

ROMÂNIA
JUDEȚUL BRĂILA
MUNICIPIUL BRĂILA
CONSILIUL LOCAL MUNICIPAL BRĂILA

HOTĂRÂREA NR. 296

din 29.05.2025

Privind: Actualizarea *Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană – Zona Urbană Funcțională Brăila 2021 – 2030*, aprobată prin H.C.L.M. Brăila nr. 273/29.05.2024, modificată prin H.C.L.M. Brăila nr. 334/21.06.2024 și H.C.L.M. Brăila nr. 743/19.12.2024.

CONSILIUL LOCAL MUNICIPAL BRAILA

La inițiativa Primarului Municipiului Brăila;

Având în vedere referatul de aprobare al inițiatorului, raportul de specialitate al Direcției de Strategii Programe și Proiecte de Dezvoltare, Relații Internaționale, precum și avizele comisiilor de specialitate nr. 1, 2, 3, 4 și 5 din cadrul C.L.M. Brăila;

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1076/2024 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, precum și art. 59 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În baza art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b) și alin. (4) lit. e) din O.U.G. nr. 57/2019, privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 139 alin. (1), coroborat cu art. 196 alin. (1) lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019, privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

H O T Ă R Ă S T E :

Art.1 Se aprobă *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană – Zona Urbană Funcțională Brăila 2021 – 2030*, actualizată, conform *anexei*, parte integrantă din prezenta hotărâre, aprobată inițial prin H.C.L.M. Brăila nr. 273/29.05.2024, modificată prin H.C.L.M. Brăila nr. 334/21.06.2024 și H.C.L.M. Brăila nr. 743/19.12.2024.

Art.2 Prezenta hotărâre va fi dusă la îndeplinire de Primarul Municipiului Brăila, prin Direcția de Strategii Programe și Proiecte de Dezvoltare, Relații Internaționale, iar Secretarul General al Municipiului Brăila o va comunica celor interesați.

PREȘEDINTE DE SEDINȚĂ,
CRISTIAN LAURENȚIU IOAN



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL,

ION DRĂGAN

ANEXA LA HCLM NR. 296
din 29.05.2025

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ

ZONA URBANĂ FUNCȚIONALĂ BRĂILA

- elaborată pentru perioada 2021 - 2030

Elaborator:

UAT MUNICIPIUL BRĂILA

2021

CONTEXT STRATEGIC	5
<i>Rolul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană.....</i>	<i>5</i>
<i>Concepte cheie și tendințe internaționale, regionale și locale</i>	<i>5</i>
<i>Context internațional.....</i>	<i>6</i>
<i>Context european.....</i>	<i>6</i>
<i>Strategii relevante la nivel național, regional și local</i>	<i>7</i>
<i>Strategii relevante la nivel național.....</i>	<i>7</i>
<i>Programele Operaționale 2021 – 2027.....</i>	<i>9</i>
<i>Strategii relevante la nivel regional.....</i>	<i>11</i>
<i>Contextul la nivelul Județului Brăila</i>	<i>12</i>
<i>Strategii relevante la nivel local.....</i>	<i>13</i>
DEFINIREA ZONEI URBALE FUNCȚIONALE BRĂILA.....	15
<i>Profil socio-demografic</i>	<i>16</i>
<i>Profil socio-demografic: Concluzii și recomandări</i>	<i>21</i>
<i>Profil economic.....</i>	<i>22</i>
<i>Analiza principalilor indicatori macroeconomici naționali.....</i>	<i>22</i>
<i>Motoare economice și potențial de specializare.....</i>	<i>29</i>
<i>Profil spațial, temporal și funcțional</i>	<i>32</i>
<i>Localizare</i>	<i>32</i>
<i>Cadrul natural (Resurse locale)</i>	<i>33</i>
<i>Infrastructura de transport și mobilitate.....</i>	<i>34</i>
<i>Echiparea tehnico-edilitară</i>	<i>36</i>
REGENERARE URBANĂ, MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE.....	41
<i>Abordarea regenerării cartierelor.....</i>	<i>45</i>
<i>Abordarea regenerării spațiilor publice</i>	<i>48</i>
<i>Regenerarea spațiilor verzi și valorificarea cadrului natural.....</i>	<i>50</i>
<i>Regenerarea spațiilor liniare – principalele coridoare de mobilitate.....</i>	<i>55</i>
<i>Infrastructură de transport și mobilitate</i>	<i>59</i>
<i>Parcări.....</i>	<i>64</i>
<i>Deplasările nemotorizate.....</i>	<i>65</i>
<i>Transportul în comun.....</i>	<i>72</i>
SERVICII PUBLICE.....	75
<i>Asistență socială</i>	<i>75</i>

Educație și formare.....	75
Sănătate	76
Ordine publică.....	76
Procesul de consultare și implicare a factorilor interesați.....	77
Cercetarea sociologică	77
Principalele aspecte identificate în urma aplicării chestionarelor	80
Colectarea de provocări și soluții.....	81
Consultări tematice	87
VIZIUNE ȘI OBIECTIVE STRATEGICE DE DEZVOLTARE	89
Concept de dezvoltare spațială	90
Viziunea 2030	92
Obiective strategice și specifice de dezvoltare	92
DIRECȚII DE ACȚIUNE. POLITICI ȘI PROGRAME DE DEZVOLTARE.....	94
Aspecte cheie în formularea politicilor și programelor de dezvoltare	94
Lista politicilor și programelor de dezvoltare	95
Brăila –oraș verde	95
1.1 Mobilitate durabilă	95
1.2 Neutralitate energetică.....	95
1.3 Reducerea poluării	95
Brăila –oraș atractiv.....	96
2.1 Regenerare urbană	96
2.2 Promovare turistică și restaurare patrimoniu	96
3.1 Dezvoltarea infrastructurii pentru educație	96
3.3 Dezvoltarea infrastructurii sociale și a serviciilor sociale.....	96
4.1 Îmbunătățirea siguranței publice.....	96
4.2 Digitizare servicii publice.....	96
MECANISMUL DE PRIORITIZARE.....	97
IMPLEMENTAREA, MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA STRATEGIEI.....	101
Responsabilitățile și planul de acțiune pentru implementarea strategiei.....	101
Sistemul de monitorizare și evaluare	102
Metodologia de Monitorizare și Evaluare.....	102
Scop și aplicabilitate.....	103

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

Definiții	104
Roluri și responsabilități.....	105
Indicatori de monitorizare.....	106
Directia 1- Braila un oras verde.....	106
Directia 2- Braila un oras atractiv	106
Directia 3- Braila un oras incluziv	107
Directia 4- Braila un oras inteligent.....	107
Managementul Riscului	107
CONCLUZII.....	112
ANEXE.....	113
Anexa 1.....	113
Structura chestionarelor aplicate celor trei tipuri de eșantioane.....	113
Anexa 2.....	128
Numărul întreprinderilor active din Municipiul Brăila în perioada 2013-2018	128
Anexa 3.....	130
Interpretare statistică a chestionarelor aplicate	130
SITUAȚIA CENTRALIZATOARE A CHESTIONARELOR APLICATE GRUPULUI ȚINTĂ.....	130
BRĂILA –ORAȘ VERDE.....	147
BRĂILA –ORAȘ ATRACTIV.....	149
BRĂILA –ORAȘ INCLUZIV	151
BRĂILA –ORAȘ INTELIGENT	152

CONTEXT STRATEGIC

Capitolul de față are ca scop identificarea aspectelor metodologice și a cadrului conceptual, respectiv a contextului strategic în care este elaborat prezentul document. Astfel, sunt cuprinse informații privitoare la:

- ❖ contextul internațional, european și național de dezvoltare durabilă;
- ❖ contextul regional de dezvoltare durabilă;
- ❖ cadrul strategic existent la nivelul zonei metropolitane;
- ❖ prevederile strategiei de dezvoltare regională;
- ❖ prevederile strategiei de dezvoltare locală la nivel județean.

ROLUL STRATEGIEI INTEGRATE DE DEZVOLTARE URBANĂ

Scopul unei strategii este să identifice direcțiile prioritare de intervenție pentru o perioadă definită de timp. La nivelul municipiilor, orașelor, zonelor urbane funcționale și zonelor metropolitane, Strategiile integrate de dezvoltare urbană (SIDU) reprezintă unul dintre principalele instrumente de planificare pe termen mediu și lung, urmărind utilizarea optimă și responsabilă a resurselor disponibile pentru a crea coeziune urbană și pentru a maximiza oportunitățile sustenabile de dezvoltare urbană.

Pentru ca o strategie integrată de dezvoltare urbană să își atingă scopul, următoarele elemente sunt esențiale: analiza realistă a situației actuale, implicarea tuturor actorilor în etapele de elaborare a direcțiilor strategice și a portofoliului de proiecte și comunicarea transparentă în procesul de prioritizare a intervențiilor propuse.

SIDU are rolul de a programa și planifica financiar obiective strategice și tematici de dezvoltare în direcții de acțiune, dezvoltând un portofoliu concret de proiecte prioritare, cu mecanisme de implementare și surse de finanțare.

Prioritatea administrației locale este crearea condițiilor de dezvoltare integrată durabilă prin dezvoltarea de parteneriate strategice pentru crearea de oportunități, atragerea de investiții și îmbunătățirea calității vieții.

Deși realizarea SIDU este strâns legată de necesitatea atragerii fondurilor comunitare (cadrul financiar 2021-2027) și naționale (cu atât mai mult cu cât România implementează Politică Urbană) scopul principal trebuie să urmărească identificarea unor surse de finanțare pentru proiecte locale, aspirând să definească locul și rolul ocupat de localitate în regiune în perspective de timp medii și lungi, având la bază un proces constructiv de întărire a planificării integrate.

CONCEPTE CHEIE ȘI TENDINȚE INTERNAȚIONALE, REGIONALE ȘI LOCALE

Zonele metropolitane și aglomerările urbane dinamice au cel mai mare succes în a atrage oameni și investiții iar la baza acestora este parteneriatul și cooperarea. Această dinamică se reflectă în tiparele de navetism ce stau la baza zonelor urbane funcționale (ZUF), în care aceste zone includ un oraș nucleu și zone limitrofe. Conform Metodologiei de elaborare a Strategiei de dezvoltare a MDLPA, elaborată în 2020 o zonă urbană funcțională este un teritoriu constituit din centre urbane polarizatoare și commune limitrofe continue cuprinse în zona de navetism în cadrul căreia s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri. Deci ZUF este un concept tehnic și nu presupune existența unui cadru de colaborare administrativă, dar

presupune relații pe mai multe planuri iar municipiul Brăila are deja realizate parteneriate cu Unitatea Administrativ-Teritorială Chiscani pentru derularea în comun de investiții în zona turismului și a mobilității.

Dezvoltarea durabilă a ZUF Brăila trebuie să fie corelată în plan vertical cu planuri strategice constituite la nivel internațional, european, național, regional și județean.

Astfel, unul dintre principalele elemente din procesul elaborării documentului programatic îl reprezintă adaptarea viziunii strategice la planurile ierarhice superioare.

Strategia de dezvoltare pornește de la profilarea teritoriului pe piața regională (identificarea punctelor tari, oportunităților, problemelor sau amenințărilor sale), de la o viziune unanim acceptată și propune politici sectoriale care să conducă la programe și proiecte ce răspund viziunii formulate. Contextul strategic general de elaborare a pornește de la o integrare a problematicii municipiului (prezentată în cadrul analizei diagnostic) într-o radiografie teritorială, care răspunde priorităților de dezvoltare teritorială națională și ale Uniunii Europene.

CONTEXT INTERNAȚIONAL

Contextul internațional de care s-a ținut cont în elaborarea strategiei este determinat de adoptarea de către ONU a Agendei 2030 pentru dezvoltare durabilă¹, un program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal și care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile (economic, social și de mediu), vizând în egală măsură statele dezvoltate și cele aflate în curs de dezvoltare. Cele 17 Obiective de Dezvoltare Durabilă (ODD) reprezintă un set de ținte legate de dezvoltarea internațională pe viitor, care stabilesc direcții de acțiune în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a injustiției și protejării planetei până în 2030.

CONTEXT EUROPEAN

Dezvoltarea durabilă reprezintă un concept fundamental și complex în politica actuală. Acesta permite unei națiuni să planifice, să pună în practică și să monitorizeze progresele realizate de societate în direcția atingerii obiectivelor pe termen lung, de a răspunde cerințelor generației actuale.

De ce ne preocupă dezvoltarea durabilă? Pentru că generațiile actuale trebuie să-și poată acoperi nevoile fără să compromită capacitatea generațiilor viitoare de a-și acoperi propriile nevoi. Conceptul de dezvoltare durabilă înglobează considerente economice, sociale și de mediu care pot evolua în interdependență, susținându-se reciproc.

În domeniul dezvoltării durabile, UE se află într-o poziție avansată. De altfel, este hotărâtă ca, alături de statele sale membre, să fie printre primii actori care pun în aplicare Agenda 2030 a ONU. Obiectivele de Dezvoltare Durabilă sunt integrate în toate cele 10 priorități de acțiune ale Comisiei. În 2016, Comisia Europeană și-a prezentat abordarea strategică față de punerea în aplicare a Agendei 2030 și îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare durabilă.

Principalele măsuri pentru implementarea Agendei 2030:

¹ Obiectivele pot fi consultate aici: <https://sdgs.un.org/2030agenda>

- integrarea Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă în absolut toate politicile și inițiativele UE – dezvoltarea durabilă este principiul călăuzitor esențial pentru toate politicile Comisiei Europene
- raportări periodice, începând din 2017, referitoare la progresul UE
- promovarea Agendei 2030, astfel încât aplicarea acesteia să devină o prioritate și pentru guvernele statelor membre, Parlamentul European, celelalte instituții europene, diverse organizații internaționale și organizații ale societății civile și alte părți interesate
- înființarea unei platforme care să sprijine schimbul de bune practici în vederea îndeplinirii obiectivelor în toate sectoarele și la toate nivelurile (național și european)
- lansarea unei viziuni pe termen mai lung, pentru perioada de după 2020.

Propunerea de Regulament a Comisiei Europene pentru perioada 2021 – 2027 vizează cinci obiective de politică (O.P.) ce abordează următoarele:

- primul obiectiv, o **EUROPĂ MAI INTELIGENTĂ** presupune mecanisme de inovare prin digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii;
- al doilea obiectiv o **EUROPĂ MAI VERDE**, include politici în sfera ecosistemului relevând necesitatea vitală de a elabora strategii de dezvoltare ce prevăd o infrastructură fără emisii de carbon prin punerea în aplicare a Acordului de la Paris. Tot în cadrul acestui obiectiv sunt incluse investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice;
- o **EUROPĂ CONECTATĂ**, constituie al treilea obiectiv ce pune accent tot pe latura digitală prin constituirea de rețele strategice de transport și comunicare;
- pilonul european al drepturilor sociale este înglobat în obiectivul o **EUROPĂ MAI SOCIALĂ** ce prevede sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate;
- ultimul obiectiv acționează în sfera socială și administrativă. o **EUROPĂ MAI APROPIATĂ DE CETĂȚENII SĂI**, prevede sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE².

STRATEGII RELEVANTE LA NIVEL NAȚIONAL, REGIONAL ȘI LOCAL

STRATEGII RELEVANTE LA NIVEL NAȚIONAL

Politica Urbană a României

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

² Agenția pentru Dezvoltarea Regională Sud-Est. (n.d.) Procesul de Planificare Regională 2021-2027, disponibil la adresa http://www.adrse.ro/Planificare/PlanificareRegionala_2021-2027.aspx, accesat la data de 05.04.2020

Politica Urbană vizează următoarele direcții pe care autoritățile naționale le abordează, și anume: a) dezvoltare urbană verde și rezilientă; b) competitivă și productivă; c) echitabilă și incluzivă; d) orașe bine guvernate³.

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

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

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

Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)

PATN reprezintă o bază de amenajare pentru programele sectoriale strategice, determinând scopul și prioritățile pentru dezvoltarea teritorială a țării în relație cu politicile UE. Deși acesta nu este încă în formă finală, ZUF Brăila și-a asumat responsabilitatea de a asigura pentru comunitate o dezvoltare în armonie cu principiile și liniile directoare ale PATN, pe măsură ce secțiunile vor fi elaborate.

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

Prin SDTR este stabilit cadrul strategic de fundamentare a dezvoltării teritoriale a României pe termen lung, necesar pentru sprijinirea și ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de dezvoltare ale fiecărui teritoriu. Scenariul România Policentrică urmărește, în perspectiva anului 2035, dezvoltarea teritoriului național la nivelul unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice și de capitaluri (orașe mari/medii) și conectarea eficientă a acestor zone de dezvoltare cu teritoriile europene. În cadrul Strategiei au fost identificate 5 obiective generale și mai multe obiective specifice aferente:

- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;
- Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;

³ Politica Urbană a României

- Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale;
- Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;
- Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.

Programul Național de Redresare și Reziliență (P.N.R.R)

Complementar bugetului european alocat pentru perioada de finanțare 2021 – 2027, a fost lansat și Mecanismul de Redresare și Reziliență, un instrument financiar temporar, prin care se acordă granturi și împrumuturi în vederea sprijinirii reformelor și investițiilor la nivel național. Aceste input-uri financiare urmăresc să atenueze impactul economic și social al pandemiei cauzate de coronavirus și de a face economiile și societățile europene mai durabile, mai reziliente și mai bine pregătite pentru tranziția către o societate digitalizată și neutră din punct de vedere al mediului.

Programul European de Asistență pentru Energie Locală (E.L.EN.A.)

Obiectivul general al programului este să ofere asistență tehnică pentru investiții în eficiență energetică și energie regenerabilă în sectorul clădirilor și transportului urban inovativ. Prin acest program se pot realiza: studii tehnice, audituri energetice, planuri de afaceri și consultanță financiară, consultanță juridică și proceduri de achiziție și management de proiect care să vizeze investiții în eficientizare energetică a clădirilor, rețele de termoficare, integrarea surselor regenerabile de energie în mediul construit și renovare, transport urban curat, iluminat public. Acest program se derulează în complementaritate cu Programul Operațional Regional Axa 3, care sprijină dezvoltarea de regiuni cu orașe smart și prietenoase cu mediul și Programul Operațional Tranziție Justă Axa 2, care susține investiții în tehnologii și infrastructuri pentru o energie curată cu emisii reduse, Fondul de mediu, Fondul de acțiune în domeniul managementului energiei durabile, Planul Național de Redresare și Reziliență, Fondul pentru inovare, etc.

PROGRAMELE OPERAȚIONALE 2021 – 2027

Programul Operațional Tranziție Justă (POTJ)

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

Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD)

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

Prin PODD se urmărește finanțarea nevoilor de dezvoltare naționale din următoarele sectoare: adaptarea la schimbările climatice prin creșterea eficienței energetice și dezvoltarea sistemelor inteligente de energie, a

soluțiilor de stocare a sistemului energetic; infrastructura de apă și apă uzată; economia circulară; conservarea biodiversității; calitatea aerului; decontaminarea siturilor poluate și managementul riscurilor.

Programul Operațional Transport (POT)

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

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

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

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

Programul Operațional Sănătate (POS)

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

Programul Operațional Educație și Ocupare (POEO)

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

Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială (POIDS)

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

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

Programele Regionale (PR 2021 - 2027)

Programele Regionale sunt documente strategice care se adresează celor opt regiuni ale României: Sud Muntenia, Centru, București – Ilfov, Vest, Nord-Vest, Sud-Vest Oltenia, Nord-Est și Sud-Est adresat mediului urban, chiar dacă în anumite apeluri de proiecte orașele sunt în competiție pentru obținerea finanțării cu zone rurale. Obiectivele specifice ale PR - SE 2021-2027 sunt în concordanță cu cele 5 obiectiv de politica ale Uniunii Europene pentru perioada 2021 – 2027, transpuse în 5 priorități astfel:

P1. O regiune competitivă prin inovare și digitalizare cu o alocare regională de 363.189.750 Euro

P2. O regiune cu localități prietenoase cu mediul și mai rezilientă la riscuri cu o alocare regională de 62.760.456 Euro

P3. O regiune cu emisii de carbon reduse cu o alocare regională de 177.046.852 Euro

P4. O regiune accesibilă cu o alocare regională de 88.998.538 Euro

P5. O regiune educată cu o alocare regională de 236.038.346 Euro

P6. O regiune atractivă cu o alocare regională de 200.377.804 Euro

P7. Asistența tehnică cu o alocare regională de 360.365.195 Euro.

Deci pentru regiunea SE prin programul regional se alocă din Fondul European de Dezvoltare Regională și buget de stat suma de 1.488.776.941 Euro. Din această sumă există prealocări stabilite municipiilor reședință de județ conform OUG 156/2020 **privind unele măsuri pentru susținerea dezvoltării teritoriale a localităților urbane și rurale din România cu finanțare din fonduri externe nerambursabile.**

Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT)

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

STRATEGII RELEVANTE LA NIVEL REGIONAL

Regiunea Sud-Est se plasează pe poziția a doua ca mărime la nivel național, după Regiunea Nord-Est, acoperind o suprafață de 35.762 km², ceea ce reprezintă 15% din suprafața totală a țării și cuprinde 6 județe: Brăila, Buzău, Constanța, Galați, Tulcea, Vrancea.

Investițiile regionale sunt cu atât mai importante având în vedere că Regiunea Sud-Est este singura care are deschidere la mare, acest aspect oferindu-i oportunitatea de dezvoltare a transportului

maritim și fluvio-maritim, dar și activităților conexe și nu numai (depozitare, comerț, etc.). În această regiune se regăsesc porturile maritime Constanța (cel mai mare de la Marea Neagră), Mangalia și Midia, precum și cele fluvio-maritime (Brăila, Galați, Tulcea și Sulina), porturile românești constituind o importantă componentă a rețelei fluvial-maritime europene.

Una dintre cele mai importante strategii regionale este Programul Regional Sud-Est 2021-2027 (PR SE 2021 – 2027), care își propune să asigure continuitatea viziunii strategice privind dezvoltarea regională în România, completând și dezvoltând direcțiile și prioritățile de dezvoltare regională conținute în strategiile naționale/ regionale și implementate prin POR 2014–2020 și alte programe naționale.

CONTEXTUL LA NIVELUL JUDEȚULUI BRĂILA

Obiectivele la nivel de județ au fost împărțite pe mai multe domenii de intervenție, fiecare având ținte și sectoare specifice astfel:

1. „dezvoltarea capitalului uman”, care cuprinde:
 - a. îmbunătățirea nivelului de educație a populației;
 - b. creșterea accesibilității și calității serviciilor de sănătate;
 - c. dezvoltarea serviciilor sociale primare și specializate;
2. „abordarea integrată a dezvoltării agriculturii”, vizează:
 - a. sprijinirea structurilor asociative din domeniul agricol;
 - b. dezvoltarea serviciilor și a infrastructurii de sprijin pentru dezvoltarea agriculturii;
 - c. îmbunătățirea capacității fermierilor locali de a dezvolta afaceri în domeniul agricol;
3. „dezvoltarea relațiilor teritoriale ale județului Brăila” constituie o direcție materializată prin:
 - a. dezvoltarea infrastructurii de transport;
 - b. dezvoltarea Sistemului urban Brăila-Galați;
 - c. dezvoltarea infrastructurii și serviciilor tehnico-edilitare.
4. „dezvoltarea identității culturale și turistice a Județului Brăila” vizează:
 - a. conservarea și valorificarea durabilă a patrimoniului natural și antropoc al județului;
 - b. dezvoltarea activităților culturale din Județul Brăila;
 - c. promovarea Județului Brăila ca destinație turistică la Dunăre – atracții culturale, naturale și balneare.
5. „dezvoltarea industriei locale” reprezintă o direcție strategică materializată prin:
 - a. dezvoltarea infrastructurii de sprijin al afacerilor;
 - b. încurajarea colaborării dintre mediul public, privat și academic pentru dezvoltarea industriei locale;
 - c. atragerea investițiilor în Județul Brăila.
6. „dezvoltarea capacității administrative a administrațiilor publice locale din Județul Brăila” cuprinde:
 - a. dezvoltarea capacităților profesionale ale personalului administrațiilor publice locale din Județul Brăila pentru furnizarea unor servicii de calitate;
 - b. dezvoltarea capacității administrațiilor publice locale de a atrage finanțări nerambursabile

pentru proiectele locale de interes⁴.

