim 10 din cele 9061 de persoane minoritare. În final se găsesc categoriile cu maxim 4 membri, reprezentate de bulgari, greci și chinezi.

Figura 14 - Populația Municipiului Călărași după etnie

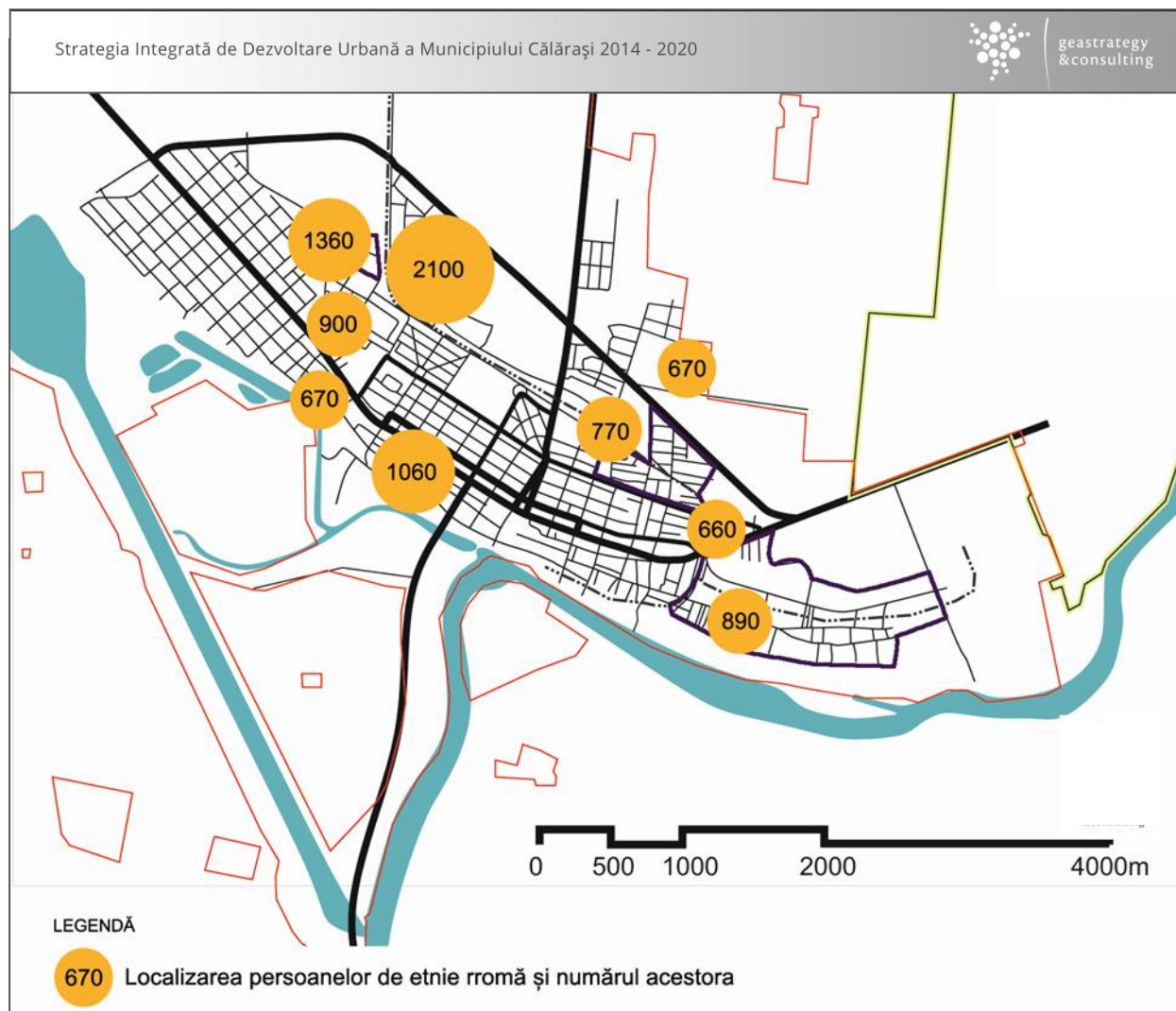


Sursă: Bază de date INS TEMPO

În ceea ce privește minoritățile, acestea trăiesc în 7 zone principale situate în cartierele periferice ale orașului. Dintre acestea, zona 4 (FNC Livadă) și zona 11 (Oborul Nou) se confruntă cu cele mai mari probleme de abandon școlar, șomaj, sau infraționalitate. Comunitățile acestor două cartiere sunt destul de închegate, majoritari fiind rromii și turcii. Până nu de mult, una din problemele în zona 11 (Oborul Nou) era amestecul neamurilor de rromi și slaba reprezentare, însă începând cu anul 2011 a fost identificată o tendință de stabilizare etnică în favoarea turcilor și de grupare a acestora în vederea soluționării problemelor sociale.

Conform Primăriei Municipiului Călărași, cea mai defavorizată comunitate compactă de rromi din municipiul Călărași este cea din zona 11 (Oborul Nou), aici regăsindu-se 90 de familii sau aproximativ 670 de persoane, dintre care aproximativ 90% beneficiază de ajutor social pentru venitul minim garantat (VMG) iar 10% nu sunt beneficiarii niciunui tip de sprijin financiar. Sentimentul de izolare socială al acestei comunități a fost susținut de-a lungul anilor de veniturile mici, lipsa condițiilor decente de trai, starea precară a infrastructurii rutiere și tehnico – edilitare, ducând la creșterea ratei abandonului școlar și reducerea încrederii în autoritățile publice.

Figura 15 - Localizarea comunităților persoanelor de etnie romă



Sursă: Prelucrare pe baza raportării Primăriei Călărași

Harta Roma Social Mapping realizată de Banca Mondială în 2005, indentifică pe teritoriul Municipiului Călărași două comunități de rromi caracterizate în baza indexului de sărăcie a comunităților rrome ca având probleme majore din punct de vedere social și economic, și anume FNC Livadă (zona 4) și Oborul Nou (inclusă în zona 11).

Studiului Sparex 2011 - 2013, realizat exclusiv pentru municipiul Călărași delimitează mai multe areale cu probleme de marginalizare, unele dintre acestea fiind la scară mai redusă sau având caracteristici sociale specifice: zonele Oborul Nou (inclus în zona 11), Doi Moldoveni (inclus în zona 3) și Cinci Călărași (inclus în zona 2) sunt caracterizate ca ghetouri, respectiv "arii cu limite fizice și/sau simbolice puternice în care trăiesc comunități care au fost și sunt supuse unui proces de excluziune economică și socială ce are puternice rădăcini etnorasiale". În același timp, FNC Livadă (zona 4) este definit ca o zonă de "locuire etnică, un teritoriu luat în posesie de un grup de rromi tradiționali, o comunitate de sânge, compactă și cu tendințe de autonomie". Totodată, Măgureni (inclusă în zona 15), Prelungirea București și Căramidari (inclus în zona 9) sunt descrise ca mahalale tradiționale, cu locuire mixtă din punct de vedere etnic, cu un nivel de trai mai bun decât în celelalte areale marginalizate.

Primăria Municipiului Călărași își propune încheierea unui Acord de Parteneriat, în vederea elaborării și depunerii cererii de finanțare aferente unui proiect în cadrul PROGRAMULUI OPERAȚIONAL CAPITAL UMAN 2014-2020, POCU/137/5/1 Reducerea numărului de comunități marginalizate (roma și non-roma), aflate în risc de sărăcie și excluziune socială din orașe cu peste 20.000 de locuitori, cu accent pe cele aparținând minorității roma, prin implementarea de măsuri/operațiuni în contextul mecanismului de DLRC - „Sprijin pregătitor pentru elaborarea Strategiilor de Dezvoltare Locală”, orașe/municipii cu populație de peste 20.000 locuitori Axa Prioritară 5 – Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității, Obiectivul tematic 9 Promovarea incluziunii sociale, combaterea sărăciei și a oricărei forme de discriminare, Prioritatea de investiții 9.vi: Strategii de dezvoltare locală elaborate la nivelul comunității, Obiectivul specific 5.1: Reducerea numărului de persoane aflate în risc de sărăcie și excluziune socială din comunitățile marginalizate (roma și non-roma) din orașe/municipii cu peste 20.000 de locuitori, cu accent pe cele cu populație aparținând minorității roma, prin implementarea de măsuri/operațiuni integrate în contextul mecanismului de DLRC.

Proiectul va identifica trei zone urbane marginalizate :

- *ZUM 1 Cartier Obor* – cartierul este situat în partea de nord est a municipiului Călărași, în perimetrul străzilor Bucovinei, Buzăului, Prel. Dobrogei, str. Rocadei.;
- *ZUM 2 Cartier Cărămidari* – cartierul este situat în zona de nord est a municipiului, în perimetrul str.Prelungirea Dobrogei, str.Rocadei, str.Cărămidari, str.Dobrogei, str.Diaconu Coresi, str.Avram Iancu;
- *ZUM 3*- cartierul este situat în zona de nord vest a municipiului Călărași, în perimetrul str. Locomotivei, str.Știrbei Vodă, Aleea Constructorului, str. Mușețelului.

Primăria Municipiului Călărași este responsabilă de accesul facil al cetățenilor la infrastructura de bază, servicii sociale, educație, sănătate. Cetățenii din zonele urbane marginalizate prezintă diverse și multiple probleme de la condițiile de locuire precară la acces limitat la educație, sănătate sau ocupare.

Intervenția de tip DLRC poate sprijini responsabilitățile Primăriei în suportul acordat categoriilor defavorizate din aceste zone marginalizate prin caracterul puternic participativ și colaborativ al acestui instrument, implicând actori relevanți locali în rezolvarea problemelor cu care comunitățile marginalizate se confruntă.

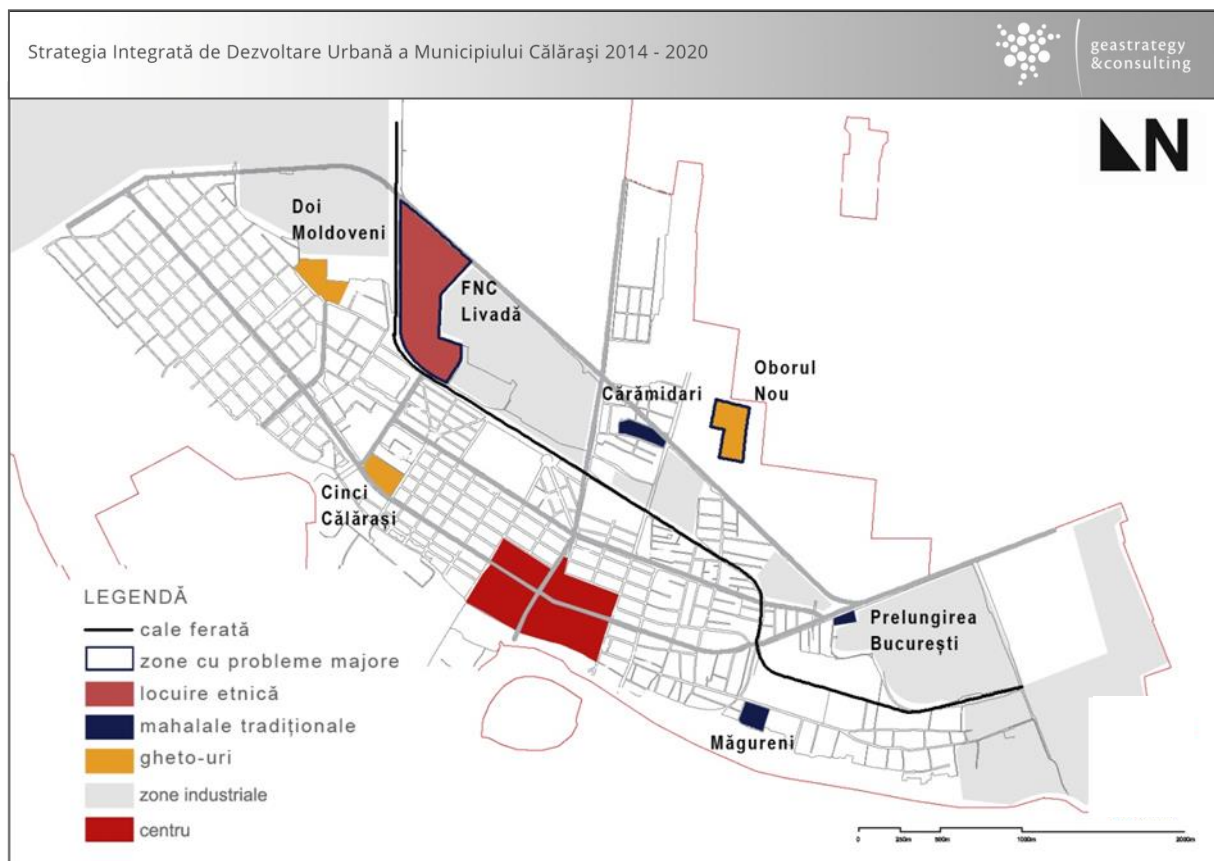
Astfel, inițiativa Primăriei de a elabora o Strategie de Dezvoltare Locală DLRC se dorește a fi un promotor al acestui tip de mecanism ce va presupune delimitarea spațială a unui teritoriu funcțional pentru zonele urbane marginalizate, dezvoltarea cu ajutorul comunității și cu sprijinul programelor finanțatoare a unor măsuri integrate care vor putea ajuta categoriile vulnerabile, atât la nivel de individ cât și membrii familiei în depășirea problemelor ce țin de locuire, educație, sănătate și ocupare.

Primăria, alături de partenerii ce vor fi selectați în cadrul proiectului „**Sprijin pregătitor pentru înființarea Grupului de Acțiune Locală Călărași și elaborarea Strategiei de dezvoltare locală a zonei urbane marginalizate din municipiul Călărași**”, vor constitui nucleul Grupului de Acțiune Locală Călărași. Prin participarea Primăriei în acest GAL se vor putea face propuneri justificative ce vin să sprijine definirea măsurilor de intervenție integrată în cadrul teritoriului SDL, în concordanță cu direcțiile de dezvoltare multisectoriale ale întregului municipiu, oferind astfel posibilitatea SDL DLRC să completeze importante domenii precum locuirea, infrastructura, sănătatea și educația, ocuparea, participarea la luarea deciziilor, incluziunea socială.

Implementarea mecanismului DLRC va crea fundația educării comunității în luarea unor decizii corecte în raport cu toți membrii acesteia, Grupul de Acțiune Locală Călărași fiind locul în care acest

principiu trebuie respectat, creând astfel un canal de comunicare între comunitate/comunități și diverse instituții publice. Acest lucru va facilita dezvoltarea municipalității în echilibru cu dorințele cetățenilor. Având în vedere perioada medie de implementare a SDL DLRC, cu sprijinul programelor finanțatoare POR și POCU, există premisele ca Grupul de Acțiune Locală să poată deveni independent financiar prin adeziunea unui număr consistent de membri cotizanți care să fie uniți sub direcțiile de dezvoltare ale teritoriului Strategiei DLRC post 2023 în vederea dezvoltării unor noi proiecte.

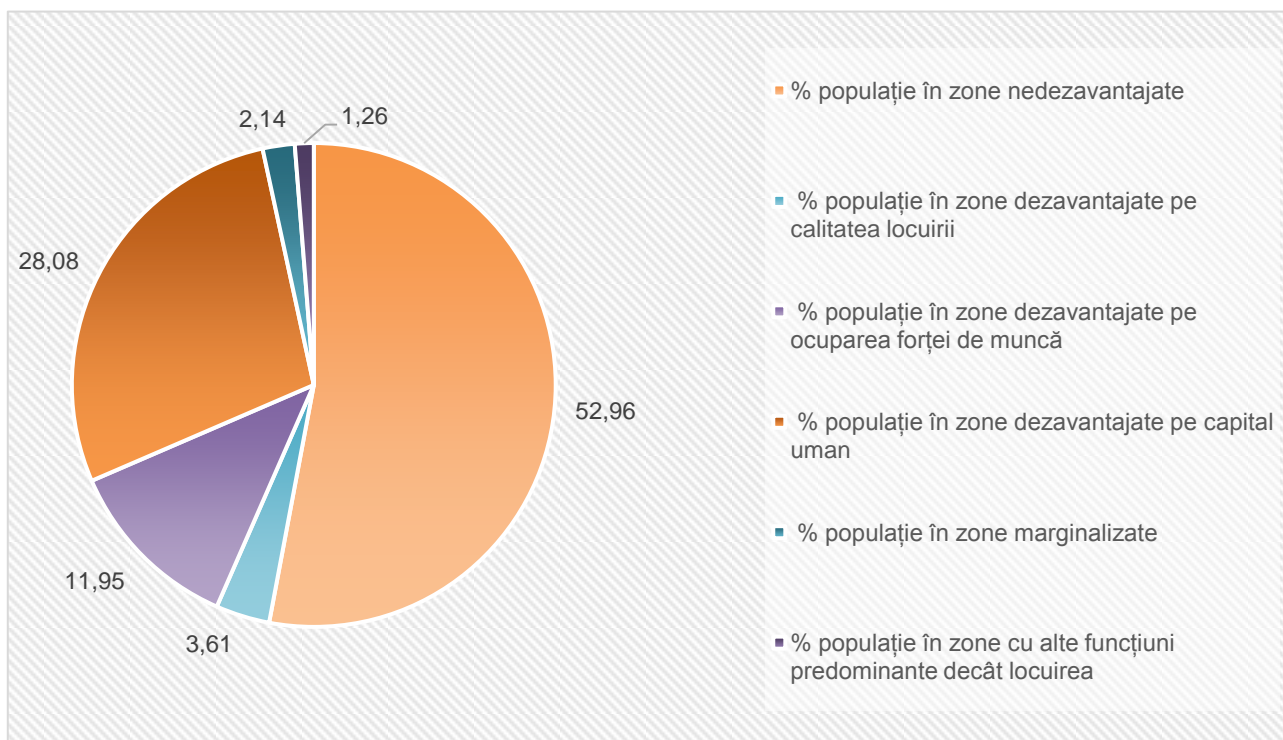
Figura 16 - Zone marginalizate din Municipiul Călărași identificate de Sparex și Roma Social Mapping



Sursă: Prelucrare pe baza studiilor Sparex și Roma Social Mapping

Conform Atlasului zonelor urbane marginalizate din România, elaborat de Banca Mondială, municipiul Călărași este unul dintre cele cinci orașe din România unde peste o treime din populație trăiește în sectoare de recensământ marginalizate, definite ca fiind acele comunități care sunt dezavantajate simultan din punctul de vedere a trei criterii: capital uman, ocuparea forței de muncă și calitatea locuirii, etnia fiind un factor secundar. Din populația stabilă de 65.181 de locuitori, declarată la recensământul din 2011, aproximativ 53% locuiesc în zone nedezavantajate, în timp ce restul de 47% se împarte astfel: cea mai mare parte locuiesc în zone dezavantajate pe capital uman (educație, sănătate și comportament demografic), urmați de populația din zone dezavantajate pe ocupare a forței de muncă. Restul categoriilor însumează procente mai mici, în jurul valorii totale de 7 procente și sunt formate din persoane care trăiesc în zone dezavantajate pe calitatea locuirii, în areale marginalizate sau în zone în care predomină alte funcțiuni decât locuirea.

Figura 17 – Distribuția populației din Călărași în funcție de zonele dezavantajate



Sursă: Atlasul zonelor urbane marginalizate

II.1.3.2. Concluzii

Împărțirea populației pe etnii identifică, pe lângă mixul variat, **două comunități bine încheiate și anume rromii și turcii**. Aceștia trăiesc în zone cu limite teritoriale clare, în care **lipsa dotărilor publice, de infrastructură fizică și socială**, impune **condiții grele de trai**. Cele mai mari probleme economice și sociale au fost identificate de mai multe studii în **zona 11 (Oborul Nou)** și **zona 4 (FNC - Livadă)** (vezi Figura 12 - Zone marginalizate din Municipiul Călărași identificate de Sparex și Roma Social Mapping). Proiectele care vizează aceste zone urmăresc atât investiții în infrastructura fizică (exemplu -reabilitare strada Dobrogei, strada Independenței) cât și depășirea sau diminuarea problemelor ce țin de locuire, educație, sănătate și ocupare.



II.2. Profil economic

II.2.1. Economia și forța de muncă

II.2.1.1. Context economic regional și județean

Municipiul Călărași este amplasat în Regiunea Sud-Muntenia și este reședința județului cu același nume. Celelalte municipii reședință de județ din Regiunea Sud-Muntenia sunt Giurgiu, Alexandria, Pitești, Târgoviște și Ploiești.

Din punct de vedere economic, **Produsul Intern Brut** la nivelul Regiunii Sud-Muntenia a cunoscut o creștere gradată, ajungând în anul 2012 la 70.300,4 milioane lei, cu 4.399 milioane lei mai mult decât în anul 2009 (o creștere cu 6,67%). Din acesta, P.I.B.-ul județului Călărași, reprezenta în anul 2012, un procent de 7,82%, mai mult decât în anul 2009, când reprezenta 6,37%.

Comparativ cu restul județelor din regiune însă, județul Călărași este situat pe penultimul loc în anul 2009, înaintea județului Giurgiu (al cărui P.I.B. reprezenta 5,96% din P.I.B.-ul regiunii). Pe locul întâi la nivelul regiunii este clasat județul Prahova, al cărui P.I.B. reprezenta în 2009, 30,83%.

În anul 2012, situația la nivelul Regiunii Sud-Muntenia nu s-a schimbat pentru județul Călărași, clasamentul rămânând același (pe ultimul loc este clasat județul Giurgiu, cu un P.I.B. de 7,13% din total P.I.B. regiune, iar pe primul loc este clasat în continuare județul Prahova, cu 30,09%). De remarcat este însă faptul că P.I.B.-ul județului Călărași (7,83%) se apropie considerabil în anul 2012, de P.I.B.-ul județului Ialomița (7,85%). Totuși, faptul că P.I.B.-ul județului Călărași are o pondere atât de mică din P.I.B.-ul regiunii atrage atenția asupra problemelor economice actuale ale județului, care nu s-au ameliorat din anul 2009 și până în 2012.

La nivelul întregii regiuni, se poate observa decalajul considerabil între dezvoltarea zonei de nord și zona de sud: județele Argeș, Dâmbovița și Prahova au cele mai mari valori ale P.I.B.-ului în întreaga perioadă 2009-2013, spre deosebire de județele Teleorman, Giurgiu, Călărași și Ialomița, care prezintă valori foarte scăzute.

Tabel 3 – P.I.B. – ul Regiunii Sud Muntenia și al județelor component, în perioada 2009-2012

	Anul 2009		Anul 2010		Anul 2011		Anul 2012	
	Milioane lei	Procent %	Milioane lei	Procent %	Milioane lei	Procent %	Milioane lei	Procent %
Regiunea SUD Muntenia	65.901,4	100%	66.784,2	100%	70.037,1	100%	70.300,4	100%
Județul Călărași	4.200,6	6,37%	5.448,2	8,16%	5.476,4	7,82%	5.504	7,83%
Județul Giurgiu	3.928,7	5,96%	5.303,2	7,94%	5.361,2	7,65%	5.014,1	7,13%
Județul Dâmbovița	9.247,9	14,03%	10.361,6	15,52%	10.348,6	14,78%	11.248,3	16,00%
Județul Argeș	17.851,9	27,09%	16.706	25,01%	16765,3	23,94%	15592,4	22,18%
Județul Ialomița	4.531,5	6,88%	4.894	7,33%	5.377,2	7,68%	5.519,3	7,85%
Județul Prahova	20.319,4	30,83%	18.452	27,63%	20.864,7	29,79%	21.150,8	30,09%
Județul Teleorman	5.821,4	8,83%	5.619,2	8,41%	5.843,7	8,34%	6.271,5	8,92%

Sursa: Institutul Național de Statistică

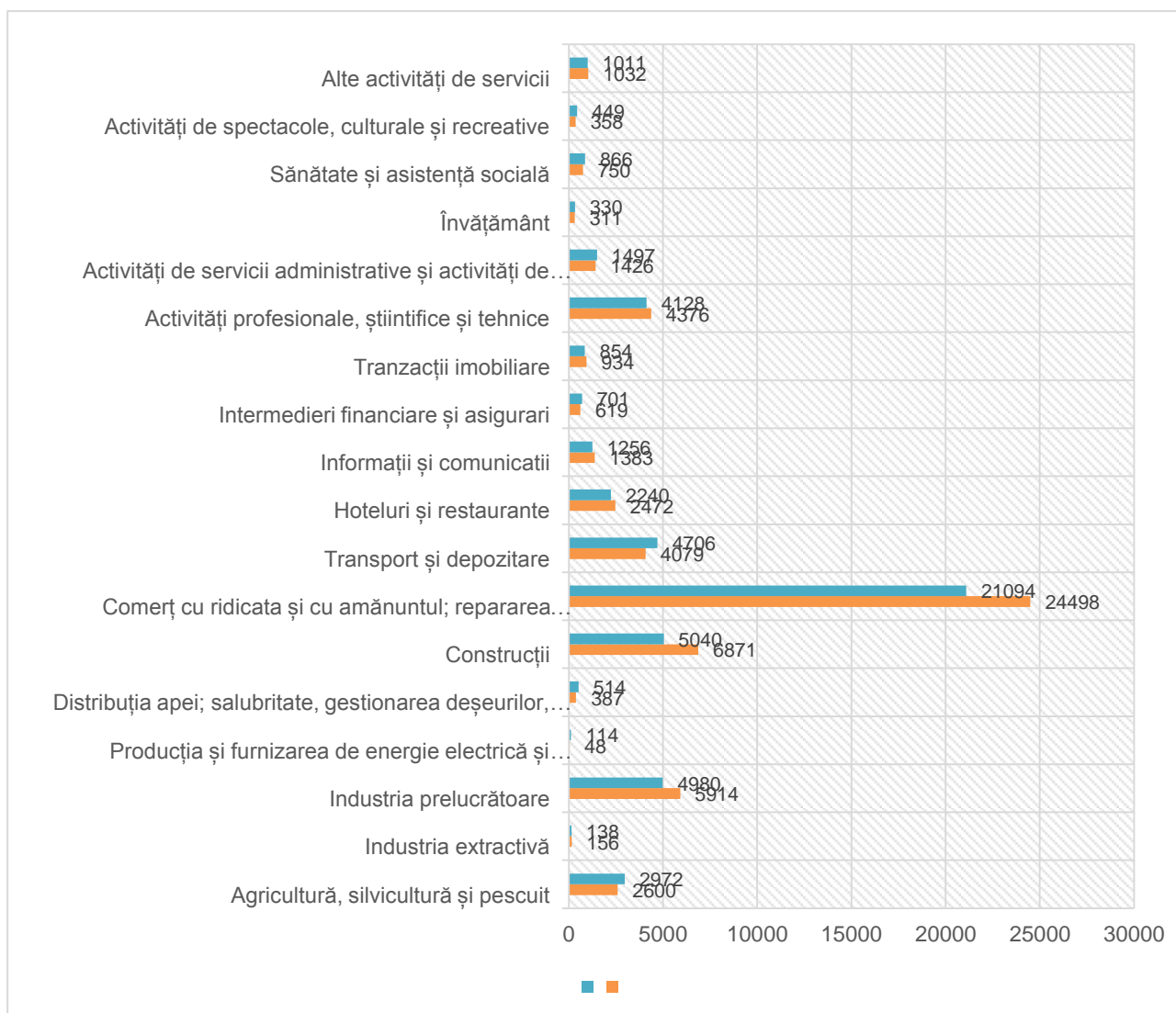
Întreprinderi active

Din punct de vedere al întreprinderilor active în Regiunea Sud-Muntenia, se poate observa din figura de mai jos, că numărul cel mai mare al acestora, atât în anul 2009, cât și în anul 2013, a fost înregistrat în secțiunea CAEN – Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor (21.094 de întreprinderi în 2013). Cu toate că dominanța acestui sector de activitate sugerează faptul că Regiunea Sud-Muntenia se află într-un proces de terțIALIZARE, din anul 2009 până în anul 2013, numărul acestor întreprinderi a scăzut cu 13,89%.

În afară de întreprinderile cu acest domeniu de activitate, se înregistrează un număr ridicat și al întreprinderilor cu activitate încadrată în secțiunile CAEN - Construcții, în Industria prelucrătoare, în

Activități profesionale, științifice și tehnice și în transport și depozitare. La fel ca și întreprinderile ce au domeniul de activitate în comerț, numărul întreprinderilor ce își desfășoară activitatea în domeniile mai sus menționate a scăzut din 2009 până în 2013 (excepție sunt cele din domeniul transportului și depozitării, care au crescut cu 15,3%).

Figura 18 - Numărul întreprinderilor active pe activități ale economiei naționale (secțiuni CAEN) în Regiunea Sud-Muntenia, anul 2009 și anul 2013

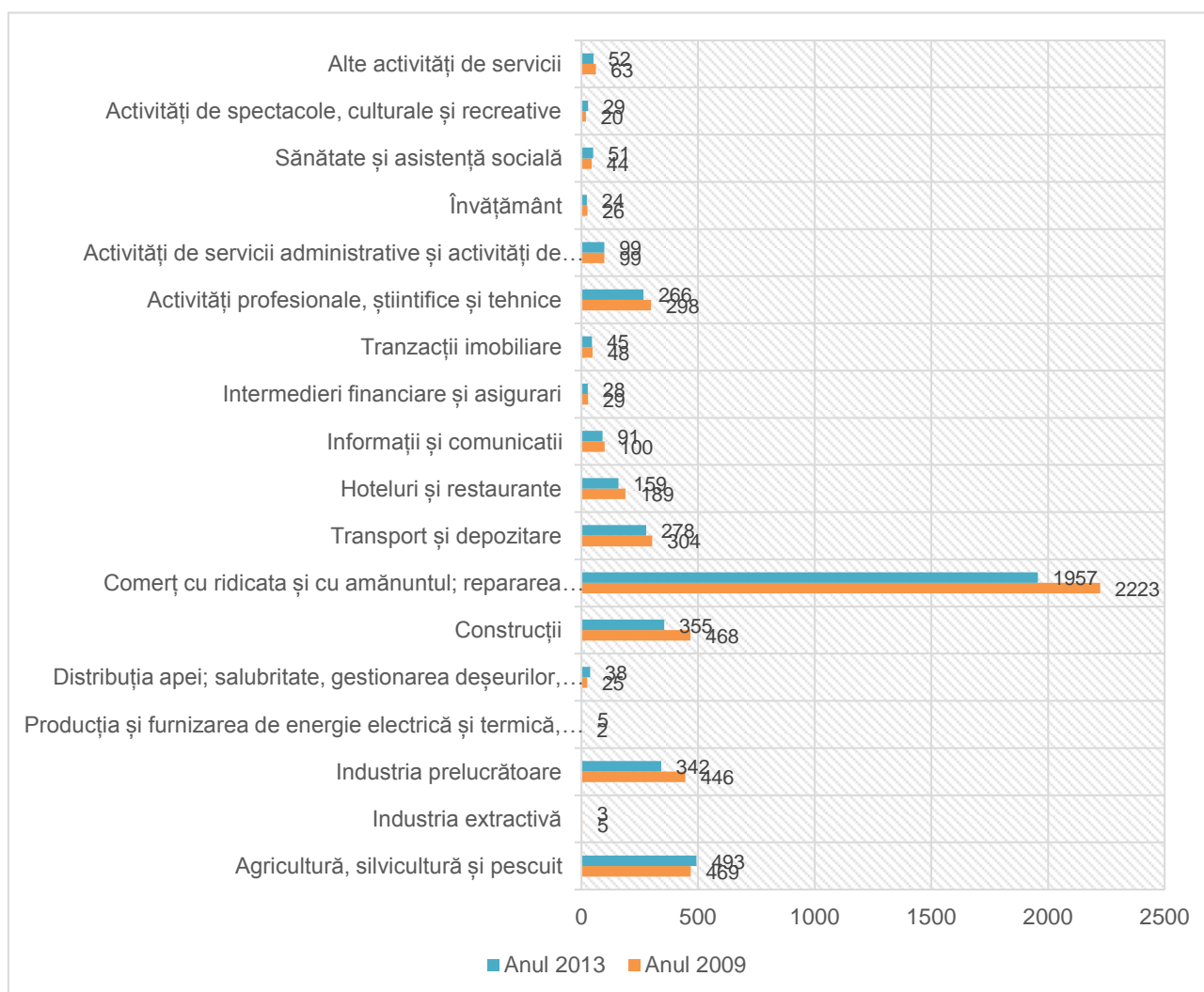


Sursa: Institutul Național de Statistică

Situația la nivelul județului Călărași este similară cu cea a Regiunii Sud-Muntenia, din punct de vedere al **întreprinderilor active**. Astfel, numărul cel mai ridicat al acestora a fost înregistrat, atât în anul 2009, cât și în 2013, în cadrul secțiunii CAEN – Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor (în anul 2009 au fost înregistrate 2.223 de firme, iar în anul 2013 numărul acestora a scăzut cu 11,96% față de 2009, până la 1.957 firme). Se poate observa totuși, prin dominanța întreprinderilor din sectorul terțiar, că tendința manifestată la nivel de regiune, se resimte și în cadrul județului Călărași.

Spre deosebire de tendințele manifestate la nivel regional, al doilea domeniu ca importanță județeană, este Agricultura, silvicultura și pescuitul, care a cunoscut o creștere a numărului întreprinderilor, din anul 2009 (de la 469 întreprinderi) cu 5,11% până în 2013 (până la 493 întreprinderi). Alte domenii importante din punct de vedere al economiei județene, precum Industria prelucrătoare, Construcții și Activități profesionale, științifice și tehnice, au cunoscut însă aceeași tendință manifestată la nivel regional, de scădere a numărului întreprinderilor active.

Figura 19 - Numărul întreprinderilor active pe activități ale economiei naționale (secțiuni CAEN) în Județul Călărași, anul 2009 și anul 2013



Sursa: Institutul Național de Statistică

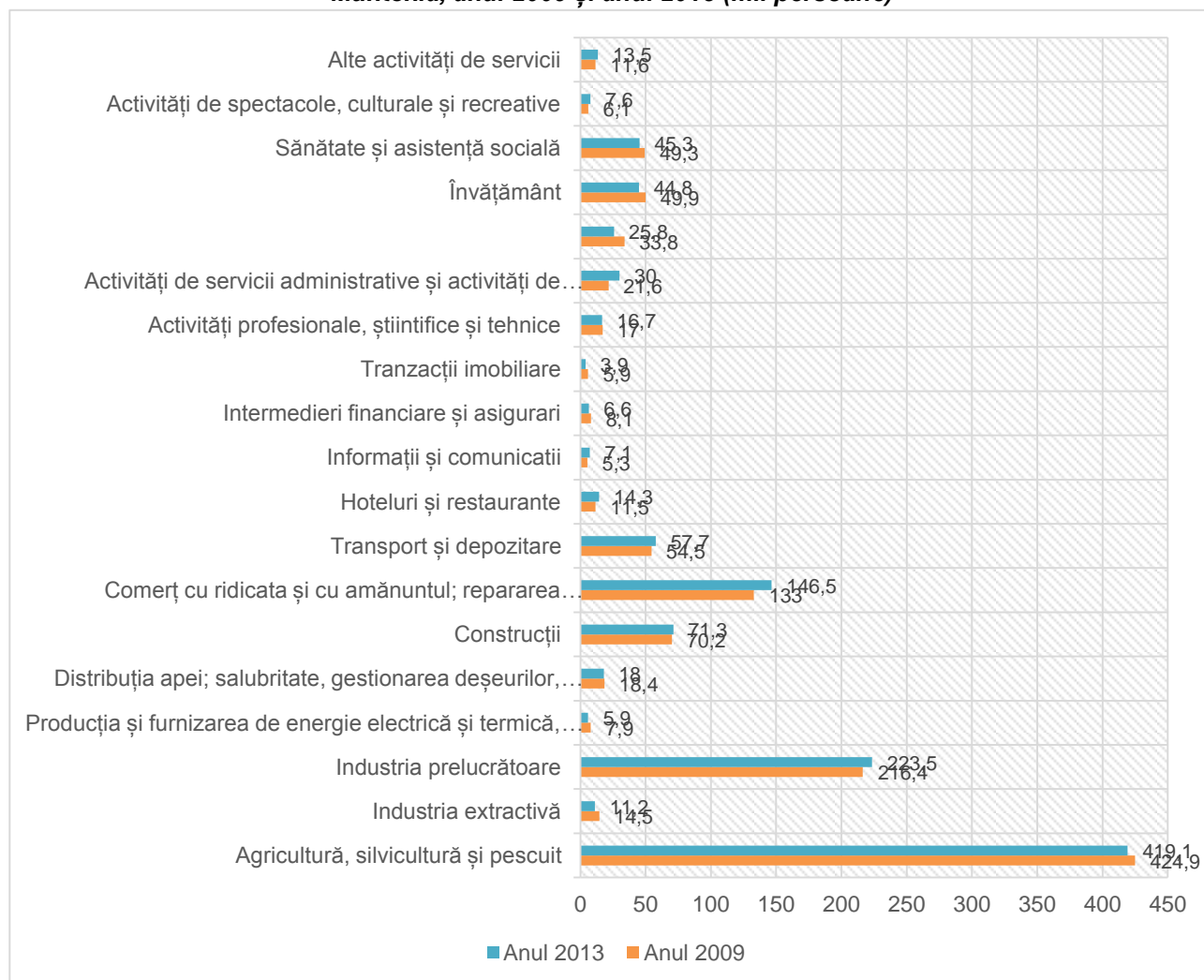
Forța de muncă

Din punct de vedere al resurselor de muncă, în Regiunea Sud-Muntenia, în anul 2009, conform INS, existau 2.063.000 persoane apte de muncă, număr care a cunoscut o creștere cu 5.800 (cu 0,28%) în anul 2013, până la 2.068.800 persoane apte de muncă. Aceeași tendință de creștere a numărului de persoane apte de muncă a fost înregistrat și la nivelul județului Călărași, unde față de

anul 2009, când existau 193.800 persoane apte de muncă, în anul 2013, numărul a crescut în 2013 până la 194.800 (creștere cu 0,51%) persoane apte de muncă.

Rata de ocupare a populației apte de muncă a cunoscut o ușoară creștere din anul 2009 până în anul 2013 la nivelul Regiunii Sud Muntenia, de la 56,2% la 56,5%. Această tendință s-a manifestat și la nivelul județului Călărași, unde, față de anul 2009, direct proporțional cu creșterea numărului de populație aptă de muncă, a crescut și rata de ocupare a acesteia, de la 49,9% în anul 2009, la 50,7% în anul 2013.

Figura 20 - Populația ocupată pe activități ale economiei naționale (secțiuni CAEN) în Regiunea Sud-Muntenia, anul 2009 și anul 2013 (mii persoane)

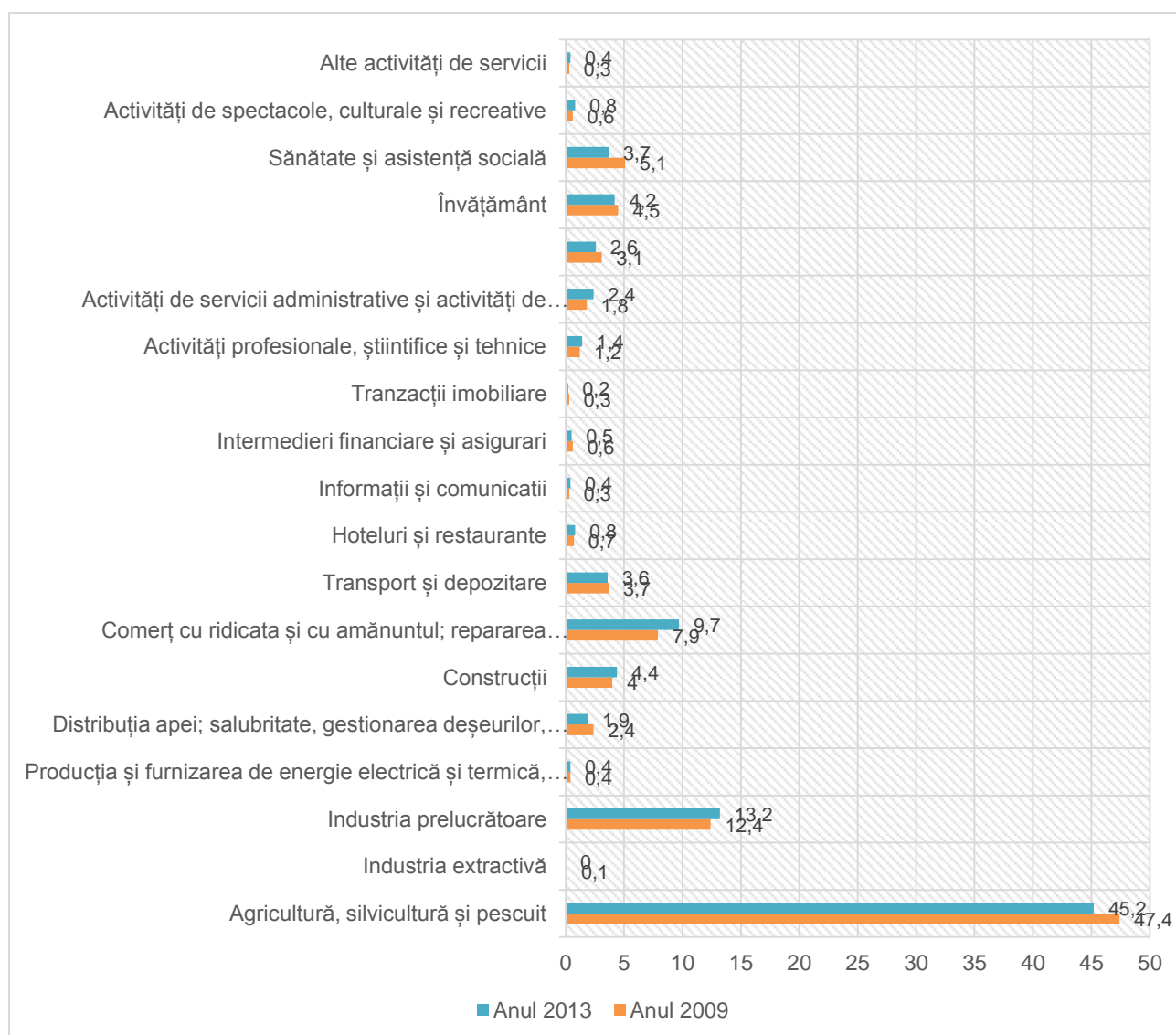


Sursa: Institutul Național de Statistică

Din figura mai sus prezentată, respectiv analiza populației ocupate de domenii de activitate CAEN din cadrul Regiunii Sud-Muntenia, se constată că, cei mai mulți angajați sunt în domeniul Agriculturii, silviculturii și pescuitului, domeniu care, deși a cunoscut o scădere cu 1,36% din anul 2009 până în 2013 (de la 424.900 angajați la 419.100), încă este cel care angrenează ponderea cea mai mare a forței de muncă. De asemenea, al doilea domeniu cu cel mai mulți angajați, este Industria prelucrătoare, care spre deosebire de Agricultură, silvicultură și pescuit, a cunoscut o ușoară creștere a populației ocupate cu 3,28%, de la 216.400 persoane, în anul 2009, la 223.500, în anul 2013.

Alte domenii care au înregistrat un număr ridicat al populației ocupate sunt: Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor și Construcțiile, ambele înregistrând creșteri din anul 2009 până în 2013 (numărul persoanelor ocupate în domeniul Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor și Construcțiile a crescut cu 10,15%, iar cele din domeniul Construcțiilor, cu 1,55%).

Figura 21 - Populația ocupată pe activități ale economiei naționale (secțiuni CAEN) în Județul Călărași, anul 2009 și anul 2013 (mii persoane)



Sursa: Institutul Național de Statistică

Profilul economic al județului Călărași este asemănător cu cel al Regiunii de Dezvoltare Sud-Muntenia, prin populația ocupată predominant în domeniul *Agriculturii, silviculturii și pescuitului* și prin numărul ridicat al populației ocupată în *Industria prelucrătoare*.

Față de Regiunea de Dezvoltare Sud-Muntenia însă, în județul Călărași populația ocupată în domeniul *Agriculturii, silviculturii și pescuitului* are o pondere mai ridicată, dar, la fel ca și la nivel regional, aceasta a cunoscut o scădere între 2009 și 2013 (de la 47.400 la 45.200). Creșteri au fost

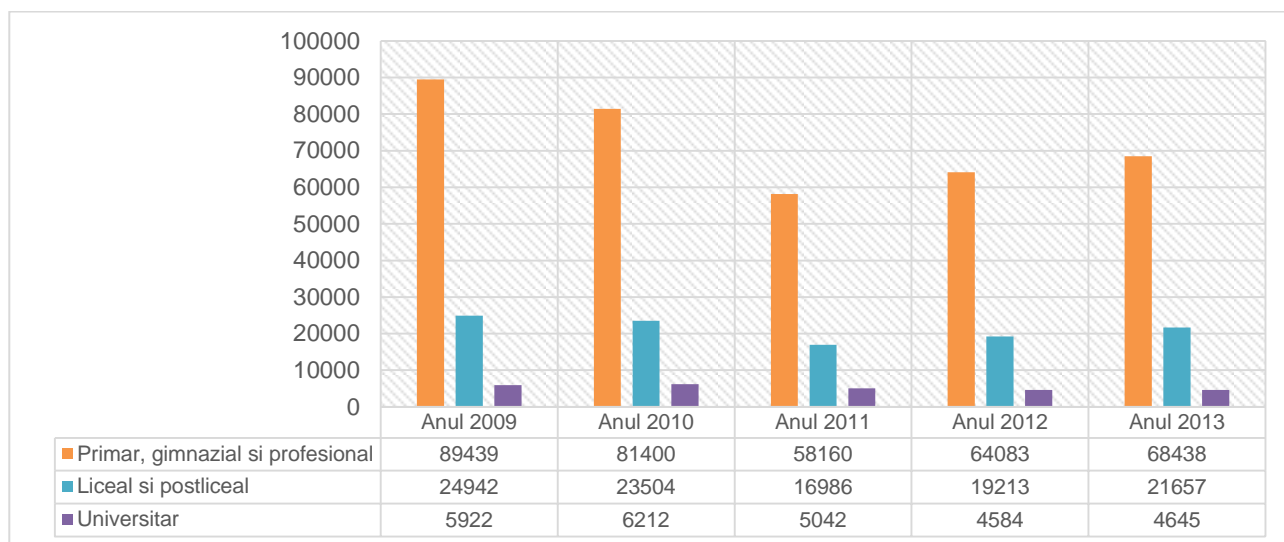
însă înregistrate în domeniul Industriei prelucrătoare – cu 6,45% (de la 12.400 persoane în 2009, la 13.200 persoane în 2013) și al Comerțului cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor – cu 22,78% (de la 7.900 persoane, în anul 2009, la 9.700 persoane în 2013).

Numărul șomerilor

În ceea ce privește numărul de șomeri raportat la nivelul de pregătire înregistrat în Regiunea Sud-Muntenia, se constată o scădere a numărului șomerilor cu nivel de instruire primar, gimnazial sau profesional între 2009 și 2011, pentru ca apoi, pe fondul accentuării crizei economice, numărul șomerilor din această categorie, să cunoască o creștere treptată până în anul 2013, ajungând la 68.438 persoane aflate în șomaj. Aceeași tendință se observă și în rândul șomerilor cu liceu sau școală postliceală absolvită, dar variațiile sunt mai puțin accentuate, fapt datorat și numărului mai scăzut al persoanelor cu acest nivel de pregătire (scădere din 2009 până în 2011 cu 7.956 a numărului șomerilor și creștere din 2011 până în 2013 cu 4.671 șomeri).

Numărul șomerilor absolvenți de studii universitare prezintă însă o evoluție constantă cu o ușoară scădere a acestora din anul 2010 până în 2013 (de la 6.212 la 4.645 șomeri).

Figura 22 - Numărul șomerilor în perioada 2009-2013, raportat la nivelul de instruire, în Regiunea Sud-Muntenia

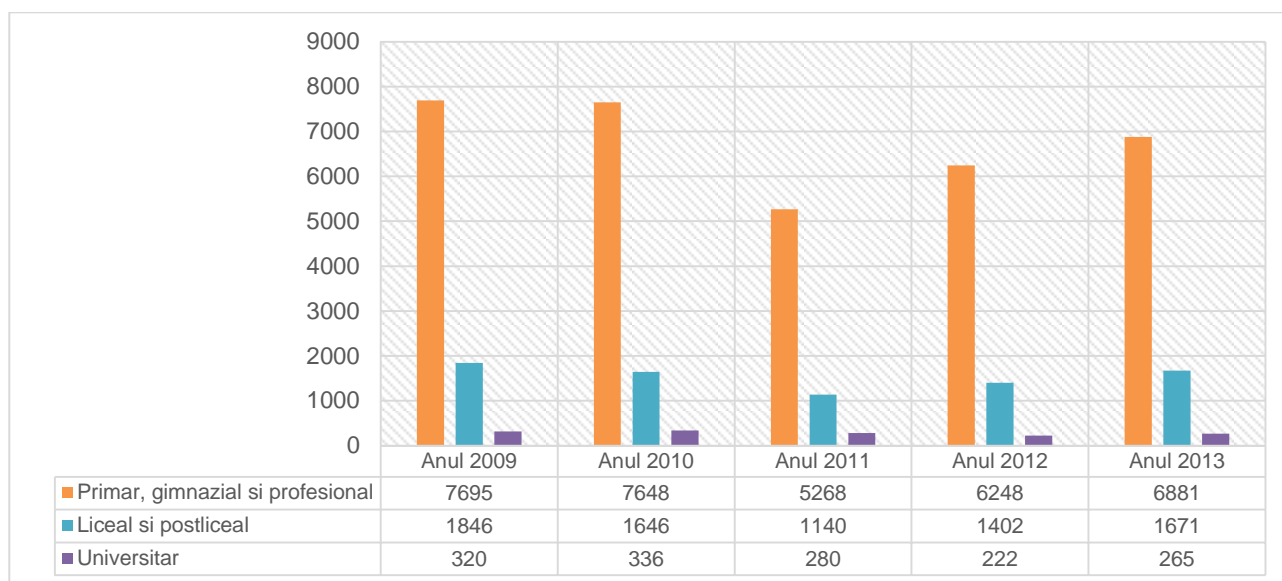


Sursa: Institutul Național de Statistică

La nivel general însă, rata șomajului în Regiunea Sud-Muntenia a scăzut în anul 2013 față de 2009, de la 9,4% la 6,9%. Cel mai ridicat procent al șomajului se remarcă a fi în rândul persoanelor de sex masculin (atât în anul 2009 când rata șomajului era de 10,4% față de 8,3% la persoanele de sex feminin, cât și în anul 2013, 7,5% față de 6,2% la persoanele de sex feminin).

În interiorul intervalului 2009-2013 însă, rata șomajului a cunoscut aceleași variații ca și numărul șomerilor cu studii primare, gimnaziale sau profesionale absolvite, respectiv o scădere până în 2011 (de la 9,4% la 6,5%) și apoi o ușoară creștere până în 2013 (până la 7,5%).

Figura 23 - Numărul șomerilor în perioada 2009-2013, raportat la nivelul de instruire, în Județul Călărași



Sursa: Institutul Național de Statistică

La nivelul județului Călărași, evoluția numărului șomerilor cu școală primară, gimnazială sau profesională și a șomerilor cu studii liceale sau postliceale este asemănătoare cu cea descrisă la nivelul Regiunii Sud-Muntenia (scădere din 2009 până în 2011 și creștere până în 2013). Totodată, la fel ca în Regiune și în cadrul județului Călărași, se constată o scădere a șomerilor cu studii universitare din 2009 (de la 320 șomeri) până în 2013 (la 265 șomeri).

Creșterea numărului șomerilor începând cu anul 2011, atât la nivelul Regiunii Sud-Muntenia, cât și la nivelul județului Călărași, este justificată de criza economică mondială, care în țara noastră a avut efecte resimțite la 2 ani după anul 2008.

II.2.1.2. Profilul economic al municipiului Călărași

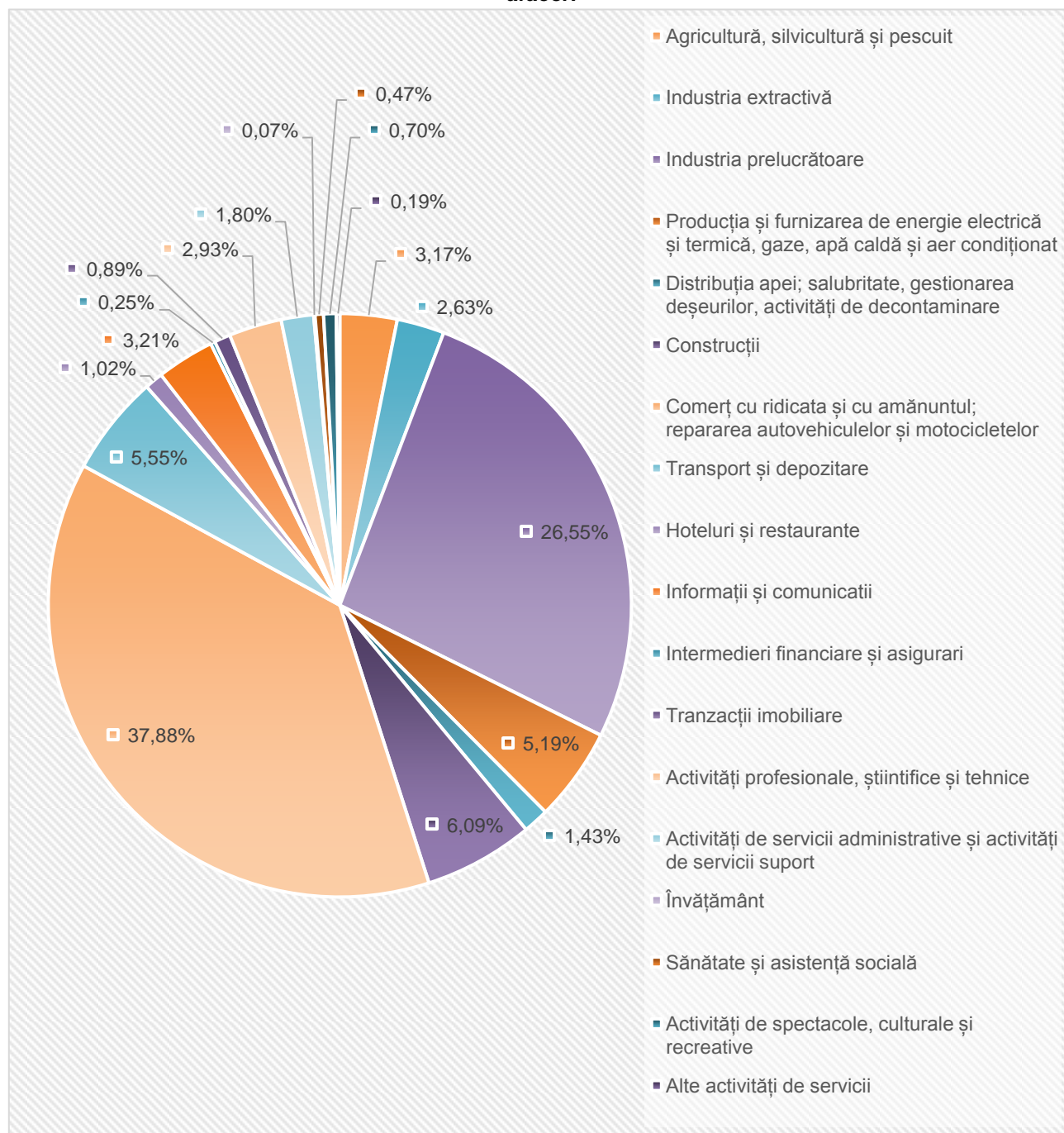
Municipiul Călărași a trecut de-a lungul timpului prin diferite procese economice, dar cel mai recent este procesul de restructurare și reformă a economiei (fenomenul de dezindustrializare) și apariția societăților comerciale private. Începând cu această perioadă, combinatul siderurgic – SIDERCA S.A.- trece prin diferite perioade de transformare care se încheie cu scoaterea acestuia din folosință în anul 1998 și intrarea în faliment în anul 2001. Odată cu închiderea combinatului siderurgic, o mare parte din populația municipiului Călărași și-a pierdut locul de muncă: față de anul 1992, când combinatul funcționa, când au fost înregistrați 33.744 salariați la nivelul întregului municipiu, în anul 2002, numărul acestora a scăzut cu 39,42%, până la 20.508. Ulterior, în anul 2011, numărul salariaților a ajuns la 21.177, cunoscând astfel o ușoară creștere, cu 3,26%.

În prezent, din combinat a mai rămas doar oțelăria, achiziționată de către S.C. TENARIS, care are ca și profil de activitate fabricarea de bare din oțel carbon și slab aliate turnate continuu și fosta divizie de transport a combinatului – SIDERTRANS.

Cu toate acestea, în pofida transformărilor economice prin care a trecut în ultimii 25 de ani, municipiul Călărași și-a păstrat totuși profilul industrial, așa cum reiese din analiza cifrei de afaceri și a numărului de angajați ai marilor agenți economici activi.

Agenții economici

Figura 24 – Ponderea sectoarelor economice (domenii CAEN) în anul 2013, în funcție de cifra de afaceri



Sursa: www.listafirme.ro

Preponderent, industria municipiului Călărași este reprezentată de **activități prelucrătoare**, iar ramurile dominante (din punct de vedere al numărului de angajați), așa cum se poate observa și din

figura de mai jos, sunt: fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, industria alimentară, prelucrarea lemnului, fabricarea produselor din lemn și plută, industria construcțiilor metalice și a produselor din metal, exclusiv mașini, utilaje și instalații, fabricarea altor produse din minerale nemetalice, industria metalurgică și fabricarea hârtiei și a produselor din hârtie.

Figura 25 – Numărul de angajați în subdomeniile sectorului industriei prelucrătoare



Sursa: www.listafirme.ro

Analizând însă topul primilor 10 agenți economici (în funcție de cifra de afaceri și de numărul de angajați), se poate observa că doar 40% sunt firme cu profil de activitate **industria prelucrătoare**: SAINT GLOBAN GLASS ROMANIA S.R.L. – fabricarea sticlei plate -, ALDIS S.R.L. – fabricarea produselor din carne (inclusiv din carne de pasăre) -, DONALAM S.R.L. – producția de metale feroase sub forme primare și de feroaliaje – și COMCEH S.A. – fabricarea hârtiei și cartonului.

Tabel 4 – Topul primilor 10 agenți economici ai municipiului Călărași, în funcție de cifra de afaceri și numărul de angajați

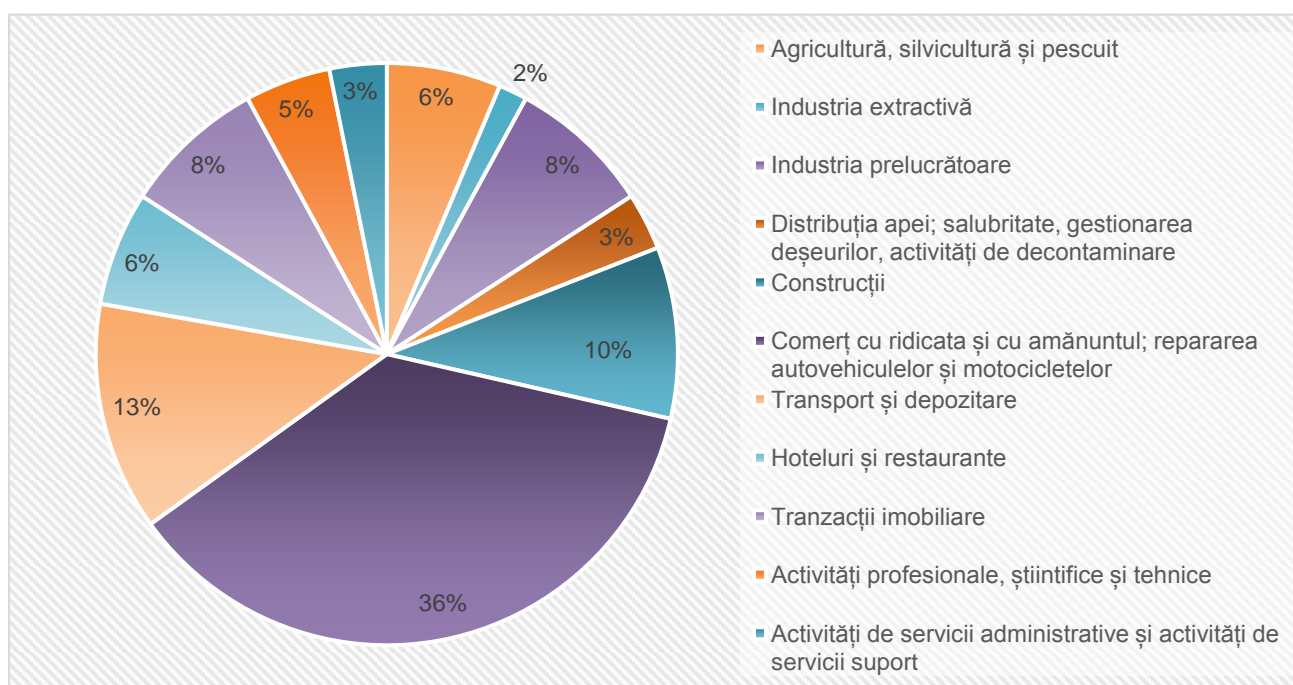
	NUME FIRMĂ	TIP DE ACTIVITATE	NR SALA- RIAȚI	CIFRĂ AFACERI (LEI)	DE
1	REMAT S.A.	Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare – Recuperarea materialelor reciclabile sortate	128	552.259.607	
2	SAINT GLOBAIN GLASS ROMANIA S.R.L.	Industria prelucrătoare – Fabricarea sticlei plate	274	317.769.329	
3	ALDIS S.R.L.	Industria prelucrătoare – Fabricarea produselor din carne (inclusiv din carne de pasăre)	950	243.507.518	
4	DONALAM S.R.L.	Industria prelucrătoare - Producția de metale feroase sub forme primare și de feroaliaje	204	227.386.759	
5	COMCEH S.A.	Industria prelucrătoare – Fabricarea hârtiei și cartonului	237	210.319.530	
6	ASTALROM S.A.	Construcții – Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	329	89.249.005	
7	ICOM OIL S.R.L.	Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor – Comerț cu amănuntul al carburanților pentru autovehicule în magazine speciale	42	44.541.633	
8	MIG VAS S.R.L.	Agricultură, silvicultură și pescuit – Cultivarea cerealelor (exclusiv orez), plantelor leguminoase și a plantelor producătoare de semințe oleaginoase	46	41.411.271	
9	SIMONA COM S.R.L.	Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor – Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	56	40.347.807	
10	FIRMA NOVA S.R.L.	Agricultură, silvicultură și pescuit – Creșterea păsărilor	45	40.071.760	

Sursa: www.listafirme.ro

Totodată, pe lângă industria prelucrătoare, un alt domeniu care devine tot mai semnificativ la nivel local, este cel al **comerțului și serviciilor**, datorită numărului din ce în ce mai mare al populației ocupate în această ramură economică, dar și datorită marilor agenți economici care activează în municipiu (aflați în top 10 cele mai mari firme din localitate): ICOM OIL S.R.L. - comerț cu amănuntul al carburanților pentru autovehicule în magazine speciale – și SIMONA COM S.R.L. - comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun.

Pe de altă parte, un domeniu care devine tot mai important la nivelul municipiului Călărași este **agricultura, silvicultura și pescuitul**, datorită numeroaselor resurse din județ, dar și a suprafețelor mari agricole din teritoriul extravilan al localității. Societăți importante în municipiu sunt: MIG VAS S.R.L. - cultivarea cerealelor (exclusiv orez), plantelor leguminoase și a plantelor producătoare de semințe oleaginoase – și FIRMA NOVA S.R.L. – creșterea păsărilor.

Figura 26 - Ponderea întreprinderilor cu capital străin pe domenii de activitate CAEN, în 2013, în municipiul Călărași



Sursa: www.listafirme.ro

Din totalul întreprinderilor cu capital străin, cea mai mare pondere o are domeniul de activitate în *Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor* – 38%, dar se remarcă un procent mare și al firmelor cu domeniul de activitate *Transport și depozitare* – 13% și al celor cu domeniul în *Construcții* – 10%.

În ceea ce privește topul primilor 10 agenți economici cu capital străin, în funcție de cifra de afaceri, se poate observa că 5 din aceștia se află și în topul primilor 10 agenți economici cei mai mari la nivelul municipiului Călărași: REMAT S.A., SAINT GLOBAIN GLASS ROMANIA S.R.L., DONALAM S.R.L., COMCEH S.A. și ASTALROM S.A. Mai mult, aceste întreprinderi ocupă primele 5 locuri în acest top și se află în primii 6 la nivelul tuturor firmelor din municipiu.

De asemenea, faptul că 3 din acești agenți economici au domeniul de activitate în *Industria prelucrătoare* și 3 în *Agricultură, silvicultură și pescuit* (deci 6 din 10) sugerează atât interesul investitorilor străini, cât mai ales profilul economic către care tinde în viitor municipiul Călărași.

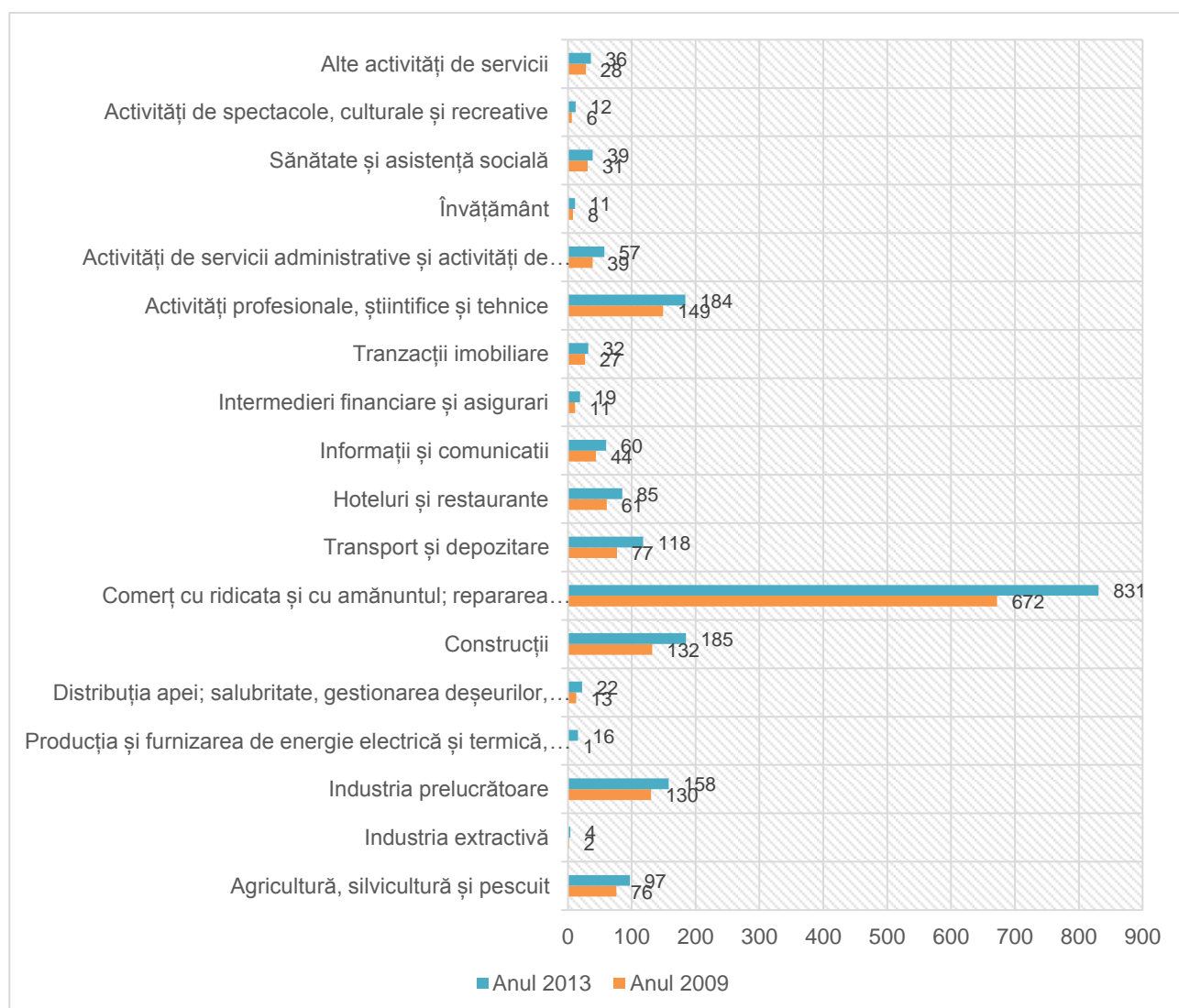
Tabel 5 – Topul primilor 10 agenți economici cu capital străin din municipiul Călărași, în funcție de cifra de afaceri, în anul 2013

	NUME FIRMĂ	TIP DE ACTIVITATE	NR SALARIAȚI	CIFRĂ DE AFACERI (LEI)
1	REMAT S.A.	Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare – Recuperarea materialelor reciclabile sortate	128	552.259.607
2	SAINT GLOBAIN GLASS ROMANIA S.R.L.	Industria prelucrătoare – Fabricarea sticlei plate	274	317.769.329
3	DONALAM S.R.L.	Industria prelucrătoare - Producția de metale feroase sub forme primare și de feroaliaje	204	227.386.759
4	COMCEH S.A.	Industria prelucrătoare – Fabricarea hârtiei și cartonului	237	210.319.530
5	ASTALROM S.A.	Construcții – Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	329	89.249.005
6	ROMPLY MEROPS S.R.L.	Agricultură, silvicultură și pescuit – Activități auxiliare pentru producția vegetală	336	35.564.206
7	ALDIS A.P. S.R.L.	Agricultură, silvicultură și pescuit - Activități în ferme mixte (cultura vegetală combinată cu creșterea animalelor)	38	18.073.053
8	GUT S.R.L.	Agricultură, silvicultură și pescuit - Cultivarea cerealelor (exclusiv orez), plantelor leguminoase și a plantelor producătoare de semințe oleaginoase	48	15.837.493
9	GREEN&WHITE S.R.L.	Activități de servicii administrative și activități de servicii suport – Activități de întreținere peisagistică	2	15.730.851
10	SHADE ROMANIA S.R.L.	Transport și depozitare – Transporturi rutiere de mărfuri	14	7.452.305

Sursa: www.listafirme.ro

Numărul angajaților

Figura 27 - Numărul întreprinderilor clasificate pe activități ale economiei naționale (cod CAEN) în anii 2009 și 2013, în municipiul Călărași

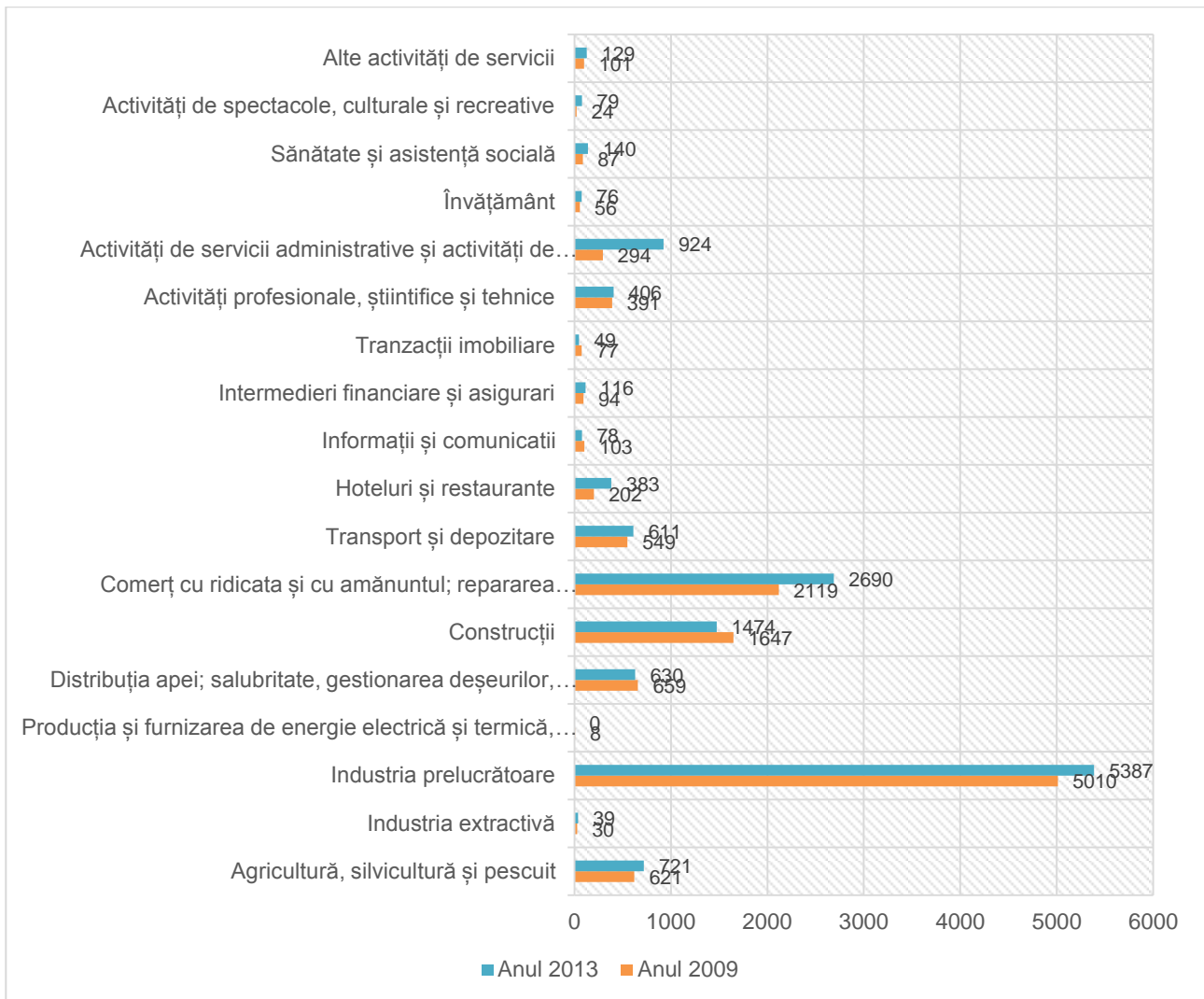


Sursa: www.listafirme.ro

Din punct de vedere al numărului firmelor, în anul 2013 existau 1.966 agenți economici, față de 1.507 câți erau înregistrați în anul 2009. Din acest total, cel mai ridicat procent îl reprezentau și în 2009 și în 2013, firmele cu domeniul de activitate comerț cu ridicata și cu amănuntul, fapt justificat de dezvoltarea recentă a sectorului terțiar în municipiul Călărași (cu toate că numărul total de firme a crescut din anul 2009 până în 2013, ponderea firmelor cu domeniul de activitate comerț cu ridicata și cu amănuntul a scăzut de la 44,59% în 2009, la 42,26% în 2013).

Alte domenii importante la nivelul municipiului Călărași, care au cunoscut creșteri ale numărului firmelor din 2009 până în 2013, au fost construcțiile (creștere cu 40,15%), industria prelucrătoare (creștere cu 21,53%), activități profesionale, științifice și tehnice (creștere cu 23,48%).

Figura 28 - Numărul angajaților pe activități ale economiei naționale (cod CAEN) în anii 2009 și 2013, în municipiul Călărași



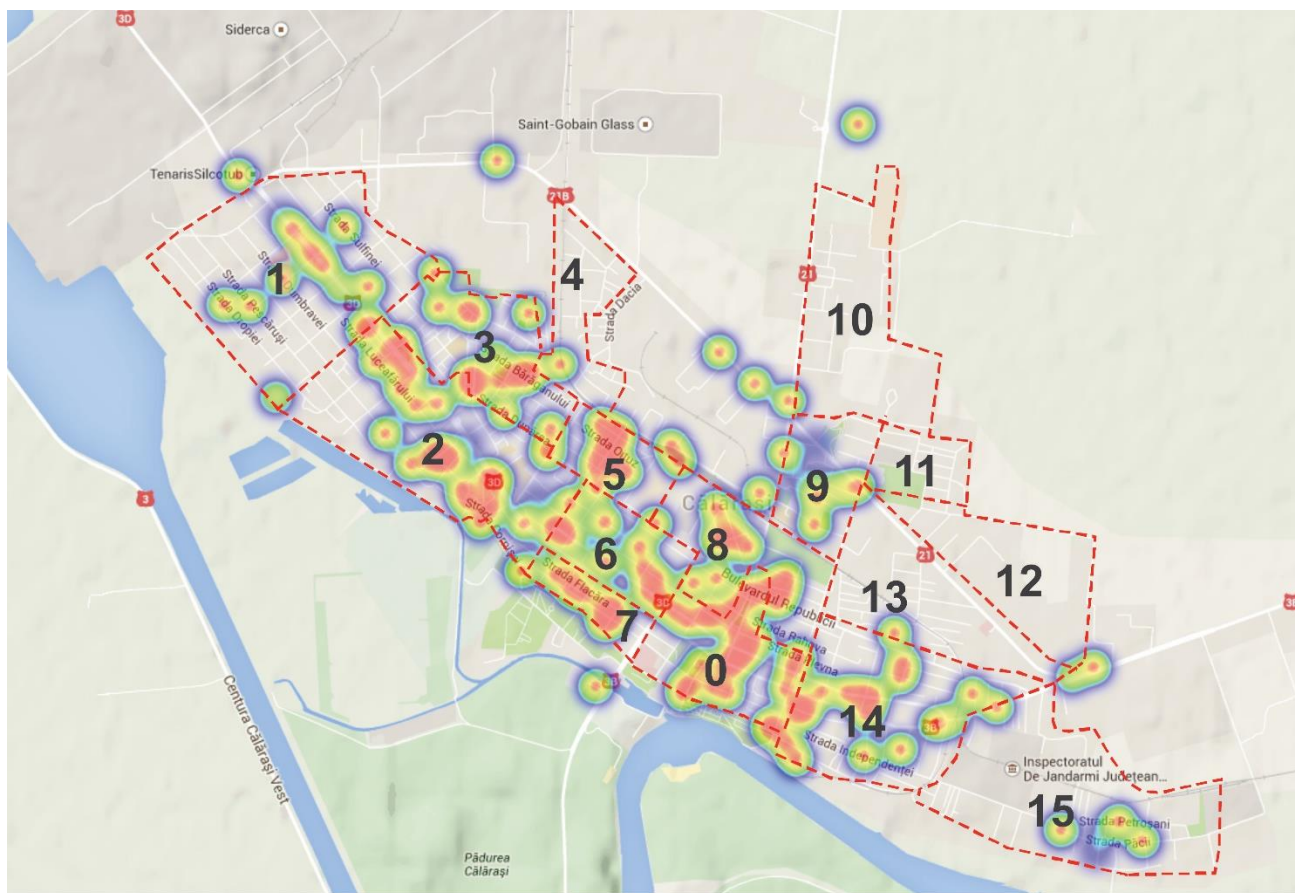
Sursa: Institutul Național de Statistică

În pofida celor prezentate anterior (numărul foarte mare al firmelor înregistrate cu domeniul principal de activitate comerț cu ridicata și cu amănuntul), profilul economic dominant al municipiului Călărași nu este terțiar, întrucât numărul cel mai mare al angajaților (5.387 în 2013) este înregistrat în rândul firmelor cu domeniul de activitate în sectorul industrial (industria prelucrătoare). Mai mult, numărul angajaților din sectorul industrial a crescut din 2009 până în 2013 cu 7,52 %.

Cu toate acestea, sectorul terțiar reprezentat de comerțul cu ridicata și cu amănuntul ocupă al doilea loc ca număr de angajați, chiar dacă prezintă un număr considerabil mai scăzut al acestora (în comerț a crescut numărul de angajați din 2009 până în 2013, cu 26,94%, de la 2.119 până la 2.690 salariați).

