



ARI NATURALE URBANE ÎN ROMÂNIA

2026

RAPORT DE CERCETARE SOCIOLOGICĂ

CUPRINS

I. REZUMAT EXECUTIV	03
II. INTRODUCERE	05
III. METODOLOGIE	07
IV. ANALIZĂ DESCRIPTIVĂ	09
V. PERCEPȚIA ASUPRA PROIECTELOR DE INFRASTRUCTURĂ	37
VI. PERCEPȚIA ASUPRA ARIILOR NATURALE URBANE	43
VII. DATE SOCIO-DEMOGRAFICE	44
VIII. ANALIZĂ EXPLICATIVĂ	47
IX. KEY-NOTES	55
X. CONCLUZII	57
XI. RECOMANDĂRI	59

I. REZUMAT EXECUTIV

Prezentul raport analizează percepția populației asupra spațiilor verzi și a proiectelor de infrastructură urbană, cu accent pe relația dintre infrastructura rutieră și infrastructura verde în marile zone metropolitane din România. Cercetarea evidențiază atât nivelul ridicat de valorizare socială a spațiilor verzi, cât și o potențială discrepanță între preferințele publice și prioritățile bugetare instituționale.

Datele indică un nivel general ridicat de satisfacție față de localitatea de reședință, precum și o utilizare frecventă a spațiilor verzi, acestea fiind percepute în principal ca spații de relaxare, interacțiune socială și activitate familială. Utilizarea este predominant colectivă (familie, partener, prieteni), ceea ce confirmă rolul lor de infrastructură socială urbană, nu doar ecologică.

În ceea ce privește caracteristicile considerate esențiale pentru un spațiu verde de calitate, respondenții prioritizează infrastructura de bază (bănci, iluminat nocturn, locuri de joacă, alei pietonale), în timp ce elementele cu valență ecologică mai complexă (păduri urbane, zone pentru biodiversitate) sunt apreciate, dar secundar. Distribuția pe categorii de vârstă relevă diferențe generaționale clare, sugerând nevoia unei planificări diferențiate și incluzive.

Principalele amenințări identificate pentru spațiile verzi sunt dezvoltarea imobiliară haotică, aruncarea deșeurilor și poluarea, urmate de defrișările excesive. Această ierarhie indică o percepție publică puternic sensibilizată la presiunile urbanistice și la degradarea mediului.

Analiza notorietății proiectelor de infrastructură verde relevă un deficit semnificativ de comunicare publică. Proiecte precum Inelul Verde Metropolitan Clujean sau Centura Verde București–Ilfov prezintă niveluri reduse de recunoaștere, ceea ce poate limita capacitatea de mobilizare comunitară și legitimitatea participativă.

În același timp, evaluarea importanței principalelor proiecte de infrastructură arată niveluri comparabile de susținere pentru proiectele rutiere și pentru cele de infrastructură verde. Atât Centurile Metropolitane, cât și Inelul Verde sau rețelele de arii urbane și periurbane sunt considerate „foarte importante” sau „importante” de proporții majoritare ale populației (peste 90% în unele cazuri).

Cu toate acestea, în pofida simetriei percepției publice, datele sugerează existența unei asimetrii structurale în alocarea resurselor: infrastructura rutieră beneficiază de investiții substanțial mai mari și de o prioritate instituțională clară, în timp ce proiectele de infrastructură verde rămân subfinanțate sau dependente de finanțări fragmentare. Această discrepanță indică un posibil decalaj între preferințele colective și deciziile bugetare, evidențiind necesitatea unor politici publice care să reflecte mai echilibrat cerințele societale privind tranziția verde și dezvoltarea urbană sustenabilă.

În fine, analiza modului în care este înțeles conceptul de „arie naturală urbană” relevă un nivel ridicat de ambiguitate conceptuală și o proporție semnificativă de respondenți care declară că nu cunosc sensul termenului. Acest rezultat subliniază importanța clarificării conceptuale și a consolidării educației publice privind infrastructura verde.

În ansamblu, raportul evidențiază o populație care valorizează consistent spațiile verzi și infrastructura durabilă, dar care operează într-un context instituțional unde prioritățile investiționale nu reflectă pe deplin această orientare. Corectarea acestui decalaj reprezintă o condiție esențială pentru o planificare urbană echilibrată și pentru consolidarea rezilienței urbane pe termen lung.

II. INTRODUCERE

Prezentul raport de cercetare a fost elaborat de compania Active Research la comanda Rețelei pentru Natură Urbană (R.N.U.) și își propune să analizeze percepțiile, practicile și așteptările populației privind spațiile verzi urbane și ariile naturale urbane, în raport cu prioritățile de dezvoltare metropolitană și cu principalele proiecte de infrastructură aflate în dezbatere publică. Demersul are o miză teoretică și aplicată: pe de o parte, investighează modul în care cetățenii evaluează infrastructura verde ca resursă urbană; pe de altă parte, urmărește în ce măsură această evaluare este compatibilă cu tiparele actuale de planificare și investiție urbană.

În literatura de specialitate, spațiile verzi sunt înțelese ca infrastructură urbană cu funcții multiple, situată la intersecția dintre ecologie, sănătate publică și coeziune socială. Din perspectiva serviciilor ecosistemice, ele contribuie la reglarea microclimatului, reducerea efectului de „insulă de căldură”, îmbunătățirea calității aerului, retenția apei pluviale și susținerea biodiversității. Din perspectiva sociologică, spațiile verzi sunt analizate și ca infrastructură socială: ele facilitează interacțiunea, practicile de recreere, socializarea informală și ritualurile cotidiene ale comunității, devenind un suport material al calității vieții urbane.

Raportul pornește de la premisa că relația populației cu infrastructura verde este modelată de două tipuri de determinanți. Primul ține de accesibilitate și proximitate: cât de aproape sunt spațiile verzi de domiciliu și cât de ușor pot fi integrate în rutina zilnică. În termeni de planificare urbană, această dimensiune se leagă de ideea de „oraș al proximității” (15-minute city), unde echitatea urbană este evaluată prin distanța reală până la resursele esențiale. Al doilea determinant ține de calitate și utilizabilitate: dotări, iluminat, întreținere, siguranță, funcționalitate. În practică, un spațiu verde poate exista „pe hartă”, dar poate fi perceput ca nefuncțional sau neprietenos; de aceea, percepția calității devine un indicator critic al performanței urbane.

În același timp, raportul se înscrie în dezbateră mai largă despre tensiunea structurală dintre urbanizare și sustenabilitate. Extinderea imobiliară, densificarea, presiunea asupra terenurilor și nevoia de infrastructură de mobilitate creează competiție directă pentru spațiu și resurse. În acest cadru, infrastructura rutieră este, de regulă, încadrată ca investiție „hard”, asociată conectivității și dezvoltării economice, în timp ce infrastructura verde este frecvent tratată ca investiție „soft”, cu beneficii difuze și mai greu de monetizat pe termen scurt. Literatura de politici publice descrie aici o posibilă disonanță între preferințele colective (ce consideră cetățenii important) și prioritizarea bugetară (ce este finanțat masiv și constant). Raportul urmărește tocmai această zonă: dacă, la nivel declarativ, infrastructura verde este valorizată comparabil cu infrastructura rutieră, atunci devine relevant să înțelegem ce anume blochează transformarea acestei valorizări în prioritate instituțională.

O altă componentă teoretică importantă este cea a justiției spațiale (echitatea distribuției resurselor urbane). Accesul la spații verzi nu este uniform: poate varia în funcție de venit, vârstă, structură familială, localizare în oraș și tipul de dezvoltare urbană. De aceea, analiza percepțiilor trebuie pusă în relație cu distribuția resurselor: nu doar „cât de mult contează”, ci și „pentru cine contează mai mult” și „cine are

mai puțin acces”. În această logică, spațiile verzi pot funcționa atât ca factor de incluziune (prin acces public, proximitate, utilizare comunitară), cât și ca factor de diferențiere urbană (când accesul bun devine un avantaj concentrat în anumite zone).

În fine, raportul abordează și dimensiunea cunoașterii publice și a legitimității participative. Nivelul de notorietate al proiectelor de infrastructură verde și gradul de înțelegere a conceptului de „arie naturală urbană” sunt variabile care influențează capacitatea comunităților de a susține, contesta sau co-produce decizii urbane. Un deficit de familiarizare conceptuală nu este doar o problemă de informare, ci poate deveni o limită structurală pentru participare: proiectele pot rămâne tehnice, opace și slab internalizate social, chiar dacă sunt, în substanță, relevante.

Prin urmare, raportul propune o analiză integrată a infrastructurii verzi ca bun public urban: utilizare (practici), percepție (evaluări), amenințări (presiuni), notorietate (vizibilitate), prioritarizare (importanță percepută) și implicații (posibile direcții de politici publice). Rezultatele oferă o bază empirică pentru înțelegerea modului în care cetățenii negociază simbolic și practic relația dintre dezvoltare urbană, calitatea vieții și sustenabilitate metropolitană.

III. METODOLOGIE

Universul cercetării	• Universul cercetării este format din cei aproximativ 5 milioane de locuitori adulți ai localităților pe care studiul le-a vizat.
Perioada culegerii datelor	• Culegerea datelor a avut loc în perioada iunie 2024 - noiembrie 2025.
Metoda de cercetare	• Ancheta sociologică realizată prin metoda T.A.P.I. (Tablet Assisted Personal Interviewing), cu ajutorul unui chestionar structurat, aplicat la domiciliile respondenților.
Eșantion	• Simplu, aleatoriu, format din 2180 de respondenți, reprezentativ pentru segmentul de populație studiat.
Marja de eroare	• Marja de eroare maximă admisă este de ±2,1% , la un interval de confidență de 95% .

Limite metodologice

O limită metodologică importantă a prezentei cercetări rezultă din faptul că o parte dintre variabile au fost introduse în chestionar ulterior finalizării studiului pilot desfășurat în Cluj-Napoca. În consecință, pentru aceste variabile, baza de analiză nu include cei 811 respondenți din Cluj-Napoca, ceea ce conduce la reducerea eșantionului la $N = 1.369$. În acest context, rezultatele corespunzătoare acestor itemi trebuie interpretate având în vedere o marjă de eroare de $\pm 2,65\%$.

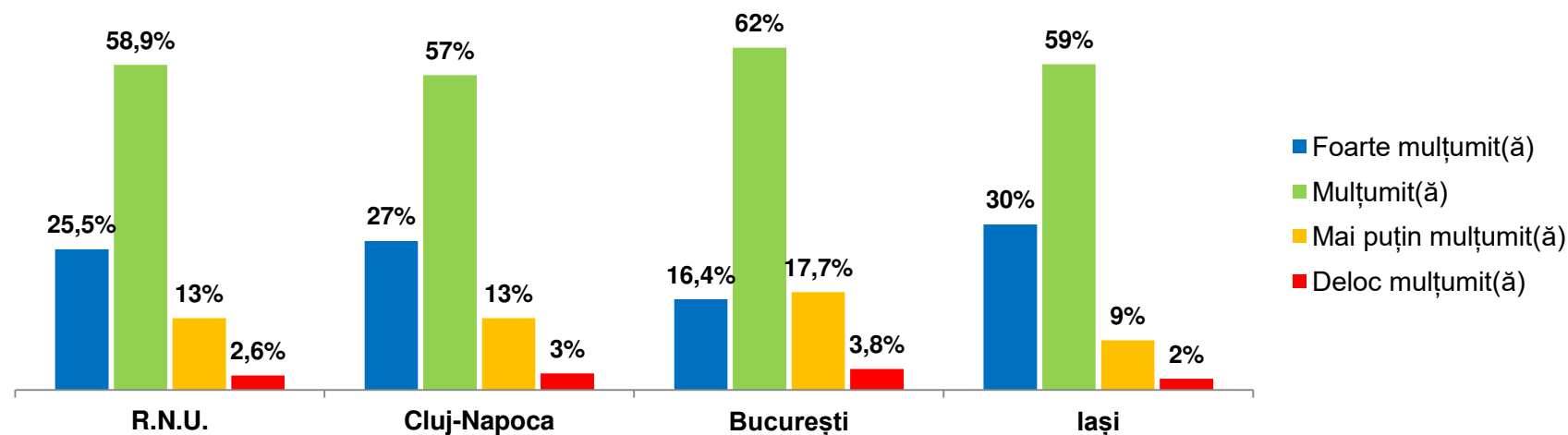
O altă limită metodologică relevantă a cercetării derivă din structura eșantionului, în sensul supra-reprezentării localităților Cluj-Napoca și Iași. Această opțiune a fost una intenționată, determinată de obiectivul realizării unei analize comparative între trei localități aparținând unor regiuni distincte ale țării (București, Cluj-Napoca, și Iași). În consecință, distribuția cazurilor la nivelul eșantionului total nu reflectă proporțional populația rezidentă a fiecărei localități, fapt care limitează posibilitatea generalizării directe a rezultatelor agregate la nivel național și impune interpretarea acestora prin raportare la design-ul comparativ al studiului.

Tabelul 1: Distribuția eșantionului în funcție de localitate

Localitate	Eșantion	Marjă de eroare
Cluj-Napoca	811	±3,5%
București	604	±4%
Iași	400	±5%
Timișoara	80	±11,2%
Brașov	80	±11,2%
Oradea	70	±11,8%
Arad	45	±14,9%
Piatra Neamț	30	±18,3%
Bistrița	30	±18,3%
Satu Mare	30	±18,3%

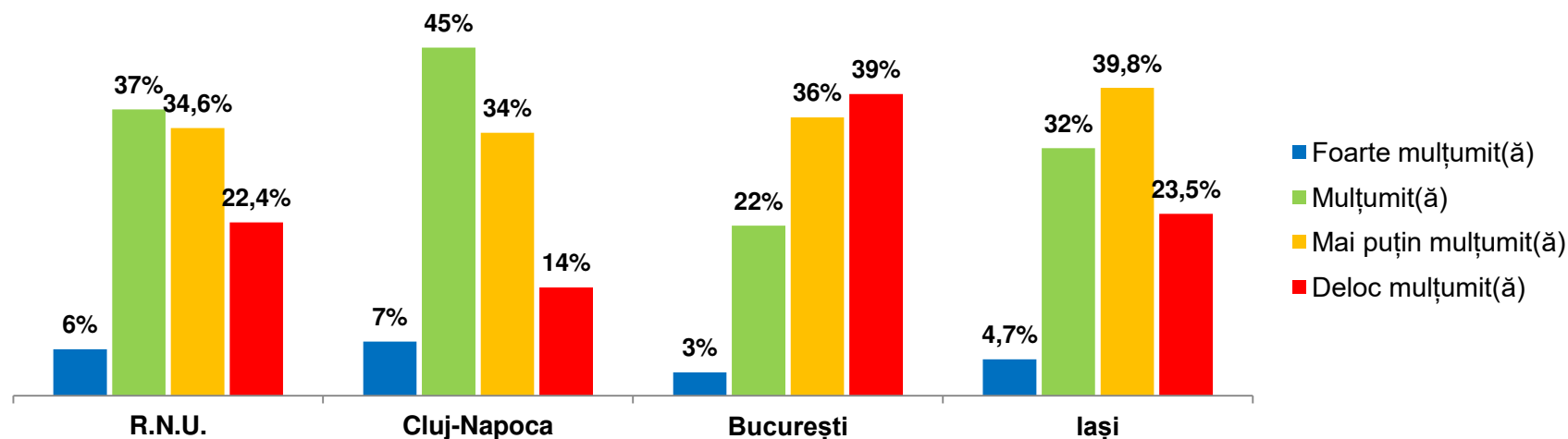
IV. ANALIZĂ DESCRIPTIVĂ

Graficul 1: Satisfacția generală față de locuirea în localitatea de reședință



Datele indică un nivel general ridicat de satisfacție față de locuire atâta la nivelul eșantionului total (R.N.U.), cât și în cele trei orașe analizate, însă există diferențe clare în intensitatea satisfacției. La nivelul R.N.U., 84,4% dintre respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți de localitatea în care locuiesc (25,5% foarte mulțumiți + 58,9% mulțumiți), în timp ce 15,6% exprimă forme de nemulțumire (13% mai puțin mulțumiți + 2,6% deloc mulțumiți).

În sens comparativ, Iașiul se remarcă prin cel mai ridicat nivel de satisfacție profundă (30% foarte mulțumiți) și cea mai scăzută proporție de nemulțumire (11% cumulată), situându-se peste media R.N.U. la capitolul satisfacție intensă. Cluj-Napoca are un nivel ridicat și relativ apropiat de media rețelei (27% foarte mulțumiți; 16% nemulțumiți cumulată), sugerând o evaluare general pozitivă, dar cu un segment de populație care percepe limitări ale calității vieții urbane. În schimb, Bucureștiul înregistrează cea mai scăzută satisfacție intensă (16,4% foarte mulțumiți, sub media R.N.U. de 25,5%) și cea mai mare proporție de evaluări negative (21,5% cumulată), ceea ce indică o experiență urbană mai polarizată și mai vulnerabilă la factori de disconfort cotidian. Aceste diferențe indică factori locali care influențează calitatea vieții și pot reprezenta baza unor politici publice solide.