Capacitatea unităților administrative la nivelul Municipiului Brăila a cunoscut diverse programe de dezvoltare și formare a personalului în ultimii ani. Din analiza efectuată pe baza chestionarelor aplicate angajaților primăriei reiese că cel mai eficient program implementat a fost "O administrație în slujba cetățeanului" urmat de un alt proiect cu finanțare europeană „Sprijinirea Municipiului Brăila pentru introducerea managementului calității”.

STRATEGII RELEVANTE LA NIVEL LOCAL

În perspectiva accesării fondurilor europene nerambursabile în următoarea perioadă de programare, prezintă relevanță, ca demers strategic, definirea Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Brăila ca fiind acea zonă formată dintr-un centru urban cu caracter polarizator din punct de vedere socio-economic și localitățile înconjurătoare, între care există cel puțin o relație bazată pe migrație și navetism (datorată proximității), care împărtășesc una sau mai multe specializări funcționale și/sau caracteristici cultural-istorice. La nivelul Municipiului Brăila, Zona Urbană este orientată către integrarea Comunei Chiscani, în administrarea căruia se află și Stațiunea Lacu Sărat.

La nivelul Municipiului Brăila, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Brăila 2016 – 2023, aprobată prin HCLM 408/ 30.08.2018, cuprinde o serie de obiective ce acoperă un segment mai mare de timp, obiectivele fiind încă valabile până la finele anului 2023.

Obiectivele strategiei aflate în implementare sunt următoarele:

1. primul obiectiv își propune protejarea mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor prin:
 - a. creșterea eficienței energetice;
 - b. dezvoltarea transportului public urban ecologic și stimularea deplasărilor nemotorizate în oraș;
 - c. protecția mediului;
2. al doilea obiectiv „facilitarea dezvoltării economice bazate pe resursele locale și orientate cât mai mult spre valorificarea punctelor tari ale zonei” se realizează prin:
 - a. creșterea atractivității mediului urban;
 - b. regenerare economică și socială;
 - c. dezvoltarea durabilă a turismului-valorificarea turistică a potențialului turistic cultural și natural;
3. „asigurarea unui mediu social intercultural, coeziv și dinamic, favorabil incluziunii și progresului” constituie un obiectiv ce prevede:
 - a. Optimizarea calității și capacității serviciilor de sănătate și sociale;
 - b. Îmbunătățirea condițiilor infrastructurii educaționale și creșterea participării populației școlare și a adulților la procesul educațional;
4. al patrulea obiectiv „creșterea calității vieții în vederea estompării fenomenelor demografice

⁴ Consiliul Județean Brăila (2015) Obiective și măsuri, disponibil la adresa [https://cjbraila.ro/dm/portal.nsf/13A9FD4BCA3057CCC22580DF004C022F/\\$FILE/2.2.%20Obiective%20si%20masuri.pdf](https://cjbraila.ro/dm/portal.nsf/13A9FD4BCA3057CCC22580DF004C022F/$FILE/2.2.%20Obiective%20si%20masuri.pdf), accesat la data de 11.10.2020

estimate la nivel statistic” are în vedere :

a. revitalizarea urbană a cartierelor

5. ultimul obiectiv „reducerea impactului schimbărilor climatice asupra calității vieții” prevede îmbunătățirea sistemului de intervenții de urgență⁵.

Un ultim aspect abordat în cadrul acestui capitol îl constituie analiza proiectelor propuse în cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Brăila din perioada 2016-2023. Proiectele elaborate pe baza acestui plan au fost structurate în funcție de cele 5 obiective specifice redate mai sus.

De asemenea, în momentul de față, Municipiul Brăila este membru în mai multe asociații, dintre care cele cu impactul cel mai ridicat asupra dezvoltării municipiului sunt:

- Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Dunărea Brăila . Înființată în anul 2008, asociația are rolul de a reglementa și organiza modul de exploatare și extindere a rețelei de alimentare cu apă și canalizare la nivelul unităților administrativ teritoriale membre. În momentul de față Municipiul Brăila face parte din consiliul director funcția de președinte al asociației revenind primarului municipiului⁶;
- Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ECO Dunărea Brăila. Organism înființat prin asocierea a 44 de unități administrativ teritoriale, asociația are ca scop organizarea și monitorizarea serviciilor publice de salubritate alături de modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de colectare a deșeurilor⁷;
- Asociația Grupul Local pentru Promovarea Dezvoltării Integrate a Zonei Pescărești a Județului Brăila ce are drept scop promovarea dezvoltării integrate a zonelor pescărești de pe teritoriul Județului Brăila⁸.
- Asociația de Cooperare și Parteneriat Local pentru Dezvoltarea Stațiunii Lacul Sărat ce are ca scop dezvoltarea Stațiunii Lacul Sărat.

↓

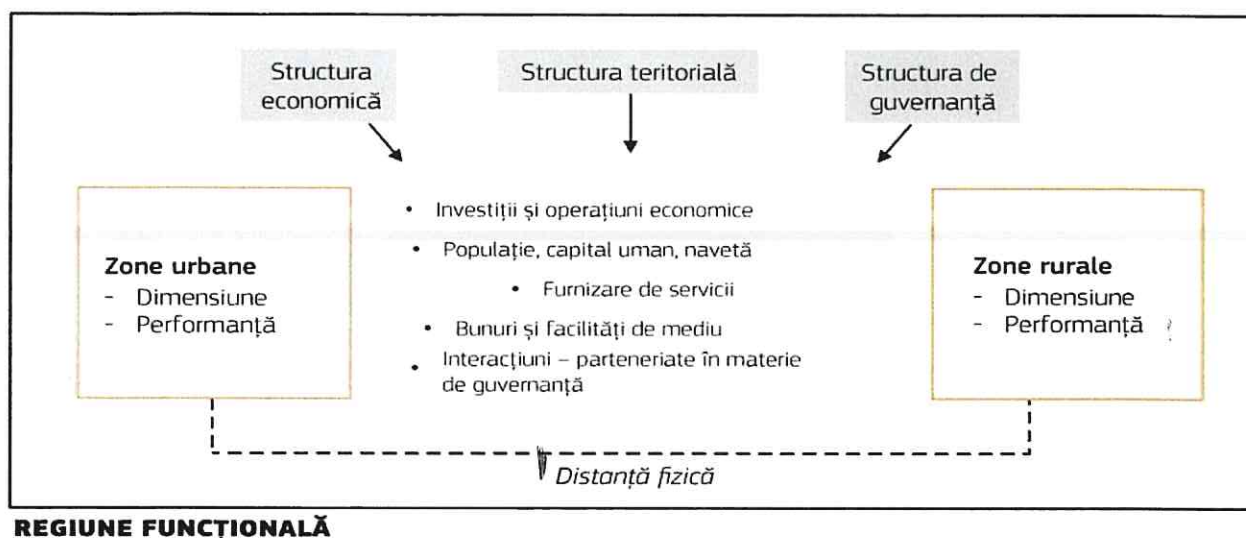
⁵ Primăria Municipiului Brăila (2016) Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Brăila 2016-2023, disponibil la adresa <http://www.primariabr.ro/wp-content/uploads/2018/documentePDF/Proiecte%20si%20strategii/Strategia%20Integrat%C4%83%20de%20Dezvoltare%20Urban%C4%83%20a%20Municipiului%20Br%C4%83ila%202016%20-%202023.pdf>

⁶ Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Dunărea Brăila, disponibil la adresa <http://www.adidbraila.ro/>, accesat la data de 7.10.2020

⁷ Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "ECO DUNAREA" Brăila, disponibil la adresa <http://ecodunareabraila.ro/index.php/despre-noi>, accesat la data d 7.10.2020

⁸ Asociația Grupul Local pentru Promovarea Dezvoltării Integrate a Zonei Pescărești a județului Brăila. Statutul, disponibil la adresa https://www.pescuitbraila.ro/wp-content/files/Statut_FLAG.pdf, accesat la data de 7.10.2020

DEFINIREA ZONEI URBANE FUNCȚIONALE BRĂILA



Legăturile dintre zonele urbane și cele rurale

Sursă: Manual privind Elaborarea Strategiilor de Dezvoltare Urbană Durabilă.

Comisia Europeană, Centrul Comun de Cercetare

Dinamicile demografice, spațiale și economice asociate orașelor ne indică o relație de interdependență între centrul urban și localitățile înconjurătoare, ca urmare a influenței polilor urbani asupra dinamicilor spațiale nu doar din interiorul limitelor unității administrativ teritoriale, dar și dincolo de acestea, în localitățile peri-urbane. Mai mult, aglomerările urbane sunt motoarele de creștere ale economiei, astfel noi entități spațiale din jurul centrului urban polarizator, precum zona urbană funcțională (ZUF) – zona de navetism sau zona metropolitană a orașului (ZM), capătă o importanță crescută în analiza comprehensivă și integrată a acestora, așa cum reiese din literatura internațională și națională, deopotrivă, din documente precum: ORAȘE-MAGNET: Migrație și navetism în România (2017), România Metropolitană (2019), propunerea de modificare a Legii nr. 351/2001, etc. De exemplu, la nivel național, conform datelor puse la dispoziție de INS în urma ultimului recensământ din 2011, cele 41 de ZUF-uri din jurul orașelor reședință de județ au generat 90% din veniturile generate de mediul privat și 61% din numărul total de ocări de muncă din țară.

Municipiului reședință de județ Brăila este o localitate de rang I, sistem urban prin clasificarea definită în cadrul legii nr. 351 / 2001 și a fost desemnat prin HG nr.998/2008 ca unul din cei 13 poli de dezvoltare urbană.

Conform Conceptului Strategic de Dezvoltare Teritorială România 2030⁹, Brăila este pol regional secundar. Dinamicile spațiale de la nivelul municipiului Brăila vor fi analizate dincolo de limita teritorială a municipiului, studiind Zona Urbană Funcțională (ZUF Brăila). Aceste localități sunt în directă legătură cu nucleul polarizator – municipiul Brăila, prin relațiile economice, sociale și de navetism care se stabilesc între acestea. De asemenea, cum la nivel național putem observa fenomenul de peri-urbanizare și expansiune în extenso chiar

⁹ https://www.fonduri-structurale.ro/Document_Files/Stiri/00017493/7hctm_Anexe.pdf

și în orașe secundare, ce au înregistrat declin demografic, este important să analizăm cu atenție dinamica urbane de la nivelul localităților din primul inel peri-urban, din vecinătatea imediată a centrului polarizator.

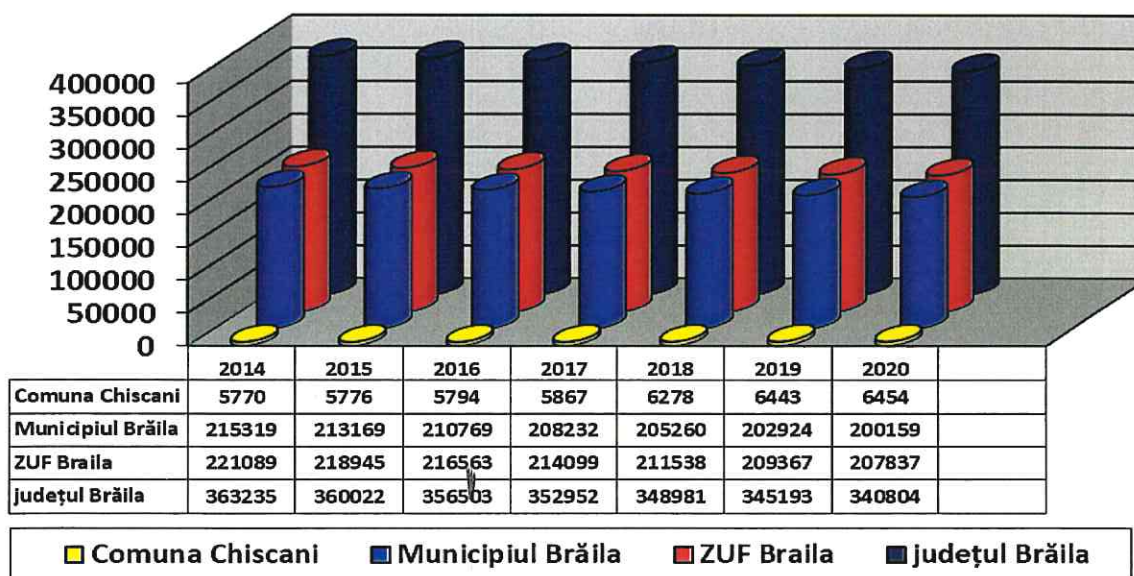
Zona Urbană Funcțională a municipiului Brăila, stabilită conform noii metodologii de definire a tipologiei localităților și a zonelor urbane funcționale din România ce are la bază metoda CE-OECD realizată de Banca Mondială propune ZUF Brăila¹⁰ și comunele Chiscani, Tichilești și Cazasu. Cu siguranță în viitor vom include în ZUF și comunele Tichilești și Cazasu dar în acest document vom analiza zona Municipiul Brăila și comuna Chiscani, bazat pe regenerarea zonei și îmbunătățirea conectivității.

118 GHID PENTRU ELABORAREA STRATEGIILOR INTEGRATE DE DEZVOLTARE URBANĂ

Tip localitate		UAAT
BRĂILA		
42682	Municipiu reședință de județ	Brăila
42708	Comună	Chiscani
44177	Comună	Tichilești
44560	Comună	Cazasu
BRAȘOV		

PROFIL SOCIO-DEMOGRAFIC

Populația cu domiciliul în Municipiul Brăila la 1 ianuarie 2020 era de 200.159 de persoane conform datelor INS ceea ce reprezenta 58,68% din populația județului. La nivelul ZUF populația era de 206.613 de persoane ceea ce reprezintă 60,62 % din populația județului.



Evoluția comparativă a populației (nr persoane) după domiciliu la 1 ianuarie 2014 - 2020¹¹

Privind spre totalul populației se poate observa, conform graficului prezentat anterior, faptul că ZUF Brăila a reprezentat de-a lungul anilor mai bine de jumătate din totalul populației județene, ponderea

¹⁰ file:///D:/SIDU/Ghid-elaborare-SIDU-BM.pdf

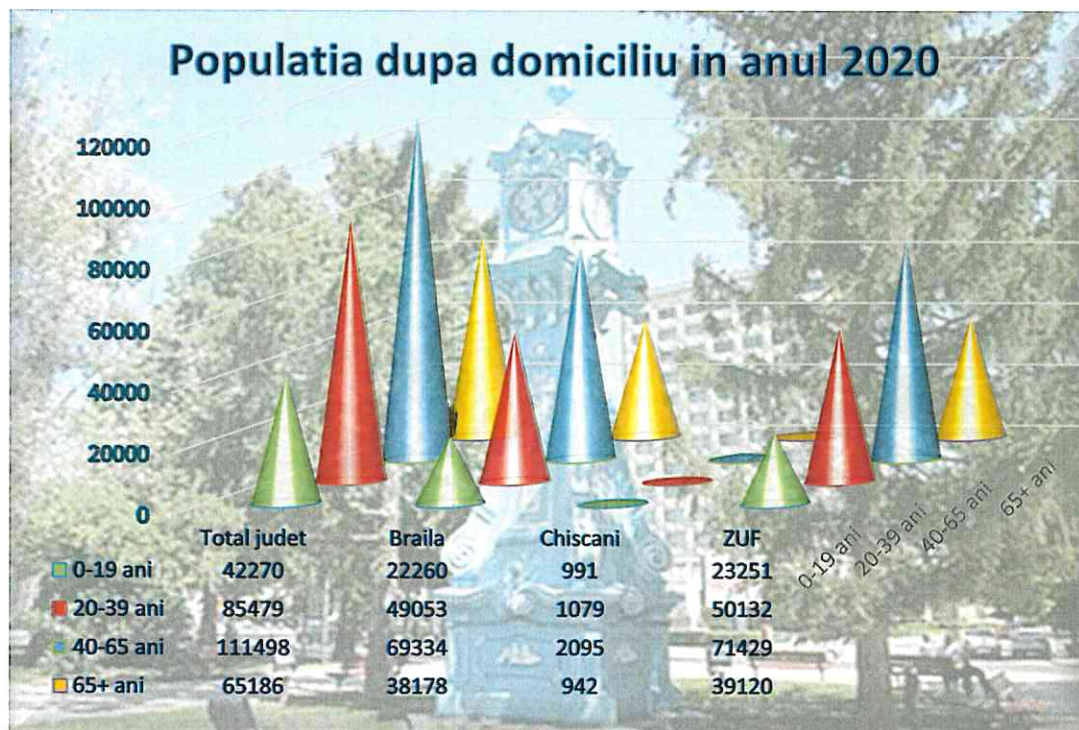
¹¹ www.insse.ro Tempo online

substanțială având-o central polarizator Municipiul Brăila. Totodată de remarcat este faptul că dinamica populația comunei Chiscani a crescut în toată perioada analizată în Figura 12, cu o rată medie anuală de 1%, reflectând un proces de peri-urbanizare.

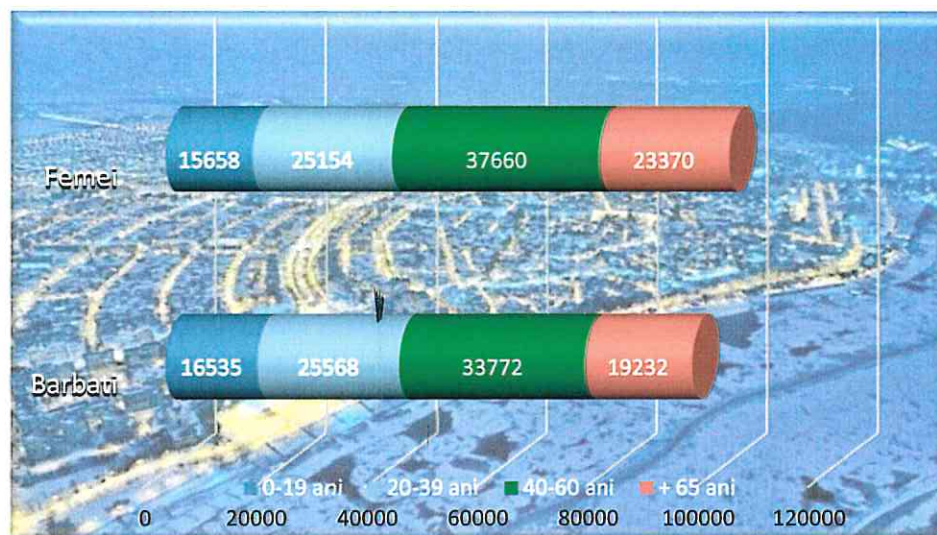
Pe de altă parte se remarcă un declin al populației municipiului Brăila cu o rată medie de 0,98%.

Astfel pentru viitor putem anticipa că datele viitoare vor indica o situație asemănătoare determinat de fenomenul de migrație a populației din municipiu către zona peri-urbană.

Structura populației ZUF



Structura populației după domiciliu pe grupe de vârstă în anul 2020



DISTRIBUȚIA PE SEXE ȘI GRUPE DE VÂRSTE ÎN ANUL 2020

Distribuția pe sexe, surprinsă în Figura 15 în cadrul ZUF Brăila cunoaște ușoare variații în funcție de categoriile

de vârstă, în principiu distribuția fiind echilibrată. De remarcat este faptul că populația cu vârste între 0-19 și 20-39 ani este semnificativă ca număr în ZUF iar resursa tânără poate fi capitalizată în zonă prin măsuri proactive de creare de locuri de muncă pe plan local și de creștere a calității vieții pentru a determina populația tânără să rămână.

În ceea ce privește îmbătrânirea populației, s-a efectuat o comparație între grupa de persoane cu vârste de peste 65 de ani și cei tineri ale căror date au fost structurate într-o nouă grupă de analiză, 0-14 ani. În tabelul de mai jos a fost surprinsă evoluția celor două grupe de vârstă într-un interval de 7 ani. Datele sunt preluate de la INS tempo-online.

Distribuția populației sub 14 ani și peste 65 de ani la nivelul Municipiului Brăila și comunei Chiscani

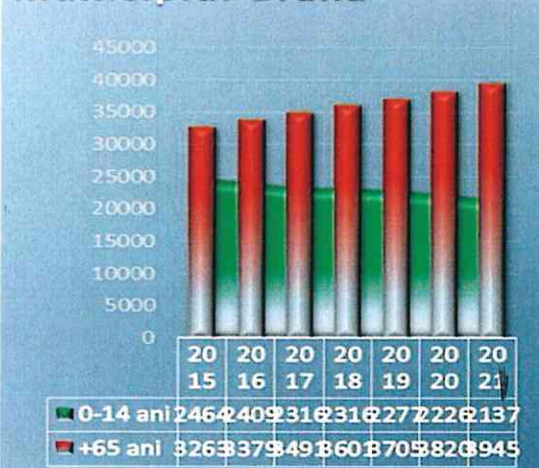
Varste si grupe de varsta	Sexe	Judete	Localitati	Ani						
				Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
				UM: Numar persoane						
				Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
0- 4 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	6914	6587	6530	6528	6619	6722	6517
5- 9 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	9078	8692	8155	7663	7240	6737	6414
10-14 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	8649	8816	8960	8973	8913	8801	8445
65-69 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	10639	11969	12854	13827	14326	14261	14797
70-74 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	7502	7217	7356	7486	8067	9283	10354
75-79 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	7129	7105	6910	6696	6350	6043	5767
80-84 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	4664	4695	4811	4752	4837	5025	4960
85 ani si peste	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	2697	2806	2987	3251	3478	3566	3575

Legenda: '-' - date lipsa; 'c' - date confidentiale; 9999,00 - normal - date definitive; 9999,00 - ingrosat subliniat - date semidefinite; 9999,00 - ingrosat - date revizuite; 9999,00 - subliniat - date provizorii

Varste si grupe de varsta	Sexe	Judete	Localitati	Ani						
				Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
				UM: Numar persoane						
				Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
0- 4 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	6914	6587	6530	6528	6619	6722	6517
5- 9 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	9078	8692	8155	7663	7240	6737	6414
10-14 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	8649	8816	8960	8973	8913	8801	8445
65-69 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	10639	11969	12854	13827	14326	14261	14797
70-74 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	7502	7217	7356	7486	8067	9283	10354
75-79 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	7129	7105	6910	6696	6350	6043	5767
80-84 ani	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	4664	4695	4811	4752	4837	5025	4960
85 ani si peste	Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	2697	2806	2987	3251	3478	3566	3575

Legenda: '-' - date lipsa; 'c' - date confidentiale; 9999,00 - normal - date definitive; 9999,00 - ingrosat subliniat - date semidefinite; 9999,00 - ingrosat - date revizuite; 9999,00 - subliniat - date provizorii

Municipiul Braila



Comuna Chiscani



Distribuția populației sub 14 ani și peste 65 de ani

Analizând comparativ cele 2 unități teritoriale observăm cum la nivelul comunei numărul copiilor este în

creștere cu o rată medie de 1%. Dată fiind perioada relativ scurtă, în mediul urban nu se disting diferențe majore între cele două categorii, totuși se poate observa cum populația de peste 65 de ani cunoaște o creștere. Situația în comuna Chiscani este diferită și dacă în anul 2015 procentajul dintre cele 2 categorii era relativ asemănător începând cu anul 2018 asistăm la un spor natural pozitiv. Una dintre cauzele acestui fenomen ar putea fi reprezentată de fenomenul migrației populației.

Durata medie de viață pe sexe în județul Brăila sursă INS tempo-online

Medii de rezidență	Sexe	Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Ani
			Anul 2021
			UM: Ani
			Ani
Urban	Masculin	TOTAL	72,83
-	-	Brăila	71,45
-	Feminin	TOTAL	79,68
-	-	Brăila	78,89
Rural	Masculin	TOTAL	69,95
-	-	Brăila	68,59
-	Feminin	TOTAL	77,92
-	-	Brăila	76,94

Medii de rezidență	Sexe	Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Ani
			Anul 1990
			UM: Ani
			Ani
Total	Total	Brăila	70,52

Medii de rezidență	Sexe	Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Ani
			Anul 2021
			UM: Ani
			Ani
Total	Total	Brăila	74,25

Durata medie a vieții persoanelor din ZUF este situată sub media națională, însă speranța de viață comparativ cu anul 1990 în Brăila a crescut cu 3,73 ani.