Un domeniu în care a crescut considerabil numărul angajaților din anul 2009 până în 2013 a fost cel al activităților de servicii administrative și activități de servicii suport (creștere cu 214,28% de la 294 angajați, la 924).

Figura 29 – Concentrările întreprinderilor din municipiul Călărași în funcție de numărul de angajați



Sursă: www.listafirme.ro

Din punct de vedere al localizării spațiale a întreprinderilor cu cei mai mulți angajați, se poate observa din figura de mai sus că în Zona 0 (Zona Centrală a municipiului Călărași) și în zonele adiacente zonei centrale, precum Zona 7, Zona 5 și Zona 8, dar și în zone mai periferice precum Zona 2 și Zona 3 sunt concentrate întreprinderi cu număr ridicat al salariaților. Totodată, se remarcă concentrarea întreprinderilor cu un număr ridicat de angajați de-a lungul arterelor de circulație majore, precum Strada Prelungirea București sau Strada Rocadei / DN 21 / DN 21B.

II.2.1.3. Profilul economic al municipiului Călărași – analiză comparativă

Cifra de afaceri

Din punct de vedere al cifrei de afaceri pe principalele sectoare economice, la nivelul municipiului Călărași, domeniul cu cea mai mare cifră de afaceri este industria prelucrătoare, așa cum se deduce și din numărul cel mai mare de salariați angrenați de această ramură economică – 5.387 salariați (38,66% din totalul salariaților) (286.038.961.513 RON este cifra de afaceri a industriei prelucrătoare și reprezintă 38% din cifra de afaceri totală în întreg municipiul). Ramura economică clasată pe locul 2 (reprezentând 19%, adică 408.006.451.612 RON) din cifra generală de afaceri a municipiului, este comerțul cu ridicata și cu amănuntul.

Prin comparație cu alte 3 orașe similare cu municipiul Călărași – toate din Regiunea Sud-Muntenia (municipiile Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu), se remarcă faptul că în toate aceste centre urbane, sectorul industrial are o pondere ridicată în cifra de afaceri totală, astfel: în municipiul Turnu Măgurele este cea mai importantă ramură economică – 44% (este pe locul 1), în municipiul Oltenița are o pondere de 21% (dar este pe locul 3), iar în municipiul Giurgiu are o pondere de 32% (este pe locul 2).

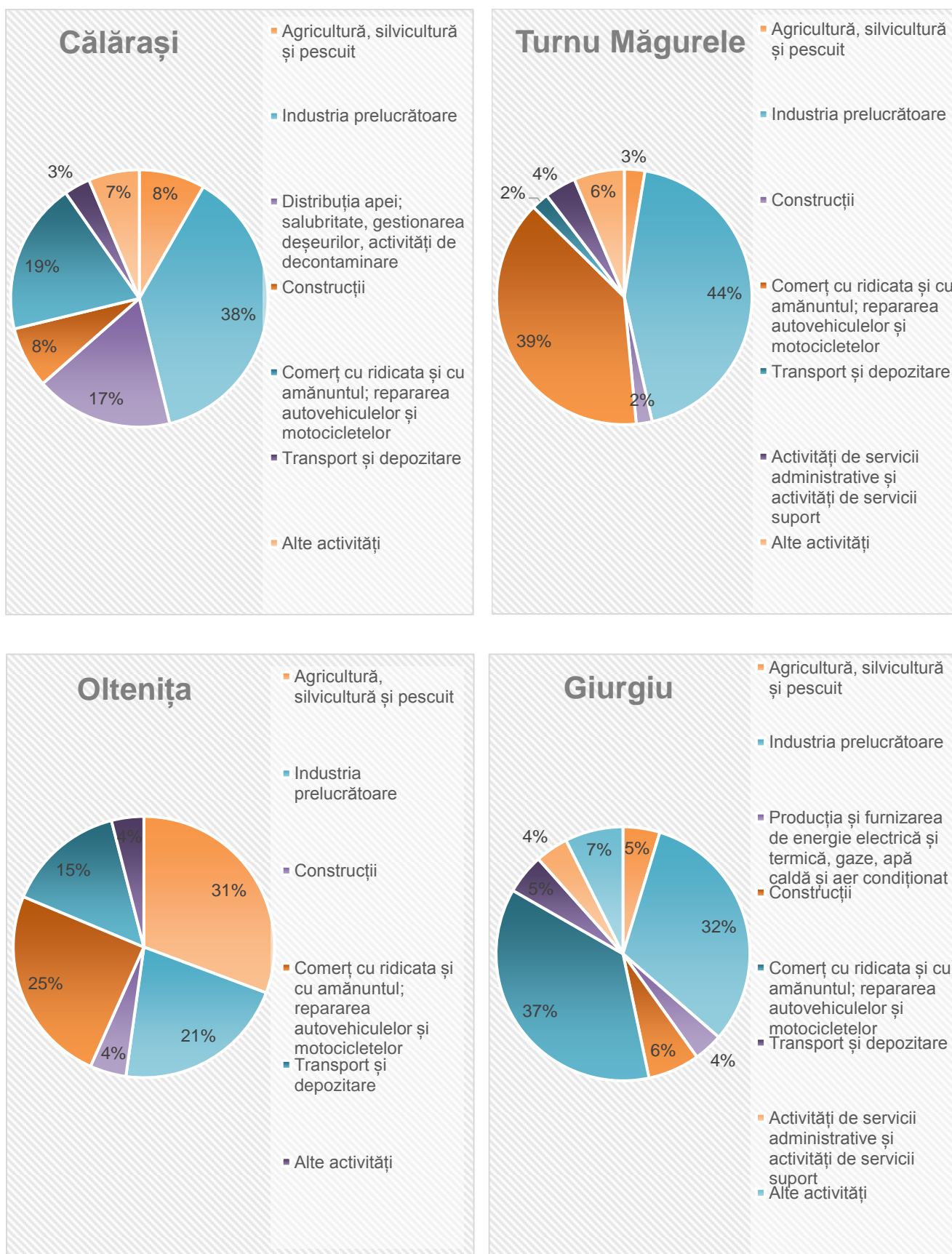
Diferențele dintre acestea sunt date însă de profilul economic caracteristic al orașului, adică ramura economică dominantă: municipiile Călărași și Turnu Măgurele sunt orașe industriale, municipiul Oltenița este un oraș agricol (dat de dominanța sectorului *Agricultură, piscicultură și silvicultură* – 31%), iar municipiul Giurgiu este un oraș terțiar (dat de dominanța sectorului *Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor* – 37%).

Forța de muncă

În ceea ce privește **forța de muncă**, conform datelor colectate La Recensământul Populației și al Locuințelor din 2011, la nivelul municipiului Călărași, din 57.853 populație stabilă, 30.907 de persoane erau active și apte de muncă, adică un procent de 47%. Din această populație, un procent de 90,43% era înregistrată ca fiind populație ocupată (27.951 locuitori). Comparativ cu datele colectate la nivelul RPL 2002, când populația era într-un număr mai ridicat, adică 63.270, la nivelul populației active erau înregistrați 32.803 locuitori, adică 51,84%, un procent mai ridicat față de cel de la RPL 2011. Din această populație activă, 25.019 era populație ocupată, adică 76,27%. Așadar, deși procentul populației active era mai ridicat la RPL 2002 față de RPL 2011, procentul populației activă ocupată era mai mic în 2002 (76,27%) față de 2012 (90,43%).

Din punct de vedere al populației inactive la nivelul RPL 2011, se poate observa că procentul cel mai ridicat este reprezentat de pensionari (38%) și elevi și studenți (27%). Un aspect pozitiv însă, este procentul scăzut al persoanelor întreținute de stat sau de organizații private (2%).

Figura 30 – Cifra de afaceri pe sectoare de activitate, în municipiul Călărași, prin comparație cu municipiul Târgu Măgurele, Oltenița și Giurgiu, în anul 2013



Sursa: www.listafirme.ro

Figura 31 – Procentul de populație activă și inactivă din total populație stabilă la RPL 2011, în municipiul Călărași

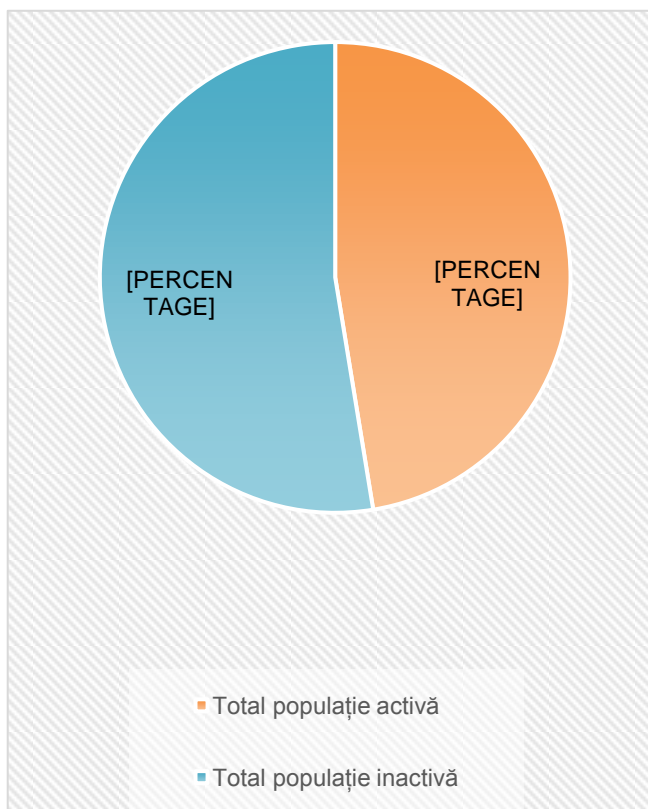
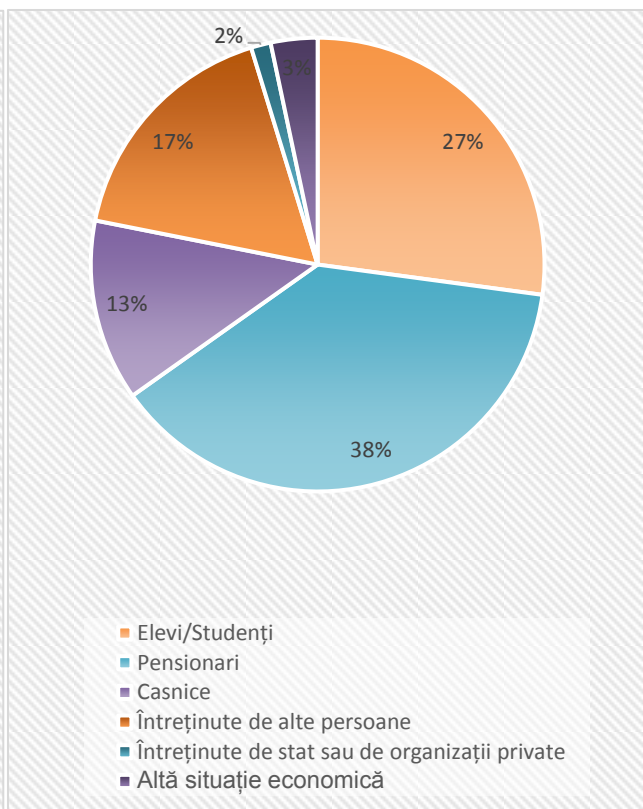


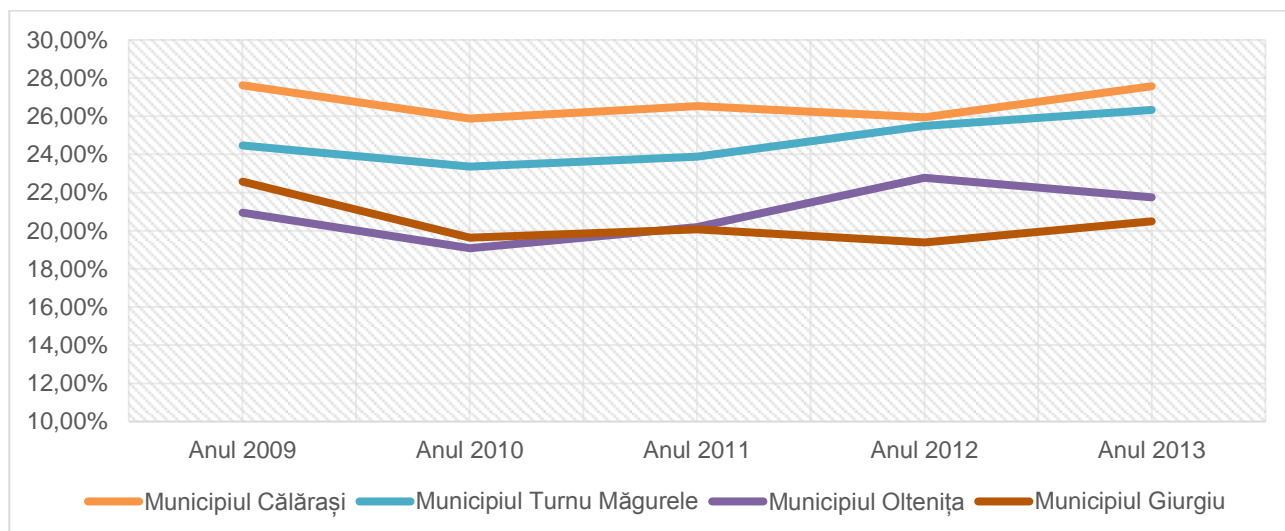
Figura 32 – Categoriile de populație inactivă și ponderile acestora la RPL 2011, în municipiul Călărași



Sursa: Institutul Național de Statistică

Comparativ cu alte municipii similare, precum Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu, din punct de vedere al evoluției în perioada 2009-2013 a procentului salariaților din total populație stabilă, se poate afirma că municipiul Călărași se află pe primul loc ca angrenare a resurselor de muncă (pe toată perioada analizată, a înregistrat procentul cel mai ridicat al salariaților).

Figura 33 – Procentul de salariați din total populație stabilă, în municipiul Călărași, comparativ cu municipiile Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu

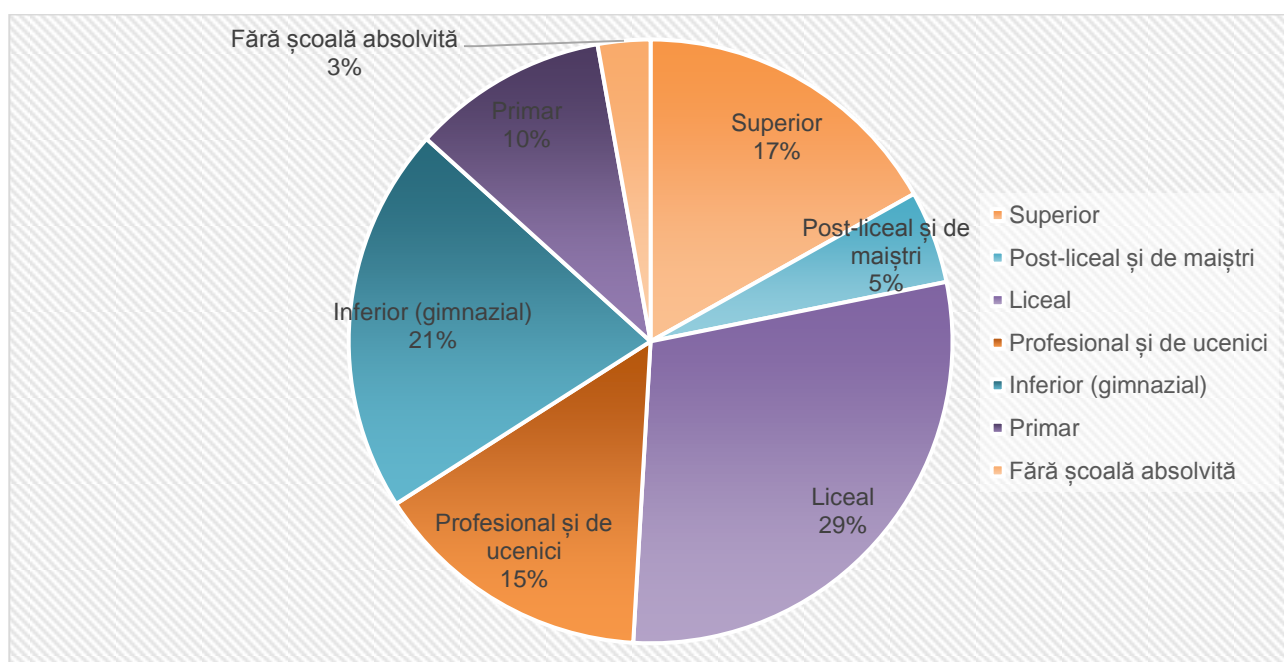


Sursa: Institutul Național de Statistică

Mai mult, spre deosebire de municipiul Oltenița, se poate observa că rata de ocupare a forței de muncă în anii 2012 și 2013 prezintă o tendință ascendentă, (în anul 2012 -25,94%, iar în 2013 - 27,56%) cu toate că a avut fluctuații mari în perioada 2009-2012 (creșteri și scăderi de la an la an), pe fondul crizei economice (la nivelul municipiului Oltenița rata mică de ocupare a forței de muncă este justificată de faptul că o pondere considerabilă din populație practică agricultură de subzistență și nu este angajată cu forme legale în niciun domeniu de activitate). Evoluția generală însă, pe întreaga perioadă 2009-2013, a municipiului Călărași, este asemănătoare cu cea a municipiului Giurgiu (scădere în anii 2010 și 2012 și creștere în anii 2011 și 2013).

Cu toate acestea, municipiul care prezintă cea mai favorabilă tendință a ratei de ocupare a forței de muncă este municipiul Turnu Măgurele, întrucât are o creștere constantă a ponderii salariaților din totalul populației stabilă din anul 2010 și până în 2013.

Figura 34 – Nivelul de instruire al populației stabile în municipiul Călărași la RPL 2011



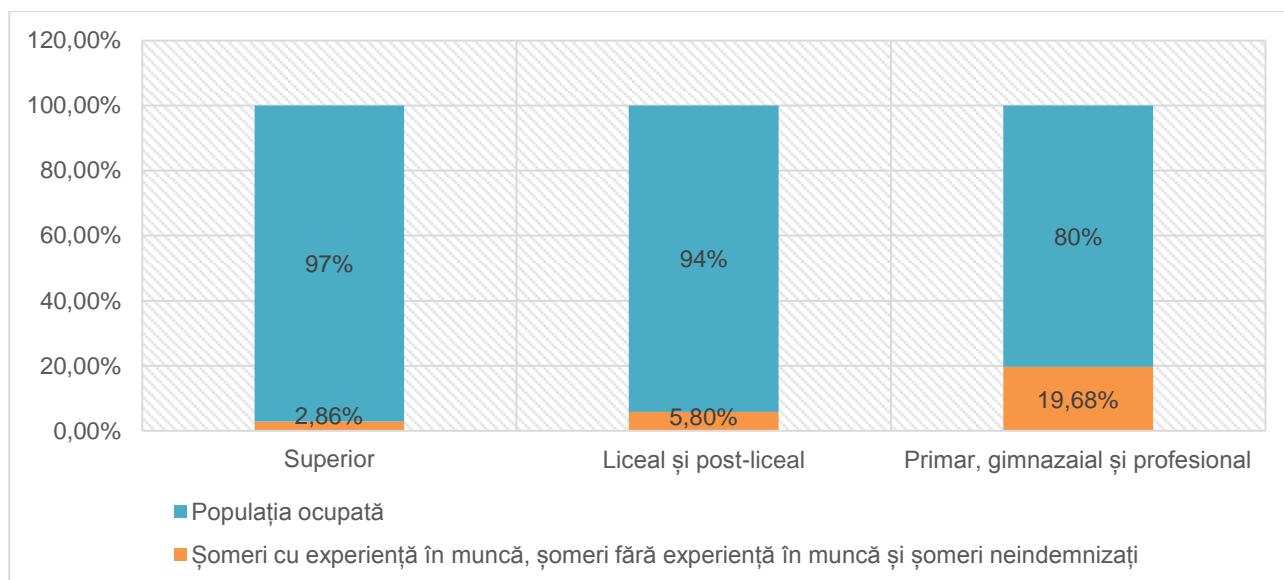
Sursa: Institutul Național de Statistică

În ceea ce privește populația activă după nivelul de pregătire, conform datelor colectate la RPL 2011, în municipiul Călărași, cea mai ridicată pondere o are populația cu liceu teoretic absolvit (16.821 persoane, adică 29,07%). Pe locul 2 este populația cu studii gimnaziale (20,74%) și abia pe locul 3 este populația cu studii universitare absolvite (16,87%). Totuși, un aspect pozitiv îl constituie ponderea ridicată a populației cu studii profesionale și de ucenici (8.700 de persoane, reprezentând 15,03%) și numărul relativ scăzut al persoanelor fără școală absolvită (1.629 de locuitori, care reprezintă 2,81%).

Un aspect negativ constă în numărul destul de ridicat al persoanelor numai cu studii liceale teoretice absolvite (29,07%), în detrimentul persoanelor absolvente de școli profesionale și de ucenici (15,03%) și al absolvenților de școli post-liceale și de maiștri (4,81%), de care este nevoie tot mai mare în prezent.

Din punctul de vedere al populației șomere în funcție de nivelul de pregătire, la RPL 2011 în municipiul Călărași a fost înregistrat cel mai ridicat număr al șomerilor (atât cei cu experiență în muncă, cât și al celor fără experiență și al șomerilor neindemnizați) absolvenți de școală primară, gimnazială sau profesională (19,68%). Pe de altă parte, cel mai mic procent al șomerilor este înregistrat la nivelul populației cu cel puțin o facultate absolvită (2,86%).

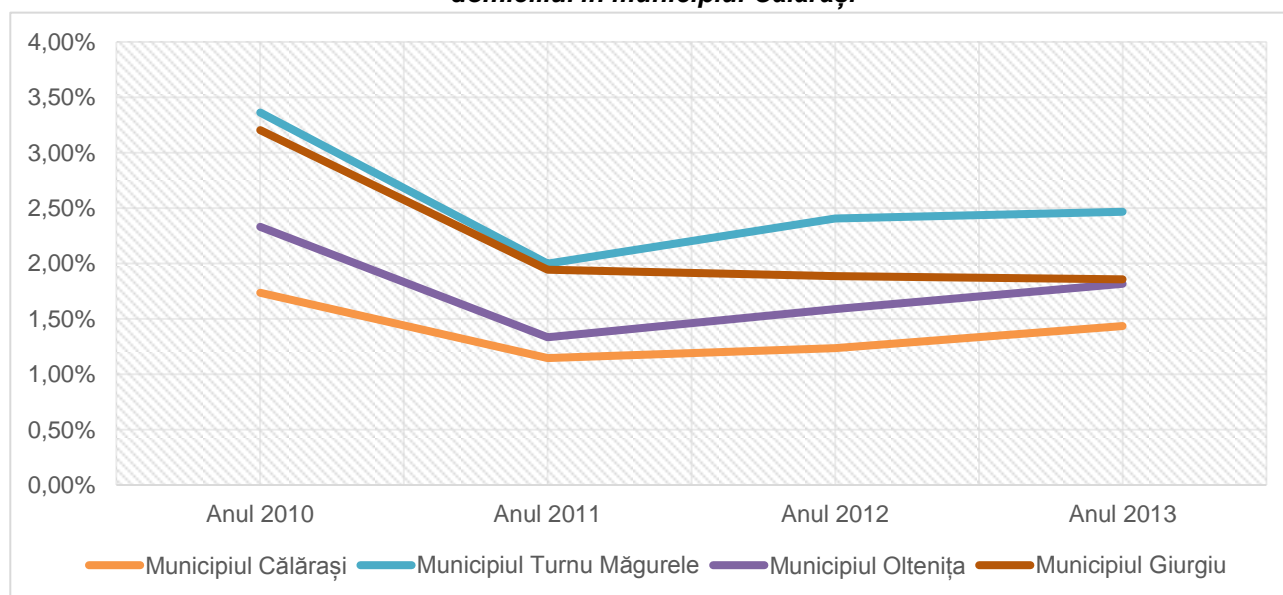
Figura 35 – Ponderea șomerilor raportată la populația ocupată, în funcție de nivelul de pregătire, în municipiul Călărași la RPL 2011



Sursa: Institutul Național de Statistică

În ceea ce privește evoluția procentului persoanelor șomere raportat la populația stabilă a municipiului Călărași, în perioada 2010-2013, din graficul de mai jos, se poate observa că acesta a scăzut considerabil din 2010 până în 2011 (de la 1,74% la 1,15%), apoi a cunoscut o ușoară creștere în anul 2012 (până la 1,24%) și a continuat să crească până în 2013, până la 1,43%. Totuși, comparativ cu anul 2010, în anul 2013 se poate observa că ponderea șomerilor a scăzut cu 0,31%.

Figura 36 – Evoluția în perioada 2010-2013 a procentului șomerilor din totalul populației stabile cu domiciliul în municipiul Călărași



Sursa: Institutul Național de Statistică

Comparativ cu alte localități similare (municipiul Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu), se poate observa că municipiul Călărași are o evoluție în perioada 2010-2013 mai favorabilă decât toate acestea, întrucât prezintă cea mai mică rată a șomajului. Cu toate acestea, tendința din ultimii ani este ascendentă (la fel ca în municipiul Turnu Măgurele și Oltenița), respectiv de creștere a ponderii șomerilor din totalul populației stabile, spre deosebire de municipiul Giurgiu, care prezintă o tendință descendentă.

Tabel 6 – Numărul șomerilor în perioada 2010-2013 în municipiul Călărași, comparativ cu municipiile Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu

	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013
Municipiul Călărași	1393	915	983	1134
Municipiul Turnu Măgurele	1095	643	765	772
Municipiul Oltenița	696	395	467	529
Municipiul Giurgiu	2321	1399	1348	1314

Sursa: Institutul Național de Statistică



II.2.2. Dinamica investițiilor

II.2.2.1. Dinamica dezvoltării urbane și investițiile publice

Primăria Municipiului Călărași a accesat până în prezent, fonduri europene pentru 10 proiecte din care, 6 în cadrul Programului Operațional Regional 2007-2013, 3 în cadrul Programului Operațional de Pescuit 2007-2013 și unul în cadrul Programului Operațional de Cooperare Transfrontalieră România-Bulgaria 2007-2013.

Pe lângă proiectele deja implementate, la data elaborării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană mai exista un proiect aflat în implementare, în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020 și 3 proiecte în evaluare, în cadrul programului Interreg V-A Romania-Bulgaria 2014-2020

Proiecte implementate

Proiectele implementate prin accesarea fondurilor europene, în perioada 2007-2013 au fost, așa cum a fost menționat anterior, componente a 3 programe, după cum urmează:

Programul Operațional Regional 2007-2013

Axa prioritară 1. Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbani de creștere, Domeniul major de intervenție Sprijinirea investițiilor în eficiența energetică a blocurilor de locuințe. Au fost accesate fonduri nerambursabile în valoare de **3.203.708,54 lei**, astfel:

- **„Reabilitarea termică a blocurilor de locuințe A9, A20, A21, A23 din Municipiul Călărași”**. Valoare eligibilă nerambursabilă din FEDR a fost de **1.108.332,17 lei**.
- **„Reabilitarea termică a blocului K17 din Municipiul Călărași”**. Valoare eligibilă nerambursabilă din FEDR a fost de **492.920,24 lei**.

Axa prioritară 3. Îmbunătățirea infrastructurii sociale, Domeniul major de intervenție Reabilitarea /modernizarea / dezvoltarea și echiparea infrastructurii serviciilor sociale:

- **„Extindere și modernizare Centru de zi pentru persoane cu handicap din Municipiul Călărași”**. Valoare eligibilă nerambursabilă din FEDR a fost de **916.816,80 lei**.

Axa prioritară 3. Îmbunătățirea infrastructurii sociale, Domeniul major de intervenție Reabilitarea și echiparea infrastructurii educaționale preuniversitare, universitare și a infrastructurii pentru formare profesională continuă:

- **„Lucrări de reabilitare, modernizare și dezvoltare a infrastructurii educaționale preuniversitare – Liceul Tehnologic DAN MATEESCU Călărași”**. Valoare eligibilă nerambursabilă din FEDR a fost de **3.588.024,78 lei**.

Programul Operațional de Cooperare Transfrontalieră România – Bulgaria 2007-2013

Axa prioritară 1: Accesibilitate – Îmbunătățirea mobilității și a accesului la infrastructura de transport, informații și comunicații în regiunea transfrontalieră, Domeniul major de intervenție Îmbunătățirea facilităților de transport transfrontalier terestru și fluvial:

- **„Acces curat în zona transfrontalieră Călărași-Silistra”**. Valoare eligibilă nerambursabilă din FEDR a statului român și bulgar a fost în valoare de **131.972,96 euro**.

Programul Operațional de Pescuit 2007-2013

- **„Dunărea, forever”**. Valoarea totală a proiectului a fost de **102 de mii de euro**.
- **„Reabilitarea infrastructurii de mici dimensiuni din cadrul Grădinii Zoologice Călărași pentru promovarea în scop didactic a unui ecosistem piscicol”**. Valoarea totală a proiectului a fost de **340 de mii de euro**.
- **„Reabilitarea și amenajarea cu tematică piscicolă a zonei de recreere din Parcul Dumbrova din Municipiul Călărași”**. Valoarea totală a proiectului a fost de **330 de mii de euro**.

Proiecte în implementare

POR 2014-2020

Axa prioritară 5- Îmbunătățirea mediului urban și conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural

Prioritatea de investiții 5.1- Conservarea, protejarea, promovarea și dezvoltarea patrimoniului natural și cultural

- **"Dezvoltarea patrimoniului cultural prin restaurarea monumentului istoric Poșta Veche din Municipiul Călărași"** . Valoare proiect **11.660.121,22 lei**

Proiecte în evaluare

Programul Operațional de Cooperare Transfrontalieră Interreg V-A Romania-Bulgaria 2014-2020

Axa prioritară 1 – O regiune bine conectată

- **"Creșterea mobilității transfrontaliere prin îmbunătățirea nodurilor terțiare în infrastructura TEN -T și dezvoltarea și coordonarea sistemelor de transport transfrontaliere"** , proiect în parteneriat cu municipalitatea orașului Svishtov, Bulgaria. Valoarea proiectului este de **8.000.000 euro** pentru ambii parteneri

Proiectul își propune să contribuie la dezvoltarea economică durabilă a zonei transfrontaliere, prin dezvoltarea conectivității prin reconstrucția și modernizarea infrastructurii rutiere. Propunerea de proiect este relevantă pentru nevoile zonei transfrontaliere Călărași-Svishtov, deoarece asigură minimizarea barierelor, bazată pe: necesitatea unei dezvoltări economice și sociale comune la nivel european, atâta vreme cât Bulgaria și România sunt state membre ale UE.

- **"Îmbunătățirea siguranței navigației pe Dunăre în regiunea transfrontalieră Călărași – Silistra"**. Valoarea proiectului este de **5.990.000 euro**.

Obiectivul proiectului este îmbunătățirea navigabilității pe Dunăre în regiunea transfrontalieră Călărași - Silistra prin asigurarea unor condiții de siguranță a oamenilor. Acest proiect face parte dintr-un plan mare de dezvoltare a infrastructurii și turismului din zona Călărași. Abordarea proiectului are ca rezultat, pe de o parte, implementarea intervențiilor de sistematizare pe teren, protecția peisajului din zonă și, pe de altă parte, protecția și eficiența investiției.

Vor fi create și două stații fluviale, una pentru fiecare parte a Dunării și vor fi achiziționate două ambarcațiuni de dimensiuni medii, "autobuze fluviale", pentru transportul pasagerilor. Această călătorie navigabilă îmbunătățită va contribui la indicatorii de realizare ai Axei prioritare 1 - O regiune bine conectată prin îmbunătățirea a aproximativ 11 km din lungimea totală (12 km) a căilor navigabile interioare noi sau îmbunătățite, care urmează a fi realizate.

Axa prioritară 3 – O regiune sigură

- **"Gestionarea comună a riscurilor pentru reacțiile eficiente ale autorităților locale în situațiile de urgență"**. Valoarea proiectului este de **982.000 euro**, împărțită în mod egal între cei doi parteneri.

Obiectivul principal al proiectului este de a îmbunătăți gestionarea comună a riscurilor în zona transfrontalieră acoperită de cele două municipalități, Călărași-România și Belene –Bulgaria.

Alte obiective ale proiectului sunt:

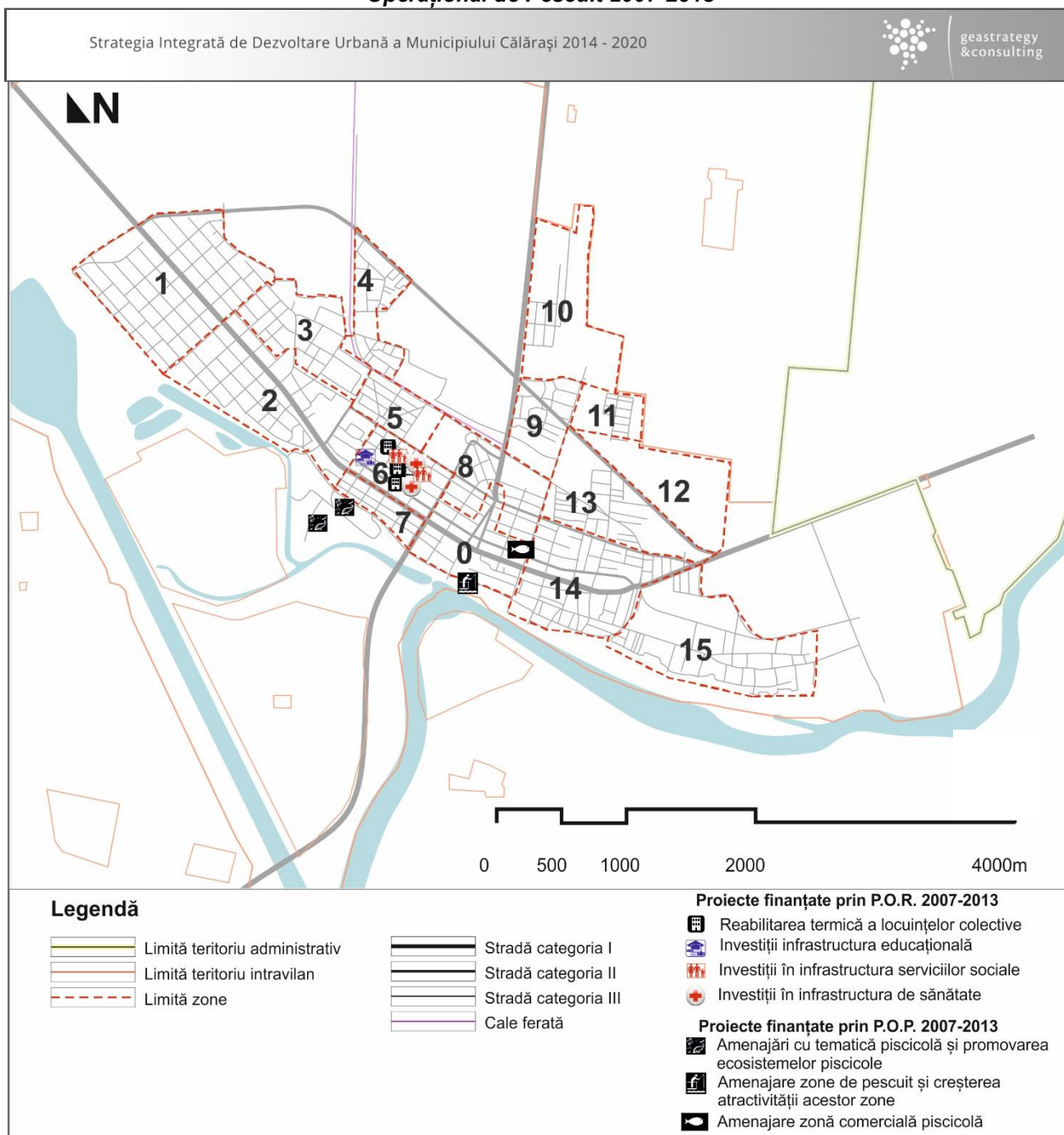
- îmbunătățirea capacității celor două administrații locale de a preveni și de a reacționa în caz de dezastre naturale;
- creșterea know-how-ului autorităților locale privind prevenirea situațiilor de criză;
- crearea unei platforme on-line care să ofere informații pentru prevenirea și gestionarea situațiilor de criză - incendii, dezastre naturale, accidente și inundații.

În perioada de programare 2007 – 2013 au mai fost implementate două proiecte ce au avut ca aplicant Consiliul Județean Călărași:

Programul Operațional Regional, prin Axa prioritară 3. Îmbunătățirea infrastructurii sociale, Domeniul major de intervenție Reabilitarea /modernizarea / echiparea infrastructurii serviciilor de sănătate:

- **„Reabilitarea, modernizarea și echiparea ambulatoriului Spitalului de Psihiatrie Săpunari, județul Călărași”**. Valoare eligibilă nerambursabilă din FEDR a fost de **1.423.041,79 lei**.
- **„Reabilitarea, modernizarea și echiparea Ambulatoriului Integrat al Spitalului Județean de Urgență Călărași”**. Valoare eligibilă nerambursabilă din FEDR a fost de **12.859.100,37 lei**.

Figura 37 - Localizarea proiectelor publice finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013, Programul Operațional de Cooperare Transfrontalieră România – Bulgaria 2007-2013 și prin Programul Operațional de Pescuit 2007-2013



Sursa: Prelucrare pe baza datelor www.regio.adrmuntenia.ro

II.2.2.2. Dinamica dezvoltării urbane și investițiile private

Proiecte implementate

Unele investiții private importante din municipiul Călărași (în mod special în sectorul productiv, dar și în domeniul IT&C) au fost realizate prin accesarea fondurilor europene în cadrul **Programului Operațional Sectorial Creșterea Competitivității Economice**, astfel:

Prin axa prioritară 1 - Un sistem inovativ și eco-eficient de producție, Domeniul major de intervenție 1- Investiții productive și pregătirea pentru competiția pe piața întreprinderilor, în special a IMM, Operațiunea 1.1.1. Sprijin pentru consolidarea și modernizarea sectorului productiv prin investiții tangibile și intangibile întreprinderile din municipiul Călărași au accesat fonduri europene în valoare totală fonduri nerambursabile FEDR de **1.109.065 lei**, din care 431.376,00 lei firma S.C. GIMART IMPORT-EXPORT S.R.L. și 677.689,00 Lei firma S.C. ZAFĂ S.R.L.;

Prin axa prioritară 3 – Tehnologia Informațiilor și Comunicațiilor pentru sectorul privat și public, Domeniul major de intervenție 3.1- Susținerea utilizării tehnologiei informației, Operațiunea 3.1.1. Sprijinirea accesului la broadband și la serviciile conexe, întreprinderile din municipiul Călărași au accesat fonduri europene în valoare totală fonduri nerambursabile FEDR de **171.273,97 lei**, din care 67.052,83 lei firma S.C. RAMVAS S.R.L., 56.236,14 lei firma S.C. Cabinet Medical Ghita Liviu S.R.L., 47.975,00 lei firma S.C. DOMAREX '94 S.R.L.

Totodată, prin **Programul Operațional Regional**, au fost implementate o serie de investiții private esențiale pentru economia municipiului, astfel:

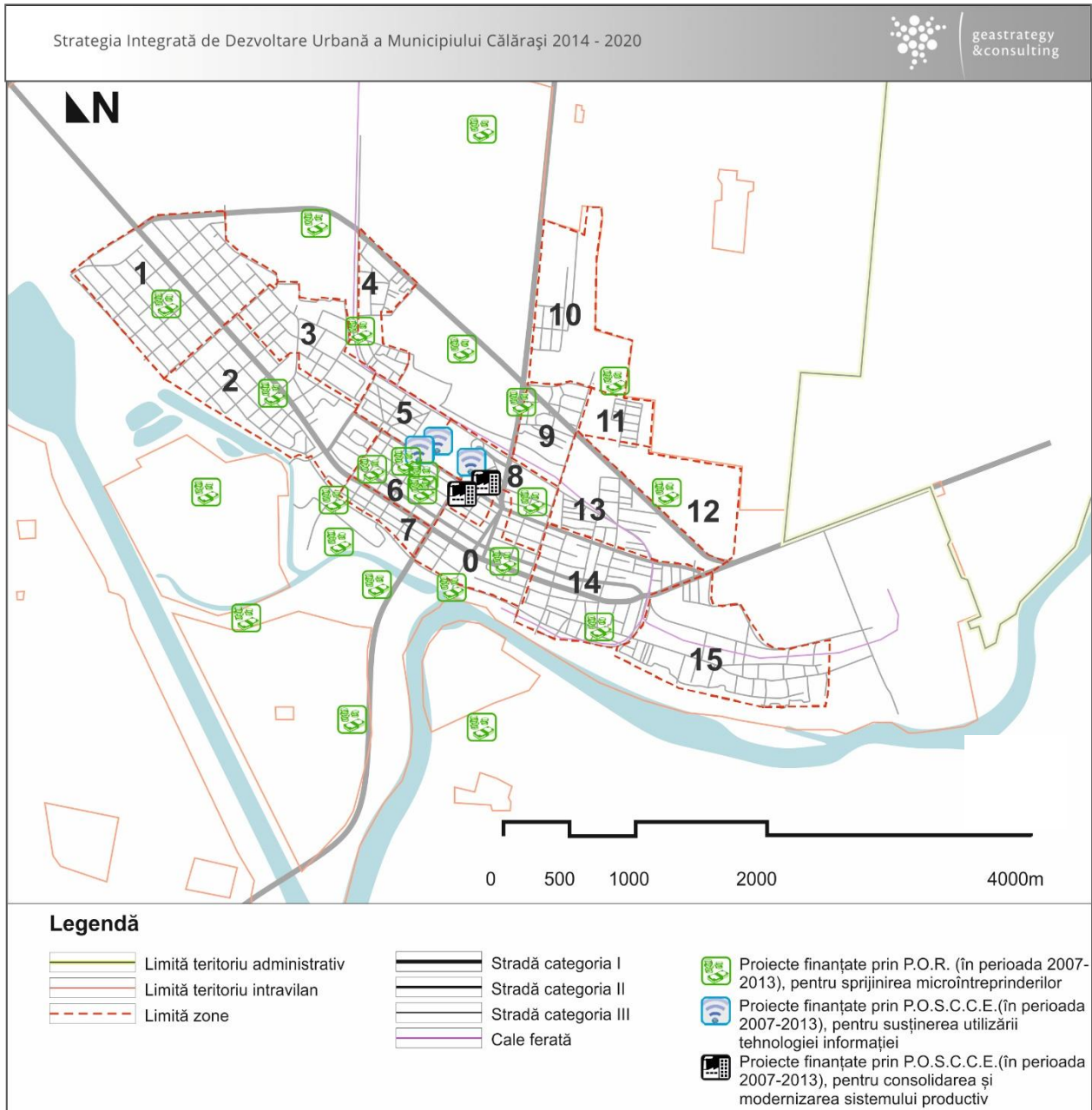
Prin axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri regional și local, Domeniul major de intervenție Sprijinirea dezvoltării microîntreprinderilor, 14 microîntreprinderi din municipiul Călărași au accesat fonduri europene în valoare totală fonduri nerambursabile FEDR de **8.589.183,24 lei**.

Proiecte în curs de implementare

Proiectele aflate în curs de implementare în domeniul privat sunt deja aprobate și presupun achiziționări de diverse echipamente pentru dezvoltarea microîntreprinderilor, în cadrul **Programului Operațional Regional**, prin *axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri regional și local, Domeniul major de intervenție Sprijinirea dezvoltării microîntreprinderilor*. Prin această axă, un număr de 10 microîntreprinderi au accesat fonduri europene în valoare totală fonduri nerambursabile FEDR de **6.608.659,7 lei**.

Din localizarea proiectelor inițiate de investitori privați, cu co-finanțare din fondurile europene: Programul Operațional Sectorial Creșterea Competitivității Economice și din Programul Operațional Regional, se poate observa concentrarea unui procent ridicat din investiții în Zona 0 (Zona Centrală a orașului), Zona 5 și Zona 8 (Gara). Restul investițiilor sunt localizate dispersat în zonele periferice, în mod special în zonele de concentrări ale activităților economice.

Figura 38 - Localizarea proiectelor private finanțate prin Programul Operațional Sectorial Creșterea Competitivității Economice 2007-2013 și prin Programul Operațional Regional 2007-2013



Sursa: Prelucrare pe baza datelor www.poscce.adrmuntenia.ro și www.regio.adrmuntenia.ro



II.2.3. Turism

În ceea ce privește atractivitatea turistică, municipiul Călărași conduce clasamentul atât la nivel județean, cât și în rândul orașelor și municipiilor dunărene din regiunea de dezvoltare Sud-Muntenia care sunt puncte de trecere ale frontierei. Amplasarea geografică îi conferă municipiului anumite avantaje din punct de vedere turistic precum: prezența la granița cu Bulgaria sau vecinătatea cu Dunărea care este, atât un element de cadru natural definitoriu la nivel național, cât și un factor de legătură între țările continentului și bazinul Mării Negre.

Pe teritoriul județului Călărași au fost identificate și declarate următoarele **rezervații naturale**: Pădurea Caiafele (comuna Fundeni), Pădurea Ciornuleasa (comuna Mitreni), Pădurea Fundeni (comuna Fundeni), Pădurea Tămădău (comuna Tămădău), Pădurea Vărăști (comuna Dorobanțu), Aria Specială de Protecție Avifaunistică Iezerul Călărași (administrative aparține de comuna Cuza Vodă și Municipiul Călărași), Rezervația Naturală Ostrovul Haralambie (pe fluvial Dunărea, km 400), Rezervația Naturală Ostrovul Șoimul (pe fluvial Dunărea, km 350, în dreptul localității Dichiseni), Rezervația Naturală Ostrovul Ciocănești (pe fluvial Dunărea, km 395, comuna Ciocănești).

Dintre **rezervațiile arheologice**, la nivel județean se întâlnesc monumentul istoric de la Cătălu (comuna Căscioarele), monumentul istoric Mînăstirea (comuna Mînăstirea), monumentul istoric "Mînăstirea Frunzărești" (comuna Fundeni), Biserica fostei Mînăstiri Negoești (comuna Șoldanu), Biserica fostei Mînăstiri Plătărești (comuna Fundeni), Biserica Sf. Andrei (comuna Fundeni), Mînăstirea Radu-Negru (comuna Modelu). Nu în ultimul rând, pe teritoriul județului se află următoarele situri arheologice: Balta Coslogeni (comuna Dichiseni), Sultana Malul Roșu (comuna Mînăstirea), Căscioarele (comuna Căscioarele), Sat Gălățui (comuna Alexandru Odobescu), Păcuiul lui Soare (în dreptul comunei Ostrov), Durostorum (perimetrul așezării romane se întinde pe

o suprafață cuprinsă între șoseaua București-Constanța în dreptul km 131,400 și km 132,100, respectiv Fluviul Dunărea).

Mai mult, la actualul peisaj cultural călărășean contribuie elemente precum: Catedrala Sf. Nicolae, construită în anul 1838; Palatul Prefecturii, cu o arhitectură laică, neoclasică, finalizat în anul 1897; Biserica Alexa, Catedrala Sf. Anastasia construite în secolul XIX; Primăria municipiului Călărași construită la începutul secolului XX; Clădirea direcției județene destinate culturii și patrimoniului construită în 1900; Colegiul Național Barbu Știrbei, construit la sfârșitul secolului XIX; Colegiul Agricol Ion Aldea, construit la începutul secolului XX; Turnul de apă construit la începutul secolului XX. De asemenea, la formarea peisajului cultural contribuie și cele 6 cimitire din municipiul Călărași: Cimitirul Central, Cimitirul Măgureni, Cimitirul Mircea Vodă, Cimitirul Sf. Anastasia, Cimitirul Sf. Gheorghe și Cimitirul Sf. Lazăr. Aceste elemente de patrimoniu construit reprezintă un factor definitoriu în structura orașului dunărean Călărași, factor ce necesită o mai bună punere în valoare.

În comparație cu municipiul Giurgiu, care deține o atractivitate culturală mai ridicată, fapt datorat unui nivel mai ridicat de dezvoltare a orașului, municipiul Călărași se individualizează datorită vechimii și a densității mari de obiective culturale.

De-a lungul timpului în oraș s-a desfășurat o bogată și diversă activitate culturală, susținută de numeroase manifestări culturale: festivaluri folclorice, festivaluri de muzică ușoară, și alte manifestări culturale. Orașul a fost cunoscut ca o „mică Romă” sau „Capșa provinciei”, datorită unui număr mare de personalități publice sau culturale atrase în Călărași. Un eveniment de excepție pentru municipiul județului Călărași, l-a constituit lansarea în 26 martie 2009 a Bibliotecii virtuale a Călărașilor, adevăratul tezaur al identității călărășene.

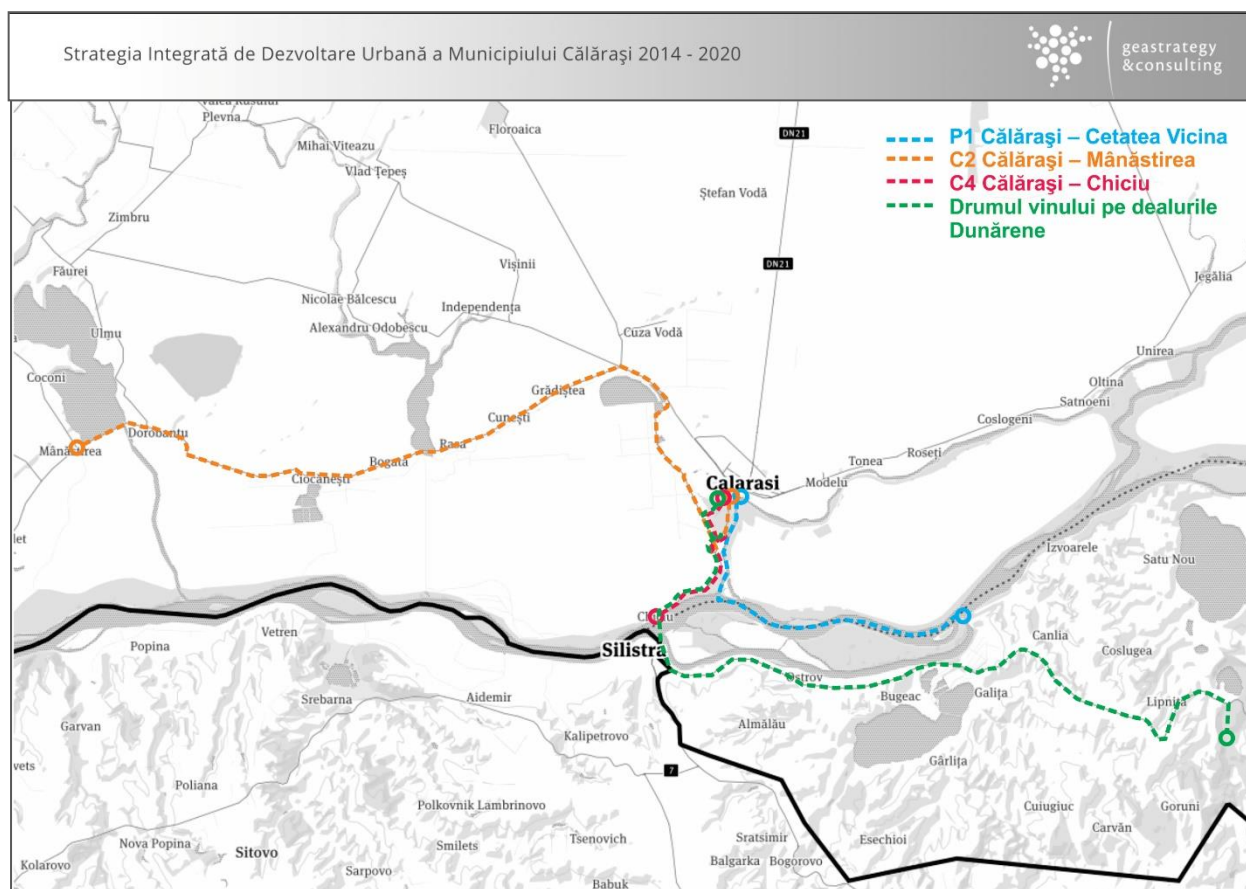
Totodată, municipiul Călărași reprezintă un punct de plecare pentru o serie de trasee turistice. În primul rând, zona înconjurătoare orașului oferă un bogat fond cinegetic pentru amatorii de vânatoare, iar brațele Dunărea Veche și Borcea oferă numeroase locuri de pescuit. Pe de altă parte, municipiul Călărași reprezintă și un punct de plecare pentru cinci trasee de cicloturism combinate cu segmente de deplasări pe apă³. Aceste trasee încearcă să pună în valoare elementele de patrimoniu antropic și natural din vecinătatea directă cum ar fi: siturile natura 2000 (SCI /SPA Canarele Dunării, SPA Iezerul Călărași, SCI / SPA Oltenița-Mostiștea-Chiciu sau SCI / SPA Ciocănești) sau rezervații cum ar fi Ostrovul Șoimului:

- P1 Călărași – Cetatea Vicina (18 km lungime - traseu acvatic)
- C2 Călărași – Mănăstirea (47 km lungime - cicloturism)
- C4 Călărași – Chiciu – Dorobanțu (46 km lungime – cicloturism)

Cele două trasee cicloturistice (C2 și C4) pot fi extinse către așezările Căscioarele și Oltenița. Posibilitatea traversării Dunării permite racordarea Călărașului și la trasee turistice în vecinătatea directă a Bulgariei cum ar fi “Drumul vinului pe dealurile Dunărene”. Pe baza acestor trasee de cicloturism a fost construit și un concurs anual de ciclism “Cursa Dunării Călărășene” aflat în prezent la a doua ediție. Cele două trasee din anul 2015 valorifică legătura cu comuna Mihai Viteazu și insula formată de brațul Borcea și Dunărea.

³ Cele 5 trasee au fost constituite în cadrul proiectului “Promovarea patrimoniului natural în zona Dunării calarasene prin ecoturism” -Fondul European pentru Pescuit 2007-2013

Figura 39 - Trasee cicloturistice care pornesc din municipiul Călărași

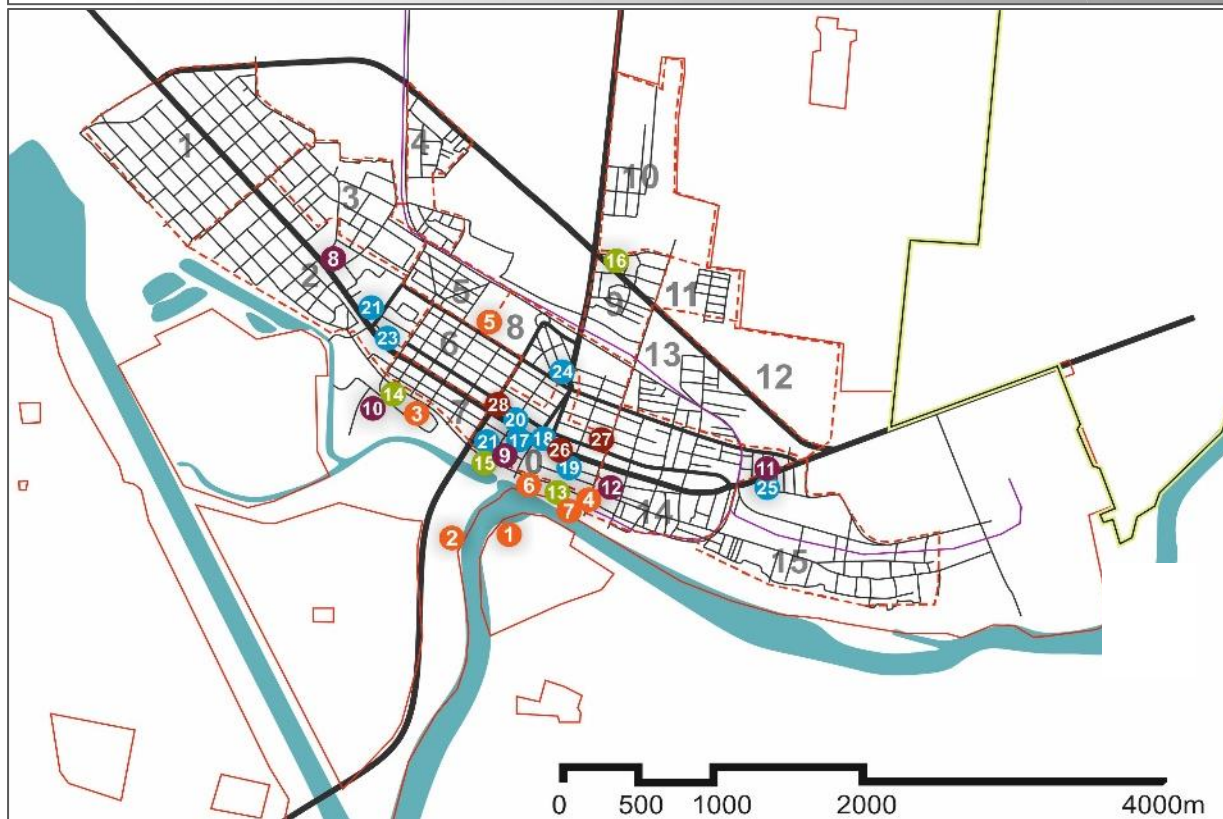


Sursa: Prelucrare utilizând www.mapbox.com

Aceste trasee regionale folosesc municipiul Călărași ca punct de plecare, utilizând astfel infrastructura de cazare a acestuia. O mai bună conectare a municipiului cu obiectivele de interes turistic la nivel regional ar putea ajuta astfel la prelungirea perioadei de ședere a turiștilor în oraș.

În municipiul Călărași, cele aproximativ 30 de atracții turistice se concentrează în cea mai mare parte în zona centrală a orașului și pe malul brațului Borcea. Se mai remarcă de asemenea, câteva puncte de interes local cum ar fi Parcul Dumbrava sau Complexul Sportiv “Tineretului”. Cele mai multe obiective de interes turistic sunt, fie construcții încadrate pe lista monumentelor istorice (preponderent în zona centrală) sau dotări de agrement. Printre obiectivele de interes cultural se află și Muzeul Municipal, care nu reprezintă numai imaginea orașului pentru turiști, ci și un important bun comunitar în contextul în care exponetele acestuia sunt în mare măsură donații din partea călărășenilor.

Figura 40 - Localizarea obiectivelor turistice din municipiul Călărași



LEGENDA:

Agrement:

1. Plaja Mare
2. Plaja "Tineret"
3. Strandul Dumbrava
4. Complex Sportiv "Navrom"
5. Complex Sportiv "Tineretului"
6. Faleză Brațului Borcea

Cultura:

7. Orizont Caffè Cinema 3D
8. Muzeul Dunării de Jos
9. Grădina Zoologică
10. Biblioteca Județeană "Alexandru Odobescu"
11. Centrul Județean de Cultură și Administrație "Barbu Știrbei"

Spatii verzi amenajate:

12. Parcul Central
13. Parcul Dumbrava
14. Parcul Jirlau
15. Parcul Cărămidari

Monumente si cladiri monument:

16. Palatul Prefecturii
17. Statuia Regelui Carol I
18. Primăria Municipiului Călărași
19. Sediul Arhivelor Naționale
20. Colegiul Agricol "Sandu Aldea"
21. Turnul de Apă
22. Monumentul Vulturului
23. Monumentul Eroilor Călărășeni
24. Gimnaziul Carol I Călărași

Culte:

1. Catedrala Sf. Nicolae
2. Biserica Alexe
3. Biserica Volna

Analizând tipul și dispunerea spațială a atracțiilor turistice se poate concluziona că în interiorul municipiului Călărași se pot forma două trasee specifice, unul de **agrement pe malul brațului Borcea** și unul **cultural** reprezentat de strada București, la acestea adăugându-se **centrul orașului** ca punct de interes major. În completarea traseelor turistice din interiorul orașului vin și cele la nivel județean sau regional. Mai mult, se remarcă un potențial de dezvoltare pentru următoarele tipuri de turism:

- Turismul de agrement - încurajat de concentrarea de activități specifice de pe malul brațului Borcea, dar și de prezența la nivelul orașului a spațiilor verzi amenajate și a dotărilor sportive.
- Turismul cultural – acesta s-ar putea dezvolta odată cu restaurarea și punerea în valoare a monumentelor. La dezvoltarea acestui tip de turism vor contribui și dotările culturale precum, Muzeul Dunării de Jos, Grădina Zoologică (având cea mai mare suprafață din România) sau Centrul Județean de Cultură și Administrație “Barbu Știrbei”
- Turismul de afaceri – bazat pe rolul de municipiu, instituțiile publice de interes județean, precum și pe poziția geografică favorabilă la granița țării cu Bulgaria, în vecinătatea fluviului Dunărea.
- Turismul de vânătoare și pescuit – municipiul este situat la doar 110km de Constanța și 130km de București, iar zonele cunoscute pentru pescari și vânători reprezintă o atracție indiferent de sezon.
- Turismul științific – această tipologie necesită dezvoltarea infrastructurii turistice a parcurilor naturale, a ariilor protejate și a celorlalte zone naturale.
- Turismul sportiv – este încă la început. Momentan municipiu Călărași reprezintă un punct de atracție pentru ciclism datorită traseelor cicloturistice și a concursului “Cursa Dunării Călărășene”. Este de menționat faptul că municipiul deține și o echipă de fotbal în liga a II-a cu șanse bune de promovare. De asemenea, municipiul deține și echipe de baseball CS Leaders Călărași și handbal CSM Călărași cu rezultate remarcabile.

Tabel 7- Numărul structurilor de primire turistică

Structuri de primire turistică	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Evoluția
Total	3	3	2	5	6	7	7	9	200%
Hoteluri	3	2	1	1	1	1	1	3	0%
Hosteluri				1	1	1	1	1	0%
Moteluri		1	1	2	2	3	3	3	200%
Bungalouri				1	1	1	1	1	0%
Pensiuni turistice					1	1	1	1	0%

Sursa: Baza de date TEMPO – Online

În ceea ce privește structurile de primire turistică și capacitatea lor de cazare, conform Institutului Național de Statistică, municipiul Călărași dispunea în anul 2014 de 9 unități de cazare – 3 hoteluri, 1 hostel, 3 moteluri, 1 bungalou și 1 pensiune turistică, care însumau un număr de 722 de locuri de cazare. În plus, pe platformele internaționale pentru unitățile de cazare turistică sunt listate 4 hoteluri în funcțiune, fapt ce majorează capacitatea de cazare în hoteluri de la 406 locuri (conform Institutului Național de Statistică) la aproximativ 540 de locuri. Aceste hoteluri ce variază între 3 și 4 stele sunt distribuite în centrul orașului (Hotel Călărași), pe strada Eroilor (Hotel Hestia) și pe DN3 pe malul brațului Borcea (Complex turistic Albatros) și pe malul Dunării (Hotel Baden).

Tabel 8 - Capacitatea de cazare turistică existentă (Locuri)

Structuri de primire turistică	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Evoluția
Total	453	447	370	428	436	478	522	722	59.38%
Hoteluri	453	283	206	206	206	206	206	406	-10.38%
Hosteluri				40	40	40	84	84	110%
Moteluri		164	164	174	174	198	198	198	20.73%
Bungalouri				8	8	8	8	8	0%
Pensiuni turistice					8	26	26	26	225%

Sursa: Baza de date TEMPO - Online

Tabel 9 - Sosiri ale turiștilor în structuri de primire turistică (Număr)

Structuri de primire turistică	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Evoluția
Total	12977	14705	8936	9011	9193	9849	7669	13813	6.44%
Hoteluri	12912	12792	7971	7464	7119	6662	5298	10886	-15.69%
Hosteluri			77	176	168	107	140	719	833.77%
Moteluri		1913	881	1296	1766	2713	1993	2062	7.79%
Bungalouri			7	75	140	173	118	146	1985.71%
Pensiuni turistice	65					194	120		84.62%

Sursa: Baza de date TEMPO - Online

Tabel 10 - Înnopțiuni în structuri de primire turistică (Număr)

Structuri de primire turistică	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Evoluția
Total	49650	50429	23510	23500	29391	27541	24898	28403	-42.79%
Hoteluri	49367	30899	14153	12847	14226	15102	18050	20342	-58.79%
Hosteluri	:	:	164	395	444	464	649	1343	718.90%
Moteluri	:	19530	9161	9990	14455	11133	5628	6484	-66.80%
Bungalouri	:	:	32	268	266	387	305	234	631.25%
Pensiuni turistice	283	:	:	:	:	455	266	:	-6.01%

Sursa: Baza de date TEMPO - Online

Tabel 11 - Durata medie a sejurului

Structuri de primire turistică	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Evoluția
Total	3.83	3.43	2.63	2.61	3.20	2.80	3.25	2.06	-46.26%
Hoteluri	3.82	2.42	1.78	1.72	2.00	2.27	3.41	1.87	-51.13%
Hosteluri			2.13	2.24	2.64	4.34	4.64	1.87	-12.30%
Moteluri		10.21	10.40	7.71	8.19	4.10	2.82	3.14	-69.20%
Bungalouri			4.57	3.57	1.90	2.24	2.58	1.60	-64.94%

Pensiuni turistice	4.35					2.35	2.22		-49.09%
---------------------------	------	--	--	--	--	------	------	--	---------

Sursa: Prelucrare date - baza de date TEMPO – Online

Din punct de vedere al evoluției structurilor de primire turistică, numărul acestora s-a triplat în ultimii 7 ani, iar capacitatea de cazare totală a acestora s-a dublat. Cu toate acestea, deși numărul sosirilor în unitățile de primire turistică a crescut cu un procent de 6.4%, numărul înnopțărilor a scăzut de la 49650 în anul 2007 la 28403 în anul 2014. Durata medie a unui sejur a scăzut de la 3.82 zile la doar 2.06 zile, fapt ce se reflectă și în indicii de utilizare netă a capacității de cazare turistică în funcțiune care este de doar 11.41%. Acest lucru indică faptul că municipiul Călărași reprezintă o destinație turistică de scurtă durată.

Tabel 12 - Indicele de utilizare netă a capacității de cazare turistică în funcțiune

Structuri de primire turistică	Anul 2007	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Evoluția
Total	30.03%	31.74%	16.78%	15.04%	18.81%	16.39%	12.93%	11.41%	-62.00%
Hoteluri	30.19%	31.25%	18.82%	17.09%	18.92%	20.03%	20.65%	13.73%	-54.53%
Hosteluri			4.51%	2.71%	3.04%	3.17%	2.86%	5.26%	16.73%
Moteluri		32.54%	15.07%	15.73%	22.76%	16.00%	7.79%	8.97%	-72.43%
Bungalouri			6.15%	9.18%	9.11%	13.25%	10.45%	8.01%	30.22%
Pensiuni turistice	15.72%					8.18%	3.62%		-76.96%

Sursa: Prelucrare date - baza de date TEMPO – Online

La nivel județean, structurile de primire turistică din municipiul Călărași reprezintă 53% din totalul unităților de cazare din județ, oferind o capacitate de cazare de 85.6% din total. Oferta de cazare acoperă majoritatea tipurilor de unități, în cadrul județului mai întâlnindu-se doar o unitate de tipul căsuțelor turistice din comuna Belciugatele și 3 pensiuni agroturistice în comunele Belciugatele, Borcea, Cuza Vodă.

Figura 41 – Structuri de primire turistică

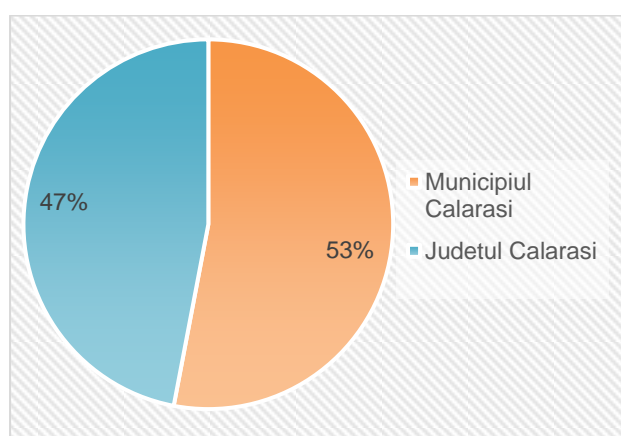
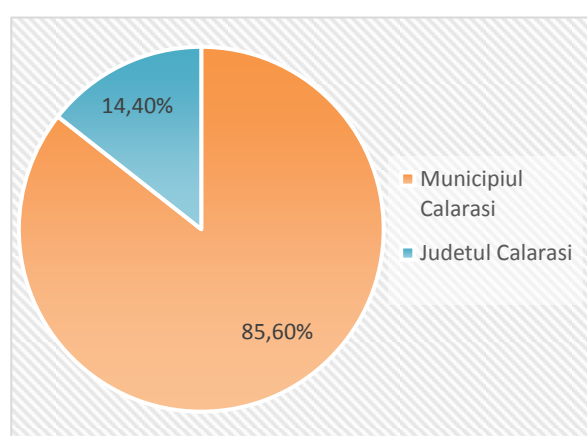


Figura 42 – Capacitatea de cazare turistică existentă



Sursa: Prelucrare date - baza de date TEMPO – Online

Prin comparație cu celelalte orașe dunărene - puncte de trecere a frontierei, municipiul Călărași conduce clasamentul cu 9 structuri de primire turistică având o capacitate de 722 de locuri, comparativ cu 5 unități de cazare cu o capacitate de 376 de locuri în Giurgiu, 2 unități de cazare și o

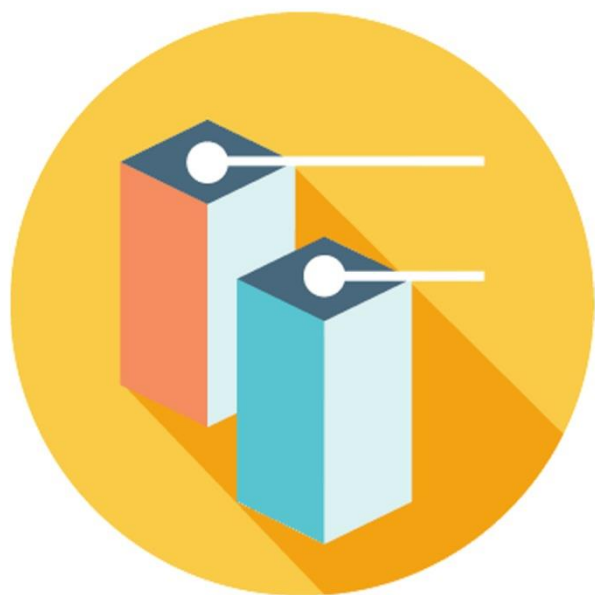
capacitate de 20 de locuri în Oltenița, o unitate de cazare cu o capacitate de 192 de locuri în Turnu Măgurele și 7 unități de cazare cu 631 de locuri în Zimnicea. Cu toate acestea, în ceea ce privește durata medie a sejurului, în Oltenița turiștii petrec în medie 7.86 zile, iar în Zimnicea 3.17, în timp ce indicele de utilizare netă a capacității de cazare turistică în funcțiune este mai crescut în Giurgiu (15.05%) și în Oltenița (52.67%). De asemenea, municipiul Călărași este singurul în care se întâlnesc unități de cazare de tip bungalow, însă acesta nu dispune de spații de cazare pe navele fluviale și maritime precum Giurgiu sau tabere de elevi și preșcolari cum este cazul orașului Zimnicea.

Dintre aceste orașe, numai Giurgiu are puncte pentru controlul trecerii frontierei rutiere și feroviare, însă acesta nu dispune de un punct portuar precum Călărași, Oltenița, Turnu Măgurele și Zimnicea. Deși poziția geografică este una favorabilă ca orașe dunărene, niciunul dintre acestea nu dispune de porturi turistice pentru ambarcațiuni de agrement.

În ceea ce privește funcția municipiului Călărași ca punct de trecere portuar, acesta este în legătură directă cu orașul Silistra din Bulgaria, în parteneriat cu care, în anul 2007, a implementat proiectul "**Turism Transfrontalier la Dunărea de Jos**", care a avut ca principale rezultate semnarea unui acord bilateral și a unui parteneriat extins în domeniul turismului, elaborarea unei strategii comune în domeniul turismului, un ghid turistic comun pentru zona transfrontalieră Călărași – Silistra, pliante bilingve, montarea unor semne turistice indicatoare pentru principalele atracții turistice din zona transfrontalieră. (Sursa: site-ul Consiliului Județean Călărași)

În concluzie, pentru a crește atractivitatea turistică a municipiului Călărași vor fi necesare investiții în două zone cheie: centrul istoric și zona de agrement din lungul Dunării. Astfel, va fi importantă valorificarea elementelor de cadru natural din lungul brațului Borcea prin ameliorarea infrastructurii de transport și completarea cu noi dotări de agrement: parc, plajă, port turistic etc. Pe baza investițiilor în infrastructura de agrement și turism în zona brațului Borcea și a insulei adiacente, aceste resurse deosebite de cadru natural pot fi valorificate pentru turism de agrement, de vânătoare și pescuit și sportiv. La nivelul centrului istoric accentul va fi pus pe ameliorarea calității spațiului public și valorificarea patrimoniului construit prin reabilitarea unor obiective cu o valoare arhitectural estetică deosebită cum ar fi clădirea prefecturii sau poșta veche. Pentru a putea extinde perioada de înnoptare, municipiul Călărași trebuie să mizeze pe întărirea legăturilor cu obiectivele turistice din regiune și promovarea continuă a traseelor deja stabilite.

În vederea dezvoltării Municipiului Călărași din punct de vedere turistic, pornind de la proprietatea asupra terenurilor precum și de la interesul comun în această privință, autoritățile publice locale-Primăria Municipiului Călărași și Consiliul Județean Călărași au inițiat un parteneriat care se va dezvolta prin implicarea bilaterală a resurselor necesare: terenuri, resursă umană calificată, resurse financiare. În cadrul acestui parteneriat vor fi inițiate și promovate proiecte turistice și de dezvoltare urbană care vor avea drept rezultate dezvoltarea economică, socială și culturală a zonei, în condiții prietenoase cu mediul și în sensul îndeplinirii obiectivelor stabilite prin documentele strategice de dezvoltare.



II.3. Dezvoltare urbană

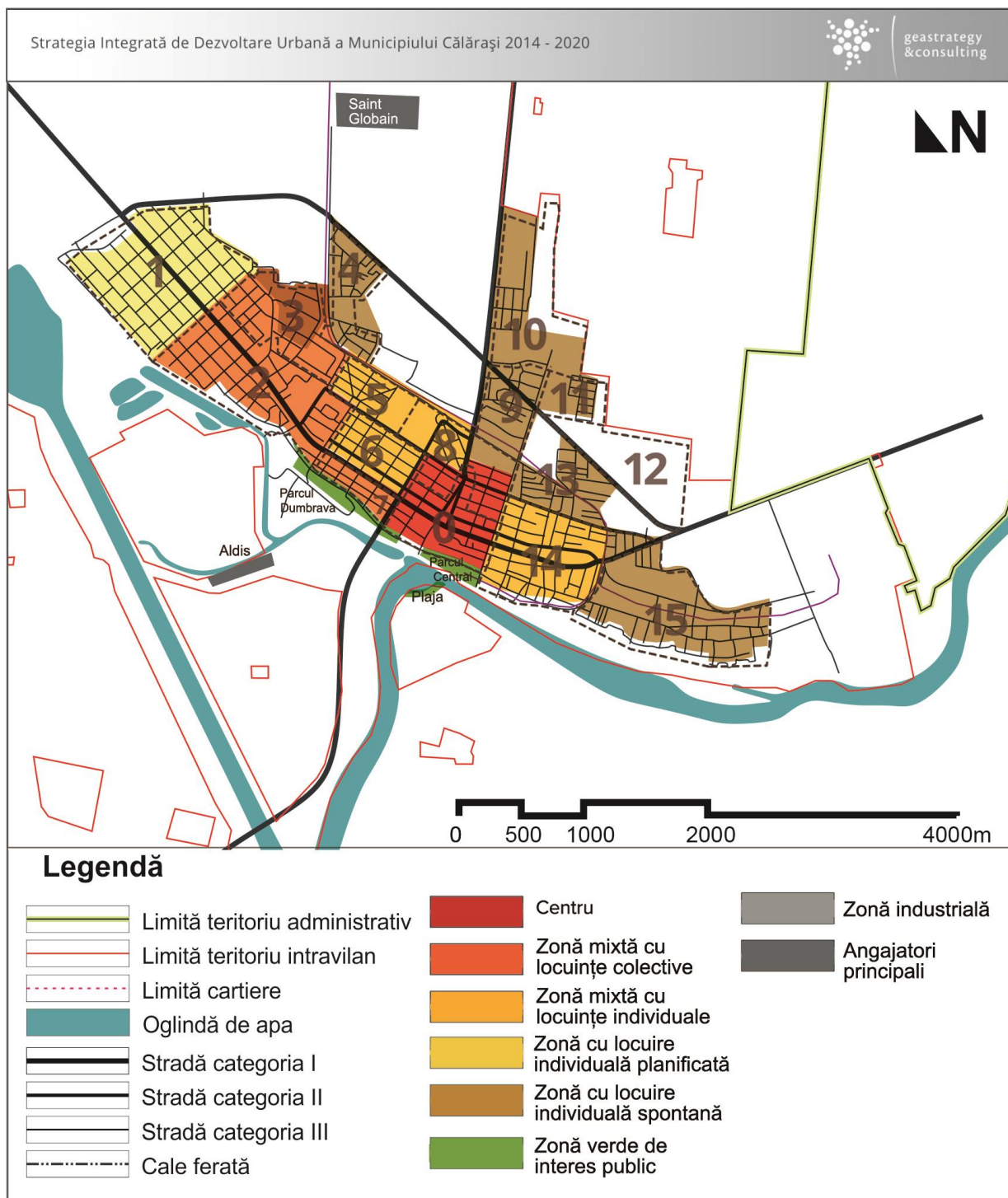


II.3.1. Profilul spațial și funcțional

Scopul acestui capitol este de a evidenția principalele zone funcționale ale orașului, modul de relaționare a acestora, precum și evoluția lor recentă. Toate aceste elemente compun profilul spațial și funcțional al municipiului Călărași.

Profilul spațial al orașului Călărași poate fi sintetizat sub forma a patru tipuri de zone interpuse: 1) centrul; 2) zona mixtă cu locuințe colective; 3) zona mixtă cu locuire individuală; 4) zona industrială. Acestea sunt relaționate în primul rând prin străzile: București și Prelungirea București, Rocadei, Sloboziei și Prelungirea Sloboziei, Eroilor, Grivița și Bulevardul Republicii.

Figura 43 – Zonificarea Municipiul Călărași din punct de vedere spațial și funcțional



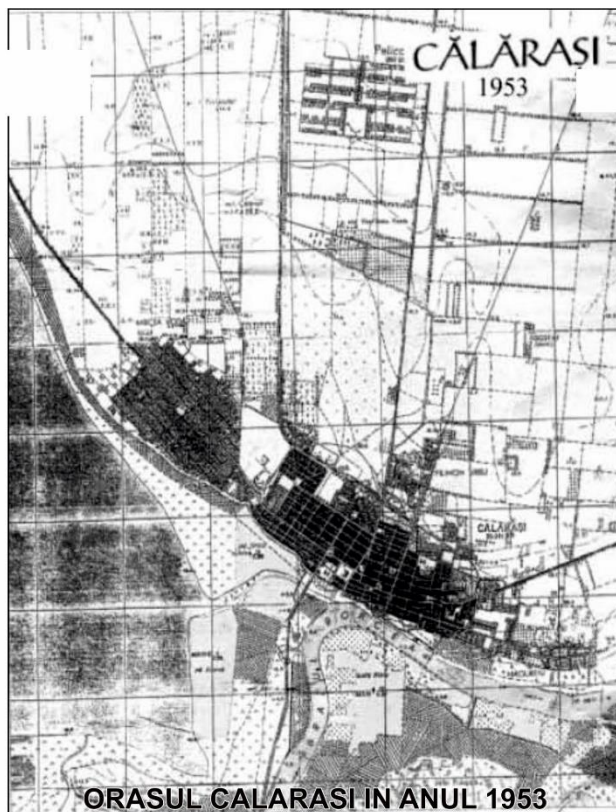
II.3.1.1. Evoluție

Important centru politico-administrativ, economic și cultural, municipiul Călărași este avantajat de așezarea sa geografică ce a oferit dintotdeauna condiții prielnice dezvoltării comunităților umane – apă, vânt, pește, pășune, terenuri arabile. Descoperirile arheologice dovedesc o continuitate de locuire încă din neolitic a populației geto-dace, iar conform documentelor păstrate până astăzi, așezarea apare pentru prima dată în 1541, când este amintit satul Crăceni, cartierul Măgureni de astăzi al municipiului Călărași.