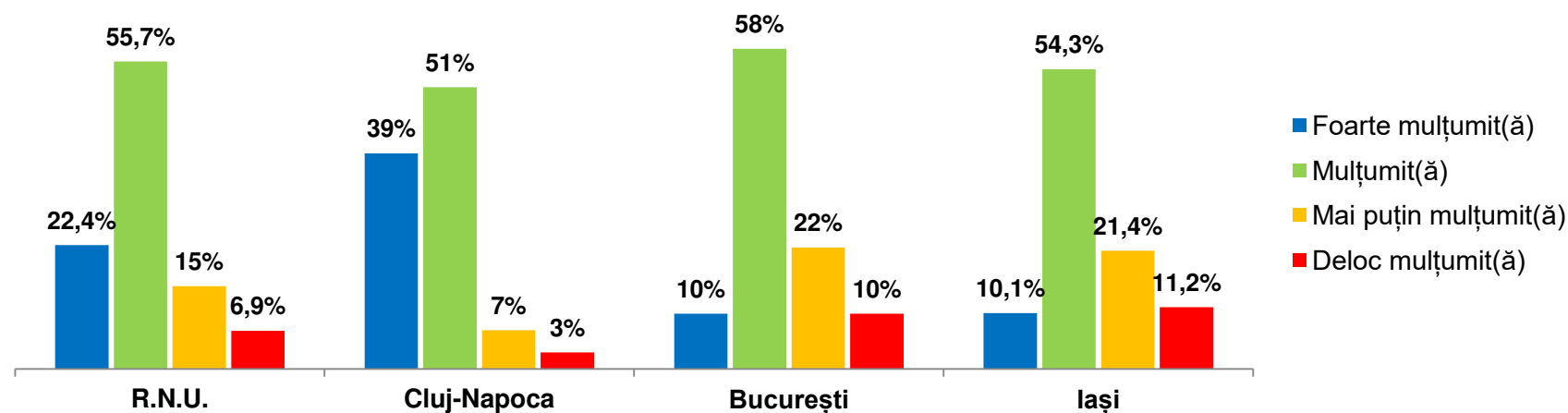
Graficul 2: Satisfacția generală față de calitatea aerului

Percepția asupra calității aerului este preponderent critică la nivelul R.N.U.: doar 43% dintre respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți (6% foarte mulțumiți + 37% mulțumiți), în timp ce 57% exprimă forme de nemulțumire (34,6% mai puțin mulțumiți + 22,4% deloc mulțumiți). În plan comparativ, Cluj-Napoca are profilul cel mai favorabil, cu 52% satisfacție cumulată (7% foarte mulțumiți + 45% mulțumiți) și o pondere redusă a celor „deloc mulțumiți” (14%), depășind media R.N.U. la capitolul percepțiilor pozitive.

La polul opus, Bucureștiul concentrează cel mai ridicat nivel de nemulțumire: 75% evaluări negative (36% mai puțin mulțumiți + 39% deloc mulțumiți), iar aproape patru din zece respondenți se declară complet nemulțumiți. Satisfacția cumulată rămâne cea mai scăzută dintre orașele analizate (25%), ceea ce indică o problemă percepută ca acută și persistentă. Iașul se situează într-o poziție intermediară: 36,7% satisfacție cumulată și 63,3% nemulțumire, însă cu o proporție a celor „deloc mulțumiți” (23,5%) considerabil mai mică decât în București, ceea ce sugerează o critică mai moderată, dar totuși consistentă.

În ansamblu, diferențele între localități arată că percepția asupra calității aerului este un indicator sensibil al calității vieții urbane și justifică intervenții diferențiate, cu prioritate evidentă pentru București, unde nemulțumirea este dominantă și potențial cu efecte directe asupra sănătății publice și a încrederii în politicile de mediu.

Graficul 3: Satisfacția generală față de transportul în comun

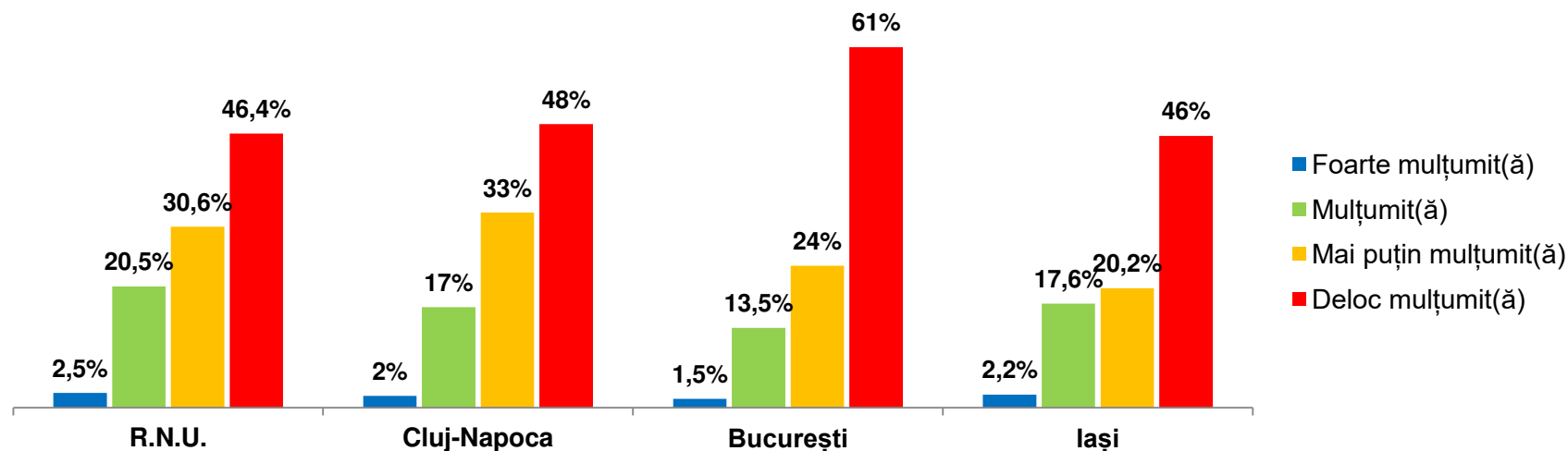


Evaluarea transportului în comun este, la nivelul eșantionului total (R.N.U.), predominant pozitivă: 78,1% dintre respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți (22,4% foarte mulțumiți + 55,7% mulțumiți), în timp ce 21,9% exprimă grade de nemulțumire (15% mai puțin mulțumiți + 6,9% deloc mulțumiți). Comparativ cu percepția asupra calității aerului, transportul public este evaluat semnificativ mai favorabil. Diferențele între localități sunt însă consistente. Cluj-Napoca se detașează clar, cu 90% satisfacție cumulată (39% foarte mulțumiți + 51% mulțumiți) și doar 10% nemulțumire. Proporția ridicată a celor „foarte mulțumiți” indică un nivel înalt de încredere și o percepție pozitivă asupra funcționalității sistemului de transport.

În București, satisfacția cumulată ajunge la 68% (10% foarte mulțumiți + 58% mulțumiți), însă nivelul nemulțumirii este mai ridicat (32%), inclusiv 10% complet nemulțumiți. Deși majoritatea evaluează pozitiv transportul public, există un segment semnificativ care percepe disfuncționalități sau probleme de eficiență. Iașii prezintă un profil similar cu Bucureștii: 64,4% satisfacție cumulată și 32,6% nemulțumire, cu o pondere a celor „deloc mulțumiți” (11,2%) ușor peste cea din Capitală.

Acest lucru sugerează o evaluare mai rezervată și o experiență urbană mai puțin omogen pozitivă. În ansamblu, transportul în comun este perceput mai favorabil decât alte dimensiuni ale mediului urban, însă diferențele dintre orașe sunt evidente. Cluj-Napoca oferă un model de performanță percepută ridicată, în timp ce București și Iași indică nevoia unor intervenții care să reducă segmentul de nemulțumire și să consolideze încrederea în mobilitatea urbană.

Graficul 4: Satisfacția generată față de traficul auto



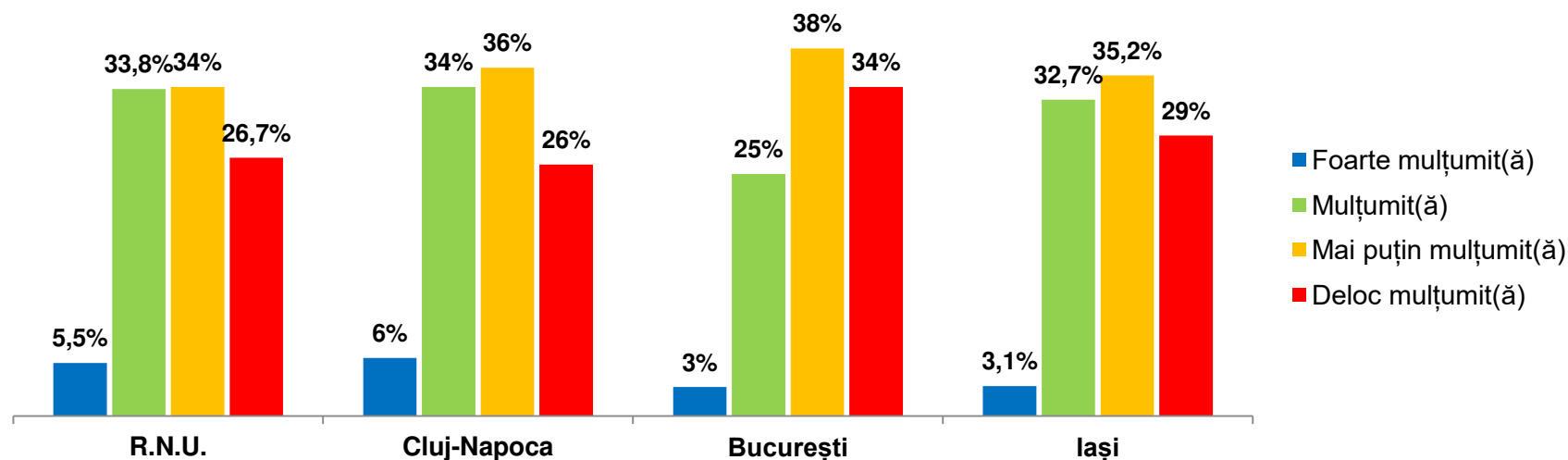
Percepția asupra traficului auto este, în mod evident, una preponderent negativă atât la nivelul eșantionului total (R.N.U.), cât și în orașele analizate. La nivelul rețelei, doar 23% dintre respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți (2,5% foarte mulțumiți + 20,5% mulțumiți), în timp ce 77% exprimă grade de nemulțumire (30,6% mai puțin mulțumiți + 46,4% deloc mulțumiți). Ponderea foarte scăzută a satisfacției intense indică faptul că traficul reprezintă una dintre principalele surse de disconfort urban.

În Cluj-Napoca, nivelul nemulțumirii ajunge la 81% (33% mai puțin mulțumiți + 48% deloc mulțumiți), cu doar 19% evaluări pozitive cumulate. Deși proporția celor „deloc mulțumiți” este ridicată, situația este totuși mai puțin severă decât în Capitală.

Bucureștiul înregistrează cea mai critică evaluare: 85% nemulțumire cumulată, dintre care 61% se declară deloc mulțumiți, cea mai mare valoare dintre toate cazurile analizate. Satisfacția intensă este aproape inexistentă (1,5%), ceea ce sugerează o percepție accentuat negativă și o problemă structurală majoră în experiența cotidiană a mobilității urbane.

În ansamblu, traficul auto apare ca o dimensiune sistematic problematică a vieții urbane, cu niveluri de nemulțumire mult peste cele observate în cazul transportului public sau al altor indicatori de calitate a vieții. Diferențele între orașe indică variații de intensitate, însă direcția evaluării este convergent negativă, ceea ce conturează traficul drept un domeniu prioritar pentru intervenții de politică publică.

Graficul 5: Satisfacția generală față de infrastructura rutiera

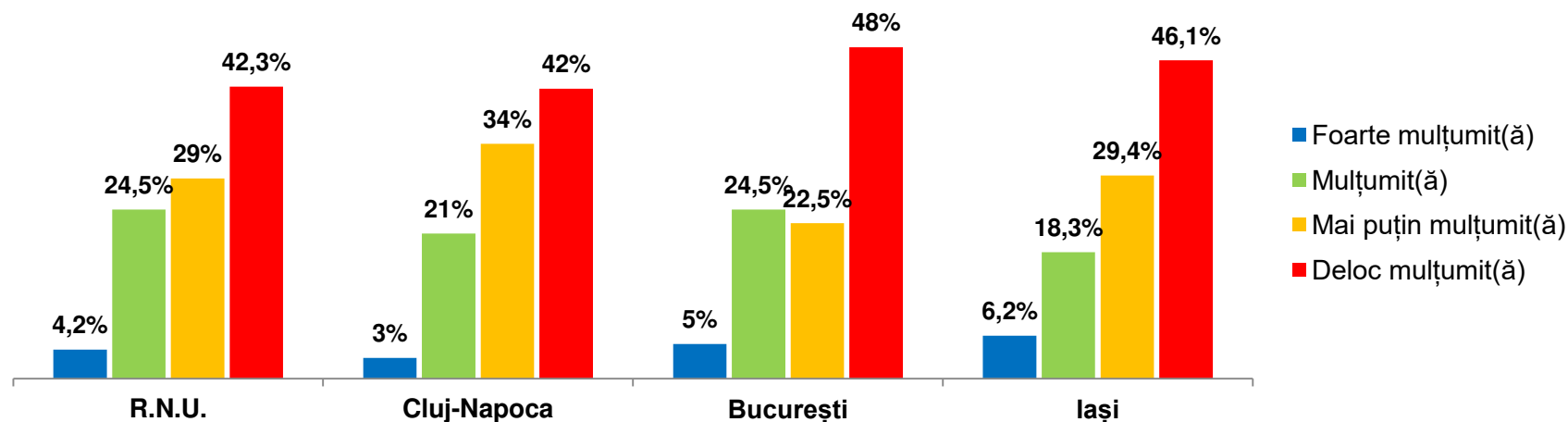


Evaluările privind infrastructura rutieră reflectă o percepție predominant critică la nivelul întregului eșantion. În cadrul R.N.U., doar 39,3% dintre respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți (5,5% foarte mulțumiți + 33,8% mulțumiți), în timp ce 60,7% exprimă grade de nemulțumire (34% mai puțin mulțumiți + 26,7% deloc mulțumiți). Nivelul redus al satisfacției intense indică o apreciere rezervată față de calitatea infrastructurii rutiere în ansamblu.

În Cluj-Napoca, distribuția este relativ apropiată de media rețelei: 40% evaluări pozitive cumulate și 62% nemulțumire. Proporția celor „mai puțin mulțumiți” (36%) sugerează o percepție de funcționalitate parțială, dar cu limite evidente în calitatea infrastructurii. Bucureștiul înregistrează cea mai critică evaluare, cu doar 28% satisfacție cumulată și 72% nemulțumire, dintre care 34% se declară deloc mulțumiți. Această distribuție confirmă caracterul structural al problemelor legate de infrastructura rutieră în Capitală și amplifică percepția de disfuncționalitate urbană.

În Iași, nivelul de satisfacție este ușor mai ridicat decât în București (35,8% pozitiv), însă majoritatea respondenților (64,2%) exprimă forme de nemulțumire. Deși diferențele între orașe sunt de intensitate, direcția evaluării este convergent negativă, ceea ce poziționează infrastructura rutieră drept un domeniu vulnerabil al politicilor urbane și un potențial vector de intervenție strategică.

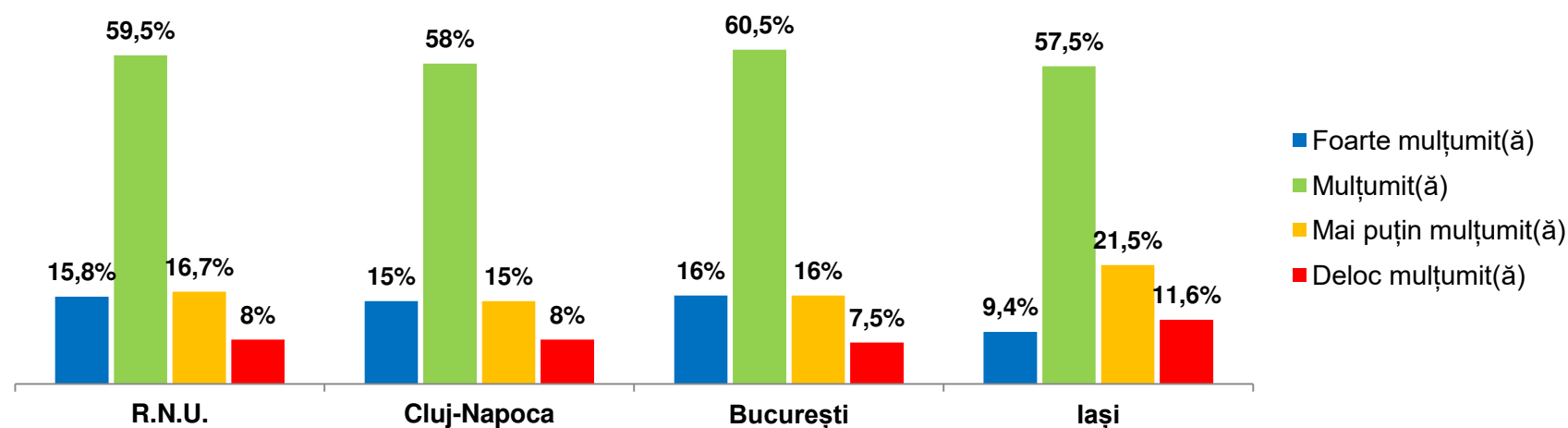
Graficul 6: Satisfacția generală față de numărul locurilor de parcare



Pe baza privind satisfacția generală față de numărul locurilor de parcare, se conturează un nivel ridicat de nemulțumire în toate localitățile analizate, diferențele dintre orașe fiind mai degrabă de intensitate decât de direcție a evaluării. La nivelul R.N.U., doar 28,7% dintre respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți (4,2% foarte mulțumiți + 24,5% mulțumiți), în timp ce 71,3% exprimă diferite grade de nemulțumire (29% mai puțin mulțumiți + 42,3% deloc mulțumiți). Această distribuție indică o percepție predominant critică asupra disponibilității locurilor de parcare.