Născuți vii ZUF Brăila. Sursa INS Tempo-online

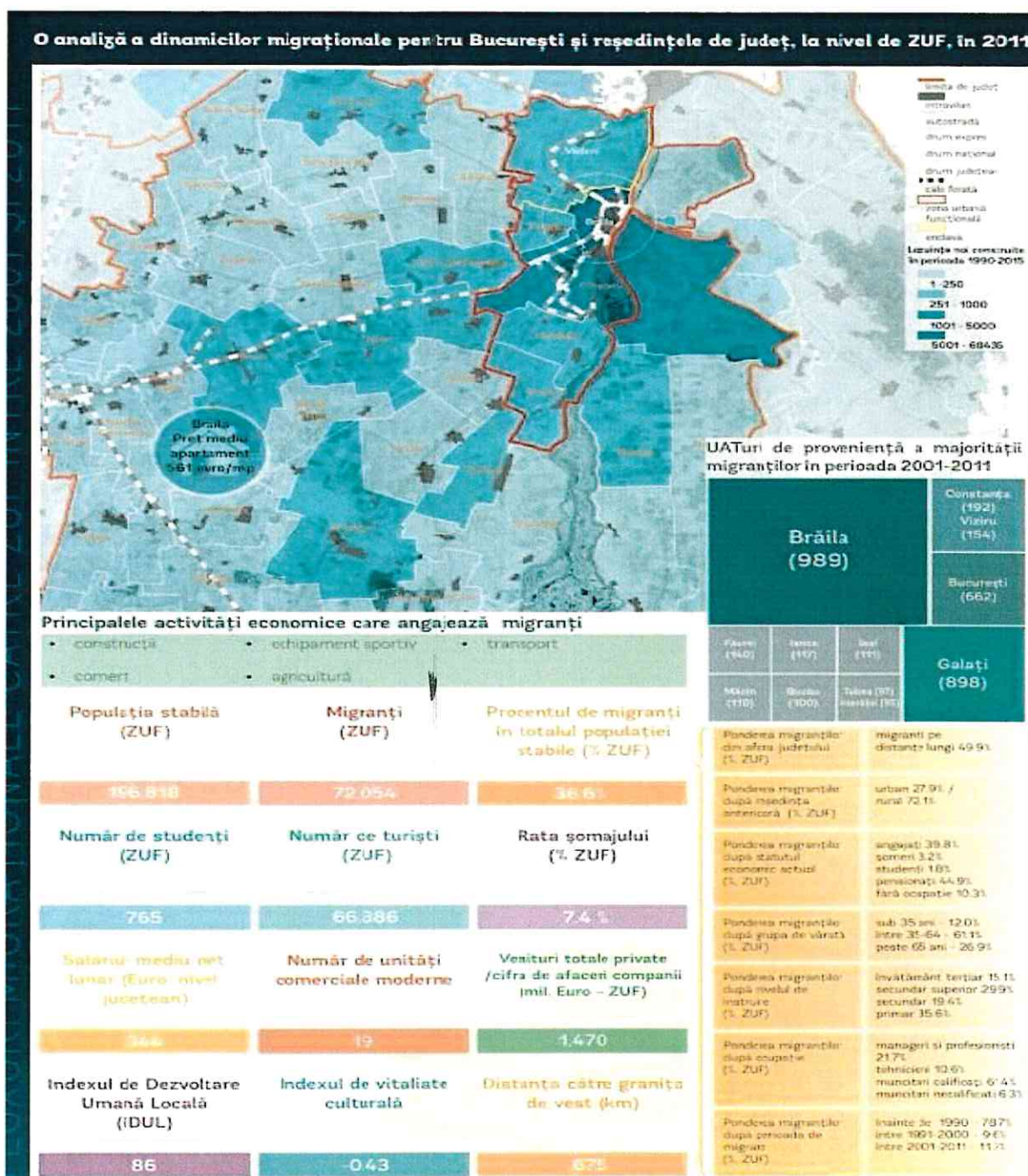
Județe	Localități	Ani	
		Anul 1990	Anul 2021
		UM: Numar persoane	
		Numar persoane	Numar persoane
Brăila	TOTAL	5012	2171
-	42682 MUNICIPIUL BRAILA	2717	1060
-	42708 CHISCANI	75	53

Fenomenul de îmbătrânire a populației este un fenomen mondial ce ridică probleme economice și sociale, cauzat în principal de scăderea natalității și creșterea speranței de viață. La nivelul Uniunii Europene, raportul dintre ponderea tinerilor și a vârstnicilor s-a schimbat în favoarea celor din urmă în

anul 2005, în timp ce în România inversarea s-a produs în 2009. Din acest punct de vedere Brăila și zona sa funcțională în particular prezintă un avantaj deoarece schimbarea raportului nu s-a produs încă.

În studiul Orașe Magnet realizat de Banca Mondială se face analiza zonelor urbane funcționale din România, analizând dinamica și fluxurile migraționale.

În figurile de mai jos redăm analizele din acest studiu.



Sursa: Orașe magnet, Banca Mondială



Sursa: Orașe magnet, Banca Mondială

PROFIL SOCIO-DEMOGRAFIC: CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Nevoi identificate	Recomandări
Structura populației pe vârstă indică o pondere ridicată a populației care în următorii 10-15 ani se va pensiona ceea ce va determina scăderea populației active și ocupate	Implementarea de politici care să încurajeze mobilitatea forței de muncă și atragerea în zonă

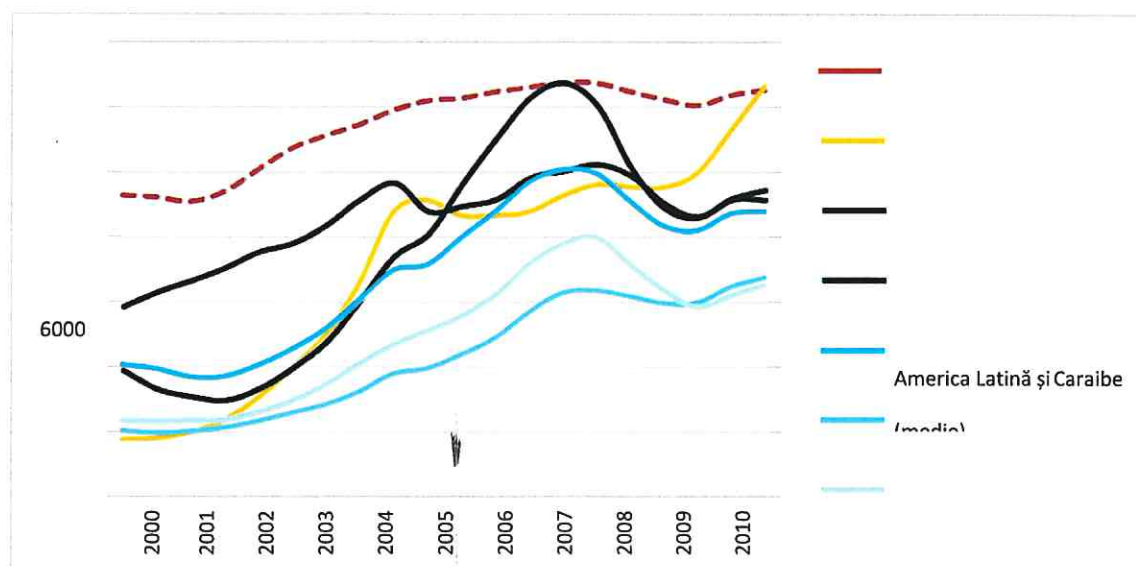
Fenomen de îmbătrânire demografică	Crearea de locuri de muncă noi prin derularea de investiții și atragerea de investitori
Declin demografic și migrație	Dezvoltarea de centre pentru persoane vârstnice în vederea încurajării îmbătrânirii active
	Investiții în infrastructura educațională, inclusiv în învățământul tehnic și profesional pentru crearea unui pol de excelență în învățământul preuniversitar

PROFIL ECONOMIC

ANALIZA PRINCIPALILOR INDICATORI MACROECONOMICI NAȚIONALI

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

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



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

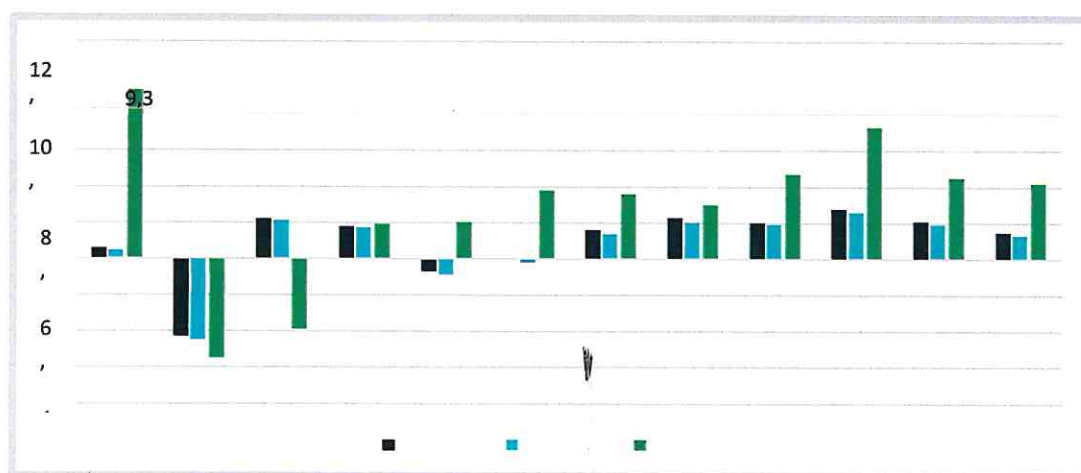
Cifrele preliminare pentru 2019 indică faptul că România a atins anul trecut un statut de țară cu venit ridicat, pentru prima dată în istoria sa. Desigur, accesul României la piața comună a UE este unul dintre principalele motive pentru performanța spectaculoasă a țării. Uniunea Europeană a fost o veritabilă „mașină de convergență” pentru țările sale membre, permițând unor națiuni precum Grecia, Irlanda, Portugalia, Polonia și Slovacia să ajungă la venituri ridicate într-un timp record. Acest lucru a

permis, de asemenea, României să devină o economie cu venituri ridicate și să depășească economiile similare din America Latină.

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

Cu o creștere de 4,2% a Produsului intern brut în anul 2019, România a continuat trendul de a se clasa între primele țări la nivelul Uniunii Europene privind acest indicator. După o creștere de 7,1% a PIB-ului în anul 2017 și de 4,5% în 2018, creșterea înregistrată la nivelul 2019 arată o stabilitate economică, fiind în continuare mai mult decât dublă comparativ cu media Statelor Membre și a statelor din Zona Euro.

Rata volumului de creștere a Produsului Intern Brut



Sursa: Eurostat

Deficiențele creșterii PIB de peste 7% în anul 2017 și valorile de peste 4% în anii precedenți se datorează în mare parte consumului individual, ceea ce indică o dependență foarte ridicată a consumului în creșterea PIB-ului. Această dependență față de consum expune performanța economiei la vulnerabilități cauzate de veniturile reduse ale populației în raport cu Statele Membre.

Conform ultimelor date statistice definitive la nivelul Institutului Național de Statistică, nivelul Produsului intern brut în termeni nominali la nivel național în anul 2018 a fost de 952.396,8 milioane lei prețuri curente, revenind o valoare de 48.899,3 lei pe locuitor. Cu toate că s-a înregistrat o scădere semnificativă a dinamicii PIB comparativ cu anul precedent (4,4% în anul 2018, comparativ cu 7,1% în anul 2017), valoarea raportată pe cap de locuitor a fost de 5,1%.

Produsul intern brut și Produsul intern brut pe locuitor în România

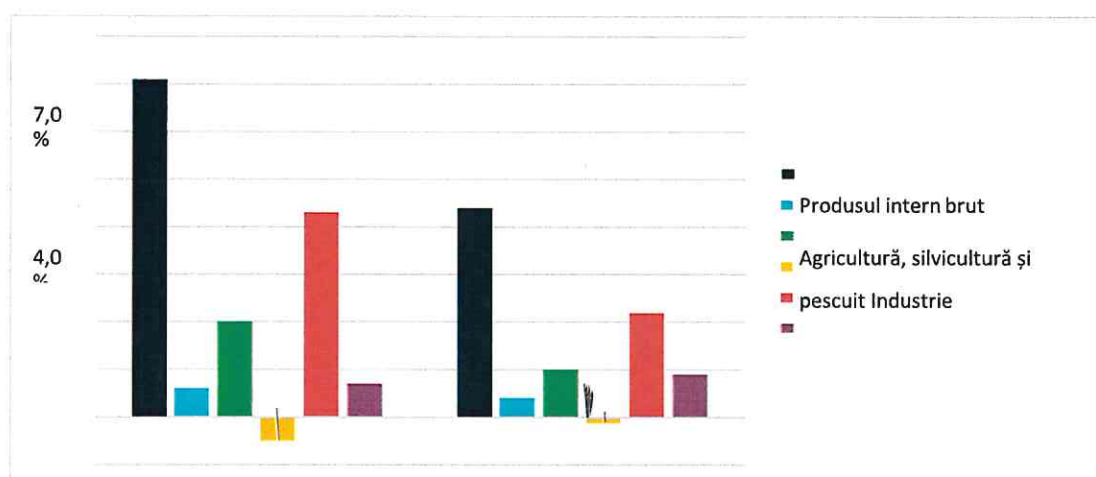
	2017	2018
Produsul intern brut (milioane lei)	857.895,7	952.396,8
Creșterea PIB în termeni reali (în procente față de anul anterior)	107,1	104,4
Produsul intern brut pe locuitor (lei)	43.788,8	48.899,3
Creșterea PIB pe locuitor în termeni reali (în procente față de anul anterior)	107,7	105,1

Sursa: Starea economică și socială a României – date statistice, 2018, INS

În ceea ce privește principalele ramuri de activitate care au contribuit la creșterea Produsului Intern Brut național în anul 2018, se remarcă:

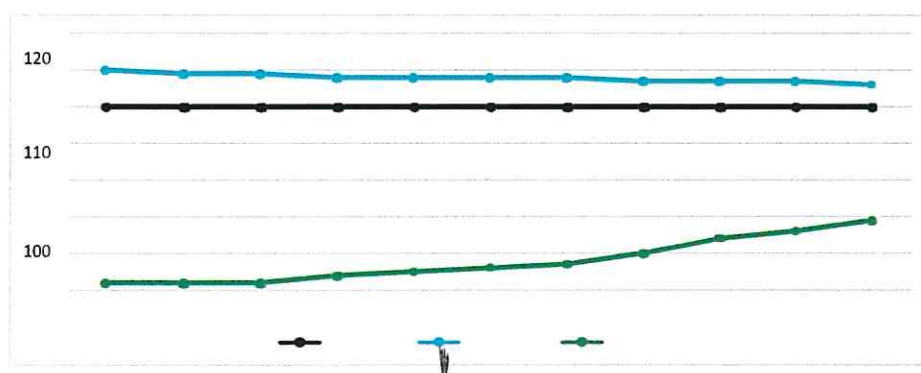
- Pe primul loc în ceea ce privește contribuția la formarea PIB se află serviciile (cu 55.062,3 milioane de lei, respectiv 57,8% din total). Din totalul serviciilor este de remarcat faptul că hotelurile și restaurantele au contribuit cu 18,1% din PIB.
- Pe locul secund se află domeniul industrial, cu o contribuție de 22,8% la formarea PIB (respectiv 215.955,9 milioane de lei).
- Pe ultimul loc se află agricultura, silvicultura și pescuitul, cu o contribuție de 4,3% din PIB (respectiv 41.494,2 milioane de lei).

Contribuții la creșterea Produsului intern brut, pe categorii de resurse, în anul 2018



Sursa: Starea economică și socială a României – date statistice, 2018, INS

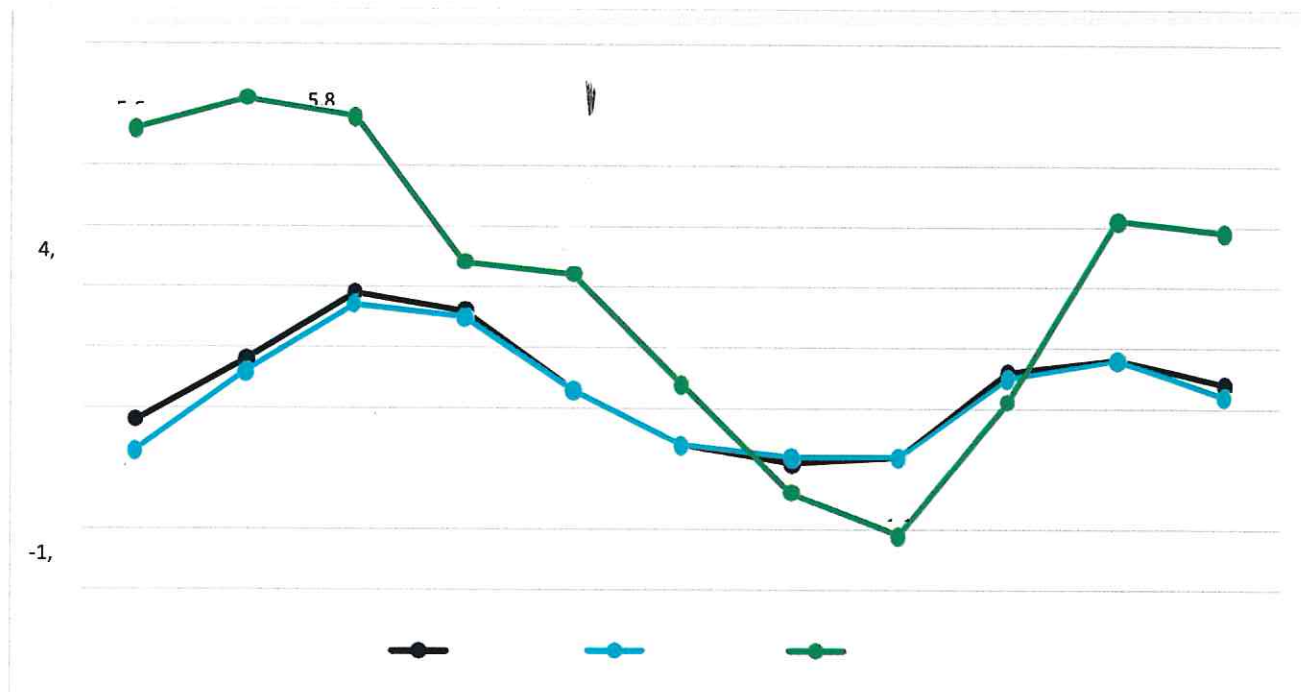
În comparație cu media Uniunii Europene, creșterea accelerată a PIB/locuitor raportat la puterea de cumpărare începând cu anul 2016 ajută la reducerea decalajelor față de statele din Zona Euro, ale căror procent s-a redus semnificativ în ultimii ani, aproape de nivelul de armonizare cu media Uniunii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



PIB/Capita raportat la puterea de cumpărare² - Sursa: Eurostat

Rolul determinant al consumului gospodăriilor populației în evoluția semnificativă a PIB-ului din anul 2017 a contribuit la o creștere accelerată a inflației în anul 2018, ajungând la o valoare de 4,1%, mult peste media Europeană. Aceasta a fost urmată de o scădere moderată a ratei inflației în anul 2019, până la valoarea de 3,9%, în tendință cu media Uniunii Europene a cărei inflație a scăzut de la 1,8% în 2018 la 1,4% anul următor.

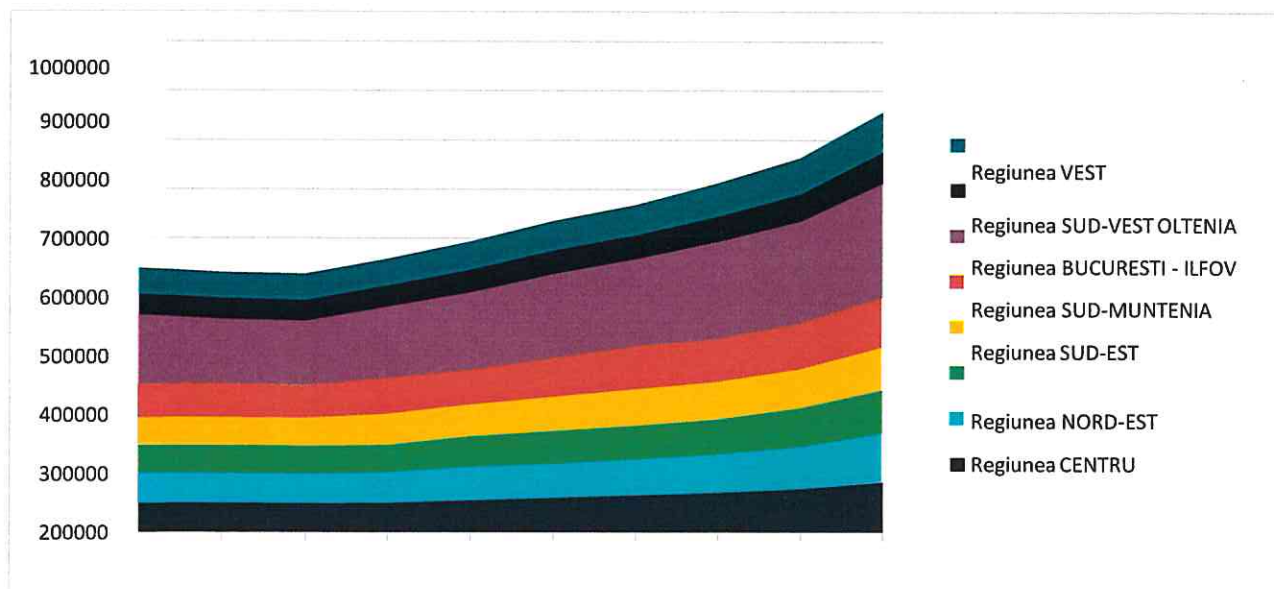
Rata inflației armonizată la indicele puterii de cumpărare



Sursa: Eurostat

În privința evoluției Produsului intern brut pe regiuni de dezvoltare, observăm că Regiunea Sud-Est a avut o performanță mai slabă decât a României în perioada 2008-2017.

Evoluția PIB pe regiuni de dezvoltare



Sursa: Institutul Național de Statistică, INS-TEMPO

Specificul Regiunii Sud - Est îl reprezintă disparitățile dintre nodurile de concentrare a activităților industriale și terțiare (Brăila - Galați; Constanța - Năvodari), centrele industriale complexe izolate (Buzău, Focșani), areale cu specific turistic (litoralul și Delta Dunării) și întinsele zone cu suprafețe de culturi agricole și viticole. Regiunii îi este caracteristică discontinuitatea în teritoriu a activităților industriale și îmbinarea cu activități terțiare (comerț, servicii, turism) și agricole. Această situație este generată de specializarea intraregională.

Brăila este caracterizată de o rată mai mare de ocupare a populației în agricultură.

Deși zona Brăila – Galați a fost marcată în anii 1990 – 2008, de un puternic fenomen de disponibilizări, ultimii ani prezintă un oarecare reviriment al activităților industriale, respectiv un proces de stabilizare a întreprinderilor nou create pe platformele marilor complexe industriale restructurate, în acest sens pot fi menționate atât întreprinderile textile, cablaje și corpuri de iluminat.

În anul 2013 mai bine de 80% din numărul mediu al salariaților din județ era concentrat în Municipiul Brăila. Numărul salariaților a crescut în intervalul supus analizei, ZUF Brăila a rămas locul principal unde locuitorii județului își caută un loc de muncă. În 2018 ponderea numărului de salariați era de 84% din totalul județean.

Conform datelor oferite de Institutul Național de Statistică¹², forța de muncă constituită la nivelul ZUF Brăila pentru anul 2021 reprezintă 57.957 de angajați și raportat la nivel județean, municipiul reprezintă principalul loc de concentrare a forței de muncă, 86,4%.