Poziția geografică și apropierea de Silistra, a principalului bastion al Imperiului Otoman, Călărași, au stimulat dezvoltarea unui centru economic important, în care s-a aflat cel mai vestit târg de mărfuri și animale din Câmpia Bărăganului. Datorită puternicei dezvoltări economice și a amplasării privilegiate în teritoriu, localitatea Călărași a devenit capitala județului Ialomița. Acest statut din cadrul județului a fost pierdut, dar redobândit, locul fiind ocupat între timp de Slobozia.

Procesului de evoluție spațială a orașului Călărași s-a desfășurat începând cu anul 1852 până în prezent. Orașul s-a extins în circa 160 de ani, de aproximativ 5 ori față suprafața inițială. Administrativ, localitatea reședință de județ, ce nu avea încă statut urban, aparținea de județul Ialomița, în componența căruia intrau 16 sate. În anul 1852, orașul, fost sat Lichirești, era extins pe actuala configurație a centrului istoric, fiind limitat la SV de către Dunăre, iar pe celelalte laturi de către Bărăgan. În anul 1953, are loc o altă expansiune a orașului, ce depășește limita cail ferate Călărași- Ciulnița. Aceasta reprezintă cea mai mare modificare a formei orașului după 1926, când au apărut cartierele: Cărămidari în nord, Măgureni în est, iar în vest Mircea Vodă.

Figura 44 – Evoluția nucleului istoric: trecerea de la trama organică la trama rectangulară



Sursa : Studiu istoric zona centrală Călărași

Extinderea cunoaște un ritm exploziv, datorită industrializării din perioada regimului socialist, ce aduce de asemenea și sistematizarea urbană prin construcția de cvartale de blocuri. La jumătatea secolului al XIX-lea, așezarea capătă statut urban, în urma deciziilor luate în cadrul Regulamentului Organic.

Odată cu înființarea județului Călărași, cu reședința în municipiul cu același nume, în anul 1981, acesta a început să se dezvolte, iar după 1990 au fost ridicate o serie de edificii pentru instituții de baza: Consiliul Județean Călărași, Palatul de Justiție, Direcția pentru Agricultură și Dezvoltare Rurală, Palatul de Finanțe, Direcția Muncii și Casa Județeană de Pensii.

Totuși, cea mai amplă extindere a fost realizată datorită puternicei industrializări, manifestată prin construirea platformei siderurgice, dar și a portului care să deservească această unitate economică. Suprafața orașului spre sfârșitul secolului XX aproape s-a dublat față de nivelul anului 1922. Acest secol constituie perioada principală de formare bruscă, dar stabilă a actualei structurii urbane. Secolul XXI, aduce în noul plan al orașului, Fabrica Saint Gobain, (producătoare de sticlă), printr-o extindere pe latura nordică.

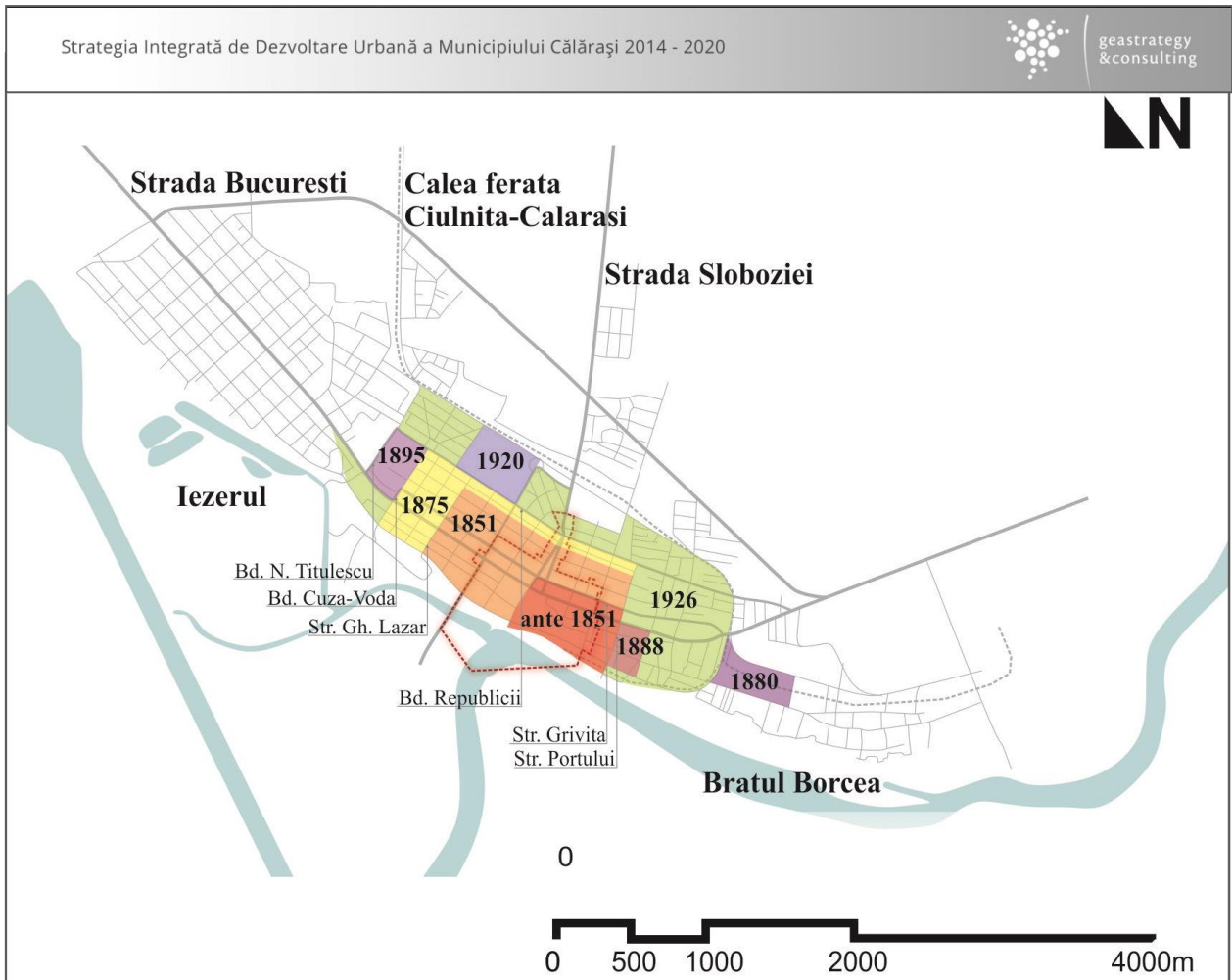
Datorită favorabilității de construire dată de mediul natural, dar și a celui economic, chiar dacă era totalmente rurală, localitatea Călărași s-a putut dezvolta ulterior și ca oraș, cu un spațiu rezidențial apt pentru a asigura locuirea comunității. Sistematizarea din perioada socialistă s-a supus tendințelor de dezvoltare locală pe plan industrial, celei de sporire demografică și a celor veniți ca populație activă pentru activitățile economice existente.

Perioda postdecembristă aduce o valoare de circa 26194 de locuințe orașului Călărași, ceea ce semnifică o valoare de 4 ori mai mare față de 1956, valoare mărită după 1989 prin intermediul programelor guvernamentale și a dezvoltatorilor imobiliari.

În comparație cu suprafața intravilanului, locuirea este extinsă mai mult pe orizontală în peisajul urban din Călărași, suprafață acordată locuirii, contribuind la extinderea spațiului vital din habitatul urban.

În prezent extinderea se desfășoară tot pe latura nordică, urmărind tot un drum rutier – Calea Sloboziei, acest drum fiind și cel mai favorabil suburbanizării și ulterior extinderii spațiului urban.

Figura 45 - Dezvoltarea Municipiului Călărași



Sursa: Prelucrare consultant după Monografia Municipiului Călărași

II.3.1.2. Bilanț teritorial

Profilul puternic industrializat reiese și din bilanțul teritorial prezentat în Planul Urbanistic General al orașului. Astfel, 35,3% din terenul intravilan este ocupat de activități industriale, 13,1% este reprezentat de locuințele individuale, iar 8,4% revine parcurilor și dotărilor sportive în timp ce doar 3,8% sunt locuințe colective. Bilanțul teritorial evidențiază și partea încă rurală a orașului reprezentată în primul rând de zonele 15 (Măgureni), 11 (Oborul Nou), 10 (Știrbei Vodă) și 12 (Obor).

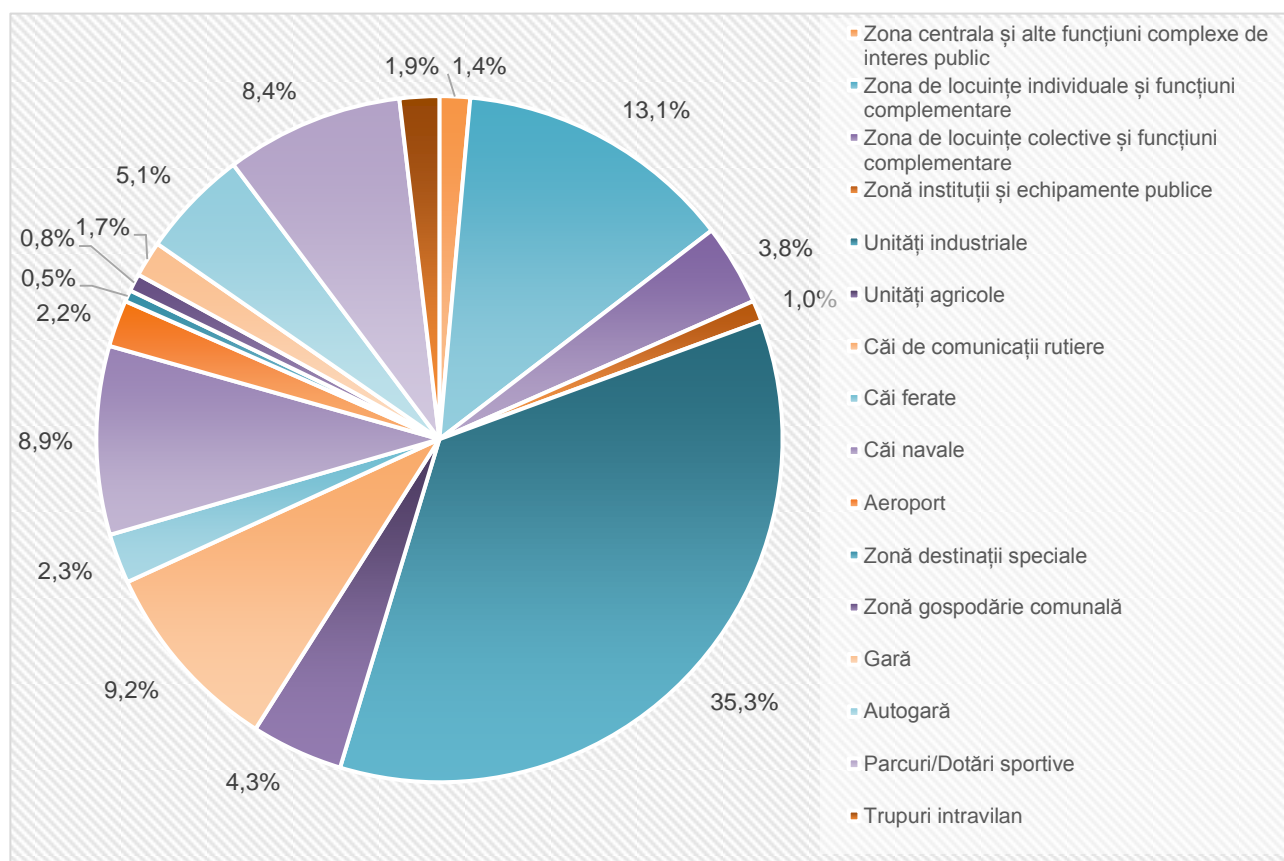
Tabel 13 – Bilanț teritorial

FUNȚIUNI	HA	%
Teritoriu intravilan	3464,23	98,1
Zona centrala și alte funcțiuni complexe de interes public	50,84	1,4
Zona de locuințe individuale și funcțiuni complementare	464,21	13,1
Zona de locuințe colective și funcțiuni complementare	134,63	3,8
Zonă instituții și echipamente publice	35,21	1,0
Unități industriale	1245,45	35,3
Unități agricole	152,75	4,3
Căi de comunicații rutiere	323,6	9,2
Căi ferate	82,55	2,3
Căi navale	313,5	8,9
Aeroport	77,9	2,2
Zonă destinații speciale	19,18	0,5
Zonă gospodărie comunală	29,22	0,8
Gară	59,3	1,7
Autogară	180,5	5,1
Parcuri/Dotări sportive	295,89	8,4
Trupuri intravilan	65,84	1,9
Suprafață totală intravilan inclusiv trupuri	3531,28	100,0

Sursa: Planul Urbanistic General al Municipiului Călărași

Zonele industriale sunt prezente preponderent în partea de nord a orașului și sunt orientate pe direcția Nord-Vest - Sud-Est. Amplasarea activităților industriale în lungul circulațiilor carosabile principale cum ar fi străzile Prolungirea Sloboziei, Rocadei asigură o bună legătură cu principalele centre de interes regional / național (București -Slobozia - Constanța).

Figura 46 - Bilanț teritorial

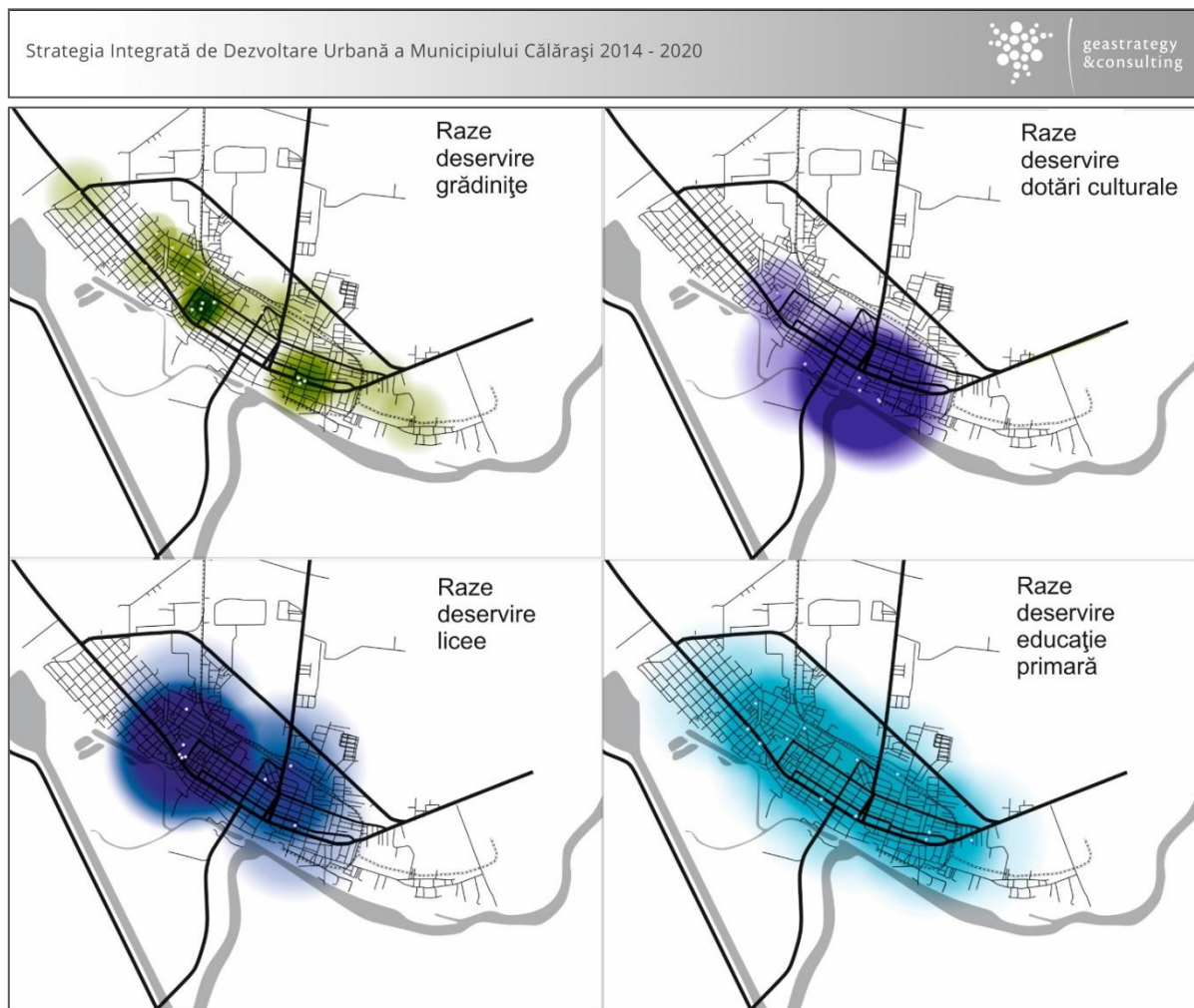


Sursa: Planul Urbanistic General al Municipiului Călărași

Zona industrială are impact direct asupra cartierelor de locuire individuală tangente la aceasta. Faptul că 35,3% din teritoriul intravilanului este acoperit de zone industriale care prezintă activități productive din ce în ce mai scăzute, datorate restructurării industriei din ultimii 20 de ani care a determinat închiderea multor unități, are ca efect un peisaj suburban nefavorabil locuirii. Aceste zone industriale degradate constituie o barieră pentru cartierele marginase, generând probleme sociale și sporind sentimentul de nesiguranță în spațiul public.

Cea mai mare parte a zonelor de locuire individuale sunt monofuncționale, unde se accentuează o lipsă de funcțiuni de interes public cum ar fi educație, alimentație publică sau spații publice și având un acces limitat. Mai mult, prezența căii ferate care traversează longitudinal orașul de la vest la est și care reprezintă 2,3% din intravilanul orașului (procent mai mare decât al zonei centrale) sporește gradul de izolare al cartierelor nordice (zonele 9, 10, 11 și 12) și sud-estice (zona 13). Așadar, modul de conformare a acestor zone rezidențiale accentuează lipsa unor funcțiuni de interes public sau a dotărilor aferente locuirii care în mod normal presupun un grad ridicat de accesibilitate pietonală. Într-un caz ideal, asemenea funcțiuni ar fi accesibile într-un interval de timp de maxim 15 minute de mers pe jos.

Figura 47 - Raze de deservire ale dotărilor de educație



În ceea ce privește arealele de locuire individuală central vestică, zonele 5 și 6 sunt cele mai privilegiate din acest punct de vedere datorită proximității față de centralități, deci accesibilitatea la dotările de interes public. În schimb, zonele 4 (FNC Livadă) și 3 (Doi Moldoveni) rămân izolate din cauza barierei reprezentate de calea ferată, fiind nedeservite de aceste funcțiuni de interes public, având o infrastructură precară și un număr mare de persoane defavorizate, constituind astfel, una din principalele zone marginalizate din municipiul Călărași.

Pe de altă parte, în zona 14 (Petrache) de locuire individuală central estică, tangentă la zona centrală și traversată de principala axă de circulație, strada București, s-a dezvoltat pe o tramă relativ neregulată, ce a fost ulterior sistematizată și prezintă condiții de locuire mai bune deoarece beneficiază de infrastructură tehnico-edilitară și servicii publice. Cu toate acestea, spațiul public nu este configurat corespunzător unei zone semi - centrale. Tangent laturii nordice se află zona 13 (Ceremag), care, precum celelalte cartiere care suferă de prezența căii ferate și a zonelor industriale, afișează probleme de infrastructură tehnico-edilitară, deservire a serviciilor publice și probleme sociale survenite în urma unui tip de locuire nefavorabilă, specifică grupurilor etno-rasiale.

În ceea ce privește zonele de locuire individuală aflate la extremitățile nord vestică și sud estică ale orașului, se poate vorbi de două profile spațiale diferite: zona 1 (Mircea Vodă - NV), aflată de o parte și de alta a Prelungirii București, mărginită de zona industrială și de zona de locuințe colective

s-a dezvoltat recent pe un plan ortogonal și beneficiază în mare parte de deservirea dotărilor din nodul cu caracter de centralitate de la piața Orizont; aici condițiile de locuire sunt mai bune și cu excepția lipsei unei grădinițe, accesului îngreunat la un liceu și a deservirii rețelelor tehnico -edilitare pe cateva străzi, zona nu suferă de probleme majore. Pe de altă parte, zona 15 (Măgureni - SE), tangent doar parțial la strada București, străbătut de calea ferată și zona industrială în nord și tangent la Brațul Borcea în sud, s-a dezvoltat izolat și spontan, pe o tramă neregulată, fapt ce nu a permis o bună deservire a infrastructurii tehnico -edilitare și a serviciilor publice; mai mult, starea nefavorabilă a infrastructurii tehnice și problemele sociale din acest cartier l-au făcut să fie una din zonele repulsive în opinia percepției publice locale.

În consecință, se resimte nevoia de reconformare a profilului spațial funcțional în zonele de locuire individuală prin ameliorarea accesibilității pietonale, inserția unor noi funcțiuni de interes public: scuaruri, alimentație publică, comerț de proximitate etc. și nu în ultimul rând, extinderea sistemului tehnico-edilitar în toate zonele în care acesta nu există sau este suprasolicitat.

Zona de locuințe colective este caracterizată în cea mai mare parte de construcții cu o înălțime de P+4-5 și de câteva inserții punctuale care ajung la P+8. Aceste zone mixte au acces facil la majoritatea funcțiunilor de interes public și datorită amplasării în lungul culoarelor principale de circulație beneficiază de legături optime cu zonele care concentrează majoritatea locurilor de muncă. Dificultatea zonelor de locuire colectivă constă în posibilitatea găsirii unor spații suficient de mari pentru a putea satisface cererea de parcare. Numărul ridicat de parcări și spațiile extinse ocupate limitează posibilitatea de a face inserții de spații publice de tip scuar sau spațiu comunitar și blochează în același timp circulațiile secundare, îngreunând accesul la funcțiunile de interes public. Prin urmare, zonele de locuire colectivă vor avea nevoie de intervenții ca inserția unor parcaje supraetajate care să permită eliberarea și reconfigurarea treptată a spațiilor publice comunitare.

II.3.1.3. Evoluția spațială recentă

În ceea ce privește expansiunea orașului cu noi zone de locuire dar și de activități industriale, cele mai intense dezvoltări au apărut radial, în părțile de Nord, Sud - Est și Sud - Vest. Este vorba de două tipuri de tendințe de dezvoltare, fie de-a lungul principalelor căi de acces: Prelungirea Sloboziei, Rocadei și Prelungirea București, fie la extremitățile țesutului urban, în zonele 15 (Măgureni), 10 (Știrbei Vodă), 11 (Oborul Nou), 4 (FNC Livadă), 2 (Orizont) și 7 (Volna).

În cazul zonei de Nord, în perioada 2005 - 2008 este vorba de o dezvoltare mixtă, industrie și servicii de-a lungul străzilor Rocadei și Locomotivei și de mai multe construcții rezidențiale. Acestea din urmă sunt localizate fie la intrarea în oraș, cum ar fi noul cartier 10 (Știrbei Vodă), fie adiacent căii ferate și zonei industriale ca în cazul extinderii zonei 4 (FNC Livadă) sau a arealului mărginaș 11 (Oborul Nou). Fiind vorba de dezvoltări spontane, punctuale, acestea sunt deservite de circulații neasfaltate (îmbrăcăminte de pământ) și sunt caracterizate de o dinamică a dezvoltării extrem de accentuată care a dus la condiții de trai nefavorabile.

Aceste zone caracterizate prin dezvoltări spontane de locuințe individuale sunt izolate de restul orașului și de dotările oferite de acesta. Infrastructura de transport este precară, accesibilitatea scăzută fiind accentuată de prezența căii ferate. În acest sens, fiind vorba de cartiere izolate, fără dotări de interes public, va fi nevoie de rezervarea unor suprafețe de teren pentru a include ulterior

dotările necesare care să deservească viitoarele dezvoltări rezidențiale. De asemenea, va fi nevoie de modernizarea infrastructurii de transport pentru ameliorarea accesului locuitorilor la dotările de interes cotidian cum ar fi: educație, comerț, cultură, recreere, etc.

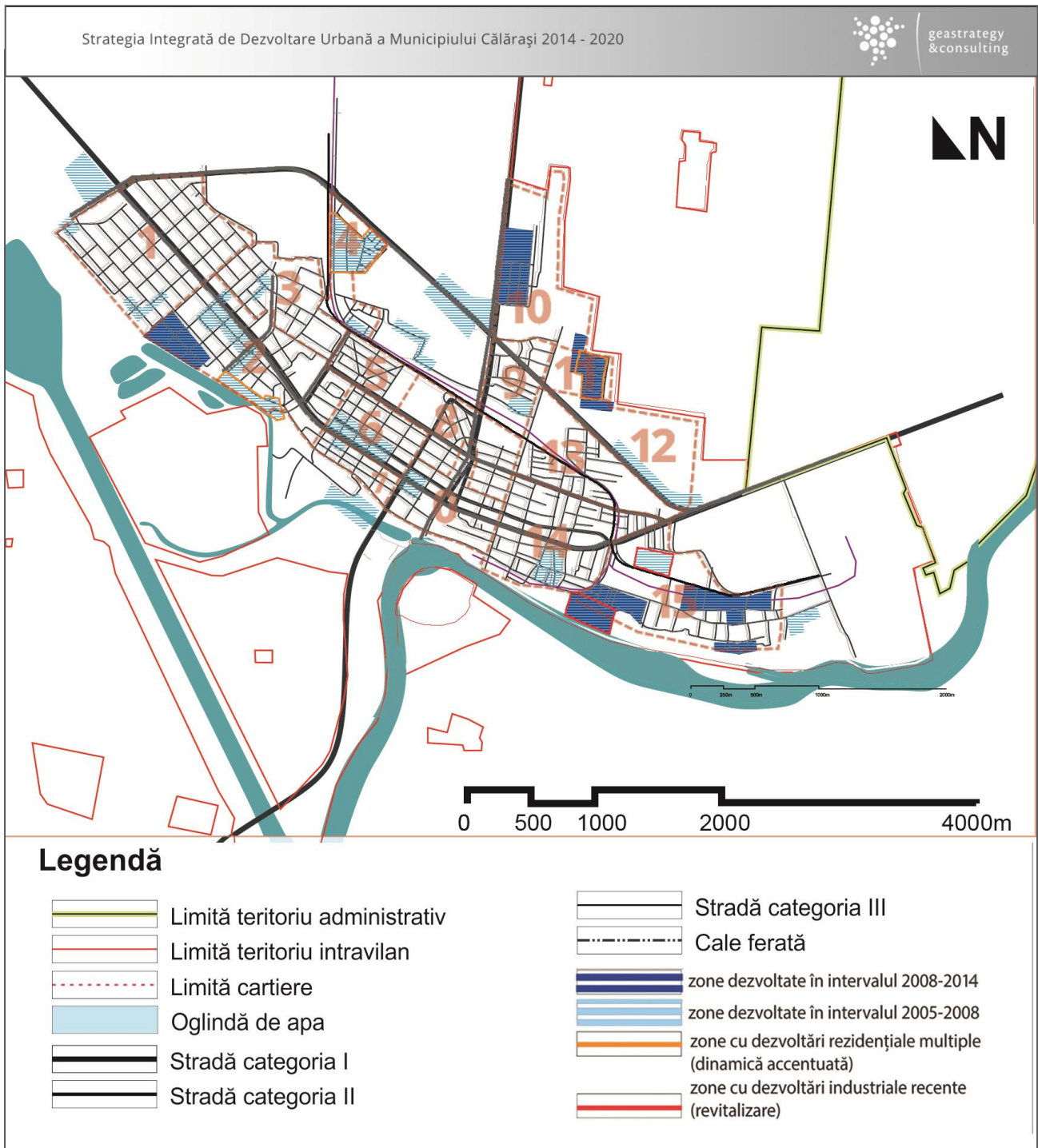
O altă zonă reconfigurată recent este încadrată între platforma industrială Est și Brațul Borcea. În acest caz este vorba de construirea unor noi zone industriale, fapt ce confirmă păstrarea profilului industrial în ciuda unei tendințe de declin al activităților din sectorul secundar în orașe similare, dar și de întregire sau extindere a țesutului rezidențial. La fel ca în partea de Nord, dezvoltările spontane de locuire individuală nu beneficiază de dotări tehnico - edilitare sau de infrastructură de calitate.

Alte noi dezvoltări, generatoare de locuri de muncă (comerț / servicii / educație) au apărut în lungul străzii București și Prelungirea București, în zona Orizont, presupunând totodată și întregirea punctuală a țesutului de locuire colectivă. Singură dezvoltare mai amplă din zonă este reprezentată de construirea unui ansamblu de locuințe colective pe un teren liber, la granița cu lezerul Călărași. În zonele 5 și 6 dezvoltarea din intervalul 2005 - 2014 a presupus inserții punctuale de locuire individuală, în timp ce în cartierul Volna resursele de teren au fost alocate pentru o serie de dezvoltări mixte: comerț, servicii, loisir. Deși aceste zone beneficiază de un grad ridicat de accesibilitate, fiind plasate în lungul arterelor majore de circulație, calitatea tramei stradale secundare este precară.

În concluzie, expansiunea orașului Călărași s-a manifestat în intervalul 2005-2014 preponderent în interiorul inelului de circulații format din străzile Oituz și Cireașov. Fiind vorba de o accesibilitate sporită datorată vecinătății circulațiilor principale, aceste dezvoltări sunt în cea mai mare parte unități comerciale de dimensiune medie, birouri sau servicii. Dezvoltări rezidențiale apar preponderent în partea de nord și sud - est, majoritatea fiind spontane și neavând la dispoziție dotări tehnico-edilitare. Totodată, zonele cu cea mai accentuată dinamică în acest interval au fost zonele marginalizate, locuite necorespunzător de grupurile etno-rasiale, de unde și gradul mare de probleme sociale.

Puținele dezvoltări planificate au avut loc în zonele 2 (Orizont) și 10 (Știrbei Vodă), constând în ansambluri de locuințe colective, respectiv locuințe individuale. În același timp, dezvoltările industriale au continuat, beneficiind de foste terenuri industriale abandonate în părțile de nord și sud- est ale orașului.

Figura 48 - Evoluția spațială a Municipiului Călărași în perioada 2005 – 2014



II.3.1.4. Centralități

Principalele nuclee de centralitate din municipiul Călărași sunt localizate de-a lungul străzii București și a continuării acesteia, Prelungirea București, de la vest la est, astfel: centru de cartier cu specific comercial dar și reprezentativ în zona pieței Orizont la - intersecția cu strada Belșugului, centralitate cu caracter cultural și comercial la intersecția cu bulevardul Nicolae Titulescu, zona centrală și istorică a orașului la intersecția cu strada Slobozia și centralitate cu caracter cultural la

intersecția cu strada Grivița. Totodată, aceste centre sunt conectate la nivel spațial și funcțional prin axa vest-est, strada București, ce cumulează activități comerciale.

Pe lângă acestea mai pot fi identificate trei zone de centralitate cu caracter de agrement și loisir astfel: în sud, pe malul Brațului Borcea, în apropierea zonei centrale, Parcul Dumbrava și Parcul Central, iar în nord, în apropierea Gării și mărginit de calea ferată, Complexul Sportiv Dunărea alături de magazinul Kaufland .

Zona centrală concentrează cele mai importante unități administrative, financiare, culturale și comerciale și prezintă o bună deservire cu spații publice prin existența unei rețele formate din grădini, scuaruri și piețe conectate parțial prin zone pietonale. Cu toate acestea, spațiul public nu este amenajat corespunzător, cu mobilier urban adecvat, fiind în mare măsură degradat. Astfel, per ansamblu, zona nu este foarte atractivă pentru locuitori, fiind necesară reamenajarea și revitalizarea zonei pietonale.

Modernizarea zonelor centrale ale orașului precum și dezvoltarea de noi arii de locuit au fost realizate la scară mică, din bugetul local și astfel se remarcă lipsa unei intervenții integrate capabile să genereze o schimbare pozitivă.




În concluzie, pentru a echilibra orașul din punct de vedere al centralităților va trebui susținută apariția de noi dotări de interes public care să contribuie la formarea unor centre în zonele de locuințe individuale din partea nordică. De asemenea, întărirea centrelor existente și mai ales a conexiunilor dintre acestea va juca un rol esențial în funcționalitatea orașului.





O atenție deosebită trebuie acordată zonelor de locuire individuală dezvoltate spontan cum ar fi 4 (FNC Livadă), 9 (Cărămidari), 11 (Oborul Nou), 10 (Știrbei Vodă), 13 (Ceremag), 12(Obor) și 15 (Măgureni), care sunt izolate de dotările majore de interes orășenesc și prin urmare este necesară reconectarea acestora cu centrul municipiului. De asemenea, în cazul acestor zone trebuie asigurate dotările de proximitate (comerț, educație primară etc.) deoarece acestea lipsesc aproape în totalitate și trebuie avută în vedere sistematizarea tramei stradale în locurile unde aceasta este incertă, cu precădere în zona 4 (FNC Livadă).

Figura 49 - Centralități în Municipiul Călărași






Legendă

-  Limită teritoriu administrativ
-  Limită teritoriu intravilan
-  Limită cartiere

-  Centru nou
-  Centralitate cu caracter cultural
-  Centralitate cu caracter de agrement
-  Zonă de agrement

-  Stradă categoria I
-  Stradă categoria II
-  Stradă categoria III
-  Cale ferată

-  Centrul orașului
-  Axe ce cumulează activități comerciale
-  Principali angajatori

II.3.1.5. Patrimoniul construit

Istoria municipiului Călărași, determinată de poziția geografică, este importantă la nivel regional și național, prin potențialul oferit de patrimoniul natural și cultural construit, chiar dacă acesta a suferit modificări de-a lungul timpului.

Patrimoniul cultural și arhitectural al municipiului Călărași este reprezentat prin elementele concentrate în centrul istoric sau în imediata apropiere a acestuia, predominând pe străzile 1 Decembrie, București, Gării, Grivița, Heliade Rădulescu Ion, Independenței, Sf. Nicolae și Slobozia. Astfel, din totalul de 76 obiective de patrimoniu, 55 sunt case, 3 lăcașe de cult (Biserica Sf. Impărați Constantin și Elena, Biserica Creștină după Evanghelie, și Biserica Baptistă), 15 obiective de utilitate publică (Primăria, Biblioteca Județeană, Gimnaziul Carol I, DJCCPCN, Poșta Veche, Parchetul de pe lângă Judecătoria Călărași, Moara, Arhivele Statului, Prefectura Județului Călărași, etc.) și 3 situri aheologice în punctul „Grădiștea Călărași”.

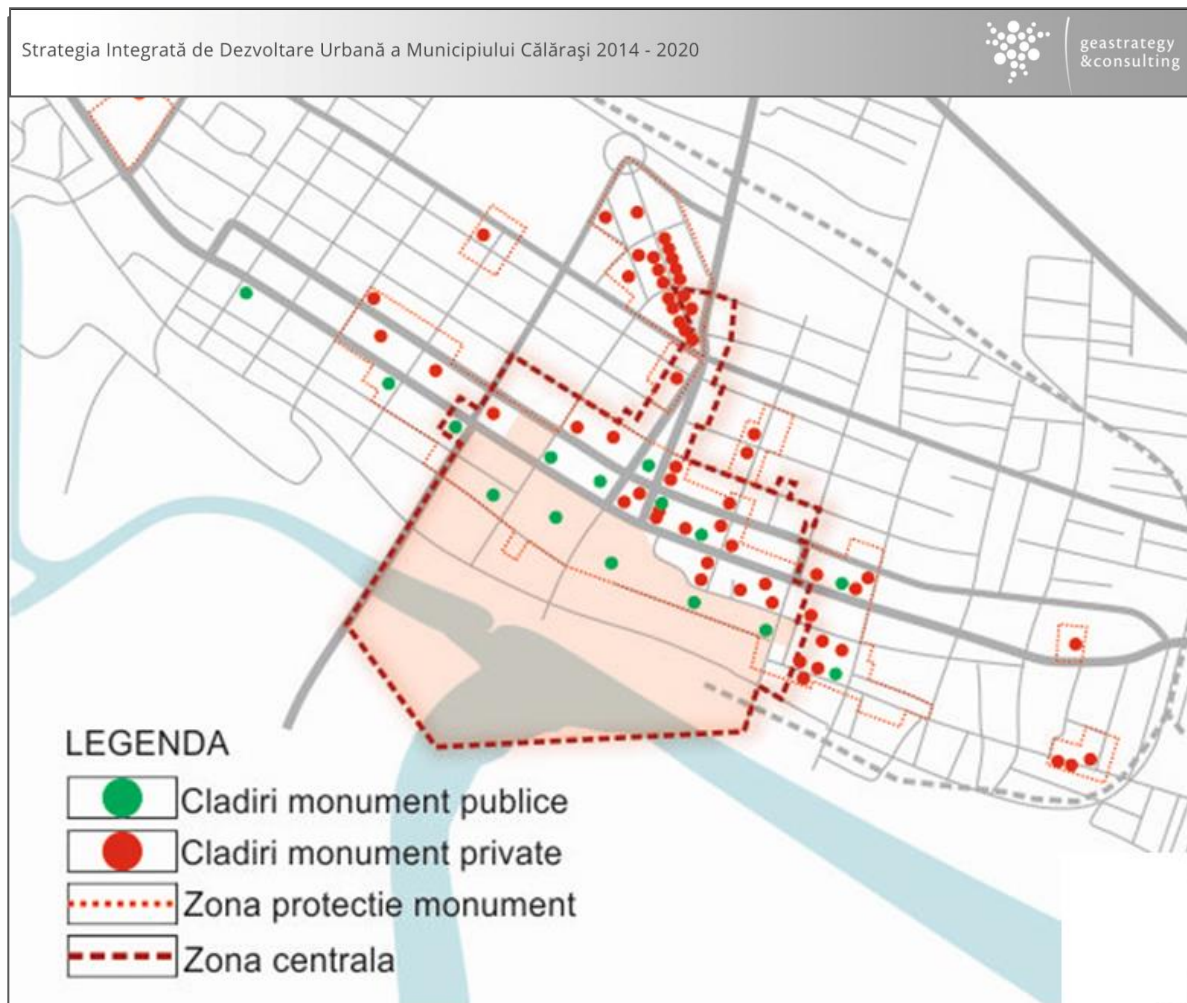
Din punct de vedere urbanistic și arhitectural, nucleul orașului a suferit modificări datorită planului de sistematizare, care a schimbat radical trama stradală. Din punct de vedere al mobilității, structura actuală a căilor de circulație creează dificultăți în deplasarea automobilelor și crește gradul de nesiguranță al pietonilor în spațiul public. Astfel, prin trasarea tramei rectangulare, s-au pierdut o parte din clădirile istorice, iar din punct de vedere al circulației, în prezent acesta este ineficientă datorită numărului mare de intersecții nesemnificate în care vizibilitatea este redusă, existând riscul de producere a accidentelor rutiere.

Municipiul Călărași este perceput ca un oraș industrial, în care elementele de individualizare, ce pot deveni emblema orașului (Poșta Veche, Primăria Veche, Ansamblul de locuințe cu prăvălii), nu sunt valorificate suficient. În prezent, aspectul arhitectural-urbanistic al orașului Călărași este inestetic și neomogen, deoarece lângă casele de secol XIX, au fost ridicate noi clădiri, care nu respectă tipologia construcțiilor din perioada ante și interbelică.

Conform PUZ-ului zonei centrale, cu excepția clădirilor de locuințe individuale și colective, celelalte spații și clădiri fac parte din domeniul public. Având în vedere acest fapt, spațiul public nu este amenajat corespunzător, cu mobilier urban adecvat, fiind necesară reamenajarea și revitalizarea zonei pietonale. Distribuția spațiilor publice cu caracter de reper în orașul Călărași, are o poziție neuniformă, dominând în densitatea acestor tipuri de spații în zona istorică.

Regimul juridic al numărului mare de imobile aflate în proprietate publică, a permis autorităților crearea unor regulamente speciale pentru clădirile cu valoare arhitecturală, dar și restaurarea acestora, în limita fondurilor disponibile. Astfel, Călărașul are o structură elaborată prin programele inițiate de autoritățile locale în vederea revitalizării spațiului urban. Existența unui program de îmbunătățire a imaginii prin promovarea identității locale și regionale, la nivelul orașului, ar trebui să contribuie în mod pozitiv la peisajul urban ce urmează a fi conturat.

Figura 50 – Distribuția elementelor de patrimoniu în municipiul Călărași



În anul 2013 s-a aprobat un Regulament Local de Urbanism, în scopul creșterii calității arhitectural-ambientale a clădirilor din municipiul Călărași. Expansiunea imobiliară din ultimii ani a determinat apariția în peisajul urban a unor clădiri care prin aspect contravin normelor de estetică vizând calitatea arhitectural-ambientală a clădirilor. Schimbarea culorilor fațadelor, dar și intervențiile ce nu țin cont de minimele reglementări în domeniu, au dus la degradări ale aspectului clădirilor, unele dintre ele fiind clădiri de patrimoniu cultural.

De asemenea, în scopul asigurării integrității fizice și siguranței populației, al conservării caracterului estetic-arhitectural al cadrului urban construit, în condițiile respectării și punerii în valoare a specificității patrimoniului local și național, a fost aprobată și hotărârea ce are legătură directă cu proprietarii clădirilor care prin nivelul de degradare afectează calitatea cadrului urban construit și al spațiilor publice urbane. Aceștia sunt obligați ca din proprie inițiativă să ia măsuri de realizare a lucrărilor de intervenție pentru reabilitarea arhitecturală a anvelopei clădirilor.

„Casa Ana și Marinache Popescu” este rezultatul unei conservări și valorificări reușite a unui obiect de patrimoniu. Aflat în proprietatea Direcției Județene de Cultură Călărași, după 120 ani de la construire, monumentul istoric a cunoscut un amplu proces de restaurare și consolidare, finalizat în anul 2011. Pe parcursul lucrărilor au fost descoperite suprafețe foarte mari de pictură originală,

acestea conferind clădirii un statut unic, fiind clădirirea cu cea mai mare suprafață de pictură murală interioară din această zonă a României. La finalul lucrărilor de restaurare, clădirea a devenit Complexul Cultural al Direcției pentru Cultură Călărași.

Poșta Veche este o altă clădire inclusă pe lista patrimoniului național, care se află într-o stare avansată de degradare. Acesta face parte din structura urbanistică veche a orașului, din patruleterul care are pe fiecare latură imaginea orașului vechi, ce cuprinde sediul actual al Prefecturii, sediul actual al Primăriei, și clădirea Direcția pentru Cultură. Construită înainte de anul 1894, clădirea a fost în perioada comunistă Tribunal, și Sediul Căsătoriilor. După 1990, Poșta Veche a fost închiriată ca sediu pentru firme, iar apoi la scurt timp a fost acordată ca locuință romilor. În prezent, Poșta Veche, unul dintre cele mai vechi monumente istorice din Călărași, se afla în proprietatea Primăriei care a început implementarea proiectului *"Dezvoltarea patrimoniului cultural prin restaurarea monumentului istoric Poșta Veche din Municipiul Călărași"*, finanțat prin POR 2014-2020.

Pe lângă aceste două clădiri, în proprietatea Primăriei se mai află și Colegiul Agricol, Gimnaziul Carol I, Scoala Topescu, Biblioteca Județeană, instituții de utilitate publică, ce necesită reabilitare.

În concluzie, municipiul Călărași beneficiază de resurse de patrimoniu construit valoroase, care datorită regimului juridic, au fost integrate în teritoriul orașului și valorificate în scopul creșterii potențialului economic și a creșterii calității vieții locuitorilor, de către autoritățile locale.

În prezent, responsabilizarea societății în acțiuni ce vizează protejarea moștenirii culturale și istorice, pe care municipiul Călărași a reușit să o formeze de-a lungul timpului, având în vedere fenomenele istorice devastatoare desfășurate în România, în urma cărora multe orașe au avut de suferit, în special cele din Tara Românească și Moldova, sunt benefice în conștientizarea rolului pe care îl are patrimoniul cultural local. Astfel, Călărași ar putea deveni un model de oraș industrial din România, marturie a evenimentelor istorice, ce a reușit să-și recapete identitatea culturală, care în prezent este protejată și valorificată.

Demersurile și investițiile realizate până în prezent de Primăria municipiului Călărași constituie prima etapă în procesul de revitalizare a imaginii orașului. Astfel, este necesară crearea unei continuități în contextul acțiunilor ce vizează intervențiile urbane, desfășurate în scopul revitalizării orașului. În prezent, densitatea ridicată a funcțiilor din centrul istoric favorizează accesibilitatea și interacțiunea acestuia cu celelalte zone din oraș. Mobilitatea nu a fost urmărită în timpul intervențiilor urbanistice, intersecțiile nou create în urma planului de sistematizare prezentând un risc ridicat de accidente, acest fapt fiind în defavoarea unei dezvoltări echilibrate. De asemenea, în scopul protejării, valorificării și promovării monumentelor istorice, a țesutului urban, dezvoltarea echilibrată din punct de vedere ambiental și economic, trebuie să țină cont și de elementele de cadru natural, în special Dunărea, element de importanță internațională, resursă nevalorificată în prezent.

Situat într-o zonă cu potențial turistic ridicat, datorită resurselor naturale bogate: păduri, lacuri, bălți, brațul Borcea și fluviul Dunărea, dar și a instituțiilor ce prezintă interes din punct de vedere turistic: Muzeul Dunării de Jos, instituție ce deține obiective și colecții de o valoare inestimabilă, unice în Europa și în lume, Ruinele cetății bizantine Vicina, clădirea veche a Primăriei Municipiului Călărași, etc., municipiul va trebui să își reasume identitatea sa culturală, aceea de oraș dunărean, cu un patrimoniu cultural și istoric bogat.

Construirea unui pod peste Dunăre, amplasat la Călărași - Silistra va conecta partea de est a României la sudul Europei. Acest lucru va avea beneficii asupra turismului, comerțului, în special dintre fostul spațiu sovietic, actual candidat la integrare Europeană (Ucraina, Moldova), și Turcia. Prin construcția acestui pod peste Dunăre, municipiul Călărași va cunoaște o dezvoltare fără precedent în următorii ani.

- Oportunitatea amplasării celui de-al treilea pod peste Dunăre la Călărași-Silistra este dată de :
- Proiectul construirii podului la Călărași-Silistra datează din anul 2007.
 - Identificarea acestui amplasament apare și în „Strategia Dunării ”realizată și publicată în anul 2010 de Comisia Europeană și în documentul „Dezvoltarea teritorială durabilă a teritoriului Dunării din România pentru perioada 2014-2020” .
 - Călărașiul are poziționarea cea mai favorabilă în rețeaua de transport rutier fiind una dintre puținele localități din România amplasată pe două coridoare de transport european: VII și IV.
 - Podul Călărași-Silistra ar face parte din magistrala Istanbul-Șumen-Chișinău-Odesa-Kiev.
 - Din punct de vedere financiar amplasare podului la Călărași ar avea costuri mai mici de realizare decât alte locații propuse.
 - Podul ar conecta municipiul Călărași cu Constanța și cu Silistra, existând astfel posibilitatea eliminării blocajelor din sezonul estival de pe Autostrada A2.
 - Există un studiu de fezabilitate pentru ocolirea municipiului Călărași prin intermediul unei șosele moderne de centură care să facă legătura nemijlocită a podului cu Autostrada A2.
 - Acest drum este deosebit de important pentru Municipiul Călărași, deoarece face legătura între DN3 Călărași - București, DN21 Călărași - Slobozia și DN3B Călărași - Fetești, și face tranzitul între Bulgaria și Moldova, Ucraina.
 - Podul ar realiza interconectarea rețelelor de transport fluviale și rutiere la Coridoarele Pan-europene de transport IV și VII, reprezentate în județul Călărași de Autostrada A2 și fluviul Dunărea”.

Necesități

- Valorificarea clădirilor de patrimoniu aflate în proprietate publică, în scopul diversificării activităților economice în zona centrală și în zona Gării.
- Promovarea și mediatizarea obiectivelor de patrimoniu publice și private, în scopul valorificării potențialului municipiului Călărași.
- Restaurarea clădirilor de patrimoniu, în special cele aflate în stare avansată de degradare, precum Poșta Veche.
- Amenajarea spațiului public, astfel încât acesta să contribuie la valorificarea obiectivelor de patrimoniu în centrul vechi și în zona Gării.
- Reconvertirii funcționale ale unor clădiri industriale monumente istorice precum Moara de pe Strada București și Depozitul de pe Strada Grivița, prin parteneriate public-privat, în scopul valorificării acestora și a promovării imaginii de oraș cu vocație industrială, prin diversificarea activităților de loisir și petrecere a timpului liber.
- Revitalizarea infrastructurii rutiere de acces, a obiectivelor de patrimoniu în municipiul Călărași.
- Protejarea monumentelor istorice, în special a celor private, prin implementarea și respectarea unui regulament local , în acest scop.
- Un pod peste Dunăre amplasat la Călărași - Silistra va conecta partea de est a României la sudul Europei. Orice altă locație nu numai că nu va aduce nici un beneficiu suplimentar României, dar va obliga partea de est să folosească rute ocolitoare pentru traversarea Dunării.

Potențial

- Numărul mare al obiectivelor de patrimoniu aflate în proprietatea administrației locale permite o mai bună protejare și valorificare a monumentelor istorice.
- Concentrarea monumentelor istorice cu deosebite calități arhitecturale în zona Gării și zona centrală contribuie la o mai bună valorificare și la creșterea calității spațiului public în aceste zone.
- Obiectivele de patrimoniu contribuie la diversificarea activităților turistice prin promovarea tradițiilor și a valorilor culturale în municipiul Călărași.
- Numărul mare al clădirilor de patrimoniu aflate în proprietatea administrației publice, permite diversificarea activităților economice în scopul creșterii calității vieții locuitorilor, prin modernizarea spațiilor publice și de loisir.
- Concentrarea monumentelor istorice în zona gării și în zona centrală permite crearea unui ax nord-sud la nivel compozițional în structura orașului Călărași, și crearea unui traseu pietonal, susținut de obiective cu valori arhitecturale deosebite.
- Dunărea, element de patrimoniu internațional, parte a cadrului natural, ce străbate municipiul Călărași, contribuie la valorificarea și promovarea clădirilor monument prin turism.



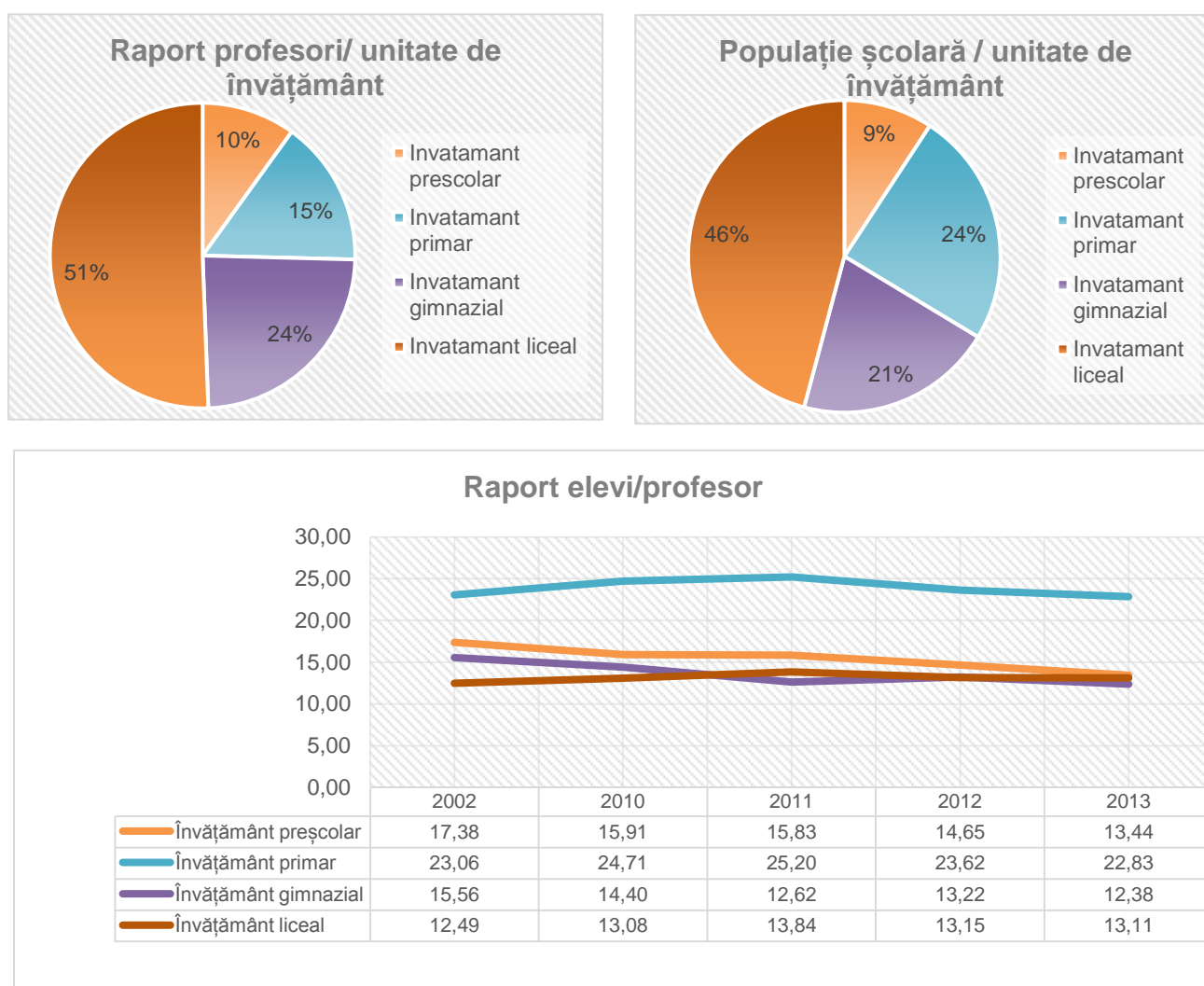
II.3.3. Deservirea cu servicii de utilitate publică

II.3.3.1. Educație

În Municipiul Călărași, pe parcursul ultimilor 13 ani, populația școlară a fluctuat diferit în funcție de nivelul de școlarizare, determinând raporturi elev - profesor diferite, însă destul de apropiate de cele naționale. Prin urmare, cel mai mare raport a fost înregistrat în cadrul învățământului primar, cu toate că acesta a început să scadă începând cu anul 2011, unde raportul populației școlare per unitate de învățământ a fost de 24% în timp ce raportul profesor pe unitate a fost de doar 15%.

Învățământul liceal, unde se află majoritatea cadrelor didactice și elevilor din Călărași, cel gimnazial și cel preșcolar au urmat, în ultimii 13 ani tendințe diferite de scădere sau creștere, ajungând în anul 2013 la valori aproximativ egale. Dacă raporturile profesori pe unitate de învățământ și populație școlară pe unitate de învățământ au fost în jurul valorii de 50% în cadrul liceelor, în ceea ce privește învățământul preșcolar și gimnazial, acestea au avut valori cuprinse între 10% și 20%.

Figura 51 - Rapoarte pe unitate de învățământ



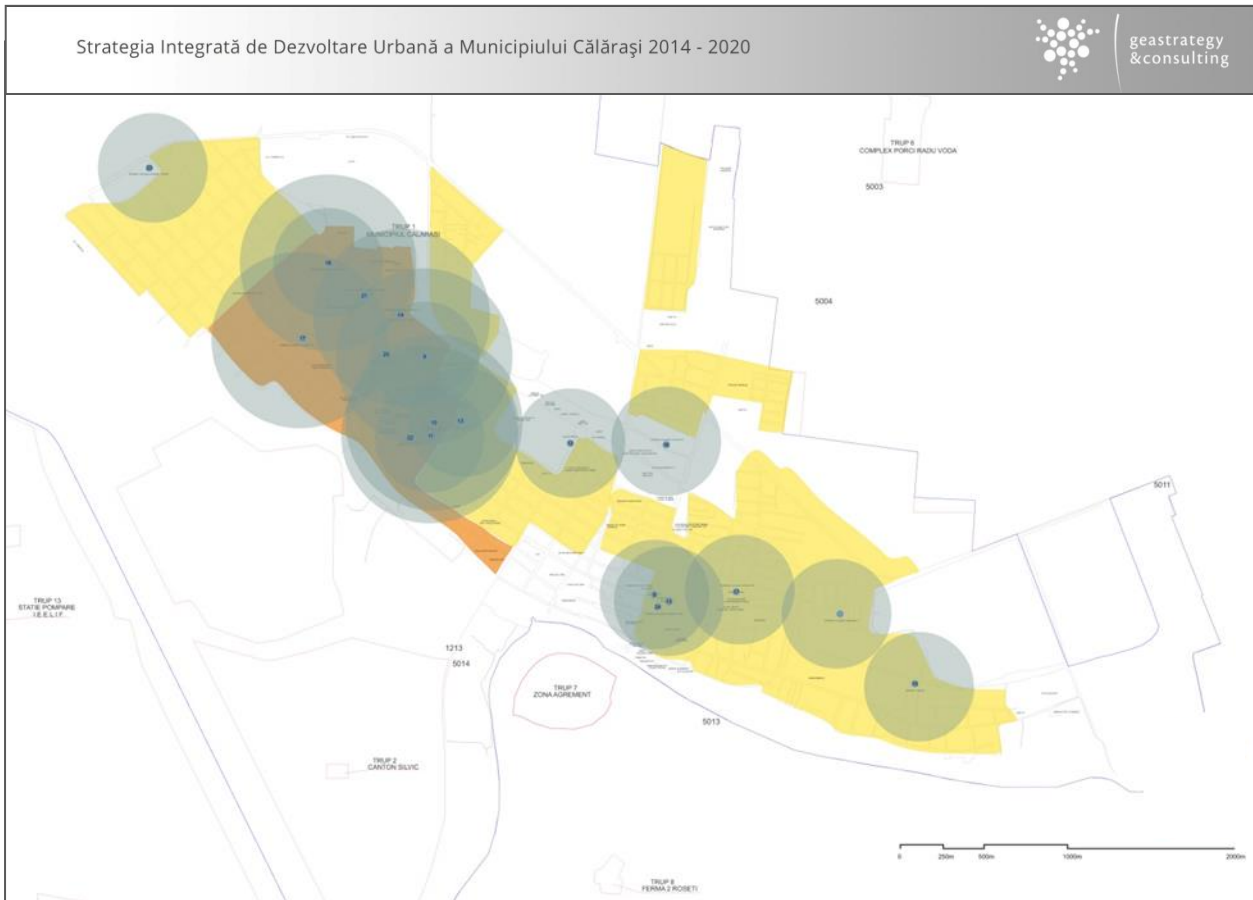
Sursă: Bază de date INS TEMPO

În ceea ce privește învățământul preșcolar, în municipiul Călărași se găsesc 17 unități cărora le revin 138 cadre didactice și 1855 de copii. Astfel, fiecare unitate găzduiește un număr de aproximativ 109 elevi și 8 persoane didactice, deci o rată de aproximativ 13 elevi per educator, prin urmare situația este ceva mai bună decât cea națională unde raportul elevi/profesor în cadrul învățământului preșcolar este 17.

Distribuția grădinițelor în teritoriu arată o deservire foarte bună a cartierelor de locuințe colective, însă în ceea ce privește țesutul individual, este deservit bine doar cel care se află adiacent marilor bulevarde, în timp ce zone marginase ca 13(Ceremag), 11 (Oborul Nou), 10 (Știrbei Vodă), 9 (Cărămidarilor), 15 (Măgureni), 1 (Mircea Vodă) sau 4 (FNC Livadă) nu beneficiază deloc de acest tip de dotare educațională.

Printre acestea se află și zone marginalizate, indentificate de diferite studii (vezi pagina 41) ca fiind zone defavorizate cu probleme sociale și economice grave, în care rata mare a abandonului școlar este prin urmare favorizată și de lipsa grădinițelor, copiii nefiind familiarizați cu sistemul educațional pentru a îl putea continua.

Figura 52 - Unitățile de învățământ preșcolar și razele de deservire ale acestora



Învățământul primar înregistrează cel mai mare raport elevi/profesor din întregul sistem de învățământ din municipiul Călărași, prin urmare, la fiecare profesor revin 23 de elevi, în timp ce la nivel național numărul acestora este de 17. Pe de altă parte, situația în învățământul gimnazial gravitează în jurul raportului de 12 elevi per profesor, număr aproximativ egal cu media națională de 11. În total se găsesc 11 de unități școlare cărora le revin aproximativ 270 de cadre didactice și 5600 de copii. Astfel, fiecare unitate găzduiește un număr de aproximativ 530 elevi, 13 persoane didactice ce revin învățământului primar și 20 care revin învățământului gimnazial.

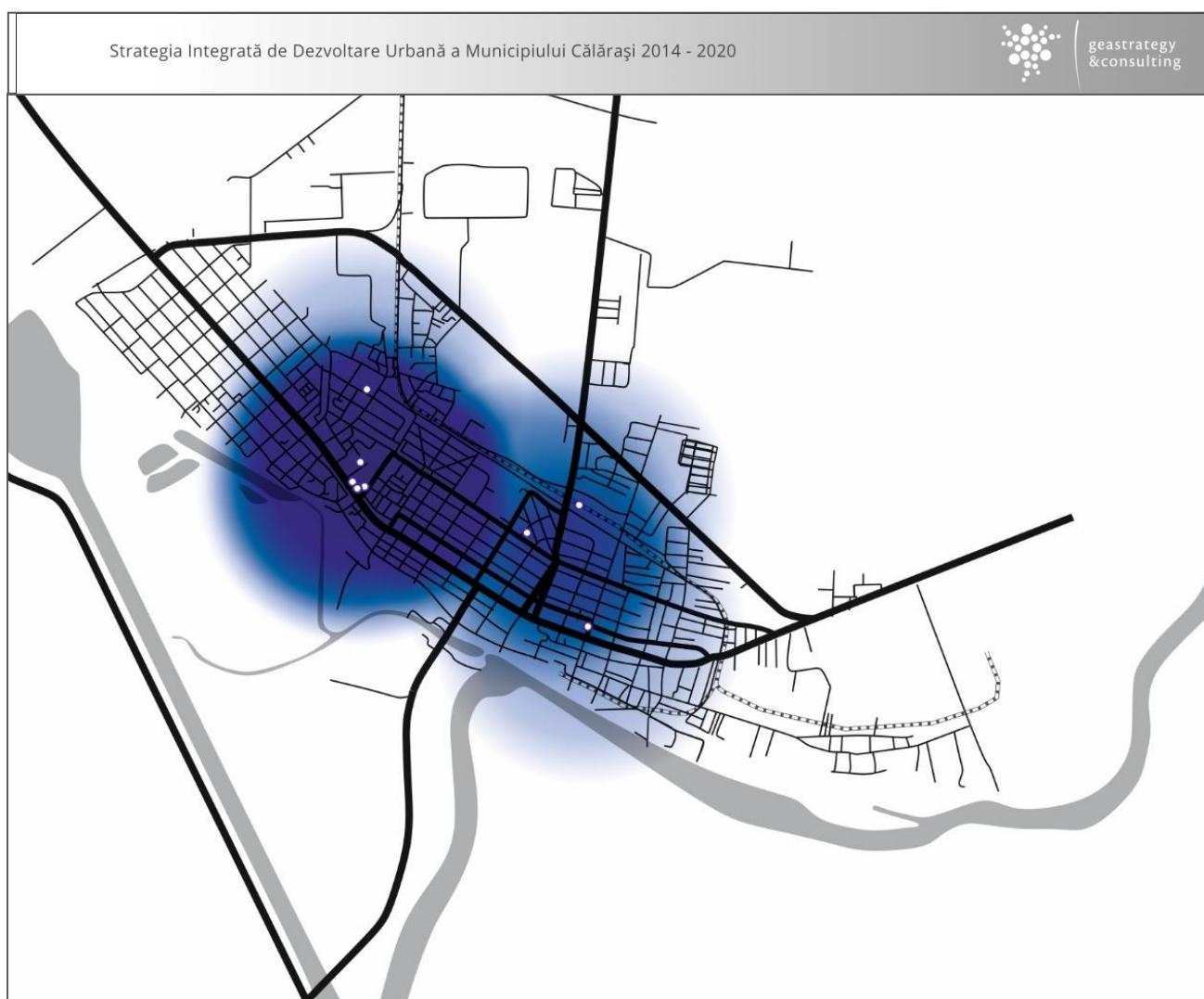
Distribuția școlilor în teritoriu arată o deservire foarte bună a cartierelor de locuințe colective dar și a zonei centrale a municipiului, în timp ce spre cartierele marginase, deservirea scade până la lipsa școlilor în partea nord estică. Elevii din zonele 10 (Știrbei Vodă), 9 (Cărămidari), 11 (Oborul Nou), 12 (Obor) și 15 (Măgureni) nu sunt încurajați să urmeze o școală datorită distanței mari de parcurgere, a barierelor fizice cum ar fi calea ferată sau datorită lipsei conectivității transportului în comun.

Figura 53 - Unitățile de învățământ primar și gimnazial și razele de deservire ale acestora



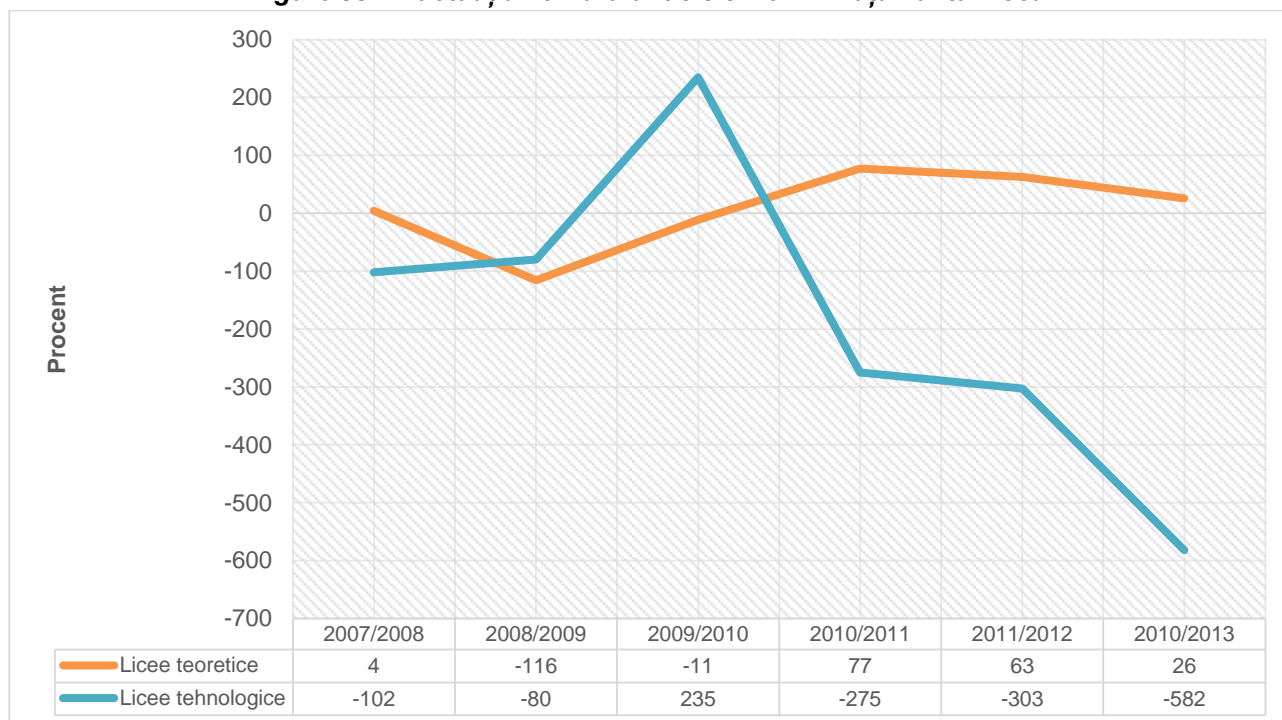
În municipiul Călărași funcționează 8 licee, cu o populație școlară totală de 5591 elevi și un raport de 13 elevi per profesor, medie egală cu cea națională. Dintre acestea două unități au profil teoretic: Liceul Teoretic Mihai Eminescu și Colegiul Național Barbu Știrbei, Liceul Danubius are profil mixt (teoretic și tehnologic), în timp ce majoritatea au profil tehnologic: Liceul Tehnologic Dan Mateescu, Colegiul Economic, Colegiul Agricol Sandu Aldea și Colegiul Tehnic Ștefan Bănulescu și Liceul Tehnic de Transporturi Auto. Majoritatea liceelor, respectiv 5, sunt localizate în zona de locuințe colective, patru dintre acestea formând un nod funcțional la intersecția Bulevardului Nicolae Titulescu cu Prelungirea București, în timp ce două se află în zona gării, și unul în zona centrală.

Figura 54 - Unitățile de învățământ liceal și razele de deservire ale acestora



Numărul elevilor din liceele teoretice ajungea la suma de 1677 în anul 2011, fiind cu aproximativ 3500 de elevi mai mic decât numărul celor din instituțiile de învățământ cu profil tehnologic care se afla în jurul valorii de 5100, deoarece până în anul 2009 aceștia au urmat tendințe diferite, de scădere respectiv creștere semnificativă a celor din liceele tehnologice. Cu toate acestea, în ultimii 4 ani populația școlară din instituțiile de învățământ liceal cu profil tehnologic a scăzut dramatic, spre deosebire de cele teoretice unde este evident începutul unei creșteri.

Figure 55 - Fluctuația numărului de elevi din învățământul liceal



Sursă: ISJCL 2007-2013

În ceea ce privește învățământul tehnic, conform PLAI, în Regiunea Sud Muntenia s-a constatat existența unor dezechilibre între cererea de calificare și oferta educațională și chiar domenii pentru care nu există ofertă școlară ca mica industrie sau industria materialelor de construcții, ceea ce determină un grad redus de integrare profesională a absolvenților. Astfel, contextul parteneriatelor menite să asigure transferul tinerilor pe piața muncii se caracterizează prin implicarea redusă a partenerilor sociali în identificarea oportunităților de integrare profesională a absolvenților învățământului TVET.

Tabel 14 - Situația învățământului tehnic

Nivel de învățământ	Învățământ postgimnazial	Inv TVET	Inv. profesional	Inv liceal (TVET)	Pondere Lic Inv.lic .tehn.in
Media pe țară	75,1				
Media pe regiunea Sud Muntenia	71,3	62,64	53,5	39.9	42,25
Călărași	60,4	63	48	46	56,68

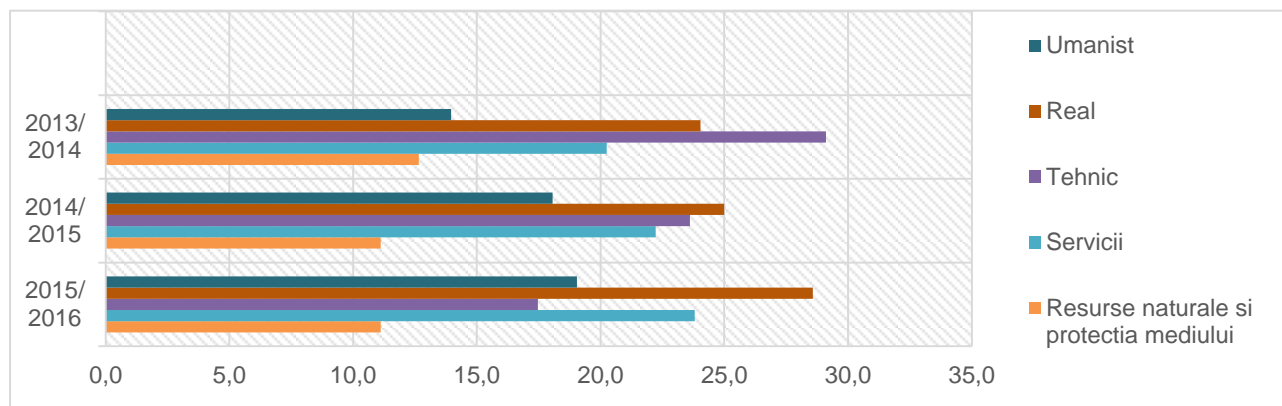
Sursă: PLAI Călărași

Oferta învățământului tehnologic în municipiul Călărași este reprezentată în anul 2015 de 6 unități școlare care au următoarele profile: resurse naturale și protecția mediului cu o pondere de 11,1% din totalul locurilor (tehnologic și teoretic), servicii cu o pondere majoritară de 23,8% și tehnic cu un procent de 17,5%.

Din totalul cifrei de școlarizare realizată în planul de școlarizare pentru 2015/2016, învățământul profesional și tehnic (liceu tehnologic) are o pondere semnificativă de 52,4 %. Comparativ cu anul

școlar 2014/2015 ÎPT înregistrează o scădere de aproximativ 4,5 procente, de la 56,9%, tendință ce se manifestă continuu din anul 2013/2014 când procentul locurilor la liceele tehnologice era de 62 %.

Figura 56 - Ponderea profilelor de învățământ în Municipiul Călărași în perioada 2013 - 2016



Sursa: Admitere.ro

În municipiul Călărași, structura pe profile a planului de școlarizare 2014-2015 prezintă următoarea situație:

- grad total de ocupare la specializările: economic, estetică și igiena corpului omenesc și producție media.
- grad mediu de ocupare (sub 75%) la specializarea turism și alimentație.
- grad mic de ocupare (sub 57%) în cadrul specializărilor: agricultură, resurse naturale și protecția mediului, industrie alimentară, electromagnetică și automatizări, mecanică.
- grad foarte mic de ocupare (sub 22%) în rândul specializărilor: comerț, construcții, instalații și lucrări publice, electromecanică și electric.

În același timp, din punct de vedere al numărului de angajați, industria Municipiului Călărași este dominată de industria prelucrătoare cu următoarele ramuri: fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, industria alimentară, prelucrarea lemnului, fabricarea produselor din lemn și plută, industria construcțiilor metalice și a produselor din metal, exclusiv mașini, utilaje și instalații, fabricarea altor produse din minerale nemetalice, industria metalurgică și fabricarea hârtiei și a produselor din hârtie. Aceasta reprezintă însă profilul a doar 40% din topul primilor 10 agenți economici ai municipiului, alte domenii semnificative fiind comerțul și serviciile, agricultura, silvicultura și pescuitul.

Prin urmare, există o neconcordanță între domeniile în care activează principalii angajatori din municipiul Călărași și specializările pentru care elevii optează în cadrul învățământului tehnic. Se poate constata faptul că pentru domeniile prelucrarea lemnului, construcția produselor din metal și fabricarea hârtiei nu există ofertă școlară.

Pentru domeniile construcții metalice, instalații și industria metalurgică singura specializare tangentă este reprezentată de construcții, instalații și lucrări publice care prezintă însă un grad de ocupare foarte mic, de aproximativ 7%. Agricultură și industria alimentară fac parte din domeniile care au specializări corespondente, dar pentru care gradul de ocupare este în medie de 40 %.

Domeniul comerț și servicii este corelat cu profilul servicii din cadrul învățământului tehnic care prezintă grade de ocupare diferite în funcție de specializare, cele mai solicitate de către elevi fiind:

economic, estetica și igiena corpului omenească, turism și alimentație și cel mai puțin solicitat, cel de comerț.

În ceea ce privește învățământul profesional, oferta municipiului Călărași prezintă cinci calificări aferente celor trei domenii: agricultură, mecanică și construcții, instalații și lucrări publice. Tot aici au putut fi identificate 4 din cele 127 de parteneriate încheiate la nivelul județului cu mediul privat privind efectuarea stagiului de pregătire practică în întreprinderi. Mai mult, prin intermediul Programului Operațional Sectorial Dezvoltarea resurselor Umane 2007 - 2013 întreprinderile au avut posibilitatea să-și califice și recalifice angajații în unitățile școlare.

Tabel 15 - Profile și specializări ale învățământului profesional în Municipiul Călărași

Unitate de învățământ		Calificare/Domeniu	Nr. Locuri	Angajatori
COLEGIUL "SANDU CALARASI"	AGRICOL ALDEA	Agricultor culturi de câmp / Agricultură	28	SC Ilya Agro SRL
COLEGIUL "STEFAN CALARASI"	TEHNIC BANULESCU	Lăcătuș construcții metalice și utilaj tehnologic/ Mecanică	28	SC Ilsa / SC zafa SRL
LICEUL "DAN CALARASI"	TEHNOLOGIC MATEESCU	Zidar - pietrar - tencuitor/ Construcții, instalații și lucrări publice	28	SC Confort SA
LICEUL TEHNOLOGIC DE TRANSPORTURI AUTO CALARASI		Mecanic auto/ Mecanică	28	SC Sidetrans SRL
		Tichingiu vopsitor auto/ Mecanică	28	SC Sidetrans SRL

Sursa: PLAI Călărași

În ceea ce privește învățământul universitar, în municipiul Călărași activează 3 secții ale universităților din București, cu profile diferite, de la management și psihologie la agricultură. Numărul studenților a fost în scădere continuă în ultimii 10 ani, aceștia optând pentru universitățile din capitală, în detrimentul celor locale. Cu toate acestea, cele mai frecventate facultăți din mediul local au fost Universitatea de Științe Agronomice și Medicină Veterinară, prin Facultatea de management, inginerie economică în agricultură și dezvoltare rurală, Universitatea Titu Maiorescu prin Facultatea de Psihologie și Universitatea Spiru Haret, prin Facultatea de Administrație Publică.

Majoritatea unităților de învățământ din municipiul Călărași, fiind în general construcții vechi și foarte vechi, necesită intervenții de tipul lucrărilor de construcții, al îmbunătățirii eficienței energetice, al reabilitării și dotării cu rețele de utilități precum și al echipării. Modernizarea acestora este necesară și se impune ca o condiție a creșterii calității actului de educație în unitățile de învățământ călărășene. În acest context se are în vedere extinderea, reabilitarea, echiparea și modernizarea

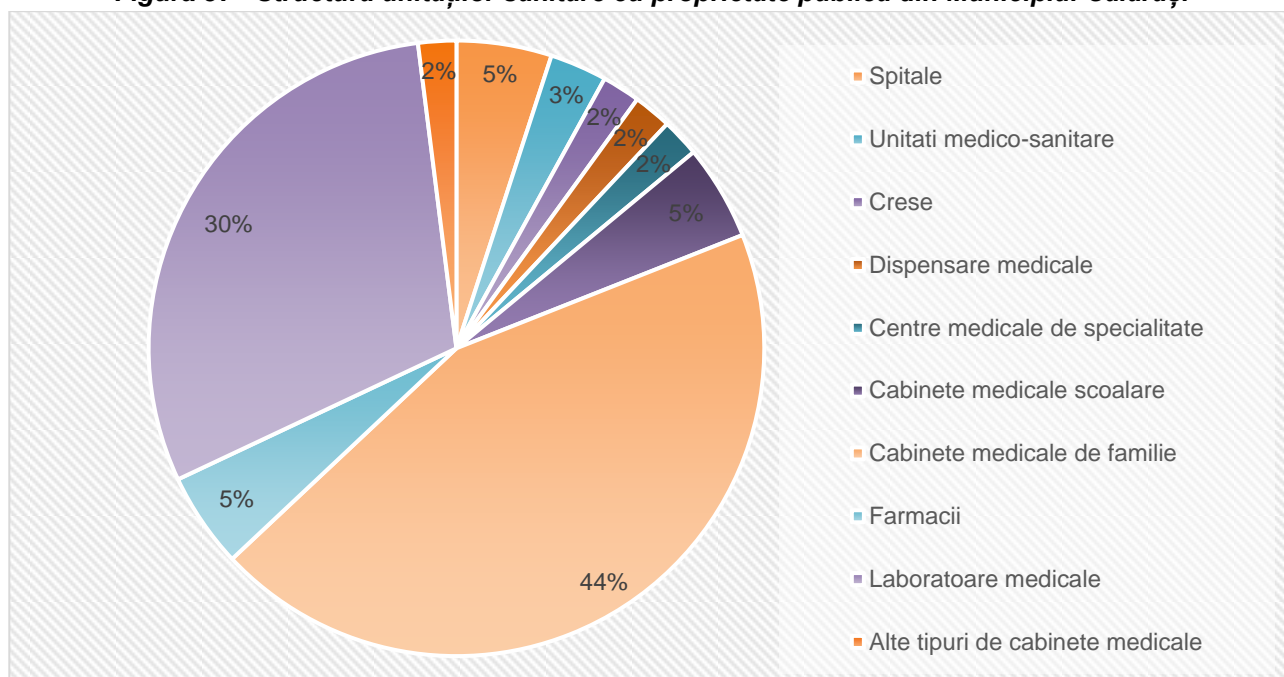
unităților de învățământ, inclusiv a celor din zonele marginalizate, zone locuite preponderent de populație cu probleme sociale și economice, inclusiv de etnie roma.