Comparativ, Cluj-Napoca înregistrează 24% evaluări pozitive (3% foarte mulțumiți + 21% mulțumiți) și 76% evaluări negative, cu 42% dintre respondenți declarându-se deloc mulțumiți. În București, proporția celor complet nemulțumiți este cea mai ridicată (48%), iar per total 70,5% dintre respondenți exprimă insatisfacție, în timp ce 29,5% oferă evaluări pozitive. Situația din Iași este similară, cu 75,5% nemulțumire cumulată (29,4% mai puțin mulțumiți + 46,1% deloc mulțumiți) și doar 24,5% răspunsuri favorabile.

În ansamblu, problema locurilor de parcare apare ca un punct vulnerabil major al infrastructurii urbane în toate orașele analizate, nivelul ridicat al răspunsurilor „deloc mulțumit(ă)” sugerând nu doar o insuficiență cantitativă, ci și o presiune constantă resimțită în viața cotidiană a locuitorilor.

Graficul 7: Satisfacția generală față de accesul la locuri de joacă pentru copii


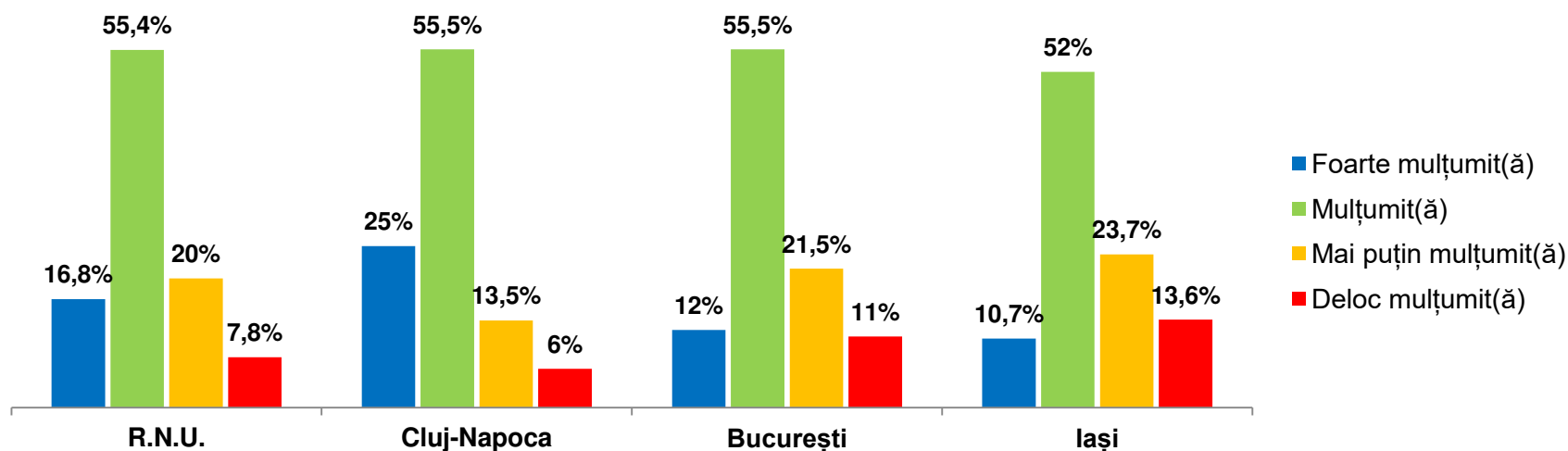
Pe baza datelor, se observă o evaluare preponderent pozitivă în toate localitățile analizate, cu diferențe moderate între orașe. La nivelul R.N.U., 75,3% dintre respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți (15,8% foarte mulțumiți + 59,5% mulțumiți), în timp ce 24,7% exprimă forme de nemulțumire (16,7% mai puțin mulțumiți + 8% deloc mulțumiți).

În Cluj-Napoca, proporția evaluărilor pozitive este de 73% (15% foarte mulțumiți + 58% mulțumiți), iar 23% dintre respondenți exprimă nemulțumiri. Structura răspunsurilor este apropiată de media R.N.U., sugerând o percepție relativ stabilă asupra accesibilității locurilor de joacă. Bucureștiul înregistrează cel mai ridicat nivel al satisfacției cumulate (76,5%), cu 60,5% respondenți mulțumiți și 16% foarte mulțumiți. Ponderea celor deloc mulțumiți este cea mai redusă dintre orașele analizate (7,5%), ceea ce indică o percepție ușor mai favorabilă în raport cu celelalte centre urbane.

Iașii prezintă un nivel al satisfacției cumulate de 66,9% (9,4% foarte mulțumiți + 57,5% mulțumiți), inferior celorlalte orașe, concomitent cu cea mai ridicată proporție de nemulțumire totală (33,1%). Deși majoritatea respondenților evaluează pozitiv accesul la locurile de joacă, distribuția răspunsurilor sugerează o presiune mai mare asupra infrastructurii dedicate copiilor în acest oraș.

În ansamblu, accesul la locuri de joacă apare drept o dimensiune relativ bine evaluată a infrastructurii urbane, în special în comparație cu alte domenii analizate anterior, însă diferențele dintre orașe indică existența unor disparități locale în percepția calității și disponibilității acestor facilități.

Graficul 8: Satisfacția generală față de accesul la zone de sport și relaxare



Evaluările privind accesul la zone de sport și relaxare sunt în general favorabile, însă distribuția răspunsurilor indică diferențe mai pronunțate între orașe decât în cazul locurilor de joacă. La nivelul R.N.U., 72,2% dintre respondenți exprimă satisfacție (16,8% foarte mulțumiți + 55,4% mulțumiți), în timp ce 27,8% indică diferite grade de nemulțumire (20% mai puțin mulțumiți + 7,8% deloc mulțumiți). Percepția agregată este predominant pozitivă, dar cu un segment consistent de evaluări critice.

Cluj-Napoca se detașează prin cel mai ridicat nivel de satisfacție cumulată (80,5%), dintre care 25% foarte mulțumiți – cea mai mare pondere din toate orașele analizate. Proporția celor deloc mulțumiți este, de asemenea, cea mai redusă (6%), ceea ce sugerează o percepție mai favorabilă asupra infrastructurii pentru sport și relaxare.

În București, nivelul satisfacției este mai moderat (67,5%), iar 32,5% dintre respondenți exprimă nemulțumire, inclusiv 11% deloc mulțumiți. Distribuția indică o polarizare mai accentuată comparativ cu Cluj-Napoca. Iașii înregistrează cel mai scăzut nivel de satisfacție cumulată (62,7%) și cea mai ridicată proporție de nemulțumire totală (37,3%), inclusiv 13,6% respondenți deloc mulțumiți. Această structură a răspunsurilor sugerează o percepție mai critică asupra accesului la zone de sport și relaxare în raport cu celelalte orașe analizate.

În ansamblu, accesul la zone de sport și relaxare este evaluat pozitiv la nivel majoritar, însă diferențele interurbane indică variații semnificative în calitatea sau disponibilitatea percepută a acestor facilități, cu un avantaj clar pentru Cluj-Napoca și un nivel mai scăzut de satisfacție în Iași.

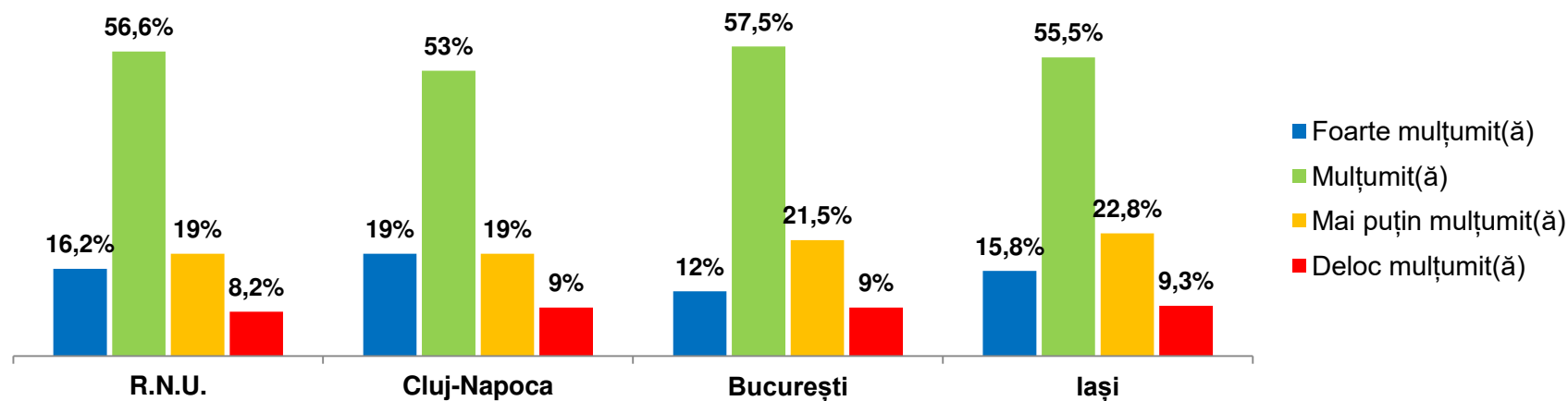
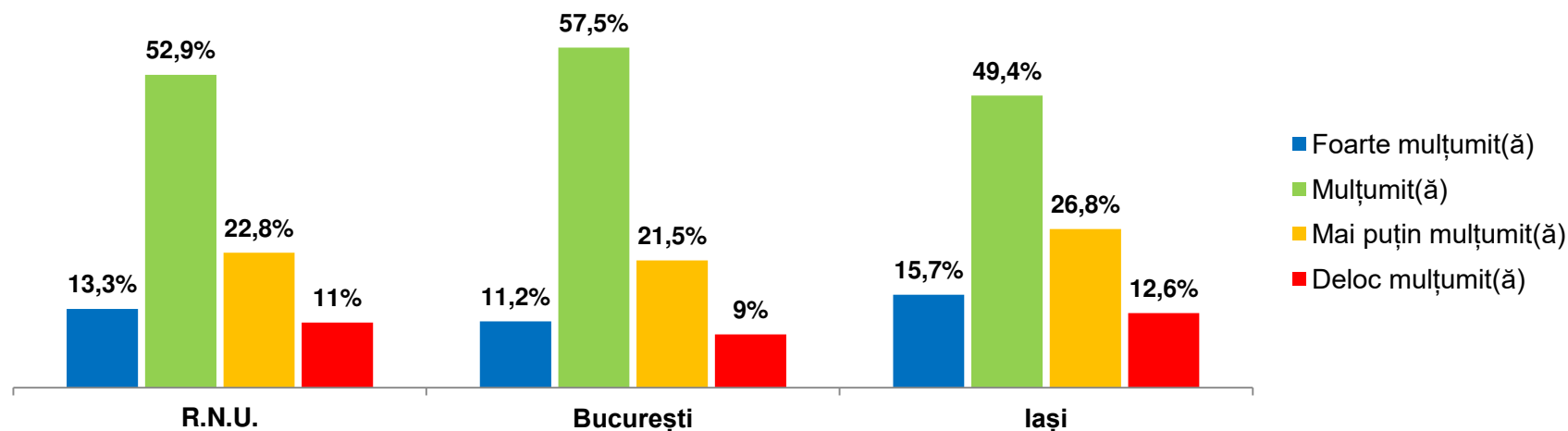
Graficul 9: Satisfacția generală față de accesul la spații verzi și arii naturale urbane

Figura 10 indică o percepție în general pozitivă asupra accesului la spații verzi și arii naturale urbane, atât la nivel național (R.N.U.), cât și în cele trei orașe analizate. În medie, aproximativ 7 din 10 respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți, ceea ce sugerează că acest domeniu funcționează mai bine decât alte componente ale infrastructurii urbane. La nivelul R.N.U., satisfacția cumulată ajunge la 72,8% (16,2% foarte mulțumiți + 56,6% mulțumiți), în timp ce 27,2% exprimă nemulțumire (19% mai puțin mulțumiți + 8,2% deloc mulțumiți). Cu alte cuvinte, evaluarea generală este favorabilă, dar există un segment vizibil care percepe accesul ca insuficient.

Între orașe, diferențele sunt mai ales de intensitate. Cluj-Napoca se evidențiază prin cea mai mare pondere a respondenților foarte mulțumiți (19%), chiar dacă satisfacția totală rămâne similară cu media (72%). Această combinație sugerează nu doar acces, ci și o apreciere mai accentuată a calității/amenajării spațiilor verzi.

În București, satisfacția cumulată este ușor mai redusă (69,5%), iar nemulțumirea totală urcă la 30,5%. Deși majoritatea răspunsurilor rămân pozitive, distribuția arată o presiune mai mare asupra resursei de spații verzi, tipică unui oraș cu densitate ridicată. În Iași, satisfacția este apropiată de media R.N.U. (71,3%), însă apare cea mai mare pondere de nemulțumire cumulată dintre orașe (32,1%), inclusiv 9,3% deloc mulțumiți. Asta poate indica o accesibilitate neuniformă (zone bine deservite vs. zone deficitare) sau o percepție mai critică asupra suficienței spațiilor verzi. Per ansamblu, accesul la spații verzi este un capitol evaluat relativ bine, însă diferențele dintre orașe arată că experiența urbană nu este uniformă, mai ales în ceea ce privește gradul de satisfacție „puternică” (foarte mulțumiți) și persistența unui nucleu de nemulțumiți.

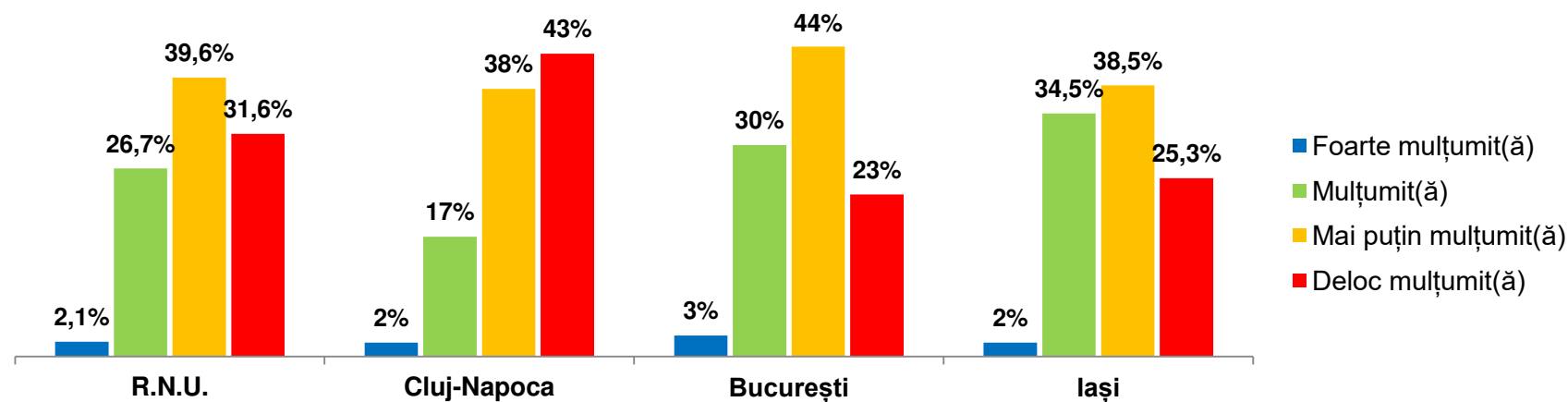
Graficul 10: Satisfacția generală față de calitatea spațiilor verzi și a ariilor naturale urbane



În cazul satisfacției generale față de calitatea spațiilor verzi și a ariilor naturale urbane, distribuția răspunsurilor indică o evaluare pozitivă majoritară, însă cu un nivel de exigență mai ridicat comparativ cu simplul acces la aceste spații. La nivelul R.N.U., satisfacția cumulată (foarte mulțumiți + mulțumiți) ajunge la 66,2% (13,3% + 52,9%), în timp ce 33,8% dintre respondenți exprimă nemulțumire (22,8% mai puțin mulțumiți + 11% deloc mulțumiți). Comparativ cu figura anterioară privind accesul, se observă o ușoară scădere a evaluărilor pozitive, ceea ce sugerează că standardele privind calitatea (întreținere, dotări, curățenie, amenajare) sunt mai exigente decât simpla disponibilitate.

În București, satisfacția cumulată este de 68,7% (11,2% foarte mulțumiți + 57,5% mulțumiți), iar nemulțumirea totală atinge 30,5%. Deși ponderea celor foarte mulțumiți este relativ redusă, distribuția generală indică o percepție ușor mai favorabilă decât media R.N.U. În Iași, satisfacția cumulată este mai scăzută (65,1%), iar proporția nemulțumirii totale urcă la 39,4%, cea mai ridicată dintre cazurile analizate. De remarcat este și ponderea mai mare a celor „mai puțin mulțumiți” (26,8%), ceea ce sugerează o evaluare critică moderată, nu neapărat respingere totală, ci percepția unei calități insuficient consolidate.

În ansamblu, datele arată că, deși majoritatea respondenților apreciază pozitiv calitatea spațiilor verzi, nivelul satisfacției este inferior celui referitor la acces. Acest decalaj indică faptul că, în percepția publică, provocarea nu mai este doar existența spațiilor verzi, ci standardul lor de amenajare și întreținere.