Numărul mediu al salariaților la nivelul Județului și ZUF Brăila

Județe	Localități	Ani						
		Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
		UM: Numar persoane						
		Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane	Numar persoane
Brăila	TOTAL	61332	63012	68318	69127	68647	65982	67105
-	42682 MUNICIPIUL BRAILA	51064	52814	58090	58459	58400	55393	56514
-	42708 CHISCANI	875	765	796	953	916	1114	1443

Sursa: INS tempo-online

Câștigul salarial și rata șomajului au fost calculate la nivelul Județului Brăila comparativ cu nivelul național întrucât situația oferită de Institutul Național de Statistică nu prezintă date în profunzime pentru acești indicatori economici.

Câștigul mediu salarial nominal net lunar Județului și ZUF Brăila

CAEN Rev.2 (activități ale economiei naționale)	Sexe	Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Ani							
			Anul 2008	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
			UM: Lei, lei RON (începând cu 2005)							
			Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei
TOTAL		Total TOTAL	1309	1859	2046	2338	2642	2986	3217	3416
-		- Brăila	1125	1462	1587	1859	2119	2428	2607	2693

Sursa: INS tempo-online

¹² Institutul Național de Statistică (2018) FOM104D - Numărul mediu al salariaților pe județe și localități, disponibil la adresa <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>, accesat la data de 10.02.2020

Se poate constata că în anul 2021 câștigul salarial mediu net lunar la nivel județean era de 2693 lei, reprezentând 78,8 % din cel național.

În ceea ce privește rata șomajului, la sfârșitul lunii octombrie 2022 era de 3,2% față de 3 % la nivel național.

Rata șomajului național și județ Brăila

Sexe	Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Luni
		Luna octombrie 2022
		UM: Procente
		Procente
Total	TOTAL	3
-	Brăila	3,2

Sursa: INS tempo-online

O altă variabilă analizată în cadrul acestui sector o constituie numărul întreprinderilor active.

Număr întreprinderi active județul Brăila

CAEN Rev.2 (activități ale economiei naționale - secțiuni)	Clase de marime	Macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe	Ani							
			Anul 2008	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
			UM: Numar							
			Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar	Numar
Total	Total	TOTAL	554967	513850	527792	553796	576545	591259	624206	653744
-	-	Brăila	7176	6195	6163	6347	6527	6668	6939	7176

Sursa: INS tempo-online

Din analiza întreprinderilor în funcție de domeniul de activitate conform datelor deținute de Municipiul Brăila se remarcă următoarele aspecte

- numărul total al firmelor la nivelul Municipiului Brăila este de 5.005. Se poate observa o creștere de aproximativ 3% în ponderea totală în intervalul 2013-2018;
- comerțul cu ridicata și cu amănuntul și repararea autovehiculelor și a motocicletelor constituie sectorul economic cu numărul cel mai mare de întreprinderi având în anul 2018 un număr de 1847 companii înregistrate la nivelul municipiului;
- transportul și depozitarea constituie al doilea domeniu economic de interes pentru firmele din localitate. Cu un număr de 494 de firme la nivelul anului 2018, sectorul cunoaște cea mai mare creștere a numărului de firme la nivelul municipiului de aproximativ 44%. Raportat la nivelul total, ponderea firmelor în acest sector constituia 9,87% la nivelul anului 2018;
- industria prelucrătoare și construcțiile constituie și ele alte sectoare preponderente de interes la nivelul municipiului acestea constituind 9,7% respectiv 7,6% din totalul numărului de firme la nivelul anului 2018;
- industria extractivă constituie cel mai slab dezvoltat domeniu economic la nivelul Municipiului Brăila

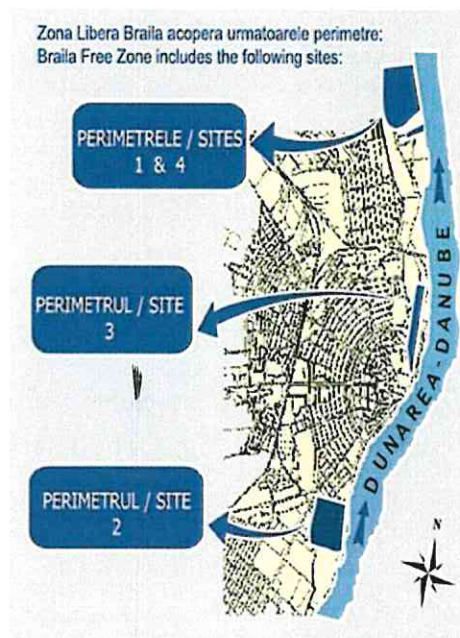
existând în anul 2018 o singură companie care acționează în acest sector¹³.

Numărul întreprinderilor în principalele domenii de activitate la nivelul ZUF Brăila

Sector economic	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
Industria prelucrătoare	512	500	494	475	472	489
Construcții	366	368	375	369	373	384
Comerț cu ridicata și cu amănuntul și repararea autovehiculelor și a motocicletelor	2.136	2.120	1.970	1.880	1.866	1.847
Transport și depozitare	342	376	398	421	473	494
Industria extractivă	2	3	3	2	1	1
Activități profesionale științifice și tehnice	306	321	338	366	366	394
Total Municipiul Brăila	4.860	4.930	4.857	4.796	4.893	5.005

Sursa: UAT Municipiul Brăila

Un aspect important pentru zonă ce va fi prezentat este existența Zonei Libere Brăila, înființată prin H.G. nr. 330/1994. Zona liberă are o suprafață totală de 110,6 ha.



¹³ Informații UAT Municipiul Brăila

MOTOARE ECONOMICE ȘI POTENȚIAL DE SPECIALIZARE

ZUF Brăila integrează 58,68% din populația județului și 60% din întreprinderile active în județ, atribute ce determină statutul de motor economic în județ.

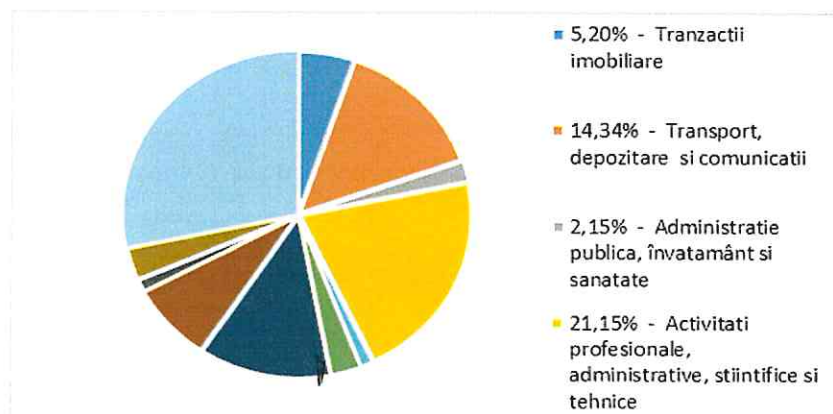
Una din prioritățile ZUF Brăila este crearea unui mediu propice atragerii de investiții. Companiile multinaționale sau străine au avantajul unei rețele de distribuție și clienți global ceea ce permit volum de vânzări mare într-un interval de timp mai scurt.

În conformitate cu Sinteza statistică a datelor din Registrul Central al Comerțului¹⁴, publicat în 30 noiembrie 2021 Numărul societăților cu participare străină la capital se prezintă conform tabelului următor.

Sold la sfârșitul perioadei	Număr societăți		Valoarea capitalului social subscris					
			Total exprimat în monedă națională		Total exprimat în echivalent valută		Total exprimat în echivalent valută	
	Nr.	%	mii Lei	%	mii USD	%	mii EURO	%
0	1		2		3		4	
30 Noiembrie 2021, din care:	236.260	102,3	182.384.723,9	99,3	64.354.003,8	99,5	49.333.608,8	99,4
31 Decembrie 2020	230.976	100,0	183.756.816,0	100,0	64.682.942,0	100,0	49.611.302,7	100,0

Sursa Sinteza statistică a datelor din Registrul Central al Comerțului

Structura pe domenii de activitate a numărului de societăți cu participare străină la capitalul social, înmatriculate în luna Noiembrie 2021



Sursa Sinteza statistică a datelor din Registrul Central al Comerțului

¹⁴ <https://www.onrc.ro/statistici/2021/noiembrie/Statistica%20Participare%20Straina%20ro.doc>

La nivel național pe regiuni de dezvoltare dinamica societăților cu participare străină la capital social la data de 30 noiembrie 2021, conform Sinteza statistică a datelor din Registrul Central al Comerțului este redată mai jos:

Înmatriculări

Regiune de dezvoltare economică	Număr societăți		Valoarea capitalului social subscris					
			Total exprimat în monedă națională		Total exprimat în echivalent valută		Total exprimat în echivalent valută	
	Nr.	%	mii Lei	%	USD	%	EURO	%
Total ROMÂNIA, din care:	558	100,00	21.889,7	100,00	5.081.294,6	100,00	4.423.257,2	100,00
NORD-EST	27	4,84	9.523,8	43,51	2.227.056,8	43,83	1.924.483,8	43,51
SUD-EST	29	5,20	218,2	1,00	50.588,1	1,00	44.092,7	1,00
SUD-MUNTENIA	17	3,05	5,2	0,02	1.207,8	0,02	1.050,8	0,02
SUD-VEST OLTENIA	6	1,08	31,0	0,14	7.257,6	0,14	6.274,0	0,14
VEST	54	9,68	4.173,0	19,06	973.341,6	19,16	843.269,8	19,06
NORD-VEST	60	10,75	207,8	0,95	47.256,9	0,93	41.991,9	0,95
CENTRU	44	7,89	23,7	0,11	5.509,7	0,11	4.781,0	0,11
BUCURESTI-ILFOV	321	57,53	7.707,0	35,21	1.769.076,2	34,82	1.557.313,3	35,21

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

Radieri

Regiune de dezvoltare economică	Număr societăți		Valoarea capitalului social					
			Total exprimat în monedă națională		Total exprimat în echivalent valută		Total exprimat în echivalent valută	
	Nr	%	mii Lei	%	USD	%	EURO	%
Total ROMÂNIA, din care:	416	100,00	923.220,6	100,00	215.073.184,5	100,00	186.553.456,0	100,00
NORD-EST	26	6,25	2.195.081,0	0,24	502.100,7	0,23	443.587,1	0,24
SUD-EST	22	5,29	1.170.930,0	0,13	270.229,0	0,13	236.652,7	0,13
SUD-MUNTENIA	29	6,97	13.735.615,0	1,49	3.199.027,1	1,49	2.775.704,9	1,49
SUD-VEST OLTEANIA	13	3,12	44.135,0	***	10.281,4	***	8.918,9	***
VEST	31	7,45	7.296.714,0	0,79	1.667.728,3	0,78	1.474.388,1	0,79
NORD-VEST	45	10,82	1.294.620,0	0,14	297.728,4	0,14	261.634,0	0,14
CENTRU	54	12,98	2.364.498,5	0,26	545.651,4	0,25	477.775,4	0,26
BUCURESTI-ILFOV	196	47,12	895.118.975,1	96,96	208.580.438,2	96,98	180.874.794,8	96,96

În județul Brăila se evidențiază aceeași dinamica conform Tabelor următoare

Înmatriculări

Județ	Număr societăți		Valoarea capitalului social subscris					
			Total exprimat în monedă națională		Total exprimat în echivalent valută		Total exprimat în echivalent valută	
	Nr.	%	mii Lei	%	USD	%	EUR O	%
0	1		2		3		4	
Total ROMÂNIA, din care:	558	100,00	21.889,7	100,00	5.081.294,6	100,00	4.423.257,2	100,00
BRAILA	4	0,72	0,9	***	210,0	***	181,9	***

Județ	Număr societăți		Valoarea capitalului social subscris					
			Total exprimat în monedă națională		Total exprimat în echivalent valută		Total exprimat în echivalent valută	
	Nr.	%	mii Lei	%	USD	%	EURO	%
0	1		2		3		4	
Total ROMÂNIA, din care:	416	100,00	923.220,6	100,00	215.073.184,5	100,00	186.553.456,0	100,00
BRAILA	5	1,20	100,6	0,01	22.899,6	0,01	20.338,7	0,01

Bune practici în atragerea investițiilor străine

Investițiile străine directe (ISD) reprezintă una dintre principalele surse de stimulare a dezvoltării întreprinderilor private, având un efect multiplicator prin creșterea verticală în economia rezidentă. Complementar cu investițiile publice, ISD reprezintă cea mai mare sursă de finanțare externă pentru majoritatea țărilor în curs de dezvoltare. ISD au, de asemenea, un potențial semnificativ de a transforma economiile prin crearea de locuri de muncă mai bine plătite și mai stabile în țările gazdă. În plus, pot contribui la profesionalizarea mediului de afaceri local, prin impunerea unor standarde ridicate în interacțiunile lor cu furnizorii, concurenții și partenerii de afaceri. Pe lângă contribuția la dezvoltarea întreprinderilor și contribuția la dezvoltarea capitalului uman, investițiile străine directe reprezintă o sursă importantă de tehnologii inovatoare care contribuie la stimularea competitivității și a productivității muncii. Relația directă cu mediul extern conduce în mod invariabil la dezvoltarea comerțului internațional pentru țara gazdă, facilitând la integrarea sa în economia globală și în mod direct la creșterea PIB-ului prin producție incrementală și exporturi.

Astfel, cea mai rapidă cale de a impulsiona o economie locală este atragerea de investiții străine. Totuși, acest lucru trebuie realizat într-un mod strategic, prin câștigarea interesului companiilor cu valoare adăugată mare, productivitate ridicată și salarii mari.

PROFIL SPAȚIAL, TEMPORAL ȘI FUNCȚIONAL

LOCALIZARE

Județul Brăila, are o suprafață de aproximativ 4.765,8 km², reprezintă 2% din suprafața totală a țării și, alături de județele Constanța, Tulcea, Buzău, Brăila, Vrancea și Galați, face parte din Regiunea de dezvoltare Sud-

Est¹⁵. Având peste jumătate din totalul suprafeței dedicat sectorului agricol (387.646 de hectare), Produsul Intern Brut al regiunii se ridică în 2019 la aproximativ 10.962 milioane de lei, fiind depășit de Constanța, Galați și Buzău în cadrul regiunii de dezvoltare S-E¹⁶.

ZUF Brăila formată din Municipiul Brăila și comuna Chiscani ocupă 179,75 kmp, având ca formă de relief predominantă câmpia.



Brăila este ultimul port maritim la Dunăre, reprezentând un punct cheie atât în economia țării, cât și în turism și securitate. ZUF se află în zona de Sud-Est a țării, în Câmpia Română, fiind mărginit în partea de Nord de râul Siret, în Est de Insula Mică a Brăilei, iar la Sud și la Vest de Câmpia Bărăganului.

CADRUL NATURAL (RESURSE LOCALE)

Plasat într-o zonă de câmpie, ZUF Brăila prezintă o caracteristică de uniformitate la nivel de relief. Cernoziomul este tipul de sol preponderent la nivelul zonei, ceea ce facilitează majoritatea culturilor agricole, fiind printre cele mai fertile soluri din țară.

Regimul temperat continental este caracteristic, acesta prezentând nuanțe aride. Uniformitatea reliefului la nivel de județ determină caracteristicile climatice să se răsfrângă asupra întregii regiuni, locuitorii întâmpinând veri calde și uscate cu precipitații reduse ce au caracter torențial și ierni reci, dar fără un strat stabil de zăpadă ce sunt influențate de anticlonul siberian.

¹⁵ Ministerul Afacerilor Interne Instituția Prefectului-Județul Brăila- Raport Privind Starea Economico-Socială A Județului Brăila În Anul 2016, (2016) Disponibil la adresa <https://br.prefectura.mai.gov.ro/wp-content/uploads/sites/29/2017/12/Raport-stare-2016.pdf>

¹⁶ Comisia Națională de Strategie și Prognoză- Valoarea produsului intern brut pe județe și regiuni. Disponibil la adresa http://www.cnp.ro/user/repository/prognoze/Prognoza_profil_teritorial_toamna_2019.pdf. accesat la data de 28.01. 2020

Ca resurse de apă, ZUF Brăila deține izvoare subterane, râuri și lacuri, Dunărea fiind însă principalul furnizor de apă potabilă, asigurând în același timp și necesarul de apă pentru irigații, industrie și piscicultură.

Vegetația se împarte între arealul de stepă în zonele de câmpie inter fluviale și cel de luncă în apropiere de Dunăre. Fauna este reprezentată de mamifere și rozătoare iubitoare de terenuri deschise, dar și păsări granivore.

Ca resurse naturale ZUF Brăila prezintă avantajul de a dispune de ape termale terapeutice sărate, cu nămol sapropelic cu calități terapeutice în Lacu Sărat, dar și în proximitatea ZUF la Căineni Băi, de izvoarele termale de la Însurăței, Movila Miresii și Batogu și foarte important site Ramsar, zonă inundată natural Balta Mică a Brăilei.

- Balta Mică a Brăilei este un parc natural ce se întinde pe o suprafață de 24.555 hectare ce cuprinde o faună diversificată: mamifere, reptile, amfibieni, pești și păsări, unele dintre specii aflându-se pe lista Uniunii Internaționale pentru Conservarea Naturii.
- Lacul Sărat Brăila este un sit de importanță comunitară, ce dispune de o stațiune balneară. Date fiind proprietățile curative ale apei, zona a prins contur ca stațiune încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea.

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT ȘI MOBILITATE

Raportat la transport ZUF Brăila are o poziționare optimă în raport cu rețelele de transport. Căile de comunicații care traversează zona asigură legătura cetățenilor cu celelalte așezări din județ, dar și cu alte orașe din afara județului. Pe plan rutier, este legată de celelalte orașe printr-o serie de Drumuri Naționale: DN 2B Buzău-Brăila, DN 22 Râmnicu Sărat - Brăila, DN 21 Slobozia-Brăila, DN 23 Focșani-Brăila.

Un alt drum de legătură, este cel care include podul suspendat peste Dunăre ce asigură legătura, Munteniei și Moldovei cu regiunea Dobrogea. Proiectul, finanțat de Uniunea Europeană prin intermediul Programului Operațional Infrastructură Mare, este acum funcțional.

Totodată în stadiu avansat se află drumul expres Brăila – Galați.

În plan intern al zonei urbane funcționale, prin comuna Chiscani trec șoselele naționale DN2B, care leagă Brăila de Buzău și DN21, care leagă Brăila de Slobozia. Lângă Vărsătura, din DN22 se ramifică drumul județean DJ212, care trece prin satul de reședință și duce de-a lungul Dunării spre sud către Tichilești, Berteștii de Jos și mai departe la Mihail Kogălniceanu (ultima în județul Ialomița).

ZUF este străbătută de Magistrala 700-București-Urziceni-Brăila-Galați, cale ferată electrificată.

Cu privire la rețeaua de transport local de remarcă este transportul cu tramvaiul care străbate municipiul Brăila și se extinde pe teritoriul comunei Chiscani unind stațiunea Lacu Sărat și fosta platformă chimică Chiscani. Această infrastructură va fi modernizată suplimentar și dezvoltată prin realizarea pe lângă calea dublă de rulare a unei piste de biciclete dublă până în stațiunea Lacu Sărat.

În municipiul Brăila rețeaua de drumuri este în continuă dezvoltare și modernizare structurată pe 4 categorii de artere:

- prima categorie include artere cu o lățime a carosabilului de peste 14 metri și care au rolul de a gestiona fluxurile majore de trafic pe direcția drumului național sau pe principalele căi de legătură cu

acest drum (în această categorie intră Calea Călărașilor, Șos. Râmnicu-Sărat, Șos. Focșani, Șoseaua Buzăului, Șoseaua de Centură, Bd. Independenței, Bd. Dorobanților, Bd. Al. Ioan Cuza);

- a doua categorie sunt drumuri cu o lățime a carosabilului între 10 și 14 metri și care fac legătura între zonele funcționale de locuit;
- cea de-a treia categorie cuprinde drumuri ce au rolul de a prelua traficul din zonele funcționale și a-l dirija spre străzi de legătură sau magistrale. În această categorie intră drumurile cu o lățime a carosabilului de 7 m;
- în ultima categorie de drumuri intră cele de folosință locală aflate în zonele cu trafic redus. Cu o lungime de mai puțin de 7 metri a carosabilului, acestea asigură accesul la locuințe.

Data fiind topografia plană a locului, există posibilitatea unei extinderi a rețelei de drumuri în toate direcțiile. În acest sens, au fost implementate în anii anteriori o serie de proiecte din bugetul de stat, bugetul local sau din fonduri europene nerambursabile.

În ceea ce privește evoluția traficului fluvial și maritim prin portul Brăila, conform Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime, portul a prezentat de-a lungul anilor o scădere în ceea ce privește mărfurile aduse în port și numărul de nave ce l-au tranzitat. În anul 2022 s-a început reabilitarea cu fonduri europene a portului în 2 etape: prima a fost în finalizată în decembrie 2023, ce-a de-a doua este în fază de atribuire a lucrărilor.

Tabelul de mai jos surprinde evoluția traficului maritim.

Traficul în portul Brăila în perioada 2013-2017

Trafic Portuar	Trafic Fluvial		Trafic Maritim		Total	
	Mii tone	Nr. Nave	Mii tone	Nr. Nave	Mii tone	Nr. Nave
2013	1.802	1.402	555	170	2.356	1.572
2014	1.493	1.199	563	169	2.056	1.368
2015	1.723	1.389	494	144	2.217	1.533
2016	1.600	1.203	490	129	2.090	1.332
2017	1.182	917	424	113	1.606	1.030

Sursa: Administrația Porturilor Dunării Maritime

Cu referire la transportul de călători în cadrul ZUF se fac pași pentru extinderea transportului în comun din

municipiu către comună. Astfel prin PNRR se vor achiziționa 8 tramvaie noi care vor asigura transportul de persoane până la fosta platformă Chimică Chiscani. În acest fel flota mijloacelor de transport se va mări răspunzând cererii de transport a navetiștilor către locurile de muncă din stațiunea Lacu Sărat, cererii de transport către stațiune și plajă dar și către Mănăstirea Lacu Sărat.

Începând cu anul 2019 în Municipiu există o aplicație gratuită prin care se pot obține informații privind timpul de așteptare, durata călătoriei și cele mai bune trasee în funcție de destinația aleasă, precum și o aplicație de achiziționare on-line a biletelor de călătorie inclusive achiziția de bilete și abonamente.

În același timp, la momentul elaborării prezentei Strategii există alternative pentru asigurarea unui transport ecologic în Municipiul Brăila, reprezentate de piste pentru bicicliști, o parte dintre acestea fiind deja implementate, iar o parte aflându-se în proces de implementare

Astfel, la momentul de față există următoarele piste pentru bicicliști:

- în Parcul Monument - două piste pentru bicicliști de 320 metri liniari, respectiv de 811 metri liniari;
- "Modernizare transport electric Bd. Independenței" - o pistă de 4,14 km.

De asemenea, pistă pentru bicicliști este prevăzută și în cadrul proiectului "Modernizare transport electric Parc Monument - Radu Negru" aflat în derulare în cadrul căruia se va realiza o pistă de 4,2 km.

Totodată, așa cum am spus și mai sus, o nouă pistă pentru bicicliști a fost propusă și în cadrul proiectului ce prevede efectuarea de lucrări de modernizare a transportului electric, în speță "Modernizare conexiune tramvai Brăila – Lacu Sărat", proiect propus spre implementare în perioada nouă de programare și care vizează înființarea unei piste de 8 km care va conecta Brăila de stațiunea Lacu Sărat.

ECHIPAREA TEHNICO-EDILITARĂ

Un procent ridicat din populația urbană a României beneficiază de servicii urbane, dar există discrepanțe majore între zonele urbane și rurale. În acest sens, strategia integrată de dezvoltare urbană ZUF Brăila urmărește promovarea accesului la acestea în întreaga zonă urbană funcțională.

MANAGEMENTUL APEI

În județul Brăila, serviciile de alimentare cu apă și de canalizare sunt asigurate de S.C. COMPANIA DE UTILITĂȚI PUBLICE DUNĂREA BRĂILA S.A. care deține licența de operare A.N.R.S.C., și Autorizațiile de Mediu și de Gospodărire a Apelor.