În vederea reabilitării, modernizării și echipării unităților de învățământ Primăria Municipiului Călărași realizează un inventar de evaluare al stadiului în care se află clădirile aferente, urmând ca, în funcție de necesități, să se formuleze propuneri de remediere a problemelor existente, din surse financiare locale sau atrase.

II.3.3.2. Sănătate

Printre facilitățile publice de sănătate din municipiul Călărași se numără, pe lângă cele două spitale, Spitalul de Pneumoftiziologie și Spitalul Județean de Urgență, 19 cabinete de familie, 13 laboratoare medicale și alte unități precum creșă, centru medical de specialitate, dispensar sau o unitate medico - socială.

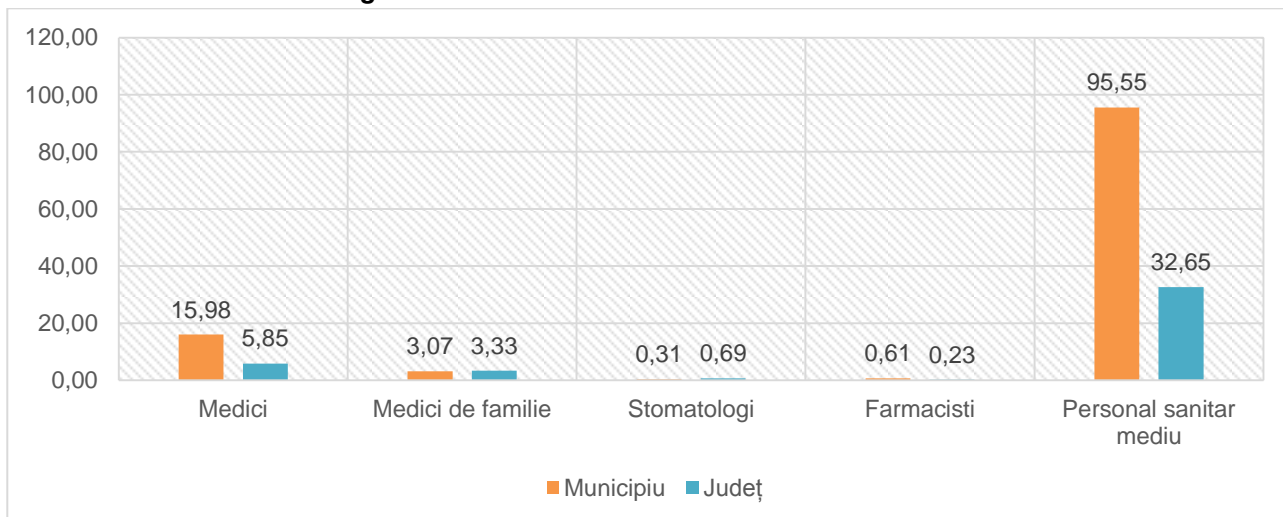
Figura 57 - Structura unităților sanitare cu proprietate publică din Municipiul Călărași



Sursă: DGASPC

Structura cadrelor medicale prezintă o majoritate a personalului sanitar mediu și a medicilor, în timp ce medicii de familie sunt în minoritate și prin urmare au un grad de solicitare foarte mare. În municipiul Călărași, la 10 000 de locuitori revin aproximativ 16 medici, 3 medici de familie și 95 de persoane încadrate ca personal sanitar mediu, situație mai bună față de județ unde la același număr de persoane revin aproximativ 6 medici, 3 medici de familie și 33 de persoane încadrate ca personal sanitar mediu.

Figura 58 - Număr de medici la 10.000 de locuitori

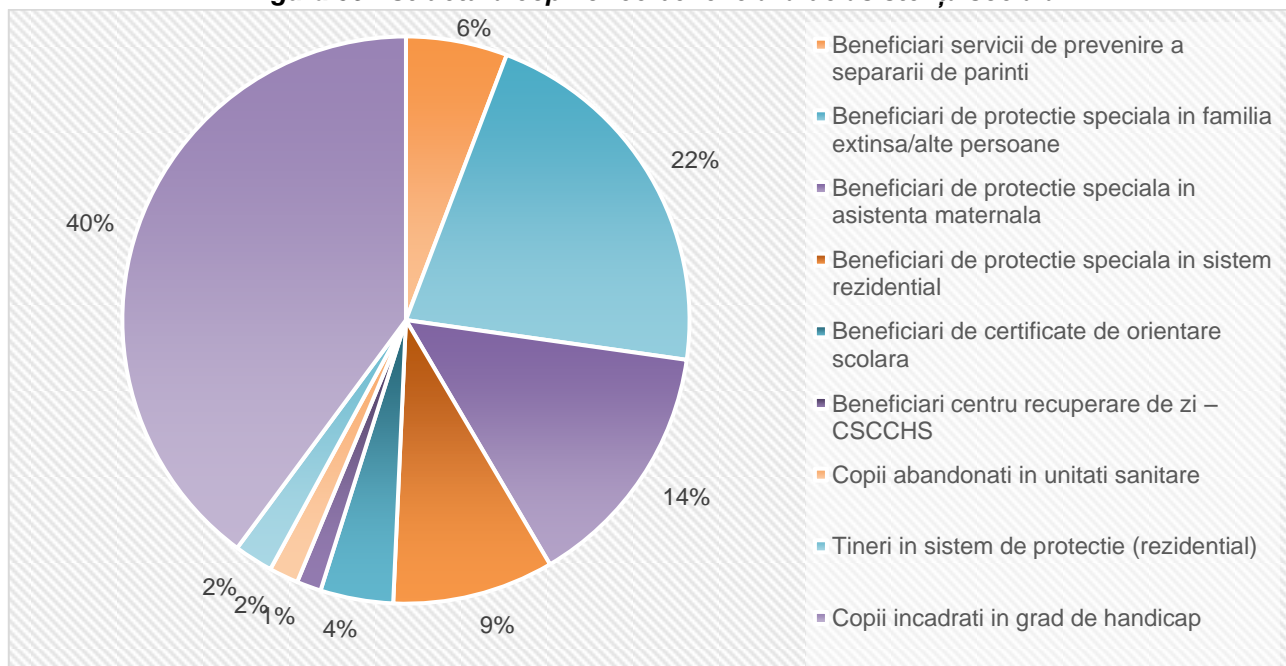


Sursă: Bază de date INS TEMPO

II.3.3.3. Asistență Socială

Din totalul copiilor din municipiul Călărași, doar 3 procente beneficiază de asistență socială. Dintre aceștia, majoritatea de 40% sunt copii încadrați cu grade diferite de handicap, urmați de un procent destul de mare de beneficiari de protecție specială în familia extinsă : 22% și beneficiari de protecție specială în asistență maternală :14%. Procente mai mici de 10%, se regăsesc în rândul copiilor care sunt înscriși la un centru de recuperare de zi, a beneficiarilor de servicii de prevenire a separării de părinți și a beneficiarilor de certificate de orientare școlară. Per total, numărul copiilor beneficiari de asistență socială a scăzut în ultimii ani direct proporțional cu scăderea numărului de copii la nivel județean.

Figura 59 - Structura copiilor ce beneficiază de asistență socială



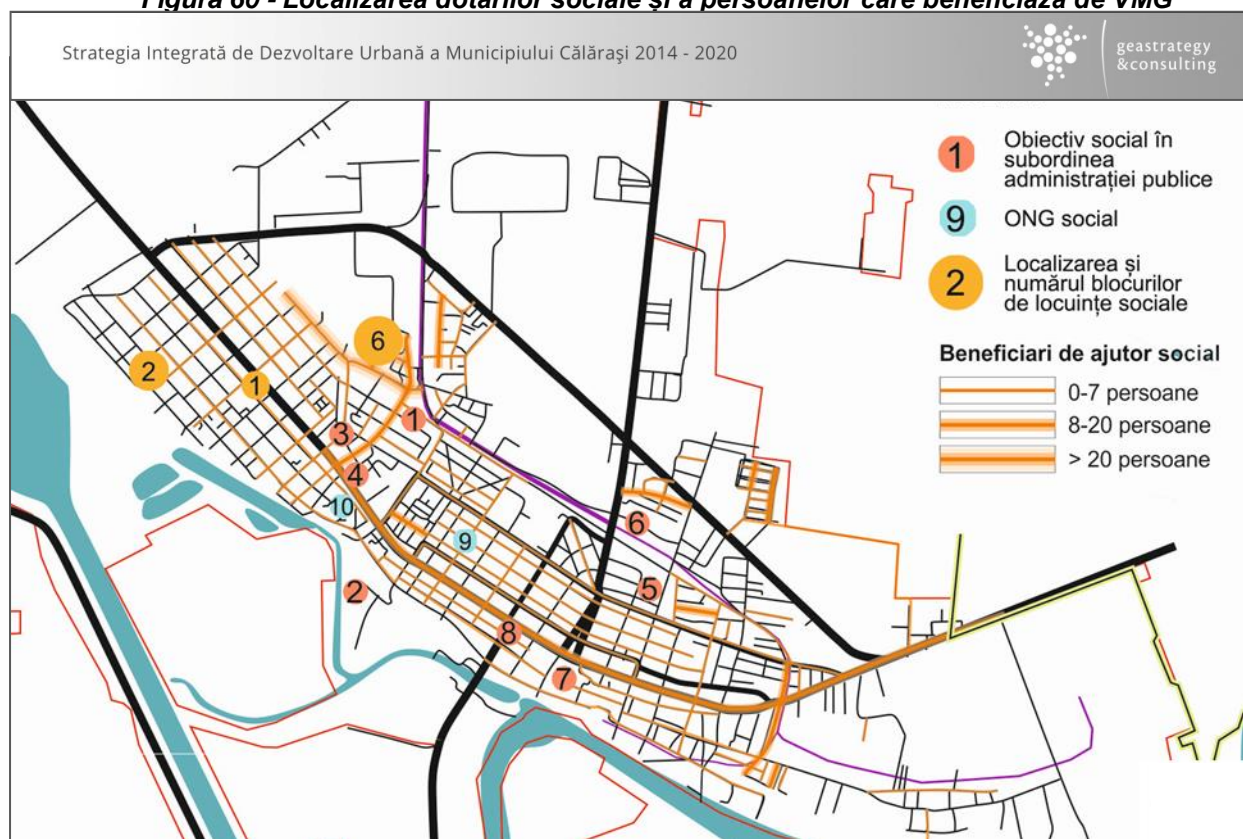
Sursă: DGASPC

Dintre serviciile sociale pentru copii care funcționează în municipiul Călărași, se disting, pe de o parte, cele din componența D.G.A.S.P.C. ca Serviciul Alternative de tip Familial cu un compartiment prevenire abandon și reintegrare familială și un compartiment pentru adopții sau Serviciul de Evaluare Complexă, Consiliere Copil și Protecție de tip Rezidențial cu un compartiment pentru evaluare complexă și consiliere copil și un compartiment de expertiză medicală.

În al doilea rând, în subordinea D.G.A.S.P.C funcționează următoarele servicii de tip rezidențial / servicii de zi destinate protecției copilului : Centrul de Plasament în Regim de Urgență « Sf. Maria » cu o capacitate de 20 de locuri pentru copii cu vârste între 0 și 18 ani și un serviciu social stradal pentru copiii strazii, Centrul de Servicii Sociale pentru Copil și Familie S.E.R.A. care are în componență un centru rezidențial cu o capacitate de 24 locuri și 2 vile a câte 12 locuri fiecare, un centru de zi cu 20 de locuri și o grădiniță cu plată de 16 locuri, Complexul de Servicii Comunitare Pentru Copilul Cu Handicap Sever care la rândul său cuprinde un centru rezidențial cu 37 de locuri, un centru de recuperare pentru copii cu nevoi speciale, și un centru de consiliere și Complexul De Servicii Comunitare Călărași care cuprinde centrul maternal cu 5 dormitoare mamă - copil și serviciul de pregătire și sprijin a integrării copilului în familie.

Serviciile oferite de aceste centre vizează copii care provin din familii defavorizate, copii care trăiesc în stradă sau se află în stradă fie circumstanțial, fie trimiși de familie pentru a câștiga bani, copii cu handicap sever și copii aflați în situații de abuz, neglijare, exploatare sau abandon. Astfel, în intervalul 2002 - 2011, numărul copiilor aflați în situații de risc a înregistrat o scădere continuă, de la 603 copii la 216 copii. Pe de altă parte, numărul copiilor care au săvârșit o faptă penală și nu răspund penal a crescut de la 4 copii în anul 2002, la 23 copii în anul 2011.

Figura 60 - Localizarea dotărilor sociale și a persoanelor care beneficiază de VMG



Sursă: Prelucrare pe baza datelor raportate de D.G.A.S.P.C.

Legendă – unitățile de asistență socială în subordinea administrației publice locale:

- 1. Serviciul de asistență maternală, Serviciu alternativ de tip familial, Centru de primire în regim de urgență Sf. Maria, Complex de servicii comunitare pentru copii cu handicap sever*
- 2. Centrul maternal Călărași*
- 3. Centru de servicii sociale pentru copii și familie SERA, Serviciul de dezvoltare a deprinderilor de viață independentă.*
- 4. Centru de zi Călărași*
- 5. Cantina de ajutor social Călărași*
- 6. Cămin pentru persoane vârstnice*
- 7. Serviciu public de asistență socială*
- 8. Serviciu public de asistență socială*
- 9. CAR Pensionari*
- 10. Asociația de Sprijin a Copiilor cu Handicap Fizic din România*

În ceea ce privește numărul adulților beneficiari de servicii sociale din municipiul Călărași, acesta a crescut în ultimii ani. Conform datelor AJPS, în municipiul Călărași, un număr de 340 de persoane au beneficiat de ajutor social acordat pentru obținerea venitului minim garantat. Cele mai multe persoane se află pe Aleea Constructorului, umati de cei de pe Strada Doina, Aleea Centralei, Aleea 5 Călărași, Strada Barsei, Strada Cireșoia și Aviator Diaconu Coresi.

Municipiul Călărași pune la dispoziția persoanelor adulte, pe lângă serviciile conexe cu cele pentru copii, care privesc asistența maternală, consiliere familială și ajutor social, un număr de 424 de locuințe sociale grupate în 9 clădiri de tip bloc, situate în partea Nord-Vestică a orașului. Cu toate acestea, sistemul locuințelor sociale este suprasolicitat, în anul 2013, doar 66 din cei 239 de solicitanți beneficiind de un apartament.



II.3.4. Infrastructura tehnico – edilitară

II.3.4.1. Sistemul de alimentare cu apă

Sistemul de alimentare cu apă potabilă al municipiului Călărași este administrat de S.C. Ecoaqua S.A. Călărași și este compus din următoarele elemente:

- Stația de captare din Dunăre;
- Stația de pretratare;
- Conducta de aducțiune;
- Stația de tratare;
- Rețelele de distribuție.

Sistemul de alimentare cu apă a fost construit în mai multe faze, înainte de 1989⁴, motiv pentru care, în situația actuală, prezintă probleme precum: eficiență de tratare slabă, conducte vechi, fisuri frecvente, presiune mică, consum de energie mare. În anul 2010, consumul era de 8.400 m³/zi, cu o medie de 104 l/om/zi pentru persoane fizice și 179 l/om/zi pentru persoane juridice. Față de anul

⁴ Conform *Strategiei pentru dezvoltarea economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014-2020*, în anul 2013, 15,8% din rețeaua de alimentare cu apă era mai veche de 25 de ani, 35,1% avea o durată de exploatare de 16-25 de ani, 28,3% avea o vechime 6-15 ani și 20,8% avea o durată de funcționare de 0-5 ani.

2010, în 2013 a scăzut consumul de apă pe zi, ajungând la 7.671 m³/zi, respectiv cu 8,67% mai puțin.

Prin proiectul finanțat prin Fondul de Coeziune, în perioada de programare 2007-2013, au fost realizate următoarele intervenții:

- Stația de captare de la Dunăre a fost îmbunătățită cu varianta submersibilă și plutitoare, care să se potrivească diferitelor niveluri ale râului;
- A fost implementată stația de pretratere de la Chiciu;
- A fost introdusă o conductă de aducțiune nouă, cu diametrul de 700 mm, pentru a transporta apa pretrată, la stația îmbunătățită de la Călărași, ce se află la o distanță de 6 km;
- Stația de tratare existentă a fost îmbunătățită;
- parte din sistemele de distribuție au fost reabilitate.

Cu toate acestea, în prezent, există 26 de străzi pe care nu este rețea de distribuție a apei potabile. Acestea sunt:

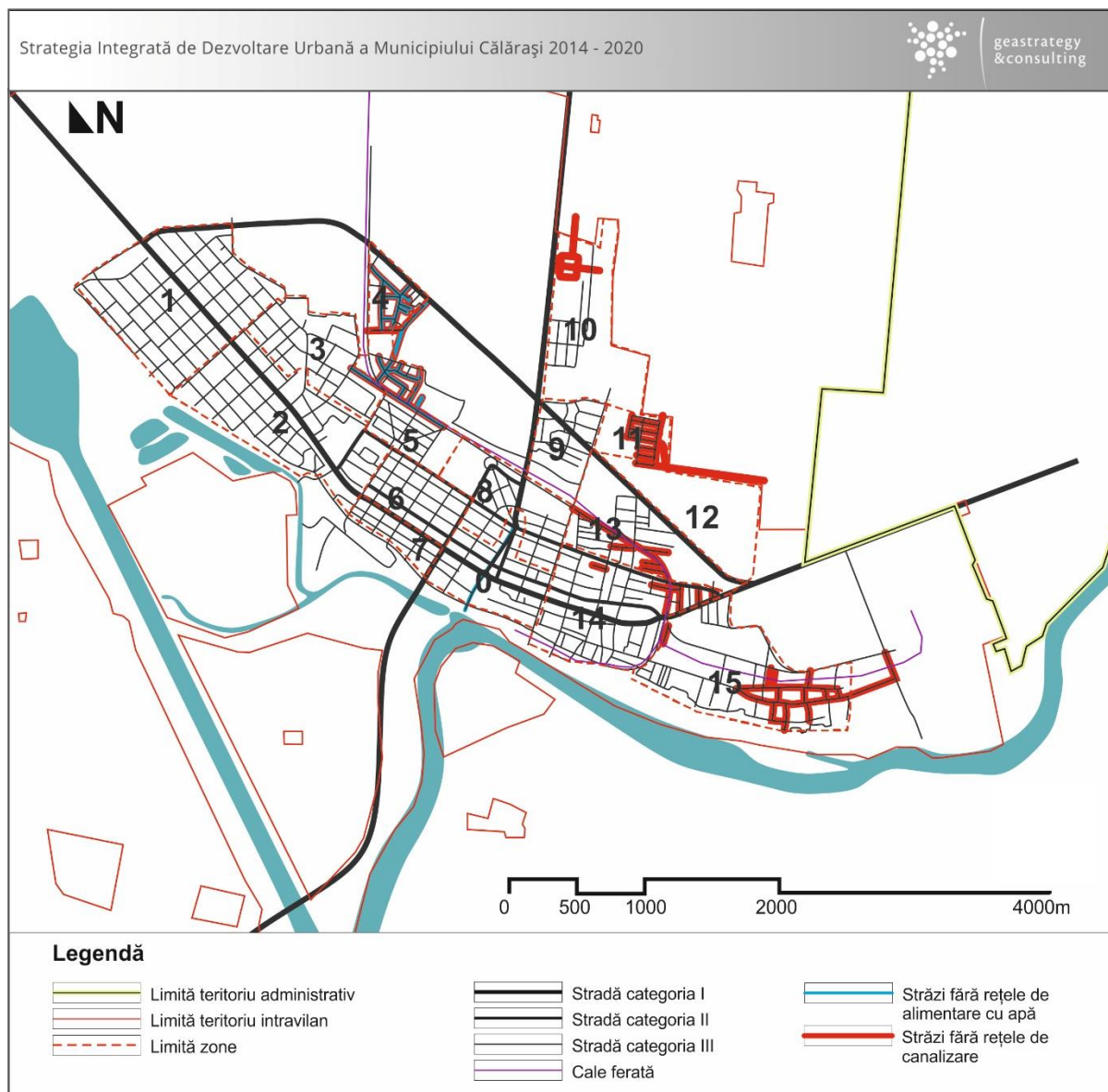
Tabel 16 – Lista străzilor din municipiul Călărași care nu au rețea de alimentare cu apă

Nr.	Denumirea străzii	Nr.	Denumirea străzii	Nr.	Denumirea străzii
1	Șoseaua Sloboziei Km.4	10	Livezilor	19	Fundătura Merilor 3
2	Locomotivei	11	Romanii	20	Lămâitei
3	Dacia	12	Intrarea Romanii	21	Merilor
4	Rovine	13	Fundătura Romanii	22	Ziarist George Grigorescu
5	Prunului	14	Ion Voicu	23	Prelungirea Muncii
6	Vișinilor	15	Ștefan Bănică	24	Perilor
7	Intrarea Caișilor	16	Nucilor	25	Bârcă Gheorghe
8	Poeniței	17	Fundătura Merilor 1	26	Coarnă Teodor
9	Caișilor	18	Fundătura Merilor 2		

Sursa: Primăria municipiului Călărași

Localizarea spațială a acestor străzi este predominant spre periferie, în extremitatea nord-vestică a municipiului, în Zona 4 (Cartierul Livada (FNC)).

Figura 61 - Extinderea rețelelor de alimentare cu apă și canalizare, în raport cu modernizarea străzilor în municipiul Călărași, în perioada 2009-2013



Sursa: Prelucrare pe baza informațiilor furnizate de Primăria Călărași

II.3.4.2. Sistemul de canalizare a apelor uzate

Sistemul de canalizare a apelor uzate (menajere și pluviale) al municipiului Călărași este atât separat, cât și combinat și este administrat tot de S.C. Ecoaqua S.A. Călărași. Sistemul de canalizare funcționează atât gravitațional, cât și pompat și este compus din următoarele elemente:

- Stația de tratare, ce se află în partea de est a orașului;
- Rețelele de colectare a apelor uzate;
- Stații de pompare.

Principala problemă a sistemului de colectare a apelor uzate este în prezent colmatarea periodică a colectoarelor la ploile abundente, moment în care au loc inundații, din cauza capacității hidraulice reduse⁵.

Prin proiectul finanțat prin Fondul de Coeziune, în perioada de programare 2007-2013, au fost realizate următoarele intervenții la nivelul sistemului de canalizare:

- Îmbunătățirea stațiilor de pompare;
- Utilități noi de tratare nămol;
- Stație nouă de tratare biologică.

Față de situația raportată la nivelul sistemului de alimentare cu apă potabilă, în cazul sistemului de canalizare, există un număr de 74 de străzi care nu au rețea de canalizare, de 3 ori mai multe față de cele fără alimentare cu apă:

Tabel 17 – Lista străzilor din municipiul Călărași care nu au rețea de canalizare

Nr.	Denumirea străzii	Nr.	Denumirea străzii	Nr.	Denumirea străzii
1	Agricultori	26	Violonist Ion Voicu	51	Siretului
2	Viilor	27	Actor Ștefan Bănică	52	Cernei
3	Constantin Negruzzi	28	Nucilor	53	Lotrului
4	Păcii	29	Fundătura Merilor 1	54	Av. Aurel Elefterescu
5	Lupeni	30	Fundătura Merilor 2	55	Aviator Adrian Săvulescu
6	Dimitrie Cantemir	31	Fundătura Romanii	56	Pr. Alexandru Ionescu
7	Rândunelelor	32	Lămâiței	57	Petre V. Haneș
8	Dimitrie Bolintineanu	33	Merilor	58	Sculptor Pavel Mercea
9	Vasile Conta	34	Zorilor	59	Felix Țopescu
10	Vlad Țepeș	35	Teilor	60	Ernest Maftei
11	Petroșani	36	Avram Iancu	61	Prof. N. Bănescu
12	Prelungirea Petroșani	37	Mihail Sadoveanu	62	B-Dul Corneliu Coposu
13	Prelungirea Vasile Conta	38	Nicolae Iorga	63	Ziarist George Grigorescu
14	Barbu Ștefănescu Delavrancea	39	Celulozei	64	Pr. Pârlea Alexandru
15	Locomotivei	40	Câmpului	65	Corneliu Pantilie
16	Dacia	41	Cuza Vodă	66	Marius Petrescu
17	Rovine	42	Șantierului	67	Dan Mateescu
18	Prunului	43	Răsăritului	68	Vasile Culică
19	Vișinilor	44	Mureșului	69	Fundătura Merilor 3
20	Intrarea Caișilor	45	Bistriței	70	Prelungirea Muncii
21	Poeniței	46	Buzăului	71	Perilor
22	Caișilor	47	Bucovinbei	72	Bârcă Gheorghe
23	Livezilor	48	Jiului	73	Coarnă Teodor

⁵ Unul dintre motivele colmatării colectoarelor existente este și vechimea acestora: conform *Strategiei pentru dezvoltarea economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014-2020*, în anul 2013, 20% din rețelele de canalizare au vechimea de peste 25 de ani, 35% între 16-25 ani, 40% între 6 și 15 ani și doar 5% sunt mai noi, cu o vechime de maxim 5 ani

24	Romanii	49	Bârsei	74	Gherasim Nicolau
25	Intrarea Romanii	50	Oltului		

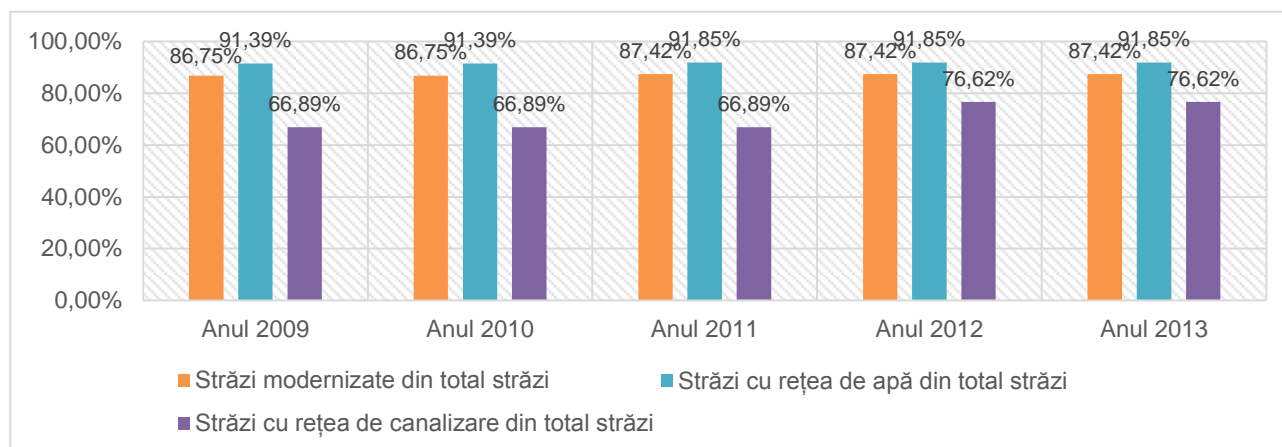
Sursa: Primăria municipiului Călărași

Localizarea spațială a acestor străzi este predominant înspre periferie, în extremitățile nordice și vestice, în Zona 4 (Cartierul Livada (FNC)), Zona 10 (Cartierul Știrbei Vodă), Zona 11 (Obor Nou), Zona 13 și Zona 15.

Așa cum a fost prezentat și în Tabelele 1 și 2, în municipiul Călărași, este necesară extinderea rețelelor de alimentare cu apă și canalizare, pentru a acoperi toate străzile existente și pentru a deservi în totalitate populația localității. Cu toate acestea, gradul de dotare cu echipamente tehnico-edilitare a crescut în ultimii 5 ani, de la 91,39% străzi cu rețele de alimentare cu apă în anul 2009, la 91,85% în anul 2013, respectiv de la 66,89% străzi cu rețele de canalizare în anul 2009, la 76,62% în 2013.

Procesul de extindere a echipamentelor publice se pare însă, că nu s-a desfășurat concomitent cu modernizarea străzilor, întrucât în anul 2009, 91,39% din străzile orașului erau modernizate, iar doar 66,89% din aceste străzi aveau rețele de canalizare. Având în vedere că în anii următori au fost extinse rețelele de alimentare cu apă și canalizare, iar modernizarea străzilor a stagnat, reiese faptul că străzile deja modernizate au fost afectate, în vederea introducerii în subteran a acestor rețele. Pentru a evita astfel de situații, pentru asigurarea unei dezvoltări sustenabile a municipiului Călărași și pentru reducerea costurilor de administrare a acestuia, se recomandă însă o abordare integrată a acestor intervenții în domeniul public.

Figura 62 - Extinderea rețelelor de alimentare cu apă și canalizare, în raport cu modernizarea străzilor în municipiul Călărași, în perioada 2009-2013

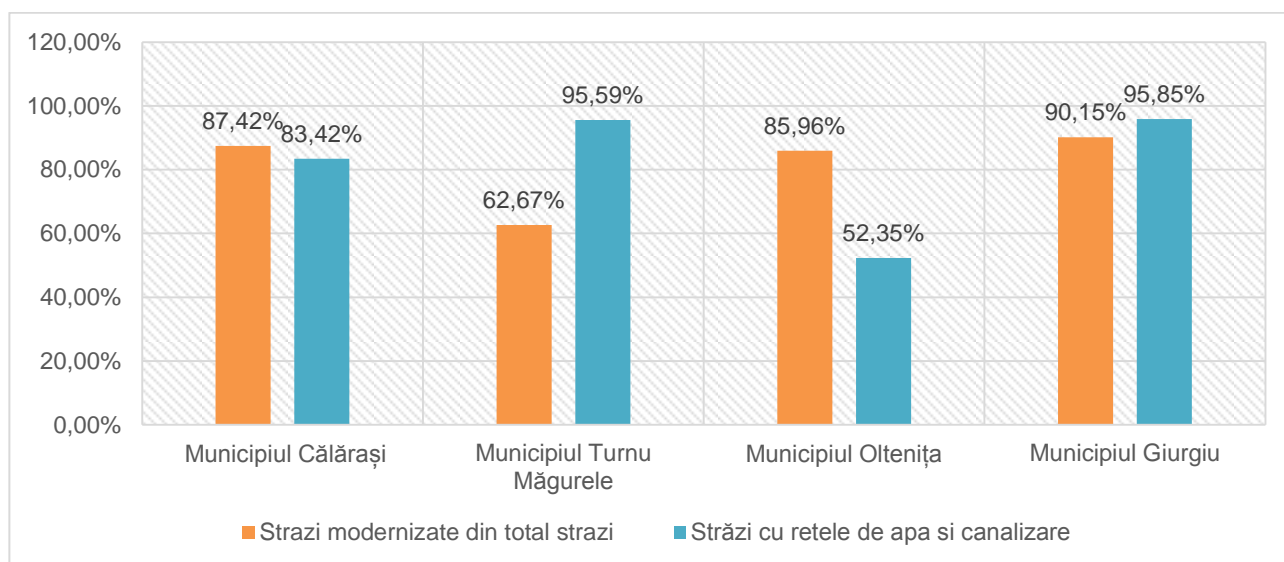


Sursa: Institutul Național de Statistică

Comparativ cu situația alimentării cu apă și a canalizării, raportată la situația străzilor modernizate, în orașe similare cu municipiul Călărași, în anul 2013, se poate observa că municipiul Călărași ocupă locul 2 ca procent al străzilor modernizate din totalul străzilor orașului (87,42%), după municipiul Giurgiu (90,15%). Municipiul Turnu Măgurele însă, are cel mai scăzut procent de străzi modernizate (62,67%), spre deosebire de procentul de străzi ce dețin și rețele de alimentare cu apă

și canalizare (95,59%), din total străzi radordate. Acest fapt sugerează o dezvoltare coerentă și corectă, cu introducerea rețelelor de apă și canal într-o primă etapă, precedată de modernizarea străzilor, în etapa ulterioară. Municipiul Călărași are însă, un procent mai scăzut al străzilor acoperite atât de rețele de apă, cât și de canal, din totalul străzilor echipate (83,42%), fiind pe locul 3, în clasamentul celor 4 orașe.

Figura 63 - Situația străzilor modernizate și cu rețele de apă și canalizare din municipiul Călărași, în anul 2013, prin comparație cu municipiul Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu



Sursa: Institutul Național de Statistică

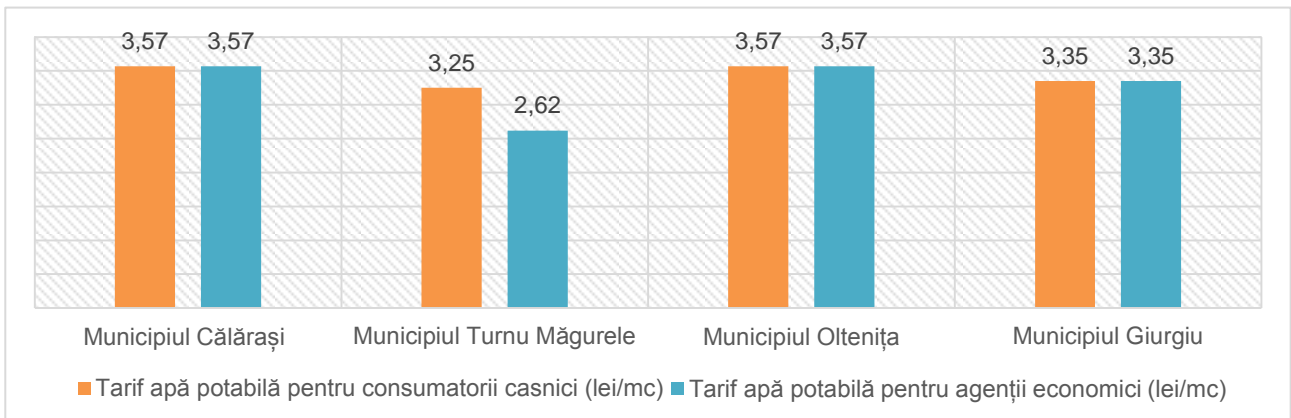
Pe de altă parte, din punct de vedere al furnizării serviciilor de alimentare cu apă și canalizare, conform Institutului pentru Politici Publice București, municipiul Călărași furnizează aceste servicii la un tarif de 3,57 lei/mc, atât serviciile de alimentare cu apă pentru consumatorii casnici, cât și cel pentru agenții economici.

Prin comparație cu alte localități, prețul acestor servicii este mediu spre scump, la nivel național fiind pe locul 20/42 ca tarif de furnizare a apei potabile pentru consumatorii casnici și pe locul 24/42 ca tarif de alimentare a apei potabile pentru agenții economici.

Față de alte municipii similare cu municipiul Călărași, din Regiunea Sud-Muntenia (Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu), Călărași și cu Oltenița, care au același operator de apă și canal, prezintă cele mai mari tarife de furnizare a acestor servicii (3,57 lei/mc, față de 3,25/2,62 lei/mc preț practicat în municipiul Turnu Măgurele sau 3,35 lei/mc, preț de furnizare a serviciilor de apă și canal din municipiul Giurgiu).

Având în vedere că pierderile din rețeaua de alimentare cu apă sunt în procent de 58% (ocupă locul 2 la nivel național, fiind astfel una dintre localitățile cu cele mai mari probleme ale echipamentelor tehnico-edilitare) și luând în considerare tariful mare de furnizare a acestui serviciu, rezultă că în municipiul Călărași sunt necesare urgente intervenții, pentru a remedia aceste probleme.

Figura 64 - Tariful apei potabile pentru consumatorii casnici și pentru agenții economici, în municipiul Călărași, comparativ cu municipiile Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu



Sursa: Institutul pentru Politici Publice București

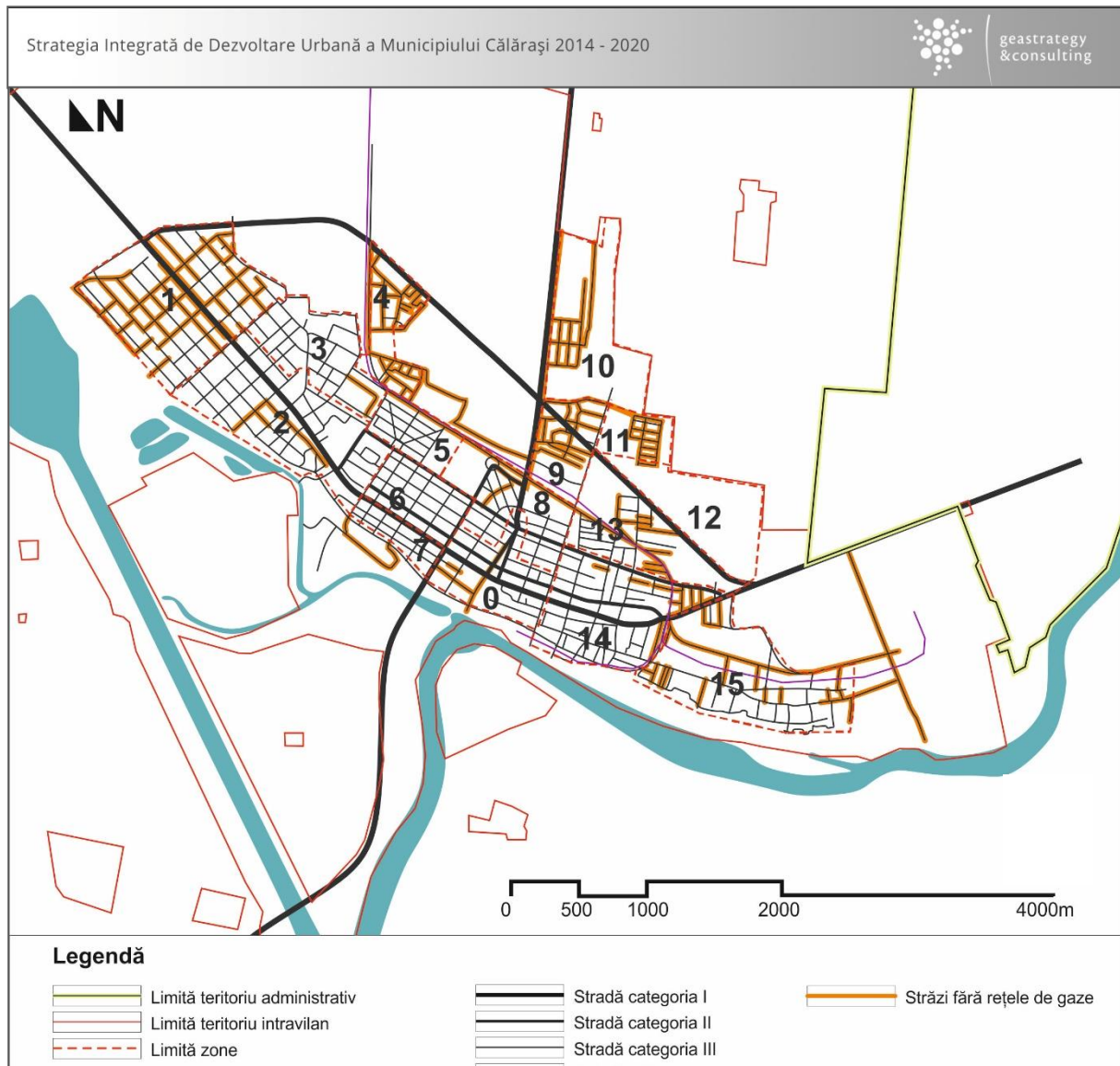
II.3.4.3. Sistemul de alimentare cu gaze naturale

Din punct de vedere al **echipării cu gaze naturale**, municipiul Călărași deține rețea de alimentare, care s-a extins din anul 2009 până în 2013, de la 94,2 km la 108,5 km (adică cu 15,1%). Raportat la lungimea străzilor din anul 2013 (151 km), reiese că doar 71,85% din străzile municipiului Călărași dețin rețea de alimentare cu gaze naturale. Deci, încă mai este necesară extinderea acestor rețele, în vederea satisfacerii în totalitate necesarului populației.

Din figura mai jos prezentată, se poate observa că extinderi ale rețelelor de alimentare cu gaze naturale sunt necesare predominant în zonele periferice din vest, est și nord, în mod special în zonele: Zona 1, Zona 4 (Cartierul Livada (FNC)), Zona 10 (Cartierul Știrbei Vodă), Zona 11 (Obor Nou), Zona 9, Zona 13 și Zona 11.

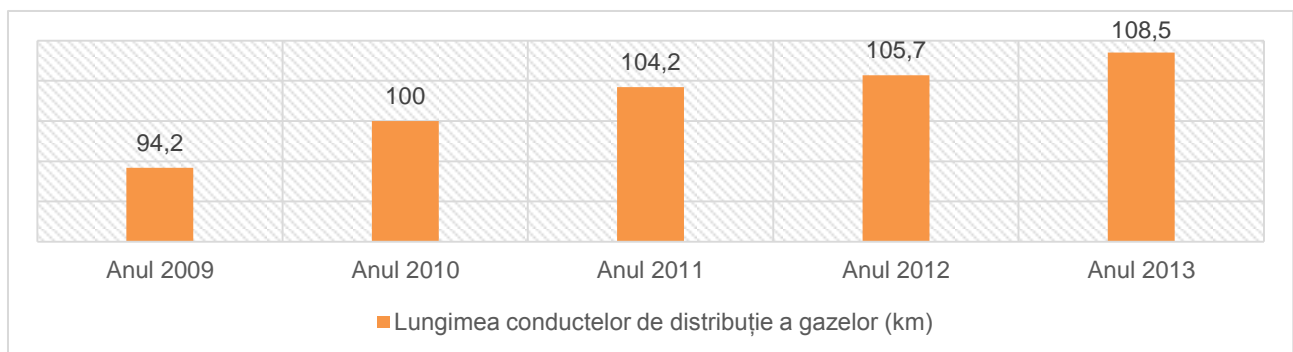
Din punct de vedere al cantității totale de gaz distribuită, aceasta a crescut din anul 2009 până în anul 2013 cu 2,89% (de la 41.082 mii metri cubi la 42.270 mii de metri cubi). În această perioadă de 5 ani însă, a cunoscut o ușoară scădere din anul 2009 până în 2012, când a început din nou să crească. Din această cantitate, gazele pentru uz casnic reprezentau în anul 2009 - 41,21%, iar în 2013 - 36,56%, cunoscând astfel o scădere. În decursul acestor 5 ani însă, consumul gazelor pentru uz casnic a cunoscut atât creșteri, cât și scăderi, dar raportată la cantitatea totală de gaze distribuită, aceasta a fost constant în creștere până în anul 2012.

Figura 65 - Străzile care nu au rețele de gaze, din municipiul Călărași



Sursa: prelucrare pe baza informațiilor furnizate de Primăria Călărași

Figura 66 - Lungimea conductelor de distribuție a gazelor naturale în municipiul Călărași, în perioada 2009-2013



Sursa: Institutul Național de Statistică

Prin comparație cu alte localități similare, se poate observa că municipiul Călărași are consumul cel mai mare de gaze naturale, atât per total, cât și la nivelul consumatorilor casnici. Totodată, comparând indicatorul *cantitate de gaze distribuită la consumatorii casnici, pe cap de locuitor*, cu valorile înregistrate în municipiile Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu, se observă că municipiul Călărași are cea mai mare valoare, respectiv de 0,19.

Tabel 18 – Lungimea conductelor de distribuție a gazelor naturale în municipiul Călărași, în perioada 2009-20132

	Municipiul Călărași	Municipiul Turnu Măgurele	Municipiul Oltenița	Municipiul Giurgiu
Cantitatea de gaze distribuită pentru uz casnic (mii m³)	15.455 (36,56 din total)	4.000 (53,86% din total)	5.002 (67,42% din total)	4.025 (25,53% din total)
Cantitatea de gaze distribuită pentru uz casnic / locuitor (mii m³/loc.)	0,19	0,12	0,13	0,05

Sursa: Institutul pentru Politici Publice București

Consumul crescut al gazelor naturale în municipiul Călărași, este justificat de existența într-un procent foarte ridicat a locuirii individuale, considerabil mai mare și ca suprafață și ca număr de locuitori față de locuirea colectivă (locuitorii din zonele de locuire individuală utilizează preponderent centralele pe gaz, în vederea încălzirii locuinței, spre deosebire de locuințele colective, care sunt racordate la centralele termice de cartier – 3 în tot orașul).

II.3.4.4. Serviciile de salubritate

Colectarea deșeurilor în municipiul Călărași se realizează în prezent de către S.C. URBAN S.A. Râmnicu Vâcea. În vederea asigurării unor servicii de salubritate de calitate, pentru a proteja mediul și pentru dezvoltarea sustenabilă a orașului, S.C. Urban S.A. a achiziționat containere pentru colectarea selectivă a gunoiului menajer, având o suprafață totală de depozitare de 9 ha.

În afară de operatorul principal de colectare deșeurilor al municipiului Călărași, există și alți operatori care colectează selectiv deșeurile precum: baterii și acumulatori, deșeurile de ambalaje hârtie și carton, deșeurile de materiale plastice și PET, deșeurile metalice feroase și neferoase. Cu toate acestea, ponderea deșeurilor colectate selectiv este extrem de mică, 0,13%, municipiul Călărași fiind pe locul 34/42 la nivel național. Față de alte municipii reședință de județ din proximitate, ponderea este cu mult mai mică, și chiar și localități mai mici, precum municipiul Slobozia sau municipiul Alexandria, au ponderi mai ridicate ale deșeurilor colectate selectiv (Slobozia – 3,91% și Alexandria – 0,37%).

Printre investițiile și inițiativele recente realizate în sistemul de management al deșeurilor în municipiul Călărași, se numără cele aferente proiectului „Sistem integrat de management al deșeurilor solide în județul Călărași”. Una dintre cele mai importante acțiuni a fost închiderea depozitului de deșeurile și înființarea unei stații de transfer.

Din punct de vedere al cantității totale de deșeuri colectată în municipiul Călărași în anul 2013, aceasta a înregistrat o valoare de 23.934,10 tone, situându-se pe locul 10 din 42 la nivel național, cantitate destul de mare, raportată la numărul populației (0,30 tone pe persoană). Față de alte municipii reședință de județ din proximitate și din Regiunea Sud-Muntenia, această cantitate este considerabil mai mare față de municipiul Giurgiu și municipiul Slobozia, dar pe de altă parte, este cu mult mai mică față de cea înregistrată în municipiul Alexandria (0,72 tone/persoană).

În ceea ce privește furnizarea serviciului de salubritate, tariful de colectare este de 6,97 lei / persoană / lună, fiind pe locul 15/42, adică un preț mediu spre scăzut, la nivel național. Alte localități, precum municipiul Alexandria și municipiul Slobozia, practică tarife mai mici față de municipiul Călărași (Slobozia – 5,30 lei/persoană/lună și Alexandria – 6,70 lei/persoană/lună). Pe de altă parte, municipiul Giurgiu are tarife considerabil mai mari față de toate aceste trei municipii, respectiv 9,00 lei/persoană/lună.

Tabel 19 – Serviciul de salubritate în municipiul Călărași, comparativ cu restul municipiilor reședință de județ din proximitate, din cadrul Regiunii Sud – Muntenia: municipiile Giurgiu, Alexandria, Slobozia

	Municipiul Călărași	Municipiul Giurgiu	Municipiul Alexandria	Municipiul Slobozia
Ponderea colectării selective a deșeurilor	0,13%	1,58%	0,37%	3,91%
Tarif serviciu de salubritate pentru populație (lei/pers/lună)	6,97	9,00	6,70	5,30
Cantitatea totală de deșeuri municipale colectate (tone)	23.934,10	18.702,20	38.535,00	12.988,32
Cantitatea totală de deșeuri municipale colectate (tone/persoană)	0,30	0,26	0,72	0,24

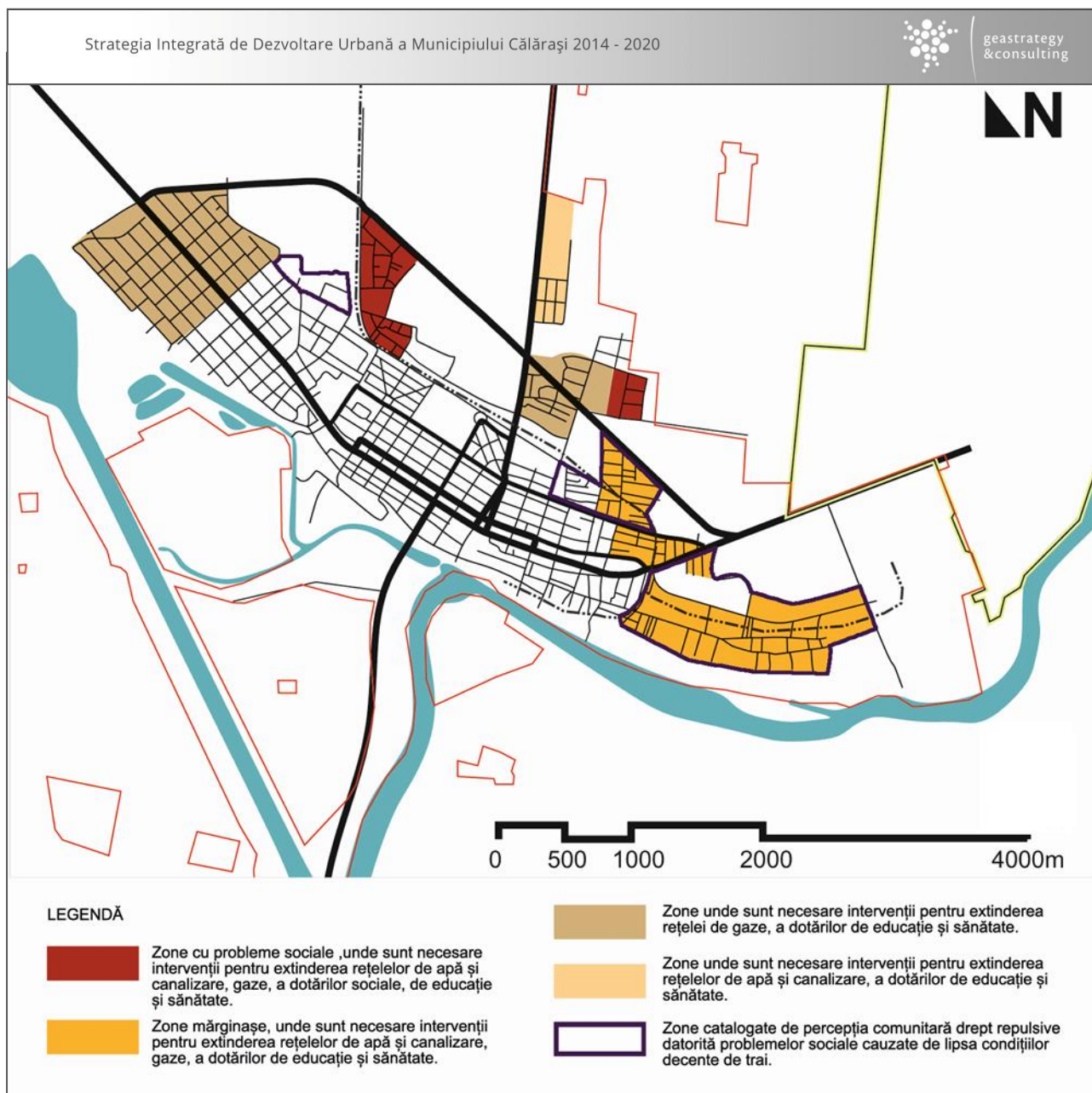
Sursa: Institutul pentru Politici Publice București

Analiza serviciilor publice socio-culturale și a măsurii în care deservește populația relevă anumite zone foarte bine deservite cum ar fi cea de locuințe colective sau spina centrală și areale mărginașe unde serviciile publice lipsesc, cum ar fi cartierele Doi Moldoveni, FNC Livadă, Știrbei Vodă, Tineri, Obor și Oborul Nou aflate în partea de nord-est, extremitățile cartierului Măgureni din partea de sud-est și extremitățile cartierului Mircea Vodă din partea nord-vestică.

Lipsa serviciilor publice are efecte grave în plan economic și social ca rata mare a abandonului școlar sau gradul mic de școlarizare, lipsa locurilor de muncă, insalubritate, rată mare a criminalității și un sentiment general de excluziune socială. Acestea se manifestă cel mai puternic în cartierele Oborul Nou și FNC Livadă din nord, unde se află și cele mai defavorizate zone ale municipiului, care concentrează comunități de romi și turci.

Cu toate că unele raze de deservire ajung parțial până în zonele de nord, prezența căii ferate constituie o barieră fizică importantă între aceste cartiere mărginașe, unde lipsesc serviciile publice și zonele centrale, care face imposibilă sau periculoasă accesarea tuturor tipurilor de funcțiuni, mai ales de către copii, bătrâni sau persoane cu dizabilități. Prin urmare realizarea unor treceri sigure peste calea ferată și extinderea sistemului de servicii publice sunt o prioritate pentru aceste areale defavorizate.

Figura 67 - Zone de intervenție servicii publice





II.3.5. Conectivitate și mobilitate urbană

Mobilitatea urbană definește ansamblul deplasărilor persoanelor pentru activități cotidiene legate de muncă, activități și/sau necesități sociale (sănătate, învățământ, etc.), cumpărături și activități de petrecere a timpului liber înscrise în spațiul urban.

Scopul acestui capitol este de a evidenția caracterul și nevoile specifice din punct de vedere al mobilității urbane a diferitelor zone (cartiere) care compun municipiul Călărași, pe baza analizelor și prognozelor realizate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic de politică publică, ce are drept scop satisfacerea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și activităților economice în arealurile urbane, pentru asigurarea unei mai bune calități a vieții, adresându-se tuturor formelor de transport din întreaga aglomerare urbană, cu precădere transportului public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau staționare.

Scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă îl constituie crearea unui sistem de transport care să răspundă următoarelor obiective principale:

- *Accesibilitate*: asigurarea de opțiuni de transport pentru toți cetățenii, astfel încât aceștia să aibă acces la destinațiile și serviciile esențiale.
- *Siguranță și securitate*: îmbunătățirea condițiilor de siguranță și securitate pentru toți utilizatorii sistemului de transport și pentru comunitate în general
- *Mediu sănătos*: reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie
- *Eficiența economică*: îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri
- *Calitatea mediului urban*: creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu

II.3.5.1. Context regional

Municipiul Călărași, amplasat în partea de sud-est a României, se racordează direct la rețeaua de coridoare de transport pan europene TEN-T. Prin poziția sa, municipiul are acces direct și facil la autostrada A2, București-Constanța, la partea maritimă a coridorului Rin-Dunăre, precum și la magistrala feroviară 800 București-Constanța, prin linia 802.

Legătura municipiului cu teritoriul său de influență se realizează prin următoarele drumuri:

- DN3: direcția București-Lehliu (NV) și Silistra (S)
- DN21: Călărași - Slobozia și legătura cu A2
- DN31: Călărași – Oltenița
- DN3B: Călărași - Fetești

Această poziție favorabilă susține dezvoltarea orașului mizând pe transportul maritim, fapt care aduce după sine nevoia revitalizării infrastructurii portuare. Intervențiile de reabilitare a infrastructurii portuare sunt susținute și în Masterplanului General de Transport (MGT versiunea septembrie 2014) care prevede proiecte pentru: „Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul Călărași-Brăila” și „Modernizarea portului Călărași”.

O bună racordare la coridoarele TEN-T este esențială pentru a putea beneficia de o legătură facilă cu Europa la nivelul transportului de persoane și bunuri. În acest context, întărirea relațiilor la nivelul infrastructurii de transport cu Autostrada A2 și Magistrala 800 capătă o importanță sporită pentru a crește accesibilitatea către principalii poli de dezvoltare la nivel maro-regional, Constanța și București. De asemenea, va fi necesară întărirea relațiilor pe cale navigabilă cu celelalte orașe portuare din regiune, Giurgiu și Silistra (Bulgaria).⁶

⁶ Proiecte de infrastructură menite să întărească relațiile cu coridorul Rin-Dunăre pe cale rutieră și navigabilă sunt incluse în Masterplanul General de Transport al României.

La nivel regional, drumurile naționale DN 3 și DN 21 reprezintă principala legătură cu capitala, drumul național DN 31 asigură legătura cu Oltenița și Giurgiu iar drumurile naționale DN 21 și DN 3B asigură conexiunea cu Constanța.

Drumul național DN 21 este cea mai des folosită cale rutieră deoarece face legătura cu autostrada care permite deplasarea în condiții net superioare comparativ cu celelalte drumuri naționale. Din acest motiv, în prezent, legătura optimă cu fiecare centru regional (Constanța, Giurgiu sau București) se face folosind combinația DN 21 cu Autostrada A2.

II.3.5.2. Rețeaua stradală

Infrastructura rutieră

Rețeaua stradală urbană este dispusă sub forma unei matrici rectangular-dreptunghiulare, cu axa longitudinală pe direcția NV – E: str. Prelungirea București, str. București (parțial sens unic spre Est) și str. Grivița spre Vest, și o axă transversală mai scurtă, pe direcția N-S: str. Prelungirea Sloboziei, str. Sloboziei, bd. Republicii, str. Eroilor. Tot pe direcția E-V orașul deține și o centură care facilitează accesul la principalele zone industriale, în timp ce partea sudică a orașului este deservită de centura (DN 3) care se desfășoară în lungul canalului Dunăre-Siderca.

Trama stradală a orașului este compusă din străzi de categorii diferite, de la străzi cu câte două benzi pe sens, alături de zone pietonale (str. Prelungirea București, bd. Republicii) și până la străzi cu gabarit foarte îngust (max. 10 m, reprezentând 2 benzi și parcare).

Lungimea totală a străzilor orașenești, la nivelul anului 2015, era de 151 km, din care 135 km modernizați, reprezentând aprox. 89,4% din lungimea totală.

Datorită numărului mare de străzi cu gabarit insuficient, a fost adoptată soluția introducerii de sensuri unice, care să permită o utilizare mai eficientă a profilului stradal, permițând inclusiv un număr mai mare de locuri de parcare.

Reprezentarea grafică a rețelei rutiere a municipiului Călărași este prezentată în figura de mai jos, cu evidențierea lățimii carosabilului și a numărului de benzi pe sens, pentru arterele principale.

Din punctul de vedere al măsurilor de reabilitare a infrastructurii rutiere, străzile reabilitate în ultimii ani sunt:

- 2014:
 - o Str. Ion Luca Caragiale
- 2015:
 - o Str. Belșugului
 - o Str. Cornișei
 - o Tratament bituminos pe străzile adiacente str. I.L. Caragiale
- 2016:
 - o Str. Căramidari
 - o Str. Salcânilor
 - o Str. Sulfinei, tronsonul Panduri, varianta nord
 - o Tratament bituminos pe str. Oituz și str. Nicolae Titulescu
 - o Tratament bituminos pe str. Stadionului și str. Speranței

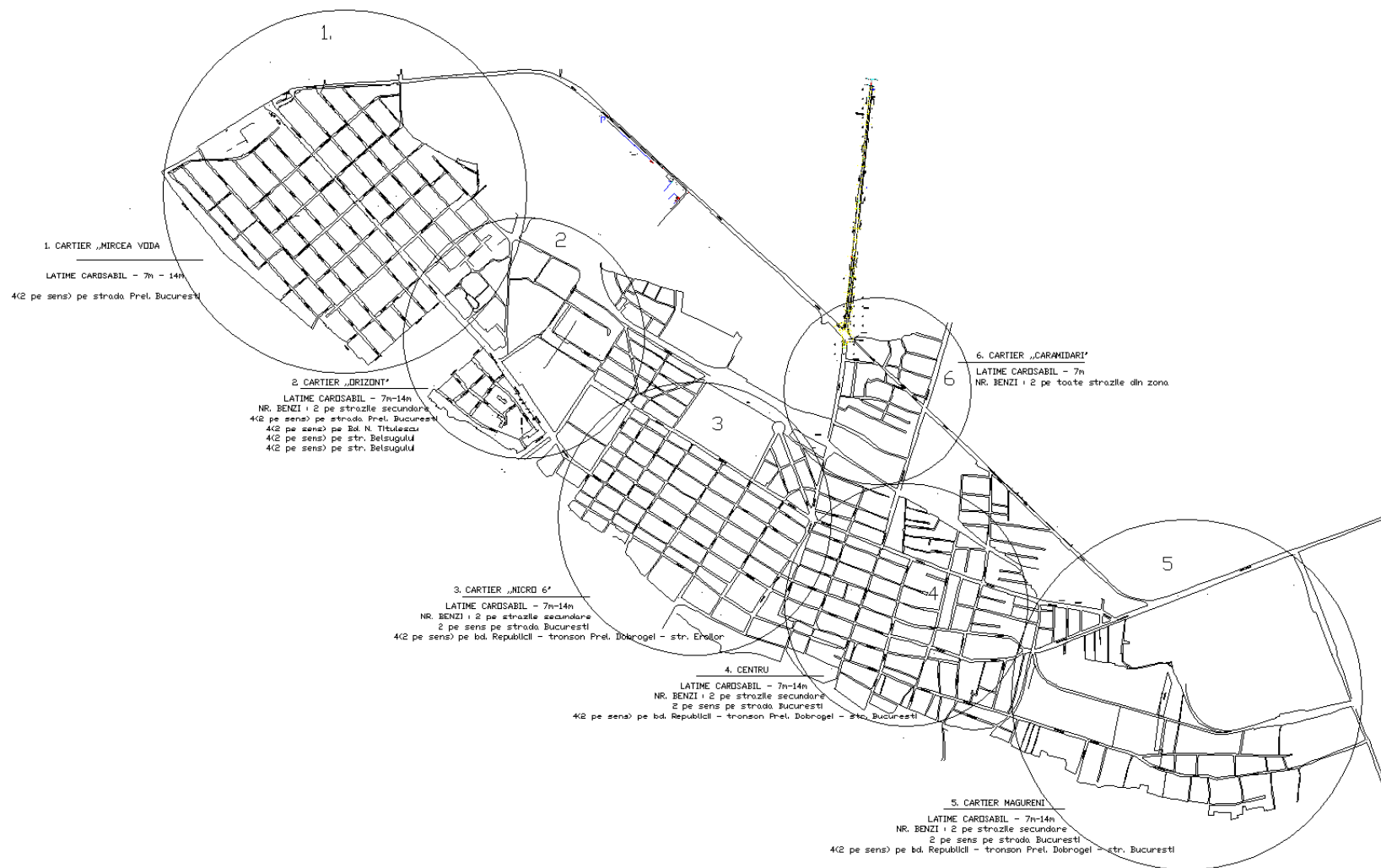


Figura 68 - Rețeaua rutieră a Municipiului Călărași⁷

⁷ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

Totuși, pot fi identificate zone care prezintă probleme serioase în ceea ce privește calitatea infrastructurii rutiere, care necesită intervenții de modernizare a tramei stradale secundare: Zona 10 (Știrbei Vodă), Zona 11 (Oborul Nou), Zona 12 (Obor), Zona 9 (Cărămidari), Zona 13 (Ceremag), Zonele 5 și 6 (parțial), Zona 4 (Livada FNC), Zona 1 (Mircea Vodă) și Zona 15 (Măgureni). Dintre acestea, Zona 15 (Măgureni), Zona 10 (Știrbei Vodă), Zona 12 (Obor) și Zona 11 (Oborul Nou) reprezintă zone rezidențiale în proces de dezvoltare care încă au nevoie de completarea tramei stradale. Efectele problemelor de infrastructură sunt resimțite cel mai puternic în Zona 12 (Obor), Zona 11 (Oborul Nou) și Zona 4 (Livada FNC), care găzduiesc cea mai mare parte a populației defavorizate la nivelul orașului. Pentru a ameliora efectul de segregare și pentru a permite revitalizarea socială a acestor cartiere, modernizarea infrastructurii de transport joacă un rol esențial.

Modul de conformare actual al tramei stradale promovează deplasarea pe axa Est-Vest, în defavoarea celei pe direcția Nord-Sud, simțindu-se lipsa unor legături puternice pe direcția Nord-Sud. Totodată, singurele străzi cu un profil mai generos sunt str. Prelungirea București și b-dul. Republicii, care cuprind câte două benzi pe sens alături de zonele pietonale. Gabaritul celorlalte străzi este unul redus, acestea fiind reprezentate de un profil al căii rutiere de maxim de 10 m (2 benzi + parcare). Acest profil este caracteristic pentru străzi care deservește zone rezidențiale cu locuințe individuale și care prezintă o densitate mică sau medie a populației (max. 30 loc / ha). Practic, întreaga rețea de circulații rutiere cuprinde o singură stradă de categoria I și patru străzi de categoria II (două dintre acestea reprezintă de fapt o bifurcație a străzii de categoria I). Din acest motiv, pentru a permite densificarea acestor zone cât și inserția unor activități de interes public și /sau activități economice, este necesară ajustarea tramei stradale pentru a putea face față unei suplimentări de fluxuri pietonale și rutiere.

Siguranța rutieră

Din punct de vedere al siguranței rutiere, în perioada 2011-2016 se constată o tendință general descrescătoare a accidentelor grave, dar o creștere semnificativă a accidentelor ușoare în ultimii 2 ani, așa cum reiese din graficul de mai jos.

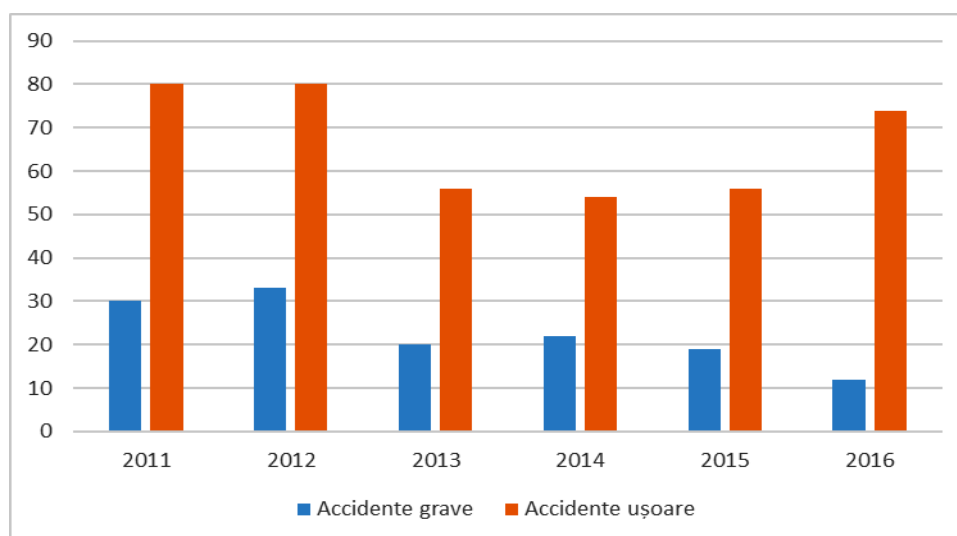


Figura 69 - Variația numărului de accidente, 2011-2016⁸

⁸ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

Ponderea cauzelor producerii accidentelor, reprezentată mai jos, conduce spre concluzia că există un procent ridicat de accidente care pun în pericol siguranța pietonilor și bicicliștilor (32%), urmate ca importanță de accidentele datorate nerespectării semnalizării rutiere statice și dinamice.

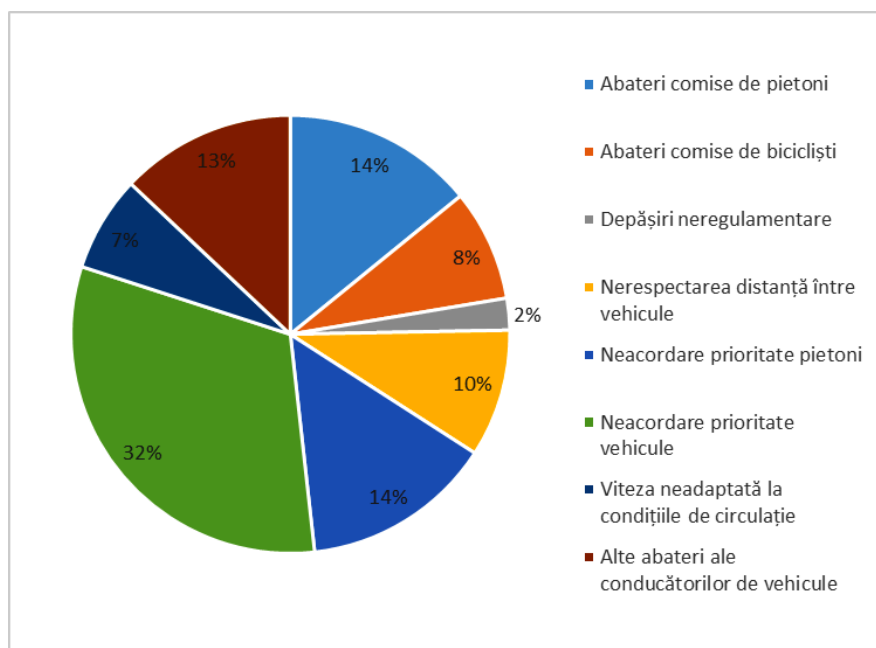


Figura 70 - Cauzele producerii accidentelor, 2016⁹

Arterele identificate ca vulnerabile din punct de vedere al siguranței circulației, prezentând mai mult de un accident grav în anul 2016, sunt următoarele: Str. București (26 accidente), Str. Republicii (9 accidente), Str. Eroilor Revoluției (5 accidente), Str. Dobrogei (4 accidente), Str. Nicolae Titulescu (3 accidente), DN3 (3 accidente), DN3B (3 accidente).

Traficul

În procesul de colectare a datelor pentru realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, au fost colectate informații asupra volumelor de trafic de vehicule pe rețeaua rutieră a municipiului, rezultatele fiind evidențiate grafic în figura următoare.

Zona cu cea mai mare intensitate a activităților economice care atrage concomitent cel mai ridicat număr de fluxuri pietonale și rutiere se dezvoltă în lungul străzii Prelungirea București, cu precădere între intersecțiile cu str. Panduri și str. Cuza Vodă. Strada Prelungirea București continuă să concentreze în lungul ei o varietate ridicată de activități economice, cu precizarea că, în segmentul care deservește zona centrală, densitatea acestora este mult mai scăzută, ele fiind localizate în construcții cu un regim de înălțime de P – P+1. De asemenea, pe acest segment profilul străzii Prelungirea București este redus, încadrându-se într-o lățime de 15 m (cu structura: 7 m carosabil, 4m parcare, 4 m pietonal).

După cum se observă, principalele concentrări de trafic pentru fluxurile de autovehicule sunt prezente pe arterele principale, respectiv pe Prelungirea București, str. București, str. Grivița și bd.

⁹ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

Republicii, pe direcția longitudinală a orașului, respectiv pe Prelungirea Sloboziei și Eroilor, pe direcția transversală. De asemenea, se constată un trafic intens, datorat în mare parte traficului de tranzit, pe DN3D, DN21B, DN21 și DN3B (est).

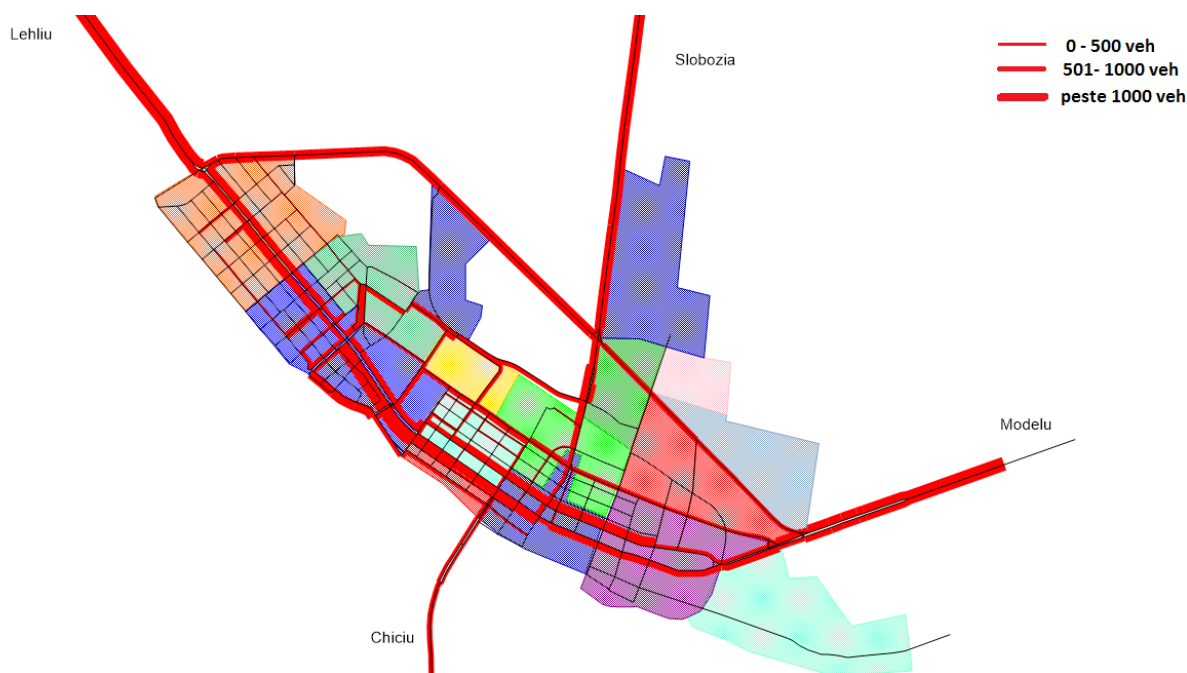


Figura 71 - Gradul de încărcare al rețelei rutiere, autovehicule, ora de vârf AM, 201610

Parcățile

În ceea ce privește sistemul de parcări, în momentul de față, în municipiul Călărași există următoarele facilități pentru parcare:

- Parcări rezidențiale: locuri de parcare amenajate în cvartalele de locuințe colective, destinate parcării de reședință.
- Parcări publice: amplasate în zone special amenajate sau în lungul arterelor rutiere

Parcățile publice din municipiul Călărași sunt fără taxă. Trebuie specificat faptul că există locuri de parcare rezervate pentru persoanele cu handicap.

Cea mai mare presiune în ceea ce privește locurile de parcare se regăsește pe str. Prelungirea București, în zona de mijloc a acestei artere fiind parcate atât autoturisme, cât și microbuze sau chiar autobuze. Din acest motiv, lățimea drumului circulabil este redusă la o singură bandă de circulație, ceea ce îngreunează traficul în zonă (ținând cont și de faptul că sunt multe întoarceri prin spațiile disponibile din scuarul median care s-ar putea efectua fără blocarea circulației în cazul în care cele două benzi teoretice ale drumului ar fi circulabile).

¹⁰ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

De-a lungul străzilor București, Grivița și bd. Republicii se regăsește situația parcărilor aleatoare, atât datorată necesității aprovizionării spațiilor comerciale locale, cât și concentrării unor obiective de interes public, clădiri administrative, sau piețe. Se constată, astfel, necesitatea re-evaluării spațiilor de parcare, includerea unor restricții (concomitent cu identificarea unor zone de parcare în planul 2), sau chiar a unor investiții în realizarea de parcaje subterane sau supraterane, care să decongestioneze zonele supuse analizei, dar și zonele adiacente acestora. În situația descrisă mai sus, este inclusă și principala piață din Municipiul Călărași, care are nevoie de un proiect de reabilitare, zone de parcare dedicate, precum și de sistematizare rutieră în zona adiacentă, având în vedere conflictele de trafic existente în acest moment.

Insuficiența locurilor de parcare poate fi constatată cu precădere în Zona 2 (Orizont), care însumează o densitate ridicată a populației împreună cu o varietate ridicată de activități economice (locuri de muncă) și obiective de interes public. Într-o situație similară se află și celelalte catiere de locuințe colective: Zona 7 (Volna) și Zona 3 (2 Moldoveni). Zonele de locuințe individuale duc lipsă în cea mai mare parte de parcări pentru vizitatori sau de imposibilitatea de a facilita accesul la activitățile comerciale plasate în lungul străzii.

În municipiul Călărași nu este implementat un sistem inteligent de management al parcărilor și de informare a utilizatorilor asupra disponibilității spațiilor de parcare.

II.3.5.3. Transportul public

Modurile de transport public funcționale în municipiul Călărași sunt următoarele:

- Transport feroviar
- Transport fluvial
- Transport auto interurban
- Transport auto local
- Taxi

Transportul feroviar

Municipiul Călărași are o conectivitate relativ redusă, în raport cu centrele urbane regionale (Constanța, Ploiești, Giurgiu, Brăila, Buzău). Aceasta este realizată prin intermediul liniilor de cale ferată 500, 701, 702, 800, 802 și 902. Singura conexiune directă a municipiului, care permite legături cu alte orașe, este realizată prin gara Ciulnița.

Numărul de trenuri care circulă zilnic prin stația Călărași Sud este de 10, acestea asigurând legătura pe următoarele relații de circulație: Ciulnița și retur (7 trenuri), Călărași Sud – Constanța și retur (2 trenuri), Călărași Sud – Fetești (1 tren). Se constată că principala relație de interes, Călărași Sud - București, nu se mai poate realiza fără transbordare, ceea ce conduce la scăderea atractivității transportului feroviar.

Conectivitatea redusă asigurată de traficul feroviar face ca acest mod de transport să nu fie utilizat la adevărata sa capacitate, ceea ce conduce la o încărcătură suplimentară pentru rețeaua rutieră de transport, mai ales pentru relațiile pe distanță mai mare.