Graficul 11: Satisfacția generală față de prețul chiriilor


Satisfacția generală față de prețul chiriilor scoate la suprafață un tablou substanțial diferit față de domeniile analizate anterior: evaluările sunt predominant negative în toate localitățile. La nivelul R.N.U., doar 28,8% dintre respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți (2,1% + 26,7%), în timp ce 71,2% exprimă nemulțumire (39,6% mai puțin mulțumiți + 31,6% deloc mulțumiți). Ponderea extrem de redusă a celor foarte mulțumiți indică o percepție generală de presiune financiară asupra pieței chiriilor.

În Cluj-Napoca, nivelul de insatisfacție este cel mai ridicat: 81% dintre respondenți declară diferite grade de nemulțumire, dintre care 43% deloc mulțumiți – cea mai mare valoare din toate orașele analizate. Satisfacția cumulată este de doar 19%, ceea ce confirmă percepția consacrată a Clujului ca piață rezidențială scumpă.

În București, distribuția este mai echilibrată comparativ cu Cluj, însă tot negativă în ansamblu: 67% nemulțumire totală (44% + 23%) și 33% satisfacție cumulată. Interesant este faptul că ponderea celor „mai puțin mulțumiți” (44%) este foarte ridicată, sugerând o nemulțumire larg răspândită, dar nu neapărat extremă.

În Iași, satisfacția cumulată ajunge la 36,5%, cea mai ridicată dintre orașele analizate, însă nemulțumirea rămâne majoritară (63,8%). Structura răspunsurilor indică o presiune percepută mai redusă decât în Cluj, dar tot semnificativă.

În ansamblu, prețul chiriilor apare drept unul dintre cele mai problematice aspecte ale experienței urbane. Spre deosebire de infrastructura verde sau facilitățile de recreere, unde predomină evaluările pozitive, în cazul locuirii se conturează clar o percepție de accesibilitate scăzută și dezechilibru între venituri și costurile rezidențiale.

Tabelul 2: Frecvența vizitării parcurilor

LOCALITATE / FRECVENTA	R.N.U	Bucuresti	Iasi
Zilnic sau aproape zilnic	20,6%	22,5%	18,1%
De 4-5 ori pe săptămână	7,7%	6,9%	7,3%
De 2-3 ori pe saptamana	21,9%	21,5%	22,1%
O data pe saptamana	19,5%	21,4%	17,4%
O data la doua saptamani	7,3%	7,2%	8,8%
O data pe luna	7,6%	6%	10,8%
Mai rar de o data pe luna	7,9%	7,9%	8,8%
Niciodata	7,5%	6,5%	6,5%

cotidiană a locuitorilor.

În Iași, modelul este similar, însă cu o ușoară deplasare către frecvențe mai rare: 18,1% vizitează parcurile zilnic sau aproape zilnic, iar categoria „o dată pe lună” (10,8%) are o pondere mai mare decât în București. Totuși, proporția celor care nu merg niciodată rămâne identică (6,5%), ceea ce arată că excluderea totală este limitată.

În ansamblu, datele indică faptul că parcurile nu reprezintă doar o infrastructură disponibilă, ci un spațiu efectiv utilizat în mod regulat. Diferențele dintre orașe sunt mai degrabă de intensitate a frecvenței decât de acces sau utilizare de bază.

Comparând localitățile, se observă că frecventarea parcurilor este o practică relativ stabilă și integrată în rutina urbană, cu diferențe moderate de intensitate între orașe. La nivelul R.N.U., peste jumătate dintre respondenți (50,2%) merg în parc de cel puțin 2–3 ori pe săptămână sau mai des, iar dacă includem și categoria „o dată pe săptămână” (19,5%), rezultă că aproximativ 70% dintre persoane ajung în parc cel puțin săptămânal. Proporția celor care declară că nu merg niciodată este redusă (7,5%), ceea ce indică o utilizare generalizată.

În București, frecvența este ușor mai ridicată decât media: 22,5% declară că merg zilnic sau aproape zilnic, iar cumulul celor care ajung în parc cel puțin o dată pe săptămână depășește 72%. Nivelul scăzut al categoriei „niciodată” (6,5%) confirmă integrarea parcurilor în viața

Tabelul 3: Frecvența vizitării pădurilor

LOCALITATE / FRECVENTA	R.N.U	Bucuresti	Iasi
Zilnic sau aproape zilnic	2,2%	1,7%	5,9%
De 4-5 ori pe saptamana	1%	0,9%	3,5%
De 2-3 ori pe saptamana	3,6%	2,1%	7,1%
O data pe saptamana	9,7%	8,3%	12,1%
O data la doua saptamani	7,1%	6%	7,6%
O data pe luna	16,4%	16%	11,4%
Mai rar de o data pe luna	30,7%	32,5%	26%
Niciodata	29,3%	32,5%	26,4%

Dacă analizăm distribuția pe extreme, se observă o polarizare pronunțată către frecvențe reduse de vizitare, în toate localitățile analizate. La nivelul R.N.U., doar aproximativ 6,8% dintre respondenți declară că merg în pădure de cel puțin 2–3 ori pe săptămână sau mai des, în timp ce aproape 60% ajung rar (mai rar de o dată pe lună – 30,7%) sau niciodată (29,3%). Categoria dominantă este „mai rar de o dată pe lună”, ceea ce indică o utilizare ocazională, nu integrată în rutina cotidiană. În București, frecvența este și mai scăzută: doar 4,7% merg cel puțin de 2–3 ori pe săptămână, iar 65% declară că ajung în pădure mai rar de o dată pe lună sau niciodată (32,5% + 32,5%).

Datele sugerează o distanță mai mare între populația urbană și mediul forestier, probabil asociată cu accesibilitatea sau distanța față de astfel de zone. În Iași, patternul este diferit: frecvențele ridicate sunt mai prezente (5,9% zilnic/aproape zilnic și 7,1% de 2–3 ori pe săptămână), iar proporția celor care nu merg niciodată (26,4%) este mai redusă decât în București. Totuși, și aici predomină vizitele rare (26% mai rar de o dată pe lună). Per ansamblu, comparativ cu frecvența vizitării parcurilor, pădurile sunt mult mai puțin integrate în rutina urbană. Ele par să reprezinte mai degrabă o destinație ocazională decât un spațiu utilizat regulat, diferențele dintre orașe fiind în principal de intensitate, nu de structură a comportamentului.

Tabelul 4: Frecvența vizitării malurilor apelor

LOCALITATE / FRECVENTA	R.N.U	Bucuresti	Iasi
Zilnic sau aproape zilnic	7,3%	5,9%	5,3%
De 4-5 ori pe saptamana	2,6%	3,5%	1,5%
De 2-3 ori pe saptamana	8%	7,1%	5,1%
O data pe saptamana	10,9%	12,1%	9,6%
O data la doua saptamani	7,6%	7,6%	6,6%
O data pe luna	12,2%	11,4%	15%
Mai rar de o data pe luna	24,6%	26%	23,5%
Niciodata	26,8%	26,6%	33,5%

În termeni practici, distribuția arată că malurile apelor reprezintă un spațiu utilizat mai degrabă ocazional decât regulat, cu ponderi consistente în zona frecvențelor reduse. La nivelul R.N.U., doar aproximativ 17,9% dintre respondenți ajung la malurile apelor de cel puțin 2–3 ori pe săptămână sau mai des, în timp ce peste 51% declară că merg mai rar de o dată pe lună (24,6%) sau niciodată (26,8%). Segmentul dominant este, așadar, cel al utilizării sporadice. În București, structura este foarte apropiată de media generală: 26% merg mai rar de o dată pe lună și 26,6% nu merg niciodată, ceea ce înseamnă că peste jumătate dintre respondenți nu includ aceste spații în rutina lor obișnuită. Frecvențele săptămânale rămân moderate (aproximativ 28,6% cumulativ pentru cel puțin o dată pe săptămână).

În Iași, proporția celor care nu merg niciodată este cea mai ridicată (33,5%), ceea ce indică o distanță mai mare față de acest tip de spațiu natural. Deși există un segment care ajunge lunar (15%), utilizarea regulată (săptămânală sau mai des) rămâne limitată. Comparativ cu frecvența vizitării parcurilor, malurile apelor au o integrare mai redusă în comportamentul urban cotidian. Ele par să funcționeze mai degrabă ca destinații punctuale de recreere decât ca spații utilizate constant, diferențele dintre orașe fiind mai vizibile în zona „niciodată” decât în cea a frecvențelor ridicate.

Tabelul 5: Distribuția activităților desfășurate în parcuri

LOCALITATE / ACTIVITATE	R.N.U	Bucuresti	Iasi
Plimbări	78%	81,2%	76,3%
Picnicuri	11,7%	9,1%	13%
Activitati culturale si de socializare	29,6%	18,6%	39,9%
Activitati sportive	19%	22,3%	16,5%
Lectura	10%	5%	6%
Tranzit (doar in trecere)	12%	7,7%	16,2%
Niciuna	9%	7,5%	8,7%

Tabloul general arată că parcurile sunt utilizate în principal pentru plimbări, aceasta fiind activitatea dominantă în toate localitățile analizate. La nivelul R.N.U., 78% dintre respondenți declară că folosesc parcurile pentru plimbări, mult peste orice alt tip de activitate. Pe poziția următoare se află activitățile culturale și de socializare (29,6%), urmate de activitățile sportive (19%). Picnicurile (11,7%) și lectura (10%) au ponderi mai reduse, iar 12% declară că tranzitează parcurile fără a desfășura o activitate propriu-zisă. Doar 9% afirmă că nu desfășoară niciuna dintre activitățile enumerate. În București, plimbările ating cea mai mare pondere (81,2%), confirmând rolul parcurilor ca spațiu de relaxare cotidiană. Activitățile sportive au o prezență mai ridicată decât media (22,3%), în timp ce lectura (5%) și activitățile culturale (18,6%) au ponderi mai reduse comparativ cu R.N.U. Segmentul celor care folosesc parcul doar în tranzit (7,7%) este relativ scăzut.

În Iași, profilul este ușor diferit: plimbările rămân dominante (76,3%), însă activitățile culturale și de socializare au o pondere semnificativ mai mare (39,9%), cea mai ridicată dintre orașele analizate. De asemenea, tranzitul (16,2%) este mai frecvent, ceea ce poate indica integrarea parcurilor în rețeaua cotidiană de deplasare urbană. Activitățile sportive (16,5%) și lectura (6%) au ponderi moderate. În ansamblu, datele sugerează că parcurile funcționează în primul rând ca spații de plimbare și relaxare, însă în funcție de contextul urban pot căpăta și un rol mai pronunțat de socializare sau de infrastructură de mobilitate.

Tabelul 6: Distribuția activităților desfășurate în păduri

LOCALITATE / ACTIVITATE	R.N.U	Bucuresti	Iasi
Plimbări	42%	33,9%	53,1%
Picnicuri	16,2%	15,1%	20,7%
Activitati culturale si de socializare	10,7%	4,3%	20,4%
Activitati sportive	10%	8,5%	11,5%
Lectura	2,6%	0,2%	7,2%
Tranzit (doar in trecere)	6,2%	2%	13,5%
Niciuna	43,9%	53,4%	31,4%

Analiza comparativă între localități denotă că pădurile capătă roluri diferite în funcție de contextul urban, iar diferențele sunt mai pronunțate decât în cazul parcurilor. La nivelul R.N.U., activitatea principală este reprezentată de plimbări (42%), urmată la distanță de picnicuri (16,2%) și activități culturale sau de socializare (10,7%). Totuși, categoria „niciuna” atinge 43,9%, ceea ce indică o pondere foarte mare a populației care nu desfășoară activități specifice în pădure — fie pentru că nu o frecventează, fie pentru că vizitele sunt ocazionale și neasociate unei practici clare.

În București, proporția celor care nu desfășoară nicio activitate este cea mai ridicată (53,4%), sugerând o utilizare limitată a pădurilor ca spațiu recreativ activ. Plimbările rămân activitatea dominantă (33,9%), însă la un nivel inferior mediei generale. Activitățile culturale (4,3%) și lectura (0,2%) sunt marginale, ceea ce indică un profil mai restrâns de utilizare. În Iași, pădurile par să aibă o funcție recreativă mai pronunțată: peste jumătate dintre respondenți le folosesc pentru plimbări (53,1%), iar activitățile culturale și de socializare ating 20,4%, valoare semnificativ mai mare decât în București. De asemenea, tranzitul (13,5%) are o pondere mai ridicată, ceea ce poate sugera o integrare mai bună a zonelor forestiere în proximitatea orașului. În ansamblu, spre deosebire de parcuri — unde activitățile sunt clar dominante și diversificate — pădurile rămân un spațiu mai puțin utilizat și mai puțin integrat în rutina cotidiană, cu diferențe teritoriale marcante, în special între București și Iași.

Tabelul 7: Distribuția activităților desfășurate pe malurile apelor

LOCALITATE / ACTIVITATE	R.N.U	Bucuresti	Iasi
Plimbări	42%	40,6%	45,4%
Picnicuri	16,2%	8,8%	11%
Activitati culturale si de socializare	10,7%	7,2%	15,7%
Activități sportive	10%	15,1%	10,2%
Lectura	2,6%	1,5%	7,2%
Tranzit (doar in trecere)	6,2%	3%	14,7%
Niciuna	43,9%	45,8%	38,7%

Structura răspunsurilor indică o utilizare mai redusă și mai puțin diversificată a malurilor apelor comparativ cu parcurile, cu ponderi ridicate în categoria „niciuna”. La nivelul R.N.U., plimbările reprezintă principala activitate (42%), însă aproape 43,9% dintre respondenți declară că nu desfășoară nicio activitate specifică în aceste spații. Picnicurile (16,2%), activitățile sportive (10%) și cele culturale sau de socializare (10,7%) au ponderi moderate, iar lectura (2,6%) și tranzitul (6,2%) rămân marginale.

În București, profilul este similar, însă cu o ușoară orientare către activități sportive (15,1%) și o pondere ridicată a celor care nu desfășoară nicio activitate (45,8%). Picnicurile sunt mai puțin frecvente (8,8%), iar tranzitul este redus (3%), sugerând o utilizare mai degrabă recreativă punctuală decât funcțională. În Iași, distribuția este mai echilibrată: plimbările au cea mai mare pondere (45,4%), iar activitățile culturale și de socializare (15,7%) și lectura (7,2%) sunt mai prezente decât în celelalte orașe. De asemenea, tranzitul (14,7%) este semnificativ mai ridicat, ceea ce poate indica o integrare mai bună a acestor spații în structura de mobilitate urbană. Categoria „niciuna” rămâne importantă (38,7%), dar sub nivelul Bucureștiului.

În ansamblu, malurile apelor par să fie utilizate în principal pentru plimbări, însă proporția mare a celor care nu desfășoară activități specifice sugerează o valorificare limitată a potențialului recreativ al acestor spații, diferențele eritoriale fiind vizibile mai ales în gradul de diversificare a activităților teritoriale.

Tabelul 8: Timpul necesar pentru a ajunge de la domiciliu până la cel mai apropiat spațiu verde

TIMP / LOCALITATE	R.N.U.	Bucuresti	Iasi
Sub 5 minute	22,8%	24,5%	14%
Intre 5 - 10 minute	33,3%	38,6%	24,3%
Intre 11 – 15 minute	14,2%	15,8%	13,5%
Intre 16 – 20 de minute	8,1%	6,9%	10,5%
Intre 20 – 25 de minute	3%	2%	4,8%
Intre 26 – 30 de minute	8,5%	6%	12%
Peste 30 de minute	10,1%	6,2%	28,9%

Dacă agregăm intervalele scurte de timp (sub 10 minute), se conturează diferențe clare între localități în ceea ce privește proximitatea spațiilor verzi. La nivelul R.N.U., peste jumătate dintre respondenți (56,1%) declară că ajung la cel mai apropiat spațiu verde în maximum 10 minute (22,8% sub 5 minute + 33,3% între 5–10 minute). Totuși, aproximativ 18,6% au nevoie de peste 20 de minute (inclusiv 10,1% peste 30 de minute), ceea ce indică o distribuție relativ inegală a accesibilității.

În București, proximitatea este mai ridicată: 63,1% ajung în cel mult 10 minute, iar doar 6,2% au nevoie de peste 30 de minute. Structura sugerează o densitate mai mare a spațiilor verzi urbane sau o integrare mai bună a acestora în țesutul orașului. În Iași, situația este diferită: doar 38,3% ajung în maximum 10 minute, iar aproape 29% declară că au nevoie de peste 30 de minute. Aceasta este cea mai ridicată pondere din toate cazurile analizate și indică o accesibilitate teritorială mai redusă sau o distribuție mai concentrată a spațiilor verzi. În ansamblu, datele arată că timpul de acces diferă semnificativ între orașe. Dacă în București spațiile verzi sunt, în general, situate la distanțe scurte de domiciliu, în Iași se observă o polarizare mai accentuată, cu un segment important al populației aflat la distanțe considerabile.

Tabelul 9: Distribuția intervalelor de timp petrecut în spațiile verzi, în cadrul unei vizite obișnuite

TIMP / LOCALITATE	R.N.U.	Cluj-Napoca	Bucuresti	Iasi
Sub 15 minute	3,7%	3,1%	3,5%	3,3%
Intre 15 – 30 de minute	11,3%	10,7%	10,1%	9,4%
Intre 31 – 60 de minute	29%	31,5%	28,7%	24,4%
Intre una si doua ore	32,6%	33,9%	33,5%	33%
Mai mult de doua ore	23,4%	20,8%	24,2%	30%

Datele prezentate mai sus conturează un tipar clar: majoritatea respondenților petrec perioade relativ extinse în spațiile verzi, intervalele de 31–60 de minute și 1–2 ore concentrând cele mai mari ponderi. La nivelul R.N.U., aproape două treimi dintre respondenți (61,6%) declară că petrec între 31 de minute și două ore în spațiile verzi (29% între 31–60 minute și 32,6% între 1–2 ore). În plus, 23,4% rămân mai mult de două ore, ceea ce sugerează o utilizare consistentă și prelungită. Intervalele foarte scurte (sub 30 de minute) cumulează doar 15%.