Lungimea totală a rețelei de distribuție a apei din România era, în anul 2018, de 84.504,4 km, din care 36% în mediul urban. Comparativ cu anul 2014, rețeaua națională de distribuție a apei potabile a crescut până în 2018 cu 10.241,2 km, ceea ce înseamnă o creștere procentuală cu 12,2% la nivel total și 6,9% în mediul urban național (o creștere cu 2.094 km). La nivelul regiunii de Sud-Est, pe parcursul celor cinci ani (2014-2018), lungimea rețelei de distribuție a apei potabile a crescut cu 8,5% (1095,1 km) în total și 4,7% (181,3 km) la nivelul localităților urbane.

În județul Brăila, în 2018 erau utilizați 1460,4 km de rețea de distribuție a apei potabile, fiind înregistrată o creștere cu 7% (101,5 km) față de anul 2014. Dintre acești 1460,4 km de rețea de apă, 23,3% sunt în municipiul Brăila, 2,1% sunt în Făurei, 4,4% în Ianca și 3,8% în Însurăței. Zona urbană beneficiază de 33,6% din rețeaua de distribuție a apei, iar zona rurală a județului Brăila de 66,4%. Comparativ cu anul 2014, numărul localităților din județul Brăila care aveau rețea de distribuție a apei potabile în 2018 era de 4 localități urbane și 38 rurale.

În conformitate cu Tratatul de Aderare la Uniunea Europeană, România și-a asumat obligații referitoare la asigurarea respectării cerințelor din Directiva Europeană 98/83/CE privind calitatea apei destinată consumului uman până în anul 2015 și a Directivei 91/271/CEE cu privire la tratarea apei urbane menajere până la sfârșitul anului 2018.

În aceste condiții, România și-a propus ca în perioada 2010-2020 să realizeze investițiile necesare pentru a respecta indicatorii de calitate impuși de Uniunea Europeană, precum și realizarea până în 2018 a colectării apelor uzate și epurării acestora pentru un număr important de localități cu un număr de locuitori cuprins între 2.000 și 10.000.

Pentru a acoperi o parte din măsurile necesare conformării cu standardele impuse de Uniunea Europeană, România beneficiază de fonduri structurale și de coeziune prin Programul Operațional Sectorial de Mediu 2007-2013 (POS Mediu 2007-2013) elaborate de Ministerul Mediului în calitate de Autoritate de Management și de Programul Operațional de Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020.

Sistemul zonal de alimentare cu apă Brăila are ca sursă de apă potabilă sursa de suprafață Fluviul Dunărea, captarea apei realizându-se prin priza de mal Chiscani și care deservește zona de nord și nord-est a județului. În prezent acest sistem deservește un număr de 193.356 de locuitori. Se are în vedere finalizarea investițiilor pentru asigurarea cu apă în ZUF Brăila, sursa având un debit mediu de 90.000mc/zi. Sistemul de alimentare cu apă cuprinde și stația de tratare/clorinare Chiscani. Apa distribuită în sistemul zonal Brăila este tratată în stația de tratare Chiscani. Sistemul de alimentare cu apă cuprinde și stația de pompare de la Chiscani (asigură presiunea optimă în rețeaua de distribuție) și aducțiuni – tronsonul cuprins între stația de tratare Chiscani și gospodăriile din municipiul Brăila și rezervoare de înmagazinare.

În perioada 2011-2014, la nivelul județului Brăila s-a derulat Proiectul "Reabilitarea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în județul Brăila" cu beneficiar SC CUP Brăila cu o valoare totală de 408.828.226 lei. Proiectul a vizat măsuri de extindere și reabilitare a surselor de apă, a conductelor de transport și stațiilor de tratare a apei, extinderea și reabilitarea rezervoarelor de apă, stațiilor de pompare, rețelelor de distribuție și contorizare, precum și în extinderea și reabilitarea sistemelor de colectare a apei uzate și reabilitarea a două stații de epurare pentru 22.500 și respectiv 20.000 locuitori populație echivalentă fiind bransați încă 17.138 locuitori din județ, astfel 99 % din populație având acces la surse de apă în condiții de siguranță.

Suplimentar pentru localitatea Chiscani, s-a realizat investiția "Reabilitarea și modernizarea sistemului public de alimentare cu apă și de canalizare în Comuna Chiscani (Vărsătura)" prin cu o valoare de 70.782.008 lei fara TVA.

În ceea ce privește municipiul Brăila în perioadele de programare 2007 – 2013 și 2014- 2020 au fost modernizate rețelele de apă și apă uzată în cadrul unor proiecte integrate pe Calea Călărașilor, Strada Griviței, Calea Galați, Bulevardul Dorobanților, Șoseaua Baldovinești și Bulevardul Independenței.

În ceea ce privește colectarea apelor uzate la nivelul județului Brăila, din totalul localităților circa 74,76% dispun de rețele de alimentare cu apă și doar 69% de sisteme de canalizare. Majoritatea **localităților rurale** din județ nu dispun de sisteme de **canalizare** sau stații de epurare.

În ZUF Brăila doar localitatea Lacu Sărat nu are rețele de canalizare, în restul teritoriului apele uzate fiind transportate prin canalele colectoare spre fluvial Dunărea, epurate în prealabil.

MANAGEMENTUL DEȘEURILOR

În județul Brăila, există un depozit de deșeuri conform, amplasat în localitatea Muchea și deservește populația ZUF Brăila. În acest depozit se elimina doar deșeuri menajere și asimilabile acestora de la populație, din comerț, industrie și institutii.

Depozitul se află la 1,2 km vest de satul Muchea, în apropierea DJ 202 Focșani – Brăila și are o capacitate proiectată de 1.668.800 mc, împărțită în 4 celule.

Pe teritoriul zonei urbane funcționale colectarea deșeurilor se face pe fracții reciclabile.

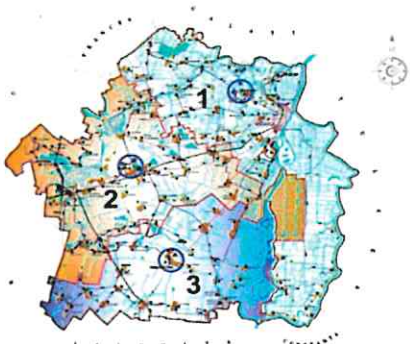
Prin proiectul „Sistem de management integrat al deșeurilor în județul Brăila” se realizează creșterea gradului de acoperire cu servicii de salubritate dar și colectarea selectivă la nivelul județului. Totodată proiectul se referă la implementarea unui sistem de management integrat al deșeurilor pe toată raza județului Brăila astfel:

- **Construcția stației de sortare** cu o capacitate de 30.000 tone/an și a **unei stații MBT** cu o capacitate de 26.000 tone/an, pentru zona 1, lângă depozitul conform Muchea, situate pe amplasamentul comunei Vădeni cu o suprafață de 25.000 mp;
- **Construcția unui depozit nou de deșeuri** (compus din 3 celule) cu o capacitate de 72.357 m³ pentru prima celulă și a **unei stații de sortare** cu o capacitate de 5.000 tone/an, pentru zonele 2 și 3, situate pe amplasamentul orașului Ianca, cu o suprafață de 77 500 mp;
- **Construcția unei stații de transfer** cu o capacitate totală de 5.000 tone/an, pentru zona 3, situată pe amplasamentul orașului Însurăței, cu o suprafață de 7000 mp;
- **Închiderea depozitului de deșeuri neconform** situat pe amplasamentul orașului Ianca, cu o suprafață de 11.600 mp;
- **Achiziționarea de echipamente pentru colectarea deșeurilor** pentru toate localitățile din județ.

Populația care beneficiază de acest proiect (populația aferentă anului 2008, anul realizării Master Planului):

- **358.285** locuitori (dintr-un total județean de 362.352) – 99% din populația județului Brăila va beneficia de proiect, dintre care:
 - **231.411** locuitori din mediul urban (dintr-un total de 235.478 locuitori) – 98% din populația urbană.
 - **126.874** locuitori din mediul rural - 100% din populația rurală

În scopul eficientizării activităților aferente managementului deșeurilor, în județul Brăila au fost stabilite 3 zone de transport.



Sursa: Master Plan „Sistem de management integrat al deșeurilor în județul Brăila”

Sortarea deșeurilor

În scopul atingerii țintelor de reciclare și valorificare a deșeurilor din ambalaje, în județul Brăila sunt construite două stații de sortare: una la Vădeni cu o capacitate de 30.000 tone/an și una la Ianca având o capacitate de 5.000 tone/an. Aceste stații vor prelucra deșeurile reciclabile din hârtie/carton, sticla, plastic și metal și vor facilita dezmembrarea deșeurilor voluminoase, în scopul colectării lemnului în vederea reciclării sau valorificării acestuia.

REȚEAUA DE ENERGIE ELECTRICĂ

În cadrul Municipiului Brăila, administrația locală a reușit să aplice cu succes ideea de utilizare eficientă a energiei electrice în spațiul public prin proiectul de iluminare stradală. Început în anul 2017, proiectul de modernizare a iluminatului public a vizat înlocuirea a 12.460 de corpuri vechi de iluminat cu unele în sistem LED ce au avut următoarele efecte:

- la nivel administrativ, au fost reduse costurile privind consumul energiei electrice și cele legate de întreținerea infrastructurii de iluminat public;
- la nivel de mediu, au fost reduse emisiile de CO₂.

Eficiența proiectului a fost recunoscută la nivel național, Primăria Municipiului Brăila primind în 2017 Trofeul de Excelență în Iluminat Public, Municipiul Brăila fiind primul oraș din România care deține un sistem de iluminat public integral cu LED.

Proiectul de modernizare a iluminatului public se înscrie în categoria soluțiilor smart în domeniul energetic și prin noutățile tehnologice aduse în sistemul de operare și control, întrucât a fost implementat un sistem de telegestiune a punctelor de aprindere făcând posibilă aprinderea/oprirea și reglarea intensității luminii în funcție de intervalul orar sau zonă a municipiului 17. Acest serviciu de dimming/telemangement implementat are următoarele caracteristici tehnice:

Aplicație web-based - iLIC, intelligent Luminaire Information Centre:

- Comunica prin intermediul rețelilor de date mobile tip GPRS sau prin intermediul rețelilor Ethernet, mediu de transmisie cablu Cat 5, cu concentratoarele de date, colectează și centralizează datele de la concentratoarele de date, permite controlul și monitorizarea de la distanță, a corpurilor de iluminat, și afișarea stărilor și parametrilor acestora.

ELEMENT DE CONTROL ZONAL - CONCENTRATOR DE DATE IDC:

- Comunica cu aplicația web iLIC prin intermediul rețelilor de date mobile tip GPRS sau prin intermediul rețelilor Ethernet, mediu de transmisie cablu Cat 5, și cu fiecare element de control individual, prin tehnologia de comunicații bidirectionale LON Power Line Communication, în banda de frecvență C/B conform CENELEC și DIN EN 50065-1 și în conformitate cu ANSI CEA 709.1 / EN 14908-1 și ANSI CEA 709.3 / EN 14908-3.

¹⁷ Primăria Brăila (N.D.) „Iluminat LED”, disponibil la adresa <http://www.primariabr.ro/iluminat-led>, accesat la data de 7.02.2020

ELEMENT DE CONTROL INDIVIDUAL:

- Permite controlul individual al fiecărui corp de iluminat, conform profilurilor de funcționare orară, definite la nivel de grup logic sau individual, respectiv, aprins/stins (prin releu intern), reducere intensitate luminoasă (dimming) precum și monitorizarea individuală prin parametri cheie: tensiune, curent, factor de putere, temperatură, putere consumată număr de ore de funcționare. Comunicatia de date între elementul de control individual și concentratorul de date se face prin circuitele electrice de joasă tensiune pentru alimentarea corpurilor de iluminat, utilizând tehnologia de comunicații bidirecționale LON Power Line Communication, în banda de frecvență C/B conform CENELEC EN 50065-1 și în conformitate cu standardele ANSI CEA 709.1 / EN 14908-1 și ANSI CEA 709.3 / EN 14908-3.
- Elementul de control individual controlează sursa electronică a corpului de iluminat cu LED prin interfețele de comandă 1-10VDC, PWM și DALI.

Comuna Chiscani este electrificată, fiind utilizate corpuri de iluminat cu led în proporție de 100 % iar starea tehnică a rețelei de alimentare cu energie electrică este bună.

REGENERARE URBANĂ, MEDIU ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE

Spațiul public este o componentă definitorie a atractivității unui oraș și a calității vieții pe care acesta o asigură locuitorilor, reprezentând locul în care oamenii își pot petrece timpul liber, se pot întâlni și unde pot construi spiritul de comunitate. Calitatea și gradul de accesibilitate al spațiului public joacă un rol important pentru calitatea vieții din oraș. Termenul general de spațiu public nu include doar spațiile publice bine definite, precum parcurile, piețele publice sau locurile de joacă, dar și străzile sau fațadele clădirilor, toate jucând un rol important pentru vitalitatea și atractivitatea unui oraș.

Spațiile publice se împart în trei categorii principale:

- ✓ Spații publice de tip suprafață: spații publice ample, cu rol de coagulare, ce reprezintă un punct de atracție la nivelul orașului, precum parcurile, grădinile publice sau centrul civic.
- ✓ Spații publice punctuale: de dimensiuni reduse (mai puțin de 3 ha), preponderent de interes local, precum scuaruri, piețe sau locuri de joacă pentru copii, ce preiau rolul unor dotări de proximitate, importante în calitatea locuirii din cartiere.
- ✓ Spații publice liniare: elemente de legătură între punctele de atracție ale unui oraș, precum zonele pietonale, bulevardele, străzile amenajate cu mobilier urban pentru activități de odihnă sau socializare.

Având în vedere că regenerarea urbană este o prioritate la nivel european și o direcție de acțiune finanțabilă din fonduri externe nerambursabile (Fondul European de Dezvoltare Regională și Mecanismul de Redresare și Reziliență) cu un buget estimat de 1,5 mld. Euro, autoritățile publice trebuie să adopte o abordare proactivă în identificarea oportunităților de regenerare de la nivelul orașelor pe care le reprezintă sau de la nivelul zonelor metropolitane din care fac parte, caz în care proiectele se pot dezvolta în parteneriat cu consiliile județene.

Urmărind o abordare integrată, administrația publică trebuie să stabilească zonele prioritare de regenerare urbană. Intervențiile asupra spațiului public trebuie gândite într-o viziune de ansamblu, pentru a evita intervențiile punctuale și a maximiza impactul investițiilor asupra tuturor nivelurilor ierarhice (municipal, cartier, punctual), având în permanență ca scop îmbunătățirea calității vieții.

Lista completă a spațiilor eligibile pentru regenerare urbană, prin proiecte finanțabile din fonduri externe nerambursabile, conform ordonanței de urgență ¹⁸ ce reglementează măsurile pentru aceste proiecte, include:

- a) zonele centrale;
- b) zonele istorice și zonele construite protejate;
- c) zone construite protejate și zone de protecție a monumentelor;
- d) zone din ansambluri de locuit;
- e) zona autogărilor, stațiilor, haltelor și punctelor de oprire feroviare, zonele adiacente infrastructurii feroviare, zonele activelor feroviare dezafectate precum și zonele adiacente porturilor/ locurilor de operare;
- f) falezele, malurile și insule ale râurilor, fluviului și lacurilor;
- g) zone locuite de comunități defavorizate, inclusive așezări informale;
- h) zone de reconversie funcțională: siturile industriale dezafectate, situri cu infrastructuri majore dezafectate, situri militare dezafectate, halde de steril/zgură închise și depozitele de deșeuri

¹⁸ OUG 183/28.12.2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană

închise;

- i) zone destructurate cuprinzând parcele construite izolat, realizate în mod coordonat și fragmentat, respectiv foste terenuri agricole afectate de expansiunea urbană necontrolată ce necesită reconfigurări în vederea dezvoltării urbanistice durabile;
- j) zone de agrement și turism
- k) zona piețelor destinate comerțului cu produse și servicii.

Intervențiile de regenerare a zonelor vor fi tratate ca un ansamblu funcțional cu accent pe valorizarea dimensiunii socio-economice alături de accesibilitate, mobilitate, inovare și mediu.

Așadar procesul de regenerare urbană se va ghida atât după măsurile recomandate de Politica Urbană a României – obiectivele prioritare ale sustenabilitatea spațială și accesului echitabil la infrastructură și servicii publice de calitate, cât și după nevoile și oportunitățile specifice fiecărei zone.

Gradul de atractivitate și impactul unui spațiu asupra comunității depind de calitatea spațiului public, de accesibilitatea, imaginea, funcționalitatea și gradul de incluziune al acestuia. Așadar, în conturarea unui spațiu public de calitate trebuie luat în considerare un spectru larg de paliere, dincolo de arhitectura și planificarea spațiului, urmărind patru paliere generale: -sunt accesibile; -implică oamenii în activități, -spațiul este confortabil și are un aspect plăcut; -este un spațiu unde are loc interacțiune socială.

Analiza spațiilor publice și strategia de regenerare urbană abordează tematica regenerării printr-o abordare structurată în funcție de scara urbană a intervențiilor:

Diagrama spațiului



- ✓ regenerarea spațiilor publice reprezentative, la scară municipală sau metropolitană;

Din această categorie se disting intervențiile de revitalizare a zonelor istorice, de reabilitare și extindere a spațiilor verzi și de valorificare a caracterului de spațiu public al principalelor coridoare de mobilitate.

- ✓ regenerarea cartierelor de locuințe, la scara unității de vecinătate și a insulelor urbane;

Din această categorie se disting intervențiile specifice de regenerare a ansamblurilor de locuințe colective, cele ce vizează conectivitatea și mixitatea funcțională și socială în cartierele de locuințe

individuale sau extinderea și modernizarea infrastructurii tehnico-edilitare, sociale și a conexiunilor la transportul public în zonele periurbane.

Regenerarea urbană are ca scop îmbunătățirea cadrului fizic, al vitalității și dinamicilor socio-economice din mediul urban, prin modernizarea, reabilitarea sau extinderea unor spații sau clădiri neperformante, degradate, slab utilizate sau abandonate, cu scopul creșterii atractivității orașului și a calității vieții urbane. Sintetizând literatura de specialitate dar și exemplele de bună practică din domeniul regenerării urbane, se disting următoarele principii directoare:

- principiul regenerării urbane integrate
- principiul conectivității și al unității de vecinătate
- principiul mixității funcționale
- principiul inclusivității și al coeziunii sociale
- principiul calității și autenticității în reabilitarea spațiului public

Regenerarea spațiului public trebuie să fie un obiectiv prioritar atât al orașelor dinamice, aflate în expansiune, cât și al celor aflate în contracție, care se confruntă cu provocări demografice, economice sau spațiale, deși prioritizarea acțiunilor poate diferi în funcție de tipologia orașului și particularitățile contextului local. Regenerarea urbană are un impact direct asupra primelor trei obiective strategice din Politica Urbană a României:

- ✓ orașe verzi și reziliente, prin intervențiile de scădere a dependenței față de automobil și de promovare a deplasărilor nemotorizate, dar și prin intervențiile de integrare, regenerare și valorificare a spațiilor verzi și a infrastructurii verzi-albastre, pentru a crește accesul cetățenilor la spații verzi și pentru a asigura un mediu verde și curat;
- ✓ orașe competitive și productive, prin crearea unor spații publice de calitate, care să stimuleze atractivitatea orașului pentru locuire, muncă și investiții, dar și prin valorificarea eficientă a clădirilor și terenurilor bine amplasate pentru investițiile strategice;
- ✓ orașe echitabile și incluzive, prin creșterea accesului echitabil la utilități, servicii și dotări publice, prin accesibilizarea domeniului public pentru toți cetățenii – inclusiv cei vârstnici sau cu dizabilități și prin crearea unor spații comunitare incluzive, care să stimuleze spiritul comunitar.

Regenerarea spațiilor publice reprezentative necesită analizarea concomitentă a următoarelor componente și abordarea integrată a revitalizării și interconectării acestora:

- ✓ spațiile verzi și elementele cadrului natural;
- ✓ zonele centrale ale orașului / zonele istorice și zonele construite protejate;
- ✓ patrimoniul construit - cultural, arhitectural, industrial și clădirile de utilitate publică;
- ✓ principalele coridoare de mobilitate de la nivelul orașului.

Identificarea spațiilor verzi și a resurselor cadrului natural a fost realizată cu ajutorul Registrului Spațiilor Verzi elaborat la nivelul municipiului,. Analizarea resurselor s-a axat pe următoarele criterii de evaluare:

- ✓ cuantificarea suprafeței spațiilor verzi, din prisma suprafeței pe cap de locuitor, raportat la standardul de 26 m² reglementat la nivel național și european – acest pas reprezintă primul nivel de analiză, ce ne ajută să identificăm oportunitățile și provocările în asigurarea accesului echitabil la spațiu public;
- ✓ identificarea spațiilor verzi accesibile publicului larg, precum parcurile și grădinile publice - un pas important având în vedere că multe din suprafețele cuantificate la pasul anterior, nu sunt amenajate ca spații publice propriu-zise sau nu au o calitate satisfăcătoare;

Principalele coridoare de mobilitate la nivelul orașului au fost identificate în PMUD elaborate la nivelul municipiului. Aceste străzi cu un grad mare de accesibilitate coincid cu arterele mari de circulație, însă dincolo de intensitatea traficului auto, aceste artere deschid anumite oportunități:

- ✓ sunt propice desfășurării de activități economice, datorită gradului mare de accesibilitate și al traficului pietonal generat, însă pentru asta ele trebuie să îndeplinească anumite criterii calitative, care să le facă propice mobilității pietonale și activităților de promenadă;
- ✓ profilul stradal permite reconfigurarea lor sub forma unor coridoare ecologice care să conecteze și să integreze principalele spații verzi, elementele cadrului natural sau punctele de atracție de importanță municipală.

Pe lângă acestea, s-au analizat principalele spații publice din zona centrală – spații de tip suprafață (ex. parcuri, piețe civice), spații liniare (ex. zona pietonală, elementele de legătură), spațiile punctuale (ex. scuaruri) și patrimoniul construit, cultural, arhitectural și industrial, identificat prin lista monumentelor istorice realizată de Ministerul Culturii dar și alte obiective de interes local, ce nu sunt incluse formal în această listă.

Pentru a prioritiza și a detalia măsurile de regenerare urbană, aceste spații trebuie analizate din punct de vedere calitativ, prin evaluarea unor aspecte cheie:

- ✓ conectivitatea la principalele rețele pietonale, de transport public și nemotorizat;
- ✓ gradul de reprezentativitate al spațiului public și scara umană a elementelor urbanistice;
- ✓ existența și calitatea mobilierului urban, iluminatului public, gradului de umbră etc.;
- ✓ gradul de acces al persoanelor cu mobilitate redusă în spațiul public și contribuția acestuia la coeziunea socială.