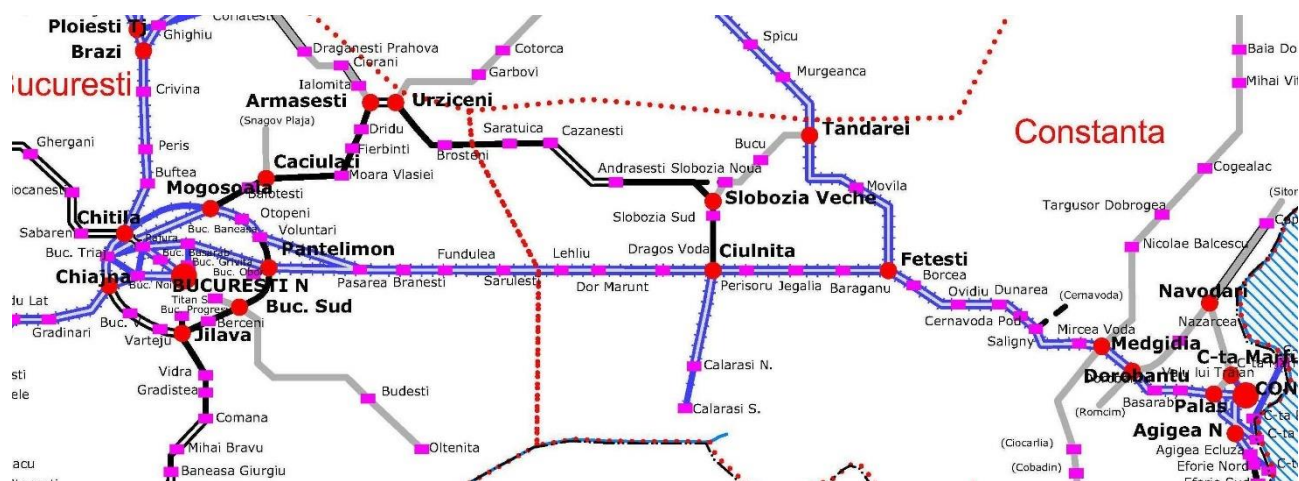


Figura 72 - Harta legăturilor pe calea ferată pentru Municipiul Călărași

Transportul fluvial

Municipiul Călărași, amplasat pe malul stâng al brațului Borcea și în vecinătatea graniței cu Bulgaria, are acces direct la partea maritimă a coridorului Rin – Dunăre. Poziționarea sa geografică pe axa TEN-T 18 (Fluviul Dunărea) și existența bacului pentru traversarea Dunării la Chiciu reprezintă atât puncte tari, cât și oportunități de dezvoltare și utilizare intensă a acestui mod de transport.

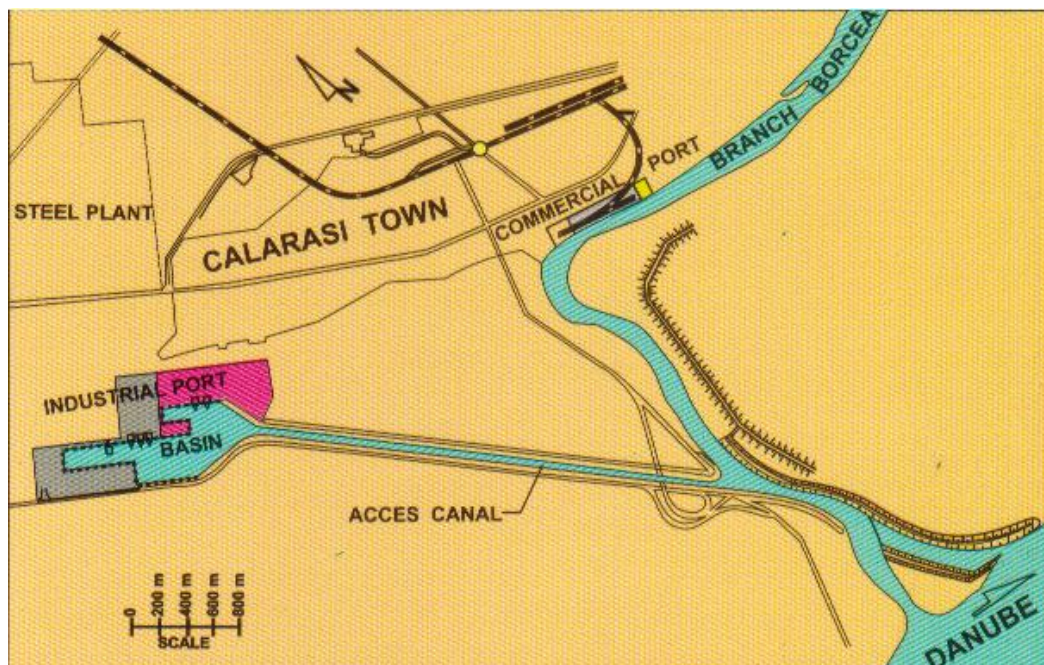


Figura 73 - Portul Călărași și Brațul Borcea¹¹

¹¹ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

În contextul subscrierii la orientările și prioritățile din cadrul *Strategiei Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării*, este necesar ca dezvoltarea infrastructurii portuare să devină o prioritate pentru dezvoltarea municipiului, portul având capacitatea de a deveni unul dintre centrele polarizatoare ale orașului.

Dezvoltarea infrastructurii portuare trebuie coordonată cu dezvoltarea infrastructurii rutiere și feroviare, prin promovarea și utilizarea intensivă a transportului intermodal.

Un aspect important în ceea ce privește acest mod de transport îl reprezintă înființarea rutei de transport fluvial Călărași – Silistra, în cadrul proiectului „Acces curat în zona transfrontalieră Călărași-Silistra”, finanțat prin programul de cooperare transfrontalieră România-Bulgaria 2007-2013. Sistemul de transport este format din două ambarcațiuni și două pontoane de acostare, de fiecare parte a Dunării, un set aparținând Primăriei Municipiului Călărași, iar celălalt Primăriei Silistra.

Construirea podului în zona Călărași-Silistra ar asigura o conectare uniformă a României cu sudul Europei. Împreună cu celelalte două poduri existente, Calafat-Vidin (zona de vest) și Giurgiu-Ruse (zona centrală), podul Călărași-Silistra ar facilita traversarea Dunării din zona estică a României, evitând astfel variantele ocolitoare deja aglomerate cum ar fi Giurgiu-Ruse. De asemenea, pe perioada sezonului estival traficul spre litoralul românesc va resimți o îmbunătățire prin decongestionarea autostrăzii A2 în perioadele de vârf și optarea pentru varianta DN3 (Călărași-Constanța), prin completarea sistemului de feribot.

Un rol important în realizarea acestui pod îl are comerțul dintre Turcia și Zona Moldova-Ucraina dar și faptul că orașul Călărași are o poziționare favorabilă în rețeaua de transport rutier fiind una dintre puținele localități din România amplasată pe două coridoare de transport european: VII și IV. Proiectul construirii podului Călărași-Silistra datează încă din anul 2007 iar din punct de vedere financiar amplasarea podului la Călărași ar avea costuri mai mici de realizare decât în celelalte locații propuse, concomitent cu crearea unor mari avantaje în planul activităților economice, sociale și culturale pentru comunitățile riverane și nu numai.

Transportul auto județean

Cursele pe trasee județene au drept loc de plecare/sosire cele trei autogări care funcționează în municipiul Călărași: Alitrans Com SRL (pe strada Locomotivei), Popasul din Plopi (în proximitatea gării Călărași Sud) și Divertis Tudor (în zona Bazar). Cele trei autogări sunt private și utilizate de companiile private de transport care operează servicii regulate de legătură pe rețeaua rutieră cu alte orașe sau cu comunele din zonă.

Operatorii de transport și traseele pe care execută aceștia curse regulate sunt specificați în tabelul următor:

Tabel 20 – Traseele și operatorii de transport auto județean

COD TRASEU	TRASEU (cu capăt Călărași)	DENUMIRE OPERATOR
001	Călărași – Călărașii Vechi	POPASUL DIN PLOPI S.R.L.
002	Călărași - Vâlcelele	L&M S.R.L.
003	Călărași – Vișini – Mihai Viteazu	VASILE TRANS S.R.L.

COD TRASEU	TRASEU (cu capăt Călărași)	DENUMIRE OPERATOR
004	Călărași – Nicolae Bălcescu	VASILE TRANS S.R.L.
005	Călărași – Nicolae Bălcescu – Mihai Viteazu	VASILE TRANS S.R.L.
006	Călărași - Ciocănești	ALI TRANS COM S.R.L.
007	Călărași - Ulmu	ALI TRANS COM S.R.L.
008	Călărași - Mânăstirea	GEO TRANS S.R.L.
009	Călărași - Oltenița	L&M S.R.L.
010	Călărași - Dragalina	DIVERTIS TUDOR S.R.L.
011	Călărași – Drajna – Lehliu Gară	VASILE TRANS S.R.L.
012	Călărași - Borcea	ALI TRANS COM S.R.L.
013	Călărași - Jegălia	ALI TRANS COM S.R.L.
014	Călărași – Ștefan Vodă	ȘTEFAN TRANS S.R.L.
015	Călărași – Ștefan cel Mare	TUDAN S.R.L.
016	Călărași - Dichiseni	VIDOR S.R.L.
017	Mânăstirea - Călărași	VASILE TRANS S.R.L.
027	Oltenița - Călărași	RAPID TRANS S.R.L.

Transportul public local

La nivelul municipiului Călărași au fost înființate și organizate serviciile de transport public local, în baza Legii 51/2006, legea serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, Legii 92/2007, legea serviciilor de transport public local și Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere după cum urmează:

- Transport public local de persoane:
 - o Transport prin curse regulate
 - o Transport cu autoturisme în regim de taxi
 - o Transport cu autoturisme în regim de închiriere
 - o Serviciul de închiriere mașini

- Transport public local de mărfuri
 - o Transport în regim de taxi și în regim contractual.

În cazul celei mai importante forme de transport dintre cele enumerate anterior, respectiv transportul public local de persoane prin curse regulate, la nivelul anului 2016 a fost constatată existența unui litigiu între autoritatea administrației publice locale și operatorii de transport care au participat la procedura de atribuire a gestiunii delegate. Această situație a condus la o degradare a condițiilor de desfășurare a transportului public local, cu efectul scăderii gradului de utilizare a acestui mod de transport de către cetățenii municipiului.

Exploatarea serviciului de transport public local, conform documentației de gestiune delegată aprobată prin H.C.L. nr. 26/12.03.2015, se face pe 3 trasee, respectiv:

- Traseul 1: SC SIDERCA SA – Blocuri PREFAB

- Traseul 2: SC SIDERCA SA – Gară – Măgureni
- Traseul 3: Spitalul Județean - Chiciu

În tabelele centralizatoare de mai jos sunt prezentate traseele de transport public, graficul de circulație și intervalul de succedare.

Tabel 21 – Traseele de transport public și programul de transport

Linia Lungimea (m)	Traseul	Interval de succedare (min)	Interval orar
1 2 x 9 km	TUR: SIDERCA, Școala 8 Mircea Vodă, Orizont, 5 Călărași, Tribunal (Biserica Volna), ASIROM, Portului, Parc Aurora, ISU Călărași, COMCEH, PREFAB, Blocuri PREFAB RETUR: Blocuri PREFAB, PREFAB, COMCEH, ISU Călărași, Școala 9, Str. Heliade Rădulescu, Biserica Volna, 5 Călărași, Orizont, Parcul Florilor, Mircea Vodă, SIDERCA	15	04:30 - 07:00
		10	07:00 - 07:20
		6	07:20 - 08:00
		10	08:00 - 08:30
		15	08:30 - 12:00
		10	12:00 - 14:30
		15	14:30 - 17:00
		10	17:00 - 18:30
		15	18:30 - 21:30
30	21:30 - 23:00		
2 2 x 8,6 km	TUR: SIDERCA, Școala 8 Mircea Vodă, Orizont, 5 Călărași, Biserica Volna, Gară, ENEL, Liceul Economic, Școala 6 Pompei Samarian, Stația de Epurare RETUR: Stația de Epurare, Școala 6 Pompei Samarian, Portului, ENEL, Gară, Biserica Volna, 5 Călărași, Orizont, Parcul Florilor, SIDERCA	60	06:00 - 20:00
3 2 x 9 km	TUR: Spitalul Județean, Complex Podul 4, Stație Captare, Chiciu RETUR: Chiciu, Stație Captare, Complex Podul 4, Spitalul Județean	60	06:00 - 08:00
		180	08:00 - 20:00

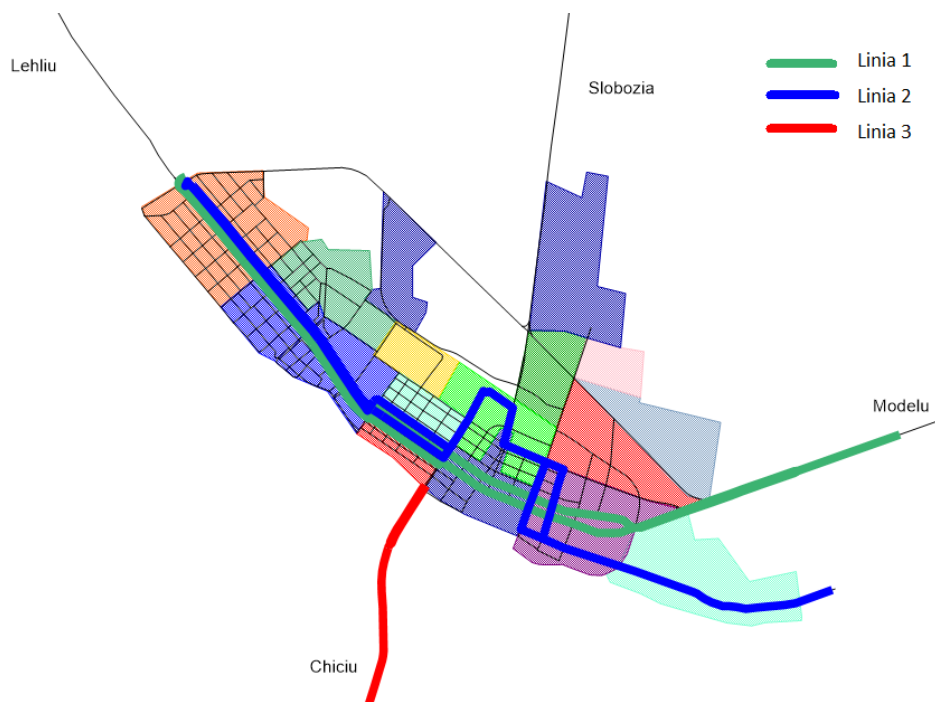


Figura 74 - Liniile de transport public de călători prin curse regulate

Referitor la gradul de acoperire al transportului public, acesta este evidențiat în figura următoare, prin izocrone care marchează distanța față de stațiile de transport public, respectiv 200 metri.



Figura 75 - Gradul de acoperire al liniilor de transport public local¹²

¹² Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

După cum se observă, gradul de acoperire este relativ corespunzător, existând totuși câteva zone în care cererea de transport nu este acoperită, mai ales în zona cartierelor de locuințe limitrofe străzii Prelungirea București.

Astfel, extremitățile Zonei 1 (Mircea Vodă) (50% din total), Zona 1 (Măgureni), Zona 3 (2 Moldoveni), Zona 5 (30% din total), Zona 4 (Livada FNC), Zona 13 (Ceremag) și Zona 11 (Oborul Nou) nu sunt deservite de transportul în comun. Situația cea mai gravă este reprezentată zonele 4 (FNC Livadă) și 11 (Oborul Nou), care găzduiesc locuitori cu venituri reduse, preponderent beneficiari de ajutor social.

II.3.5.4. Transportul de marfă

Transportul rutier de marfă pe teritoriul municipiului Călărași se desfășoară cf. HCL nr.40/2013 privind eliberarea și folosirea permiselor de liberă trecere pentru circulația autovehiculelor cu masă maximă autorizată mai mare de 3.5 tone pe străzile din municipiul Călărași, modificată și completată prin HCL nr. 99/2016.

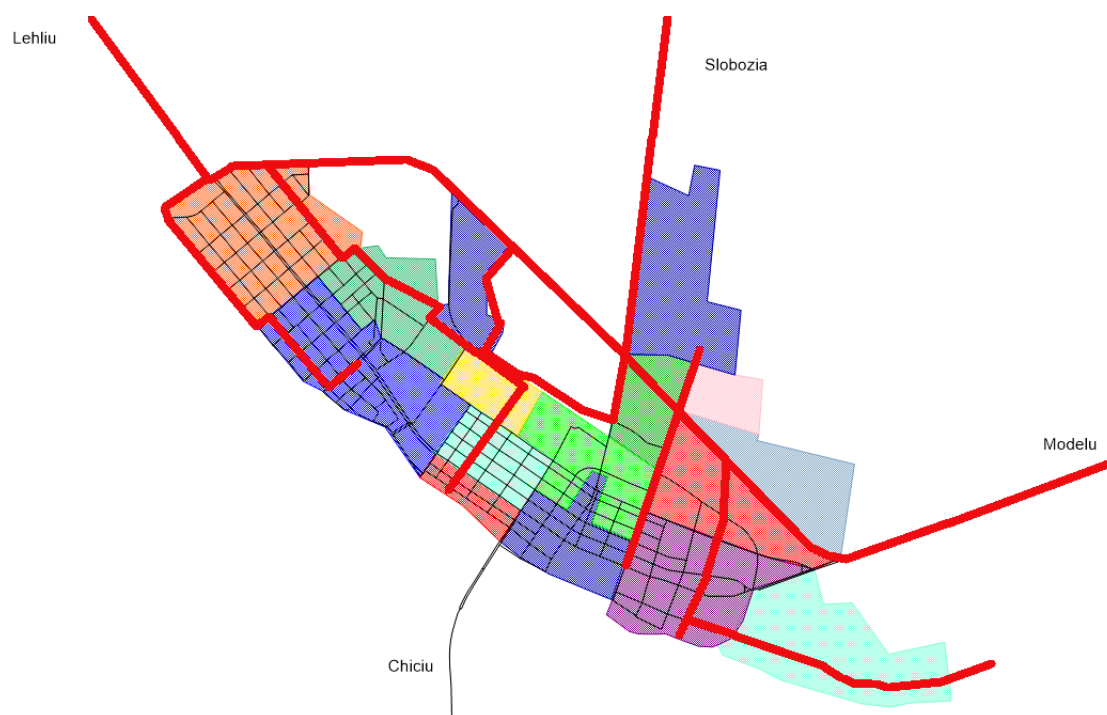


Figura 76 - Harta traseelor pentru traficul cu masa totală autorizată mai mare de 3.5 tone¹³

¹³ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

II.3.5.5. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)

În momentul de față, în municipiul Călărași există o singură pistă pentru biciclete, amplasată în lungul DN3B, care face legătura între Călărași și comuna Modelu. Pista are o lățime de 1 metri și o lungime de 2 km și este împărțită cu pietonii, ceea ce nu o face atractivă pentru deplasările cu bicicleta.

Din datele despre frecvența deplasărilor velo oferite de Strava Labs, rezultă o concentrare a acestor deplasări în parcurile din sudul orașului, ceea ce conduce la concluzia că acest mod de deplasare este utilizat în special pentru agrement, și mai puțin pentru deplasări cotidiene.

Lipsa unei infrastructuri adecvate pentru deplasările cu bicicleta conduce la o cotă modală a acestora de numai 1% din totalul deplasărilor zilnice.



Figura 77 - Trasee folosite pentru deplasările cu bicicleta (mov – intensitate maximă)¹⁴

Trebuie specificat faptul că dimensiunile orașului și relieful, care nu prezintă pante accentuate pe teritoriul intravilanului municipiului, fac favorabilă conturarea unei rețele de piste de biciclete, care să asigure legăturile între principalele zone de atragere/generare deplasări (Centru, parcuri, zone comerciale, unități de învățământ etc.). O problemă o reprezintă, însă, profilele stradale reduse. În acest sens, pentru realizarea de piste de biciclete trebuie găsite soluții care să conducă la afectarea cât mai redusă a spațiului alocat circulației vehiculelor rutiere, precum și corelarea cu politicile de reglementare a parcărilor pe lateralul drumului. Pe străzile secundare, amenajarea de piste de

¹⁴ Sursă: <http://labs.strava.com/heatmap>

biciclete poate fi realizată, în majoritatea cazurilor, doar prin crearea de sensuri unice. De asemenea, o altă modalitate de a crește ponderea utilizării acestui mod de transport sănătos și nepoluant este realizarea unui sistem de bike-sharing, prin care să se crească accesul populației la mersul pe bicicletă.

Mersul pe jos reprezintă una dintre opțiunile fundamentale ale mobilității, oferind o serie de avantaje: este ieftin, fără emisii, nu utilizează combustibili, oferă beneficii pentru sănătate, este la fel de accesibil, indiferent de venituri. Rețeaua de transport rutier a municipiului Călărași este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonilor.

De asemenea, în oraș există zone pietonale de recreere/agrement, reprezentate de parcuri, piețe, zona centrală (str. 1 Decembrie 1918), care reprezintă areale de atracție la nivelul orașului, fiind utilizate preponderent pentru activități de recreere. Extinderea și modernizarea spațiilor pietonale constituie una dintre strategiile esențiale pentru atingerea obiectivului de mobilitate urbană durabilă.

Pe lângă utilizarea mersului pe jos în scopuri de agrement, dimensiunile orașului și deficiențele sesizate în privința transportului public fac ca mersul pe jos să fie modul de transport dominant în Municipiul Călărași, reprezentând 59% din totalul deplasărilor zilnice efectuate de cetățeni. Acest lucru se datorează și gradului necorespunzător de acoperire al transportului public, care face necesară deplasarea pe jos pe distanțe relativ mari, pentru locuitorii din anumite cartiere ale orașului.

Referitor la deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă, pot fi sesizate următoarele aspecte:

- În parcurile din municipiu sunt prevăzute locuri speciale pentru persoane cu dizabilități, semnalizate ca atare.
- Există realizate coborâri în pantă ale trotuarului pentru a facilita traversarea de către persoanele cu mobilitate redusă, pe str. București și str. Prelungirea București

II.3.5.6. Managementul traficului

În municipiul Călărași, organizarea și controlul traficului sunt realizate prin reglementări pe baza indicatoarelor de circulație și a marcajelor rutiere (semnalizare rutieră statică) și prin reglementări prin semaforizare (semnalizare rutieră dinamică).

Conform datelor primite de la Primăria Municipiului Călărași și a celor culese din teren, intersecțiile și trecerile de pietoni semaforizate sunt cele menționate în tabelul următor.

Tabel 22 – Intersecții semaforizate

Nr.	Denumirea Intersecției
1	Str. Prelungirea București – Str. Belșugului
2	Str. București – Str. Eroilor
3	Str. București – Str. Sloboziei
4	Bd. Republicii – Str. Eroilor (semaforizare galben-clipitor)

Localizarea acestora în rețeaua rutieră a municipiului Călărași este prezentată pe harta de mai jos.

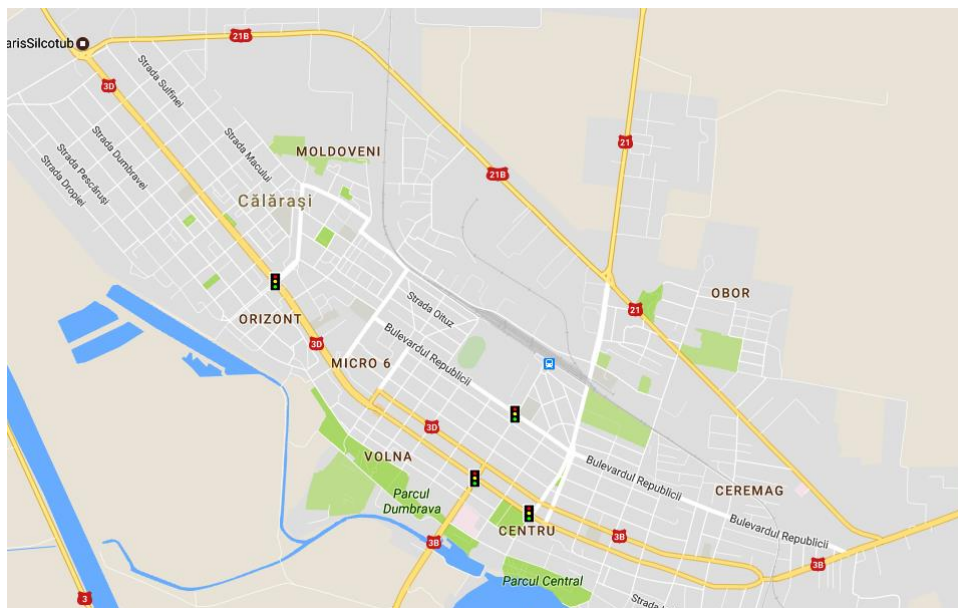


Figura 78 - Localizarea intersecțiilor semaforizate, 2016¹⁵

Sistemul de semaforizare funcțional, amplasat exclusiv în lungul axei principale de deplasare (strada București) nu are o eficiență suficientă, datorită utilizării unor programe de semaforizare cu ciclu fix, neavând capacitatea de a culege date în timp real asupra volumelor de trafic existente și de a adapta parametrii de semaforizare în consecință. O soluție pentru remedierea acestei situații o constituie introducerea unui sistem de management adaptiv al traficului, care să includă și treceri de pietoni semaforizate, cu buton. Sistemul respectiv poate conduce la o îmbunătățire semnificativă asupra paramaterilor generali de trafic de pe rețeaua rutieră a municipiului (viteză medie de circulație, fluența traficului, numărul mediu de opriri etc.), de aici rezultând și o creștere a calității factorilor de mediu, prin reducerea impactului negative al traficului rutier.

¹⁵ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

II.3.5.7. Caracteristicile deplasărilor¹⁶

Ca urmare a realizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, respectiv a modelului de transport aferent acestuia, au rezultat o serie de caracteristici asupra mobilității persoanelor și mărfurilor în municipiul Călărași, prezentate succint în continuare.

Numărul de deplasări zilnice

Valoarea medie a numărului de deplasări zilnice, indiferent de modul de deplasare, a fost estimată la 2,21 deplasări/zi.

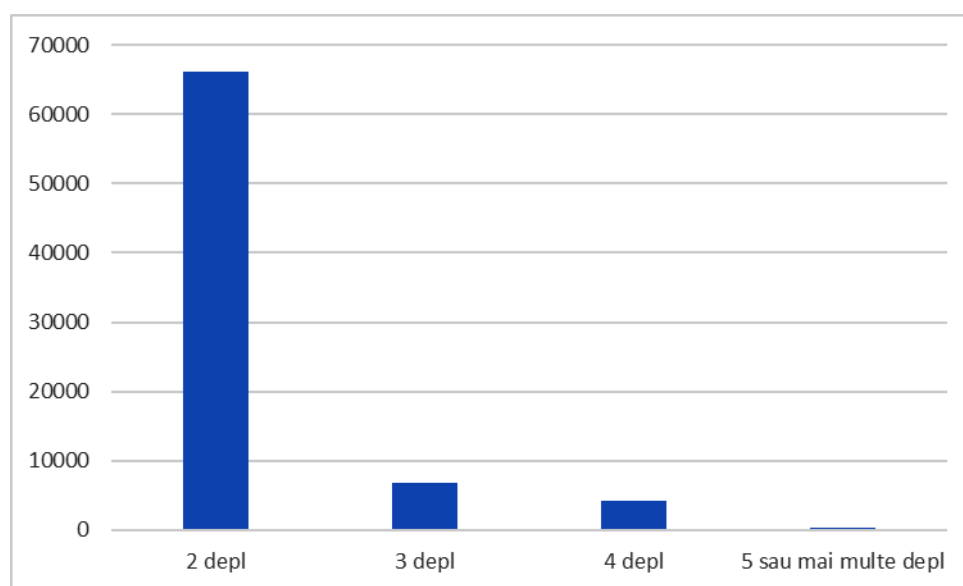


Figura 79 - Distribuția în funcție de numărul de deplasări/zi, 2016¹⁷

Distribuția deplasărilor în funcție de scop / zi

Distribuția deplasărilor în funcție de scopul acestora este prezentată în graficul de mai jos.

După cum se observă, ponderea cea mai mare o au deplasările la/de la muncă și în interes de serviciu, respectiv 40,5%, urmate de deplasările pentru cumpărături și în interes personal, cu o pondere de 32,3%. Alte scopuri ale deplasărilor incluse în tabel sunt, în ordinea ponderilor: educație și ducerea copiilor la școală (17,9%), recreere (7,9%) și altele (1,6%).

¹⁶ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

¹⁷ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

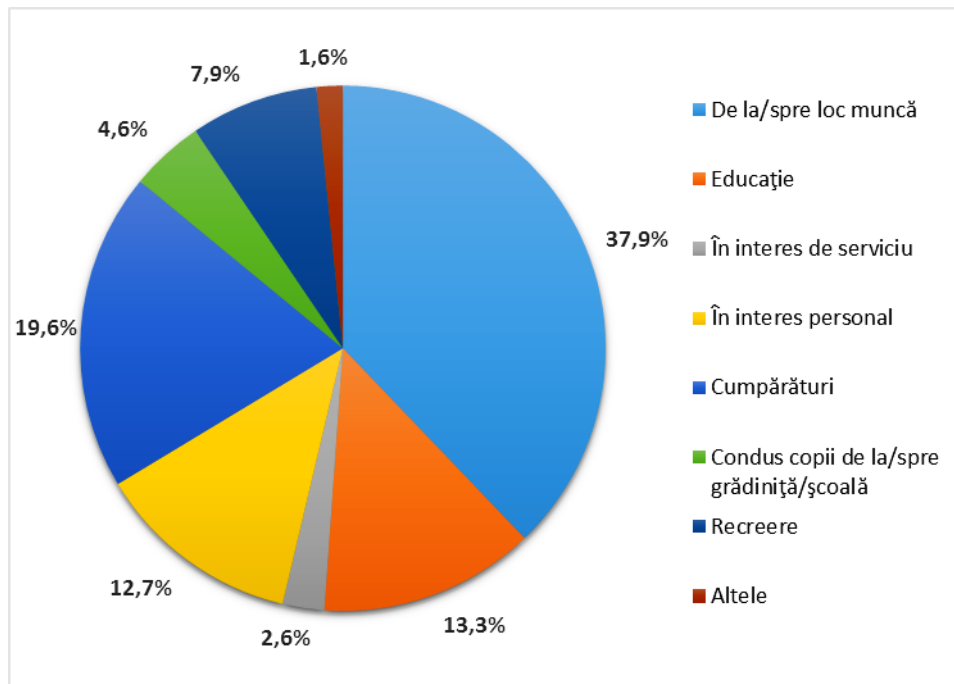


Figura 80 - Distribuția deplasărilor în funcție de scopul călătoriei, 2016¹⁸

Distribuția orară a deplasărilor

În graficul următor este prezentată distribuția deplasărilor pe timpul zilei, în funcție de oră, pe toate modurile de deplasare. Din grafic rezultă perioadele de vârf înregistrate pentru traficul general, respectiv intervalul 7:30 – 8:30, pentru dimineață, și intervalul 16:00 – 17:00, pentru după-amiază.

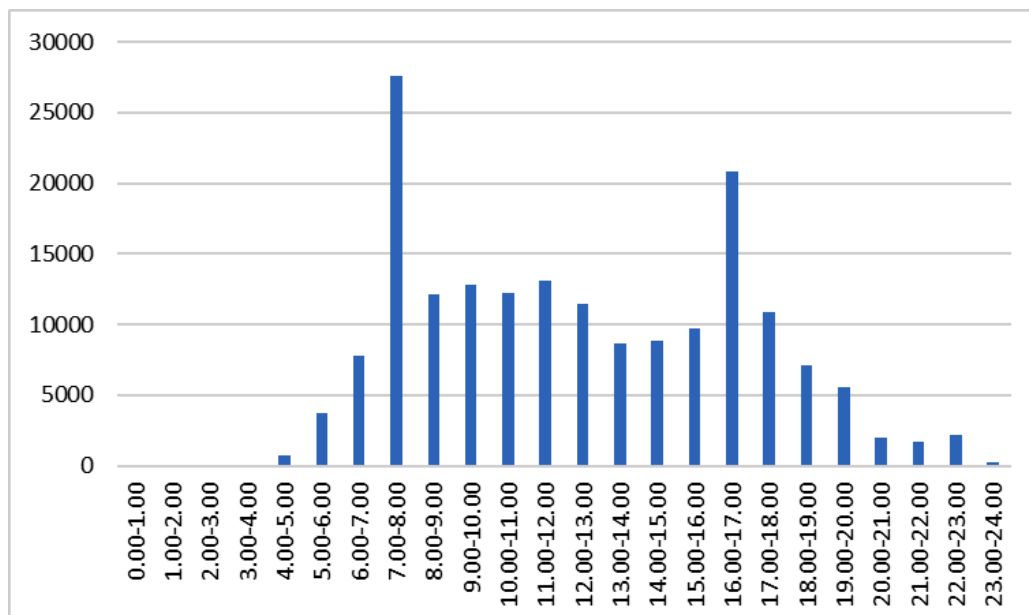


Figura 81 - Distribuția orară a deplasărilor, 2016¹⁹

¹⁸ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

¹⁹ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

Din corelarea informațiilor reprezentate în graficele anterioare, rezultă o distribuție a deplasărilor în funcție de scop și perioadă din zi. Analiza acestora a condus la concluzia că vârful de trafic de dimineață este generat majoritar de deplasările la muncă și educație (inclusiv ducerea copiilor la școală), iar vârful de trafic de după-amiază este rezultat ca urmare a deplasărilor de la muncă, spre casă, incluzând deplasarea la cumpărături (deplasări înlănțuite) sau a deplasărilor de acasă la cumpărături. De asemenea, se observă că vârful de trafic de după-amiază este mai mic decât cel de dimineață. Acest lucru se explică prin faptul că prima călătorie este începută, de obicei, în intervalul orar 07:00 – 08:30, în timp ce călătoriile următoare se desfășoară distribuit, la diverse ore din zi.

Distribuția modală a deplasărilor

Distribuția deplasărilor în funcție de modul de deplasare este prezentată în graficul de mai jos.

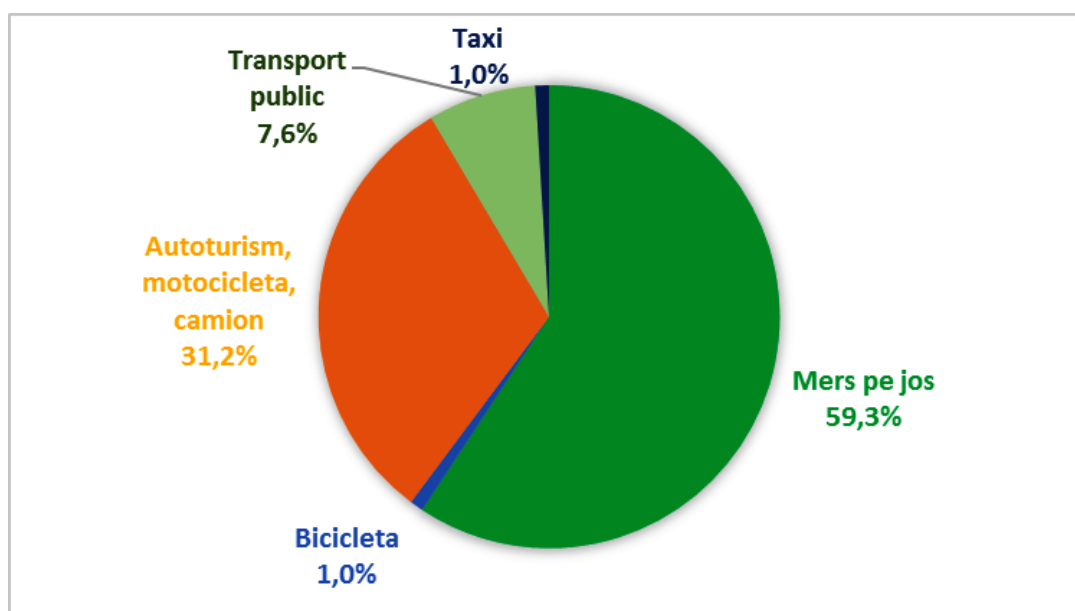


Figura 82 - Distribuția deplasărilor pe moduri de transport, 2016²⁰

Din analiza graficului se constată că mersul pe jos reprezintă modul de deplasare principal, cauzele fiind atât dimensiunile și configurația orașului, cât și lipsa unei oferte atractive a transportului public.

Cota foarte mică a deplasărilor cu transportul public (doar 7,6%) reprezintă una dintre problemele principale ale sistemului de transport al municipiului Călărași, având o contribuție mare și asupra procentului ridicat de deplasări cu autoturismul, cu efecte negative asupra factorilor de mediu și calității vieții cetățenilor.

²⁰ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

Durata medie a deplasărilor, în funcție de modul de deplasare

Durata medie a deplasărilor în funcție de modul de deplasare este prezentată în graficul de mai jos.

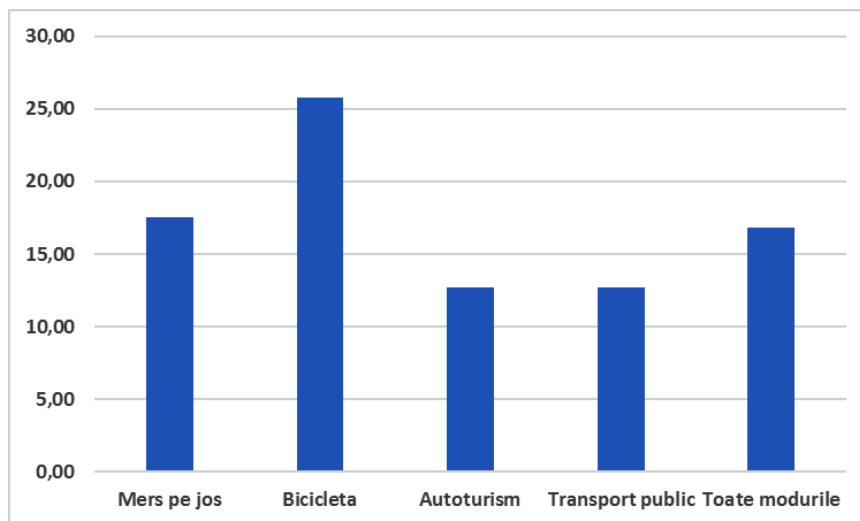


Figura 83 - Durata medie de deplasare (min.), în funcție de modul de transport, 2016²¹

II.3.5.8. Zone de atragere/generare a călătoriilor

Pentru evaluarea deplasărilor în interiorul municipiului Călărași, a fost realizată o împărțire în 16 zone, reprezentate în figura de mai jos.

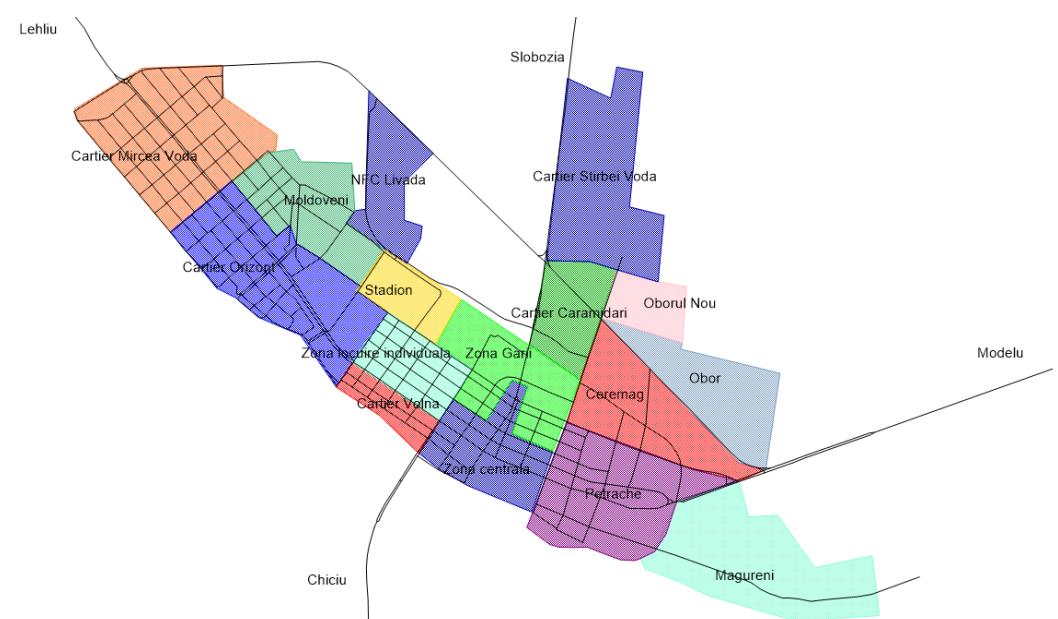


Figura 84 - Zonificarea utilizată în modelul de transport al PMUD²²

²¹ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

²² Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

Pe baza rezultatelor obținute din modelul de transport și prin integrarea acestora cu celelalte date colectate în procesul de realizare a PMUD, a rezultat o matrice a deplasărilor, reprezentând volumul de călătorii la nivelul anului 2016, pentru intervalele de vârf de dimineață și după-amiază.

Matricea origine/destinație a deplasărilor pentru intervalul de vârf AM este reprezentată grafic mai jos, fiind evidențiate relațiile origine/destinație cele mai importante.

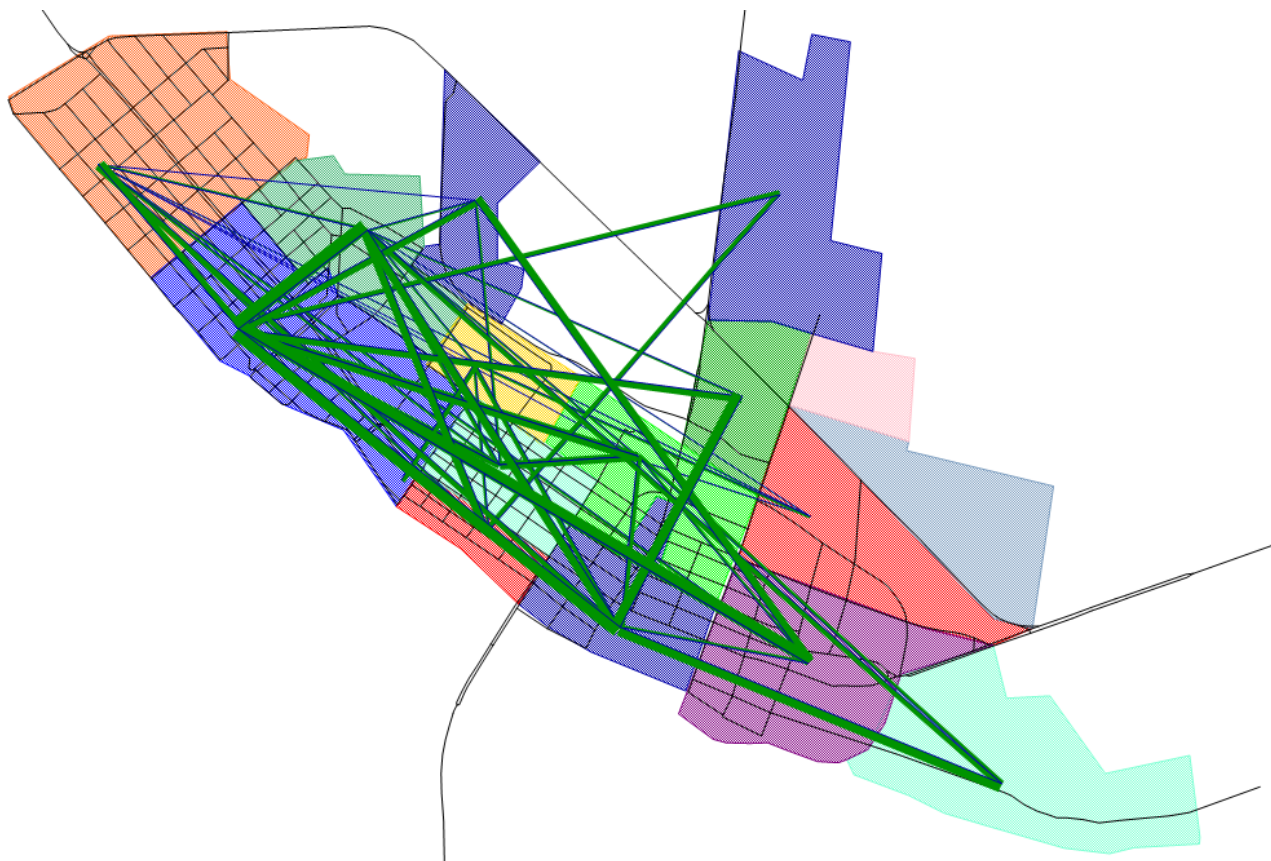


Figura 85 - Principalele relații origine/destinație ora de vârf AM²³²⁴

În desen nu au fost reprezentate relațiile care au aceeași zonă drept origine și destinație. Reprezentarea face să fie evidentă caracterul puternic de atragere al zonei centrale, în care se întretes cele mai multe călătorii.

Alte caracteristici ale zonelor considerate sunt prezentate succint mai jos.

- Zona care generează cel mai ridicat număr de fluxuri auto și pietonale este **Zona Orizont**. Acest cartier concentrează o densitate ridicată a populației, o varietate ridicată de activități economice și alte obiective de interes public cum ar fi: Piața Orizont, Liceul Agricol Sandu Aldea etc. Așadar, cumulând un număr însemnat de locuri de muncă, obiective de interes public și locuințe, Zona 2 (Orizont) este dependentă de conexiuni interne puternice pentru a satisface nevoile de mobilitate. De asemenea, dat fiind gradul ridicat de fluxuri, acest cartier

²³ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

²⁴ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

prezintă cel mai ridicat deficit în ceea ce privește locurile de parcare, fie ele rezidențiale sau pentru vizitatori.

- **Zona Mircea Vodă** se dezvoltă în lungul străzii Prelungirea București. Deși această arteră majoră de circulație îi oferă o accesibilitate ridicată, trama stradală secundară nemodernizată îngreunează legătura cu principalele zone de interes la nivelul orașului. Totodată, trama stradală a acestui cartier prezintă o conformare specifică zonelor de locuire individuală cu o densitate scăzută a populației, fapt care limitează posibilitățile de dezvoltare sau chiar de densificare.
- **Zona Măgureni**, aflată în partea de Sud-Est a municipiului Călărași, este relativ izolată de circulațiile majore. Conexinea cu str. Prelungirea București se face prin intermediul unei străzi neasfaltate (str. Măgureni) cu un profil de 10 metri, fapt care îngreunează accesul rezidenților la servicii și dotări de interes cotidian. Deoarece zona rezidențială este în curs de dezvoltare, nici trama stradală internă nu este completată, peste 80% din circulații fiind nemodernizate.
- **Zona Știrbei Vodă** reprezintă noi zone rezidențiale, în curs de dezvoltare, în lungul DN 21. Densitatea populației este încă foarte scăzută deoarece aceste cartiere cumulează mai puțin de 20 de construcții funcționale. În contextul în care aceste cartiere vor îngloba un număr mai ridicat de locuințe individuale, pe termen lung ele vor avea nevoie de acces la rețeaua de transport în comun.
- **Zona Gării**, situată în vecinătatea centrului istoric, concentrează un număr însemnat de monumente istorice, majoritatea fiind plasate în lungul bulevardului Gării. Zona preponderent rezidențială (locuințe individuale) beneficiază de o bună accesibilitate atât la dotările de interes cotidian, cât și la centrul istoric. Conformarea tramei stradale favorizează pietonizări parțiale pentru a putea pune în valoare bulevardul Gării ca un ax reprezentativ la nivelul orașului (inclusiv posibilitatea extinderii zonei centrale).
- **Zona Moldoveni** este compusă preponderent din locuințe colective (P+4), cumulând o densitate medie a locuitorilor. Cartierul prezintă dificultăți în oferta locurilor de parcare pentru rezidenți și deține acces îngreunat la rețeaua de transport în comun.
- **Zona Volna** este plasată în lungul străzii Prelungirea București, fapt care îi conferă un grad ridicat de accesibilitate. De asemenea, fiind poziționat în vecinătatea centrului istoric, cartierul Volna are acces la majoritatea obiectivelor de interes cotidian, inclusiv dotări culturale și de agrement (parcul Dumbrava și parcul Central).
- **Zona de locuire individuală** este caracterizată de locuințe individuale cu inserții de activități comerciale sau servicii plasate în lungul bulevardului Republicii și străzilor București și Grivița. Conformarea zonei de nord a cartierului este favorabilă pentru intervenții de pietonizare și revitalizare a spațiului public pentru a pune în valoare dotările grupate între str. Stadionului și bulevardul Republicii.
- **Platforma industrială Nord-Vest** este reprezentată în cea mai mare parte de Combinatul Siderurgic care funcționează în prezent la capacitate redusă. În consecință, zona este pe de o parte dependentă de accesul la transportul în comun care facilitează conexiunea cu zonele rezidențiale și pe de altă parte de circulațiile interne, suportul deplasărilor interne.

- **Platforma industrială Nord**, cumulează dezvoltări recente și companiile cu un număr ridicat de angajați (Saint Globen Glass sau Bricostore). Zona beneficiază de o accesibilitate crescută prin intermediul DN 21 (linie transport în comun) și DN 21B (centura orașului – trafic greu).
- **Portul Călărași** deține două amplasamente, unul în vecinătatea directă a centrului istoric și unul la Chiciu, în partea sudică, înainte de ramificația Dunării (brațul Borcea). Deși funcționează la o capacitate redusă, portul prezintă un element de potențial major și este inclus pe lista facilităților portuare prioritare pentru intervenții de modernizare din cadrul Masterplanului General de Transport. Așadar, în contextul unei eventuale modernizări, infrastructura portuară de pe brațul Borcea va avea nevoie de o conexiune mai puternică pe cale rutieră care să faciliteze transferul de marfă. În ceea ce privește zona portuară din Chiciu, acesta este bine conectată la infrastructura rutieră fiind accesibilă și din punct de vedere al transportului în comun. Zona Chiciu reprezintă totodată, principalul punct de trecere a frontiere către Bulgaria și astfel, legătura cu orașul Silistra.

II.3.5.9. Opinia populației²⁵

În procesul de realizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași a fost realizat un chestionar online asupra problemelor generale legate de mobilitate, în scopul analizei opiniei populației asupra sistemului de transport. La chestionar au răspuns un număr de 234 de persoane, iar principalele aspecte rezultate sunt următoarele:

- Eșantionul este reprezentativ pentru populația municipiului Călărași
- Așa cum era de așteptat, la chestionar au răspuns persoanele care sunt foarte interesate de aspectele legate de mobilitate, respectiv:
 - o Persoane cu un număr mare de deplasări zilnice (31% efectuează 4 deplasări/zi)
 - o Persoane care utilizează ca mijloc principal de deplasare autovehiculul personal (55%)
- Principalele tipuri de infrastructură identificate ca necesitând extindere/modernizare sunt:
 - o Infrastructura rutieră (66% dintre respondenți)
 - o Infrastructura pietonală (21% dintre respondenți)
 - o Infrastructura de stocare auto/parcări (19% dintre respondenți)
- Modul de deplasare preferat, în cazul în care condițiile ar fi îmbunătățite:
 - o Autovehiculul personal (44%)
 - o Transportul public (25%)
 - o Bicicleta (16%)
 - o Pietonal (14%)

De remarcat că din cei 55% respondenți care în prezent utilizează autovehiculul personal ca mod de deplasare principal, 11% ar prefera să renunțe la acest mod de transport

²⁵ Sursă: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Călărași

- Principalele probleme ale traficului:
 - o Calitatea infrastructurii rutiere
 - o Lipsa parcarilor
 - o Lipsa pistelor pentru biciclete și a rastelurilor
 - o Aglomerația din traficul auto
- Aprecieri asupra caracterului traficului:
 - o Aglomerat, în orele de vârf: 53%
- Cele mai adecvate soluții pentru eficientizarea deplasărilor:
 - o Amenajarea/modernizarea străzilor urbane
 - o Amenajarea aleilor și trotuarelor pentru facilitarea mersului pe jos
 - o Extinderea numărului locurilor de parcare
- 71% dintre cetățenii care au completat chestionarul ar prefera să călătorească cu bicicleta/transportul în comun. O parte foarte mare a cetățenilor ar prefera modurile de transport mai puțin poluante și mai ieftine, în locul utilizării autovehiculului personal
- Doar 47% dintre cetățenii care au completat chestionarul consideră aglomerația din centrul orașului ca fiind una dintre problemele principale
- Zgomotul asociat traficului rutier nu este considerat ca fiind una dintre problemele semnificative ale orașului (65% dintre respondenți)
- În schimb, mai mult de jumătate dintre cetățenii care au completat chestionarul (54%) consideră poluarea datorată traficului rutier ca fiind o problemă semnificativă a orașului
- 77% dintre cetățenii care au completat chestionarul consideră că traficul greu nu reprezintă o problemă, ceea ce reflectă utilitatea centurilor ocolitoare ale orașului
- 45% dintre cetățenii care au completat chestionarul sunt dispuși să schimbe modul de transport utilizat în prezent
- Problemele evidențiate anterior legate de transportul public urban reies clar și din păreri exprimate de respondenții la chestionar:
 - o 71% dintre cetățenii care au completat chestionarul nu sunt mulțumiți de frecvența transportului în comun
 - o 74% dintre cetățenii care au completat chestionarul consideră că stațiile destinate transportului public nu sunt suficiente și nu permit o așteptare confortabilă
 - o 84% dintre cetățenii care au completat chestionarul consideră drept insuficient accesul la informațiile referitoare la transportul public.
 - o 70% dintre cetățenii care au completat chestionarul consideră că prețul transportului în comun nu este corespunzător.

Concluziile asupra sistemului de transport al municipiului Călărași sunt incluse în Analiza SWOT realizată asupra conectivității și mobilității.



II.3.6. Spațiul public

Scopul acestui capitol este de a prezenta succint sistemul major de spații publice și de a evidenția principalele nevoi și dificultăți pentru acest domeniu. Sistemul de spații publice al orașului Călărași va fi analizat atât la nivelul componentelor sale, cât și al legăturilor. Pentru o mai bună înțelegere a sistemului și păstrarea caracterului integrat la nivel de analiză, capitolul va cuprinde și o propunere preliminară pentru zone prioritare de intervenție. Vor fi, de asemenea, identificate zone cu nevoi specifice în ceea ce privește spațiul public și dotările de agrement. Accentul va fi plasat pe identificarea unor spații publice degradate sau abandonate care printr-un proces de revitalizare pot aduce beneficii majore la nivelul atractivității orașului și al calității vieții locuitorilor. Mai mult, prin acest proces de revitalizare poate fi completat sistemul major de spații publice astfel încât gradul lui de deservire să acopere într-un mod eficient întregul oraș.

II.3.6.1. Clasificarea multicriterială a sistemului major de spații publice

A. Clasificarea spațiilor publice după configurarea spațială - Sistemul major de spații publice

Sistemul major de spații publice poate fi rezumat la trei componente esențiale:



1. **Suprafețe** - Spații publice ample, reprezentative la nivelul orașului cum ar fi: parcul²⁶ Dumbrava și parcul Central împreună cu zona pietonală a centrului istoric (str. 1 Decembrie 1918). Cele două parcuri reprezintă areale de atracție la nivelul orașului, fiind utilizate preponderent pentru activități de recreere de către locuitori sau turiști. Dat fiind rolul de reper, aceste spații sunt folosite și ca locuri de întâlnire pentru rezidenții zonei.

2. **Puncte** - Spații publice cu dimensiuni preponderent reduse, de interes local. În această categorie sunt incluse scuaruri, piețe, piațete, spații comunitare sau locuri de joacă pentru copii. Aceste spații preiau rolul unor dotări de proximitate, motiv pentru care prezența lor în zonele de locuire este esențială.

3. **Linii** - Spații publice de tip linear care reprezintă elementele de legătură în sistem. În această categorie sunt încadrate bulevarde, zone și pietonale reprezentative cum ar fi: str. Prelungirea București sau anumite fragmente din str. Belșugului.

În cazul orașului Călărași, sistemul major de spații publice este compus din două parcuri reprezentative la nivelul orașului, susținute de zona pietonală aferentă centrului istoric (*Suprafețe*). Aceste spații reprezentative sunt conectate la zonele de locuire prin străzile: Prelungirea București, Bdul Cuza Vodă, 13 Decembrie / Prelungirea Sloboziei și Dobrogea (*Linii*)²⁷. Zonele de locuire colectivă sunt deservite preponderent de scuaruri care înglobează și locuri de joacă pentru copii cum ar fi parcurile Florilor, Victoriei și Năvodari din Zona 2 (Orizont) (*Puncte*). Majoritatea zonelor de agrement sunt grupate în partea sudică, în apropierea directă a brațului Borcea. Singurele excepții sunt Grădina Zoologică, parte a parcului Dumbrava și Complexul Sportiv de pe strada Republicii.

Suprafețe – spații publice ample

Cele două parcuri împreună cu Grădina Zoologică și dotările aferente reprezintă principalele locuri de agrement reprezentative la nivelul orașului. Aceste două spații ample, cumulând împreună o suprafață de peste 15 ha, au fost modernizate recent, fiind incluse și elemente de artă urbană realizate în cadrul unui seminar tematic. Practic, diversitatea foarte mare a obiectivelor de interes și a evenimentelor găzduite în cele două parcuri denotă faptul că acestea sunt cele mai frecventate spații publice la nivelul orașului. În vecinătatea vestică parcului Dumbrava se află Bazinul Jirlăului, un element de cadru natural major, abandonat în momentul de față. Reamenajarea lacului Bazinul Jirlăului poate completa axa de spații verzi dezvoltate în lungul brațului Borcea, incluzând în raza lor de deservire și zonele 2 (Orizont) și 1 (Mircea Vodă).

²⁶ A fost păstrată denumirea de „parc” pentru cele două spații publice majore deoarece acesta este termenul folosit și acceptat de locuitorii orașului. Din punct de vedere tehnic, cele două spații se încadrează în categoria grădinilor publice.

²⁷ Spații publice lineare cu rol principal de circulații care fac legătura între obiectivele de interes public. De fapt, doar str. Prelungirea București are un profil favorabil pentru a fi considerat un spațiu public linear reușind printr-un gabarit favorabil să aloce suficient spațiu pentru a încuraja și activități de socializare și recreere (spații de odihnă).

Figura 86 – Posibilitatea de extindere a sistemului major de spații publice



În vecinătatea sudică a celor două parcuri se află și principalele dotări de agrement la nivelul orașului: Grădina Zoologică, Lacul Jirlău, Plaja Mare, Plaja Tineretului, complexul Albatros, Pădurea Călărași, precum și o serie de zone favorabile pentru pescuit. Deși putem constata o grupare favorabilă de zone cu un potențial turistic și de agrement ridicat, acestea nu sunt conectate între ele, unele fiind chiar foarte greu de accesat (Ștrandul Central). În momentul de față, legătura către aceste zone de agrement se face prin DN 3B, care, deși oferă un profil carosabil generos, nu deține suprafețe pietonale continue în lungul său²⁸. Accesul la dezvoltările rezidențiale și la plaja Tineretului din lungul brațului Borcea se face prin intermediul unor circulații secundare, neasfaltate. În acest sens se resimte nevoia unor zone pietonale de tip promenadă care să conecteze aceste dotări de agrement.

Puncte – spații publice cu dimensiuni reduse

Spațiile publice punctuale, de mici dimensiuni, sunt prezente preponderent în cartierele de locuințe colective. Astfel, scuaruri cum ar fi „parcurile” Florilor, Victoriei sau Năvodari preiau rolul de spații comunitare și funcționează ca principale locații de socializare în cadrul comunității locale. Din acest punct de vedere, Zona 2 (Orizont) este cea mai bine deservită, beneficiind de o rețea de scuaruri plasate în incinta locuințelor colective dar și în lungul străzii Prelungirea București. Fiind vorba de un cartier cu o densitate ridicată a populației, va fi nevoie în continuare de noi spații comunitare care pot fi constituite prin regenerarea unor zone degradate.

O bună deservire cu spații publice de mici dimensiuni se poate constata și în centrul istoric unde există deja o rețea de formată din grădini, scuaruri și piețe conectate parțial prin zone pietonale. Deși există o serie de obiective de interes municipal cum ar fi Primăria, Consiliul Județean sau muzeul orașului, zona per ansamblu nu este foarte atractivă pentru locuitorii orașului. Acest lucru este datorat într-o mare măsură și faptului că rețeaua existentă de spații publice este degradată.

Mobilierul urban, vegetația, pavajul și alte componente ale spațiului public sunt degradate și necesită reabilitare sau trebuie înlocuite. Pe de altă parte, zona centrală, mai ales strada 1 Decembrie 1918, resimte lipsa unor obiective de alimentație publică cum ar fi de exemplu, terasele, care să rețină trecătorii în spațiul public. În lipsa unor activități economice atractive, locuitorii nu au suficiente motive pentru a vizita această stradă, fapt ce o transformă într-un spațiu public de tranzit. Ca și resurse esențiale, zona centrală mai cuprinde câteva spații publice de mici dimensiuni în prezent neutilizate (degradate) care pot fi reabilite pentru a completa sistemul de spații publice la nivelul cartierului.

²⁸ DN 3B respectă specificul drumurilor naționale ale căror rol preponderent este să asigure legăturile între așezări la nivel rutier.

Conformarea spațial-volumetrică a zonei centrale și a cartierului Gării permite o conectare a celor două prin extinderea spațiilor pietonale. În acest fel, prin întărirea unor spații publice lineare (str. Sloboziei și Bulevardul Gării) poate fi recompusă o zonă unitară cu o identitate aparte, care cumulează cea mai mare parte din patrimoniul construit la nivelul orașului. De asemenea, modernizarea și transformarea în zone preponderent pietonale a străzilor Sloboziei, 13 Decembrie și a bulevardului Gării, susține regenerarea cartierului Gării, în timp ce transformarea Gării CFR (recent reabilitată) într-un punct intermodal ar facilita schimbul de la transportul local la cel regional.

Accesul la spații publice de interes local (spații comunitare) este îngreunat în zonele de locuire individuală. Deși nevoia pentru scuaruri, grădini de mici dimensiuni sau simple spații comunitare este mai redusă în aceste zone, locuitorii au totuși nevoie de spații de socializare. Existența unor asemenea spații publice bine amenajate reprezintă un factor esențial pentru existența coeziunii sociale și a vieții comunitare.

În acest sens, se resimte nevoia unor astfel de amenajări în: Zona 1 (Mircea Vodă), Zonele 5 și 6, Zona 14 (Petrache), Zona 4 (FNC Livadă) și Zona 15 (Măgureni). În cazul cartierului FNC Livadă, acesta urmează a fi deservit de un scuar denumit „parcul Constructorilor”. Cu toate acestea, va fi nevoie și de modernizarea străzii Locomotivei și de regândirea trecerilor peste calea ferată pentru a reconecta cartierul la restul orașului.

Figura 87 – Zona pietonală din centrul istoric Călărași



Legendă

- Grădini de interes municipal (Parcul Central)
- Grădini de interes local
- Spații verzi semipublice - îngrădite (potențial conversie grădină / spațiu public reprezentativ)
- Piață modernizată
- Piața mare - nevoie de modernizare

- Zone / terenuri degradate care pretabile pentru revitalizare și amenajarea unor noi spații publice
- Zone pietonale majore care au nevoie de revitalizare / modernizare (str. 1 Decembrie 1918)
- Străzi pretabile pentru extinderea zonelor pietonale și transformarea în spații publice lineare.
- Piața Primăriei - spațiu public reprezentativ

Amenajarea unor spații comunitare și a unor dotări sociale reprezintă o prioritate pentru Zona 4 (FNC Livadă), Zona 9 (Cărămidari) și Zona 11 (Oborul Nou), care cumulează un număr ridicat de populație defavorizată (beneficiari de ajutor social). Pentru a preveni distrugerea noilor spații publice comunitare va fi importantă implicarea comunității în procesul de amenajare. Zona 9 (Cărămidari) și Zona 11 (Oborul Nou) au acces la parcul Cărămidari, recent amenajat, motiv pentru care intervențiile la nivelul spațiului public se vor concentra pe întărirea legăturilor cu zonele rezidențiale prin modernizarea tramei stradale (str. Cernei, Mureșului, Banatului etc.).

Zona 3 (2 Moldoveni) include două grădini de interes local, care reușesc să deservească într-o oarecare măsură comunitatea. Totuși, calitatea generală a spațiului public la nivelul cartierului este una scăzută din cauza circulațiilor (străzi secundare) aflate într-o stare avansată de degradare și a existenței unui număr ridicat de spații publice abandonate. În acest sens, se resimte nevoia de reconfigurare a incintelor locuințelor colective în vederea amenajării de noi spații publice și includerea unor parcări sub/supraetajate²⁹.

Linii - Spații publice de tip linear

Spațiile publice de tip linear sunt reprezentate în cadrul municipiului Călărași prin str. Prelungirea București și un segment din strada Belșugului. Cele două circulații nu sunt suficiente pentru a face conexiunea între elementele componente ale sistemului de spații publice. Gabaritul favorabil pentru deplasări pietonale și existența unui număr ridicat de funcțiuni de interes public fac din aceste zone cele mai frecventate spații publice la nivelul orașului³⁰. Acest lucru este amplificat de piața Orizont³¹ (sau piața „Big”, denumire folosită de comunitatea locală) și bazarul din capătul străzii Belșugului care atrag zilnic un număr ridicat de vizitatori. Putem constata că un număr ridicat de obiective de interes public (comerț cu amănuntul, unități de alimentație publică, sau dotări culturale) se află pe anumite segmente din bulevardul Republicii sau pe străzile București și Griviței. Suprafețele reduse dedicate circulațiilor pietonale (maxim 3m) îngreunează deplasările de acest fel, fapt ce scade atractivitatea obiectivelor de interes public plasate în lungul celor trei străzi. În acest sens, pentru o mai bună funcționare și creșterea gradului de servire a sistemului

Exemplu circulații preponderant pietonale – zonă tip “Shared Space” - Olanda



Sursă:

<http://www.physicalactivitystrategy.ca/pdfs/Summit II Proceedinas.pdf>

Exemplu circulații zonă rezidențială Georgetown (SUA) - zona tip “Shared Space”



Sursa:

<https://m.flickr.com/#/photos/greatphotographic/5996641316/>

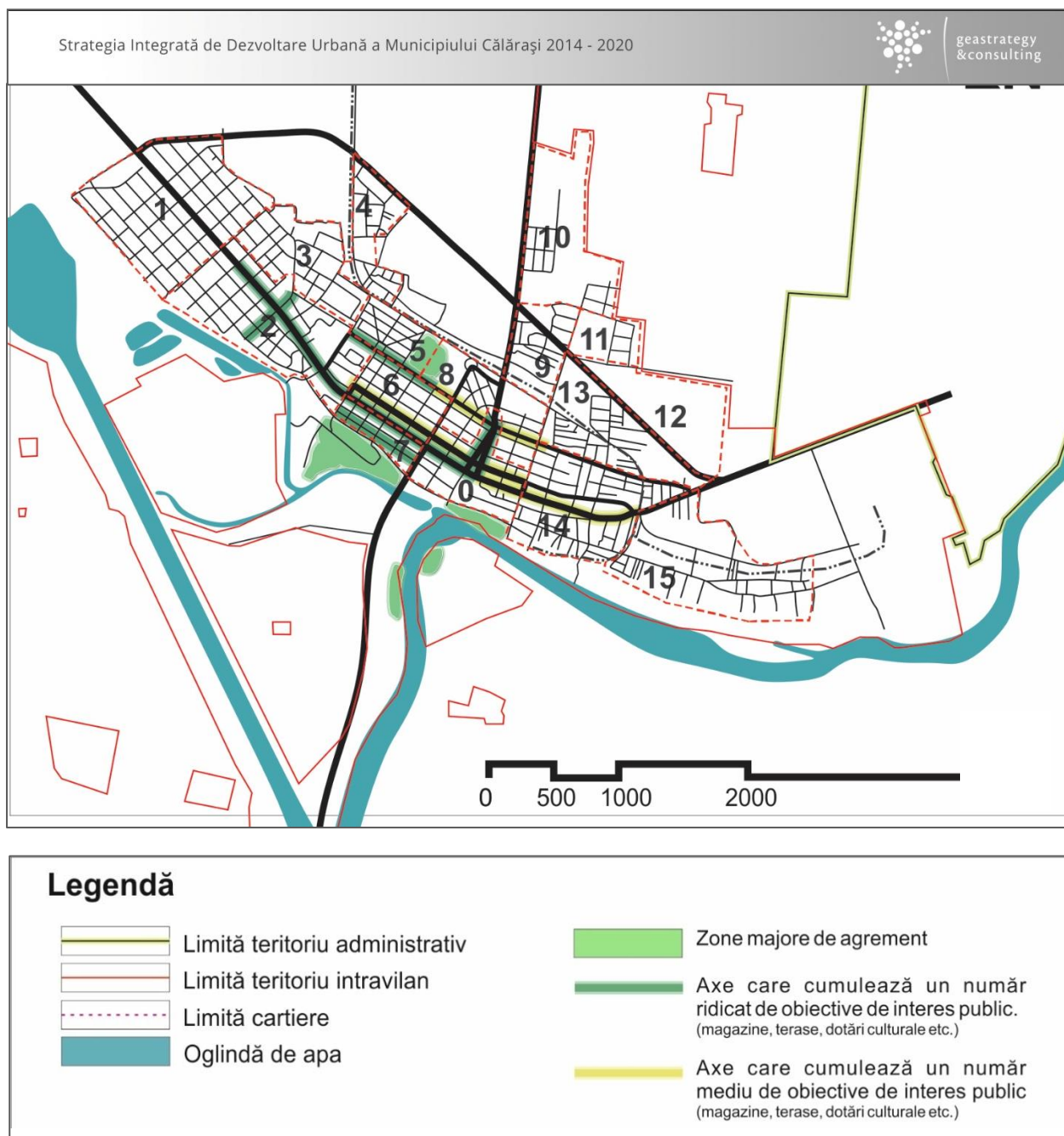
²⁹ Problema insuficienței locurilor de parcare este evidențiată în capitolul „, Mobilitate și Accesibilitate”

³⁰ Doar parcul Central și Dumbrava sunt mai des frecventate datorită varietăților ridicate de facilități de agrement și a evenimentelor.

³¹ Piața Orizont a fost extinsă și renovată recent lucrările fiind finalizate la începutul anului 2015.

de spații publice, va fi necesară extinderea zonelor preponderent pietonale și revitalizarea bulevardelor existente.

Figura 88 – Gruparea obiectivelor de interes public în lungul circulațiilor



Reconfigurarea bulevardului Republicii și a străzilor București și Grivița ar permite extinderea sistemului de spații publice pe direcția E-V incluzând posibile noi amenajări cum ar fi: scuar în intersecția str. București cu str. Grivița sau spațiu public reprezentativ (poartă de intrare în oraș) în intersecția între Bulevardul Republicii și str. București. Pentru accentuarea legăturii N-S și susținerea unei regenerări treptate a cartierului Gării, va juca un rol esențial modernizarea și reconfigurarea străzilor Sloboziei, 13 Decembrie și a bulevardului Gării. O asemenea intervenție ar putea continua și valorifica zona pietonală de pe strada 1 Decembrie 1918 (spațiu public linear).

În cartierele de locuire individuală va fi nevoie de reconfigurarea tramei stradale și trecerea la zone preponderent pietonale sau ocazional carosabile. Acest tip de intervenție este motivat de lipsa unor resurse de teren care să permită amenajarea unor spații publice pentru comunitatea locală. Așadar, sigura opțiune este transformarea circulațiilor rutiere, în prezent subutilizate, în spații mixte pretabile pentru activități comunitare. Acest lucru va permite transformarea circulațiilor secundare în spații publice comunitare care să ridice semnificativ coeziunea socială în aceste zone de locuit.

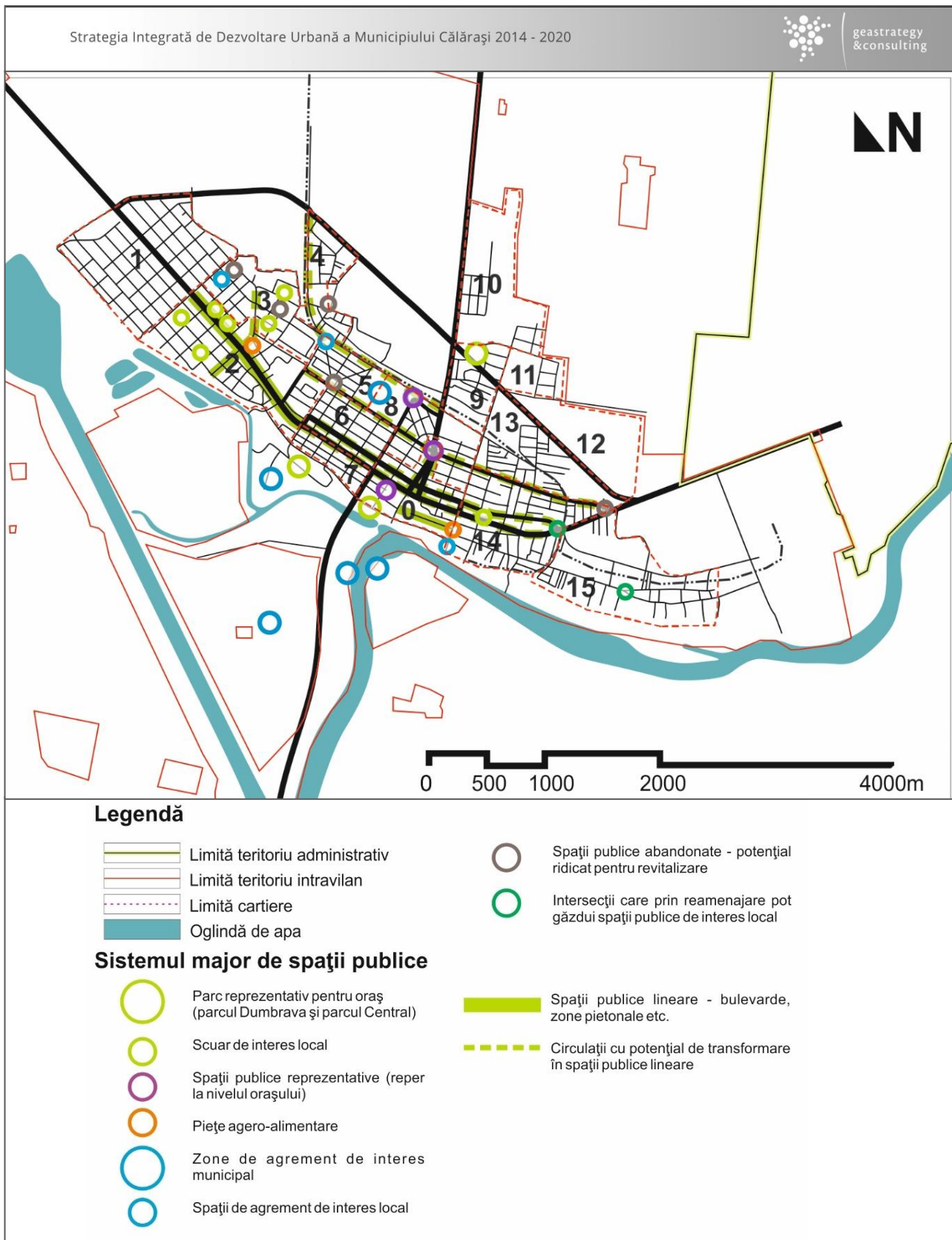
B. Clasificarea spațiilor verzi conform Legii 313/2009 - privind reglementarea și administrarea

- **spații verzi publice cu acces nelimitat:** parcuri, grădini, scuaruri, fâșii plantate;
- **spații verzi publice de folosință specializată** (grădini botanice și zoologice, muzee în aer liber, parcuri expoziționale, zone ambientale și de agrement, zonele aferente dotărilor publice - unități de învățământ, unități sanitare sau de protecție socială, instituții, edificii de cult, cimitire, baze sau parcuri sportive pentru practicarea sportului de performanță);
- **spații verzi pentru agrement:** baze de agrement, poli de agrement, complexuri și baze sportive;
- **spații verzi pentru protecția lacurilor și cursurilor de apă;**
- **culoare de protecție față de infrastructura tehnică.**

C. Clasificarea spațiilor publice după gradul de accesibilitate:

- **spații publice cu acces nelimitat pentru public** (spațiile verzi aferente circulațiilor publice - plantații de aliniament, plantații de protecție, păduri, parcuri, spațiile verzi aferente locuințelor colective);
- **spații publice cu acces limitat pentru public** (baze sportive, cimitire, grădina zoologică, plaja);
- **spații publice fără acces pentru public** (incinte private ale locuințelor individuale).

Figura 89 – Sistemul major de spații publice



În ceea ce privește gradul de accesibilitate al spațiilor publice la nivelul municipiului, se poate observa un procent ridicat de spații publice cu acces nelimitat pentru public, însă există și zone cu spații publice în care accesul publicului este controlat/ limitat (cimitire, grădina zoologică) și spații publice fără acces pentru public (spațiile verzi private amenajate aferente țesutului de locuințe individuale).

D. Clasificarea spațiilor verzi după razele de deservire a orașului/ izocrone:

- **scuarul** - raza = 400-500m (5-6 min)
- **grădina publică** - raza = 1.0 -1.5km (12-15 min)
- **parcul** - Raza > 1.5km (necesar accesul prin intermediul transportului public în 15min, mers pe jos aproximativ 60min)

În ceea ce privește gradul de deservire a orașului din punct de vedere al spațiilor publice, se poate observa o localizare dezechilibrată a spațiilor publice de utilizare zilnică (scaruri/ parcuri de cartier) pe suprafața orașului, rezultând zone ce aparțin țesutului de locuințe colective și individuale nedeservite corespunzător [Zonele 14 (Petrahe), 13 (Ceremag), 15 (Măgureni), Zonele 5 și 6].