În Cluj-Napoca, distribuția este similară, dar cu o ușoară accentuare a duratelor medii: 31,5% petrec 31–60 de minute, iar 33,9% între 1–2 ore. Proporția celor care stau peste două ore este de 20,8%, indicând o utilizare susținută, dar ușor mai moderată decât media generală.

În București, structura este aproape identică cu cea din Cluj: 28,7% între 31–60 minute și 33,5% între 1–2 ore, la care se adaugă 24,2% peste două ore. Datele sugerează că spațiile verzi sunt frecvent utilizate pentru activități care presupun un timp de ședere semnificativ.

În Iași, ponderea celor care petrec mai mult de două ore este cea mai ridicată (30%), iar intervalul 1–2 ore rămâne dominant (33%). În același timp, proporția duratelor scurte este redusă, ceea ce indică o utilizare mai degrabă intensivă decât tranzitorie a spațiilor verzi.

În ansamblu, rezultatele arată că spațiile verzi nu sunt folosite predominant pentru vizite scurte, ci pentru perioade consistente de timp, ceea ce sugerează un rol important în activitățile de relaxare, socializare și recreere urbană.

Tabel 10: Distribuția preferințelor privind tipul de însoțitor în spațiile verzi

TIMP / LOCALITATE	R.N.U.	Cluj-Napoca	Bucuresti	Iasi
Singur	11,5%	9,8%	12,1%	11,8%
Cu partenerul / partenera	22,3%	16%	27,5%	26,4%
Cu fiul / fiica	30%	30,5%	25,6%	20,9%
Cu nepoții	7%	13,6%	10,4%	10%
Cu prietenii	23,4%	24,1%	18,9%	25,9%
Cu colegii de școală / serviciu	1,8%	2,2%	1,4%	2%
Cu animalul de companie	4%	3,8%	4,3%	3%

Comparând tiparele relaționale, se observă că spațiile verzi sunt utilizate predominant în contexte familiale și de prietenie, mai rar în mod individual sau profesional. La nivelul R.N.U., cea mai frecventă categorie este „cu fiul/fiica” (30%), urmată de „cu prietenii” (23,4%) și „cu partenerul/partenera” (22,3%). Petrecerea timpului singur este mai redusă (11,5%), iar activitățile alături de colegi (1,8%) sau cu animalul de companie (4%) au ponderi marginale.

În Cluj-Napoca, profilul este similar, cu o pondere ridicată a activităților în familie (30,5% cu fiul/fiica) și o frecvență notabilă a timpului petrecut cu prietenii (24,1%). Se remarcă însă o proporție mai mare a celor care merg cu nepoții (13,6%), peste media generală, ceea ce poate reflecta o structură demografică diferită sau practici familiale mai extinse.

În București, utilizarea este mai pronunțată în cuplu (27,5%) și ușor mai redusă în context parental (25,6% cu fiul/fiica). Ponderea celor care merg singuri (12,1%) este apropiată de media generală, iar activitățile alături de colegi rămân marginale. În Iași, distribuția este mai echilibrată între prieteni (25,9%) și partener (26,4%), în timp ce activitățile alături de copii (20,9%) au o pondere mai redusă decât în celelalte orașe. Se menține o proporție moderată a timpului petrecut singur (11,8%).

În ansamblu, datele arată că spațiile verzi funcționează în primul rând ca spații de interacțiune socială și familială, nu ca spații predominant individuale.

Tabel 11: Distribuția mențiunilor privind elementele considerate ca fiind esențiale pentru un spațiu verde de calitate

INDICATOR / LOCALITATE	R.N.U.	Cluj-Napoca	Bucuresti	Iasi
Bănci	36,7%	35,2%	35,4%	41,5%
Iluminat nocturn	35,7%	35,2%	35,4%	37,2%
Locuri de joacă pentru copii	33,9%	34,9%	33,8%	31,9%
Alei pietonale	31,4%	30,7%	31,2%	33,2%
Lacuri sau cursuri de apă	27%	26,9%	27,7%	26,1%
Păduri urbane	25,4%	24,5%	23,7%	29,6%
Zone pentru sport	19,2%	18,9%	18,5%	20,9%
Foișoare cu mese și bănci	17,8%	17,3%	16,9%	19,9%
Zone special amenajate pentru animalele de companie	16,1%	15,9%	14,8%	18,3%
Piste de biciclete	15,5%	15,2%	14,3%	17,8%
Piste de alergare	13%	12,4%	11,8%	16,1%
Grădini comunitare	5,8%	5,5%	5,4%	7%
Livezi comunitare	1,8%	1,8%	1,9%	1,5%

Ierarhia opțiunilor indică faptul că infrastructura de bază și siguranța sunt considerate prioritare în definirea unui spațiu verde de calitate. La nivelul R.N.U., cele mai importante elemente sunt băncile (36,7%) și iluminatul nocturn (35,7%), urmate de locurile de joacă pentru copii (33,9%) și aleile pietonale (31,4%). Elementele naturale precum lacurile sau cursurile de apă (27%) și pădurile urbane (25,4%) ocupă poziții intermediare. Facilitățile sportive și recreative specializate (zone pentru sport – 19,2%, foișoare – 17,8%, zone pentru animale – 16,1%, piste de biciclete – 15,5%, piste de alergare – 13%) sunt importante, dar secundare comparativ cu dotările de bază.

În Cluj-Napoca și București, structura este aproape identică, cu accent pe bănci și iluminat, ceea ce sugerează o orientare pragmatică spre confort și siguranță. Diferențele sunt minore, iar prioritățile rămân stabile între orașe. În Iași, se remarcă ponderi ușor mai ridicate pentru majoritatea elementelor, în special pentru bănci (41,5%) și iluminat nocturn (37,2%), ceea ce poate indica o sensibilitate mai accentuată față de confort și accesibilitate. De asemenea, pădurile urbane (29,6%) și zonele pentru sport (20,9%) au valori peste media celorlalte orașe.

În ansamblu, datele arată că, în percepția publică, un spațiu verde de calitate este definit în primul rând prin infrastructură funcțională și condiții de utilizare sigură, iar abia ulterior prin facilități specializate sau dotări tematice.

Tabelul 12: Distribuția preferințelor în funcție de categoria de vârstă

ELEMENT / VÂRSTĂ (ANI)	R.N.U.	18 – 29	30 – 39	40 – 49	50 – 59	60 – 69	70+
Bănci	36,7%	33,5%	36,7%	38,6%	40,9%	32,3%	10%
Iluminat nocturn	35,7%	36%	40%	38,4%	32,7%	18,2%	10%
Locuri de joacă pentru copii	33,9%	27,8%	37,1%	34,3%	37,2%	33,3%	10%
Alei pietonale	31,4%	29,5%	33,9%	31,1%	33%	24,2%	20%
Lacuri sau cursuri de apă	27%	27,5%	26,3%	29%	26,4%	24,2%	15%
Păduri urbane	25,4%	27,8%	25,3%	26,5%	26,4%	18,2%	10%
Zone pentru sport	19,2%	20%	19,2%	19,4%	20,2%	14,1%	5%
Foișoare cu mese și bănci	17,8%	15,3%	17,6%	19,4%	20,7%	13,1%	10%
Zone special amenajate pentru animalele de companie	16,1%	19,2%	15,9%	17,9%	14,8%	3%	10%
Piste de biciclete	15,5%	17%	15,5%	16,2%	16,2%	6,1%	5%
Piste de alergare	13%	14,5%	12,7%	13,4%	14,2%	5,1%	5%
Grădini comunitare	5,8%	5,3%	6,5%	5,8%	5,4%	5,1%	10%
Livezi comunitare	1,8%	1,5%	2,2%	1,3%	2%	2%	0%

Structura pe grupe de vârstă relevă variații clare în modul în care este definit un „spațiu verde de calitate”, în funcție de etapa de viață. Pentru categoria 18–29 ani, prioritățile sunt relativ echilibrate, însă se remarcă o pondere mai ridicată pentru iluminat nocturn (36%) și păduri urbane (27,8%), precum și pentru zone destinate animalelor de companie (19,2%) și piste de biciclete (17%). Acest profil sugerează o orientare către mobilitate, siguranță și activități active.

În grupa 30–39 ani, locurile de joacă pentru copii (37,1%) și iluminatul (40%) cresc semnificativ, reflectând o etapă de viață centrată pe familie și siguranță. Aleile pietonale și băncile rămân, de asemenea, importante.

Pentru segmentul 40–49 ani, structura este similară, cu accent pe infrastructura funcțională (bănci – 38,6%, iluminat – 38,4%) și pe facilități pentru copii. Se menține interesul pentru zone naturale (lacuri, păduri urbane).

În categoria 50–59 ani, băncile ating cea mai ridicată pondere (40,9%), indicând o orientare mai pronunțată către confort și odihnă. Totodată, aleile pietonale și iluminatul rămân esențiale.

Pentru grupa 60–69 ani, se observă o scădere generală a ponderilor, însă elementele de bază (bănci – 32,3%, alei – 33,3%) rămân prioritare. Interesul pentru facilități sportive sau pentru animale de companie scade semnificativ.

În segmentul 70+, valorile sunt mai reduse și mai concentrate pe infrastructura minimă (bănci – 10%, iluminat – 10%), iar elementele precum grădinile comunitare (10%) capătă o importanță relativ mai mare comparativ cu alte grupe.

În ansamblu, datele indică o tranziție de la preferințe orientate spre activitate și mobilitate (în rândul tinerilor) către prioritizarea confortului și siguranței (în rândul categoriilor de vârstă mai înaintate). Spațiul verde este perceput diferit în funcție de nevoile asociate fiecărei etape de viață, ceea ce sugerează importanța unei planificări urbane adaptate diversității demografice.

Tabelul 13: Distribuția mențiunilor privind elementele considerate ca fiind esențiale pentru o arie naturală urbană de calitate

INDICATOR / LOCALITATE	R.N.U.	Bucuresti	Iasi
Bănci	35,2%	29,6%	37,6%
Iluminat nocturn	34,8%	30,7%	35,8%
Poteci	32,1%	28,3%	31,3%
Trasee pentru biciclete	31,3%	28,1%	26,6%
Trasee tematice cu panouri informative	29,1%	30,4%	30,6%

Foișoare de observare a faunei	28,4%	27,8%	27,9%
Locuri de joaca din materiale naturale	27,6%	23,5%	31,8%
Alei asfaltate	25,9%	22,1%	33,3%
Trasee de alergare	22%	28,1%	22,4%
Grădini zoologice	18,3%	11,6%	26,9%
Centru de vizitare	13%	11,6%	14,7%
Ghizi de teren	6,8%	6,4%	8,5%

Analizând structura opțiunilor, putem observa că, în cazul ariilor naturale urbane, respondenții valorizează atât infrastructura de bază, cât și elementele cu caracter natural și educativ. La nivelul R.N.U., cele mai importante elemente sunt băncile (35,2%), iluminatul nocturn (34,8%) și potecile (32,1%), urmate îndeaproape de traseele pentru biciclete (31,3%) și traseele tematice cu panouri informative (29,1%). Se remarcă faptul că foișoarele de observare a faunei (28,4%) și locurile de joacă din materiale naturale (27,6%) au ponderi semnificative, ceea ce indică un interes pentru experiențe apropiate de natură, nu doar pentru confort urban.

În București, iluminatul (30,7%) și traseele tematice (30,4%) ocupă poziții centrale, iar traseele de alergare (28,1%) sunt mai importante decât media generală, sugerând o orientare mai accentuată către activități sportive. În schimb, băncile (29,6%) și aleile asfaltate (22,1%) au ponderi mai reduse comparativ cu alte localități.

În Iași, se evidențiază valori mai ridicate pentru băncile (37,6%), iluminatul nocturn (35,8%) și aleile asfaltate (33,3%), dar și pentru grădinile zoologice (26,9%) și locurile de joacă din materiale naturale (31,8%).

Această combinație sugerează o așteptare simultană de confort și diversificare tematică a experienței naturale. În ansamblu, spre deosebire de spațiile verzi urbane clasice, ariile naturale urbane sunt asociate nu doar cu dotări funcționale, ci și cu elemente educative, tematice și de interacțiune cu natura. Diferențele teritoriale reflectă accente distincte: Bucureștiul privilegiază mobilitatea și sportul, iar Iașiul pune un accent mai puternic pe infrastructură și diversitate de facilități.

Tabelul 14: Distribuția preferințelor în funcție de categoria de vârstă

Element / Categorie de vârstă (ani)	R.N.U.	18 – 29	30 – 39	40 – 49	50 – 59	60 – 69	70+
Bănci	35,2%	35,1%	24,8%	29,6%	32,4%	38,6%	47,3%
Iluminat nocturn	34,8%	42,1%	37,9%	30,6%	34,1%	33,8%	30,5%
Poteci	32,1%	28,5%	34,5%	33,2%	27,7%	33,3%	34,3%
Trasee pentru biciclete	31,3%	36%	43,7%	32,7%	28,9%	25,1%	22,6%
Trasee tematice cu panouri informative	29,1%	25,4%	34%	30,1%	30,6%	29,5%	25,5%
Foișoare de observare a faunei	28,4%	26,8%	27,7%	32,7%	31,2%	26,1%	26,4%
Locuri de joacă din materiale naturale	27,6%	29,8%	33%	30,6%	27,7%	25,1%	20,9%
Alei asfaltate	25,9%	28,9%	23,3%	21,9%	19,1%	23,2%	36,4%
Trasee de alergare	22%	27,6%	31,6%	16,3%	25,4%	20,3%	12,6%
Gradini zoologice	18,3%	14,9%	17%	24,5%	20,2%	17,9%	17,2%
Centru de vizitare	13%	18%	9,7%	10,2%	13,3%	14%	12,1%
Ghizi de teren	6,8%	7,5%	7,3%	6,6%	6,9%	5,8%	6,7%

Examinarea structurii pe grupe de vârstă arată că percepția asupra unei arii naturale urbane de calitate se modifică substanțial în funcție de etapa de viață.

Pentru categoria 18–29 ani, se remarcă o orientare pronunțată către mobilitate și activitate: iluminatul nocturn atinge 42,1%, traseele pentru biciclete 36%, iar traseele de alergare 27,6%. Această generație valorizează accesibilitatea și infrastructura care susține un stil de viață activ.

În grupa 30–39 ani, traseele pentru biciclete (43,7%) și potecile (34,5%) devin dominante, iar traseele tematice (34%) și locurile de joacă din materiale naturale (33%) capătă o importanță crescută. Profilul sugerează un echilibru între activitate fizică și componenta educativă sau familială.

Pentru segmentul 40–49 ani, preferințele se distribuie relativ echilibrat, însă cresc ponderile pentru foișoarele de observare a faunei (32,7%) și grădinile zoologice (24,5%), ceea ce indică un interes sporit pentru experiențe de tip contemplativ sau educativ.

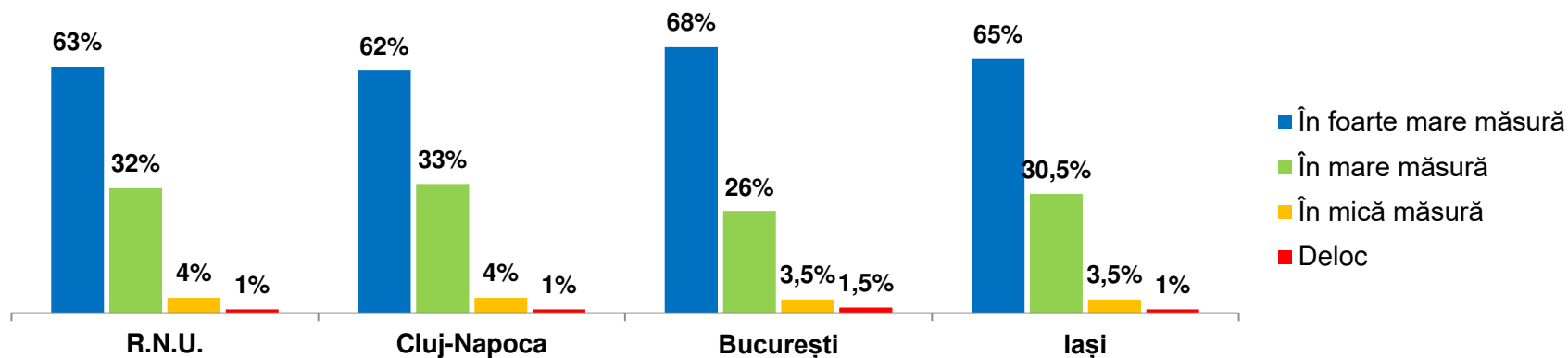
În categoria 50–59 ani, infrastructura de confort redevine centrală: băncile (32,4%), iluminatul (34,1%) și traseele tematice (30,6%) sunt printre cele mai valorizate elemente. Componenta sportivă rămâne prezentă, dar pierde din intensitate comparativ cu grupele mai tinere.

Pentru grupa 60–69 ani, băncile (38,6%) și potecile (33,3%) ocupă poziții dominante, semnalând o orientare clară către accesibilitate și confort. Interesul pentru trasee de alergare sau biciclete scade vizibil.

În segmentul 70+, infrastructura de bază devine decisivă: băncile ating 47,3%, iar aleile asfaltate cresc la 36,4%. În paralel, facilitățile dinamice (biciclete – 22,6%, alergare – 12,6%) au ponderi reduse, ceea ce reflectă nevoia de siguranță și utilizare facilă.