Proiectele de regenerare urbană asigură realizarea operațiunilor integrate astfel:

a) modernizarea și reconfigurarea sistemului de transport, a rețelelor stradale și a căilor de rulare în zona de interes, implementarea de sisteme destinate managementului inteligent al traficului rutier urban și dezvoltarea infrastructurii necesare, pentru fluidizarea traficului și asigurarea unei coordonări unitare a tuturor rețelelor de transport public;

b) promovarea infrastructurii verzi în zonele de regenerare urbană, încurajarea folosirii de către comunitate a unor mijloace alternative nepoluante de transport sau mai puțin poluante și sprijin pentru infrastructura nemotorizată, realizarea de coridoare ecologice urbane și refacerea conectivității coridoarelor ecologice, de tipul extinderii pistelor și traseelor pentru biciclete, spații de parcare pentru biciclete, inclusiv introducerea unor sisteme de închiriere de biciclete, implementarea unor sisteme de monitorizare, supraveghere și de siguranță specifice infrastructurii verzi, coridoare verzi și perdele forestiere;

c) realizarea de structuri de acces pietonal în zonele cu mai multe moduri de transport, inclusiv pasaje supraterane sau subterane, ascensoare și alte amenajări specifice, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități;

d) realizarea de sisteme de supraveghere și de siguranță, inclusiv Wi Fi, amenajarea spațiilor publice și a stațiilor de transport public cu sisteme electronice inteligente de informare, inclusiv sisteme de informare și atenționare destinate persoanelor cu dizabilități;

- e)** realizarea de sisteme de parcare verticală, multietajate, precum și amenajarea, reabilitarea, modernizarea locurilor de parcare, inclusiv prin executarea de locuri de parcare temporară, de reședință, dacă acestea sunt strict necesare și sunt destinate zonei de regenerare urbană;
- f)** dezvoltarea căilor de comunicație de orice fel și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice și programelor de protecție a mediului pentru activitățile și serviciile poluante prin lucrări de construire, reconstruire, modificare, extindere, reparare, modernizare și reabilitare;
- g)** lucrări de construire, reconstruire, consolidare, extindere, reabilitare, schimbare de destinație a clădirilor, inclusiv demolarea clădirilor aflate într-o stare avansată de degradare, situate pe terenurile supuse intervențiilor și care nu aparțin patrimoniului național cultural;
- h)** renovarea clădirilor și a clădirilor de patrimoniu în vederea punerii lor în valoare, precum și lucrări de asigurare și îmbunătățire a eficienței energetice în funcție de potențialul de reducere a consumului, respectiv reducerea emisiilor de carbon, inclusiv lucrări de consolidare structurală a acestora în funcție de nivelul de expunere și vulnerabilitate la riscurile identificate;
- i)** modernizarea, extinderea și reabilitarea imobilelor publice și amenajarea spațiilor publice destinate interacțiunilor sociale și activităților educaționale, culturale, sportive și recreaționale; dotarea și asigurarea infrastructurii în scopul utilizării unor imobile prin îmbunătățirea infrastructurii specifice pentru creșterea participării comunității la activitățile comunitare, culturale și civice, inclusiv construcția de săli polivalente și bazine de înot destinate activităților sportive și recreative;
- j)** realizarea de lucrări de conservare, construire, extindere, consolidare, restructurare a fondului construit existent, amenajări peisagistice, lucrări de restaurare, punere în valoare și de punere în siguranță a monumentelor istorice;
- k)** revitalizarea spațiului public prin implementarea de soluții urbanistice și tehnice, integrate și adecvate, prin lucrări de întreținere, dotare sau, după caz, reabilitare a mobilierului urban degradat, reparare a împrejurimilor, a stâlpilor și a lămpilor de iluminat public cu valoare istorică, a indicatoarelor și plăcuțelor cu nume de străzi, inclusiv reabilitarea pavajelor existente prin reutilizarea pietrei cubice existente cu valoare estetică și de patrimoniu;
- l)** realizarea de demolări, modernizări, extinderi, reconstrucții, precum și reconversia funcțională și punerea în valoare a construcțiilor și spațiilor degradate existente pentru diferite servicii administrative, sociale, culturale și pentru alte destinații și activități specifice zonei regenerare;
- m)** reconversia, reutilizarea spațiilor și terenurilor abandonate, degradate, a altor terenuri urbane care sunt vacante sau neutilizate corespunzător, transformarea lor în zone verzi, de agrement și recreere;
- n)** crearea, modernizarea, extinderea și întreținerea de amenajări peisagistice, de spații verzi și altele asemenea, inclusiv parcuri/păduri urbane, acoperișuri verzi, grădini urbane, conectivitate ecologică;
- o)** realizarea de sisteme de irigații inteligente asupra spațiilor verzi amenajate în zona de regenerare;
- p)** reabilitarea/modernizarea și re tehnologizarea sistemelor existente de iluminat public, dezvoltarea unor sisteme de iluminat public performant și eficient energetic în zona de regenerare urbană;
- q)** măsuri pentru construirea imaginii urbane prin proiecte de artă contemporană și implicarea comunității locale, contribuind la durabilitatea urbană a locurilor caracterizate în mod tradițional de degradare și includerea artei stradale în proiectele de dezvoltare a comunităților, incluziune socială, îmbunătățirea mediului fizic, îngrijirea spațiilor comune, marketing teritorial.

ABORDAREA REGENERĂRII CARTIERELOR

Îmbătrânirea clădirilor și creșterea dependenței față de automobil au un impact negativ asupra calității vieții din cartierele de locuințe. În cartiere, se disting două problematice generale:

- accesul limitat la dotări de cartier și spații publice în proximitatea locuințelor, conform principiului accesibilității pietonale;
- prioritizarea traficului auto în fața deplasărilor nemotorizate și parcările ce sufocă domeniul

public, problematici ce se răsfrâng asupra calității spațiului public și al mobilității pietonale.

Totodată provocările și oportunitățile sunt nuanțate în funcție de tipologia cartierelor, astfel impunându-se o abordare diferențiată pentru:

1. ansamblurile de locuințe colective din perioada socialistă, ce cuprind 69,7% din locuințele urbane, unde trebuie prioritizate cu precădere regenerarea blocurilor, rezolvarea problematicei parcarilor și creșterea accesului la dotări și spațiu public de calitate;
2. zonele de locuințe unifamiliale din interiorul nucleului urban, cu un țesut urban dens, unde trebuie prioritizată facilitarea accesibilității pietonale și creșterea gradului de acces la dotări de cartier.
3. așezările rurale aflate în administrarea orașului unde trebuie asigurat accesul la servicii publice de bază și conexiunea cu nucleul urban.

Zonelor marginalizate și așezările informale necesită o abordare adaptată la condițiile de trai din comunitățile identificate, atât prin investiții în infrastructură - de la asigurarea serviciilor publice de baza la prețuri accesibile, la managementul deșeurilor și la regenerarea fondului construit sau construirea de noi locuințe sociale, cât și prin programe de dezvoltare comunitară și integrare socială programe de recalificare, asistență socială, accesul la educație.¹⁹

Abordarea regenerării cartierelor trebuie să urmărească analizarea fondului construit și identificarea oportunităților de revitalizare într-o manieră structurată, conform următoarelor principii:

- ✓ Principiul abordării integrate a spațiilor verzi, ce vizează valorificarea tuturor spațiilor verzi din interiorul cartierului, de la buzunare verzi la parcuri, și interconectarea lor, prin consolidarea unor coridoarelor ecologice de-a lungul principalelor axe de mobilitate, care vor defini totodată limitele cartierelor.
- ✓ Principiul mixității funcționale și al complementarității dotărilor de cartier, ce vizează conturarea unor cartiere complete de 15-20 minute, un concept urbanistic ce urmărește facilitarea accesului în proximitatea locuinței la un set complet de dotări - transport public, școală, grădiniță, teren de sport, loc de joacă, spații de socializare, magazin de proximitate etc. Principiul ghidează prioritizarea intervențiilor de regenerare urbană din cadrul unui cartier, urmărind obținerea unei complementarități a activităților și serviciilor oferite.
- ✓ Principiul unităților de vecinătate, ce vizează facilitarea accesibilității pietonale a tuturor rezidenților la servicii și spații publice de calitate, prin structurarea intervențiilor în jurul unor unități de vecinătate, ce urmează principiul accesibilității pietonale într-o rază de 400 m (5 minute), distanța optimă pe care un om o parcurge confortabil pietonal²⁰. După implementarea acestui principiu, intervențiile pot merge chiar mai departe, prin densificarea dotărilor în jurul unor comunități locale, cu o rază de deservire de aproximativ 200 m (2.5 minute).

¹⁹ Politica Urbană a României, Livrabilul 3 – Contribuții la Politica Urbană 2020-2035, Document însoțitor 8: Marginalizare, sărăcie și excluziune în orașele românești

²⁰ Jan Gehl, Cities for People, September 2010

- ✓ Principiul ierarhizării spațiului public, ce vizează configurarea unor insule urbane, în cadrul cărora să se desfășoare reorganizarea locurilor de parcare și structurarea spațiului deschis conform gradului de accesibilitate, conturând atât spații publice cât și private.

Abordarea Europeană, detaliată în Valul Renovării și Pactul Verde European, vizează reducerea consumului de energie din combustibili fosili de care sunt responsabile clădirile, ele fiind unul din consumatorii principale de energii, fiind responsabile pentru 40% din consumul total de energie din UE în timp ce în România, sectorul gospodăriilor și sectorul terțiar reprezintă 45% din consumul României.

- ✓ accelerarea reabilitării termice a fondului construit, public și privat pentru a atinge obiectivul performanței energetice, prin modernizarea energetică a clădirilor existente;
- ✓ creșterea numărului de clădiri a căror consum de energie este aproape egal cu zero (nZEB) pentru noile clădiri, prin utilizarea de surse de energie regenerabilă și un grad mare de eficiență energetică.

Valul Renovării va contribui direct la conservarea clădirilor cu valoare culturală și la creșterea atractivității locuințelor existente și a calității vieții, contribuit astfel atât la valorificarea patrimoniului construit, limitarea expansiunii urbane necontrolate – suburbanizarea și scăderea consumului de energie generat de industria construcțiilor.

Urmând obiectivul eficientizării energetic complementare se propun intervenții de accesibilizare a clădirilor pentru persoanele cu mobilitate redusă – mai ales în contextul îmbătrânirii populației, dar și alte intervenții arhitecturale precum valorificarea acoperișurilor clădirilor pentru spații publice sau pentru montarea de panouri solare și stabilirea unor ghiduri cromatice și de imagine la nivelul cartierelor, pentru a le adapta noilor standarde de locuire.

Această abordare integrată este explorată prin inițiativa europeană New European Bauhaus, ce încurajează soluțiile situate la intersecția dintre inovație, cultură, incluziune socială, știință și tehnologie

Obiectivele Valului Renovării atât la nivel european, cât și național, pot fi realizate doar prin acțiunea la nivel local, ținând:

- ✓ dublarea ratei de renovare a clădirilor cu scopul eficientizării energetice, la nivel european, așa cum este specificat în strategia – “Valul Renovării în Europa – Ecologizarea clădirilor noastre, crearea de locuri de muncă, îmbunătățirea calității vieții” (2020)
- ✓ reducerea de minim 30% a consumului de energie pentru clădirile rezidențiale și de 30% a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru clădirile publice, a proiectelor finanțate din Planul Național de Redresare și Reziliență
- ✓ ținerea pragurilor maxime de eficiență și respectarea directivelor europene, a legislației naționale și a specificațiilor tehnice pentru eficientizarea energetică și construirea de clădiri nZEB, ca de exemplu Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung (SRTL), Planul de creștere a numărului de clădiri nZEB (2014), Legea nr. 372/2005 și Legea nr. 101/2020 privind modificarea și completarea legii nr. 372/2005, conform Directivei UE 2018/844 privind performanța energetică și a Directivei 2012/27 privind eficiența energetică.

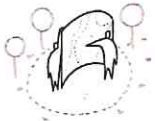
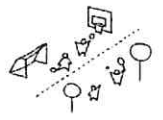
ABORDAREA REGENERĂRII SPAȚIILOR PUBLICE

Există o serie de principii pentru amenajarea spațiilor publice, în funcție de destinația acestora. Extragem în tabelul de mai jos măsuri propuse pentru spații publice în general, spațiile verzi, locurile de joacă pentru copii, spații publice în cartiere istorice și spații publice în cartiere noi, referindu-ne la estetică, materialitate, elemente vegetale, elemente edilitare, managementul apelor pluviale sau mobilier urban.

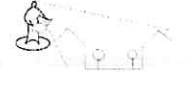
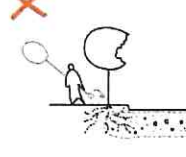
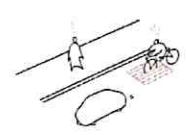
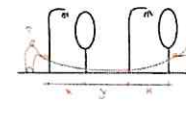
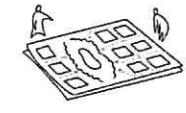
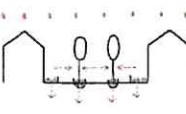
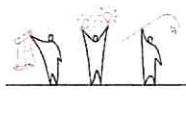
Spațiile publice sunt eminemant pietonale, cu posibilitatea accesului bicicletelor (diferențiere între deplasarea în viteză și cea lentă a acestora din urmă).

Un spațiu public este, de asemenea, definit de calitatea limitelor lui, de felul în care arată clădirile din jur și de cât de mult este construit între aceste limite (în raport cu cât este de deschisă).

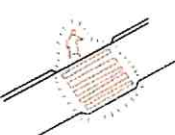
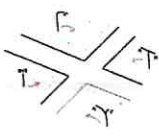
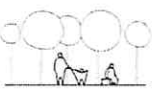
Măsuri propuse pentru spațiile publice de suprafață și cele punctuale

	Ideograme	Măsuri	LJ	ZI	CN	PA	SP
1		Locurile de joacă ar trebui integrate în amenajarea generală a spațiului public	x				
2		Când se alege amplasamentul pentru un loc de joacă, trebuie analizate contextul urban și dorințele locuitorilor	x				
3		Scara amenajărilor trebuie adaptată la context. Proporțiile, zonificarea și capacitatea locului de joacă trebuie să reiasă din caracteristicile sitului ales.	x				
4		Un loc de joacă îngrădit trebuie implementat doar în situațiile în care anumite măsuri de siguranță impun acest lucru.	x				
5		Rolul locurilor de joacă este acela de a încuraja libertatea copilului și autocunoașterea.	x				
6		Pentru a integra comunitatea locală, locurile de joacă trebuie să atragă persoane din mai multe categorii de vârstă. În amenajare, trebuie integrate mese de picnic, jocuri pentru toate vârstele și locuri de ședere.	x				

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

7		Orice element pentru siguranța traficului trebuie să aibă un caracter urban. Faptul că acestea sunt temporare, nu trebuie să fie o scuză pentru o formă strict utilitară, care nu are un design potrivit.						x
8		Înainte ca infrastructura tehnică să fie plasată sub pământ, este necesar un studiu compozițional și funcțional al spațiului public care urmează să fie modificat.		x	x			x
9		Traseele de utilități subterane trebuie să fie poziționate în funcție de aliniamentele de copaci existente. Ele trebuie să permită plantarea arborilor în viitor, în funcție de caracteristicile fiecărui spațiu public. Rădăcinile trebuie împiedicate să străpungă fâșia plantată și să afecteze zona de siguranță a utilităților. Rădăcinile și infrastructurile tehnice pot fi protejate prin mijloace tehnologice diverse, nu doar prin separarea lor fizică.	x	x	x	x	x	x
10		Grilajele de scurgere și alte elemente deschise trebuie poziționate cu grătile perpendiculare pe direcția de mers, nu paralele.						x
11		Pentru a păstra ritmul străzii și aliniamentul de copaci, toate cerințele tehnice pentru iluminatul stradal, liniile aeriene și nevoile biologice ale copacilor trebuie luate în calcul în planurile dedicate infrastructurilor tehnice și de transport.	x	x	x	x	x	x
12		Managementul apelor pluviale poate fi aplicat în orice spațiu public. Dacă absorbția nu poate fi realizată de străzi, apele pot fi direcționate spre parcurile adiacente.	x	x	x	x	x	x
13		Orice lăcuș de apă planificat în parcuri sau piese ornamentale cu apă trebuie să ia în considerare managementul apelor pluviale.	x	x	x	x	x	x
14		Un sistem de canalizare descentralizat necesită un concept integrat de peisagistică în cadrul spațiului public, luând în considerare caracterul local.	x	x	x	x	x	x
15		Iluminatul stradal trebuie gândit într-un context mai larg, pentru a ține seama atât de aspectele legate de siguranța traficului, cât și de aspectele arhitecturale, urbane și estetice, precum și de efectele obositoare ale iluminării excesive.						x

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

16		În cazul trecerilor de pietoni, este important ca pietonii să fie iluminați pentru șoferi, și viceversa.						x
17		Proiectarea unei surse de lumină ar trebui aleasă în funcție de caracterul general al zonei. Pentru spațiile de categorii mai importante pot fi utilizate surse de lumină cu aspect fizic diferit față de cele folosite în mod regulat.		x				
18		Dacă designul mobilierului stradal nu face parte din proiectul arhitectural general al unui spațiu, autoritățile locale și alți manageri trebuie să aleagă mobilierul standard dintr-un catalog de mobilier pentru spații publice. În cazul în care un astfel de catalog nu există, el ar trebui elaborat.	x	x	x	x		x
10		Administrațiile locale ar trebui să încerce să standardizeze chioșcurile și să conceapă un design unic pentru diferite mărimi pe care acestea le pot avea		x	x			x
20		Reabilitarea unei străzi trebuie să aibă ca parte integrată reînnoirea alinimentului. Copacii utilizați în conturarea aleilor trebuie să aibă trunchiul drept, să permită cosmetizare și să reziste la condițiile mai dure din mediul urban.	x	x	x	x		x

Sursă: Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane, Banca Mondială, 2020²¹

REGENERAREA SPAȚIILOR VERZI ȘI VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL

Amenajările de tipul spațiilor verzi sunt importante pentru rolul lor estetic și în petrecerea timpului liber, dar și pentru impactul pe care spațiul verde îl joacă în crearea unui mediu sănătos și plăcut pentru oameni. Totodată spațiile verzi pot contribui la ameliorarea calității aerului, la combaterea efectului de insula de căldură urbană, la reducerea zgomotului urban sau la managementul riscului de inundații.

Accesul la spații verzi de calitate influențează direct calitatea vieții din oraș, bunăstarea și sănătatea locuitorilor, așadar conservarea și extinderea suprafețelor acoperite cu verdeață și facilitarea accesului tuturor cetățenilor la spații publice verzi, în proximitatea locuinței trebuie să fie o prioritate în dezvoltarea urbană, în ciuda unor eventuale politici de densificare a anumitor zone urbane.

Totodată, infrastructura verde-albastră reprezintă o resursă importantă pentru creșterea calității vieții din orașe, iar municipalitățile ar trebui să acorde mai multă atenție valorificării inteligente a acestor resurse, atât în scopuri recreative dar și în adaptarea la schimbările climatice și combaterea poluării urbane. Adesea pe teritoriul orașelor sau în inelul periurban se află resurse importante de vegetație, situri NATURA 2000 sau lacuri, ce ar trebui privite în ansamblu, ca un ecosistem urban ce

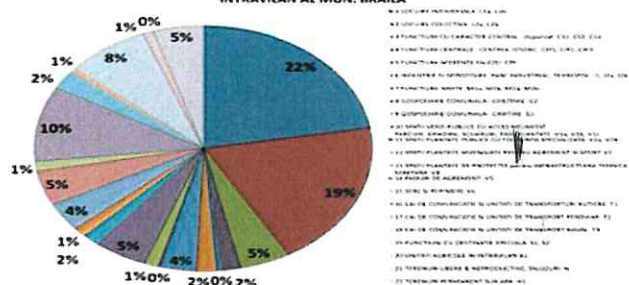
²¹ Legendă: LJ – locuri de joacă, ZI – zone istorice, CN – cartiere noi, PA – parcuri și spații verzi, SP – orice spațiu public

pot suplini suprafața de spațiu verde limitată din interiorul cartierelor dense sau lipsa acestora în noile cartiere periurbane.

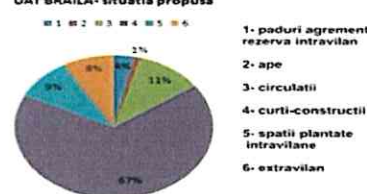
Conform prevederilor legislative de la nivel național și european, orașele trebuie să dispună de un minim de 26 m² de spațiu verde pe cap de locuitor, prag pe care 73,4% din orașele din România nu îl respectă. Totuși, chiar și în cazul celor care îndeplinesc acest minim, este importat de evaluat calitatea acestor spații și din punct de vedere al accesibilității și al dotărilor. În extinderea rețelei de spațiu verde sau regenerarea spațiilor existente, este important să se urmeze principiul accesibilității echitabile, facilitând accesul pietonal al tuturor locuitorilor la un spațiu verde – Politica Urbană a României recomandă setarea unui standard de 15 m² /capita într-o rază de 10 minute de mers pe jos (800 m). Municipiul Brăila are o suprafață totală de spații verzi de 470,60 ha, respectiv 23,08 m²/locuitor și conform documentației urbanistice în proces de actualizare suprafața de spații verzi propusă este de 638,44 ha, respective 35,4 m² / locuitor.

CATEGORII DE FOLOSINȚĂ ALE TERITORIULUI UAT BRĂILA (ha)							
TERITORIUL ADMINISTRATIV	AGRICOL (ha)				NEAGRICOL (ha)		TOTAL
	vii	livezi	pasuni	arabil	paduri	ape	
EXTRAVILAN	-	-	-	126.03	164.20	41.00	331.23
INTRAVILAN	-	-	-	-	140.25	38.10	178.35
TOTAL administrativ	-	-	-	-	304.45	79.10	383.55

PONDEREA ȘI DISTRIBUȚIA FUNCȚIUNILOR PROPUSE ÎN CADRUL TERITORIULUI INTRAVILAN AL MUN. BRĂILA



PONDEREA CATEGORIILOR DE FOLOSINȚĂ ALE TERITORIULUI UAT BRĂILA- situația propusă



Total spații verzi propuse = 638.44 ha
Populație stabilă Brăila (2011)= 180302 locuitori
35.40mp spațiu verde/ cap locuitor

SCARA

0 500m 1000m

BILANT TERITORIAL_EXISTENT / PROPUȘ

ZONE FUNCȚIONALE	DENUMIRE SUBZONA	EXISTENT		PROPUȘ		SPATII PLANTATE AMENAJATE PENTRU AGREMENT SI SPORT	V3	39.56	0.011	43.45	0.012
		S zona (Ha)	% din S intravilan existent	S zona (Ha)	% din S intravilan propus						
1 LOCUIRE INDIVIDUALA	CS1	11a, 11b	1402.80	808.17	0.223	12 SPATII PLANTATE DE PROTECTIE	V4a, V4b	40.09	0.01	139.30	0.038
2 LOCUIRE COLECTIVA		L2a, L2b		701.35	0.193	14 PADURI DE AGREMENT	V5	166.44	0.05	166.44	0.046
3 FUNCȚIUNI CU CARACTER CENTRAL - dispersat	CS1, CS2, CS3		302.88	175.30	0.044	15 SERE SI PEPINIERE	V6	0.00	0.00	44.90	0.012
4 FUNCȚIUNI CENTRALE - CENTRUL ISTORIC	CIP1, CIP2, CIP3			66.95	0.018	16 CAI DE COMUNICATIE SI UNITATI DE TRANSPORTURI RUTIERE	T1	371.18	0.09	361.48	0.100
5 FUNCȚIUNI AFERENTE FALEZEI	CPF	0.00		16.58	0.005	17 CAI DE COMUNICATIE SI UNITATI DE TRANSPORT FERROVIAR	T2	88.77	0.02	88.77	0.024
6 INDUSTRIE SI DEPOZITARE, PARC INDUSTRIAL, TEHNOPOI	I1, I2a, I2b	109.33	0.03	68.50	0.019	18 CAI DE COMUNICATIE SI UNITATI DE TRANSPORT NAVAL	T3	25.80	0.01	20.35	0.006
7 FUNCȚIUNI MIXTE	M1a, M1b, M2a, M2b	125.80	0.03	129.38	0.036	19 FUNCȚIUNI CU DESTINAȚIE SPECIALA	S1, S2	286.23	0.08	286.23	0.079
8 GOSPODARIE COMUNALA - EDILITARE	G2	18.10	0.05	6.46	0.002	20 UNITATI AGRICOLE IN INTRAVILAN	A1	153.27	0.04	37.35	0.010
9 GOSPODARIE COMUNALA - CIMITIRE	G1	46.60	0.01	46.60	0.013	21 TERENURI LIBERE & NEPRODUCTIVE, TALUZURI	N	85.79	0.02	0.00	0.000
10 SPATII VERZI PUBLICE CU ACCES NELIMITAT- PARCURI, GRADINI, SCUARURI, FASII PLANTATE	V1a, V1b, V1c	162.70	0.04	184.90	0.051	22 TERENURI PERMANENT SUB APA	H1	174.90	0.05	174.90	0.048
11 FOLOSINȚĂ SPECIALIZATA	V2a, V2b	26.57	0.01	59.45	0.016	23 TOTAL SUPRAFATA TERITORIULUI INTRAVILAN		3626.81	91.6%	3626.81	91.6%
						24 TOTAL SUPRAFATA TERITORIULUI EXTRAVILAN		331.23	8.4%	331.23	8.4%
						25 TOTAL SUPRAFATA TERITORIULUI ADMINISTRATIV		3958.04	100.0%	3958.04	100.0%