Figura 90 – Spațiile verzi conform Legii 313/2009 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi

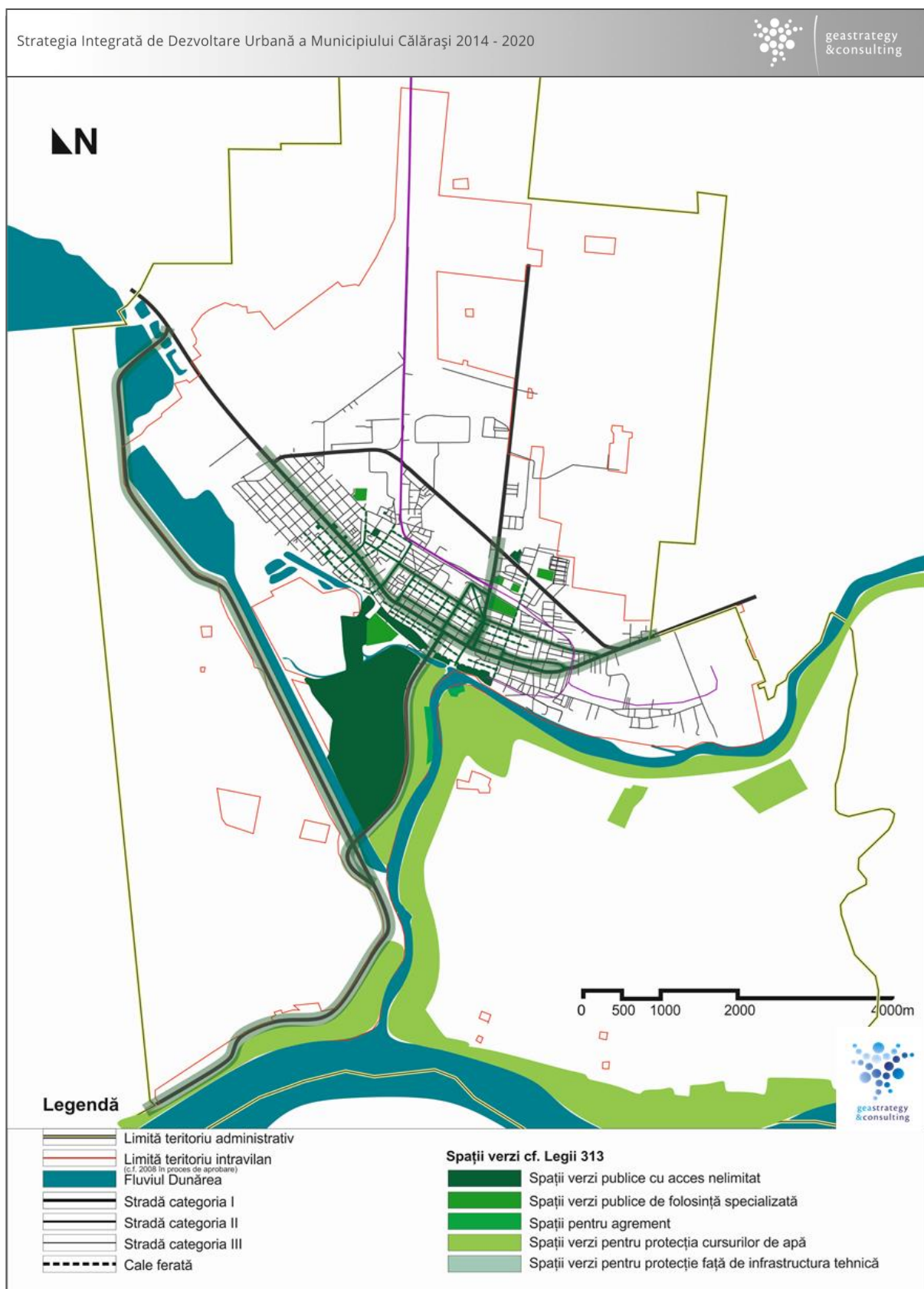
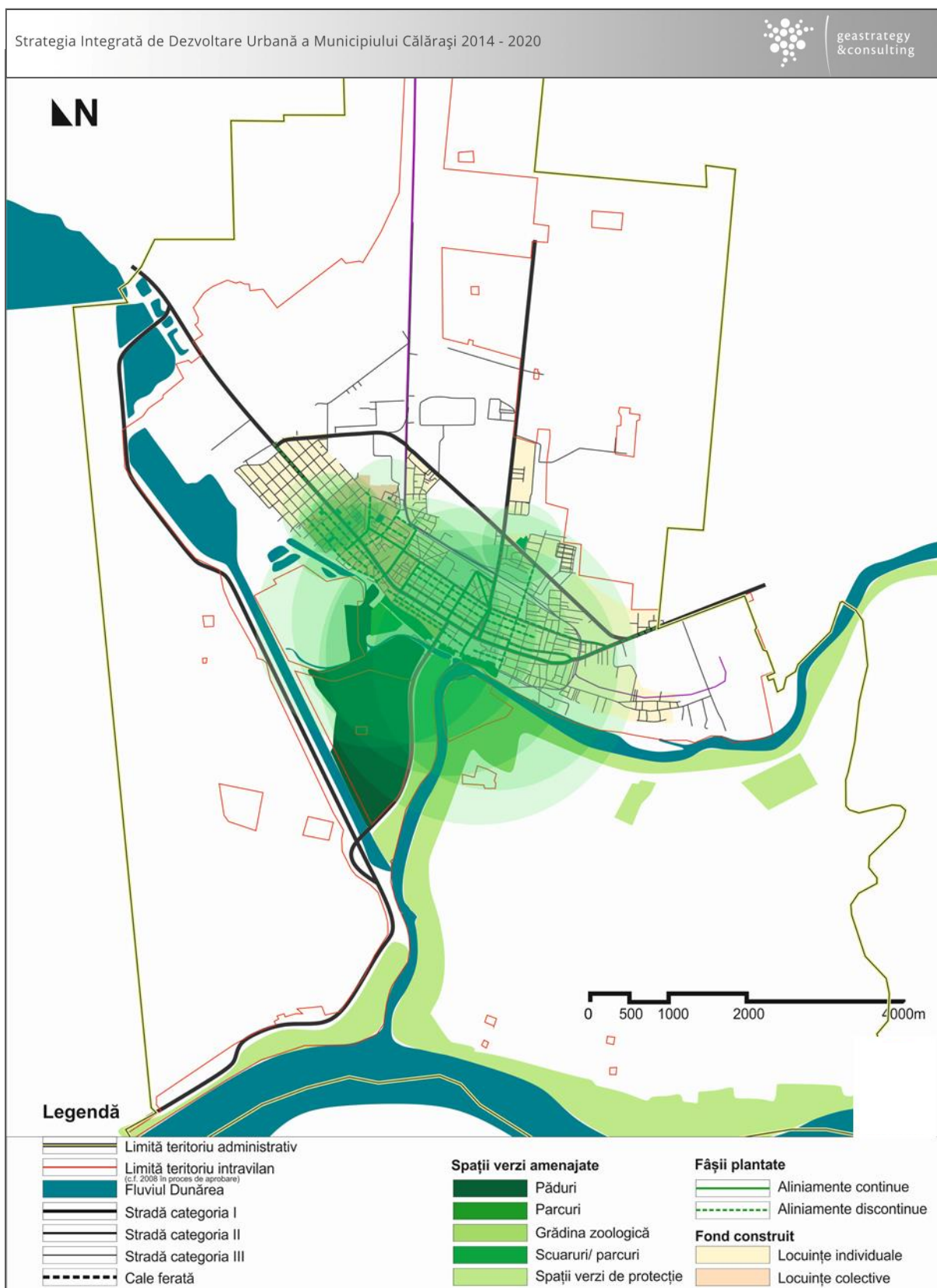


Figura 91 – Deservirea municipiului din punct de vedere al spațiilor verzi



Deși există un număr ridicat de parcuri în municipiul Călărași, conform Legii 313/2009, nu toate se înscriu în categoria parcurilor (condiția fiind suprafața minimă de 1ha), majoritatea fiind încadrate în categoria scuarurilor (spațiu verde, cu suprafața mai mică de un hectar, amplasat în cadrul ansamblurilor de locuit, în jurul unor dotări publice, în incintele unităților economice, social-culturale, de învățământ, amenajărilor sportive, de agrement pentru copii și tineret sau în alte locații).

Tabel 23 – Spațiile verzi amenajate din municipiul Călărași

Denumire	Regim de proprietate	Importanță	Frecvența utilizării	Acces	Deservire
Parcul Central (Waterfront Park) (S>1ha)	domeniu public	municipală	zilnică/săptămânală	nelimitat	R>1,5km
Parcul Dumbrava (S>1ha)	domeniu public	locală	zilnică	nelimitat	R>1,5km
Parcul Luceafărului (S= 2918 mp)	domeniu public	locală	zilnică	nelimitat	R=500m
Parcul Florilor (S= 2408 mp)	domeniu public	locală	zilnică	nelimitat	R=500m
Parcul Victoriei (S= 3850 mp)	domeniu public	locală	zilnică	nelimitat	R=500m
Parcul Sfânta Anastasia (S= 6105 mp)	domeniu public	locală	zilnică	nelimitat	R=500m
Parcul Năvodari (S= 3303 mp)	domeniu public	locală	zilnică	nelimitat	R=500m
Parcul Speranța (S= 2833 mp)	domeniu public	locală	zilnică	nelimitat	R=1,5km
Grădina Zoologică (S>1ha)	domeniu public	supra-municipală	săptămânală/lunară	limitat	R>1,5km
Zona de agrement - Plaja Călărași	domeniu semipublic	supra-municipală	săptămânală	limitat	R > 2km

II.3.6.2. Relația spațiu public - spațiu verde

În contextul în care spațiul public pune accent pe întărirea relațiilor sociale, rolul și funcțiunile pe care spațiile verzi (sau sistemul de spații verzi) le îndeplinesc pot fi rezumate ca atare: climatică [1], sanitară [2], ecologică [3], socială [4], estetică [5].

Așadar, prin completarea cu elemente vegetale și în relație cu un sistem de spații verzi, spațiul public poate prelua și capacitatea de ameliorare a poluării aerului și reducerea zgomotului (poluare fonică) generat de traficul intens de pe marile culoare de circulație, întărindu-și totodată calitățile ambientale.

Municipiul Călărași este caracterizat printr-o varietate ridicată de spații publice verzi, preponderent grădini de dimensiuni mari (parcul Dumbrava și parcul Central) sau scuaruri (parcul Florilor, Năvodari etc.). Singurele spații publice preponderent minerale sunt zona pietonală 1 Decembrie 1918 și str. Prelungirea București.

Această pondere ridicată a spațiilor publice verzi, implicit tendința de creștere a acestora este evidențiată de o serie de proiecte de amenajare a unor noi scuaruri, cum ar fi parcul Constructorilor sau parcul Cornișei.

În municipiul Calarasi exista 26 ha de parc, cu o suprafață totală a spațiilor verzi de 137 ha. În ultimii ani s-a înregistrat o creștere a spațiilor verzi, în special în cartierele de locuit, de aproximativ 8 ha, toate acestea fiind evidențiate în Registrul Spațiilor Verzi al Municipiului Călărași.

Totodată, amenajarea de noi spații publice verzi face și ca municipiul Călărași să se afle printre orașele cu cel mai ridicat număr de metri pătrați de spații verzi pe cap de locuitori la nivel național (28 mp / cap de locuitor conform INSSE Tempo online). De asemenea, prin intermediul vegetației de aliniament, principalele spații publice (inclusiv cele verzi) sunt conectate între ele, fapt care susține o calitate ridicată a mediului ambiental.

Totuși, pentru a valorifica existența vegetației de aliniament va fi nevoie de acordarea unei atenții sporite pentru toaletarea și îngrijirea acesteia. Zonele 15 (Măgureni), Zona 1 (Mircea Vodă) și Zona 13 (Ceremag), fiind lipsite de spații publice, sunt deconectate de la sistemul de spații verzi (publice) ale orașului. Doar Zona 13 (Ceremag), aflată în apropierea grădinii cu același nume, beneficiază de o accesibilitate mai bună la spațiu verde public (10-15 minute de mers pe jos până la parcul Cărămidari). În consecință, pentru a continua această pondere benefică între sistemul de spații publice și rețeaua de spații verzi, va fi necesară includerea unor elemente vegetale în procesul de reconfigurare și modernizare a tramei stradale în Zonele 15 (Măgureni) și 1 (Mircea Vodă).

[1] **funcție climatică** - capacitatea spațiilor verzi amenajate de a modera condițiile climatice (micșorează amplitudinele termice, protejează împotriva vânturilor) .

[2] **funcție sanitară** - capacitatea spațiilor verzi amenajate de a asigura un mediu favorabil sănătății oamenilor

[3] **funcție ecologică** - capacitatea spațiilor verzi amenajate de a menține un echilibru între totalitatea ecosistemelor și de a conserva biodiversitatea în teritoriu

[4] **funcție socială** - recreativă - capacitatea spațiilor verzi amenajate de a asigura un mediu favorabil interacțiunii sociale și de a asigura relaxarea, divertismentul și dezvoltarea personală a utilizatorilor

[5] **funcție estetică** - capacitatea spațiilor verzi amenajate de a asigura o ambianță plăcută la nivel perceptiv

În consecință, municipiul Călărași se caracterizează printr-un sistem de spații publice bine conturat, reprezentat în cea mai mare parte de grădini. Totuși, există o serie de zone rezidențiale periferice care nu sunt deocamdată conectate la acest sistem de spații publice. De asemenea, se resimte nevoia de reconfigurare a unor circulații majore astfel încât acestea să poată deveni spații publice lineare prin lărgirea zonelor pietonale. Pentru a valorifica potențialul ridicat de agrement din partea sudică a municipiului va fi nevoie de creșterea accesibilității prin extinderea circulațiilor și constituirea unei zone de promenadă în lungul brațului Borcea.

În vederea unei mai bune cunoașteri a situației spațiilor verzi existente din municipiu, Primăria Municipiului Călărași a inițiat actualizarea documentației reprezentată de **Registrul Spațiilor Verzi**, aceasta fiind necesară conturării unei viziuni de extindere, modernizare și reconfigurare a zonelor verzi ale orașului.

II.3.6.3. Nevoi și elemente de potențial

În urma analizei au fost identificate următoarele nevoi și elemente de potențial la nivelul rețelei de spații publice a municipiului Călărași:

Nevoi

- Acces la spații publice comunitare pentru Zona 3 (2 Moldoveni), Zona 4 (FNC Livadă), Zona 1 (Mircea Vodă), Zona 15 (Măgureni) și Zona 13 (Ceremag).
- Revitalizarea zonei Gării la nivelul spațiului public
- Conectarea dotărilor de agrement din lungul brațului Borcea
- Revitalizarea zonei pietonale din centrul istoric
- Modernizarea bulevardului Republicii și a străzilor Griviței și București prin extinderea zonelor pietonale.

Potențial

- Posibilitatea de extinderea zonei centrale către Zona 8 (Gării) prin conturarea unui nou ax identitare pe direcție N-S (valorificarea patrimoniului construit).
- Terenuri abandonate care pot fi convertite în spații publice comunitare
- Intersecții care prin reamenajare permit extinderea spațiului pietonal și amenajarea unor scuaruri.
- Gruparea unei varietăți ridicate de zone de agrement în partea sudică.
- Bună deservire cu spații verzi la nivelul orașului, mai ales în cartierele de locuințe colective.
- Potențial pentru completarea parcului Cărmidari cu noi dotări de interes comunitar.

II.3.6.4. Zone majore de intervenție

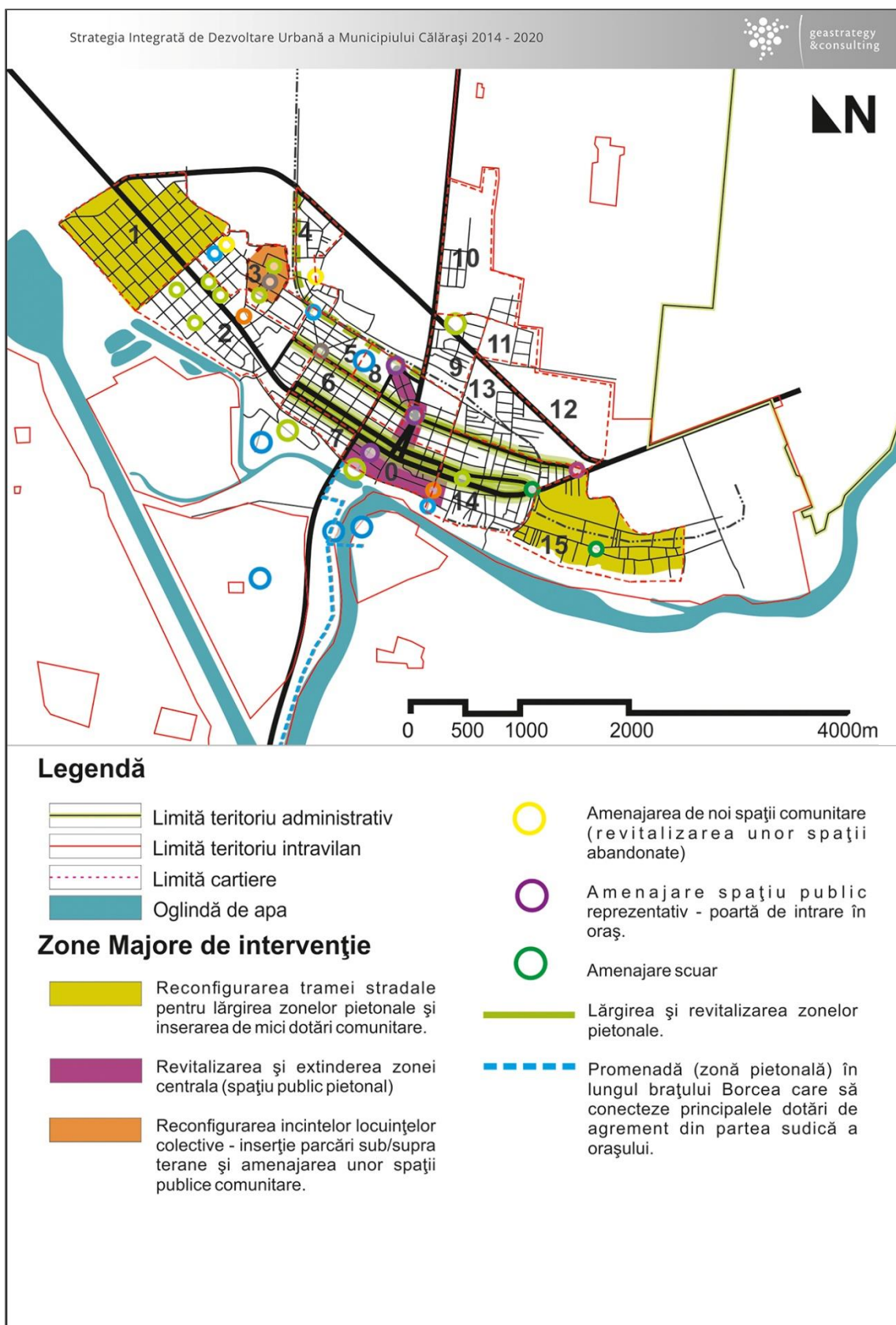
Principalele zone de intervenție au fost alese astfel încât, pe de o parte, orașul să poată fi deservit echilibrat de sistemul de spații publice și pe de altă parte, să fie puse în valoare principalele atracții. Din acest motiv, pentru extinderea sistemului de spații publice, accentul a fost pus pe Zona 15 (Măgureni) și Zona 1 (Mircea Vodă).

În vederea întăririi relațiilor între spațiile publice de interes local și municipal a fost acordată o importanță modernizării bulevardului Republicii și a străzilor Griviței și București. De asemenea, a fost inclusă revitalizarea străzii Locomotivei și constituirea unui spațiu public comunitar pentru a

putea întări legătura Zonei 4 (FNC Livadă) cu restul oraşului dar şi pentru a crea un spaţiu de socializare pentru comunitatea locală.

Pentru a valorifica principalele zone distinctive la nivelul oraşului a fost incluse ca intervenţii prioritare, modernizarea şi extinderea zonei pietonale din centrul istoric împreună cu amenajarea unei promenade în lungul braţului Borcea.

Figura 92 – Zone majore de intervenție





II.3.7. Mediul natural

II.3.7.1. Descrierea geo-morfologică

Cadrul natural specific municipiului Călărași este unul favorabil dezvoltării urbanistice a localității, prezentând condiții naturale ce încurajează și susțin locuirea și dezvoltarea socio-economică, precum și condiții fizico-geografice propice dezvoltării agricole. Elementele naturale existente au influențat modul de dezvoltare a orașului, atât prin impunerea dezvoltării țesutului urban după o tramă stradală rectangulară, cât și prin limitarea dezvoltării țesutului dincolo de limita fluviului Dunărea și a brațului Borcea. Fiind un oraș port, municipiul Călărași are o poziție cu potențial ridicat datorită legăturilor ce se creează prin intermediul transportului fluvial.

Relief și climă

Municipiul Călărași este amplasat la contactul dintre două subunități geografice ale Câmpiei Române: Câmpia Bărăganului și Lunca Dunării, beneficiind de o poziție avantajoasă datorită prezenței Dunării în imediata vecinătate. **Relieful** nu s-a menținut constant deoarece a suferit de-a lungul timpului diverse modificări, ca rezultat al acțiunilor antropice de realizare a unui canal navigabil, realizare a unor canale de irigații, îndiguiuri și desecări, precum și amenajarea unui lac de agrement la gura de vărsare a Jirlăului. Fiind situat în bazinul dunărean, municipiul Călărași prezintă

un potențial hidrologic ridicat și variat, susținut pe de o parte de apele subterane cu caracter ascensional, iar pe de altă parte de apele de suprafață, fiind amplasat pe brațul Borcea, ce se desprinde pe malul stâng, în aval de punctul Chiciu. Deși balta este îndiguită și desecată, apa rămâne uneori pe privaluri, fostele meandre sau brațe părăsite ce se află sub nivelul pânzei freatice. Rețeaua hidrografică de suprafață este reprezentată de fluviul Dunărea, care se desparte în brațele Borcea și Dunărea Veche pe teritoriul județului Călărași, ambele fiind navigabile în zona municipiului Călărași. Deși nu prezintă un relief foarte variat, peisajul municipiului Călărași este unul specific orașelor situate în bazinul Dunărean, fapt ce a avut o influență importantă și asupra dezvoltării și amenajării orașului. Astfel, pe malul stâng a fost realizat un canal industrial de aproximativ 13 km lungime și un port mineralier, prevăzut cu echipamente de încărcare și descărcare pentru navele fluviale.

Clima specifică acestei zone este cea continentală și mai moderată decât în alte regiuni ale țării fiind influențată pe de o parte, de vânturile din nord-vest (Crivățul), iar pe de altă parte, de cele din sud-est (Austrul) și sud (Băltărețul). Din cauza reliefului și climei continentale, vânturile reci accentuează temperaturile scăzute în perioada de iarnă, iar cele secetose intensifică arșița și seceta din timpul verii. Clima este caracterizată prin veri călduroase și ierni reci, dar prezintă și anumite particularități determinate de factorii geografici și antropici. Caracterul continental al climei este reliefat și de cantitățile anuale de precipitații ce cad pe teritoriul orașului și în împrejurimile sale.

Soluri

Fiind în strânsă legătură cu relieful, solurile predominante de pe teritoriul municipiului Călărași sunt constituite din diferite tipuri de cernoziomuri și soluri aluvionale, ce prezintă o fertilitate crescută și asigură și încurajează dezvoltarea și practicarea agriculturii pe suprafețe întinse, cu precădere a culturilor cerealiere. Solurile reprezentative pentru municipiul Călărași sunt cernoziomurile argiloaluvionare (aproximativ 80%), solurile cenușii închise și cernoziomurile carbonatice.

Flora și fauna

Municipiul Călărași este situat la contactul a două zone de vegetație: de stepă și de baltă. Astfel, vegetația prezentă este cea specifică zonei de stepă (pajiști și islazuri comunale), însă există și zone cu vegetație forestieră (rămășițe ale fostelor zone forestiere), de mlaștină, acvatică (specii precum stuf, nufăr, vâsc de apă, specii ierboase - feriga, specii de alge, întâlnite în zona de apă puțin adâncă de la marginea lacurilor) și vegetație de bălți (specii mezofile, higrofile, care se dezvoltă în condiții de mare umiditate). Fauna specifică municipiului Călărași este atât cea din zona de stepă, cât și cea din zona pădurilor și apelor, bălților (fauna acvatică). Fauna de stepă și cea de pădure prezentă în municipiul Călărași este reprezentată de rozătoare, carnivore, păsări indigene și migratoare, reptile. Fauna acvatică de pe teritoriul municipiului este reprezentată de specii de păsări și animale al căror mod de viață este în strânsă legătură cu mediul acvatic (vidra, nurca, rața, gâsca sălbatică, stârcul cenușiu, numeroase specii de pești). Pe lângă fauna specifică etajelor de vegetație prezente în această zonă, întâlnim și fauna de interes vânătoresc (câpriori, iepuri, mistreți, fazani, păsări). Municipiul Călărași beneficiază de resurse variate și importante de floră și faună, ce joacă un rol esențial în formarea, menținerea și regenerarea mediului și a cadrului natural.

II.3.7.2. Biodiversitate și rezervații naturale

Din punct de vedere al biodiversității, municipiul Călărași beneficiază de prezența unor situri naturale de interes comunitar (Canalele Dunării, Oltenița - Mostiștea - Chiciu, lezerul Călărași,

Dunăre - Ostroave), ce asigură și favorizează prezența unor diferite tipuri de ecosisteme acvative (pești, amfibieni,) și susțin habitatele aferente acestora (pajiști, tufărișuri, păduri). Pe lângă presiunile naturale (inundații, secetă), presiunile antropice exercitate asupra acestor zone (administrare de ierbicide pe canalele de alimentare și desecare, arderea stufului din zonele cu exces de umiditate, braconajul) conduc la degradarea până la distrugere a habitatelor ecosistemelor de floră și faună. Peisajul natural - verde, ca suport al biodiversității, este alcătuit din ariile de protecție specială avifaunistică - lezerul Călărași , din a cărui suprafață totală numai 40% se află pe teritoriul Călărașului și cuprinde un fost lac natural asanat pentru exploatare agricolă, luciu de apă, numeroase specii de păsări protejate, pești, amfibieni, mamifere.

II.3.7.3. Riscuri naturale și antropice

În ceea ce privește riscurile identificate la nivelul municipiului Călărași, acestea se clasifică în două categorii de riscuri: naturale și antropice.

La nivelul tipurilor de **riscuri naturale**, observăm seismele ca principal risc, județul Călărași fiind amplasat sub influența celei mai active zone seismice din țară, procesele geomorfologice actuale, în special în zonele câmpurilor fluviatile și malurile văilor, dar și în zonele de luncă, împreună cu bălțile și albiile minore . Alte riscuri naturale sunt degradarea terenurilor, care se realizează prin crovuri și subfuziune, în zona câmpurilor și prăbușiri și alunecări pe pantele mai înalte, procese aluvionare, eroziune de mal, înnisipări în zonele de luncă și bălți și inundații, ce au afectat biodiversitatea. Zonele cu risc natural de inundabilitate din Municipiul Călărași au o pondere destul de scăzută, întrucât au fost realizate lucrări importante de protecție împotriva inundațiilor în zona Lunca Călărași prin îndigui și desecări ale bălții. Cu toate acestea, zona din imediata vecinătate a malului brațului Borcea prezintă un risc crescut de inundabilitate.

Riscurile antropice identificate sunt generate din principalele surse de poluare antropică - profilul preponderent industrial al orașului. Zona industrială se concentrează în partea nord-vestică a orașului. Din cauza specificului acestor unități industriale, riscurile antropice sunt crescute, calitatea apei, a aerului și a solului, fiind direct afectate. Factorii de risc majori identificați sunt: pulberile în suspensie și substanțele poluante din atmosferă, resturile și deșeurile deversate direct în rețeaua hidrografică subterană și de suprafață.

II.3.7.4. Peisajul

Peisajul este o expresie a spațiului perceput de către privitor și este alcătuit dintr-un sistem complex de relații ecologice, funcționale, sociale, economice și culturale, ce trebuie în permanență interferate cu activitățile specifice unui loc pentru a defini identitatea comunității locale într-un teritoriu dat.

Macropeisajul municipiului Călărași

Macropeisajul municipiului Călărași este specific reliefului de luncă și câmpie, și prezintă vegetație palustră în zonele de contact cu brațul Borcea (vegetație specifică malului de apă). Ca orice așezare situată în zona de câmpie, municipiul Călărași prezintă o resursă importantă de teren cu specializare agricolă (mai mult de 50% din suprafața totală a unității teritoriale administrative). Elementul natural ce constituie o competență distinctivă la nivel regional și chiar național, este prezența fluviului Dunărea în imediata vecinătate a Călărașului. Astfel, municipiul beneficiază de o

localizare favorabilă în raport cu elementele cadrului natural și face parte din **macroregiunea Dunării**, ceea ce îi conferă un rol important la nivel național și transnațional. Macroregiunea Dunării este un ecosistem cu interlegături și conexiuni ecologice esențiale pentru sănătatea mediului european și generează numeroase atracții turistice de-a lungul ei. Pe lângă beneficiile ecologice pe care le aduce (oferă habitate pentru floră și faună, creează mediu sănătos și atractiv), aceasta oferă și beneficii economice, fiind un culoar de transport paneuropean important ce favorizează transportul naval și încurajează astfel schimburile comerciale.

Tipologii de macro și mezzopeisaj identificate:

La nivel **macroteritorial**, se pot identifica două categorii de peisaje: peisajul natural și peisajul construit, iar la nivel **mezzoteritorial**, peisajele identificate se împart în subcategorii, în funcție de caracteristicile, condițiile și necesitățile pe care le prezintă: peisajul cursurilor de apă, peisajul forestier, peisajul ariilor de protecție specială; peisaj agricol, peisaj urban și arhitectural, peisaj industrial, peisajul aferent căilor de comunicație.

- **Peisaj natural**

- **peisaj forestier** (Pădurea Călărași);
- **peisajul cursurilor de apă** (bazinul dunărean și zona aferentă brațului Borcea ce delimitează teritoriul intravilanului în partea de sud);
- **peisajul ariilor de protecție specială** (lezerul Călărași).

Peisajul forestier este alcătuit din zonele împădurite și vegetația forestieră de pe teritoriul municipiului, ce reprezintă suportul pentru ecosistemelor vegetale, floristice și faunistice. Prezintă o importanță deosebită în special datorită biodiversității și fondului cinegetic disponibil și mai puțin datorită resurselor forestiere. La nivelul municipiului, peisajul forestier este alcătuit exclusiv din Pădurea Călărași.

Peisajul cursurilor de apă este alcătuit din zonele umede și zonele din imediata vecinătate a acestora, reglementate cu scopul protecției cursurilor de apă și asigurării unor rezerve de teren utilizate în scopul realizării unor amenajări de agrement (zone de promenadă, zone de plajă). Pentru municipiul Călărași, peisajul cursurilor de apă este reprezentat de o subcategorie a sa, peisajul acvatic (fluviatil), un rezultat al interacțiunii dintre arterele hidrografice și activitățile umane, fiind constituit preponderent din elementul natural - apa, căruia i se adaugă specificul local (pescuitul) și este constituit din Fluviul Dunărea, brațul Borcea și canalul amenajat pe malul stâng al acestuia.

- **Peisaj antropic**

- peisaj agricol (zona aferentă activităților agricole concentrată în special în partea nordică și sud-vestică a teritoriului administrativ);
- peisaj urban și arhitectural (țesutul urban dezvoltat după tramă de tip rectangular);
- peisaj industrial (zonele nord-vestică a municipiului);
- peisajul aferent căilor de comunicație (zonele adiacente arterelor majore de circulație de pe teritoriul orașului).

Peisajul agricol reprezintă o resursă naturală foarte importantă de care dispune municipiul Călărași (aproximativ 62% din suprafața teritoriului administrativ) și este alcătuit din zonele cultivate și amenajările efectuate în vederea creșterii producției agricole. Importanța economică a peisajului agricol este asigurată de calitatea solurilor de pe acest teritoriu (cernoziomuri și soluri aluviale). Deși

peisajul agricol este de cele mai multe ori asociat cu zonele rurale, el poate fi întâlnit și pe teritoriul administrativ al municipiilor în care producția agricolă reprezintă un procent destul de ridicat, fiind o resursă naturală importantă pe care se bazează un anumit teritoriu.

Peisajul urban și arhitectural este reprezentat de spațiul vizual al orașului și se constă ca interacțiune între factori urbani, umani și culturali, devenind un element de identitate la nivelul unui teritoriu urban și definind caracterul unui oraș la nivel percepțional. Pe lângă latura subiectivă și nivelul de cultură ale privitorului/ utilizatorului, peisajul urban și arhitectural ia în considerare și multifuncționalitatea spațiului orașului. Astfel, putem distinge o subcategorie a peisajului urban și arhitectural, peisajul cartierelor, care devine o expresie a interacțiunii factorilor naturali, antropici, sociali, economici și culturali ai spațiului pe care îl reprezintă. La nivelul peisajului cartierelor, se observă conturarea unei zone cu caracteristici specifice precum: zona centrală, ca aglomerare de instituții administrative (Prefectura, Consiliul Județean, Poșta) și spații de loisir, relaxare (Parcul Central, Parcul Dumbarava, Piața Tradițiilor Dunărene), zone preferate de locuitori din punct de vedere al siguranței (Zona 1 - Mircea Vodă, Zona 2 - Orizont, Zona 7 - Volna, Zona 8 - Gară, Zona 14 - Petrache) și zone în care percepția comunității este de nesiguranță (Zona 3 - 2 Moldoveni, Zona 13 - Ceremag, Zona 15 - Măgureni).

Pesajul industrial reprezintă zona din imediat vecinătate a spațiilor de producție industrială și este alcătuit, pe lângă platformele industriale, dintr-o suprafață de teren destinată protecției orașului față de aceste zone de poluare. El se evidențiază prin prezența tuturor elementelor fizice industriale, fiind constituite ca elemente unitare și aflate în permanentă legătură cu zonele din imediata vecinătate. În municipiul Călărași, peisajul industrial este reprezentat de zonele de producție industrială diversă, bazate atât pe activități tradiționale (creșterea păsărilor, animalelor, industrializarea laptelui și a cărnii, piscicultură, producere hârtie, producere materiale de construcții), cât și pe activități asimilate în ultimii ani (confecții textile, prelucrarea lemnului, metalurgie, producere și stocare gaze, transport și depozitare petrol, fabricare sticlă și fibre din sticlă).

Peisajul aferent infrastructurilor de comunicație (peisajul infrastructural) este reprezentat atât de zonele aferente principalelor artere de circulație de rang superior, care pătrund pe teritoriul municipiului, cât și de zonele aferente categoriilor de străzi de pe teritoriul intravilanului, și de zonele adiacente infrastructurii de cale ferată, fiind constituit din zonele destinate exclusiv circulației, precum și din terenul aferent acestora. Pe lângă funcția de circulație pe care o îndeplinesc, aceste zone trebuie să asigure siguranța circulației și confortul optic pentru toți utilizatorii săi, atât pentru conducătorii auto, bicicliști cât și pentru pietoni. Astfel, peisajul infrastructural reprezintă un suport fundamental pentru dezvoltarea unui oraș atât din punct de vedere funcțional, cât și estetic și ambiental, condiționând extinderea în suprafață a țesutului urban.

Peisajul economic / social / cultural

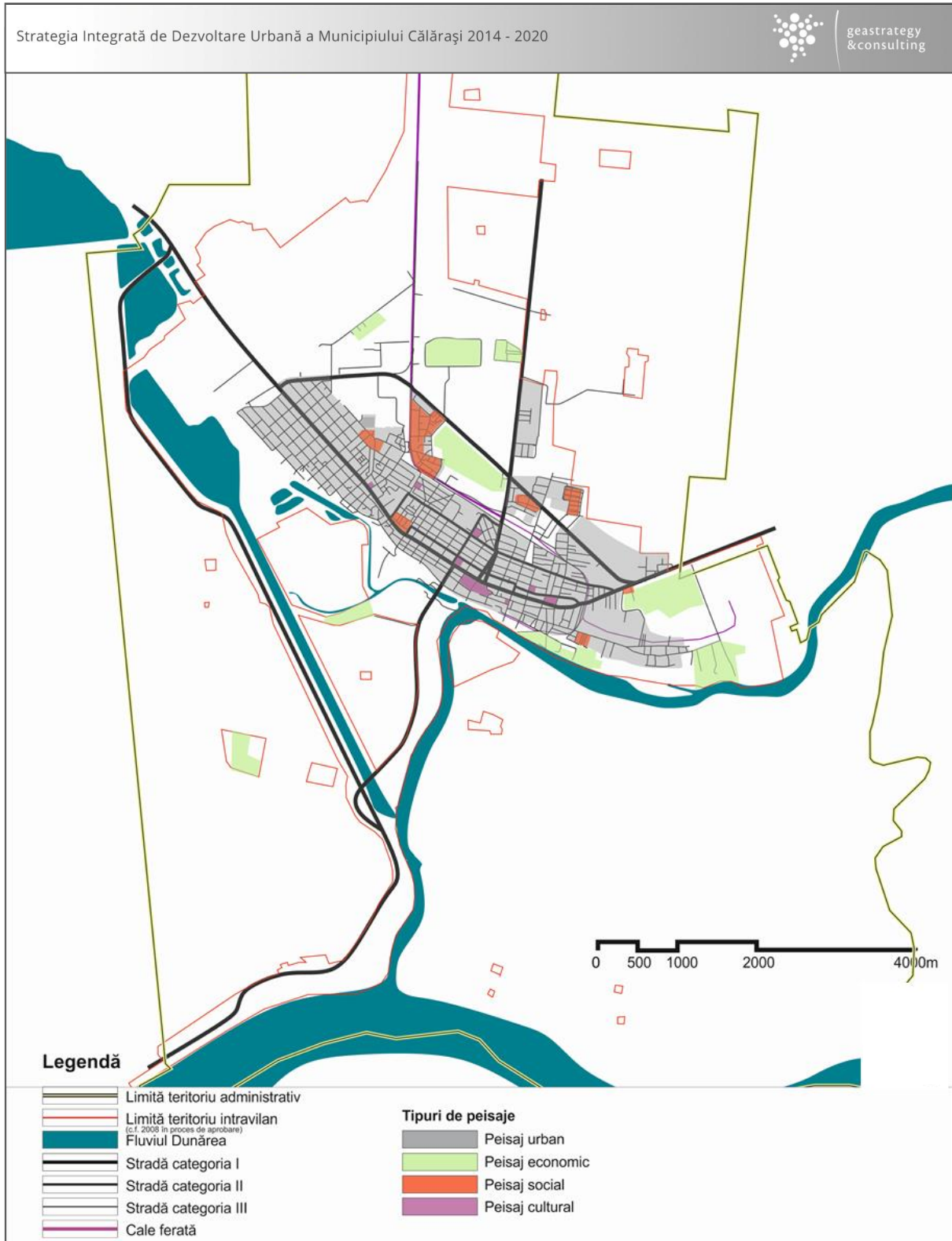
În funcție de scara de referință la care ne raportăm, putem identifica diferite tipuri de peisaje (macro, mezzo și micropaisaje), însă există anumite categorii de peisaje care nu se raportează direct la scară:

- **Peisajul economic** este o amprentă directă a sectorului economic în țesutul urban și este un rezultat al dezvoltării spațiilor urbane în conformitate cu cerințele și nevoile comunității în procesul de dezvoltare socio-economică. La nivelul municipiului Călărași, peisajul economic se bazează în primul rând pe resursele de teren agricol și zonele industriale, profilul economic al orașului fiind unul bazat în mare parte pe activități agricole (producție de

cereale, floarea-soarelui, rapiță), activități industriale (zootehnie și procesarea cărnii, industrie textilă), pescuit.

- **Peisajul social** se constituie ca interacțiune între comportamentul social și spațiul fizic urban, fiind în strânsă legătură cu valorile culturale ale comunității. Peisajul social este corelat cu dinamica populației orașului, devenind o expresie a evoluției structurii etno-demografice a orașului (număr de locuitori, grupe de vârstă, sex, etnie, religie), rezultând astfel zone în care predomină un anumit tip de populație cu tendințe de clusterizare. Astfel, peisajul social al municipiului Călărași se caracterizează printr-o creștere numerică a populației orașului (între anii 1860-1992), provocată de industrializarea socialistă, însă în prezent orașul se confruntă cu o descreștere a numărului populației, ca efect al restructurării economice.

Figura 93 – Peisajul economic, social și cultural din municipiul Călărași



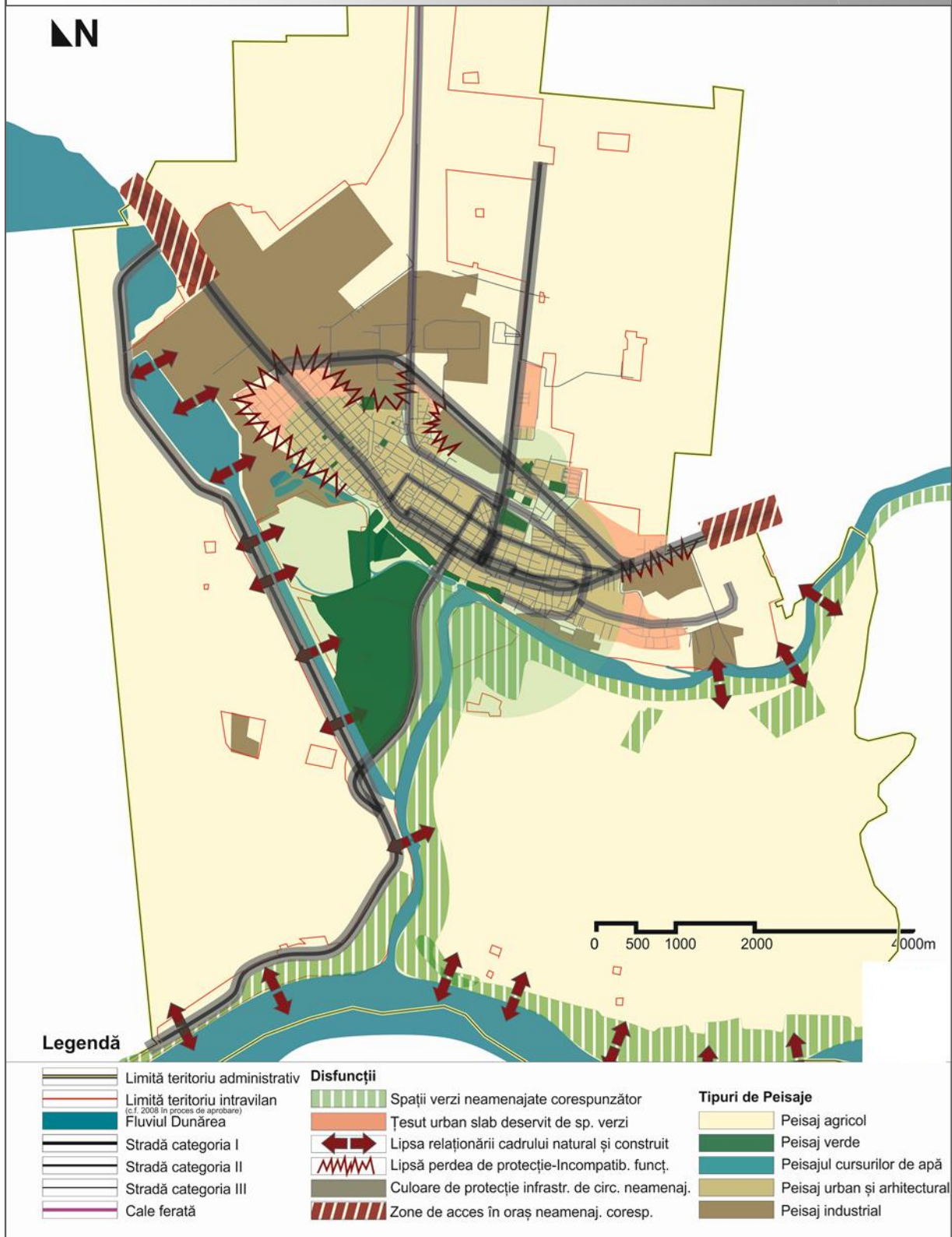
- **Peisajul cultural** este un rezultat al interacțiunii mai multor factori - naturali , umani și culturali, ce se caracterizează printr-o evoluție în spațiu și timp, ce s-au transformat de-a

lungul timpului în urma unor procese dinamice pe care le-au suferit. Peisajul cultural este expresia unui spațiu de manifestare a culturii unei comunități, căreia i se adaugă o serie de monumente și instituții culturale, devenind principala identitate a acesteia și conferindu-i individualitate la nivel teritorial. Elementele ce constituie actualul peisaj cultural al municipiului Călărași sunt: Catedrala Sf. Nicolae, Palatul Prefecturii (arhitectura laică neoclasică), Biserica Alexa, Catedrala Sf. Anastasia, Primăria municipiului, Clădirea direcției județene destinate culturii și patrimoniului, Colegiul Național Barbu Știrbei, Colegiul Agricol Ion Aldea. Pe lângă elementele de peisaj cultural ce aparțin cadrului fizic-construit, municipiul Călărași beneficiază de prezența unor elemente ce aparțin patrimoniului cultural imaterial și alcătuiesc peisajul cultural al zonei (obiceiuri, tradiții - Tradiția Hâdârlezi, Paștele Blajinilor).

Disfuncții la nivelul peisajului municipiului Călărași

- Existența unor riscuri naturale la nivelul municipiului ce nu pot fi controlate și înlăturate (secete, înghețuri frecvente, vânturi puternice);
- Lipsa unor perdele de protecție ale zonelor industriale cu risc de poluare;
- Lipsa unor zone de agrement amenajate corespunzător necesităților locuitorilor;
- Peisajul urban și arhitectural corelat și perceput în strânsă legătură cu peisajul cartierelor (cartierul tinerilor, cartierul romilor (zone defavorizate) - FNC, Căramidari și Obor);
- Prezența unei zone de inundabilitate de-a lungul malului Borcea;
- Proprietatea privată asupra zonelor de plajă amenajate (terenuri concesionate);
- Zone aferente căilor de comunicație neamenajate din punct de vedere peisagistic;
- Peisaj destructurat rezultat în urma incompatibilității unor funcțiuni (țesut rezidențial/ zone industriale) și lipsa unei perdele de protecție pentru zonele industriale;
- Discontinuități la nivelul spațiilor verzi (păduri și aliniamente întrerupte) și lipsa relaționării spațiilor verzi cu zonele din imediata vecinătate zonei de mal a brațului Borcea și zona aferentă acestuia nevalorificate din punct de vedere peisagistic.

Figura 94 – Disfuncții la nivelul peisajului municipiului Călărași



II.3.7.5. Calitatea factorilor de mediu

Poluarea aerului

Rețeaua de Monitorizare a Calității Aerului din municipiul Călărași este formată din două stații automate de monitorizare ce fac parte din Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului, echipate cu analizoare performante și care aplică metodele de referință impuse de legislația europeană. Poluanții monitorizați sunt cei prevăzuți în legislația română transpusă din cea europeană, valorile limită impuse prin Legea 104/2011 având scopul de a evita, preveni și reduce efectele nocive asupra sănătății umane și a mediului în întregul său. Rețeaua are următoarea structură:

- **Stația CL1 amplasată în zona Orizont**, este stație de trafic și monitorizează influența traficului asupra calității aerului, în scopul de a evidenția nivelul de poluare la care este expusă populația. Poluanții monitorizați: SO₂, NO, NO₂, NO_x, CO, PM₁₀ automat și gravimetric, Pb (din PM₁₀), Benzen, Toluen, O-xilen, Etilbenzen, m, p – xilen (on line).
- **Stația CL2 amplasată în zona Stadionului Municipal** este stație de fond urban și monitorizează nivelul de poluare din ariile urbane, influența "așezărilor umane", fără să fie influențate direct de trafic sau industrie.

Poluanții monitorizați sunt : SO₂, NO, NO₂, NO_x, CO, ozon, Pb (din PM₁₀), PM₁₀, Benzen, Toluen, O-xilen, Etilbenzen, m, p – xilen (on line). Sunt monitorizați totodată și parametrii meteorologici (direcție și viteză vânt, temperatură, presiune, radiație solară, umiditate relativă, precipitații).

Tabel 24 – Indicatori monitorizați în municipiul Călărași, în anul 2013

Stație	Indicator	Nr date validate	% date valide	Nr. date >VL	Frecvența depășirii (%)	Media	Mediana	Percentila 98
CL-1	CO 1h	5.365	61,2	0	0	0,91 mg/mc	0,89 mg/mc	1,50 mg/mc
	PM10 grav	244	66,6	12	4,9	28,39 μg/m ³	28,68 μg/m ³	59,82 μg/m ³
	Pb (din pulberi)	241	66,0	0	0	0,01 μg/m ³	0,01 μg/m ³	0,04 μg/m ³
CL-2	SO ₂ 1h	3.576	40,8	0	0	9,58 μg/m ³	8,99 μg/m ³	16,27 μg/m ³
	Benzen	2.399	27,3	0	0	0,94 μg/m ³	0,34 μg/m ³	5,33 μg/m ³
	PM10 grav	81	22,1	1	1,2	24,23 μg/m ³	22,79 μg/m ³	46,15 μg/m ³
	Pb (din pulberi)	81	22,1	0	0	0,01 μg/m ³	0,01 μg/m ³	0,03 μg/m ³

Sursa: Raportul anual privind starea factorilor de mediu în Județul Călărași în anul 2013

Interpretarea datelor de calitate a aerului, furnizate de stațiile automate de monitorizare, a pus în evidență valori ale poluanților gazoși monitorizați (CO și SO₂) sub valorile limită impuse de Legea 104/2011. Depășiri s-au înregistrat la pulberile în suspensie determinate gravimetric PM₁₀, depășiri din cauza traficului intens și topoclimatului local.

Din punct de vedere al poluărilor accidentale, în anul 2013, nu au fost înregistrate astfel de incidente care să afecteze factorul de mediu aer.

De asemenea, pe parcursul anului 2013 nu au fost înregistrate accidente majore de mediu la amplasamentele ce se încadrează sub prevederile HG 804/2007 conform criteriilor de notificare specificate în Anexa nr.6 a H.G. nr.804/2007 privind controlul asupra pericolelor de accident major în care sunt implicate substanțe periculoase, modificată prin H.G. nr. 79/2009.

Cu toate acestea, în municipiul Călărași există surse cu potențial impact asupra calității aerului (instalații ce intră sub incidența Directivei SEVESO privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase - SC SIAD SA Călărași) dar și instalații IPPC și non-IPPC.

Tabel 25 – Surse potențial poluatoare asupra calității atmosferei , în municipiul Călărași, în anul 2013

Nr. crt	Denumire operator economic	Activitate desfășurată	Poluanți emiși
1.	SC TENARIS SILCOTUB SA Punct de lucru Călărași	Oțelăriei	NOX,SOX,CO2,Pulberi
2.	SC SAINT GOBAIN GLASS SRL România	Fabricare sticlă	NOX,SOX,CO2,Pulberi
3.	SC COMCEH SA Călărași	Fabricare hârtie	NOX,SOX,CO2,Pulberi
4.	SC DONALAM SRL Călărași	Laminor	NOX,SOX,CO2,Pulberi
5.	SC AIR LIQUIDE SRL Călărași	Fabricare gaze industriale	Din instalația de producere gaze industriale nu rezultă emisii poluante în atmosferă
6.	SC PREFAB SA Călărași	Materiale de construcții	NOX,SOX,CO2,Pulberi
7.	SC DRUMURI SI PODURI SA Călărași	Stație mixturi asfaltice	NOX,SOX,CO2,Pulberi
8.	SP SPATII VERZI SA Călărași	Stație mixturi asfaltice	NOX,SOX,CO2,Pulberi
9.	SC SIAD SA Călărași	Fabricare gaze industriale	Din instalația de producere gaze industriale nu rezultă emisii poluante în atmosfera

Sursa: Raportul anual privind starea factorilor de mediu în Județul Călărași în anul 2013

Față de anii precedenți, rezultatul măsurărilor determinate prin stațiile CL-1 și CL-2, pun în evidență menținerea în aceeași limită a calității aerului în zona supusă monitorizării.

Tabel 26 – Evoluția indicatorilor monitorizați la stațiile automate, în municipiul Craiova, în perioada 2010-2013

An	SO2 media anuală VLE = 350 µg/m ³		CO Valoare maximă a mediilor la 8h VLE = 10 mg/mc	
	CL1	CL2	CL1	CL2
2010	9,58	8,22	1,90	3,10
2011	24,11	13,7	3,70	3,70
2012	11,16	7,83	3,23	4,49
2013	-	9,58	0,91	-

Sursa: Raportul anual privind starea factorilor de mediu în Județul Călărași în anul 2013

Poluarea solului

Calitatea solului este marcată direct prin intervențiile defavorabile și practicile agricole neadaptate la condițiile de mediu, prin folosirea solului ca suport de depozitare a unei game diverse de deșeuri, cat și prin acumularea de produse toxice care provin din activitățile urbane și indirect, din depunerea agenților poluanți eliminați inițial în atmosferă, prin intermediul vântului și ploilor.

În municipiul Călărași, în anul 2013 nu au fost înregistrate soluri afectate de reziduuri zootehnice, conform informațiilor furnizate de Direcția de Agricultură a județului Călărași.

Din punct de vedere al siturilor contaminate însă, în baza de date a Agenției de Mediu Călărași, sunt înregistrate următoarele informații:

Tabel 27 – Evidența siturilor contaminate din municipiul Călărași, în anul 2013

Număr de puncte cu suprafețe poluate	Suprafața minimă și maximă Ha/punct	Suprafața poluată în ha
2	2,09 - 46,9	48,99

Sursa: Raportul anual privind starea factorilor de mediu în Județul Călărași în anul 2013

În ceea ce privește poluările accidentale, în municipiul Călărași nu au fost înregistrate poluări accidentale care să afecteze factorul de mediu sol.

Poluarea apei

Calitatea apelor de suprafață

Râurile interioare ale județului și implicit ale municipiului Călărași, se află sub jurisdicția Administrației Naționale Apele Române - Administrația Bazinală Buzău-Ialomița (SGA Călărași).

Cursul de apă aflat în jurisdicția Administrației Bazinale Buzău – Ialomița este Dunărea. S.G.A. Buzău-Ialomița monitorizează o lungime de 127,6 km dintr-o lungime totală de 155 km cât are Dunărea în județul Călărași.

Din punct de vedere al evaluării **stării ecologice** a Dunării pe această suprafață monitorizată aceasta este **moderată**, iar din punct al **stării chimice**, aceasta este **bună** pe toată lungimea monitorizată de 127,6 km.

În ceea ce privește râurile de legătură cu Dunărea, situația se prezintă astfel:

- Canal de legătură Dunăre-lezer-Mostiștea-Dorobanțu:

- Lungime totală km: 10,60 km;
- Evaluarea stării ecologice: moderată;
- Evaluarea stării chimice: bună;
- Corata:
 - Lungime totală km: 12,00 km;
 - Evaluarea stării ecologice: moderată;
 - Evaluarea stării chimice: bună;
- Berza Izv L. Gălățui:
 - Lungime totală km: 21,00 km;
 - Evaluarea stării ecologice: moderată;
 - Evaluarea stării chimice: bună;
- Colceag Valea Bisericii:
 - Lungime totală km: 3,00 km;
 - Evaluarea stării ecologice: moderată;
 - Evaluarea stării chimice: bună;
- Belciugatele:
 - Lungime totală km: 21,00 km;
 - Evaluarea stării ecologice: moderată;
 - Evaluarea stării chimice: bună;
- Vânată și afluenții:
 - Lungime totală km: 37,00 km;
 - Evaluarea stării ecologice: moderată;
 - Evaluarea stării chimice: bună;
- Argova Cucuveanu
 - Lungime totală km: 23,00 km;
 - Evaluarea stării ecologice: moderată;
 - Evaluarea stării chimice: bună.

Calitatea apelor subterane

Monitorizarea calității apelor subterane se realizează la nivelul județului Călărași în 3 foraje și anume:

- Corpul ROIL 11 – Lunca Dunării (Oltenița-Hârșova);
- Corpul ROIL 14 – Ghimbășani-Sudiți;
- Corpul ROIL 17 – Fetești.

Așadar, nu există monitorizări ale calității apelor subterane la nivelul municipiului Călărași înregistrate la Administrația Națională Apele Române - Administrația Bazinală Buzău-Ialomița (SGA Călărași).

Poluarea fonică

Principalele surse care produc zgomot sunt: traficul rutier, șantierele de construcții, obiectivele comerciale și cele industriale și în anumite cazuri unele zone de agrement. Aceste surse de poluare fonică se fac responsabile de numeroase disconforturi ce afectează populația.

Ponderea cea mai mare în zgomotul urban o deține transportul rutier.

Conform programului de activitate pe anul 2014, au fost efectuate determinări de zgomot în 8 puncte de trafic din municipiul Călărași: Zona Big, Zona Liceul Agricol, Zona 5 Călărași (strada de tip Magistrală - categoria I) și 2 puncte alese pe strada de tip II – stradă de legătură (intersecție strada Eroilor cu str. București și intersecție str. Sloboziei cu str. București). Valorile determinate au fost cuprinse între 65,7-70,10 dB.

Tabel 28 – Valorile de zgomot din municipiul Călărași, în anul 2014

Tip măsurătoare zgomot	Număr măsurători	Maxim măsurată (dB)	Număr depășiri
Trafic str.categ I (Val. Limită 85dB/ STAS10009/88)	6	69,90	0
Trafic str.categ II (Val. limita 70dB/ STAS10009/88)	2	70,10	1

Sursa: Raportul lunar privind starea mediului în județul Călărași, în 2014



foto florin radulescu

II.3.8. Schimbări climatice

II.3.8.1. Descrierea stației meteorologice Călărași

Stația meteorologică Călărași este amplasată pe terasa inferioară a Dunării. În trecut, până în anul 1950, zona era acoperită de lacuri, bălți, mlaștini. Trecându-se la canalizarea și desecarea zonei, terenurile respective au intrat în circuitul agricol prin transformarea lor în câmpuri întinse.

Vecinătățile stației sunt:

în partea de sud-est	clădirea Vămii	distanța de 10 m
în partea de sud-vest	stația PECO	distanța de 100 m
în partea de vest	siloz	distanța de 400 m
în partea de vest	termocentrală	distanța de 500 m
în partea de nord-vest	combinat siderurgic	distanța de 4 km
în partea de nord-vest	Fostul aeroport Aviasan	distanța de 300 m

Stația meteorologică Călărași a fost înființată în anul 1892 și a funcționat ca stație termopluiometrică până în anul 1937, când a început să funcționeze ca stație sinoptică.

Din anul 1948 se trece la program complet de 24 ore și stația a funcționat pe diferite amplasamente până în anul 1954.

La data de 26 august 1953, prin ordinul nr.754/26.08.1953 se aprobă trecerea în folosință de la MFA, unitatea militară nr.04538, la Direcția Generală de Meteorologie, a unei suprafețe de teren pentru construcția stației meteorologice Călărași. Din anul 1954, platforma meteorologică nou constituită este o platformă standard, ce corespunde tuturor cerințelor de reprezentativitate. Totuși, până în anul 1950, parametrii meteorologici erau influențați de apa Dunării aflată la aproximativ 10 km. Deseori zona era inundată, nivelul apei freactice ridicându-se. Din anul 1950, datorită lucrărilor de desecare și îndiguire, zona nu a mai fost inundată, iar nivelul apei freactice a scăzut.

În mai 2000 - s-a instalat stația meteorologică automată.

II.3.8.2. Emisiile de CO2

Cu ocazia Conferinței Națiunilor Unite pentru Mediu și Dezvoltare, ce a avut loc la Rio de Janeiro în 5 iunie 1992, a fost semnată Convenția Cadru a Națiunilor Unite pentru Schimbări Climatice. Principalul obiectiv al acestei convenții este stabilizarea concentrațiilor de gaze cu efect de seră în atmosferă, astfel încât să se prevină orice dereglare antropogenică a sistemului climatic. Din anul 1992, România este semnatară a acestei convenții ce a fost ratificată de Parlamentul României prin Legea nr. 24/1994.

În Anexa A a Protocolului de la Kyoto este prezentată lista gazelor cu efect de seră: bioxidul de carbon (CO₂), metanul (CH₄), oxidul azot (N₂O), hidrofluorocarburi (HFCs), perfluorocarburi (PFCs) și hexafluorura de sulf (SF₆).

Dezvoltarea economică din ultimii ani înregistrează pe lângă o serie de aspecte pozitive și un impact negativ asupra mediului înconjurător și a calității sănătății populației din cauza poluării aerului, apei, solului, etc. S-au identificat câteva sectoare economice care au determinat în mod direct creșterea cantității de emisii de CO₂ emanate în atmosferă la nivelul municipiului: industria metalurgică, industria chimică, transporturile, etc.

Creșterea gradului de poluare atmosferică este principalul factor ce determină schimbări în echilibrul climatic, atât la scară locală cât și globală. Dintre gazele cu efect de seră emanate în atmosferă în perioada 2008-2011 la nivelul municipiului, cele mai mari procente sunt deținute de dioxidul de carbon (CO₂), protoxidul de azot (N₂O) și metanul (CH₄).

Schimbările climatice sunt cauzate în mod direct sau indirect de activitățile umane, care determină schimbarea compoziției atmosferei globale și care se adaugă la variabilitatea naturală a climei, pe o perioadă de timp comparabilă. Pot fi observate schimbări climatice determinate de activitățile antropice ce produc emisii de GHG (Gaze cu efect de seră prevăzute de Protocolul de la Kyoto).

La nivelul municipiului Călărași există 4 instalații autorizate care produc cantități mari de GES: S.C. TENARIS S.A. Punct de lucru Călărași, S.C. SAINT GOBAIN GLASS ROMANIA S.R.L. Călărași, S.C. COMCEH S.A. Călărași, S.C. DONALAM S.A. Călărași.

În anul 2013, cantitatea totală de emisii de gaze cu efect de seră provenite de la instalațiile EU ETS din municipiul Călărași, conform datelor furnizate de operatorii economici aflați în baza de date INEGES a fost de:

Tabel 29 – Operatorii din municipiul Călărași, în anul 2013, care emit GES (gaze cu efect de seră)

Nr. crt.	Denumire operator	Emisia de CO2 (tone / an)
1	SC TENARIS SA Punct de lucru Călărași	26.271
2	SC SAINT GOBAIN GLASS ROMANIA SRL	115.453
3	SC COMCEH SA Călărași	14.294
4	SC DONALAM SA Călărași	15.959
5	TOTAL	171.977

Sursa: Raportul Anual privind starea factorilor de mediu din Județul Călărași în anul 2013

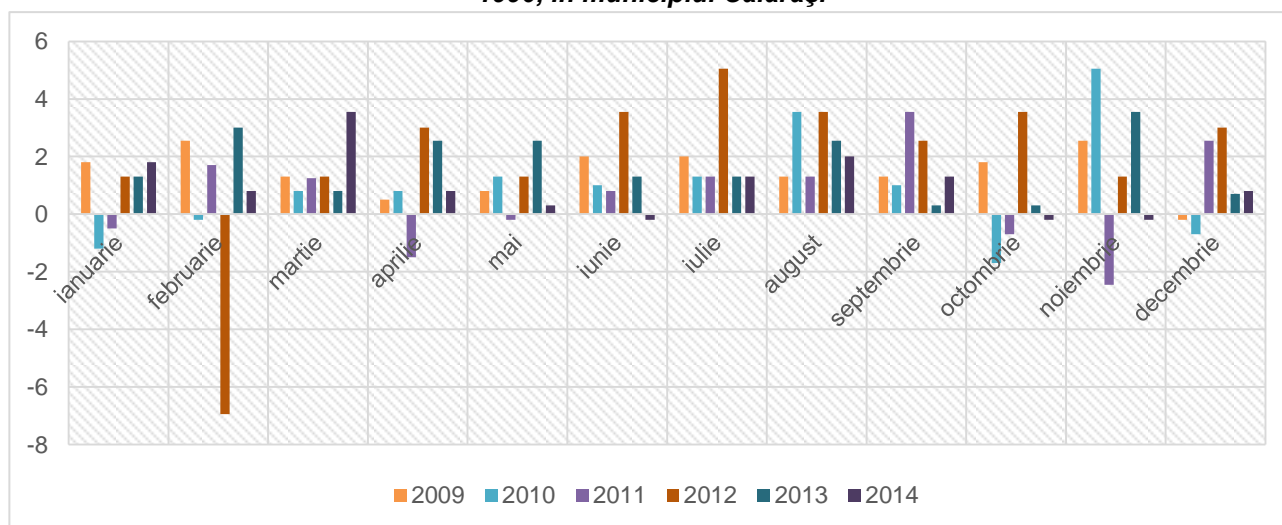
Față de anul 2008, cantitatea de emisii CO2 a crescut de la 151.085 tone/an la 171.977 tone/an în 2013, adică o creștere cu 13,83%.

II.3.8.3. Variațiile temperaturilor în perioada 2009-2014

În prezent, Organizația Mondială a Meteorologiei recomandă calcularea normalelor climatice pe intervalul de referință 1961-1990. Stabilirea perioadei de 30 de ani ca perioadă climatică de referință este în mare măsură convențională, dar adoptarea ei a ținut cont de faptul că mediile lunare, calculate pentru variabilele meteorologice pe această perioadă, au o stabilitate suficientă, inclusiv în cazul zonelor temperate.

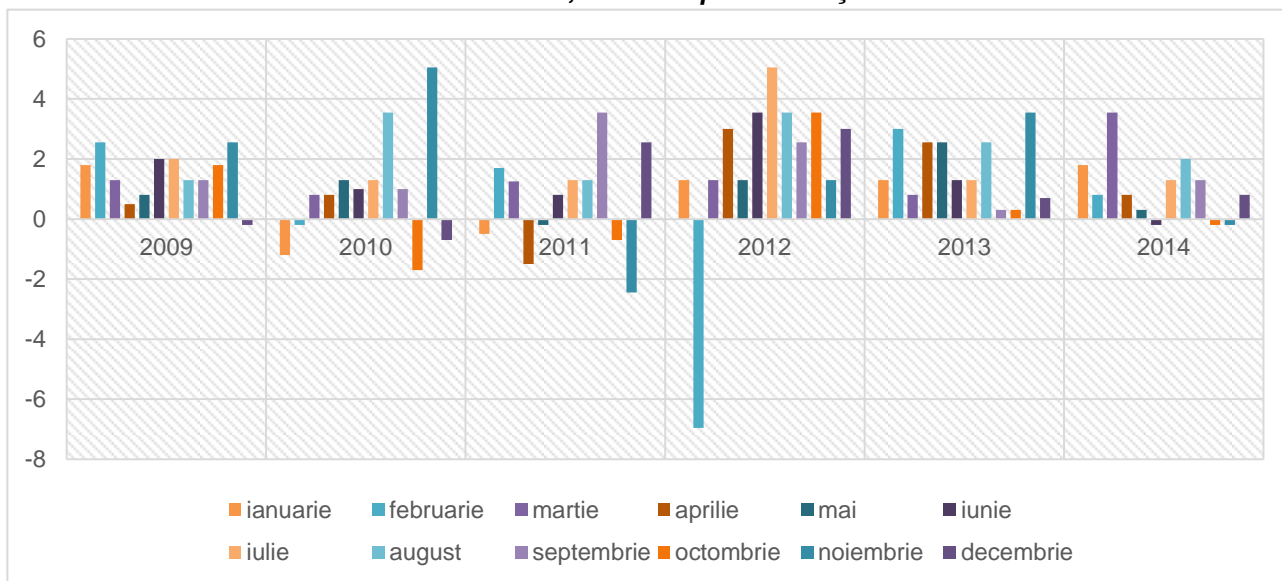
Față de perioada de referință 1961-1990, în municipiul Călărași se constată că lunile care prezintă cele mai mari abateri ale temperaturilor (atât creșteri considerabile, cât și descreșteri) sunt lunile de vară (iulie, august) și toamnă (octombrie și noiembrie), când sunt înregistrate temperaturi extreme. Concluzia generală este însă că preponderent temperaturile au crescut față de perioada de referință 1961-1990, efectele schimbărilor climatice resimțindu-se și în municipiul Călărași.

Figura 95 – Abaterile temperaturilor lunare în perioada 2009-2014 față de perioada de referință 1961-1990, în municipiul Călărași



Sursa: Institutul Național de Meteorologie

Figura 96 – Abaterile temperaturilor lunare (°C) din perioada 2009-2014 față de perioada de referință 1961-1990, în municipiul Călărași

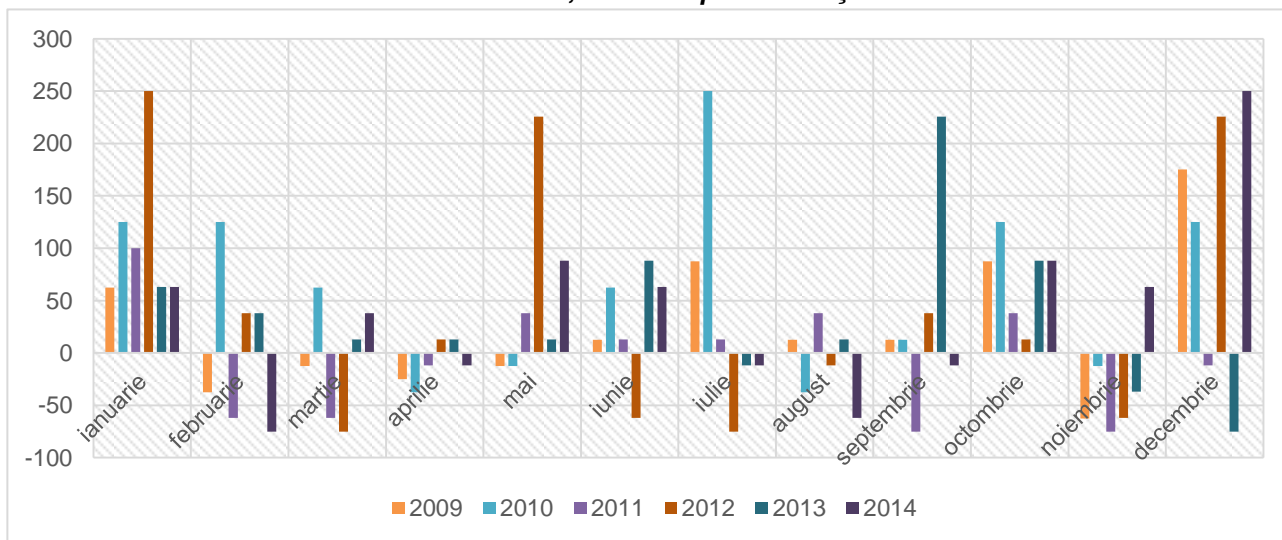


Sursa: Institutul Național de Meteorologie

La nivelul modificărilor anuale, din figura mai sus prezentată se constată că 2012 este anul cu cele mai mari modificări ale temperaturii față de perioada de referință 1961-1990 (în 2012 în luna februarie înregistrându-se temperaturi foarte mici – cu -7°C față de media lunii februarie din 1961-1990). Cu toate acestea, nu se constată o tendință de creștere constantă a temperaturilor anuale, ci mai degrabă accentuarea temperaturilor extreme în anumite luni.

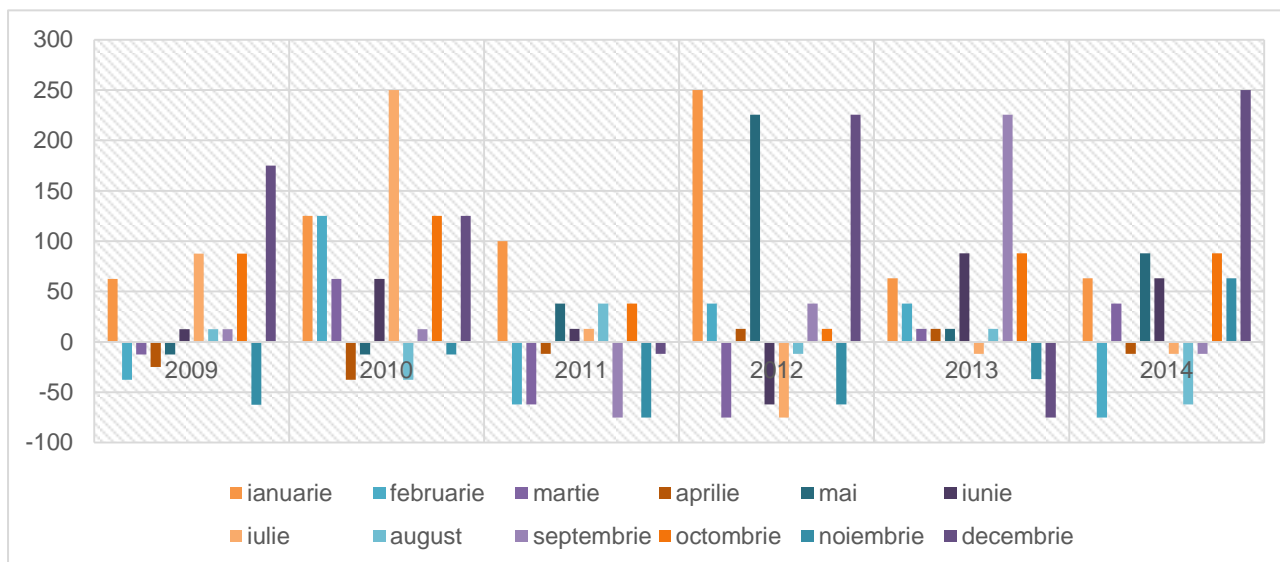
II.3.8.4. Variațiile precipitațiilor în perioada 2009-2014

Figura 97 – Abaterile precipitațiilor lunare (%) din perioada 2009-2014 față de perioada de referință 1961-1990, în municipiul Călărași



Sursa: Institutul Național de Meteorologie

Figura 98 – Abaterile precipitațiilor anuale (%) din perioada 2009-2014 față de perioada de referință 1961-1990, în municipiul Călărași



Sursa: Institutul Național de Meteorologie

În ceea ce privește abaterea lunară a cantităților de precipitații față de abaterile la nivel de temperatură în perioada 2009-2014, în municipiul Călărași, se constată că valorile înregistrate sunt cu mult crescute față de perioada de referință 1961-1990. De asemenea, datele înregistrate la nivelul cantităților de precipitații în această perioadă analizată prezintă variații extreme, atât pozitive, cât și negative. Astfel, au fost înregistrate creșteri considerabile ale cantității de precipitații în mod special în lunile de toamnă (octombrie) și iarnă (decembrie) și scăderi considerabile ale cantităților de precipitații în lunile de primăvară (martie și aprilie) și vară (iulie și august).

Din punct de vedere al abaterilor anuale ale cantităților de precipitații în municipiul Călărași, pentru perioada 2009-2014, față de perioada de referință 1961-1990, din figura de mai sus se poate observa că anii care au înregistrat cele mai mari creșteri ale cantităților de precipitații au fost 2010 și 2012, iar anul cu cele mai mari scăderi ale cantităților de precipitații a fost 2011. Cu toate acestea, la fel ca și la nivelul abaterilor temperaturilor, nu se poate constata o creștere constantă a cantităților de precipitații, ci mai degrabă o **accentuare a fenomenelor extreme, caracteristică a schimbărilor climatice**.

II.3.8.5. Măsuri necesare pentru reducerea efectelor schimbărilor climatice

La nivel global modificările în emisiile și absorbțiile gazelor cu efect de seră sunt cauza diferențelor de temperatură din zonele urbane față de zonele rurale sau suburbane. Consecința modificării temperaturii în zonele urbane este perturbarea precipitațiilor prin modificarea frecvenței și intensității acestora (precipitații manifestate într-un timp foarte scurt și cu o intensitate foarte mare). Efectul acestor fenomene sunt inundațiile urbane care, în ultimii ani s-au intensificat și au produs pagube tot mai multe (atât materiale, cât și umane).

Municipiul Călărași se încadrează în tendințele identificate la nivel global, întrucât prezintă efecte ale creșterii nivelului de CO₂ prin abaterile mari ale temperaturilor din perioada 2009-2014 față de perioada de referință 1961-1990 (au fost înregistrate creșteri mari ale temperaturilor în 2009-2014 față de perioada de referință). Ca un efect de domino, aceste modificări ale temperaturilor au produs schimbări în manifestarea precipitațiilor: precipitații cu intensități foarte mari și dese în anumite perioade foarte ploioase, urmate de perioade lungi de secetă (scăderi dramatice ale cantităților de precipitații față de perioada de referință 1961-1990).

Principala cauză a modificărilor condițiilor climatice în municipiul Călărași a fost în primul rând creșterea numărului de autovehicule care au emis cantități mari de CO₂ în aer, dar și activitatea industrială, care a emis în atmosferă gaze cu efect de seră.

În vederea reducerii acestor cauze ale schimbărilor climatice identificate la nivelul municipiului Călărași, este necesară:

- Încurajarea utilizării mijloacelor de deplasare nemotorizate;
- Configurarea unor cartiere care dispun de toate dotările aferente locuirii la o distanță de maxim 10-15 minute de mers pe jos: "**Walkable neighborhoods**";
- Înlocuirea mijloacelor de transport în comun motorizate cu cele pe curent electric;
- Încurajarea înlocuirii zonelor industriale actuale cu industrii de înaltă tehnologie;
- Încurajarea utilizării pentru producerea energiei termice a surselor de energie alternativă.



II.4. Nevoi și oportunități de dezvoltare



II.4.1. Analiza SWOT

ECONOMIE

Puncte tari

Creșterea numărului persoanelor apte de muncă la nivelul județului Călărași de la 193.800 în 2009 la 194.800 în 2013, concomitent cu creșterea ratei de ocupare a populației apte de muncă, ajungând de la 49.9% la 50.7%;

La nivelul municipiului, persoanele absolvente de studii universitare prezintă o scădere a numărului șomerilor din anul 2010 până în 2013 (de la 6.212 la 4.645 șomeri);

Procesul actual de restructurare și reformă a economiei, în cadrul căreia comerțul și serviciile (din anul 2009 și până în 2013 numărul angajaților a crescut cu 26,94%), precum și agricultura, silvicultura și pescuitul devin domenii tot mai importante la nivel municipal – tendința de terțIALIZARE;

Puncte slabe

Faptul că P.I.B.-ul județului Călărași are o pondere foarte mică din P.I.B.-ul Regiunii Sud Muntenia (7.83%) atrage atenția asupra problemelor economice actuale ale județului, care nu s-au ameliorat din anul 2009 și până în 2012;

La nivelul municipiului:

- creșterea numărului șomerilor în anul 2002 când s-a închis combinatul siderurgic (numărul salariaților a scăzut cu 39,42% față de anul 1992);
- creșterea numărului de șomeri cu nivel de instruire primar, gimnazial și profesional , precum și liceal și postliceal începând cu anul 2011 când s-au făcut prezente efectele crizei economice;

Se remarcă un procent destul de ridicat al persoanelor doar cu studii liceale teoretice

Procent ridicat al populației ocupată din total populație activă și aptă de muncă, care a crescut din 2002 până în 2012 (de la 76,27% în 2002, până la 90,43% în 2012);

Comparativ cu alte municipii similare, precum Turnu Măgurele, Oltenița și Giurgiu, din punct de vedere al evoluției în perioada 2009-2013 a procentului salariaților din total populație stabile, se poate afirma că municipiul Călărași se află pe primul loc ca angrenare a resurselor de muncă (pe toată perioada analizată, a înregistrat procentul cel mai ridicat al salariaților);

Rata de ocupare a forței de muncă în anii 2012 și 2013 prezintă o tendință ascendentă, (în anul 2012 - 25,94% din populația stabilă era salariată, iar în 2013 - 27,56%).

Oportunități

Programele operaționale pentru perioada 2014 – 2020 oferă finanțare pentru:

(1) sprijinirea cercetării și inovării, a transferului tehnologic și a dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, constituind astfel (direct sau indirect) oportunități importante pentru creșterea competitivității economiei municipiului Călărași și

(2) pentru dezvoltarea capitalului uman și a infrastructurii urbane, contribuind la creșterea nivelului de trai și la creșterea competitivității și productivității forței de muncă;

Conform Strategiei de dezvoltare economică și socială 2014-2020, una dintre activitățile economice cu potențial de dezvoltare este comerțul și industria ce se ocupă cu procesarea produselor agricole și zootehnice;

Profilul agricol al județului Călărași și inexistența unor centre de colectare și prelucrare a produselor agricole la nivelul întregului județ, oferă un potențial ridicat de dezvoltare a industriei de prelucrare a produselor agricole și animaliere în municipiul Călărași;

absovite (29,07% din totalul populației stabile), în detrimentul persoanelor absolvente de școli profesionale și de ucenici (15,03%) și al absolvenților de școli post-liceale și de maiștri (4,81%), de care este nevoie tot mai mare în prezent;

Procent scăzut al persoanelor cu studii universitare absolvite (16,87% din totalul populației stabile);

Procent ridicat al șomerilor (atât cei cu experiență în muncă, cât și cei fără experiență) absolvenți de școală primară, gimnazială sau profesională (19,68% din totalul populației ocupată);

Tendință de creștere a numărului total al șomerilor în perioada 2011-2013.

Amenințări

Proximitatea față de doi poli de creștere de nivel national, municipiul Constanța și municipiul București, cu potențial de polarizare a populației, în special a studenților și a forței de muncă de înaltă calificare;

La nivelul întregii regiuni, se poate observa decalajul considerabil între dezvoltarea zonei de nord și zona de sud: județele Argeș, Dâmbovița și Prahova au cele mai mari valori ale P.I.B.-ului în întreaga perioadă 2009-2013, spre deosebire de județele Teleorman, Giurgiu, Călărași și Ialomița, care prezintă valori foarte scăzute;

Conform Strategiei de dezvoltare economică și socială 2014-2020, activitatea economică cu cel mai ridicat potențial de dezvoltare este industria ce are ca domeniu de activitate confecțiile și pielăria. Având în vedere remunerația scăzută în acest domeniu, dezvoltarea acestui tip de industrie în municipiul Călărași poate constitui o amenințare în creșterea bunăstării populației călărășene.

Municipiul Călărași, împreună cu orașul Silistra din Bulgaria, fac parte din cele cinci grupuri de orașe pereche ce prezintă potențial pentru cooperarea transfrontalieră și prin care România beneficiază de poziția avantajoasă dată de accesul la fluviul Dunărea;

Construirea unui pod peste Dunăre, în zona Călărași-Silistra reprezintă un factor determinant pentru atragerea investițiilor, creșterea traficului și susținerea afacerilor locale.