În ansamblu, datele indică o tranziție de la preferințe centrate pe activitate și explorare (tineri) către prioritizarea confortului, accesibilității și infrastructurii stabile (vârste înaintate). Ariile naturale urbane sunt percepute diferit generațional, ceea ce subliniază necesitatea unei proiectări diferențiate și incluzive.

Graficul 12: Percepția impactului accesului la spațiile verzi asupra stării de sănătate



Percepția impactului asupra sănătății este covârșitor favorabilă în toate localitățile analizate, cu o concentrare foarte ridicată în categoriile superioare de evaluare. La nivelul R.N.U., 63% dintre respondenți apreciază efectul ca fiind „în foarte mare măsură”, iar 32% „în mare măsură”. Astfel, 95% dintre respondenți asociază utilizarea spațiilor verzi cu beneficii clare asupra sănătății.

În Cluj-Napoca, distribuția este aproape identică (62% „în foarte mare măsură” și 33% „în mare măsură”), ceea ce confirmă o percepție stabilă și puternic pozitivă.

Bucureștiul înregistrează cea mai ridicată proporție a răspunsurilor maxime (68%), dar o pondere ușor mai redusă a categoriei „în mare măsură” (26%). Această structură sugerează o polarizare mai accentuată către evaluarea maximă a impactului.

În Iași, 65% consideră că efectul este „în foarte mare măsură” pozitiv, iar 30,5% „în mare măsură”, ceea ce conduce la un nivel agregat de 95,5% evaluări favorabile. Răspunsurile negative sunt marginale în toate cazurile: proporțiile celor care indică „în mică măsură” sau „deloc” nu depășesc 5% cumulativ.

În ansamblu, datele indică un consens aproape general privind rolul spațiilor verzi în susținerea sănătății fizice și psihice, diferențele între orașe fiind minore și ținând mai degrabă de intensitatea evaluării (gradul maxim vs. mare), nu de direcția percepției.

Tabelul 15: Distribuția amenințărilor percepute asupra spațiilor verzi

INDICATOR / LOCALITATE	R.N.U.	Cluj-Napoca	București	Iași
Dezvoltarea imobiliară haotică	63,7%	62,8%	64,8%	62,2%
Aruncarea deșeurilor pe spațiile verzi	53,2%	47%	48,4%	62,4%
Poluarea	46,9%	40,6%	42,8%	56,5%
Defrișarea excesivă	40%	31,7%	43,3%	45,3%
Transformarea spațiilor verzi în locuri de parcare	32,3%	31,8%	28,9%	34,1%
Realizarea infrastructurii rutiere	14,8%	16,3%	12,1%	16,4%
Schimbările climatice	12,8%	10,1%	9,8%	15,9%
Incendiile de vegetație	7,7%	6,7%	7,1%	9%
Distrugerea habitatelor naturale	5,4%	14,2%	4,3%	2%

Ierarhia percepțiilor indică în mod clar că presiunile de natură urbanistică sunt considerate cea mai serioasă categorie de risc. La nivelul R.N.U., dezvoltarea imobiliară haotică este identificată drept principala amenințare (63,7%), urmată de aruncarea deșeurilor (53,2%) și poluarea (46,9%). Defrișarea excesivă (40%) completează acest nucleu de riscuri percepute ca având impact direct și imediat. În Cluj-Napoca, structura este similară în vârf de clasament: dezvoltarea imobiliară (62,8%) rămâne dominantă. Totuși, se remarcă o pondere relativ mai redusă a defrișărilor (31,7%) comparativ cu alte orașe și o sensibilitate mai mare față de distrugerea habitatelor naturale (14,2%), indicator cu cea mai ridicată valoare aici.

În București, dezvoltarea imobiliară atinge 64,8% – cel mai ridicat nivel dintre orașe – iar defrișarea excesivă (43,3%) și poluarea (42,8%) sunt percepute mai acut decât în Cluj. Transformarea spațiilor verzi în locuri de parcare (28,9%) reflectă o presiune specific metropolitană.

În Iași, distribuția capătă o tentă mai accentuată pe dimensiunea ecologică: aruncarea deșeurilor (62,4%) și poluarea (56,5%) depășesc clar nivelurile din celelalte orașe. De asemenea, defrișarea excesivă (45,3%) este percepută mai intens. Schimbările climatice (15,9%) înregistrează aici cea mai mare pondere relativă. Amenințările asociate infrastructurii rutiere, incendiilor de vegetație sau distrugerii habitatelor naturale au ponderi semnificativ mai reduse la nivel agregat, sugerând că publicul identifică mai ales riscurile vizibile și imediate, legate de presiunea urbană directă.

În ansamblu, datele indică o percepție dominantă a conflictului dintre expansiunea urbană și conservarea spațiilor verzi. Diferențele între orașe nu schimbă ierarhia principalelor riscuri, dar evidențiază variații în intensitatea sensibilității față de problemele ecologice versus cele urbanistice.

V. PERCEPȚIA ASUPRA PROIECTELOR DE INFRASTRUCTURĂ

Tabelul 16: Rata de notorietate a principalelor proiecte de infrastructură verde

PROIECT / NOTORIETATE	Da	Nu
Inelul Verde Metropolitan Clujean (IVMC)	6,5%	93,5%
Centura Verde București-Ilfov	21,5%	78,5%

Datele evidențiază un nivel redus de cunoaștere publică a proiectelor analizate, cu diferențe semnificative între inițiative. Pentru Inelul Verde Metropolitan Clujean (IVMC), doar 6,5% dintre respondenți declară că au auzit de proiect, în timp ce 93,5% indică lipsa notorietății. Această distribuție sugerează o vizibilitate publică extrem de limitată, în pofida relevanței strategice a proiectului la nivel metropolitan.

În cazul Centurii Verzi București–Ilfov, nivelul de notorietate este mai ridicat, dar rămâne modest: 21,5% răspunsuri afirmative și 78,5% negative. Diferența față de IVMC indică o expunere mediatică sau instituțională relativ mai bună, fără a atinge însă un prag de recunoaștere majoritară.

În ansamblu, rezultatele arată un deficit de comunicare publică privind proiectele de infrastructură verde. Gradul redus de notorietate poate limita atât susținerea civică, cât și capacitatea de mobilizare comunitară în jurul acestor inițiative strategice.

Tabelul 17: Distribuția canalelor de informare cu privire la proiectele de infrastructură verde

PROIECT / SURSĂ DE INFORMARE	De pe internet / social media	De la TV / Radio	De la rude / prieteni / cunoștințe	Altele
Inelul Verde Metropolitan Clujean (IVMC)	56%	17%	21%	5%
Centura Verde București-Ilfov	41%	35%	20%	4%

Structura surselor de informare indică un rol dominant al mediului online, dar cu diferențe relevante între cele două proiecte. Pentru Inelul Verde Metropolitan Clujean (IVMC), principala sursă de informare este internetul și social media (56%). Televiziunea și radioul au o contribuție semnificativ mai redusă (17%), iar informarea prin rețele interpersonale – rude, prieteni, cunoștințe – reprezintă 21%. Categoria „Altele” are o pondere marginală (5%). Distribuția sugerează o circulație predominant digitală a informației, cu o prezență modestă în mass-media tradițională.

În cazul Centurii Verzi București–Ilfov, mediul online rămâne canalul principal (41%), însă diferența față de mass-media clasică este mai mică: 35% dintre respondenți indică TV/radio ca sursă de informare. Rețelele interpersonale cumulează 20%, iar alte surse 4%. Comparativ cu IVMC, acest proiect pare să beneficieze de o expunere mai echilibrată între online și mass-media tradițională.

În ansamblu, datele arată că informarea despre proiectele de infrastructură verde este susținută în principal de mediul digital, în timp ce mass-media clasică joacă un rol secundar sau complementar. Diferențele dintre proiecte pot reflecta intensitatea campaniilor de comunicare sau relevanța lor mediatică la nivel regional.

Tabelul 18: Percepția importanței principalelor proiecte de infrastructură din Cluj-Napoca

PROIECT / IMPORTANTĂ	Foarte important	Important	Mai puțin important	Deloc important
Spitalul Regional de Urgențe	77%	21%	1,6%	0,4%
Centura Metropolitană	64%	32%	3%	1%
Inelul Verde Metropolitan	47%	50%	2%	1%
Amenajarea Someșului la nivel Metropolitan	43%	48%	8%	1%
Extinderea rețelei de piste pentru biciclete	37%	48%	11%	4%
Trenul Metropolitan	33%	47%	13%	7%
Construirea unui Aquapark	33%	43%	19%	5%
Metroul	35%	35%	18%	12%

Distribuția răspunsurilor indică o susținere majoritară pentru toate proiectele analizate, diferențele apărând mai degrabă la nivelul gradului de prioritate perceput.

Spitalul Regional de Urgență se situează clar pe primul loc în ierarhia importanței: 77% dintre respondenți îl consideră „foarte important”, iar 21% „important”, cumulând astfel 98% evaluări pozitive. Este proiectul cu cea mai puternică legitimitate publică și cu cea mai mică pondere a evaluărilor negative.

Centura Metropolitană urmează cu 64% „foarte important” și 32% „important” (96% cumulativ), confirmând importanța acordată infrastructurii de mobilitate.

În ceea ce privește proiectele cu componentă verde și recreativă, Inelul Verde Metropolitan este evaluat favorabil (47% „foarte important”, 50% „important”), însă intensitatea maximă a susținerii este mai redusă decât în cazul infrastructurii medicale sau rutiere. O situație similară apare la Amenajarea Someșului la nivel metropolitan (43% „foarte important”, 48% „important”).

Proiectele de mobilitate alternativă și recreere – extinderea rețelei de piste pentru biciclete și Trenul Metropolitan – beneficiază de majorități clare, dar cu ponderi mai ridicate în categoria „important” decât în „foarte important”, ceea ce sugerează o susținere stabilă, dar mai moderată ca intensitate.

La polul inferior al ierarhiei relative se află construirea unui Aquapark și Metroul, unde proporția celor care indică „mai puțin important” sau „deloc important” este mai ridicată comparativ cu celelalte proiecte (în special în cazul metroului, unde 12% îl consideră „deloc important”). În ansamblu, datele conturează o prioritate clară pentru proiectele asociate serviciilor esențiale (sănătate) și mobilității majore, în timp ce proiectele recreative sau de infrastructură complexă sunt percepute ca importante, dar nu la același nivel de urgență strategică.

Tabelul 19: Percepția importanței principalelor proiecte de infrastructură din Iași

PROIECT / IMPORTANTĂ	Foarte important	Important	Mai puțin important	Deloc important
Spitalul Regional de Urgențe	84%	14,7%	1,3%	0%
Centura Ocolitoare a Iașiului	69,7%	28,6%	1,7%	0%
Realizarea unei rețele de arii urbane și peri-urbane	28,7%	56,2%	13,8%	1,3%
Amenajarea Râului Bahlui la nivel Metropolitan	36,7%	54%	9,3%	0%
Extinderea rețelei de piste pentru biciclete	25,2%	60,5%	13,8%	0,5%
Trenul Metropolitan Iași	33%	47%	13%	7%
Construirea unui Aquapark	8,9%	56,9%	31,6%	2,6%

Structura evaluărilor arată o ierarhie clară a priorităților, cu accent puternic pe infrastructura medicală și rutieră. Spitalul Regional de Urgențe ocupă primul loc detașat: 84% dintre respondenți îl consideră „foarte important”, iar 14,7% „important”, cumulând aproape unanimitate (98,7%). Absența aproape totală a evaluărilor negative indică o legitimitate publică solidă și o percepție de urgență strategică.

Pe locul al doilea se situează Centura Ocolitoare a Iașiului, cu 69,7% „foarte important” și 28,6% „important” (98,3% cumulativ). Importanța infrastructurii de mobilitate este, așadar, aproape la același nivel cu cea a infrastructurii medicale.

Proiectele cu componentă verde sau de amenajare urbană sunt evaluate favorabil, dar cu o distribuție diferită a intensității. Amenajarea Râului Bahlui la nivel metropolitan (36,7% „foarte important”, 54% „important”) și realizarea unei rețele de arii urbane și peri-urbane (28,7% „foarte important”, 56,2% „important”) beneficiază de majorități clare, însă susținerea se concentrează mai ales în categoria „important”, nu „foarte important”. Extinderea rețelei de piste pentru biciclete (25,2% „foarte important”, 60,5% „important”) urmează același tipar: consens larg, dar intensitate moderată.

În cazul Trenului Metropolitan Iași, deși 80% îl consideră important sau foarte important (33% + 47%), se observă o pondere mai ridicată a evaluărilor negative comparativ cu proiectele anterioare (13% „mai puțin important”, 7% „deloc important”).

La polul inferior al ierarhiei relative se află construirea unui Aquapark, unde doar 8,9% indică „foarte important”, iar 31,6% îl consideră „mai puțin important”. Acest proiect este perceput mai degrabă ca opțional sau secundar în raport cu investițiile în sănătate și mobilitate.

În ansamblu, datele confirmă că, în cazul Iașului, prioritățile publice sunt clar orientate către servicii esențiale și infrastructură de transport, în timp ce proiectele recreative sau cu impact indirect asupra funcționării urbane sunt susținute, dar fără aceeași intensitate strategică.

Tabelul 20: Analiză comparativă a proiectelor de infrastructură rutieră în raport cu proiectele de infrastructură verde (Cluj-Napoca)

PROIECT / IMPORTANTĂ	Foarte important + Important	Mai puțin important + Deloc important
Centura Metropolitană	96%	4%
Inelul Verde Metropolitan Clujean	97%	3%
Amenajarea Someșului la nivel metropolitan	91%	9%

Tabelul 21: Analiză comparativă a proiectelor de infrastructură rutieră în raport cu proiectele de infrastructură verde (Iași)

PROIECT / IMPORTANTĂ	Foarte important + Important	Mai puțin important + Deloc important
Centura Ocolitoare a Iașului	98,3%	1,7%
Realizarea unei rețele de arii urbane și peri-urbane	84,9%	15,1%
Amenajarea Râului Bahlui la nivel metropolitan	91,7%	9,3%

Analiza comparativă a datelor arată că nivelul de susținere publică pentru infrastructura rutieră și pentru infrastructura verde este comparabil, ambele tipuri de proiecte înregistrând ponderi foarte ridicate prin agregarea categoriilor „foarte important” și „important”. Cu

toate acestea, în planul alocărilor financiare, realitatea este profund asimetrică: proiectele de infrastructură rutieră beneficiază, în mod tradițional, de bugete semnificativ mai consistente, în timp ce investițiile în infrastructura verde rămân limitate sau marginale în raport cu amploarea și impactul lor potențial.

Această discrepanță indică un decalaj între prioritățile declarate la nivelul opiniei publice și prioritizarea efectivă în procesul bugetar. În consecință, sunt necesare politici publice care să evidențieze și să corecteze acest dezechilibru, printr-o planificare strategică integrată și printr-o alocare mai echilibrată a resurselor între infrastructura rutieră și cea verde.

VI. PERCEPȚIA ASUPRA ARIILOR NATURALE URBANE

Tabelul 22: Distribuția percepțiilor asupra conceptului de "arie naturală urbană"

CATEGORIE	PROCENT
Definiție generică (ex. spațiu verde)	21,8%
Exemplu tip (ex. parc, pădure, apă)	16,9%
Formulări neclare / ambigue	16,9%
Exemplu concret (ex. Delta Văcărești)	7,7%
Nu știu	36,7%

Rezultatele arată un nivel ridicat de ambiguitate în înțelegerea conceptului de „Arie Naturală Urbană”. Cea mai mare pondere a respondenților (36,7%) declară că nu știu ce presupune acest concept, ceea ce indică un deficit semnificativ de informare sau de familiarizare cu terminologia specifică.

Dintre cei care formulează un răspuns, 21,8% oferă o definiție generică (de tip „spațiu verde”), iar 16,9% indică exemple-tip precum parc, pădure sau apă, fără a evidenția dimensiunea integrată sau statutul particular al unei arii naturale urbane. În mod similar, 16,9% utilizează formulări neclare sau ambigue, ceea ce consolidează ideea unei înțelegeri superficiale a conceptului.

Doar 7,7% dintre respondenți menționează un exemplu concret (precum Delta Văcărești), ceea ce sugerează că referințele specifice și ancorarea în realități instituționalizate sunt limitate. În ansamblu, distribuția răspunsurilor evidențiază o fragmentare conceptuală și o nevoie clară de clarificare terminologică și comunicare publică privind semnificația și rolul ariilor naturale urbane.