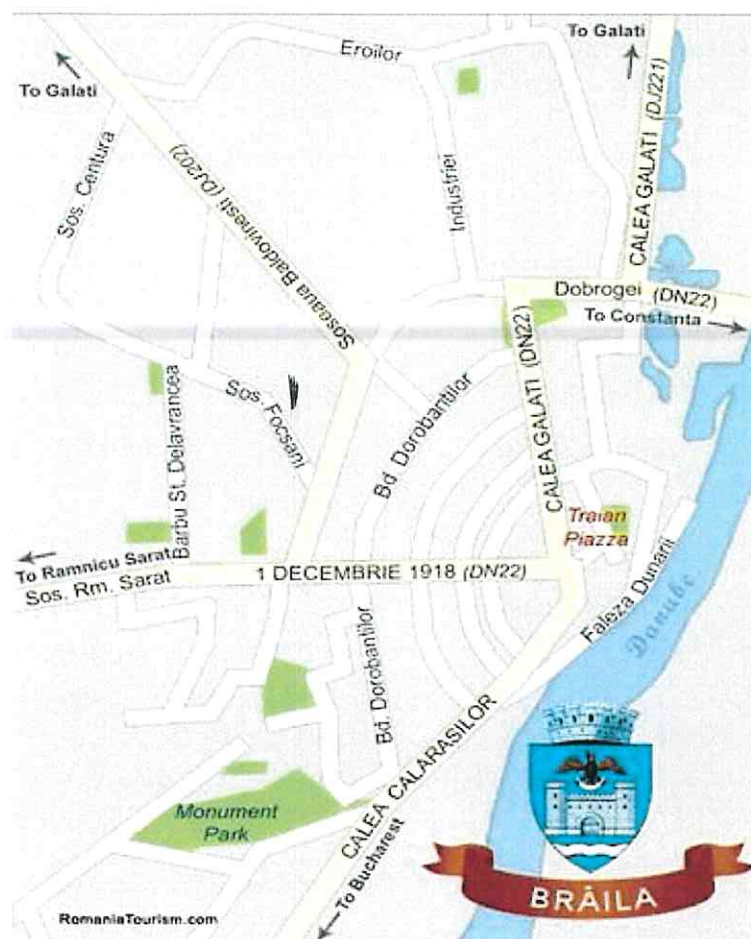
Situația suprafețelor spațiilor verzi din Municipiul Brăila este prezentată în tabelul următor:

Nr. Crt.	Tipul de teren	Denumire	Suprafață (m ²)
1.	Spații verzi cu acces nelimitat	Parc Monument	530 000
		Grădina Publică	52 275
		Esplanada Dunării	12 607,00
		Faleza Dunării	128 403,5
		Piața Traian	11 367
		Parc Lacu Dulce	40 699
		Parc strada Galați nr 2	1326
		Parc strada Mare 38A	7397
		Parc strada Mare 38B	2686
		Parc strada Mercur 28 B	3276
	Spații verzi în cartiere	Aferente locuințelor tip condominiu	1.903.205,71
		Locuri de joacă	35.527
	Scuaruri și peluze	Piețe, scuaruri și peluze	95.806
	Fâșii plantate	Aliniamente stradale	457.533
	TOTAL		2.686.208,42
2.	Grădini botanice și zoologice	Grădina zoologică	45.509
	Aferente dotări publice	creșe, grădinițe, școli, unități sanitare sau de protecție socială, instituții , edificii de cult, cimitire, etc.	1.129.267
	Baze și parcuri sportive	Baze sportive, stadion Progresul	36.065,79
	TOTAL		1.210.891,79
3.	Spații verzi pentru protecția lacurilor și a cursurilor de apă	Perimetrul 1 Zona liberă	249.000
	TOTAL		249.000
	TOTAL GENERAL		4.706.000.00

Așadar, pentru perspectivă, conform PUG se îndeplinește necesarul de spațiu verde pe cap de locuitor. Importantă este însă și calitatea spațiului verde.

Pentru îmbunătățirea calității spațiilor verzi s-au realizat intervenții în cartierul Hipodrom – Regenerare zone urbane degradate sector 2 și în zona central – Regenerare zone urbane degradate sector 1.

În continuare vom interveni pe zona de taluz a Falezei Dunării, zonei adiacente Grădinii Pubile, terenurilor degradate din marginea orașului precum și în alte zone identificate în PUG Municipiul Brăila.



1) *prezervarea zonei centrale ca areal de incurajare a activitatilor si functiunilor reprezentative, predominat culturale, comerciale cu amanuntul, alimentatie publica s servicii publice de larg interes, alaturi de functiunea rezidentiala si de cea administrativa. In cadrul zonei centrale – asa cum a fost ea defnita prin PUZ – centrul Istoric al Mun. Braila³ este diferentiata pe de o parte subzona centrala protejata ce contine marea majoritate a monumentelor de arhitectură înscrise în lista monumentelor si pe de alta parte, subzona de protectie a zonei centrale protejate, continand locuinte si servicii complementare, cladiri administrative si de cult. Un areal special de zonificare ii revine subzonei sitului arheologic Brailita⁴, care are un caracter protejat în conditiile legii privind patrimoniului arheologic⁵.*

2) *completarea zonei centrale cu functiuni cu caracter central, configurati în poi de interes, situati în prelungirea zonei centrale sau dispersati în cadrul crasului si ierarhizati în functie de pozitia*

ocupata fata de centrul istoric (poli principali, secundari si tertieri). Aceasta formula de zonificare a centralitatilor in cadrul orasului este una bazata pe caracterul stucturii urbane care ofera un suport ierarhizat: atat trama stradala, parcelarul, cat si clusterii de centralitate existenti ofera conditii prielnice prezenta acestor centre de diferite functii / profile , care compun, in final, un sistem policentric ierarhizat si armonic.

3) incurajarea mixitatii functionale conducand la intarirea reprezentativitatii pe toate arterele carosabile de mare capacitate, pe bulevardele principale si pe intrarile in oras, precum si in zonele care au deja manifesta o functiune/ dotare de interes public. Zona mixta astfel definita se caracterizează prin flexibilitate în acceptarea diferitelor funcțiuni de interes public, alaturi de cele rezidentiale, care sunt acceptate in proportie redusa. Zona este constituită predominant din instituții, servicii și echipamente publice, servicii de interes general (servicii manageriale, tehnice, profesionale, sociale, colective și personale, comerț, hoteluri, restaurante, recreere), mici activități manufacturiere și locuințe. Totodată, zona mixtă prelungește zona centrală și principalii poli urbani, conturează mai puternic punctele de concentrare a locuitorilor (gări, autogări, zone de activități etc.) și completează funcțiunea centrelor de cartier.

Diferentierea zonei mixte s-a realizat in functie de:

- relatia reprezentativitatii si incarcarii zonei mixte cu tipul/ gabaritul si importanta la nivel orasenesc a arterei adiacent carei se dezvolta
- relatia zonei mixte cu caracterul si dominanta spatiala a cartierului caruia i se adreseaza
- relatia zonei mixte cu tipul de parcelar – suport pe care se dezvolta: constituit/ structurat/ ordonat sau neconstituit /destructurat/ dezordonat
- relatia zonei mixte cu modul de aparitie al mixitatii - daca presupune sau nu restructurari majore si reconversii functionale din functiuni industriale sau din alte functiuni

4) diferentierea zonelor rezidentiale in functie tipul de locuinte (individuale/ colective), tipul parcelarului pe care se dezvolta (structurare/ granularitate/ vechime/ echipare) si de inaltimele maxime admise. Noile ansambluri de locuinte sunt in general situate in areale cu parcelar de o factura extrem de precara, nepregatit la momentul de fata pentru a primi o locuire de calitate, astfel incat aceste zone sunt recomandate pentru a fi studiate prin documentatii speciale (PUD sau PUZ, in functie de amploarea lor) in scopul reglementarii lor corespunzatoare.

5) diferentierea zonelor industriale, cu mentinerea acelor unitati cu productie activa si trecerea acelor unitati care prezinta premise de restructurare/ retehnologizare si/sau absorbtie de noi capacitati, in

subzona parcurilor de activități industriale și depozitare (tehnopol). Această diferențiere se face ținând cont de situația multor zone ex-industriale ale caror activități au cunoscut ample procese de transformare, astfel încât spațiile existente au devenit improprie; noțiunea de tehnopol este data în următorul sens:

Un tehnopol (denumit și centru tehnologic, parc tehnologic sau parc științific) se referă la o zonă în care sunt concentrate numeroase activități publice și private care țin de cercetare și dezvoltare, dezvoltarea tehnologiei, transfer de tehnologie, învățământ științific superior, servicii și activități de producție în domeniul high-tech. În numeroase cazuri, tehnopolurile cuprind unul sau mai multe grupuri specializate de întreprinderi high-tech, incubatoare de debut, o firmă și un centru de inovații, grupuri de consultanță. Principiile care guvernează tehnopolurile sunt realizarea de sinergii între diferiți factori interesați din cadrul tehnopolului (întreprinderi, activități R&D, debuturi, servicii etc.), alegerea activităților care vor fi amplasate în zonă (de exemplu eliminarea depozitelor sau a activităților industriale poluante), promovarea și sprijinirea de către autoritățile publice (înlesnirea achiziției de terenuri și dezvoltarea acestora, sprijin acordat activităților de cercetare și învățământ etc.) și în sfârșit asigurarea unui mediu de lucru remarcabil, care este important pentru imaginea întreprinderilor și organizațiilor existente în zonă.

6) diferențierea zonelor plantate după o serie de criterii, urmărind, în principal, o mai bună înregistrare și gestiune, o mai bună reglementare a lor astfel încât să fie mai clară incidența și rolul acestora în viața urașă. Criteriile de diferențiere au fost:

- **statutul juridic** – spații plantate publice cu acces nelimitat/ spații plantate specializate cu acces public controlat/ spații plantate în gestiune privată și spații plantate private (gestionate prin cooperare/asociere de persoane fizice).
- **rolul lor în relație cu zona în care sunt amplasate**, rezultând: a) spații plantate cu rol de protecție (a unor cursuri de apă, a versanților abrupti, a drumurilor, a zonelor industriale, sau de protecție împotriva expansiunii urbane/ limitare); b) spații plantate cu rol de agrement, recreere, plimbare.
- **gradul de specializare**- spații plantate cu o organizare arhitectural – peisagistică simplă, dominând vegetația, sau dominând amenajările tematice, traseele ghidate, amenajările minerale.

Sursa: PUG Municipiul Brăila

REGENERAREA SPAȚIILOR LINIARE – PRINCIPALELE CORIDOARE DE MOBILITATE

Spațiile publice liniare cuprind atât spațiile dedicate activităților de promenadă și loisir, precum zonele pietonale reprezentative, malurile amenajate ale râurilor sau porțiunile din bulevarde amenajate cu mobilier urban, cât și toate străzile orașului, ce în esență sunt spații publice, chiar dacă prea puține sunt valorificate.

Străzile au potențialul de a fi reconfigurate, astfel încât ele să stimuleze activitatea economică, să faciliteze un mediu sigur și plăcut pentru promenadă sau alte deplasări nemotorizate, să fie coridoare ecologice și chiar să funcționeze ca un spațiu public propriu-zis, prin implementarea unor politici de partajare sau prin amenajarea trotuarelor cu mobilier urban. Măsurile de regenerare urbană a acestor spații ar trebui să urmărească concomitent următoarele direcții de acțiune:

- ✓ îmbunătățirea calității spațiilor publice liniare reprezentative, precum aleile pietonale, ca parte integrată a regenerării zonelor centrale sau a coridoarelor verzi;
- ✓ regenerarea principalelor coridoare de mobilitate de importanță municipală, îmbunătățind conectivitatea în mediul urban și schimbând paradigma prioritizării modurilor de deplasare, de la autoturism, la pieton și mijloacele nemotorizate: pieton > biciclist > transport în comun > autovehicul personal;

- ✓ reconfigurarea străzilor din cartierele de locuit, facilitând deplasările pietonale, partajarea străzilor și dinamizarea fațadelor și a activităților de la parterul blocurilor – măsurile vor fi elaborate în capitolul dedicat regenerării integrate a cartierelor.

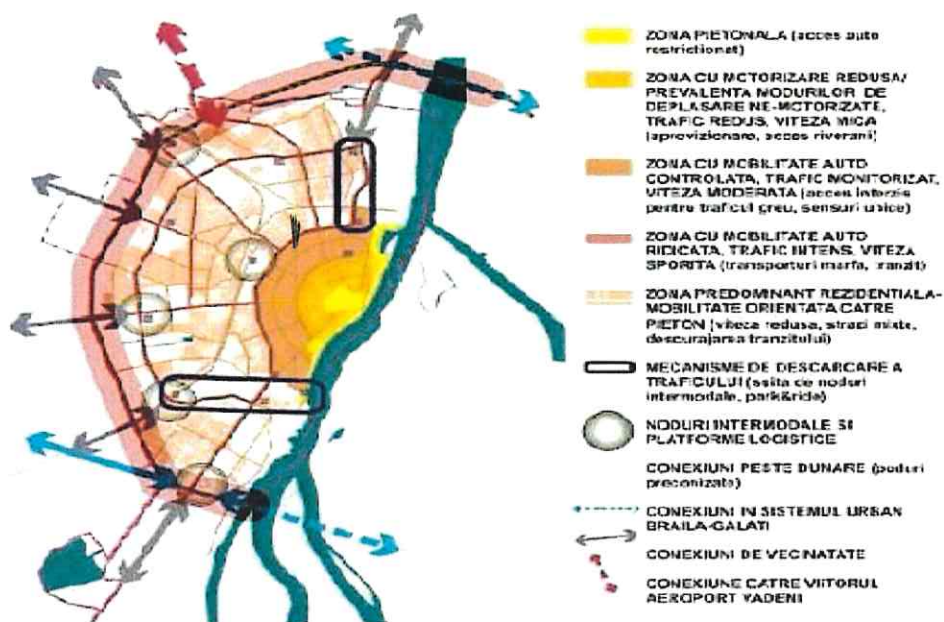
La nivelul orașelor din România există pentru categorii de străzi, în funcție de intensitatea traficului auto și a rolului pe care îl au în structura tramei stradale și a orașului. Fiecare categorie în parte prezintă diferite oportunități și limitări pentru regenerarea urbană, însă o caracteristică dominantă a acestora, în momentul actual, este orientarea cu prioritate a măsurilor și intervențiilor către confortul automobilului, în detrimentul pietonilor și al celorlalte mijloace de transport.

- ✓ Străzile de categoria I – magistralele:
- ✓ Străzile de categoria a II-a – de legătură:
- ✓ Străzile de categoria a III-a – colectoare:
- ✓ Străzile de categoria a IV-a – de folosință locală:

Străzile din categoriile I și II au un rol important în conectivitatea de la nivelul municipiului, preluând fluxurile majore ale orașului și asigurând conexiunea între zonele funcționale și de locuit și fiind suprapuse de regulă cu principalele coridoare de transport în comun. Adesea ele coincid cu artere importante pentru activitatea economică a orașului și pentru conectarea principalelor spații publice sau obiective culturale, așadar necesitând o atenție sporită asupra siguranței și confortului pietonilor sau bicicliștilor. O stradă configurată cu atenție pentru scara umană, cu vegetație, iluminat public adecvat și mobilier urban, va avea un impact pozitiv asupra activității economice și va deveni un spațiu pentru promenadă și socializare.

Dimensiunea economică și dimensiunea socială se consolidează reciproc, însă ambele sunt condiționate de calitatea amenajării spațiului public - o stradă cu magazine, dar neprietenoasă circulației pietonale, ori una amenajată cu grijă pentru pieton însă căreia îi lipsește mixitatea funcțională nu va genera fluxul pietonal necesar pentru ca activitatea economică să prospere. O stradă sigură, cu spații pentru odihnă și socializare și cu diversitatea economică, va fi mereu atractivă și va avea un mare potențial economic.

Este necesară o schimbare de paradigmă în prioritizarea mijloacelor de transport, printr-o abordare axată în primul rând pe scăderea dependenței față de automobil și facilitarea transportului public și al mijloacelor nemotorizate de deplasare, pentru a atinge obiectivele sustenabilității și rezilienței dar și pentru un oraș verde, cu spații publice de calitate.

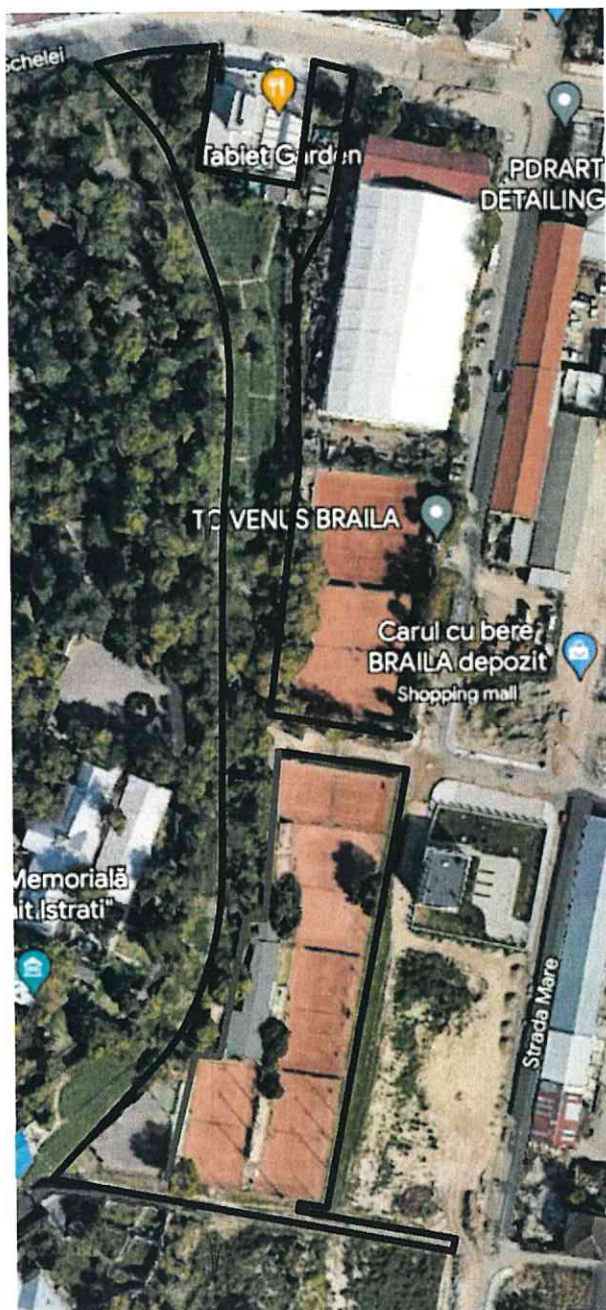


Sursa: PUG Brăila. Propuneri de organizare circulație²²

În ceea ce privește proiectele de regenerare urbană vom analiza 2 zone situate în mediul urban.

Primul proiect vizează reabilitarea integrată a arealului din zona Grădinii Mari, inclusiv scările de acces, continuarea străzii Mercur și transformarea în zonă pietonală până la intersecția cu strada Belvedere, continuarea traseului pietonal pe strada Belvedere de la zona cu scări până la intersecția cu strada Mare.

Acest areal prezentat în harta de mai jos va beneficia de refacerea esteticii peisajului urban, amplasarea de mobilier urban și mobilier inteligent, iluminat public, sistem de supraveghere, zone de joacă pentru copii.



²² <https://www.primariabraila.ro/wp-content/uploads/2018/documentePDF/DIRECTII%20PROPRII/ARHITECT%20SEF/PUG/etapa%20III%20Propuneri%20preliminare/BRAILA%20%20ETAPA%203%20memoriu%20final.pdf>

Al doilea teren vizează o suprafață aflată în zona cartierului Brăilița adjacent drumului expres Brăila – Galați, conform hărții de mai jos.



În acest areal, care este o zonă degradată, se va realiza o reabilitare integrată a spațiului public urban inclusiv infrastructura tehnico-edilitară aferentă, se va reface estetica peisajului, se va amenaja un spațiu verde cu facilități destinate interacțiunilor sociale pentru creșterea participării comunității la activități culturale și recreative prin amenajarea unui amfiteatru în aer liber cu system video și sunet și copertină pentru protecție intemperii, amenajarea de alei senzoriale, amenajarea de locuri de relaxare și joacă, amenajare a unui parc expozițional în aer liber cu prezentarea miniaturală a centrului istoric al Brăilei, mobilier urban, alei pietonale, iluminat public, sistem supraveghere video și Wi-Fi precum și amenajarea drumului de acces către această zonă.

INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ȘI MOBILITATE

Unul dintre factorii esențiali care duc la dezvoltare economică și o calitate a vieții ridicată pentru cetățeni este infrastructura de transport și mobilitate. România și orașele românești trebuie să fie cât mai bine conectate între ele și cu celelalte state membre ale Uniunii Europene atât pe cale rutieră, feroviară și aeriană, iar potențialul căilor navigabile și maritime trebuie exploatat real. Mobilitatea din interiorul localităților, precum și conectivitatea între întreaga rețea de localități a României trebuie să se alinieze standardelor de eficiență, siguranță și creștere a calității vieții, să respecte principiile transportului durabil și mobilității urbane durabile inclusiv prin protecția mediului și eficiență energetică.

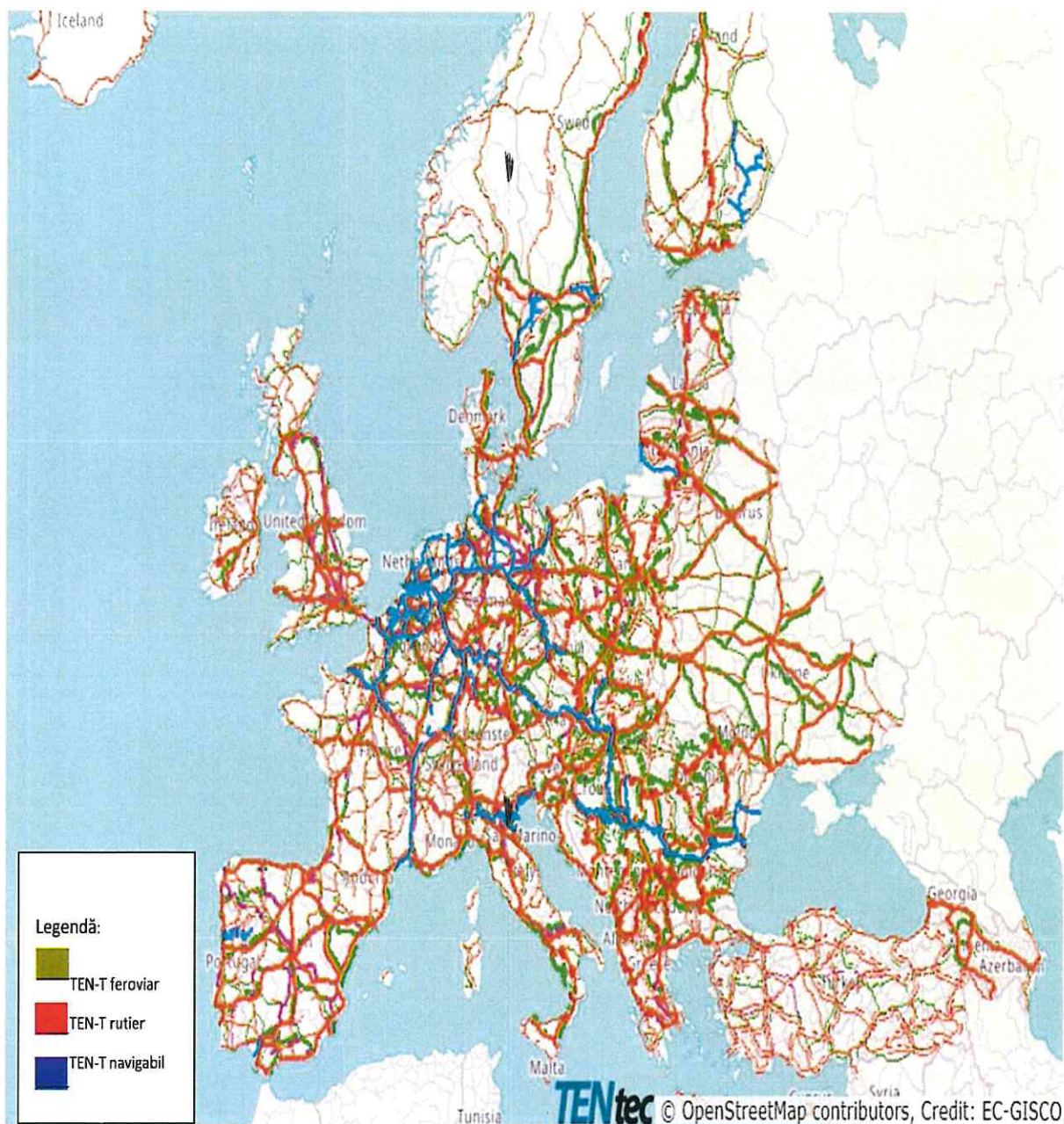
Uniunea Europeană urmărește să construiască un sistem modern de transport integrat atât pentru cetățeni, cât și pentru bunuri, astfel încât provocările ce țin de sustenabilitate și creștere inteligentă și incluzivă să fie întâmpinate, iar competitivitatea globală a Uniunii Europene să crească. Având în vedere impactul mobilității urbane atât asupra creșterii economice, cât și asupra mediului, UE promovează dezvoltarea unor strategii care să stimuleze trecerea la moduri de transport mai curate și mai durabile, precum transportul nemotorizat (mersul pe jos, mersul cu bicicleta), transportul public și noi modele de deținere și de utilizare a autovehiculelor. Astfel, încă de la aderarea României la UE, Comisia Europeană a adoptat o serie de documente de politici privind transportul durabil și mobilitatea: Cartea verde: Către o nouă cultură a mobilității urbane (2007), Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (2009), Cartea albă privind transporturile: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor (2011), Pachetul privind mobilitatea urbană: Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele (2013), Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți (2017). Fondurile structurale și de investiții principale prin care Uniunea Europeană susține mobilitatea urbană durabilă și transportul curat sunt Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) și Fondul de coeziune. De asemenea, alte fonduri care susțin mobilitatea și transportul sunt Orizont 2020 în domeniul cercetării și inovării și Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) pentru transporturi.