Resursele mari de teren agricol existente atât în județ, cât și în municipiu, precum și amplasarea localității pe malul Dunării prezintă potențial în atragerea unor agenți economici și a unor investitori cu capital străin cu domeniu de activitate Agricultură, silvicultură și piscicultură

SOCIAL, DEMOGRAFIE ȘI INCLUZIUNE SOCIALĂ

Puncte tari	Puncte slabe
<p>Conform piramidei vârstelor, municipiul a cunoscut un accentuat proces de îmbătrânire demografică în perioada 1992-2002, urmat de un proces de reîntinerire demografică prin creșterea natalității ca tendință fermă în perioada 2002-2012;</p> <p>Procent ridicat al populației între 25 – 44 de ani din totalul populației activă, ilustrând o forță de muncă relativ tânără;</p> <p>Rata mortalității și rata mortalității infantile în anii 1992, 2002, 2010 – 2013 au înregistrat întotdeauna valori semnificativ mai scăzute decât cele la nivel județean, în timp ce rata natalității a atins praguri asemănătoare;</p> <p>Raportul de dependență demografică are valori benefice pentru mediul economic. Atât în județul cât și în municipiul Călărași, se regăsește mai puțin de o persoană tânără sau vârstnică dependentă din punct de vedere economic de o persoană aptă de muncă;</p>	<p>Începând cu anul 1992, populația a fost într-o continuă scădere, pierzând pe parcursul a 20 de ani aproximativ 14% din locuitori;</p> <p>Deși în ultimii 21 de ani, în municipiul Călărași s-a înregistrat un spor natural pozitiv, în ultimul deceniu, rata sporului natural a urmat un trend descendent, ajungând în 2013 la valori negative de - 0,48%;</p> <p>Scăderea numărului populației este cauzat și de mișcarea migratorie, care în intervalul 2002 – 2012 a atins numai valori negative, cea mai scăzută valoare înregistrându-se în anul 2010 (- 780);</p> <p>Există o neconcordanță între domeniile în care activează principalii angajatori din municipiul Călărași și specializările pentru care elevii optează în cadrul învățământului tehnic. Se poate constata faptul că pentru domeniile prelucrarea lemnului, construcția produselor din metal și fabricarea hârtiei nu există ofertă școlară;</p>

Rata abandonului școlar în municipiul Călărași a înregistrat valori minime și aproximativ egale în cadrul învățământului primar, gimnazial și liceal în ultimii 6 ani. Acestea au fluctuat între 0,9% și 4,4%, constatându-se o ușoară creștere între 2010 și 2012, urmând ca spre 2013 acestea să scadă;

Prezența unităților de învățământ superior care să formeze capital social în mediul local;

Numărul mare de colegii tehnice pot specializa elevii pentru industriile prezente în municipiu;

Tendința de organizare a comunităților etnice în partide și asociații pentru rezolvarea problemelor socio – economice;

Existența unor servicii sociale conexe pentru adulți și copii care au ca scop prevenirea abandonului.

Scăderea cifrei de școlarizare în învățământul profesional și tehnic, tendință ce se manifestă continuu din anul 2013/2014;

Rata abandonului școlar în învățământul profesional sau postliceal și de maiștri a cunoscut o creștere cu 10 procente în perioada 2012 – 2013;

Zonele periferice precum 12 (Obor), 11 (Oborul Nou), 10 (Știrbei Vodă), 9 (Cărămidarilor), 13 (Ceremag), 15 (Măgureni), 1 (Mircea Vodă) sau 4 (FNC Livadă) nu beneficiază deloc de dotări educaționale de tip grădinițe, iar elevii din majoritatea cartierelor nu sunt încurajați să urmeze o școală primară sau gimnazială din cauza distanțelor mari de parcurgere până la acestea;

47% din populația municipiului Călărași locuiește în zone defavorizate pe capital uman, pe ocupare a forței de muncă și pe calitatea locuirii;

Arealele periferice cum ar fi Zona 3 (2 Moldoveni), Zona 4 (FNC Livadă), Zona 10 (Cartierul Știrbei Vodă), Zona 9 și Zona 11 (Oborul Nou) aflate în partea de nord-est, extremitățile Zonei 15 din partea de sud-est și extremitățile Zonei 1 din partea nord-vestică nu sunt deservite de infrastructură tehnico – edilitară, precum alimentare cu apă, canalizare și gaze naturale;

Tarife scumpe de furnizare a serviciilor de alimentare cu apă și canalizare (locul 20 din cele 42 de municipii reședință de județ pentru consumatorii casnici și locul 24/42 pentru agenții economici), cu un tarif de 3,57 lei/mc.

Oportunități

Programele operaționale pentru perioada 2014 – 2020 ce oferă finanțare pentru

(1) sprijinirea învățământului preșcolar, școlar, tehnic și vocațional și universitar

(2) intervenții integrate în comunitățile

Amenințări

Proximitatea față de doi poli de creștere de nivel național (Ploiești și Constanța) și față de municipiul București, cu potențial de polarizare a populației, în special a studenților și a forței de muncă de înaltă calificare;

Din cauza numărului mare de persoane care vor

dezavantajate oferă oportunități pentru dezvoltarea capitalului uman și incluziunea socială în municipiul Călărași;

Soldul pozitiv al migrației internaționale înseamnă reîntoarcerea populației care a părăsit țara cu scopul obținerii de venituri și de creștere a populației apte de muncă, tendință care s-a manifestat până în prezent.

ieși la pensie și a numărului scăzut de adolescenți, ar putea avea loc o criză pe piața muncii în următorii 10 ani.

CONECTIVITATE ȘI MOBILITATE URBANĂ

Puncte tari	Puncte slabe
<p>Amplasarea la Dunăre îi conferă avantajul de a realiza legături ce se creează prin intermediul transportului fluvial;</p> <p>Construirea unui pod peste Dunăre, în zona transfrontalieră Chiciu (RO) – Silistra (BG), prezintă avantajul că leagă două coridoare de transport pan-europene, facilitând legăturile economice prin implicarea mai multor state: Ucraina, Moldova, România, Bulgaria și Turcia, existând avantajul accesului rapid la Autostrada A2 (20 de km) într-un punct situat la 110 km de București (capitala României) și la 150 km de Constanța (cel mai mare port al României).</p> <p>Existența liniei 3 de transport în comun leagă orașul de zona Chiciu, punctul de trecere a frontierei și conexiunea cu orașul Silistra din Bulgaria;</p> <p>Liniile de transport public fac legătura cu principalele zone de agrement din lungul brațului Borcea, cu unitatea de prelucrare a companiei de mezeluri ALDIS (unul din principalii angajatori la nivelul orașului), precum și cu platformele industriale din nord – vest și din est;</p> <p>Gradul de deservire al gării CFR acoperă principalele zone de locuire și facilitează accesul spre zona centrală în mai puțin de 10 minute;</p> <p>Oraș compact (5 km x 2.5km) pretabil pentru</p>	<p>Starea infrastructurii rutiere</p> <p>Numărul redus al locurilor de parcare, ceea ce conduce la disconfort, dar și la ocuparea suprafeței de rulare a vehiculelor cu autovehicule parcate, rezultând o diminuare a capacității de transport a rețelei rutiere. Cea mai accentuată insuficiență a locurilor de parcare se înregistrează în Zona Orizont care însumează o densitate ridicată a populației împreună cu o varietate ridicată de activități economice (locuri de muncă) și obiective de interes public, urmat de cartierele de locuințe colective din Zona Volna și Zona Moldoveni.</p> <p>Nerespectarea traseelor și graficelor de circulație ale transportului public</p> <p>Gradul redus de acoperire pentru anumite zone ale municipiului: extremitățile Zonei Mircea Vodă, Zona Măgureni, Zona Moldoveni, partea nordică a Zonei 5, Zona Livada, Zona Ceremag și Zona Oborul Nou nu sunt deservite în mod adecvat de transportul în comun;</p> <p>Starea necorespunzătoare a infrastructurii de transport public (vehicule și stații)</p> <p>Lipsa informațiilor referitoare la transportul public</p> <p>Frecvența redusă a transportului în comun (30 minute de așteptare), împreună cu prețurile</p>

<p>deplasări nemotorizate.</p> <p>Existența centurilor ocolitoare, care preiau traficul de tranzit și contribuie la decongestionarea traficului în interiorul orașului.</p>	<p>ridicate listate de operatorul de transport în comun (2 ron pentru o călătorie) fac ca acest mod de deplasare să fie inefficient pentru locuitorii orașului;</p> <p>Lipsa infrastructurii pentru biciclete;</p> <p>Inexistența semnalizării rutiere dinamice specifice pentru deplasările cu bicicleta</p> <p>Inexistența stațiilor intermodale, care să permită transferul între modurile de transport, cu efect negativ asupra accesibilității</p> <p>Lipsa unui sistem de management al traficului, care să asigure condiții optime de circulație pentru conducătorii auto și pietoni</p> <p>Starea necorespunzătoare a trotuarelor.</p> <p>Problemele legate de siguranța pietonilor la traversarea unor artere de circulație cu trafic intens și viteze de deplasare mari.</p> <p>Lipsa unor măsuri care să crească siguranța pentru utilizatorii transportului public</p>
<p style="text-align: center;">Oportunități</p>	<p style="text-align: center;">Amenințări</p>
<p>Programele operaționale pentru perioada 2014 – 2020 ce oferă finanțare pentru reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă;</p> <p>Aflat în partea de Sud-Vest a României municipiul Călărași se racordează direct la rețeaua de coridoare de transport pan europene (TEN-T). Fiind plasat în lungul Dunării, municipiul Călărași are așadar acces direct la partea maritimă a coridorului Rin-Dunăre;</p> <p>Obiectivul tematic 7 din Programul Operațional Regional face referire la stimularea mobilității la nivel regional pentru o mai bună conexiune a nodurilor secundare (inclusiv Călărași) la infrastructura TEN-T;</p> <p>Plasarea municipiului în lungul Dunării îl face eligibil pentru finanțarea proiectelor de</p>	<p>Legături slabe cu centrele urbane majore la nivelul infrastructurii feroviare din cauza amplasării municipiului Călărași pe o linie de cale ferată secundară;</p> <p>Eficiența redusă a transportului public urban, datorită necorelării graficului de circulație și al capacității mijloacelor de transport public utilizate cu cererea de transport public reală va conduce la o creștere a gradului de utilizare a autoturismelor private</p> <p>Creșterea indicelui de motorizare și preferința locuitorilor de a folosi autovehiculul privat pentru deplasările în cadrul orașului.</p> <p>Suprafața redusă a zonelor pietonale</p> <p>Profilele stradale reduse îngreunează înseși pistelor de biciclete.</p>

conectivitate prin Strategia Dunării (SUERD);

Fiind într-o stare bună, rețeaua de drumuri permite efectuarea rutelor: Călărași-București în 90 min, Călărași-Giurgiu în 140 min și Călărași-Constanța în 90 min, facilitând o conexiune favorabilă pe cale rutieră a orașului Călărași cu principalele centre economice din partea de Sud-Est a României;

Intervențiile de reabilitare a infrastructurii portuare sunt susținute și în Masterplanul General de Transport (MGT) care prevede proiecte pentru: „Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul Călărași-Brăila”, „Modernizarea portului Călărași”, lărgirea DN21 și construirea unui pod peste Dunăre.

Disponibilitatea cetățenilor de a adopta moduri de transport mai puțin poluante (transport public), dacă acestea ar reprezenta o ofertă atractivă.

Poluarea produsă de activitatea de transport

Numărul mare de deplasări cu autovehicule private, raportat la deplasările cu transportul public

Utilizarea excesivă a mijloacelor de transport poluante și lipsa unei politici coerente de încurajare a utilizării de vehicule ecologice

Lipsa unei politici de parcare care să conducă la descurajarea deplasărilor cu autovehiculul privat, în special în zonele aglomerate/centrale ale orașului.

Tendința crescătoare a numărului de accidente din ultimii ani

MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE

Puncte tari

Prezența siturilor naturale și de interes comunitar (Canalele Dunării, Oltenița - Mostiștea - Chiciu, lezerul Călărași, Dunăre - Ostroave), ce asigură și favorizează prezența unor diferite tipuri de ecosisteme acvative și susțin habitatele aferente acestora;

Existența unor spații verzi și a unor lacuri de apă ce asigură un microclimat favorabil atât dezvoltării orașului, cât și menținerii unei biodiversități a florei și faunei;

Localizare geografică favorabilă dezvoltării unor spații verzi și a unei zone de promenadă de-a lungul malului brațului Borcea;

Existența unor suprafețe de teren degradate și abandonate ce constituie o rezervă de teren cu potențial de amenajare din punct de vedere

Puncte slabe

Lipsa unor perdele de protecție față de zonele industriale cu risc de poluare;

Poluarea cu praf a orașului în timpul verii, din cauza inexistenței unor perdele de protecție amplasate pentru a diminua efectul vânturilor dominante, dar și din cauza suprafețelor mari de teren neamenajate / necultivate din vecinătatea orașului;

Lipsa unor zone de agrement amenajate corespunzător necesităților locuitorilor;

Prezența unei zone de inundabilitate de-a lungul malului Borcea;

Zonele aferente căilor de comunicație neamenajate din punct de vedere peisagistic;

<p>peisagistic;</p> <p>Solurile reprezentative pentru municipiul Călărași sunt cernoziomurile argiloaluvionare (aproximativ 80%), solurile cenușii închise și cernoziomurile carbonatice ce prezintă o fertilitate crescută și asigură și încurajează dezvoltarea și practicarea agriculturii pe suprafețe întinse;</p> <p>Municipiul Călărași face parte din macroregiunea Dunării, un element de cadru natural definitoriu pentru macropaisajul municipiului;</p> <p>Diversitatea paisajului generată de elementele naturale și antropice (în mod special de patrimoniul construit).</p>	<p>Peisaj destructurat rezultat în urma incompatibilității unor funcțiuni (țesut rezidențial/ zone industriale);</p> <p>Discontinuități la nivelul spațiilor verzi (păduri și aliniamente întrerupte) și lipsa relaționării spațiilor verzi cu zonele din imediata vecinătate;</p> <p>Deservirea insuficientă a municipiului cu spații verzi publice (sunt zone care nu se află în raza de deservire a acestora: Zona 15, Zona 1 și Zona 10 (Cartierul Știrbei Vodă);</p> <p>Zona industrială ce se concentrează în partea nord – vestică a orașului are efecte negative asupra calității apei, a aerului și a solului;</p> <p>Surse cu potențial impact asupra calității aerului: instalații ce intră sub incidența Directivei SEVESO privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase</p> <p>Existența siturilor contaminate în urma desfășurării activităților industriale</p>
Oportunități	Amenințări
<p>Programele operaționale pentru perioada 2014 – 2020 ce oferă finanțare pentru:</p> <p>(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 și</p> <p>(2) reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</p> <p>(3) reconversia și refuncționalizarea terenurilor și suprafețelor degradate, vacante sau neutilizate din muncipiile reședință de județ.</p>	<p>Schimbările climatice la nivel mondial vor avea repercursiuni și la nivel local, în mod special prin creșterea temperaturilor care generează perturbații în evenimentele ploioase;</p> <p>Perturbațiile climatice vor avea efecte negative și asupra vegetației – uscarea acesteia în perioadele de secetă și diminuarea funcțiilor de producere a oxigenului.</p>

II.4.2. Zone de intervenție

Având în vedere nevoile și oportunitățile de dezvoltare identificate la nivelul fiecărei zone din oraș, în vederea stabilirii unei posibile ordini de prioritate a intervențiilor, zonele de intervenție au fost notate și ierarhizate după cum urmează:

Tabel 30 – Ierarhizare nevoi de intervenție în cartiere/ zone

Zonă/ cartier	Criteriu de analiza							TOTAL
	MOBILITATE	SP. PUBLIC	DOTĂRI TEHNICO EDILITARE	SERV. DE EDUCATIE SI SANATATE	PATRIMONIU	CADRU NATURAL	SERV. INTEGRATE CATEGORII DEFAVORIZ.	
Zona 1 (Mircea Voda)	3	3		3		3		12
Zona 2 (Orizont)								
Zona 3 (2 Moldoveni)							3	3
Zona 4 (FNC Livadă)	5	5	5	4		4	4	27
Zona 5	4	4						8
Zona 6	2	2						4
Zona 7 (Volna)				2				2
Zona 8 (Gara)	2	4			5			11
Zona 0 (Centru)	3	5			5			12
Zona 9 (Cărămidari)			2	5				7
Zona 12 (Obor)				3				3
Zona 10 (Știrbei Voda)			4	3				7

Zona 11 (Oborul Nou)	4	2	5	5			5	21
Zona 13 (Ceremag)			4	3		4	2	13
Zona 14 (Petrache)		2	4					6
Zona 15 (Măgureni)	3	3	5	2		2	1	16
BRAT BORCEA		3				4		7
ZONA INDUSTRIALA						4		4

Sursă: Prelucrare consultant

Zonele prioritare de intervenție (care întrunesc cel mai ridicat punctaj din punct de vedere al necesităților de intervenție) sunt Zona 11 (Oborul Nou) și Zona 4 (FNC Livadă). Acestea sunt zone marginalizate cu probleme complexe.

Totodată, având în vedere dorința de afirmare regională a municipiului Călărași și intervențiile începute în ciclul anterior de finanțare, a treia zonă recomandată este Zona 0 - Centrul Istoric.

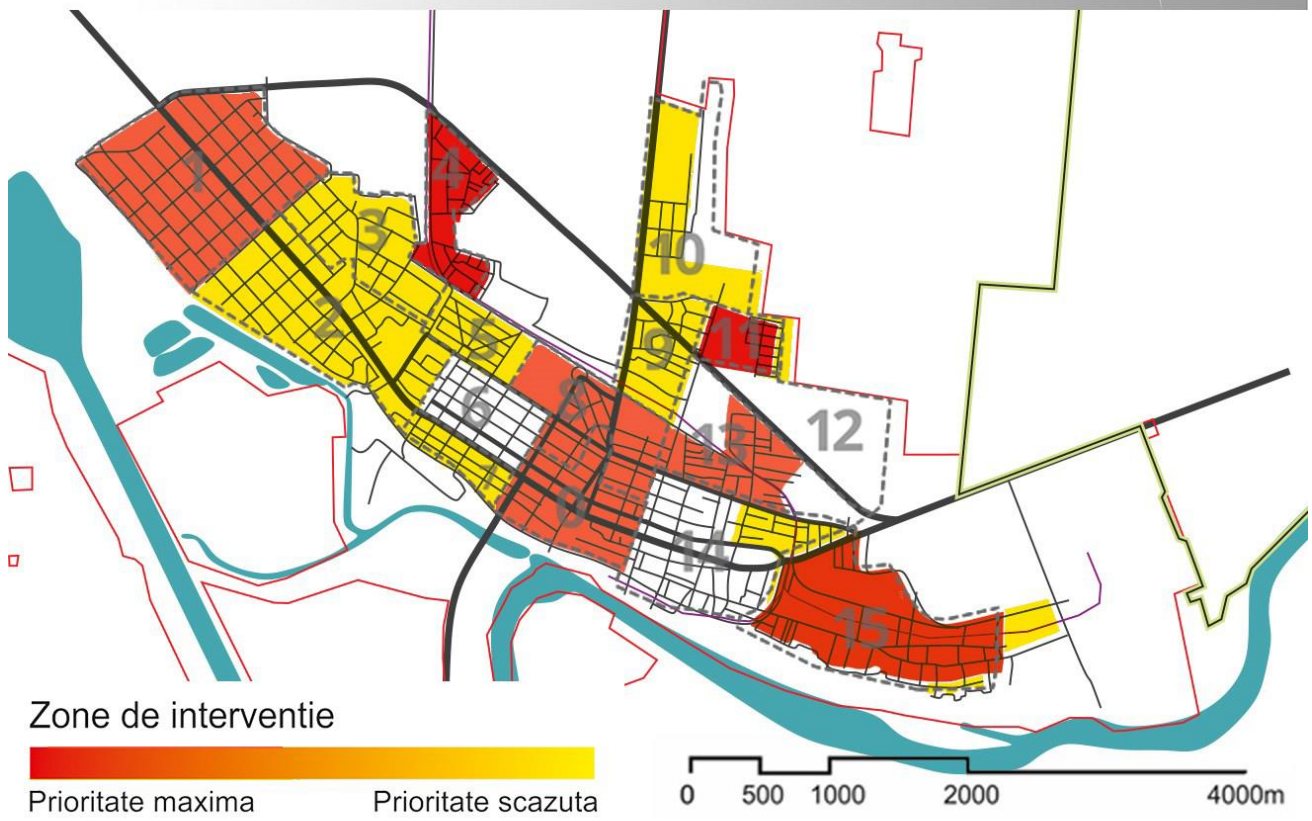


Figura 99 - Zone de intervenție



III. CONCEPT DE DEZVOLTARE PENTRU PERIOADA 2014 – 2020



III.1. Rezultatele procesului participativ

Municipiul Călărași a aplicat în anul 2015 un proces de bugetare participativă pentru care a câștigat premiul de la a VI-a ediție a Galei Participării Publice. Acesta a presupus consultarea cetățenilor cu privire la problemele din oraș considerate prioritare și mai mult, transpunerea acestora în proiecte ale bugetului local pentru anul 2015. Implicarea cetățenilor în procesul decizional a fost o practică nouă pentru Primăria Municipiului Călărași, dovadă a maturității administrative, transparenței decizionale și nu în ultimul rând, a respectului față de societatea civilă. Totodată, răspunsurile comunității sunt importante din punct de vedere al stabilirii priorităților cu privire la dezvoltarea urbană în perioada 2014 – 2020.

Majoritatea persoanelor au semnalat probleme și au sugerat intervenții ce țin de infrastructură (27 din 46 de răspunsuri), urmate de cele legate de spațiul public (9 din 46 de răspunsuri) și de necesarul suplimentării dotărilor de sport și agrement (5 din 46 răspunsuri). Alte semnalări au fost legate de mobilitate (3 din 46 răspunsuri), mediu (1 răspuns) și educație (1 răspuns).

În opinia călărășenilor, cele mai mari probleme ce necesită intervenție imediată sunt cele ce privesc rețelele tehnico-edilitare și asfaltarea drumurilor, urmate de crearea de noi zone verzi și locuri de

joacă pentru copii. Totodată, a fost semnalat faptul că brațul Borcea nu este suficient valorificat ca simbol identitar pentru oraș, intervențiile de agrement fiind o necesitate atât pentru locuitori cât și pentru susținerea turismului.

Alte semnalări au pus pe prim plan proiectele ce țin de crearea de noi săli de sport care să sprijine infrastructura educațională din anumite zone, în timp ce extinderea sistemului de transport public și modernizarea sau înființarea de noi stații au fost considerate elemente de prioritate pentru întreg orașul. Nu în ultimul rând, o singură propunere a avut în vedere vecinătatea cu zona industrială, prin crearea unei perdele verzi.

Datorită localizării propunerilor, au putut fi identificate cartierele care, în opinia cetățenilor municipiului Călărași, au nevoie de cele mai multe intervenții. Prin urmare, cel mai mare număr de semnalări au fost făcute cu privire la zonele 2 (Orizont) și 1 (Mircea Vodă), însă, în același timp intervențiile ce țin de areale mai întinse din oraș au strâns la fel multe voturi. Acestea au fost urmate de câteva propuneri punctuale în 14 (Petrache), 15 (Măgureni), 7 (Volna), 5 și 6 iar zonele 3 (Doi Moldoveni), 13 (Ceremag) și 0 (Centru) au fost menționate o singură dată.

Zona	Categorie	Intervenție propusă
2 (Orizont)	Educație	finalizarea Grădiniței din curtea Școlii nr. 11.
5	Infrastructură	Canalizare și asfaltare pe strada Locomotivei
15 (Măgureni)	Infrastructură	Asfaltare străzii Fundătura Cazărmii 2 și refacerea trotuarelor în cartierul Petrache, lângă UM Pompieri
13 (Ceremag)	Infrastructură	Racordare apă și canalizare str. Atelierului
15 (Măgureni)	Infrastructură	Refacerea trotuarelor și a pistei de biciclete în cartierul Petrache și asfaltarea străzilor Fundătura Cazărmii 1, 2 și 3
2 (Orizont)	Infrastructură	Parcare pe str. Luceafărului, la GPN Prâslea
1 (Mircea Vodă)	Infrastructură	Canalizare str. Mihai Viteazu
14 (Petrache)	Infrastructură	Asfaltarea și sistematizarea străzii Prel. I. L. Caragiale
7 (Volna)	Infrastructură	Mărirea locurilor de parcare, în zona str. Flacăra, bl. B22
6	Infrastructură	asfaltarea străzilor din zona garsonierelor de pe str. Speranței
1 (Mircea Vodă)	Infrastructură	Realizarea unui teren de joacă, parc pentru copii în zona Mircea Vodă-străzile Dropia, Pescăruș
0 (Centru)	Infrastructură	Infrastructură pentru cartierul de locuințe pentru tineri, din spatele stației Meteo
2 (Orizont)	Infrastructură	Realizarea de locuri de parcare pe strada Dunărea, zona blocurilor L3, L4, L5, L6, pe spațiul dintre scara blocului L3 și intersecția cu N. Titulescu
1 (Mircea Vodă)	Infrastructură	Canalizare Str. Dumbravei
1 (Mircea Vodă)	Infrastructură	Realizarea unei parcări pe Prel. București, cartier Mircea Vodă în locul spațiului verde ce delimitează troturul de carosabil
15	Infrastructură	Canalizare cartier Măgureni, str. D. Cantemir

(Măgureni)		
15 (Măgureni)	Infrastructură	Asfaltarea cartierului Măgureni, de la calea ferată până la fostul abator
2 (Orizont)	Infrastructură	Reamenajarea parcărilor de pe str. Panduri
14 (Petrache)	Infrastructură	Strada Mihail Sadoveanu-reparații
1 (Mircea Vodă)	Infrastructură	Reparație parcare din spatele blocurilor H10, H11 și H12,. str. Macului la intersecție cu str. Victoriei
1 (Mircea Vodă)	Infrastructură	înlocuirea sau amplasarea capacelor de canalizare de pe strada Zefirului, plus decolmatarea scurgerilor de canalizare
14 (Petrache)	Infrastructură	racordarea la apă și canalizare a străzii Atelierului
Întreg orașul	Infrastructură	Refacerea șoselei de centură a municipiului
14 (Petrache)	Infrastructură	Asfaltare strada Crinului
3 (Doi Moldoveni)	Infrastructură	asfaltarea străzii Mușețelului, zona Penny-2 Moldoveni, stabilirea și impozitarea locurilor de parcare din fața blocurilor
1 (Mircea Vodă)	Infrastructură	asfaltarea Prel. Luceafărului, toaletare copaci Prel. Luceafărului, implementarea sistemului de canalizare Prel. Luceafărului
14 (Petrache)	Infrastructură	Canalizare str. Grivița pe tronsonul Frână-Școala nr. 9
6	Infrastructură	program de reabilitare acoperiș bloc N38, strada Speranței, care să fie supus unor condiții precum suportul integral al costurilor de autoritățile locale sau cotă parte cu proprietarii, asfaltarea str. Speranței
Întreg orașul	Infrastructură, Mobilitate, Agrement și Sport	Cabine în stațiile de autobuz, mărirea capacității Sălii Polivalente, asfaltarea str. București și Grivița, str. Liliacului, Toamnei, Ghe. Doja, refacerea trotuarelor, plantarea de arbuști ornamentali pe str. București, str. Independenței, Bd. Republicii, str. Pompieri, semaforizarea intersecției de la Agricol, Agneza și La Bălan, postament pentru bărcuțele amplasate la intrările în oraș, un program prin care rețeaua de cabluri să fie îngropată
Întreg orașul	Mediu	Plantarea unei centuri de pomi a orașului
Întreg orașul	Mobilitate	Mărirea numărului de stații de autobuz și extinderea rețelei de transport și pe alte străzi
2 (Orizont)	Mobilitate	Limitatoare de viteză pe strada Cornișei
2 (Orizont)	Spațiu public	Loc special amenajat pentru patrupede în Parcul Victoria
2 (Orizont)	Spațiu public	toaletarea marginii trotuarelor de pe strada Dunărea
7 (Volna)	Spațiu public	Amenajarea unui pârtii pentru săniuș în zona malului Parcului Dumbrava
7 (Volna)	Spațiu public	Amenajarea unor zone verzi și părculețe în zona 5 Călărași, blocul C31
7 (Volna)	Spațiu public	Amenajare băncuțe și loc de joacă în spatele magazinului Flanco

2 (Orizont)	Spațiu public	Loc de joacă în locul garajelor de pe strada Trandafirilor
	Spațiu public	Amenajare loc de joacă
3 (Doi Moldoveni)	Spațiu public	Amenajare alei dintre blocuri, zona str. Mușețelului, zona Cimitirului Mircea Vodă
Întreg orașul	Spațiu public	Modernizarea falezii, a Parcului Mare, extinderea și modernizarea zona Bazar, refacerea clădirilor simbol ale Călărașului
1 (Mircea Vodă)	Sport si Agreement	Sală de sport în incinta Scolii generale nr. 8
Întreg orașul	Sport si Agreement	Realizarea unui spațiu/teren/săli pentru antrenamente la disciplina sportivă handbal
Întreg orașul	Sport si Agreement	Locuri de pescuit pe canalul Siderurgic, locuri de pescuit pe malul Brațului Borcea, achiziționarea unei nave pentru agreement pe brațul Borcea, renovarea lacului Jirlău
Întreg orașul	Sport si Agreement	plimbări cu vaporeș pe Brațul Borcea, crearea unei zone destinate exclusiv plimbatului pietonal, cu cafenele și cofetării,
2 (Orizont)	Sport si Agreement	amenajarea unei săli de sport în incinta Școlii Gimnaziale Mihai Viteazul

Sursa: www.primariacalarasi.ro



III.2. Viziunea de dezvoltare pentru perioada 2014 – 2020

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană va sprijini obiectivul asumat de către administrația publică locală prin Strategia de dezvoltare economică și socială a municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020, respectiv de **creștere a atractivității municipiului pentru locuire și pentru afaceri**, prin identificarea **operațiunilor integrate de regenerare și revitalizare urbană care asigură maximizarea impactului economic, social și de mediu.**

Viziunea de dezvoltare a municipiului Călărași pentru perioada 2014-2020 este cea a unui centru economic important la nivel regional, care să ofere locuitorilor săi toate motivele să rămână în Călărași: locuri de muncă diversificate, condiții bune de trai și acces la servicii publice de calitate.

Municipiul Călărași are ca obiectiv strategic apropierea de performanțele socio-economice atinse în municipalitățile performante din Uniunea Europeană, prin implementarea acelor politici europene care contribuie la ridicarea nivelului de trai și gradului de civilizație al comunității locale. În ceea ce privește politica energetică durabilă, municipiul Călărași planifică dezvoltarea în mod realist prin utilizarea durabilă a resurselor materiale disponibile, pe baza unor indicatori de performanță ce vor fi considerați în orice dezvoltare pe viitor.

Obiectivul general cu privire la dezvoltarea orașului în perioada curentă de programare, asumat prin Strategia de dezvoltare economică și socială a Municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020 este **"creșterea atractivității municipiului Călărași pentru locuire și pentru afaceri"**.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană vine în sprijinul implementării Strategiei de dezvoltare economică și socială a municipiului Călărași pentru perioada 2014 – 2020, raportându-se la prevederile acesteia, și, unde este cazul, actualizându-le, propunând totodată intervenții integrate care să asigure un impact maxim asupra dezvoltării comunității

Obiectivul general al elaborării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Călărași 2014-2020, asumat de către autoritatea publică locală, se referă **la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din Municipiul Călărași și promovarea dezvoltării economice, sociale și de mediu, prin promovarea de acțiuni integrate și complementare în zone care necesită aceste acțiuni.**

În 2020 Călărași va fi un centru regional emergent cu o identitate reconstruită pe baza a trei calități principale:

EFICIENT



SUSTENABIL



COMPACT



Călărași orașul sustenabil, mizează în primul rând pe valorificarea vecinătății cu Dunărea (oraș Dunărean). Brațul Borcea, axul natural al orașului aglomerează în lungul său o varietate mare de dotări de agrement sau atracții turistice. Astfel, cele două parcuri, plaja, portul turistic, tabăra pentru copii și parcul de aventură susținute de vecinătatea centrului istoric conturează latura turistică a orașului. Rețeaua de dotări sportive revitalizate susține creșterea performanței echipelor și cluburilor sportive locale. Aceste dotări de înaltă calitate reprezintă și un element de motivație pentru o comunitate care atrasă de activitățile sportive cu un stil de viață sănătos.

Călărași oraș eficient, mizează pe procesul de tranziție de la o economie bazată pe industria grea către una diversificată bazată pe sprijinirea inițiativelor locale și a antreprenoriatului și pe un sector industrial orientat spre valorificarea resurselor agricole din regiune. Acest proces este susținut de transferul tehnologic în domeniul agricultură-industrie alimentară-biotehnologie prin parteneriat cu unitățile de învățământ superior (USAMV) și actorii economici relevanți la nivel local și județean (ICDA Fundulea). Cadru urban revitalizat, cu precădere centrul istoric susține economia orașului subliniindu-i rolul reprezentativ și de centru administrativ economic.

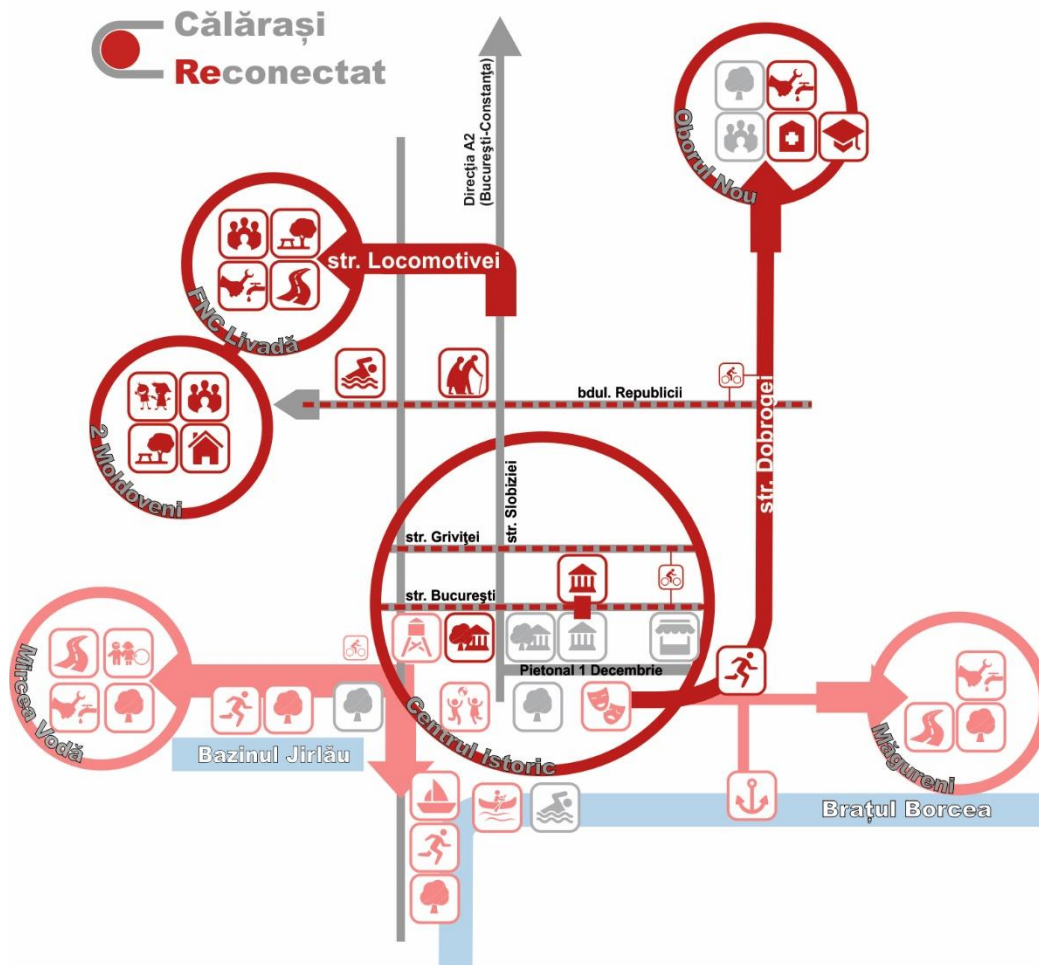
Călărași, orașul compact se bazează pe accesibilitate sporită și pe o bună dispunere a obiectivelor de interes public. Noi circulații verzi și un sistem de transport în comun confortabil asigură o bună legătură între centrul istoric și cartierele periferice. Circulațiile preponderent pietonale din cadrul cartierelor asigură accesul locuitorilor la dotările de interes cotidian. Astfel accesul facil la servicii și dotări de interes public și circulații modernizate corelate cu un sistem coerent de spații și axe verzi reprezintă fundamentul pentru o calitate ridicată a vieții în municipiul Călărași.

Proiectele listate în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) vin în completarea unor intervenții deja realizate de primărie în ciclul financiar anterior (2007-2013), fie prin accesarea fondurilor europene, fie din fonduri proprii. Astfel, proiectele prioritare din SIDU continuă procesul de extindere și accesibilizare a zonei centrale astfel încât și cartierele periferice, marginalizate, să aibă acces la servicii și obiective de utilitate publică, asigurându-se astfel creșterea standardului de calitate a vieții. Pe baza proiectelor din lista scurtă se dorește pe de o parte reducerea discrepanțelor între cartierele orașului și incluziunea socială a locuitorilor din zonele marginale, iar pe de altă parte, continuarea procesului de revitalizare a zonei centrale (centrul istoric). Proiectele pe termen lung prevăd revitalizarea cartierului Măgureni și constituirea unor noi dotări de recreere (atracții turistice). De asemenea, lista proiectelor neprioritare include și o serie de intervenții în cartierele de locuințe colective și Zona 1 (Mircea Vodă), care prevăd revitalizarea și extinderea sistemului de spații publice.

Caracterul integrant al intervențiilor se reflectă pe trei paliere:

1. **Sinergie** - Orice proiect care generează noi activități este cuplat cu intervenții care vizează ameliorarea conectivității la împrejurimi (ex. Restaurare clădirea poștei vechi + pietonizare str. Heliade Rădulescu + amenajare piațeta H.Rădulescu)
2. **Continuitate** - Majoritatea intervențiilor vin în continuarea și completarea unor proiecte deja realizate în anii anteriori.
3. **Coerență spațială** - Implementarea și gruparea proiectelor se face la nivel de cartier.

Concept intervenții



Legendă

Proiecte implementate 2007-2013

- Modernizare Muzeul Municipal Călărași
- Modernizare Primăriei și a spațiului public adiacent
- Modernizare piață agro alimentară
- Amenajare plaja mare
- Amenajare parcul Obor, revitalizare parcul Central și parcul Dumbrava
- Amenajare centru comunitar
- Trasee de agrement
-

Proiecte lista scrută (prioritare)

- Extinderea creșă
- Extindere centru comunitar (baie comunală)
- Constituire centru comunitar
- Modernizare cămin bătrâni (Obor)
- Revitalizarea stadionului Navron
- Amenajare bazin complexul sportiv
- Amenajări de scuaruri sau piațete
- Revitalizare/modernizarea Prefecturii și spațiului adiacent
- Restaurarea Poștei vechi + pietonizare capătul str. H. Rădulescu
- Reabilitare locuințe sociale în cartierul 2 Moldovaeni
- Extinderea sistemului de rețele tehnico-edilitare (apă-canal și gaze)
- Modernizarea tramei stradale
- Amenajare benzi pentru bicicliști
- Construire școală (Oboroul Nou)

Proiecte lista lungă (termen mediu)

- Port turistic de dimensiune mică
- Zonă de agrement Brațul Borcea
- Parc natural - zonă inundabilă în caz de urgență; Parc bazinul Jirău
- Revitalizarea portului Călărași
- Extinderea sistemului de rețele tehnico-edilitare (apă-canal și gaze)
- Modernizarea tramei stradale cu prioritate pentru pietoni "shared space".
- Amenajări de scuaruri sau piațete
- Construire grădiniță și afterschool
- Transformarea fostului acvariu în „palatul copiilor"
- Amenajare centru cultural
- Revitalizarea turnului de apă, transformare în obiectiv cultural

	serviciilor publice de sănătate, educație, asistență socială, cultură, salubritate	6. Cartiere (Zona 1 - Mircea Vodă, Zona 15 - Măgureni, Zona 13 - Ceremag și Zona 2 - Orizont) revitalizezate și cu accesibilitate crescută la serviciile publice
CONECTIVITATE	OS.2. Reabilitarea infrastructurii rutiere și tehnico – edilitare	<p>7. Extinderea, modernizarea și reabilitarea infrastructurii de transport</p> <p>8. Infrastructură pentru deplasări non – motorizate (piste / benzi de bicicletă, zone pietonale) care să conecteze într-un mod eficient zonele rezidențiale cu principalele puncte de interes din oraș</p> <p>9. Asigurarea unui serviciu de transport în comun modern, confortabil și atractiv și promovarea intermodalității</p> <p>10. Asigurarea unei utilizări optime a infrastructurii, prin implementarea sistemelor inteligente de transport</p> <p>11. Asigurarea cadrului operațional și legal pentru implementarea măsurilor de obținere a unei mobilități urbane durabile</p>
MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE	OS.6. Îmbunătățirea calității mediului înconjurător	<p>12.Patrimoniul construit restaurat și valorificat prin noi spații publice reprezentative</p> <p>13.Eficiență energetică crescută a clădirilor publice</p> <p>14.Calitate crescută a factorilor de mediu: apă, aer, sol, inclusiv prin reducerea globală a consumului de energie cu 20% față de consumul din anul 2008 și implicit, reducerea cu 20% a emisiilor de CO2 generate de acest consum(conform politicii energetice durabile asumata la nivelul Platformei Convenția Pimarilor)</p> <p>15.Sistem de spații publice care să deservească echilibrat locuitorii și să pună în valoare specificul local</p>



IV. PORTOFOLIUL DE PROIECTE

ECONOMIE					
OS1. Mediu antreprenorial dezvoltat					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
1.1.Program de sprijinire a antreprenoriatului	1.1.1. Proiect de înființare a unui incubator de afaceri .	500.000	Primăria Municipiului Călărași, posibil în parteneriat public - privat	Fișă de proiect	Buget local+POR 2014-2020, Axa prioritară 1+alte surse
	1.1.2. Proiect de educație antreprenorială pentru tineri	400.000	Primăria Municipiului Călărași în parteneriat cu Centrul Regional de Formare Profesională a Adulților Călărași	Fișă de proiect	Programul Operațional Capital Uman+ bugetul local
	1.1.3. Program de granturi mici pentru firme nou înființate, acompaniat de facilități de sediu și instruire/consultanță specializată	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași, CRFP; parteneri privați	Fișă de proiect	Programul Operațional Capital Uman+ bugetul local
Total 1.1:		1.900.000			
Total OS1:		1.900.000			

OS2. Economie diversificată și adaptată la nevoile contextului județean					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
2.1.Program de încurajare a inovației în domeniul agriculturii și de valorificare a resurselor agricole ale județului	2.1.1. Proiect de dezvoltare în parteneriat a unui centru de transfer tehnologic între mediul universitar și marii agenți economici care activează în domeniul agriculturii, industriei alimentare și/ sau biotehnologiei (USAMVB, Universitatea Ovidius din Constanța, INCDA Fundulea,etc.)	500.000	Primăria Municipiului Călărași în parteneriat cu mediul universitar și cu mediul privat	Fișă de proiect	Programul Operațional Competitivitate 2014 – 2020, buget local, alte surse
	2.1.2 Acțiuni în vederea creșterii transparenței decizionale la nivelul Primăriei Municipiului Călărași	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Bugetul local, POCA 2014-2020,alte surse
	2.1.3. Proiect de înființare a unui centru de colectare a produselor agricole la nivel județean	500.000	Primăria Municipiului Călărași, parteneriat public – privat	Fișă de proiect	Bugetul local, parteneriat public – privat, alte surse
Total 2.1:		3.000.000			
Total OS2:		3.000.000			

OS3. Sistem de învățământ performant, corelat cu cerințele pieței muncii și ale angajatorilor					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
3.1.Program de reabilitare și dotare a liceelor tehnologice și vocaționale	3.1.1. Proiect de modernizare, reabilitare și echipare a Colegiului tehnic "Ștefan Bănulescu"	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Fișă de proiect	POR 2014 – 2020,Axa 4, PI 4.5,Axa 10, buget local+alte surse
	3.1.2. Proiect de reabilitare și dotare a Colegiului Agricol "Sandu Aldea	1.500.000	Primăria Municipiului Călărași	Fișă de proiect	POR 2014 – 2020, Axa prioritară 10, POCU 2014 – 2020,buget local, alte surse
	3.1.3. Proiect de modernizare, reabilitare și echipare a a Liceului Danubius	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Fișă de proiect	POR 2014 – 2020, Axa prioritară 10,Axa prioritară 4, PI 4.5 POCU 2014 – 2020 +buget local+alte surse
	3.1.4. Proiect de reabilitare și dotare a Grupului Școlar Transporturi Auto	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Fișă de proiect	POR 2014 – 2020, Axa prioritară 10, POCU 2014 – 2020 +buget local+alte surse
	3.1.5. Proiect de modernizare si echipare a Liceului Tehnologic "Dan Mateescu"	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Fișă de proiect	POR 2014 – 2020, Axa prioritară 10, POCU 2014 - 2020+buget local+alte surse
Total 3.1:		5.500.000			

Total OS3: 5.500.000

OS4. Rețea de dotări de agrement ce susține turismul și răspunde nevoilor de petrecere a timpului liber ale locuitorilor					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
4.1.Program pentru valorificarea Dunării pentru turism și agrement	4.1.1. Proiect pentru modernizarea, extinderea și dotarea bazei sportive (caiac canoe) de pe brațul Borcea	4.000.000	Primăria Municipiului Călărași, Consiliul Județean Calarasi	Fișă de proiect	Buget local + alte surse
	4.1.2. Proiect pentru construirea unui port turistic destinat navelor turistice de mici dimensiuni	4.000.000	Primăria Municipiului Călărași în parteneriat cu Consiliul Județean Călărași	Fișă de proiect	Buget local, parteneriat public – privat, alte surse
	4.1.3. Amenajarea unui parc de aventură și/sau a unei tabere pentru copii în zona Plajei Mari	4.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Fișă de proiect	Buget local, parteneriat public – privat , alte surse
	4.1.4 Infiintare cale de acces la Bratul Borcea pentru posesorii de ambarcatiuni	500.000	Primaria Municipiului Calarasi	Fișă de proiect	Buget local, POPAM 2014-2020
	4.1.5 Reabilitare si modernizare faleza Parc Central	700.000	Primaria Municipiului Calarasi	Fișă de proiect	Buget local, POPAM 2014-2020
	4.1.6 Infiintare Acvariu/Muzeul Pescarului in incinta Parcului Jirlău al municipiului Călărași și reabilitare zona adiacentă	800.000	Primaria Municipiului Calarasi	Fișă de proiect	Buget local, POPAM 2014-2020

	4.1.7. Ziua Dunării	200.000	Primăria Municipiului Călărași	Fișă de proiect	Buget local, POPAM 2014-2020
	4.1.8. Îmbunătățirea siguranței navigației pe Dunăre în regiunea transfrontalieră Călărași – Silistra.	5.990.000	Primăria Municipiului Călărași, Municipality orașului Silistra, Bulgaria	Fișă de proiect in evaluare	POCT INTERREG V- A România-Bulgaria 2014-2020,axa prioritară 1, bugetele partenerilor
	4.1.9 Gestionarea comună a riscurilor pentru reacțiile eficiente ale autorităților locale în situațiile de urgență	982.000	Primăria Municipiului Călărași, Municipality orașului Belene, Bulgaria	Fișă de proiect in evaluare	POCT INTERREG V- A Romania-Bulgaria 2014-2020,axa prioritară 3, bugetele partenerilor
Total 4.1		21.172.000			
4.2.Program pentru revitalizarea și extinderea infrastructurii sportive în municipiul Călărași	4.2.1. Proiect pentru modernizarea stadionului Navrom	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	În evaluare la CNI	Buget local, CNI, PNDL, alte surse
	4.2.2. Proiect pentru amenajarea unui bazin (800mp) în cadrul complexului sportiv Dunărea Călărași	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Finanțare aprobată prin CNI	CNI
	4.2.3 Sala de sport cu tribuna 180 de locuri în incinta Colegiului Agricol SANDU ALDEA	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Propunere in evaluare	Buget local, PNDL, alte surse

	Total 4.2:	4.000.000	
	Total OS4:	25.172.000	

SOCIAL, DEMOGRAFIE ȘI INCLUZIUNE SOCIALĂ

OS5. Cartiere marginalizate FNC (Livadă) și Oborul Nou și 2 Moldoveni regenerare fizic, economic și social

Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
5.1.Program de regenerare integrată a Zonei 4 (FNC Livadă)	5.1.1. Extinderea alimentării cu apă și a canalizării în Zona 4 (Cartierul FNC Livadă)	500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 9, alte surse, POS Mediu
	5.1.2. Extinderea rețelelor de gaze în Zona 4 (FNC Livadă)	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași, în parteneriat cu operatorul local	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 9 buget operator, alte surse
	5.1.3. Proiect complex pentru modernizarea și sistematizarea străzilor din Zona 4 (FNC Livadă)	500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 9 alte surse
	5.1.4. Inițiere centru comunitar și amenajare zone adiacente (FNC Livadă)	700.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 9 alte surse
Total 5.1:		2.700.000			
5.2.Program de	5.2.1. Extinderea alimentării cu apă și a	500.000	Primăria	Idee de proiect	Buget local, POR

regenerare integrată a Zonei 11 (Oborul Nou)	canalizării în Zona 11 (Oborul Nou)		Municipiului Călărași		2014 – 2020, Axa 9, POS Mediu, alte surse
	5.2.2. Extinderea rețelelor de gaze în Zona 11 (Oborul Nou)	500.000	Primăria Municipiului Călărași, în parteneriat cu operatorul local	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 9 buget operator, alte surse
	5.2.3. Construcție infrastructură educațională pentru învățământ antepreșcolar și preșcolar în zona 11 (Oborul nou)	500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 4, PI 4.4 ,alte surse
	5.2.4. Extindere Centru comunitar existent si amenajare zone adiacente (Oborul Nou)	400.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa4, PI 4.3, alte surse
	5.2.5. Proiect complex pentru modernizarea și sistematizarea străzilor din Zona 11 (Oborul Nou) și Zona 9 (străzile de legătură)	500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 9, alte surse
	5.2.6. Reabilitarea / modernizarea căminului de bătrâni Sf. Antim Ivireanul	1.500.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect in pregatire (realizare documentatie tehnica)	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 3.1B, alte surse
	5.2.7. Dezvoltarea infrastructurii educaționale antepreșcolare și preșcolare din municipiul Călărași	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 4, PI 4.4 alte surse
	5.2.8. Înființare centru pentru activități educative și culturale în cartierul Livada	700.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 4, PI 4.3, alte surse
	Total 5.2:	5.600.000			
5.3. Program de regenerare	5.3.1. Extinderea creșei cu program prelungit din municipiul Calarasi	1.000.000	Primăria Municipiului	Propus spre finanțare	Buget local, PNDL, alte surse

integrată a Zonei 3 (2 Moldoveni)	5.3.2. Reabilitare construcții de locuințe sociale din Zona 3	2.000.000	Călărași Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 9, alte surse
	5.3.3. Proiect complex de reconfigurarea spațiilor interstițiale din Zona 3. - Parcări - Locuri de joacă pentru copii - Spații comunitare - Modernizare circulației pietonale și rutiere - Modernizare și extindere spații verzi - Revitalizarea parcurilor Sf. Anastasia și Speranța	5.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014–2020, Axa 9, alte surse
Total 5.3:		8.000.000			
5.4. Creșterea gradului de ocupare a forței de muncă și încadrarea profesională a populației din zonele dezavantajate	5.4.1. Proiect de formare profesională și creștere a accesului la piața forței de muncă, complementar proiectelor de regenerarea fizică, economică și socială a comunităților defavorizate	500.000	Primăria Municipiului Călărași, AJOFM, CRFP	Idee de proiect	Buget local, POCU 2014 – 2020, alte surse
Total 5.4:		500.000			
5.5. Infrastructură urbană adaptată nevoilor tinerilor și familiilor tinere	5.5.1. Construcție de locuințe sociale în municipiul Călărași	5.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Bugetul local, fonduri guvernamentale, alte surse
	5.5.2. Infiintare baze sportive multifunctionale in municipiul Călărași	700.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect in pregatire	Bugetul local, fonduri guvernamentale, alte surse
Total 5.5:		5.700.000			

5.6.Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității	5.6.1.Sprijin pregătit pentru înființarea Grupului de Acțiune Locală Călărași și elaborarea Strategiei de dezvoltare locală a zonei urbane marginalizate din municipiul Călărași	50.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	POCU 2014 – 2020
Total 5.6:		50.000			
Total OS5:		22.550.000			
OS6. Cartiere (Mircea Vodă, Măgureni, Căramidari și Orizont) revitalizate și cu accesibilitate crescută la serviciile publice					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
6.1. Program de extindere a rețelelor edilitare (alimentare cu apă, canalizare și gaze) în cartierele revitalizate	6.1.1. Extinderea rețelelor de alimentare cu apă, canalizare și gaze în Zona 13 și Zona 15	3.000.000	Primăria Municipiului Călărași, parteneriat cu operatorul local (gaze)	Proiect în pregătire	Bugetul local, buget operator, alte surse
	6.1.2. Extinderea rețelelor de gaze în Zona 1	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași, parteneriat cu operatorul local	Idee de proiect	Bugetul local, buget operator, alte surse
Total 6.1:		4.000.000			
6.2. Rețea de educație extinsă ce asigură buna deservire a populației la nivelul teritoriului	6.2.1. Inifiintare grădiniță și afterschool în Zona 1	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 10, alte surse

		Total 6.2:	2.000.000		
6.3. Program de extindere a serviciilor sociale în cartierele revitalizate	6.3.1. Inițiere Centru de zi pentru copii cu risc de separare de familie	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 9 alte surse
		Total 6.3:	2.000.000		
		Total OS6:	8.000.000		

CONNECTIVITATE					
OS7. Extinderea, modernizarea și reabilitarea infrastructurii de transport					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
7.1. Program privind reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurii rutiere în municipiul Călărași	7.1.1. Reabilitarea/modernizarea/extinderea infrastructurii rutiere în Municipiul Călărași: - Întreținere strada Fundătura Cazărmii I - Asfaltare strada Unirii - Asfaltare strada Școlii - Asfaltare strada Crinului - Asfaltare strada Liliacului - Proiectare și execuție modernizare strada Cornișei și Progresul - Modernizare DN3B, șos. Chiciului – str. Eroilor – bd. Republicii – str. Sloboziei, DN21 Călărași – Slobozia - Modernizare străzi Cartier Cărămidari - Execuție lucrări Șoseaua de Rocadă, tronson DN21 – str. București - Execuție tratament bituminos str. M. Kogălniceanu - Reparații capitale străzi în Municipiul	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local / Fonduri naționale

	Călărași: Năvodari, Victoriei, Macului, Panduri, Bd. Cuza Vodă, Str. București, Bd. Nicolae Titulescu, str. Mușețelului, str. Știrbei Vodă - Modernizare str. Varianta Nord (tronson DN21 – str. Prelungirea București)				
	7.1.2.Reabilitarea/modernizarea/extinderea infrastructurii căilor de rulare a transportului public (inclusiv banda de rulare dedicata transportului public si piste pentru bicicliști)	7.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect in pregatire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Fonduri naționale
	7.1.3. Reabilitarea/modernizarea rețelei rutiere urbane la nivelul Municipiului Călărași și dezvoltarea infrastructurii rutiere în zonele de extindere a intravilanului	7.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect in pregatire	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
	7.1.4. Reabilitarea și amenajarea trotuarelor, pentru asigurarea unui trafic pietonal în condiții de siguranță	3.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect in pregatire	Buget local / Fonduri naționale / POR 2014-2020, Axa 4, Prioritatea de investiție 4.1
	7.1.5. Amenajarea de sensuri giratorii la intrările în Municipiul Călărași și la intersecția DN3D cu DN3 (fundamentate de studiu de trafic)	300.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect in pregatire	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
	Total 7.1:	19.300.000			
7.2.Program pentru extinderea și reabilitarea infrastructurii stradale pentru transportul de	7.2.1. Creșterea mobilității transfrontaliere prin îmbunătățirea nodurilor terțiare în infrastructura TEN -T și dezvoltarea și coordonarea sistemelor de transport transfrontaliere	8.000.000	Primăria Municipiului Călărași, Municipality orașului Svishtov, Bulgaria.	Fisă de proiect în evaluare	POCT INTERREG V- A Romania-Bulgaria 2014-2020,axa prioritară 1, bugetele partenerilor bulgari

marfă	7.2.2. Reabilitarea infrastructurii rutiere pe centurile ocolitoare ale Municipiului Călărași	1.500.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect in executie	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
Total 7.2:		9.500.000			
TOTAL OS7:		28.800.000			
OS8. Infrastructură pentru deplasări non – motorizate (piste / benzi de bicicletă, zone pietonale) care să conecteze într-un mod eficient zonele rezidențiale cu principalele puncte de interes din oraș					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
8.1.Program pentru stimularea utilizării bicicletei ca mod de deplasare sigur și nepoluant	8.1.1. Amenajarea unei rețele de piste de biciclete care să asigure circulația în condiții de siguranță și conexiunea între principalele zone de interes din municipiu, în vederea promovării utilizării mijloacelor alternative de mobilitate și a intermodalității	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	8.1.2. Implementarea unui sistem integrat de mobilitate urbană alternativă, cu stații inteligente automatizate de biciclete	1.600.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	8.1.3. Rețea de parcări modulare a bicicletelor in principalele puncte de interes. (inclusiv supraveghere video)	400.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	8.1.4. Studiu în vederea configurării unei rețele de piste de biciclete care să asigure circulația în condiții de siguranță și conexiunea între principalele zone de interes din municipiu, în vederea promovării utilizării mijloacelor alternative de mobilitate și a intermodalității	35.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
Total 8.1:		4.035.000			
8.2.Program pentru	8.2.1. Master plan în vederea identificării zonelor posibile de extindere și/sau	30.000	Primăria Municipiului	Idee de proiect	Buget local / Alte surse

extinderea și reabilitarea zonelor și suprafețelor pietonale	modernizare a spațiilor pietonale compacte în municipiul Călărași		Călărași		
	8.2.2. Creșterea calității spațiului urban în municipiul Călărași (amenajare/ reabilitare/ modernizare alei și drumuri de acces, trotuare, parcări)	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	8.2.3. Extinderea, amenajarea și reabilitarea zonelor pietonale din municipiul Călărași	10.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	8.2.4. Reabilitarea aleilor pietonale și rutiere din incinta cartierelor rezidențiale	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	8.2.5. Crearea de spații urbane pietonale sau tip "shared space" pe Strada 1 Decembrie	3.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	8.2.6. Crearea de spații pietonale multifuncționale pe platforma adiacentă Clădirii Consiliului Județean Călărași	1.500.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
Total 8.2:		18.530.000			
8.3. Program pentru stimularea utilizării vehiculelor electrice	8.3.1. Stimularea transportului privat cu vehicule electrice, prin înființarea unor puncte de încărcare	300.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
Total 8.3:		300.000			
TOTAL OS8:		22.865.000			

OS9. Asigurarea unui serviciu de transport în comun modern, confortabil și atractiv și promovarea

intermodalității					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
9.1.Program pentru ameliorarea calității și eficienței transportului în comun	9.1.1. Modernizarea transportului public în municipiul Călărași, în vederea creșterii atractivității, siguranței și eficienței acestui mod de transport (achiziție vehicule ecologice, sistem de e-ticketing, reabilitarea depoului și a stațiilor, sistem de informare a călătorilor în stații, supraveghere video în stații, dispecerat integrat)	3.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	9.1.2. Studiu pentru analiza soluțiilor de dezvoltare a ariei de acoperire a transportului public urban	35.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local
Total 9.1:		3.035.000			
9.2.Program pentru promovarea intermodalității	9.2.1. Realizarea unui terminal intermodal de transport în zona de vest (SIDERCA) a municipiului Călărași, inclusiv parcare park&ride	1.500.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	9.2.2. Realizarea unui terminal intermodal de transport în zona de est (cartier Modelu, intrare Fetești) a municipiului Călărași, inclusiv parcare park&ride	1.500.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	9.2.3. Centru operațional integrat al mobilității urbane	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	9.2.4. Implementarea unui sistem integrat de taxare electronică pentru transport public, bike-sharing, parcare	300.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	9.2.5. Aplicație electronică mobilă pentru promovarea mobilității active	200.000	Primăria Municipiului	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local

		Călărași	/ Alte surse
	Total 9.2:	4.500.000	
	Total OS9:	7.535.000	

OS10. Asigurarea unei utilizări optime a infrastructurii, prin implementarea sistemelor inteligente de transport					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
10.1.Program de amenajare, reabilitare și modernizare a parcarilor	10.1.1. Studiu în vederea identificării necesităților și posibilităților de extindere a zonelor de parcare	35.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local / Alte surse
	10.1.2. Amenajarea/reabilitarea parcarilor rezidențiale din zona Mircea Vodă: - Str. Victoriei (în spatele blocului H1) - Str. Victoriei (în spatele blocului F11) - Str. Aleea Bisericii (în spatele blocului G5) - Str. Dumbravei (în spatele blocului F6) - Str. Dumbravei (în spatele blocului F3)	100.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
	10.1.3. Amenajarea/reabilitarea parcarilor rezidențiale din zona Cornișei : în spatele blocului D20	25.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
	10.1.4. Amenajarea/reabilitarea parcarilor rezidențiale din zona Orizont: -Str. Dumbravei și Năvodari, în spatele blocurilor E6 și E24 -Str. Jirlău (în spatele blocurilor D14 și D18)	90.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
	10.1.5. Amenajarea/reabilitarea parcarilor rezidențiale din zona Piața BIG: Str. Belșugului în spatele Băncii Raiffeisen, bl. M19 și bl. K7	45.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
	10.1.6. Amenajarea/reabilitarea parcarilor rezidențiale din zona Călărași 5:	55.000	Primăria Municipiului	Proiect în pregătire	Buget local / Fonduri naționale /

	- Str. București în spatele bl.C19 - Bd. Nicolae Titulescu, zona bloc Confort și Aleea Centralei		Călărași		Alte surse
	10.1.7. Amenajarea/reabilitarea parcărilor rezidențiale din zona Flacăra : în spatele bl.B15 și B22	45.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
	10.1.8. Amenajarea/reabilitarea de parcuri publice	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
	Total 10.1:	1.395.000			
10.2. Program de implementare a sistemelor inteligente de transport	10.2.1. Sistem inteligent de management al transportului public local (monitorizare, gestionare, mentenanță)	600.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	10.2.2. Implementarea unor sisteme de reducere a vitezei în zonele identificate cu risc mare de accidente	100.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local / Fonduri naționale / Alte surse
	10.2.3. Sistem inteligent de management al traficului și monitorizare video, bazat pe instrumente inovative și eficiente pentru creșterea performanțelor transportului public (inclusiv detecție automată a trecerii pe roșu, radare viteză, recunoașterea numerelor de înmatriculare la intrări/ieșiri din municipiu)	3.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	10.2.4. Sistem integrat de management al parcărilor cu plată	300.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local / Alte surse
	10.2.5. Sistem automat de restricționare a accesului autoturismelor în zonele pietonale	200.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	10.2.6. Sistem integrat de monitorizare video și taxare diferențiată pentru accesul	1.000.000	Primăria Municipiului	Proiect in pregătire	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte

	vehiculelor în zona centrală, în vederea reducerii impactului asupra mediului		Călărași		surse
	10.2.7. Sistem integrat de monitorizare a ciclștilor și stimularea mobilității alternative	600.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	Total 10.2:	5.800.000			
10.3.Reorganizarea circulației și consolidarea semnalizării rutiere	10.3.1. Strategie logistică urbană pentru gestiunea tranzitului de marfă în Municipiul Călărași	500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	10.3.2. Studiu de trafic la nivelul Municipiului Călărași pentru eficientizarea mobilității urbane	35.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	POR 2014-2020 Axa 4, PI 4.1/ Buget local / Alte surse
	10.3.3. Plan de organizare a circulației, în vederea creșterii siguranței și a optimizării circulației rutiere, inclusiv prin restricționarea accesului pentru traficul greu și prin introducerea de sensuri giratorii	35.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local / Alte surse
	10.3.4. Consolidarea semnalizării rutiere statice, verticale și orizontale, în vederea creșterii siguranței circulației	30.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local / Alte surse
	Total 10.3:	600.000			
	Total OS 10:	7.795.000			
OS11. Asigurarea cadrului operațional și legal pentru implementarea măsurilor de obținere a unei mobilități urbane durabile					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
11.1 Asigurarea cadrului operațional și legal	11.1.1. Înființarea/reorganizarea structurii de gestionare a serviciilor de transport public	13.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, Alte surse

	11.1.2. Contractarea serviciilor de transport public urban conform Reg. CE 1370/2007	0	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local, Alte surse
	11.1.3. Program integrat de măsuri pentru promovarea electromobilității	35.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, Alte surse
	11.1.4. Adoptarea unei politici referitoare la parcările publice, care să descurajeze accesul autoturismelor și parcare în zonele aglomerate ale municipiului	0	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, Alte surse
	11.1.5. Înființarea unei structuri de gestionare a parcarilor cu plată	0	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, Alte surse
	11.1.6. Înființarea unei structuri de gestionare a sistemelor de bike-sharing	0	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, Alte surse
	11.1.7. Crearea structurii de implementare și monitorizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă	0	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local, Alte surse
	Total 11.1:	48.000			
	Total OS11:	48.000			

MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE

OS12. Patrimoniul construit restaurat și valorificat prin noi spații publice reprezentative

Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
12.1. Program de valorificare a patrimoniului construit și a zonelor construite protejate	12.1.1. Dezvoltarea patrimoniului Cultural prin restaurarea monumentului istoric Posta Veche din municipiul Calarasi	4.000.000	Primăria Municipiului Călărași	In implementare	Buget local, POR 2014 – 2020 Axa prioritară 5 PI 5.1

12.1.2. Reabilitarea, consolidarea și refuncționalizare clădire publică – fost sediu impozite și taxe Primăria Municipiului Calarasi (strada H. Radulescu)	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020 Axa prioritară 5 PI 5.1, alte surse
12.1.3. Regenerare fizica și economica a municipiului Calarasi prin investitii asupra clădirii fostului Cinema Victoria (centru pentru activități educative, culturale și recreative)	2.500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Bugetul local, POR 2014 – 2020 Axa prioritară 4 Prioritatea de investiții 4.3, alte surse
12.1.4. Regenerare fizica și economica a municipiului Calarasi prin investitii asupra clădirii Muzeului Municipal în vederea adecvării spațiului la necesitățile impuse de funcțiunea muzeală	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020 Axa prioritară 5 Prioritatea de investiții 5.1, alte surse
12.1.5. Reabilitarea/ valorificarea/ refuncționalizarea Turnului de apă (Bulevardul 1 Mai) și amenajarea spațiului public aferent	500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Bugetul local, POPAM 2014-2020, alte surse
12.1.6. Reabilitarea clădirii Prefecturii	5.000.000	Primăria Municipiului Călărași, Consiliul Județean	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020 Axa prioritară 5, Prioritatea

			Călărași		de investiții 5.1, alte surse
	12.1.7. Marcarea/ reamenajarea intrării în oraș dinspre Modelu	500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa4, PI4.1, alte surse
		Total 12.1:	16.500.000		
		Total OS12:	16.500.000		

OS13. Eficiență energetică crescută a clădirilor publice					
Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
13.1. Program de eficientizare energetică a clădirilor publice	13.1.1. Eficientizarea energetică a clădirilor unități de învățământ	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020Axa prioritară 3, alte surse
	13.1.2. Imbunatatirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Grădinița cu Program Prelungit Țara Copilăriei	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local, POR 2014 – 2020,Axa 3 , PI 3.1.B, alte surse
	13.1.3. Imbunatatirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Școala Mihai Viteazu	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020,Axa 3 , PI3.1.B, alte surse
	13.1.4. Imbunatatirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Școala Mircea Vodă	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014– 2020, Axa 3 , PI3.1.B, alte surse

	13.1.5. Imbunatatirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Liceul Teoretic Mihai Eminescu	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local, POR 2014–2020, Axa 3 , PI 3.1.B, alte surse
	13.1.6. Imbunatatirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Școala Tudor Vladimirescu	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local, POR 2014–2020, Axa 3 , PI 3.1.B, alte surse
	13.1.7. Imbunatatirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Școala Nr. 7	1.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa 4, PI4.4, alte surse
	13.1.8 Eficientizarea energetică a clădirilor publice din municipiul Călărași	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași Consiliul Județean Calarasi	Idee de proiect	Buget local, POR 2014 – 2020, Axa prioritară 3, alte surse
	Total 13.1	10.000.000			
13.2. Program de eficientizare energetică a clădirilor rezidențiale	13.2.1. Reabilitare termică blocuri de locuințe din municipiul Călărași	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, Buget ațional POR 2014 – 2020 Axa prioritară 3, alte surse
	Total 13.2:	2.000.000			
	Total OS13:	12.000.000			
OS14. Calitate crescută a factorilor de mediu: apă, aer, sol					

Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
14.1. Program de prevenire a riscurilor naturale	14.1.1. Consolidarea malului stâng al Brațului Borcea, în zona municipiului Călărași, în vederea prevenirii distrugerilor provocate de inundații	20.000.000	Parteneriat Primăria Municipiului Călărași + alte instituții și operatori economici	Idee de proiect	Bugetul local, alte surse
Total 14.1:		20.000.000			
14.2. Program de ecologizare și amenajare a zonelor adiacente lacurilor	14.2.1. Ecologizarea și amenajarea ca zonă de agrement a malului Lacului Jirlău	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Bugetul local, parteneriat public – privat, alte surse
	14.2.2. Ecologizarea și amenajarea ca zonă de agrement a Lacului de decantare a apelor reziduale (Bazinul Jirlăului) și a zonei înconjurătoare	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași în parteneriate	Idee de proiect	Bugetul local, parteneriat public – privat, alte surse
Total 14.2:		4.000.000			
14.3. Program de implicare a populației municipiului Călărași în activitatea de protecție a mediului	14.3.1. Înființare sisteme de colectare selectivă outdoor	1.500.000	Primăria Municipiului Călărași în parteneriat cu operatorul local	Idee de proiect	Bugetul local, alte surse
	14.3.2. Campanie de informare, educare și conștientizare a populației municipiului Călărași privind protecția mediului și colectarea selectivă	200.000	Primăria Municipiului Călărași în parteneriat cu operatorul local	Idee de proiect	Bugetul local, Parteneriate cu ONG-urile de mediu, alte surse

Total 14.3: 1.700.000
 Total OS14: 25.700.000

OS15. Sistem de spații publice care să deservească echilibrat locuitorii și să pună în valoare specificul local

Programe	Proiecte	Buget estimat euro	Solicitant	Gradul de maturitate	Sursă Finanțare
15.1. Program pentru revitalizarea spațiilor publice (punctuale de tip piațetă / scuar) degradate	15.1.1. Proiect pentru reamenajarea piațetei Heliade (capătul străzii Heliade) într-un spațiu reprezentativ dedicat pietonilor	2.000.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, alte surse
	15.1.2. Proiect pentru reamenajarea parcului de pe strada Sloboziei	500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, alte surse, POR2014-2020, Axa 4, PI 4.2
	15.1.3. Proiect pentru transformarea intrării în Parcul Central dinspre stadionul Navrom într-o piațetă (piațeta Navrom) – corelat cu proiectul de reabilitare a stadionului Navrom	800.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, alte surse
	15.1.4. Amenajarea parcului Prefecturii, corelat cu reabilitarea clădirii Prefecturii	500.000	Primăria Municipiului Călărași, în parteneriat cu Consiliul Județean Călărași	Idee de proiect	Buget local, alte surse
	15.1.5 Lucrari de reabilitare si modernizare a Pietei Centrale (hala de legume-fructe) din municipiul Calarasi	50.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local, alte surse

	15.1.6 Inițiere piața de pește în municipiul Calarasi (Piata centrala-hala de carne)	500.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, POPAM 2014-2020, alte surse
	15.1.7 Lucrari de reabilitare și modernizare a Pietei BIG Orizont (hala de legume-fructe) din municipiul Calarasi	150.000	Primăria Municipiului Călărași	Proiect în pregătire	Buget local, alte surse
	15.1.8. Amenajare alei Parc Central	270.000	Primăria Municipiului Călărași	Parțial realizat	Buget local
	15.1.9. Regenerarea spațiului urban din municipiul Călărași prin amenajarea spațiilor verzi	1.400.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, alte surse, POR2014-2020, Axa 4, PI 4.2
	15.2.0. Revitalizarea mediului urban din municipiul Călărași	900.000	Primăria Municipiului Călărași	Idee de proiect	Buget local, alte surse, POR2014-2020, Axa 4, PI 4.2
	Total 15.1:	7.070.000			
	Total OS15:	7.070.000			
	TOTAL:	194.435.000			

Propunerile de proiecte vor fi actualizate și reformulate în concordanță cu modificările contextului programatic, al surselor de finanțare însoțite de condiționalitățile aferente și al evoluției necesităților locale identificate în perioada de referință.

IV.1.PROCEDURA DE PRIORITIZARE ȘI SELECȚIE A PROIECTELOR aplicabilă în cadrul Axei prioritare 4 a Programului Operațional Regional 2014-2020 "Sprijinirea dezvoltării urbane durabile"

Scopul procedurii

Această procedură descrie procesul de prioritizare și selecție a proiectelor aplicabilă în cadrul Axei prioritare 4 a Programului Operațional Regional 2014-2020 "Sprijinirea dezvoltării urbane durabile", proces care este realizat de către Autoritatea Urbană, structură înființată la nivelul municipiului Calarasi.

Cadru legal

Reglementări europene:

- Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de dezvoltare regională și dispozițiile specifice aplicabile obiectivului referitor la investițiile pentru creștere economică și locuri de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/2006.
- Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 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;

Reglementări naționale:

- Acordul de Parteneriat 2014-2020
- Programul Operațional Regional 2014-2020;
- Document Cadru de Implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa Prioritară 4 *Sprijinirea dezvoltării urbane durabile*
- Hotărârea de Guvern nr. 1183/2014 privind nominalizarea autorităților implicate în sistemul de management și control al fondurilor europene structurale și de investiții 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărâre nr. 398 din 27 mai 2015 pentru stabilirea cadrului instituțional de coordonare și gestionare a fondurilor europene structurale și de investiții și pentru asigurarea continuității cadrului instituțional de coordonare și gestionare a instrumentelor structurale 2007-2013;
- HCL al Municipiului Calarasi nr. 17/16.03.2017 privind constituirea structurii cu rol de AU la nivelul municipiului Calarasi;

Rolul Autorității Urbane

Autoritatea Urbană are rolul de a prioritiza și selecta proiectele aferente SIDU (inclusiv din PMUD) ale municipiului Calarasi, finanțabile în perioada 2014-2020 prin intermediul Axei prioritare 4 a POR 2014-2020.

Astfel, pornind de la lista de proiecte intermediare/portofoliul de proiecte al SIDU și a fișelor de proiecte întocmite de către structurile interne ale Primăriei municipiului Calarasi și, folosind

metodologia explicată în detaliu mai jos, Autoritatea Urbană va identifica, în limita alocărilor disponibile municipiului Calarasi, proiectele finanțabile prin intermediul Axei prioritare 4 a POR în perioada 2014-2020.

Derularea procesului de prioritizare și selecție a proiectelor

Procesul de prioritizare și selecție a proiectelor finanțabile în cadrul Axei prioritare 4 a POR 2014-2020 se realizează în baza următoarelor documente:

- metodologia și criteriile de prioritizare și selecție a proiectelor finanțabile prin intermediul Axei prioritare 4 a POR 2014-2020, aprobate de către CM POR;
- lista intermediară de proiecte/portofoliul de proiecte al SIDU și fișele de proiecte aferente Axei prioritare 4 a POR 2014-2020, ce derivă din SIDU a municipiului Calarasi, întocmite de către structura internă a primăriei;
- bugetul operațional al municipiului Calarasi, în conformitate cu prevederile Documentului Cadru de Implementare a Dezvoltării Urbane durabile - Axa prioritară 4 *Sprrijinirea dezvoltării urbane durabile*;
- alocarea financiară orientativă a municipiului Calarasi, în conformitate cu Documentul Cadru de Implementare a Dezvoltării Urbane durabile - Axa prioritară 4 *Sprrijinirea dezvoltării urbane durabile*;
- Protocolul dintre municipii sau negația participării la procesul de negociere, în baza cărora se stabilesc alocările aferente pentru fiecare din cele patru Priorități de Investiții ale axei prioritare 4 a POR 2014-2020;

Procesul de prioritizare și selectare a proiectelor se compune din două etape:

1. Prioritizarea proiectelor aferente axei prioritare 4 a POR 2014-2020
2. Stabilirea listei proiectelor aferente axei prioritare 4 a POR 2014-2020

Criteriile utilizate și elementele de punctare sunt:

- **Contribuția proiectului la atingerea obiectivelor SIDU.** Se va lua în considerare:
 - ✓ măsura în care proiectul sprijină atingerea unuia dintre obiectivele SIDU;
 - ✓ măsura în care proiectul prezintă potențial de a aduce simultan beneficii mai multor obiective ale SIDU;
 - ✓ măsura în care proiectul prezintă un potențial catalizator pentru dezvoltarea socio-economică a municipiului.
- **Contribuția proiectului la atingerea obiectivului Priorității de Investiții.** Se va lua în considerare:
 - **Prioritatea de investiții 4.1 – mobilitate urbană:**
 - ✓ Proiectul contribuie la scăderea emisiilor de CO2 echivalent din mediul urban, provenite din transportul rutier, pe baza măsurilor/activităților fundamentate în Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă.
 - ✓ **Prioritatea de investiții 4.2 – revitalizare urbană:**
Proiectul contribuie la reconversia și refuncționalizarea terenurilor și suprafețelor degradate, vacante sau neutilizate.
 - **Prioritatea de investiții 4.3 – regenerarea fizică, economică și socială a comunităților defavorizate:**
 - ✓ Proiectul contribuie la îmbunătățirea regenerării fizice, economice și sociale a unei comunități marginalizate
 - **Prioritatea de investiții 4.4 – infrastructură de educație:**

- ✓ Proiectul contribuie la creșterea calității infrastructurii educaționale relevante pentru piața forței de muncă.
- *Contribuția proiectului la îndeplinirea indicatorilor Priorității de Investiții.* Se va lua în considerare:
 - Prioritatea de investiții 4.1 – mobilitate urbană:
 - ✓ Proiectul contribuie la creșterea numărului de pasageri transportați cu transportul public urban (nr. pasageri).
 - ✓ Proiectul contribuie la creșterea numărului de pietoni/bicicliști ce utilizează infrastructura pietonală și/sau traseele de biciclete, precum și/sau sistemele de închiriere de biciclete create/ modernizate/ extinse (nr. pietoni/bicicliști)
 - Prioritatea de investiții 4.2 – revitalizare urbană:
 - ✓ Proiectul contribuie la creșterea suprafeței de spațiu verde/locuitor la nivelul municipiului.
 - Prioritatea de investiții 4.3 – regenerarea fizică, economică și socială a comunităților defavorizate:
 - ✓ Proiectul vizează o investiție într-o zonă marginalizată urbană cu o populație cât mai numeroasă.
 - ✓ Proiectul vizează o investiție într-o zonă marginalizată urbană în care există populația de etnie roma cât mai numeroasă.
 - ✓ Proiectul contribuie la creșterea suprafeței imobilelor (teren și/sau clădire) create/reabilitate/renovate la nivelul zonei marginalizate urbane.
 - Prioritatea de investiții 4.4 – infrastructură de educație:
 - ✓ Proiectul contribuie la creșterea numărului beneficiarilor direcți, respectiv participanții la procesul educațional, copiii/ elevii înrolați în unitatea de infrastructură educațională subiect al proiectului. Se vor prioritiza, prin acordarea unui punctaj mai mare, acelor unități de infrastructură educațională cu un număr mai ridicat de participanți la procesul educațional.
- *Contribuția proiectului la obiectivele privind dezvoltarea durabilă egalitatea de șanse și nediscriminarea, egalitatea de gen.* Se va lua în considerare:
 - ✓ Asigurarea egalității dintre bărbați și femei pe toată durata pregătirii și implementării proiectului³²;
 - ✓ Prevenirea discriminării pe criterii de sex, origine rasială sau etnică, religie sau convingeri, handicap, vârstă sau orientare sexuală în timpul pregătirii și implementării proiectului³³;
 - ✓ Asigurarea accesibilității pentru persoanele cu handicap pe toată durata pregătirii și implementării proiectului³⁴;
 - ✓ Asigurarea respectării cerințelor privind protecția mediului, utilizarea eficientă a resurselor, atenuarea și adaptarea la schimbările climatice³⁵, biodiversitatea, rezistența în fața dezastrelor și prevenirea și gestionarea riscurilor, după caz, pe toată durata pregătirii și implementării proiectului³⁶;

³² conf vedea art. 7 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013

³³ idem

³⁴ idem

³⁵ Se vor putea consulta, după caz, prevederile Anexei I la Regulamentul (UE) nr. 215/2014, secțiunea denumită ”Coeficientul pentru calcularea sprijinului acordat obiectivelor legate de schimbările climatice”.