VII. DATE SOCIO-DEMOGRAFICE

Tabelul 23: Distribuția eșantionului în funcție de genul respondentului

GEN / LOCALITATE	R.N.U.	Cluj-Napoca	București	Iași
Masculin	44,5%	42,5%	47%	44%
Feminin	55,5%	57,5%	53%	56%

Tabelul 24: Distribuția eșantionului în funcție de vârstă

CATEGORIA DE VÂRSTĂ (ANI)	18 – 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 +
PONDERE	18,6%	16,8%	15%	13,7%	16,8%	19,1%

Tabelul 25: Distribuția eșantionului în funcție de nivelul de studii

NIVEL DE STUDII / LOCALITATE	R.N.U.	Cluj-Napoca	București	Iași
Fără școală absolvită	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Școală primară (4 clase)	1%	1%	1,2%	0,2%
Școală gimnazială (8 clase)	4,1%	3,3%	5%	2,5%
10 clase	3,7%	2,7%	4%	4%
Școală profesională	10%	10,5%	8,8%	9,7%
Liceu	27,7%	27,9%	26,8%	26,7%

Școală post-liceală	7,6%	7,3%	5,5%	9,2%
Facultate (Licență)	31,6%	34%	32,5%	30,9%
Masterat	12,2%	11,1%	14,1%	14%
Doctorat	2%	2,1%	2%	2,7%

Tabelul 26: Distribuția eșantionului în funcție de ocupație

Ocupație / Localitate	R.N.U.	Cluj-Napoca	București	Iași
Antreprenor / Freelancer	6,6%	8%	8%	4,5%
Manager / Director	2,7%	3,7%	2,6%	2,2%
Angajat cu studii superioare	27,6%	28,3%	29,4%	30,2%
Angajat cu studii medii	15%	16,2%	13,9%	10,5%
Zilier(ă)	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%
În concediu de creștere a copilului	1,2%	1,2%	1,4%	0,2%
Elev(ă) / Student(ă)	7,1%	7,2%	6,8%	11%
Casnic(ă)	3,2%	1,2%	3,1%	5,7%
Pensionar(ă)	35%	32,9%	33,6%	35,1%
Șomer(ă)	1,4%	1,2%	1%	0,5%

Tabelul 26: Distribuția eșantionului în funcție de venitul personal

VENIT / LOCALITATE	R.N.U.	București	Iași
Sub 500 RON	3,3%	6%	5,3%
500 – 1000 RON	1%	1%	1%
1001 – 1500 RON	3,6%	3%	5,3%
1501 – 2000 RON	7,1%	6,5%	6,8%
2001 – 3000 RON	14,6%	13%	15%
3001 – 4000 RON	14,4%	14%	16%
4001 – 5000 RON	13,9%	12%	15%
5001 – 6000 RON	10,2%	10%	9%
6001 – 7000 RON	5,9%	7%	6,9%
7001 – 8000 RON	4,6%	7%	3%
8001 – 9000 RON	3%	4,5%	1,7%
9001 – 10.000 RON	5,7%	5%	6%
Peste 10.000 RON	12,7%	11%	9%

VIII. ANALIZA EXPLICATIVĂ

Analiza cluster asupra frecvenței utilizării spațiilor verzi și a ariilor naturale urbane a identificat două grupuri distincte de utilizatori: utilizatori activi și utilizatori mai puțin activi. Tabelul de mai jos prezintă diferențele dintre cele două grupuri:

Tabelul 27: Distribuția respondenților în funcție de gradul de utilizare al spațiilor verzi

UTILIZATORI ACTIVI AI SPAȚIILOR VERZI	UTILIZATORI MAI PUȚIN ACTIVI AI SPAȚIILOR VERZI
Au vârste cuprinse între 25 și 44 de ani	Au vârste cuprinse între 50-70 de ani
Sunt absolvenți de studii universitare și post-universitare	Sunt absolvenți de studii medii (liceu, școală profesională)
Sunt angajați pe funcții care necesită studii superioare	Sunt angajați pe funcții ce necesită studii medii sau sunt pensionari
Au venituri lunare cuprinse între 4.000 și 10.000 RON	Au venituri lunare cuprinse între 2.000 și 4.000 RON
Vizitează spațiile verzi de cel puțin 2-3 ori pe săptămână	Vizitează spațiile verzi o dată pe săptămână sau mai rar
De regulă, vizitează spațiile verzi împreună cu familia, inclusive copiii	De regulă, singuri sau împreună cu partenerul / partenera
Petrec minim o oră în spațiile verzi, în cadrul unei vizite obișnuite	Petrec minim o oră în spațiile verzi, în cadrul unei vizite obișnuite
Nu există diferențe majore în privința distribuției pe genuri	Predomină genul feminin

Analiza modului în care sunt frecventate parcurile, pădurile, și malurile apelor

Proximitatea este principalul motor al utilizărilor parcurilor și al malul apelor. Pentru a analiza relația dintre timpul de deplasare până la cel mai apropiat spațiu verde și frecvența utilizării acestuia, au fost aplicate teste de asociere Chi-Square. Rezultatele indică o asociere statistic semnificativă între timpul de deplasare și frecvența vizitelor în parcuri ($\chi^2(42)=115.433$, $p<0.001$, $V=0.119$), precum și între timpul de deplasare și frecvența utilizării malurilor de apă ($\chi^2(42)=76.177$, $p=0.001$, $V=0.098$).

Aceste rezultate sugerează că proximitatea spațiilor verzi joacă un rol important în utilizarea regulată a parcurilor și a zonelor de promenadă. În schimb, nu a fost identificată o asociere semnificativă între timpul de deplasare și frecvența vizitelor în păduri ($\chi^2(42)=46.950$, $p=0.277$), ceea ce indică faptul că utilizarea pădurilor este mai puțin dependentă de distanță și este probabil determinată de factori recreativi, de timp liber sau de activități planificate. Acest rezultat evidențiază rolul distinct pe care diferitele tipuri de spații verzi îl joacă în viața cotidiană a populației.

Totodată, frecvența vizitelor în parcuri, în funcție de vârstă și gen sugerează necesitatea unor politici urbane diferențiate, adaptate nevoilor specifice ale diferitelor grupe demografice. Analiza Chi-Square indică o asociere semnificativă între vârstă și frecvența comportamentului analizat, atât în rândul femeilor, cât și al bărbaților ($p < 0.001$). Totuși, lipsa unei asocieri liniare semnificative sugerează că diferențele dintre grupele de vârstă nu urmează un tipar progresiv, ci prezintă variații neregulate între categorii. Cu toate acestea, printr-o analiza Crosstab se urmărește identificarea de utilizare a parcurilor. Pentru femei, se observă o frecvență ridicată la categoria de vârstă 30-40 de ani (47%) frecventează zilnic și 60-70 de ani, unde 22,5% utilizează zilnic. Acest fapt poate indica faptul că frecventarea parcurilor e legată de îngrijirea copiilor și activități sociale sau plimbări recreative. Pentru bărbați, model mai activ în tinerețe și maturitate activă, dar cu scădere clară după 50 ani. Scăderea accentuată a frecvenței în rândul bărbaților peste 50 de ani semnalează necesitatea unor intervenții specifice orientate spre stimularea activității fizice și a socializării, cu scopul prevenirii sedentarismului și izolării sociale.

Așadar politicile urbane propuse ar veni în sprijinul echilibrului dintre viața profesională, familială și recreativă. De asemenea, un segment important care nu utilizează spațiile verzi este populația vârstnică așadar se pune accentul pe reducerea izolării sociale și îmbunătățirea stării generale de sănătate. Printre recomandări derivate din analiză se numără:

- Extinderea și modernizarea zonelor de joacă pentru copii;
- Amenajarea de spații multifuncționale pentru părinți și copii;
- Crearea de trasee pietonale și piste pentru cărucioare și biciclete;
- Dezvoltarea unor zone de relaxare pentru socializare între tinerii adulți;
- Amenajarea de bănci ergonomice, zone de odihnă și umbrire;

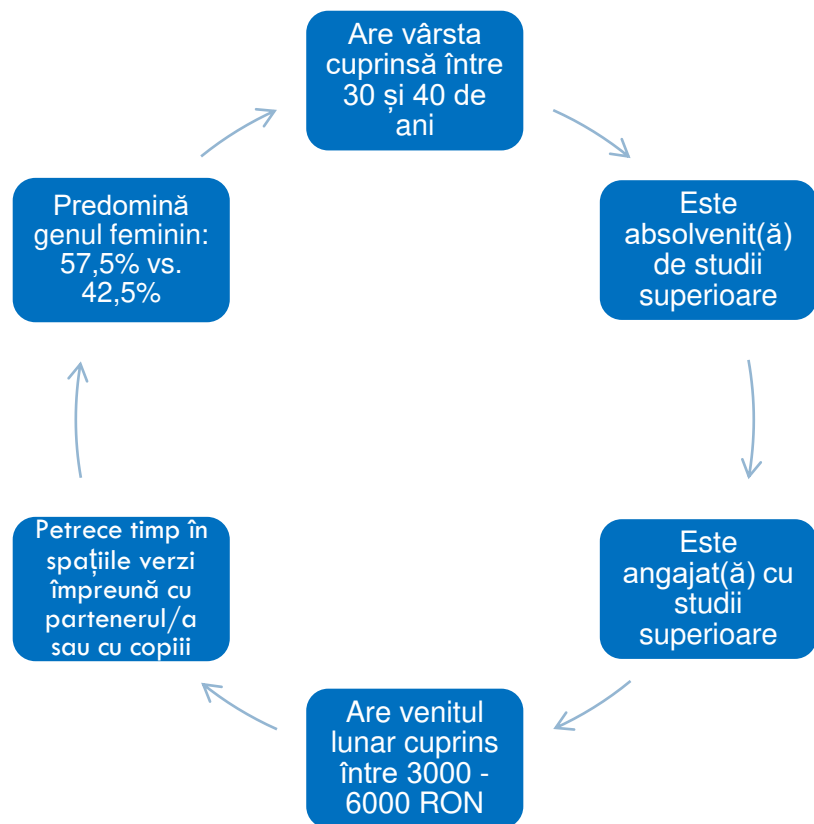
- Crearea de trasee sigure, antiderapante și bine iluminate;
- Instalarea de echipamente de fitness ușor pentru seniori;
- Organizarea de programe comunitare: plimbări ghidate, gimnastică ușoară, socializare;

Într-o manieră similară, și frecvența vizitelor pădurilor în funcție de vârstă și gen arată necesitatea unor politici urbane diferențiate pe grupe demografice.

Rezultatele testului Chi-Square indică existența unei asocieri semnificative statistic între vârstă și frecvența vizitelor în păduri, atât la nivelul eșantionului total ($\chi^2 = 184.320$, $df = 35$, $p < 0.001$), cât și separat pentru femei ($\chi^2 = 142.310$, $p < 0.001$) și bărbați ($\chi^2 = 65.703$, $p = 0.001$). Acest lucru arată că distribuția frecvenței vizitelor diferă semnificativ între grupele de vârstă, iar această relație este valabilă pentru ambele genuri. Analiza tabelului de contingență evidențiază un model clar de scădere a frecvenței vizitelor în păduri odată cu înaintarea în vârstă. În rândul persoanelor sub 30 și 30–40 de ani predomină categoriile „mai rar de o dată pe lună” și „o dată pe lună”, însă există și un procent semnificativ de vizite regulate săptămânale.

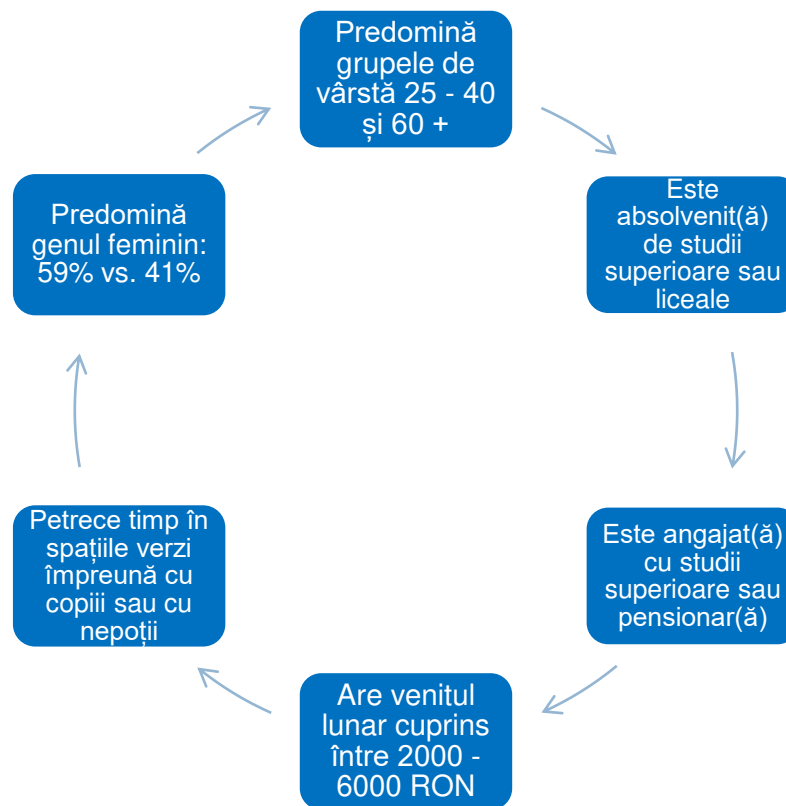
Pe măsură ce vârsta crește, se observă o creștere accentuată a ponderii celor care nu vizitează niciodată pădurea, mai ales în grupele 50–60 ani, 60–70 ani și peste 70 ani, unde categoria „niciodată” ajunge la valori foarte ridicate (până la peste 50% în rândul celor de peste 70 de ani). Această tendință este mai pronunțată la femei, unde peste 60% dintre cele cu vârsta peste 70 de ani declară că nu frecventează deloc pădurile. În cazul bărbaților, frecvența vizitelor este ușor mai ridicată la vârstele tinere și medii, cu procente mai mari pentru categoriile „o dată pe lună”, „o dată pe săptămână” și „2–3 ori pe săptămână”. Totuși, și aici se observă aceeași tendință descendentă clară odată cu înaintarea în vârstă, ceea ce sugerează că factorii legați de mobilitate, sănătate, accesibilitate și infrastructură joacă un rol major în comportamentul de utilizare a pădurilor.

Graficul 13: Profilul socio-demografic al individului nemulțumit de accesul la spații verzi și arii naturale urbane



Profilul rezultat indică faptul că nemulțumirea față de accesul la spații verzi nu este specifică categoriilor vulnerabile tradițional, ci apare predominant în rândul populației active, integrate profesional și educațional. Un element relevant este faptul că aceste persoane utilizează spațiile verzi în contexte relaționale – împreună cu partenerul sau copiii – ceea ce sugerează că nemulțumirea este asociată cu nevoi familiale și cu standarde mai ridicate privind proximitatea, siguranța și calitatea infrastructurii verzi. Interpretativ, nemulțumirea nu reflectă dezinteres față de natură urbană, ci dimpotrivă, o utilizare activă și o așteptare ridicată în raport cu oferta existentă. Acest profil indică o categorie socială cu capital educațional și aspirațional ridicat, care poate deveni un actor important în susținerea politicilor publice orientate către extinderea și îmbunătățirea infrastructurii verzi urbane.

Graficul 14: Profilul socio-demografic al individului care petrece mai mult de două ore în spațiile verzi, în cadrul unei vizite obișnuite



Profilul persoanei care petrece peste două ore în spațiile verzi indică un nivel ridicat de implicare și valorizare a infrastructurii verzi urbane. Predomină grupele de vârstă 25–40 de ani și 60+, ceea ce sugerează două tipare distincte de utilizare: pe de o parte, adulți activi, aflați în etapa de consolidare profesională și familială, iar pe de altă parte, persoane vârstnice, pentru care spațiul verde devine un cadru central al socializării și menținerii stării de sănătate.. Un element important este dimensiunea relațională: timpul îndelungat este petrecut în special împreună cu copiii sau nepoții, ceea ce arată că spațiile verzi funcționează ca infrastructură de coeziune familială și intergenerațională. În ansamblu, acest profil evidențiază faptul că utilizarea intensivă a spațiilor verzi este asociată cu capital educațional, integrare socială și funcție familială, consolidând rolul infrastructurii verzi ca investiție strategică în sănătate publică și coeziune comunitară.

Frecvenarea spațiilor verzi și impactul asupra sănătății

Analiza corelației dintre cele două variabile relevă că nu există o relație semnificativă între frecvența utilizării parcurilor și percepția efectului asupra sănătății în acest eșantion. Vârsta este un factor ușor asociat cu percepția efectelor pozitive asupra sănătății, dar frecvența vizitei în parc nu influențează semnificativ percepția. Aceasta poate sugera că beneficiile pentru sănătate sunt percepute mai mult ca experiență subiectivă decât ca funcție directă a frecvenței vizitelor. Printre politicile publice recomandate se numără promovarea programelor de conștientizare a beneficiilor petrecerii timpului în natură pentru toate grupele de vârstă, nu doar pentru cele tinere sau active.

Tabelul 28: Accesul la spații verzi în funcție de localitate

LOCALITATE	≤ 10 MINUTE	CATEGORIE
Brasov	76,3%	Accesibil
Oradea	76,1%	Accesibil
Satu Mare	70,3%	Accesibil
Timisoara	68,3%	Oarecum accesibil
Piatra Neamt	60%	Oarecum accesibil
Bucuresti	56,1%	Oarecum accesibil
Bistrita	38,8%	Slab accesibil
Iasi	38,3%	Slab accesibil
Arad	31,8%	Slab accesibil

Analiza timpului de deplasare până la cel mai apropiat spațiu verde evidențiază diferențe clare între orașe în ceea ce privește echitatea și accesibilitatea infrastructurii verzi urbane.

Brașov și Oradea sunt cele mai accesibile orașe, cu peste 76% dintre respondenți ajungând în maxim 10 minute pe jos la un spațiu verde. De asemenea, Satu Mare, Timișoara, București și Piatra Neamț se încadrează în categoria localităților accesibile, peste 50% dintre respondenți declarând că ajung în maximum 10 minute la un parc sau spațiu verde. Aceste rezultate indică o distribuție relativ echilibrată a zonelor verzi în țesutul urban, favorizând utilizarea frecventă și beneficiile pentru sănătate.

În contrast, Bistrița, Iași și Arad se evidențiază ca orașe slab accesibile, sub 40% dintre respondenți raportând un timp de deplasare sub 10 minute. Acest lucru sugerează o distribuție inegală a spațiilor verzi, posibile curențe de planificare urbană și o concentrare a parcurilor în anumite zone ale orașului. Bistrița ocupă o poziție intermediară, fiind clasificată ca moderat accesibilă, ceea ce indică potențial semnificativ de îmbunătățire.

Aceste diferențe teritoriale evidențiază inegalități urbane importante, cu implicații directe asupra calității vieții, sănătății populației și utilizării recreative a spațiilor verzi, sugerând necesitatea unor politici publice diferențiate, adaptate specificului fiecărui oraș.

Corelații de Echitate și Accesibilitate (The 15-Minute City Test)

Există o asociere semnificativă statistic între venit și timpul până la cel mai apropiat spațiu verde. Analiza datelor evidențiază că pe măsură ce venitul crește, timpul de deplasare către spațiile verzi tinde să scadă (sau invers: veniturile mai mici sunt asociate cu timpi mai mari). Rezultatele indică o inegalitate semnificativă în accesul la spațiile verzi urbane, în funcție de nivelul de venit. Persoanele cu venituri mai reduse tind să aibă un timp de deplasare mai mare până la cel mai apropiat spațiu verde, ceea ce sugerează existența unor „deșerturi verzi” urbane.

Politicile urbane ar trebui să prioritizeze dezvoltarea de parcuri de proximitate, micro-păduri și infrastructură verde în zonele cu venituri scăzute, pentru a reduce inegalitățile de acces și a respecta principiul „orașului de 15 minute”. Una dintre posibile recomandări este prioritizarea investițiilor în păduri urbane sau parcuri de proximitate în cartierele defavorizate.

Percepția familiilor cu copii asupra spațiilor verzi

Famiiliile cu copii se caracterizează printr-un nivel ridicat de utilizare și apreciere a spațiilor verzi, acestea jucând un rol esențial atât în viața cotidiană, cât și în starea de sănătate percepută. Majoritatea respondenților ajung relativ rapid la cel mai apropiat spațiu verde: 55,4% în maximum 10 minute, iar peste 61% în cel mult 15 minute, ceea ce indică un nivel bun de accesibilitate urbană pentru acest segment. Doar 13,9% au nevoie de peste 30 de minute, sugerând existența unor zone mai slab deservite.

Aspectele se nuanțează, însă, dacă introducem o analiză separată pe cele trei tipuri de spații verzi urbane. Analiza evidențiază faptul că, în cazul familiilor cu copii, proximitatea influențează semnificativ doar utilizarea parcurilor, nu și a pădurilor sau a zonelor de promenadă. Acest rezultat subliniază rolul esențial al parcurilor de proximitate în viața cotidiană a familiilor, acestea reprezentând principalul spațiu de recreere frecvent utilizat. În schimb, pădurile și malurile de apă sunt percepute mai degrabă ca destinații recreative ocazionale, mai puțin dependente de distanță și mai mult de factori precum calitatea amenajării și disponibilitatea timpului liber.

Politicile urbane în această privință ar putea include dezvoltarea unei rețele dense de parcuri de cartier, fiecare copil să aibă acces la un parc aflat la distanță de maxim 10 minute de mers pe jos.

Utilizarea spațiilor verzi este frecventă și constantă, în special în cazul parcurilor, care reprezintă principala destinație recreativă: 32,7% dintre familii le vizitează zilnic sau aproape zilnic, iar 44,4% cel puțin o dată pe săptămână. În schimb, pădurile și malurile de apă sunt utilizate mult mai rar, peste 50% dintre respondenți declarând că le vizitează rar sau niciodată, ceea ce sugerează o dependență mai mare de proximitate și infrastructură urbană în cazul familiilor cu copii.

Din perspectiva satisfacției, familiile cu copii manifestă o evaluare pozitivă a calității și accesibilității spațiilor verzi: 70,8% sunt mulțumiți sau foarte mulțumiți de acces, iar 70,8% sunt mulțumiți sau foarte mulțumiți de locurile de joacă. Mai mult, 96,7% consideră că utilizarea spațiilor verzi are un efect pozitiv asupra sănătății, dintre care 63,8% într-o foarte mare măsură, confirmând importanța majoră a acestor spații pentru bunăstarea fizică și psihică a familiilor. Durata vizitelor reflectă un nivel ridicat de implicare recreativă, peste 35% petrec mai mult de o oră per vizită, iar 17,3% peste două ore, ceea ce subliniază rolul central al spațiilor verzi în rutina familială.

Percepția familiilor cu copii asupra spațiilor de joacă

Analiza evidențiază o asociere statistic semnificativă între statutul de familie cu copii și nivelul de satisfacție privind accesul la locurile de joacă ($\chi^2 = 14.11$, $p = 0.003$). Familiile cu copii raportează niveluri mai ridicate de insatisfacție comparativ cu gospodăriile fără copii, sugerând un deficit structural al infrastructurii recreative dedicate copiilor.

În schimb, relația dintre statutul de familie cu copii și satisfacția față de accesul general la spații verzi este una slabă și aflată la limita semnificației statistice ($p = 0.051$), ceea ce indică faptul că problema principală nu este lipsa spațiilor verzi în ansamblu, ci absența facilităților adaptate nevoilor copiilor.

Unele posibile politici publice include extinderea infrastructurii de locuri de joacă, reconfigurarea parcurilor existente pentru a include nu doar spații verzi, ci și zone tematice pentru copii, mobilier urban pentru părinți, dar și locuri sigure și umbră.

IX. KEY-NOTES

1. Disconfort urban sistemic: aer, trafic și infrastructură

- 3 din 4 bucureșteni (≈75%) se declară nemulțumiți de calitatea aerului.
- Aproximativ 2 din 3 ieșeni sunt nemulțumiți de calitatea aerului.
- În Cluj-Napoca, aproximativ jumătate dintre respondenți exprimă nemulțumire privind aerul.

- 77% dintre respondenții la nivelul R.N.U. sunt nemulțumiți de traficul auto.
- 85% dintre bucureșteni și 81% dintre clujeni se declară nemulțumiți de trafic.
- 66% dintre ieșeni sunt nemulțumiți de traficul auto.

- 73% dintre bucureșteni sunt nemulțumiți de infrastructura rutieră.
- 64% dintre ieșeni și 62% dintre clujeni exprimă nemulțumire față de infrastructura rutieră.

- 3 din 4 clujeni și ieșeni sunt nemulțumiți de numărul locurilor de parcare.
- 7 din 10 bucureșteni exprimă aceeași nemulțumire.

Concluzie strategică: Mobilitatea urbană reprezintă principalul nucleu de disconfort urban în toate orașele analizate, cu intensitate maximă în București.

2. Acces și echitate urbană

- Aproximativ 30% dintre ieșeni au nevoie de peste 30 de minute pentru a ajunge pe jos la cel mai apropiat spațiu verde.
- Există o asociere puternică între venit și proximitatea spațiilor verzi: cu cât venitul este mai ridicat, cu atât accesul este mai rapid.

Concluzie strategică: Accesul la natură urbană nu este uniform distribuit și reflectă inegalități socio-economice.

3. Spațiile verzi – utilizare ridicată, impact perceput masiv

- Peste jumătate dintre respondenți (50,2%) merg în parc de cel puțin 2–3 ori pe săptămână.
- 95% consideră că spațiile verzi au un impact pozitiv asupra sănătății lor.

Concluzie strategică: Spațiile verzi sunt nu doar apreciate simbolic, ci utilizate activ și asociate direct cu starea de bine.

4. Vulnerabilitatea spațiilor verzi

- 63,7% consideră dezvoltarea imobiliară haotică drept principala amenințare.
- 53,2% indică aruncarea deșeurilor.
- 46,9% menționează poluarea.
- 40% semnalează defrișarea excesivă.

Concluzie strategică: Presiunea imobiliară este percepută ca risc major pentru natura urbană.

5. Locuire și presiune economică

- 81% dintre clujeni, 67% dintre bucureșteni și 64% dintre ieșeni sunt nemulțumiți de prețul chiriilor.

Concluzie strategică: Costul locuirii reprezintă o problemă transversală majoră, cu potențial impact asupra accesului la spații verzi și calității vieții.

6. Infrastructura verde – percepută la fel de importantă ca infrastructura rutieră

Respondenții acordă o importanță similară proiectelor de infrastructură verde și celor de infrastructură rutieră.

Concluzie strategică: Există legitimitate publică pentru investiții consistente în natură urbană.

X. CONCLUZII

Analiza datelor relevă o serie de tendințe structurale relevante pentru dezvoltarea urbană și pentru poziționarea infrastructurii verzi în agenda publică.

1. Infrastructura verde este puternic valorizată social

Spațiile verzi sunt percepute nu doar ca elemente estetice, ci ca infrastructură esențială pentru sănătate, relaxare și coeziune socială. Utilizarea frecventă și predominant colectivă (familială și relațională) indică faptul că acestea funcționează ca infrastructură socială urbană, contribuind la calitatea vieții și la consolidarea capitalului social. Valorizarea lor este transversală din punct de vedere demografic, cu diferențe mai degrabă de intensitate și tip de utilizare decât de direcție a percepției.

2. Presiunea urbanistică este percepută drept principala amenințare

Dezvoltarea imobiliară haotică, poluarea și degradarea mediului sunt identificate ca riscuri majore pentru spațiile verzi. Această percepție indică existența unei tensiuni structurale între expansiunea urbană și conservarea capitalului natural. În absența unei planificări integrate, infrastructura verde este percepută ca vulnerabilă în fața intereselor economice pe termen scurt.

3. Există o convergență de percepție între infrastructura rutieră și infrastructura verde

Evaluarea importanței proiectelor majore arată un nivel comparabil de susținere pentru investițiile rutiere și pentru cele de infrastructură verde. Populația nu percepe aceste tipuri de infrastructură ca fiind antagonice, ci ca fiind complementare în cadrul dezvoltării metropolitane. Această convergență sugerează maturizarea discursului public privind sustenabilitatea urbană.

4. Se conturează un posibil decalaj între percepția publică și prioritizarea investițională

În pofida susținerii ridicate pentru infrastructura verde, alocările bugetare și dinamica instituțională favorizează în mod tradițional infrastructura rutieră. Această asimetrie poate indica o discrepanță între preferințele colective și mecanismele efective de finanțare. Corectarea acestui decalaj reprezintă o condiție esențială pentru alinierea politicilor publice la așteptările sociale.

5. Accesibilitatea spațiilor verzi ridică probleme de echitate urbană

Analiza diferențelor teritoriale și socio-economice sugerează existența unor potențiale inegalități de acces la spații verzi. Proximitatea și timpul de acces pot varia în funcție de statutul economic și de localizare, ceea ce introduce o dimensiune de justiție spațială în discuția despre infrastructura verde. Dezvoltarea urbană echilibrată presupune integrarea principiului accesului echitabil la resursele de mediu.

6. Deficit de notorietate și claritate conceptuală

Nivelul redus de cunoaștere a proiectelor de infrastructură verde și ambiguitatea conceptuală privind „aria naturală urbană” indică un deficit de comunicare publică. În absența unei înțelegeri clare a conceptelor și proiectelor, susținerea declarativă poate să nu se traducă în implicare civică sau presiune participativă. Consolidarea dimensiunii educaționale și informaționale devine, astfel, o condiție pentru legitimarea și sustenabilitatea proiectelor verzi.

7. Spațiile verzi ca indicator al rezilienței urbane

În ansamblu, datele arată că infrastructura verde este percepută ca element structural al rezilienței urbane. Ea este asociată cu sănătatea, echilibrul comunitar și calitatea vieții. Într-un context marcat de schimbări climatice și densificare urbană, integrarea sa strategică în planificarea metropolitană devine nu doar oportună, ci necesară.

Concluzie sintetică finală

Raportul evidențiază existența unui consens social larg în favoarea infrastructurii verzi și a unei dezvoltări urbane echilibrate. Totuși, pentru ca această orientare să devină operațională, este necesară o aliniere mai coerentă între percepția publică, planificarea strategică și alocarea resurselor. Fără această convergență, infrastructura verde riscă să rămână valorizată simbolic, dar marginalizată investițional.

XI. RECOMANDĂRI

1. Echilibrarea investițiilor: infrastructură rutieră vs. infrastructură verde

Recomandarea 1.1 – Bugetare dedicată pentru infrastructura verde (ring-fencing)

Autoritățile locale/metropolitane ar trebui să introducă linii bugetare dedicate infrastructurii verzi, cu alocări multianuale predictibile. În absența unei bugetări dedicate, proiectele verzi tind să rămână etapizate, fragmentare și vulnerabile la reorientări politice.

Recomandarea 1.2 – Evaluarea comparabilă a proiectelor rutiere și verzi

Se recomandă standardizarea modului de evaluare ex-ante prin:

- criterii de impact climatic și sănătate publică,
- indicatori de reziliență urbană,
- costuri evitabile (ex. insula de căldură, poluare, inundații urbane).

Scopul este ca infrastructura verde să fie tratată ca investiție structurală, nu ca amenajare secundară.

Recomandarea 1.3 – Portofoliu integrat „hard + green”

Pentru proiectele majore de mobilitate rutieră (centuri, noduri), se recomandă includerea obligatorie a componentelor verzi (coridoare verzi, perdele forestiere, drenaj urban sustenabil, reconectare ecologică), ca elemente de proiectare standard, nu opționale.

2. Protecția spațiilor verzi în fața presiunii urbanistice

Recomandarea 2.1 – Reguli clare de limitare a conversiei spațiilor verzi

Se recomandă:

- moratorii locale pe conversia spațiilor verzi în parcuri,
- criterii stricte de compensare (compensare „la calitate”, nu doar „la suprafață”),
- audit anual al suprafețelor verzi pierdute/câștigate.

Recomandarea 2.2 – Consolidarea instrumentelor de control urbanistic

În acord cu percepția publică privind dezvoltarea imobiliară haotică, este necesară:

- întărirea controlului asupra PUZ-urilor și derogărilor,
- transparență asupra motivațiilor de schimbare a destinației terenurilor,
- publicarea periodică a deciziilor cu impact asupra spațiilor verzi.

3. Acces echitabil la spații verzi: „orașul proximității”

Recomandarea 3.1 – Standard minim de acces (timp)

Se recomandă adoptarea unui standard operațional de acces:

- obiectiv: majoritatea populației să ajungă la un spațiu verde funcțional într-un prag de timp definit (ex. 10–15 minute). Acest standard permite monitorizare, prioritizare investițională și evaluarea echității urbane.

Recomandarea 3.2 – Cartografierea „deșerturilor verzi”

Autoritățile ar trebui să identifice zonele cu acces slab și să creeze un program dedicat de intervenție:

- pocket parks,
- coridoare verzi de legătură,
- reamenajarea terenurilor degradate în micro-infrastructură verde.

Recomandarea 3.3 – Integrare cu mobilitatea activă

Investițiile verzi ar trebui corelate cu rețele de mobilitate activă (pietonal/ciclist), astfel încât spațiile verzi să devină parte a infrastructurii de zi cu zi, nu doar destinații ocazionale.

4. Calitate și funcționalitate: „spațiu verde utilizabil”, nu doar existent

Recomandarea 4.1 – Standard de calitate pentru spațiile verzi

Pornind de la prioritățile publicului (iluminat, bănci, alei, locuri de joacă), se recomandă un standard minim de dotări și întreținere:

- iluminat și siguranță,
- mobilier urban,
- accesibilitate pentru persoane cu mobilitate redusă,
- întreținere periodică și curățenie.

Recomandarea 4.2 – Management diferențiat pe tipuri de spații

Parcurile, pădurile urbane și malurile apelor au tipare diferite de utilizare. Politicile trebuie să reflecte acest lucru:

- parcuri: confort + socializare + familie,
- păduri urbane: poteci, semnalizare, educație ecologică,
- maluri: acces sigur, conectivitate, zone de odihnă.

5. Creșterea notorietății proiectelor verzi și consolidarea legitimității participative

Recomandarea 5.1 – Strategii de comunicare publică pentru proiectele verzi

Nivelul redus de notorietate indică nevoia unor campanii publice coerente:

- comunicare orientată pe beneficiile concrete (sănătate, climă, mobilitate),
- vizualizări simple (hărți, trasee, etape),
- actualizări periodice despre progres.

Recomandarea 5.2 – Mecanisme reale de consultare și co-proiectare

Se recomandă instituirea de:

- consultări tematice locale (cartiere),
- bugetare participativă dedicată micro-proiectelor verzi,
- parteneriate cu ONG-uri, școli, comunități.

6. Clarificare conceptuală: „Arie Naturală Urbană”

Recomandarea 6.1 – Definiție operațională unitară

Având în vedere confuzia conceptuală identificată, este necesară o definiție publică simplă și coerentă a ariilor naturale urbane, cu exemple locale. Conceptul trebuie tradus în limbaj accesibil și în criterii clare (ce este / ce nu este).

Recomandarea 6.2 – Educație urbană și interpretare în teren

Pentru ariile naturale urbane existente sau planificate:

- panouri informative,
 - trasee tematice,
 - activități ghidate,
 - integrare în programe educaționale.
- Scopul este transformarea conceptului din „termen tehnic” în „experiență recognoscibilă”.

7. Monitorizare și guvernare: indicatori, rapoarte, responsabilitate

Recomandarea 7.1 – Set minim de indicatori de monitorizare (anual)

Se recomandă raportare anuală publică pe:

- suprafață spații verzi (netă) și variație,
- accesibilitate (timp mediu de acces),
- investiții în verde vs. investiții în rutier,
- calitate (audit de întreținere),
- utilizare (indicatori observaționali sau sondaje recurente).

Recomandarea 7.2 – Instrument de transparență bugetară comparativă

Pentru a reduce decalajul percepție–buget, este util un instrument public de tip „Green vs. Grey Budget”, care să arate clar, comparabil, alocările către infrastructura rutieră și cea verde.

Închidere sintetică

Implementarea recomandărilor de mai sus ar permite alinierea mai coerentă între așteptările sociale privind infrastructura verde și prioritizarea instituțională a investițiilor. În absența unor mecanisme bugetare, urbanistice și comunicaționale clare, infrastructura verde riscă să rămână validată simbolic, dar insuficient susținută financiar și operațional.