³⁶ vezi art. 8 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013.

Scorul total al fiecărui proiect este dat de suma punctajelor criteriilor din matricea de priorizare pentru acel proiect.

Punctajul pentru un criteriu este rezultatul înmulțirii scorului acordat cu ponderea criteriului respectiv.

Scorul pentru fiecare criteriu va fi dat pe un interval unitar de la 1 la 10 puncte, unde "10" înseamnă că proiectul răspunde în foarte mare măsură criteriului din matrice, iar "1" indică faptul că proiectul răspunde în foarte mică măsură criteriului analizat.

Ponderea pentru fiecare criteriu a fost stabilită în funcție de importanța acordată fiecărui criteriu. Suma ponderilor alocate pentru toate criteriile este 100%.

Punctajul total al unui proiect îl reprezintă media aritmetică simplă a punctajelor acordate proiectului de către fiecare membru al Autorității Urbane, respectiv suma punctajelor totale acordate proiectului de fiecare membru component al Autorității Urbane împărțită la numărul membrilor.

Rezultatul acestei prime etape din procesul de priorizare și selectare a proiectelor o constituie lista proiectelor finanțabile prin intermediul Axei prioritare 4 a POR 2014-2020, ordonate descrescător în funcție de punctajul total obținut.

Stabilirea listei finale a proiectelor prioritare pentru perioada 2014-2020

Din lista proiectelor potențial eligibile pentru finanțare prin intermediul Axei prioritare 4 a POR 2014-2020, ordonate în funcție de punctajul obținut în prima etapă a procesului de priorizare și selecție, se va stabili lista proiectelor care pot face obiectul celei de-a doua etape a procesului de priorizare și selecție. Numai proiectele care au obținut un punctaj de minim 5 puncte pot fi incluse în procesul de priorizare și selecție strategică din această a doua etapă.

Beneficiul unei abordări integrate sunt sinergiile obținute din aplicarea unui program coerent de investiții, spre deosebire de impactul unor investiții individuale. Astfel, un proiect cu un punctaj mic obținut în prima etapă a procesului de priorizare poate să aiba un impact semnificativ atunci când este implementat ca parte a unui pachet de proiecte.

- *Maturitatea proiectului*

Maturitatea proiectului reflectă gradul de pregătire a documentațiilor tehnico-economice, clarificarea regimului juridic al proprietății/administrării imobilului/materialului rulant.

- *Sustenabilitatea financiară a proiectului*

Acest criteriu se va putea analiza din perspectiva raportului dintre cuantumul cheltuielilor de operare și mentenanță pe care proiectul le va genera odată ce va fi finalizat și valoarea investiției sau valoarea cheltuielilor de operare și mentenanță ale proiectului comparativ cu alte proiecte propuse.

Se vor prioritiza pentru finanțare proiectele care răspund cumulativ într-o mai mare măsură criteriilor din această a doua etapă de priorizare și selecție a proiectelor.

Prin aplicarea criteriilor suplimentare de către membrii Autorității Urbane acestei liste de proiecte (cele care au obținut un punctaj de minim 5 puncte), va rezulta, prin consens al membrilor Autorității Urbane, lista proiectelor aferente Axei prioritare 4 a POR 2014-2020. În lipsa consensului, decizia se ia prin majoritate simplă (jumătate plus unu din membri). Decizia Autorității Urbane cu privire la lista proiectelor finanțabile prin intermediul Axei Prioritare 4 a POR 2014-2020 se consemnează în scris. Această listă cuprinde proiectele prioritare, cele a căror valoare se încadrează în alocarea financiară disponibilă municipiului Calarasi, pe priorități de investiții, și o listă de rezervă, a cărei

valoarea totală trebuie să se încadreze suplimentar până la 100% din alocarea financiară disponibilă municipiului Calarasi.

În stabilirea listei finale de proiecte potențial finanțabile prin Axa prioritară 4 a POR 2014-2020, Autoritatea Urbană trebuie să se asigure că:

- valoarea listei proiectelor prioritare și a proiectelor de rezervă trebuie să se încadreze în valoarea bugetului operațional de care dispune municipiului Calarasi pentru perioada de implementare 2014-2023;
- bugetul total al proiectelor eligibile în cadrul axei prioritare 4 a POR 2014-2020 nu depășește 200% din alocarea financiară la nivelul municipiului Calarasi (100% din alocarea financiară este pentru proiecte prioritare, respectiv până la 100% pentru proiecte aflate pe lista de rezervă);
- proiectele pentru finanțare în cadrul axei prioritare 4 a POR 2014-2020 acoperă cel puțin 2 OT (2 priorități de investiție), din care obligatoriu OT 4 (P.I. 4.1 – mobilitate urbană) sau pentru toate cele 4 OT, în situația în care municipiul Calarasi alege să finanțeze investiții prin toate cele 4 priorități de investiție ale Axei prioritare 4 a POR 2014-2020 și nu participă la negocierea finanțărilor disponibile la nivel regional.

Lista finală de proiecte se va regăsi în Documentul Justificativ pentru FESI 2014-2020 care va fi transmis de către municipiului Calarasi pentru evaluare și admisibilitate la ADR.

Lista finală de proiecte (lista de proiecte prioritare și lista de rezervă) selectată de către Autoritatea Urbană nu poate fi modificată și/sau completată cu alte proiecte.

Pe perioada de implementare proiectele aflate în lista de rezervă pot înlocui și/sau suplimenta proiectele din lista prioritară de proiecte.

Înlocuirea și/sau suplimentarea proiectelor din lista prioritară de proiecte se va realiza ori de câte ori este necesar pe parcursul perioadei de programare și implementare. Autoritatea Urbană va elabora o notă pentru fiecare proiect în cauză, prin care se vor explica motivele înlocuirii și/sau suplimentării anumitor proiecte și considerentele (punctajul aferent etapei de evaluare, criteriile suplimentare utilizate) care au fost luate în considerare pentru includerea acestora în cadrul listei prioritare de finanțare prin intermediul Axei prioritare 4 a POR.

IV.2. Riscuri și măsuri de atenuare a riscurilor

Riscurile luate în considerare în realizarea proiectelor pot avea atât un caracter intern cât și extern, și pot afecta în mod negativ aceasta activitate. Managementul riscului va presupune parcurgerea etapelor esențiale: analiza contextului în care acestea ar putea apărea, identificarea riscurilor, analiza și ierarhizarea acestora, elaborarea planului de acțiuni adaptat riscurilor identificate, punerea în aplicare a măsurilor, monitorizarea aplicării măsurilor și a efectelor acestora. Activitatea de management al riscului va fi parte componentă a activității persoanelor din instituție desemnate să monitorizeze implementarea SIDU, precum și a celor nominalizate în identificarea, analiza, decizia accesării finanțărilor, a pregătirii proiectului și a implementării lui (persoane cu funcții de decizie din instituție și organizațiile partenere, coordonatori ai compartimentelor de specialitate implicate, membrii ai echipelor de proiect). De asemenea, se va solicita opinia cât mai multor experți

în domeniul vizat de proiect, încercând să se identifice riscul în termeni cât mai concreți. Persoanele enumerate anterior vor fi implicate în managementul riscului întrucât au capacitatea de a răspunde de diminuarea, ținerea sub control a impactului, de a elabora și pune în aplicare măsuri aferente managementului riscului în momentul în care riscul ar deveni, din potențial, efectiv.

Implementarea proiectelor poate fi afectată de o serie de riscuri de natură tehnică, financiară sau de altă natură, ca de exemplu:

Riscuri tehnice:

- întâzieri în execuția lucrărilor și depășirea graficului de lucrări;
- neconcordanțe între execuție și documentația tehnică care stă la baza proiectului.

Riscuri financiare:

- depășirea bugetelor alocate pe activități sau lucrări;
- creșteri ale prețului materialelor de construcții care nu au fost previzionate, ceea ce determină insuficiența resurselor financiare comparativ cu bugetul.

Riscuri privind calitatea:

- neconcordanța între specificațiile tehnice ale materialelor și calitatea materialelor folosite la lucrări.

Alte riscuri:

- planificare eronată a activităților - Nerespectarea graficului de activități prin neidentificarea etapelor de realizare și estimări greșite a încadrării în timp;
- alocare ineficientă/ insuficientă de resurse umane- Estimarea greșită a necesarului de resurse umane, alocarea necorespunzătoare și insuficientă a sarcinilor și responsabilităților pentru fiecare membru al echipei de implementare

Preîntâminarea și atenuarea acestor riscuri trebuie să fie asigurată prin clauze contractuale, cum ar fi:

- perceperea garanției de bună execuție, a garanției pentru plata avansului, garanții pentru rețineri, etc.;
- prevederea de penalități la plata executanților/ furnizorilor în caz de întâzieri în execuția contractului;
- prezentarea certificatelor de calitate ale materialelor achiziționate (care vor fi analizate și aprobate de către Beneficiar);
- asigurarea personalului și echipamentelor constructorului, precum și asigurarea pentru terțe persoane;

precum și prin:

- analiza și avizarea situațiilor de lucrări în vederea efectuării plăților;
- prin cunoașterea, înțelegerea și aplicarea corectă a clauzelor contractuale,
- printr-o activitate susținută a membrilor echipei de implementare și colaborare strânsă cu echipa de experți tehnici, consultanți, diriginți de șantier, astfel încât să se realizeze monitorizarea foarte atentă a contractelor de lucrări.
- revizuirea fișelor de post în concordanță cu necesitățile strategiei și redistribuirea sarcinilor nou aparute către experții angajați, realizarea unor planificări continue, detaliate în timp și spațiu a fiecărei etape de realizare;

Succesul implementării strategiei integrate depinde nu numai de resursele financiare alocate, ci și de calitatea resursei umane care are atribuții în ceea ce privește managementul Strategiei. De aceea, din unitatea de implementare vor face parte persoane cu experiență în implementarea proiectelor și cu pregătire în domeniile în care activează.



Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană își propune reconectarea cartierelor periferice la circuitul urban, asigurând legătura cu și extinzând zona centrală, reducând decalajele în ceea ce privește dezvoltarea urbană și crescând competitivitatea și atractivitatea Municipiului Călărași.

În urma procesului de prioritizare în funcție de necesitățile de dezvoltare au fost stabilite arealele unde se propune o abordare integrată a proiectelor pentru a se putea asigura dezvoltarea durabilă a acestor zone urbane sensibile. Conform priorităților de intervenție stabilite în capitolele precedente, acesta sunt, pe de o parte, Zona 11 (Oborul Nou) și Zona 4 (FNC Livadă) care presupun pachete similare de proiecte și care se încadrează în sfera revitalizării zonelor defavorizate, iar pe de altă parte Zona 0 (Centrul), care ține de reprezentativitatea Municipiului Călărași și reafirmarea statutului acestuia de centru județean și regional.

Intervențiile în zonele defavorizate propun o serie de proiecte care presupun reconectarea acestora la centrul orașului, asigurarea necesarului de infrastructură fizică și tehnico - edilitară aferentă unui trai decent și dotarea cu servicii publice socio - culturale și de sănătate. Scopul abordării integrate a acestora este de a crea capital uman valoros pentru municipiul Călărași.

În același timp, intervențiile în zona centrală presupun reabilitarea și eficientizarea sau refuncționalizarea clădirilor de patrimoniu sau clădirilor ce găzduiesc instituții reprezentative aflate în proprietate publică și revitalizarea spațiului public și a spațiului verde. Scopul abordării integrate a acestora este de a anima centrul municipiul Călărași și a-l transforma într-un loc ce favorizează interacțiune comunităților locale pentru dezvoltarea capacității acestora de a participa activ la viața orașului



V. SISTEMUL DE IMPLEMENTARE, MONITORIZARE ȘI EVALUARE

V.1. Managementul implementării Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană

V.1.1. Metodele de implementare

Metodele de implementare urmăresc măsurarea corectă a potențialului zonelor și palierele de intervenție, a nevoilor și oportunităților care pot fi accesate în perioada 2014 – 2020 și post 2020, cu ajutorul finanțărilor europene sau de altă natură. Astfel, metodele de analiză vor fi de tip cantitativ și calitativ:

- Metode cantitative;
- Metode calitative;
- Analiză economică – socială;
- Asociere: reanalizarea asocierilor existente și studierea oportunității unor noi asocieri, identificarea potențialelor asocieri de tip public – privat.

Planificarea indicatorilor

Indicatorii care vor fi urmăriți pe tot parcursul realizării strategiei de dezvoltare durabilă sunt de mai multe tipuri:

- Indicatorii obiectivi
- Indicatori subiectivi
- Impact – care se schimbă ca rezultat al programului
- Durabilitate (în acord cu strategiile Lisabona, Göteborg)

După cum va fi detaliat în capitolul următor, în evaluarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană se vor avea astfel în vedere atât indicatorii obiectivi ce pot fi asociați proiectelor propuse, cât și indicatorii care arată contribuția fiecărui obiectiv, program și proiect din Strategie la îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare urbană durabilă stabilite în Programul Operațional Regional 2014 – 2020. Această abordare este cu atât mai importantă cu cât autoritatea publică va fi responsabilă de prioritizarea proiectelor și selecția portofoliului cu care să aplice pentru finanțare pentru sumele prealocate pe această axă prioritară.

Astfel, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană propune un portofoliu extins de proiecte, setând ambițiile municipalității pentru perioada 2014 – 2020 și post 2020, iar prin intermediul cadrului de evaluare și implementare sprijină autoritatea publică în activitățile ulterioare de selecție și prioritizare.

Evaluarea demersului de realizare a strategiei integrate este deci extrem de importantă în economia proiectului. Pentru a remedia eventuale probleme de management sau de coerență în derularea activităților, abordarea metodologică se bazează pe trei etape:

- evaluarea ex-ante, cu scopul de a asigura o alocare potrivită a resurselor și un design adecvat;
- evaluarea intermediară, cu scopul de a afla dacă strategia își atinge obiectivele, dacă poate fi îmbunătățit managementul acesteia (având în vedere designul programelor operaționale, un orizont de timp oportun ar fi 2018);

- evaluarea ex-post, cu scopul de a analiza ce s-a obținut, care a fost impactul implementării strategiei.

Alte beneficii

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană generează o serie de beneficii asupra comunității și diferitelor grupuri sociale și de interese, fapt ce va fi avut în vedere în designul structurii de management, implementare și evaluare:

- avantaje generate de creșterea interesului mediului de afaceri;
- crearea unei viziuni a comunității locale cu privire la dezvoltarea sa în viitor;
- asigurarea de beneficii egale pentru toți membrii comunității;
- stabilirea și agreearea de scopuri comune de dezvoltare a localității;
- implicarea a cât mai mulți beneficiari în acest proces: mediul educațional, comunitatea de afaceri, ONG-uri;
- evaluarea costurilor monetare, de resurse umane și timp care sunt implicate în dezvoltarea locală;
- utilizarea ca instrument de atragere a investițiilor, atât din partea mediului de afaceri, cât și din partea municipalității.

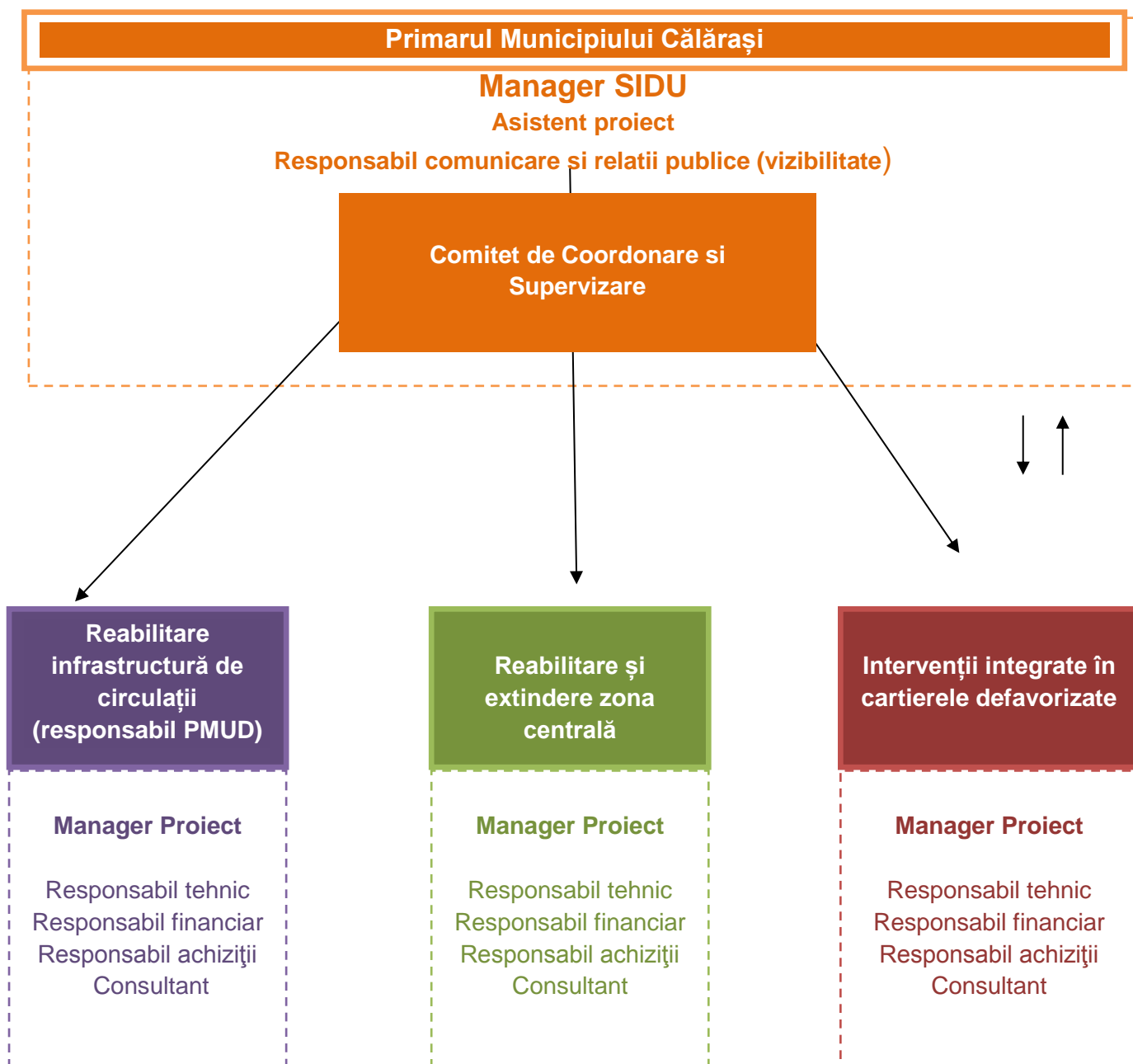
Managementul implementării se referă la implementarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană și a proiectelor integrante ale acesteia, fie că acestea sunt finanțate prin POR (prioritate principală) fie că sunt realizate cu ajutorul altor surse de finanțare. Managementul este realizat în funcție de modul de bugetare temporară și financiară a proiectelor propuse în cadrul planului.

Perioada de finanțare propusă pentru finanțarea și implementarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană pentru Municipiul Călărași este de 7 ani, respectiv 2016 – 2023 (având în vedere mecanismul N+3), bugetarea totală pe proiectele avute în vedere pentru finanțare urmând să fie calculată după aprobarea Ghidurilor specifice aferente surselor de finanțare vizate și ținând cont și de disponibilitatea de finanțare sau cofinanțare a Primăriei Călărași.

V.1.2. Structura de management a SIDU

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană pentru municipiul Călărași este un angajament pe termen mediu al Primăriei cu privire la realizarea unor obiective de investiții de interes major pentru comunitate, obiective care au fost demarate deja și care ținesc modernizarea orașului prin valorificarea centrului istoric și prin reconectarea cartierelor prin intervenții care vor contribui la îmbunătățirea calității vieții și a atractivității economice a zonelor supuse intervenției.

Pentru gestiunea corespunzătoare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană și a proiectelor finanțate Primăria municipiului Călărași va alocă o echipă de proiect pentru implementarea în bune condiții a proiectelor individuale și derularea corespunzătoare a SIDU. Misiunea structurii de management nominalizată și a fișelor individuale de post corespunzătoare acesteia urmăresc să ofere o corență a abordării implementării proiectului.



Managementul implementării SIDU va fi asigurat de **Direcția de Programe și Dezvoltare Locală**

Direcția responsabilă cu managementul implementării SIDU va desfășura următoarele activități concrete:

1. În etapa premergătoare execuției lucrărilor:

- activități administrative, crearea cadrului de desfășurare a proiectului, distribuirea de responsabilități clare fiecărui membru al echipei, semnarea documentelor necesare demarării proiectului;
- revizuirea planurilor de acțiune ale proiectelor;
- întocmirea cererilor de pre-finanțare a proiectelor;
- întocmirea graficelor de depunere a cererilor de rambursare a cheltuielilor;

- întocmirea documentațiilor, pregătirea și organizarea procedurilor de achiziții publice pentru atribuirea contractelor de bunuri, servicii și lucrări;
- încheierea contractelor;

2. Pe parcursul implementării proiectelor individuale:

- monitorizare continuă a lucrărilor, în conformitate cu clauzele contractuale, caietele de sarcini și graficul de lucrări, aprobate și asumate de contractanți;
- întâlniri cu contractanții lucrărilor, cu inspectorii de șantier, cu consultanții și cu ceilalți colaboratori;
- rezolvarea aspectelor care cad în sarcina beneficiarului conform contractelor încheiate și acordarea sprijinului necesar contractanților astfel încât aceștia să dezvolte lucrările stabilite în condiții optime;
- recepția bunurilor, serviciilor și a lucrărilor;
- implementarea strategiei de promovare a proiectelor și de informare a populației;
- suport acordat consultantului pentru managementul proiectelor și auditorului în scopul realizării rapoartelor;
- pregătirea și multiplicarea documentelor justificative și asigurarea accesului la documente privind gestiunea tehnică și financiară a proiectului, la locurile și spațiile unde se implementează proiectul.

3. Activități orizontale:

- administrarea documentației referitoare la proiect și arhivarea corespunzătoare a acesteia (pe suport fizic și pe suport electronic) – contracte, garanții, facturi și situații de plată, rapoartele furnizate de contractanți, corespondența curentă a proiectului, minute ale întâlnirilor, procese verbale de recepție, rapoartele de progres și raportul final, etc.;
- organizarea contabilității analitice a proiectului.

Comitetul de Coordonare și Supervizare are un rol orizontal, destinat coordonării generice a proiectului. Acest Comitet va fi alcătuit din directori / manageri ai principalelor departamente din Primărie cu o implicare în realizarea etapelor proiectului. Membrii componenți ai Comitetului de Coordonare și Supervizare sunt :

- Primarul Municipiului Călărași;
- Director Direcția de Programe și Dezvoltare Locală;
- Director Direcția tehnică;
- Director Direcția Economică;
- Director Direcția Juridică și Administrație Locală;
- Arhitect Șef.

Atribuțiile Comitetului de Coordonare și Supervizare

- ▶ urmărește implementarea Planului de Acțiune al SIDU și a proiectelor din Lista de proiecte prioritare;
- ▶ monitorizează graficul de implementare a SIDU;
- ▶ urmărește inițierea implementării proiectelor în conformitate cu planul de acțiune al SIDU;
- ▶ identifică posibile surse de finanțare a proiectelor cuprinse în SIDU;
- ▶ menține legătura cu Autoritățile Contractante, prin intermediul SSDU din cadrul ADR Sud Muntenia, în vederea obținerii finanțării;
- ▶ coordonează și monitorizează activitatea echipelor de proiect ;

- ▶ monitorizează graficul de implementare a SIDU și iau măsuri cu privire la nerespectarea acestuia;
- ▶ urmăresc inițierea proiectelor în conformitate cu planul de acțiune a SIDU ;
- ▶ identifică posibilele idei de proiecte pe termen scurt, mediu și lung, în funcție de evoluția factorilor socio-economici din municipiu, ce pot interveni ulterior aprobării SIDU și solicită actualizarea SIDU;
- ▶ coordonează și asistă echipele de proiect;
- ▶ urmăresc derularea procedurilor necesare a fi efectuate de către inițiatori, în vederea accesării fondurilor;
- ▶ monitorizează îndeplinirea obiectivelor SIDU;
- ▶ urmăresc derularea procedurilor de implementare a proiectelor, în vederea respectării termenelor SIDU;
- ▶ elaborează rapoarte privind stadiul de implementare a SIDU;
- ▶ evaluează gradul de implementare a SIDU la sfârșitul perioadei.

Autoritatea Urbană

În conformitate cu prevederile art. 7 (4) al Regulamentului (UE) nr. 1301/2013 este obligatorie implicarea organismelor care gestionează și implementează SIDU în contextul dezvoltării urbane durabile în procesul de implementare și gestionare a fondurilor alocate dezvoltării urbane durabile. Aceasta presupune obligativitatea ca Autoritatea de Management pentru POR să delege atribuții privind managementul și implementarea activităților specifice către organismele care implementează dezvoltarea urbană („Autorități Urbane”), fiind obligatorie cel puțin delegarea atribuției de selectare a operațiunilor (proiectelor).

AM POR va delega către Autoritățile Urbane atribuțiile aferente funcției de selectare strategică a operațiunilor (proiectelor) definită în cadrul art. 125 alin. 3, lit. a) din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013. Astfel, atribuțiile delegate Autorităților Urbane sunt limitate la cele privind selectarea proiectelor propuse spre finanțare prin intermediul Axei Prioritare 4 a POR și constau în asigurarea că:

- operațiunile (proiectele) contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice și a rezultatelor din cadrul priorității de investiții în cauză a Axei prioritare 4;
- procedurile și criteriile de selectare sunt nediscriminatorii și transparente și iau în considerare principiile generale stabilite la articolele 7 și 8 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013

Astfel, în baza unei metodologii și a unor criterii de selecție, elaborate de către Autoritatea de Management pentru POR și aprobate de către Comitetul de Monitorizare al Programului Operațional Regional 2014-2020, precum și a unei proceduri specifice, Autoritățile Urbane vor selecta proiectele prioritare finanțabile prin intermediul Axei Prioritare 4 a POR.

Structura pentru Sprijinirea Dezvoltării Urbane Durabile

Având în vedere importanța și complexitatea dimensiunii urbane a politicii de coeziune în perioada 2014-2020 și ținând cont și de experiența perioadei de programare 2007-2013, este necesară sprijinirea autorităților publice locale care vor implementa strategii integrate de dezvoltare în contextul art. 7 al Regulamentului (UE) nr. 1301/2013.

Astfel, la nivelul Agențiilor pentru Dezvoltare Regională vor fi înființate Structuri de sprijinire a dezvoltării urbane durabile (SSDU), **având rolul de a sprijini autoritățile publice locale care vor implementa strategii integrate de dezvoltare în contextul dezvoltării urbane durabile.**

Responsabilitățile SSDU includ:

• *Sprijinirea elaborării/actualizării/modificării documentelor programatice aferente implementării dezvoltării urbane durabile în perioada 2014-2020*

a) Acordă sprijin asociațiilor de dezvoltare intercomunitară/municipiilor reședință de județ în elaborarea și actualizarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă precum și a Documentului justificativ pentru finanțarea intervențiilor din Fonduri ESI 2014-2020.

b) Întocmește un raport de avizare (verificare preliminară) a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) pentru perioada de programare 2014-2020, a Planului de Mobilitate Urbana Durabila precum și a Documentului justificativ pentru finanțarea intervențiilor din Fonduri ESI 2014-2020.

c) Sprijină asociațiile de dezvoltare intercomunitară/municipiile reședință de județ în elaborarea altor documente de planificare necesare pentru implementarea Documentului justificativ pentru finanțarea intervențiilor din Fonduri ESI 2014-2020 (planuri de acțiune pentru energie durabilă, etc).

• *Sprijinirea Autorităților Urbane în îndeplinirea responsabilităților:*

a) Sprijină procesul de creare, acreditare și funcționare al Autorităților Urbane, inclusiv implementarea recomandărilor anuale ale misiunilor de audit.

b) Asigură sprijin pentru elaborarea procedurilor interne de lucru ale Autorităților Urbane pentru funcția delegată de la nivelul AM POR.

c) Sprijină Autoritățile Urbane în procesul de implementare a acordurilor de delegare de atribuții încheiate între AM POR și Autoritățile Urbane.

• *Sprijinirea monitorizării Documentului justificativ pentru finanțarea intervențiilor din Fonduri ESI 2014-2020*

a) Elaborează rapoarte de monitorizare periodice (trimestrial/semestrial/anual, după caz) sau informări ad hoc privind stadiul implementării Documentului justificativ pentru finanțarea intervențiilor din Fonduri ESI 2014-2020, inclusiv a proiectelor prioritare (ex. stadiul proiectelor, respectarea graficului de pregătire/depunere a proiectelor aferente, etc.).

• *Acordarea de sprijin pentru implementarea dezvoltării urbane durabile în perioada 2014-2020*

a) Asigură legătura dintre autoritățile publice locale sau asociația de dezvoltare intercomunitară constituită la nivelul municipiului reședință de județ și celelalte autorități de management și organisme de la nivelul celorlalte programe operaționale cu finanțare comunitară în perioada 2014-2020, prin oferirea de informații, realizarea de întâlniri, participarea la întâlniri și în grupuri de lucru de coordonare de la nivel național;

b) Asigură promovarea în rândul actorilor relevanți de la nivelul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară/municipiilor reședință de județ cu privire la apelurile de proiecte/oportunități de finanțare din Fonduri ESI 2014-2020;

c) Stabilește o relație de colaborare și consultare permanentă cu autoritățile publice locale sau asociației de dezvoltare intercomunitară constituită la nivelul reședinței de județ.

d) Contribuie/derulează campanii de promovare și informare referitoare la conceptul de dezvoltare urbană durabilă în perioada 2014-2020;

e) Îndeplinește orice altă atribuție aplicabilă care rezultă din prevederile documentelor referitoare la dezvoltarea urbană durabilă.

Alte instituții

În implementarea SIDU vor fi implicați și alți parteneri relevanți, instituții publice, organizații ale societății civile, mediul de afaceri, în funcție de sursa de finanțare a proiectelor, se vor crea parteneriate, se vor solicita avizări, informații tehnice, economice, statistice.

V.1.3. Monitorizarea implementării SIDU

Monitorizarea implementării SIDU se va realiza în permanență de către departamentul de specialitate al Primăriei Municipiului Călărași, în colaborare cu personalul tehnic din departamentele proprii, din serviciile publice de resort subordonate, etc; se vor realiza: lista lungă și lista scurtă de proiecte ca urmare a activității autorității urbane constituită la nivelul Primăriei Municipiului Călărași, analiza periodică a listei de proiecte în vederea revizuirii priorităților; monitorizarea permanentă a posibilelor surse de finanțare a proiectelor; analiza posibilităților de asigurare a cofinanțării și de susținere a proiectelor pe baza evoluției bugetului local.

Activitatea de monitorizare presupune :

- monitorizarea echipei de implementare;
- monitorizarea activităților desfășurate în proiecte.

Activitatea de implementare a proiectului va fi auditată astfel încât procedurile interne de funcționare și organizare ale instituției să fie îndeplinite, urmărindu-se mai exact:

- controlul intern al documentelor;
- reguli de comunicare;
- reguli de raportare și responsabilități;
- termene de rezolvare și răspuns;
- concordanța activităților întreprinse cu responsabilitățile prevăzute de fișele postului.

V.1.4. Indicatori de monitorizare

OBIECTIVE	INDICATORI DE MONITORIZARE	INDICATORI DE CONTRIBUȚIE LA REALIZAREA OBIECTIVELOR POR
1. Mediu antreprenorial dezvoltat	<ul style="list-style-type: none"> ○ Număr persoane angajate ○ Număr de absolvenți angajați ○ Suprafață (mp2) și nr. de incubatoare/ entități de transfer tehnologic ○ Număr firme găzduite în incubatoare ○ Număr de evenimente pentru mediul de afaceri/ număr participanți 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rata de supraviețuire a microîntreprinderilor la 3 ani de la înființare ○ Număr de întreprinderi care beneficiază de sprijin ○ Număr de întreprinderi care beneficiază de grant ○ Număr de întreprinderi care beneficiază de sprijin nefinanciar ○ Investiții private combinate cu sprijinul public pentru întreprinderi (grant) ○ IMM-uri inovative care colaborează cu alții ○ Număr de întreprinderi care beneficiază de sprijin nefinanciar ○ Entități de transfer tehnologic sprijinite
	2. Economie diversificată și adaptată la nevoile contextului județean	
3. Sistem de învățământ performant, corelat cu cerințele pieței muncii și	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nr. unități școlare reabilitate ○ Mp construiți/reabilitați ○ Nr. echipamente 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rata de cuprindere în învățământul profesional și tehnic în mediul urban ○ Capacitatea infrastructurii de

<p>ale angajatorilor</p> <p>4. Rețea de dotări de agrement ce susține turismul și răspunde nevoilor de petrecere a timpului liber ale locuitorilor</p>	<p>achiziționate (mobilier, TIC, altele)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Număr absolvenți ○ Număr absolvenți angajați în max. 1 an ○ Număr de parteneriate <ul style="list-style-type: none"> ○ Număr de beneficiari ○ Suprafețe incluse în intervenții ○ Număr utilizatori ○ Număr înoptări 	<p>educație care beneficiază de sprijin</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Capacitatea infrastructurii de educație care beneficiază de sprijin (educație anteprescolara) ○ Capacitatea infrastructurii de educație care beneficiază de sprijin (educație prescolara) Capacitatea infrastructurii care beneficiază de sprijin (educație pentru învățământ profesional și tehnic) ○ Capacitatea infrastructurii care beneficiază de sprijin (învățare pe tot parcursul vieții) <ul style="list-style-type: none"> ○ Spații verzi în municipiile reședință de județ ○ Spații deschise create sau reabilitate în zonele urbane
<p>5. Cartiere marginalizate din Zona 4 (FNC Livadă), Zona 11 (Oborul Nou) și Zona 3 (2 Moldoveni) regenerate fizic, economic și social</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Număr de beneficiari ○ Suprafețe incluse în intervenții ○ Număr de dotări sociale construite ○ Mp construiți/ reabilitați ○ Nr. copii din zonele marginalizate ce participă la educație <ul style="list-style-type: none"> ○ Grad de ocupare a forței de muncă din zonele marginalizate 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Consumul de energie finală în clădirile publice ○ Consumul de energie finală în sectorul rezidențial ○ Consumul de energie finală în iluminatul public ○ Numărul gospodăriilor cu o clasificare mai bună a consumului de energie ○ Scăderea consumului anual de energie primară în clădirile publice ○ Scădere anuală estimată a gazelor cu efect de seră ○ Scăderea consumului anual de energie primară în iluminat public ○ Pasageri transportați în transportul public urban în România ○ Emisii GES provenite din transportul rutier ○ Populație care trăiește în zonele cu strategii de dezvoltare urbana integrate ○ Lungime totală a liniilor noi sau îmbunătățite ○ Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat ○ Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat) ○ Spații verzi în municipiile reședință de județ ○ Spații deschise create sau

6. Cartiere (Zona 1 - Mircea Vodă, Zona 15 - Măgureni, Zona 13 - Ceremag și Zona 2 - Orizont) revitalizate și cu accesibilitate crescută la serviciile publice

- reabilitate în zonele urbane
- Populația aflată în risc de sărăcie și excluziune socială din zonele marginalizate din municipiile reședință de județ
- Populație care trăiește în zonele cu intervenții în regenerarea fizică, economică și socială a comunităților marginalizate din municipii reședință de județ
- Spații deschise create sau reabilitate în zonele urbane
- Clădiri publice sau comerciale construite sau renovate în zonele urbane
- Rata brută de cuprindere în creșe a copiilor cu vârste între 0-2 ani în mediul urban
- Rata brută de cuprindere în învățământul preșcolar (3-5 ani) în mediul urban
- Rata brută de cuprindere în creșe a copiilor cu vârste între 0-2 ani în mediul urban
- Rata brută de cuprindere în învățământul preșcolar (3-5 ani) în mediul urban

7. Accesibilitate pentru cartierele periferice, altele decât cele marginalizate și reconectarea acestora cu zona centrală

- Număr de indicatoare și marcaje rutiere instalate
- Km piste/benzi velo construiți
- Număr de locuri de parcare
- Număr de utilizatori
- Lungime/ nr km de străzi reabilitate
- Mp de spații verzi amenajați
- Număr persoane deservite de transportul public
- Frecvența transportului public
- Număr persoane care folosesc transportul în comun
- Repartiția modală a deplasărilor

- Pasageri transportați în transportul public urban în România
- Emisii GES provenite din transportul rutier
- Lungime totală a liniilor noi sau îmbunătățite
- Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat
- Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat)
- Pasageri transportați în transportul public urban în România
- Emisii GES provenite din transportul rutier
- Lungime totală a liniilor noi sau îmbunătățite
- Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat
- Operațiuni implementate destinate

8. Infrastructură pentru deplasări non-motorizate (piste/benzi de bicicletă, zone pietonale) care să conecteze într-un mod eficient zonele rezidențiale cu principalele puncte de interes din oraș

9. Transport în comun atractiv și confortabil care face legătura între zonele rezidențiale și principale puncte de interes

10. Accesibilitate internă ridicată în cartierele de locuințe colective; transformare zonelor interstițiale în spații comunitare dedicate cu precădere deplasărilor non-motorizate

11. Infrastructură portuară modernă

12. Patrimoniul construit restaurat și valorificat prin noi spații publice reprezentative

reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat)

- Pasageri transportați în transportul public urban în România
- Emisii GES provenite din transportul rutier
- Populație care trăiește în zonele cu strategii de dezvoltare urbană integrate
- Lungime totală a liniilor noi sau îmbunătățite
- Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat
- Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat)

- Pasageri transportați în transportul public urban în România
- Emisii GES provenite din transportul rutier
- Lungime totală a liniilor noi sau îmbunătățite
- Populație care trăiește în zonele cu strategii de dezvoltare urbană integrate
- Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat
- Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat)
- Spații verzi în municipiile reședință de județ
- Spații deschise create sau reabilitate în zonele urbane

○ Cf. MGT

○ Cf. MGT

- Mp reamenajați
- Mp reabilitați

- Consumul de energie finală în clădirile publice
- Consumul de energie finală în sectorul rezidențial
- Consumul de energie finală în iluminatul public
- Numărul gospodăriilor cu o clasificare mai bună a consumului de energie
- Scăderea consumului anual de energie primară în clădirile publice

13. Eficiență energetică crescută a clădirilor publice

- Număr de clădiri reabilite termic

14. Calitate crescută a factorilor de mediu: apă, aer, sol

- Spații deschise create sau reabilite în zonele urbane (mp)

15. Sistem de spații publice care să deservească echilibrat locuitorii și să pună în valoare specificul local

- Mp de spații verzi construiți
- Mp reamenajați
- Proiect elaborat și depus
- Procent răspunsuri pozitive populație (sondaj)

- Scădere anuală estimată a gazelor cu efect de seră
- Scăderea consumului anual de energie primară în iluminat public
- Creșterea numărului de obiective de patrimoniu în stare de conservare foarte bună și bună
- Obiective de patrimoniu cultural restaurate
- Creșterea numărului preconizat de vizite la obiectivele de patrimoniu cultural și natural și la atracțiile care beneficiază de sprijin
- Consumul de energie finală în clădirile publice
- Consumul de energie finală în sectorul rezidențial
- Consumul de energie finală în iluminatul public
- Numărul gospodăriilor cu o clasificare mai bună a consumului de energie
- Scăderea consumului anual de energie primară în clădirile publice
- Scădere anuală estimată a gazelor cu efect de seră
- Scăderea consumului anual de energie primară în iluminat public
- Capacitatea infrastructurii care beneficiază de sprijin
- Spații verzi în municipiile reședință de județ
- Spații deschise create sau reabilite în zonele urbane
- Creșterea numărului de obiective de patrimoniu în stare de conservare foarte bună și bună
- Obiective de patrimoniu cultural restaurate
- Creșterea numărului preconizat de vizite la obiectivele de patrimoniu cultural și natural și la atracțiile care beneficiază de sprijin
- Pasageri transportați în transportul public urban în România
- Emisii GES provenite din transportul rutier
- Populație care trăiește în zonele cu strategii de dezvoltare urbană integrate
- Lungime totală a liniilor noi sau îmbunătățite

- Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat
- Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat)
- Spații verzi în municipiile reședință de județ
- Spații deschise create sau reabilitate în zonele urbane

V.1.5. Procesul de consultare publică privind SIDU

Primăria Municipiului Călărași, în calitate de instituție a administrației publice locale care utilizează fonduri publice, respectă principiile transparenței decizionale în raporturile cu cetățenii, cu asociațiile legal constituite ale acestora și cu toate celelalte structuri/ instituții/ organisme/actori interesați.

Din această perspectivă, pentru etapa de documentare și elaborare a SIDU au fost organizate întâlniri cu grupuri de lucru sectoriale, pentru colectarea datelor statistice, economico-financiare, tehnice pentru procesul de fundamentare a SIDU, s-a prezentat și analizat situația existentă și au fost identificate idei de proiecte prin care să se atingă obiectivele propuse.

Consultare publică privind SIDU a respectat prevederile Legii nr. 52 din 2003 privind transparența decizională în administrația publică, după cum urmează :

- Anunțul referitor la elaborarea documentului Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Durabilă a municipiului Călărași 2014-2020 propusă spre consultare, a fost adus la cunoștința publicului cu cel puțin 30 de zile înainte de supunerea spre analiza, avizare și adoptare. Anunțul a cuprins modul în care a putut fi consultat textul complet al strategiei, precum și termenul limită, locul și modalitatea în care cei interesați au putut trimite în scris propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare privind documentul SIDU.

- Consultarea publică a avut loc în perioada 23.05.2017-07.07.2017.

- Primarul municipiului Călărași a desemnat o persoană din cadrul instituției, care să primească propunerile, sugestiile și opiniile persoanelor interesate cu privire la strategia propusă și să ofere informații cu privire la această documentație

- SIDU s-a transmis spre analiză și avizare autorităților publice interesate numai după definitivare, pe baza observațiilor și propunerilor formulate.

Raportul privind procesul de consultare publică a fost publicat pe site-ul Primăriei Municipiului Călărași împreună SIDU consolidată.

ECONOMIE

OS2. Economie diversificată și adaptată la nevoile contextului județean

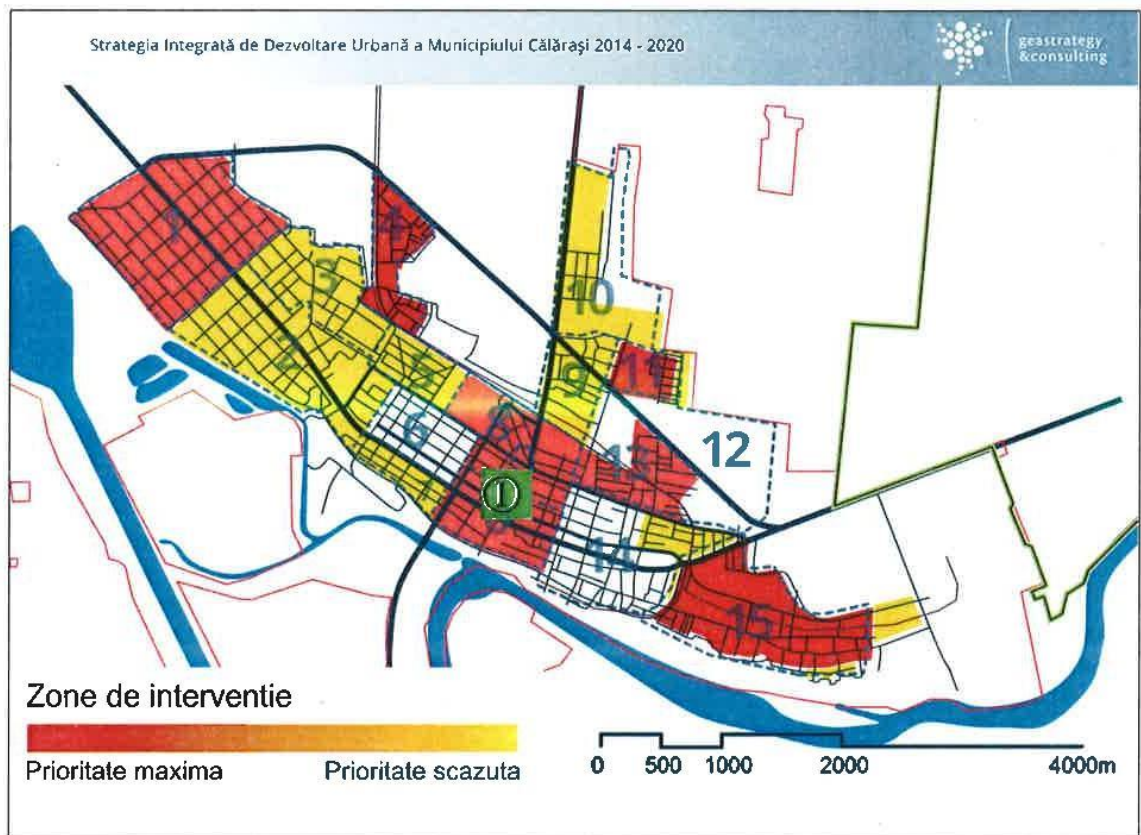


Fig.100. Localizarea proiectelor OS2.Economie diversificată și adaptată la nevoile contextului județean din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

Legenda:

- Proiect de dezvoltare în parteneriat a unui centru de transfer tehnologic între mediul universitar și marii agenți economici care activează în domeniul agriculturii, industriei alimentare și/ sau biotehnologiei (USAMVB, Universitatea Ovidius din Constanța, INCDA Fundulea,etc.)

ECONOMIE

OS3. Sistem de învățământ performant, corelat cu cerințele pieței muncii și ale angajatorilor

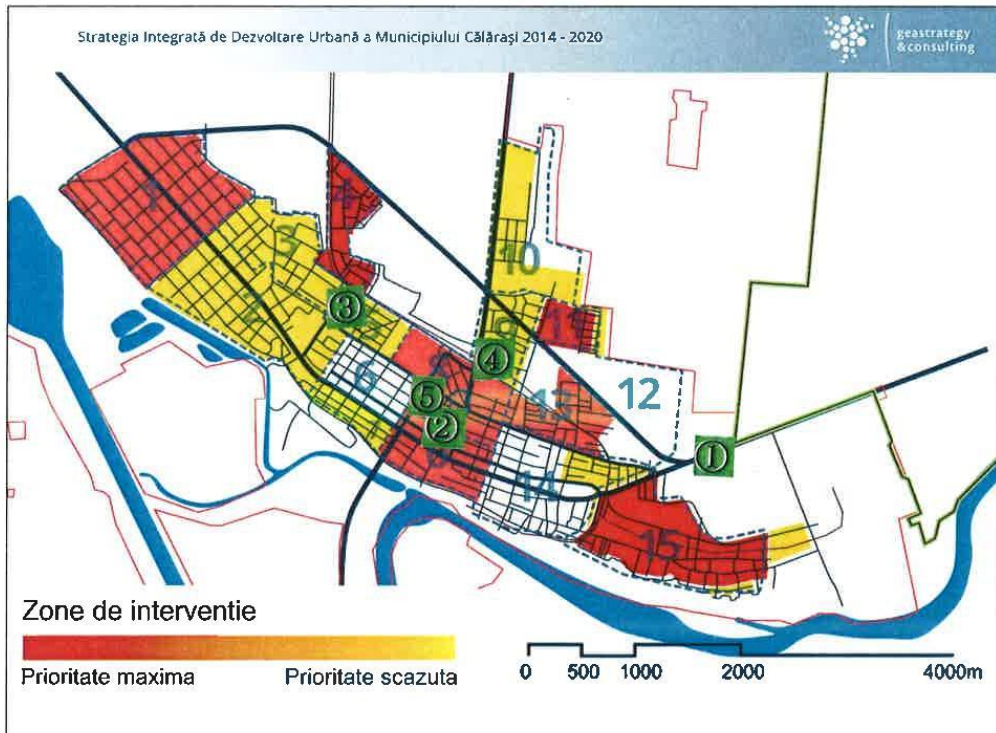


Fig.101 Localizarea proiectelor OS3. Sistem de învățământ performant, corelat cu cerințele pieței muncii și ale angajatorilor, din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

Legenda:

- 1 Proiect de reabilitare și dotare a Colegiului tehnic "Ștefan Bănulescu"
- 2 Proiect de reabilitare și dotare a Colegiului Agricol "Sandu Aldea"
- 3 Proiect de reabilitare și dotare a Liceului Danubius
- 4 Proiect de reabilitare și dotare a Grupului Școlar Transporturi Auto
- 5 Proiect de modernizare și echipare a Liceului Tehnologic "Dan Mateescu"

ECONOMIE

OS4. Rețea de dotări de agrement ce susține turismul și răspunde nevoilor de petrecere a timpului liber ale locuitorilor

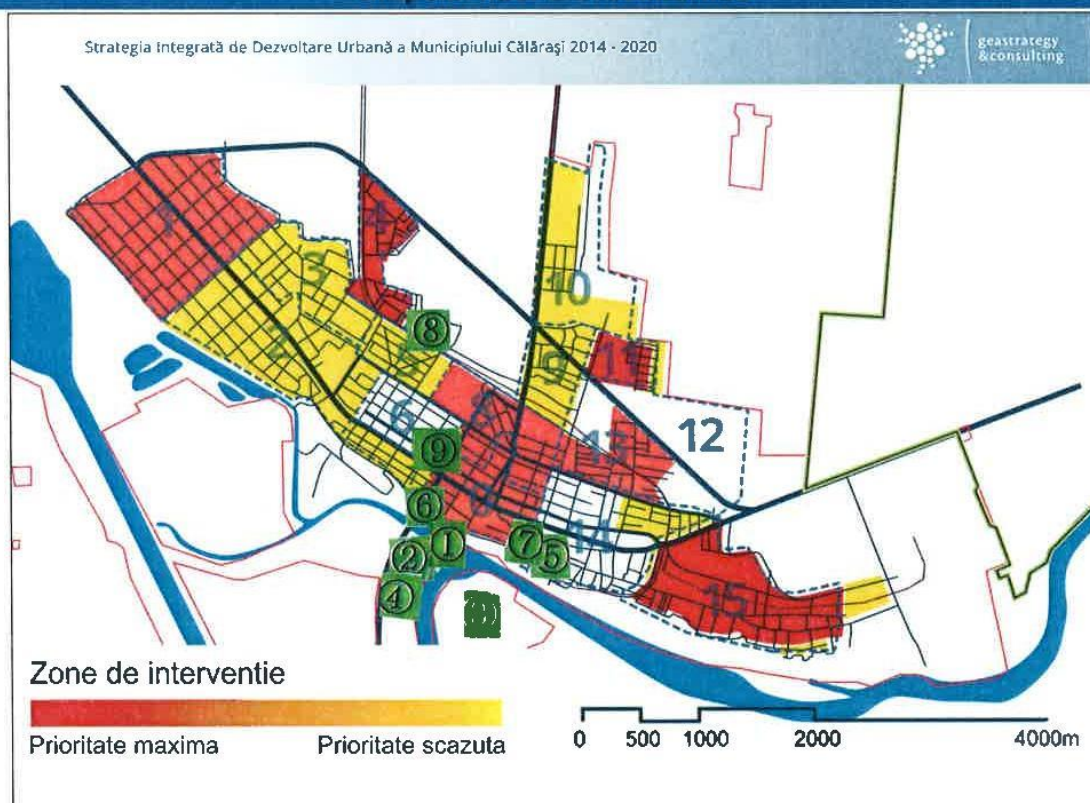


Fig.102 Localizarea proiectelor OS4.Rețea de dotări de agrement ce susține turismul și răspunde nevoilor de petrecere a timpului liber ale locuitorilor, din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

Legenda:

- 1 Proiect pentru modernizarea, extinderea și dotarea bazei sportiv(caiac canoe) de pe brațul Borcea
- 2 Proiect pentru construirea unui port turistic destinat navelor turistice de mici dimensiuni
- 3 Amenajarea unui parc de aventură și/sau a unei tabere pentru copii în zona Plajei Mari
- 4 Inițiere cale de acces la Bratul Borcea pentru posesorii de ambarcatiuni
- 5 Reabilitare și modernizare faleză Parc Central
- 6 Inițiere Acvariu/Muzeul Pescarului în incinta Parcului Jirlău al Municipiului Călărași și reabilitare zona adiacentă
- 7 Proiect pentru modernizarea stadionului Navrom
- 8 Proiect pentru amenajarea unui bazin (800mp) în cadrul complexului sportiv Dunărea Călărași
- 9 Sala de sport cu tribuna 180 de locuri în incinta Colegiului Agricol SANDU ALDEA

OS5. Cartiere marginalizate FNC (Livadă) și Oborul Nou și 2 Moldoveni regenerate fizic, economic și social

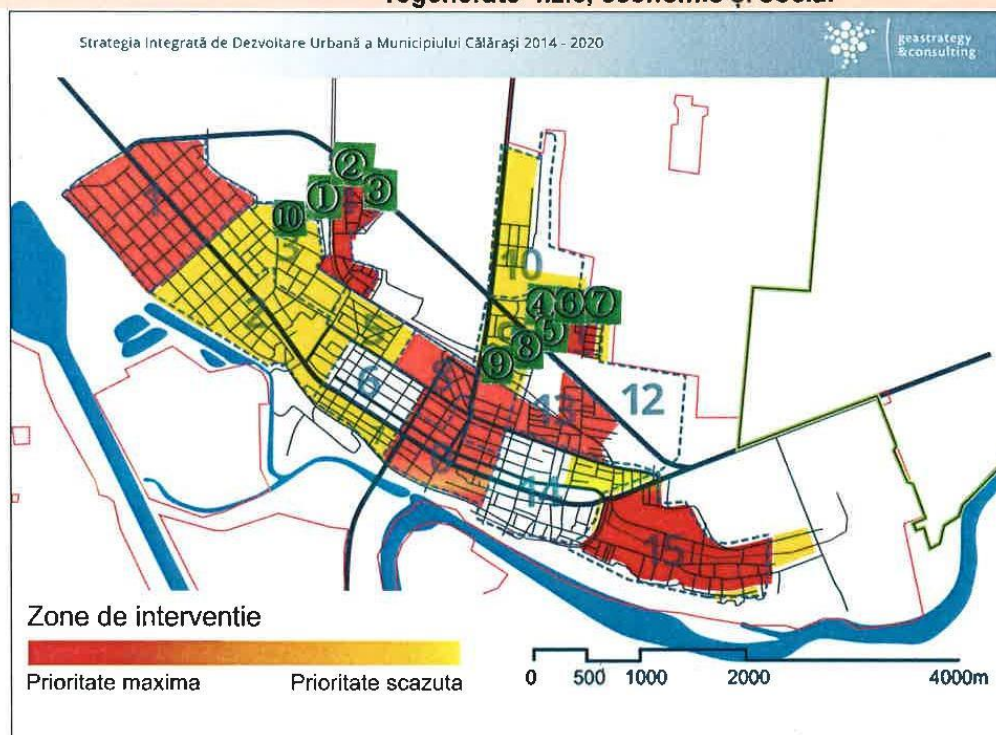


Fig.103. Localizarea proiectelor OS5. Cartiere marginalizate FNC (Livadă) și Oborul Nou și 2 Moldoveni regenerate fizic, economic și social, din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

- 1 Extinderea alimentării cu apă și a canalizării în Zona 4 (Cartierul FNC Livadă)
- 2 Extinderea rețelelor de gaze în Zona 4 (FNC Livadă)
- 3 Infiintare centru comunitar si amenajare zone adiacente (FNC Livadă)
- 4 Extinderea alimentării cu apă și a canalizării în Zona 11 (Oborul Nou)
- 5 Extinderea rețelelor de gaze în Zona 11 (Oborul Nou)
- 6 Construcția unei noi școli în Zona 11 (Oborul Nou) (2 săli de clasă) cu minim o sală pentru învățământ preșcolar
- 7 Extindere Centru comunitar existent si amenajare zone adiacente (Oborul Nou)
- 8 Proiect complex pentru modernizarea și sistematizarea străzilor din Zona 11 (Oborul Nou) și Zona 9 (străzile de legătură)
- 9 Reabilitarea / modernizarea căminului de bătrâni Sf. Antim Ivireanul
- 10 Extinderea creșei cu program prelungit din Municipiul Calarasi

SOCIAL, DEMOGRAFIE ȘI INCLUZIUNE SOCIALĂ

OS6. Cartiere (Mircea Vodă, Măgureni, Căramidari și Orizont) revitalizate și cu accesibilitate crescută la serviciile publice

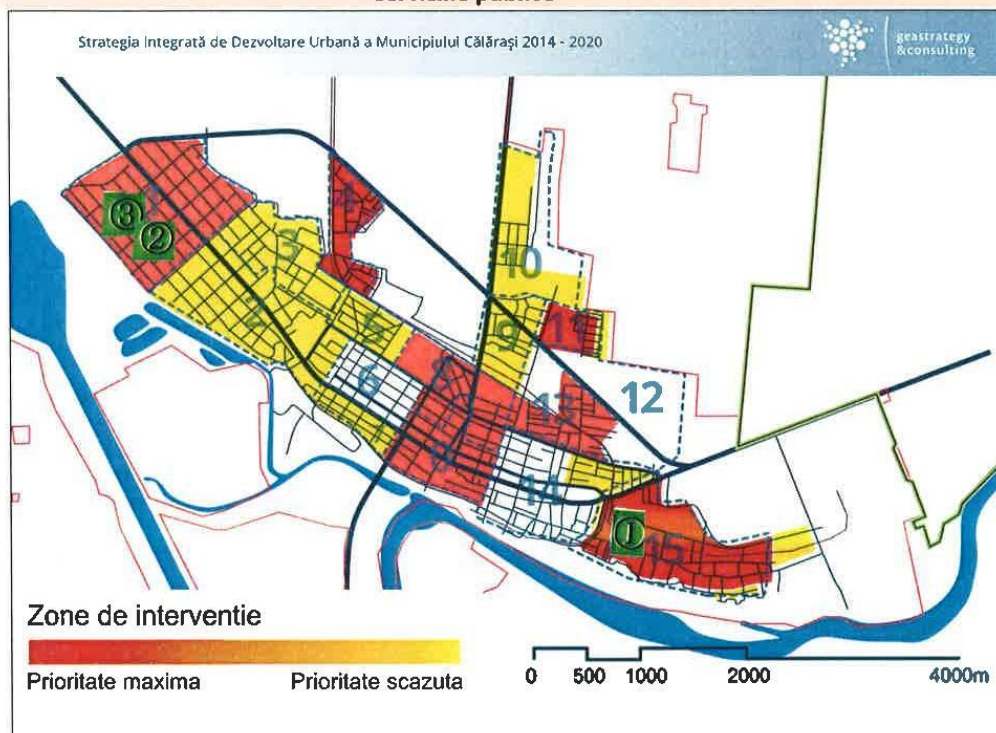


Fig.104 . Localizarea proiectelor OS6. Cartiere (Mircea Vodă, Măgureni, Căramidari și Orizont) revitalizate și cu accesibilitate crescută la serviciile publice, din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

- Extinderea rețelelor de alimentare cu apă, canalizare și gaze în Zona 13 și Zona 15
- Extinderea rețelelor de gaze în Zona 1
- ③ Infiintare grădiniță și afterschool în Zona 1

CONECTIVITATE

OS8. Infrastructură pentru deplasări non – motorizate (piste / benzi de bicicletă, zone pietonale) care să conecteze într-un mod eficient zonele rezidențiale cu principalele puncte de interes din oraș

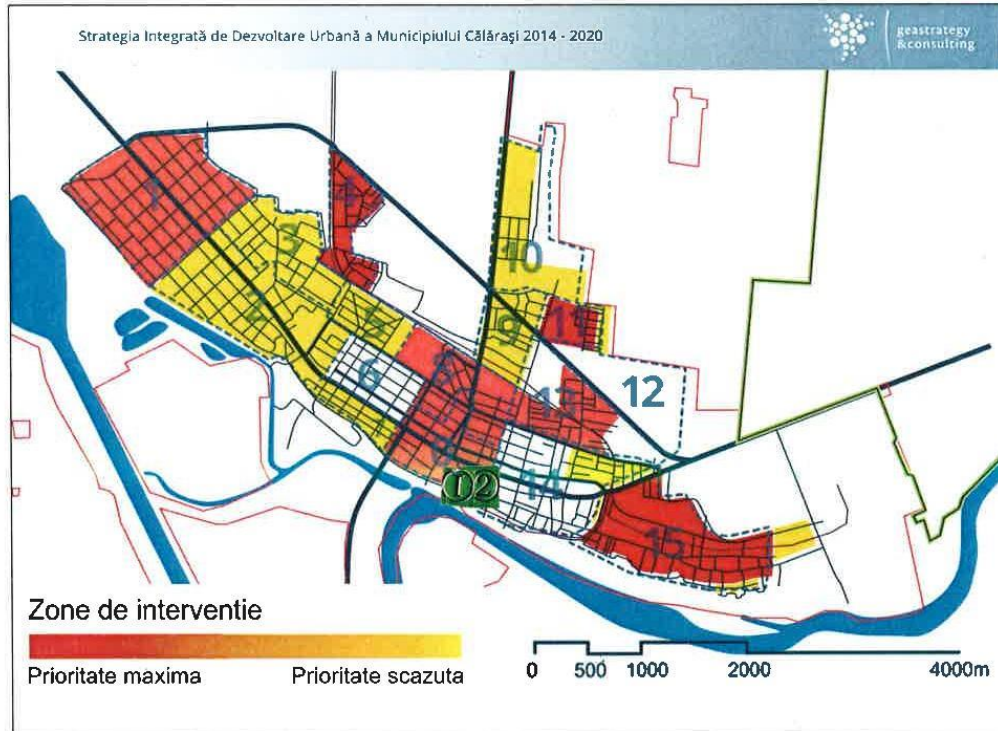


Fig.105 Localizarea proiectelor OS8. Infrastructură pentru deplasări non – motorizate (piste / benzi de bicicletă, zone pietonale) care să conecteze într-un mod eficient zonele rezidențiale cu principalele puncte de interes din oraș, din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

Legenda:

- Crearea de spații urbane pietonale sau tip “shared space” pe Strada 1 Decembrie
- Crearea de spații pietonale multifuncționale pe platforma adiacentă Clădirii Consiliului Județean Călărași

CONECTIVITATE

OS9. Asigurarea unui serviciu de transport în comun modern, confortabil și atractiv și promovarea intermodalității

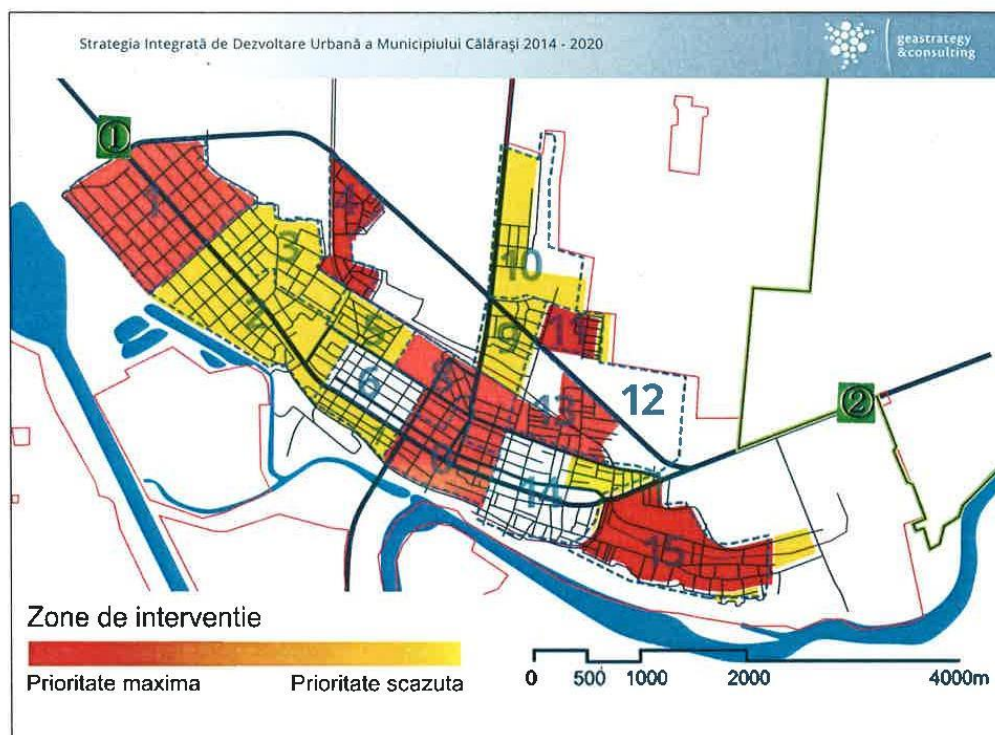


Fig.106 Localizarea proiectelor, OS9. Asigurarea unui serviciu de transport în comun modern, confortabil și atractiv și promovarea intermodalității din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

- 1 Realizarea unui terminal intermodal de transport în zona de vest (SIDERCA) a Municipiului Călărași, inclusiv parcare park&ride.
- 2 Realizarea unui terminal intermodal de transport în zona de est (cartier Modelu, intrare Fetești) a Municipiului Călărași, inclusiv parcare park&ride

CONECTIVITATE

OS10. Asigurarea unei utilizări optime a infrastructurii, prin implementarea sistemelor inteligente de transport

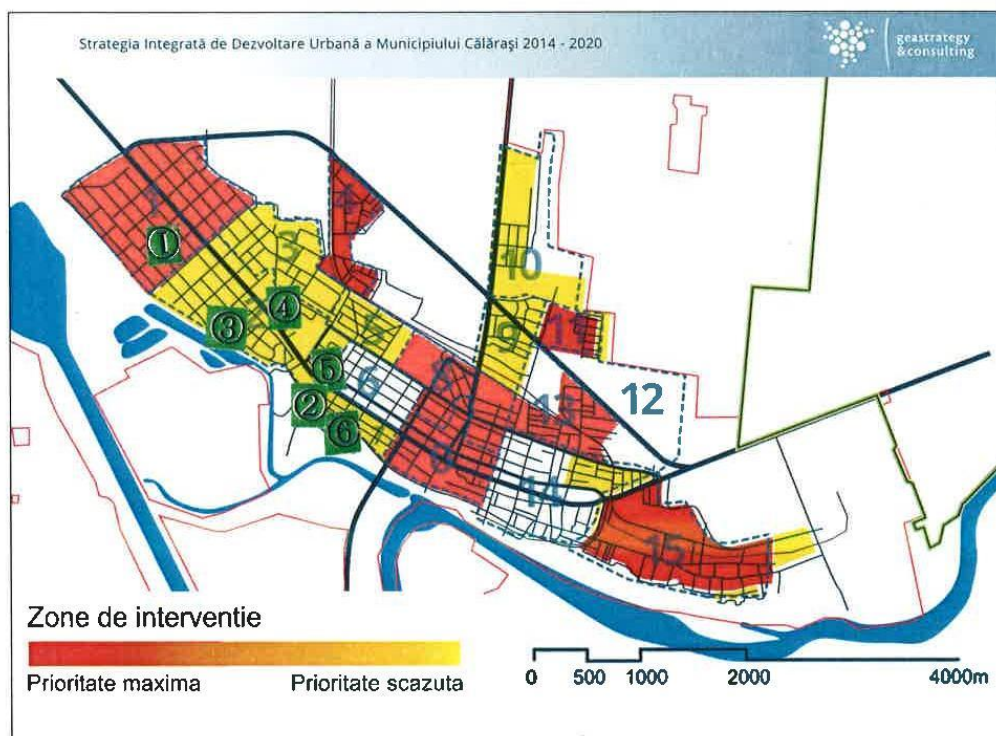


Fig.107. Localizarea proiectelor OS10. Asigurarea unei utilizări optime a infrastructurii, prin implementarea sistemelor inteligente de transport, din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

Legenda:

Amenajarea/reabilitarea parcărilor rezidențiale din zona Mircea Vodă:

- Str. Victoriei (în spatele blocului H1)
- Str. Victoriei (în spatele blocului F11)
- Str. Aleea Bisericii (în spatele blocului G5)
- Str. Dumbravei (în spatele blocului F6)
- Str. Dumbravei (în spatele blocului F3)

Amenajarea/reabilitarea parcărilor rezidențiale din zona Cornișei : în spatele blocului D20

Amenajarea/reabilitarea parcărilor rezidențiale din zona Orizont:

- Str. Dumbravei și Năvodari, în spatele blocurilor E6 și E24
- Str. Jirliu (în spatele blocurilor D14 și D18)

Amenajarea/reabilitarea parcărilor rezidențiale din zona Piața BIG: Str. Belșugului în spatele Băncii Raiffeisen, bl. M19 și bl. K7

Amenajarea/reabilitarea parcărilor rezidențiale din zona Călărași 5:

- Str. București în spatele bl. C19
- Bd. Nicolae Titulescu, zona bloc Confort și Aleea Centralei

Amenajarea/reabilitarea parcărilor rezidențiale din zona Flacăra : în spatele bl. B15 și B22

MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE

OS12. Patrimoniul construit restaurat și valorificat prin noi spații publice reprezentative

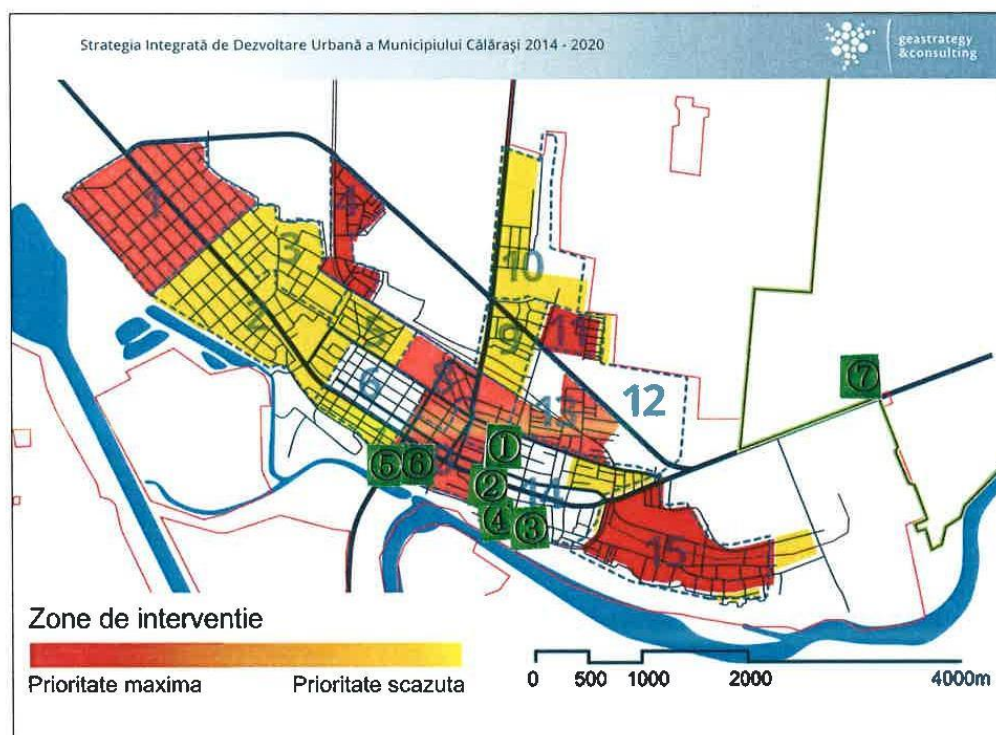


Fig.108 Localizarea proiectelor OS12. Patrimoniul construit restaurat și valorificat prin noi spații publice reprezentative, din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

- Dezvoltarea patrimoniului Cultural prin restaurarea monumentului istoric Posta Veche din municipiul Calarasi
- Reabilitarea, consolidarea și refuncționalizare clădire publică – fost sediu impozite și taxe Primaria Municipiului Calarasi (strada H. Radulescu)
- Regenerare fizică și economică a municipiului Calarasi prin investiții asupra clădirii fostului Cinema Victoria (centru pentru activități educative, culturale și recreative)
- Regenerare fizică și economică a municipiului Calarasi prin investiții asupra clădirii Muzeului Municipal în vederea adecvării spațiului la necesitățile impuse de funcțiunea muzeală
- Reabilitarea/ valorificarea/ refuncționalizarea Turnului de apă (Bulevardul 1 Mai) și amenajarea spațiului public aferent
- Reabilitarea clădirii Prefecturii
- Marcarea/ reamenajarea intrării în oraș dinspre Modelu

MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE

OS13. Eficiență energetică crescută a clădirilor publice și rezidențiale

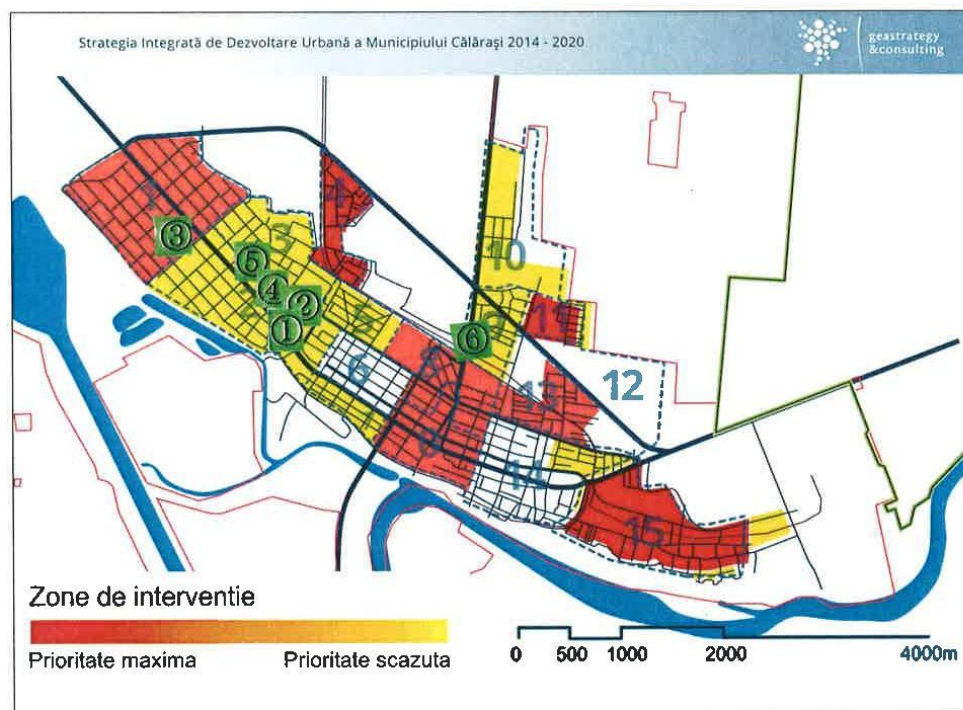


Fig.109 . Localizarea proiectelor OS13. Eficiență energetică crescută a clădirilor publice și rezidențiale, din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

Legendă:

- Imbunătățirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Grădinița cu Program Prolungit Țara Copilăriei
- Imbunatatirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Școala Mihai Viteazu
- Imbunătățirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Școala Mircea Vodă
- Imbunătățirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Liceul Teoretic Mihai Eminescu
- Imbunătățirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Școala Tudor Vladimirescu
- ⑥ Imbunătățirea infrastructurii educationale din municipiul Calarasi prin lucrari de investitii la Școala Nr. 7

MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE

OS15. Sistem de spații publice care să deservească echilibrat locuitorii și să pună în valoare specificul local

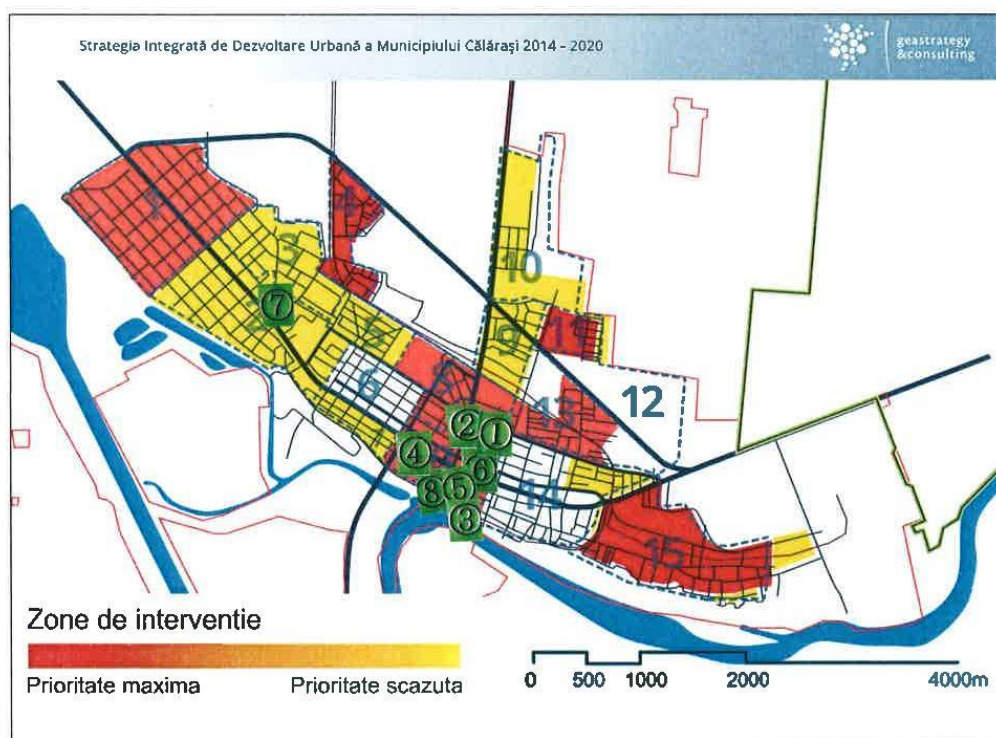


Fig.110. Localizarea proiectelor OS15. Sistem de spații publice care să deservească echilibrat locuitorii și să pună în valoare specificul local, din portofoliul de proiecte SIDU 2014-2020 al municipiului Călărași

Legendă:

- Proiect pentru reamenajarea pieței Heliade (capătul străzii Heliade) într-un spațiu reprezentativ dedicat pietonilor
- Proiect pentru reamenajarea parcului de pe strada Sloboziei
- ③ Proiect pentru transformarea intrării în Parcul Central dinspre stadionul Navrom într-o piațetă (piațeta Navrom) – corelat cu proiectul de reabilitare a stadionului Navrom
- Amenajarea parcului Prefecturii, corelat cu reabilitarea clădirii Prefecturii
- Lucrari de reabilitare si modernizare a Pietei Centrale (hala de legume-fructe) din municipiul Calarasi
- Infiintare piata de peste in municipiul Calarasi (Piata centrala-hala de carne)
- Lucrari de reabilitare si modernizare a Pietei BIG Orizont (hala de legume-fructe) din municipiul Calarasi
- Amenajare alei Parc Central