Infrastructura fizică de transport a Uniunii Europene număra, în 2017, peste 217.000 km de cale ferată, 77.000 km de autostradă, 42.000 km de căi navigabile interne, 329 de porturi maritime și 325 de aeroporturi. Prin rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) UE vizează realizarea unei rețele europene de căi ferate, drumuri, căi navigabile, inclusiv maritime, porturi, aeroporturi și terminale feroviare. Politica TEN-T se bazează pe Regulamentul UE nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei europene de transport, regulament care subliniază printre obiectivele specifice ale documentelor strategice ale Uniunii Europene, de asemenea, permiterea mobilității neîntrerupte, sigure și durabile a persoanelor și a mărfurilor, asigurarea accesibilității și conectivității pentru toate regiunile din Uniune, precum și contribuirea la creșterea economică și a competitivității la nivel mondial²³.

²³ Regulamentul UE nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei europene de transport

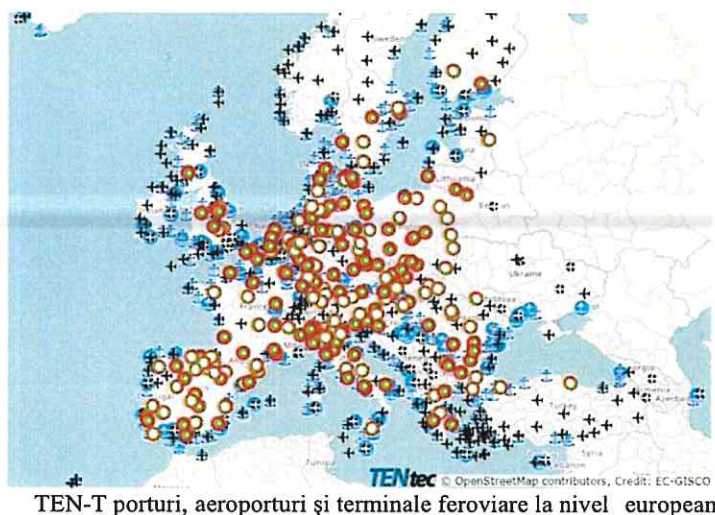
Prin această rețea de transport se are în vedere, pentru asigurarea la standarde mai ridicate a mobilității internaționale a călătorilor și a mărfurilor, optimizarea capacității și utilizării rețelei, prin eliminarea blocajelor de infrastructură, remedierea legăturilor lipsă în interiorul statelor membre, precum și între acestea și țările vecine, inclusiv legăturile cu țările candidate și potențial candidate. În figura de mai jos sunt reprezentate coridoarele TEN-T la nivel european în ce privește căile ferate (culoarea verde), rețeaua rutieră (culoarea roșie) și canalele navigabile (culoarea albastră).

Rețeaua TEN-T feroviar, rutier și navigabil la nivel european



Sursa: Comisia Europeană, Rețeaua TEN-T, Harta interactivă
(<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

Porturile, aeroporturile și terminalele feroviare incluse în TEN-T la nivel european sunt reprezentate în Figura de mai jos.



Sursa: Comisia Europeană, Rețeaua TEN-T, Harta interactivă
(<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

Rețeaua TEN-T cuprinde o structură pe două niveluri, constând într-o rețea globală, care include legăturile cele mai importante, planificată să fie construită până în anul 2030, precum și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale și care acoperă toate regiunile europene, planificată să fie finalizată până în 2050. Fondurile alocate rețelei TEN-T pentru perioada de programare 2014-2020 s-au ridicat la 24 mld. euro.

În figurile următoare prezentăm proiectele din Master Plan relevante pentru ZUF Brăila, preluate din Master Planul general de Transport al României de pe site-ul <https://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan1/613-documente-master-plan-general-de-transport>.

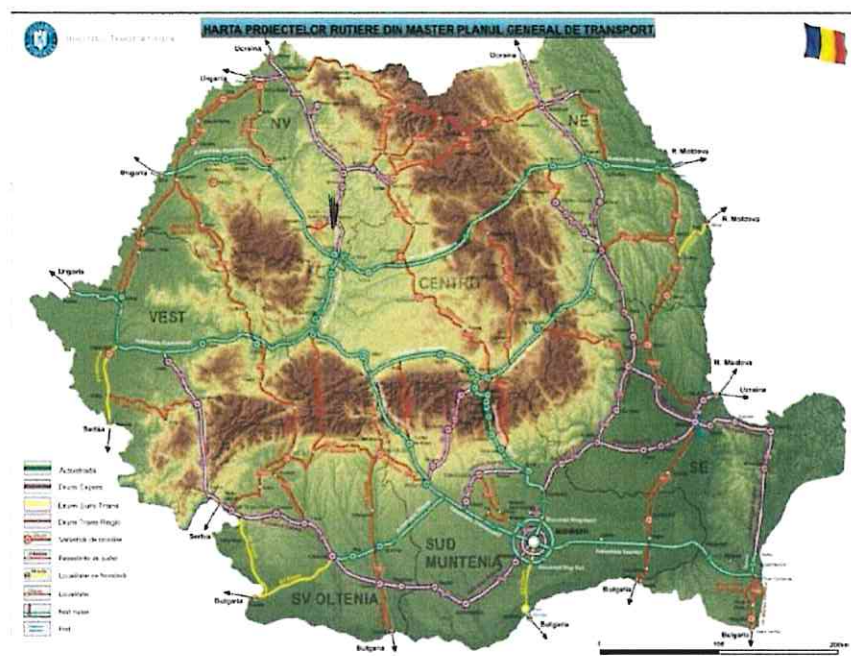


Figura 10.13 - Proiecta de transport rutier incluse în Master Plan

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

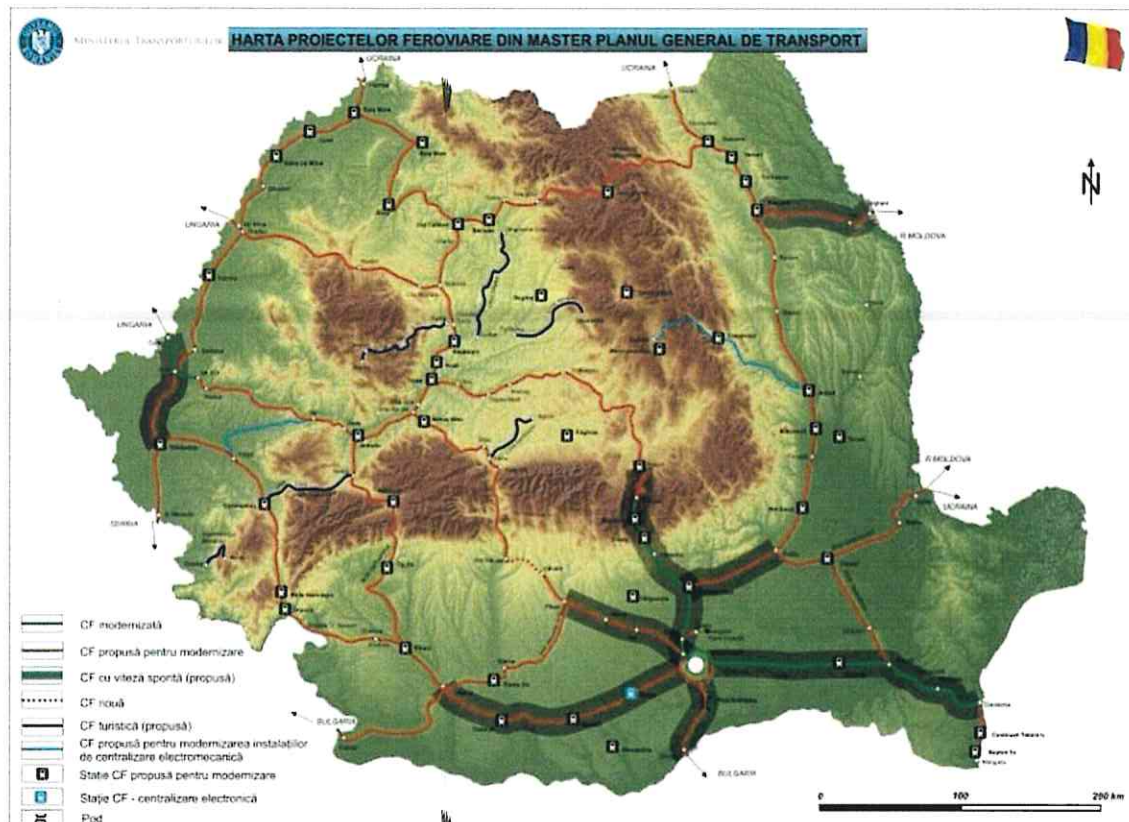


Figura 10,14 - Proiecte de transport feroviar incluse în Master Plan

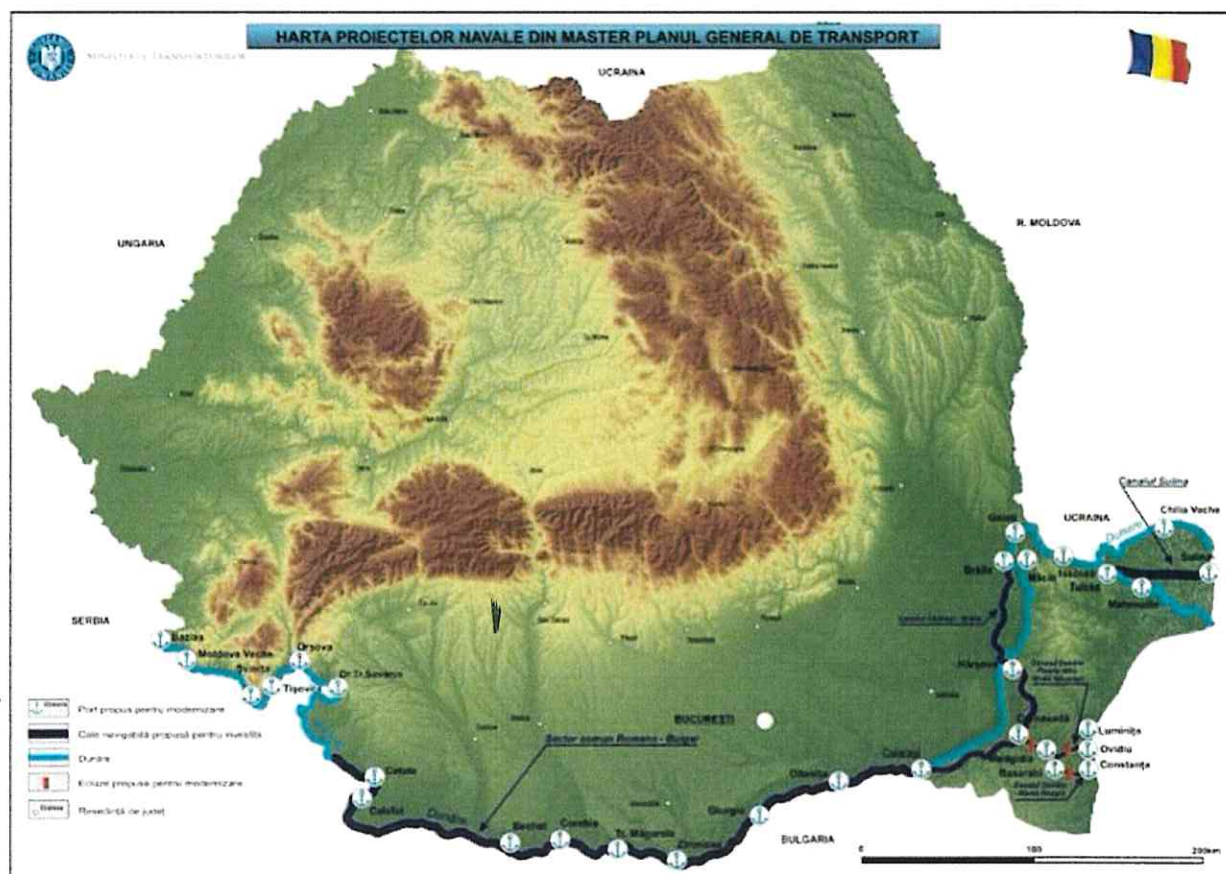


Figura 10,16 - Proiecte de transport naval incluse în Master Plan

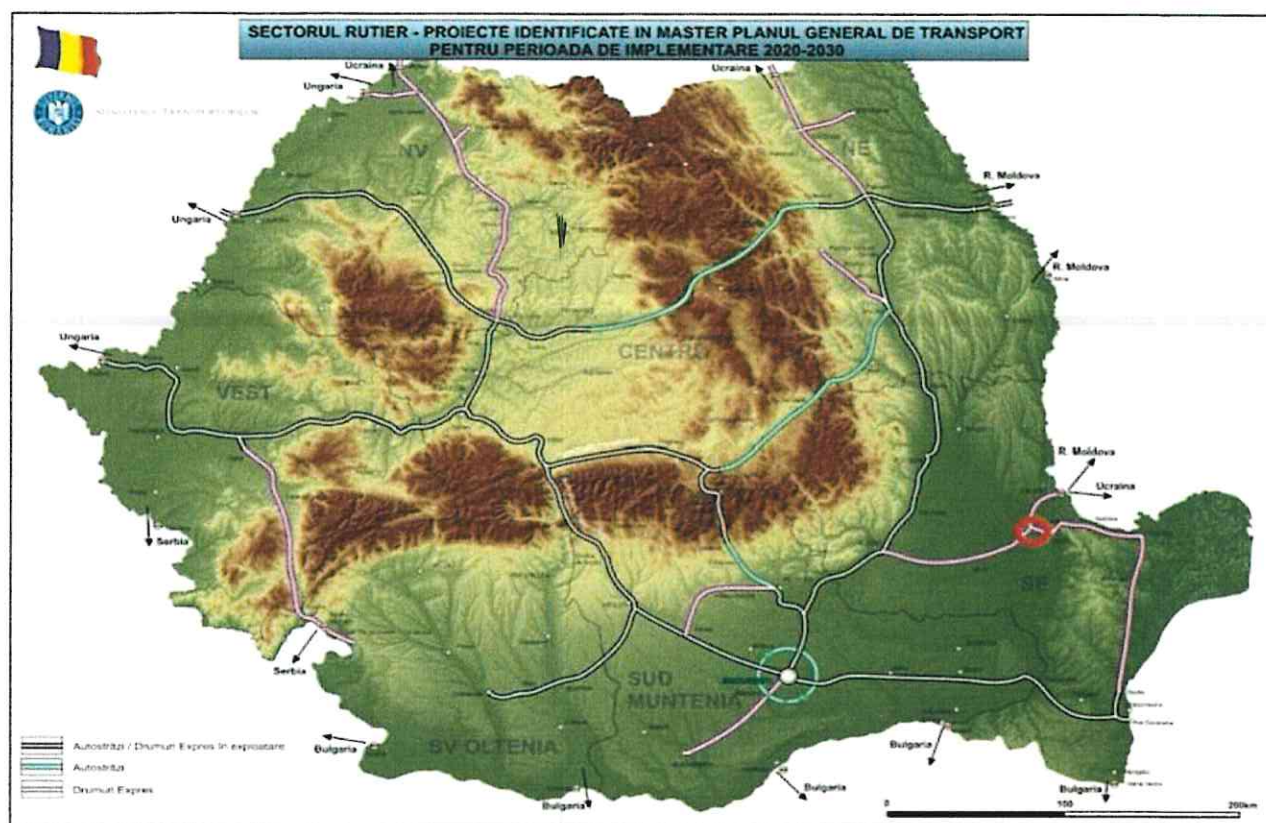


Figura 4,84 – Harta proiectelor rutiere pentru perioada 2020-2030

Strategia de Dezvoltare Urbană Durabilă a Municipiului Brăila propune ca Brăila să devină precursor al mobilității urbane, precum și centru economic puternic, stabil și diversificat.

ZUF Brăila dispune de accesibilitate rutieră, feroviară și navală, iar în interiorul ZUF se modernizează conectivitatea prin tramvai și se înființează o pistă de biciclete cu dublu sens până în stațiunea Lacu Sărat aceste investiții fiind acompaniate de mijloacele de mobilitate în acest fel încurajând în rândul populației transportul public.

Localizarea ZUF Brăila este una privilegiată, având în vedere că este port la Dunăre, având ieșire la Marea Neagră, se situează la granița cu Republica Moldova, fiind un punct de legătură important. ZUF Brăila are accesibilitate bună, fiind conectat atât la rețeaua rutieră, feroviară de transport, precum și pe calea fluvială, asigurându-se astfel premisele pentru dezvoltare locală. Zona face parte din seria orașelor “cap de drum”, în această categorie fiind incluse porturile dunărene și maritime. Amplasarea orașului Brăila pe artera de navigație trans-europeană Dunare- Rhin - Main oferă oportunitatea comunicării europene pe apă.

Teritoriul este străbătut de drumuri naționale și europene²⁴, care îl pot conecta cu rețeaua TEN-T, după cum urmează:

- **DN 21** –continuă Calea Călărașilor de pe teritoriul ZUF (spre Slobozia), făcând legătura cu autostrada A2,
- **DN 22** –pe teritoriul municipiului: Șoseaua Râmnicu Sărat, Str. 1 Decembrie 1918, Bld. Independenței, Calea Galați, Str. Mircea Mălăeru, Vadul Ghecetului –face legătura spre vest cu E 85, iar spre est cu autostrada A2,
- **E 87** – (dinspre Baldovinești) pe teritoriul municipiului: Calea Galați și, de la intersecția cu Str. Mircea

²⁴ <http://braila.harta.orasultau.ro/>

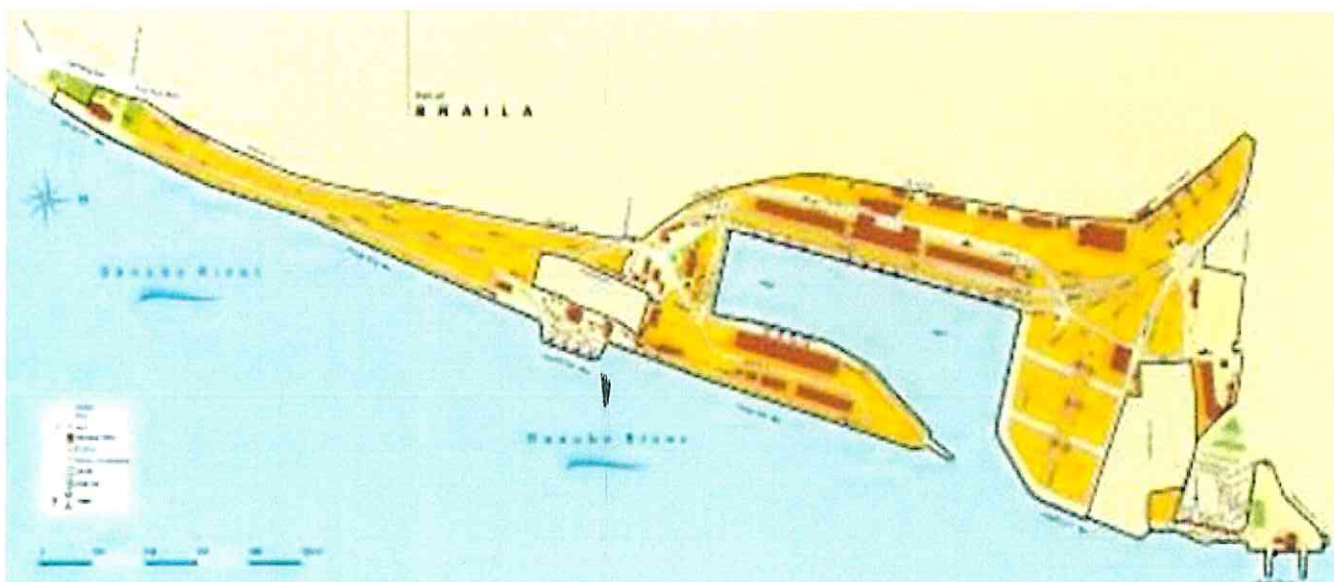
Mălăeru, se suprapune peste DN 22 –face legătura cu autostrada A2 (prin Tulcea)

- **DN 22B** (Dig Brăila – Galați) –pe teritoriul municipiului: Bld. Dorobanților.

Brăila este nodul care face legătura cu Regiunea Nord Est, Moldova – Ucraina. În acest sens se este investiția începută de realizare a unei legături rutiere rapide (drum expres) sud-nord Brăila – Galați, care contribuie la încurajarea dezvoltării spre nord a legăturii cu DN 2B spre Reni (punct de frontieră cu Ucraina), pe partea de vest a municipiului Galați și a zonei industriale.

Se mai au în vedere și alte drumuri expres, printre care sunt de menționat: drumul Târgu Secuiesc – Focșani – Brăila – Galați (pentru traversarea munților Vrancei de la est la vest), Galați – Brăila – Slobozia – Drobeta (legătura cu Autostrada Soarelui) și Galați – Brăila – Buzău.

Fluviul Dunărea, cale navigabilă internațională, reprezintă **coridorul VII de transport European**, acest fapt oferind numeroase avantaje Brăilei, fiind utilizat încă din sec. XVI pentru transportul mărfurilor și al persoanelor. **Portul Brăila** în jurul căruia s-a dezvoltat orașul în forma de semicerc, ca o pânză de păianjen, este un port fluvial maritim situat pe malul stâng al Dunării între Km 168+300 și Km 170+875 având un bazin portuar cu lungimea de 550 m.l. și lățimea de 145 m.l. și un cheu vertical pe una din laturi cu lungimea de 550 m.l.



Harta Portului Brăila

Transport aerian. În prezent, în afară de aeroportul utilitar de la Ianca, nu există aeroport în zonă. Cel mai apropiat aeroport fiind situat la o distanță de 180 km (aeroportul Mihail Kogălniceanu). În anii anteriori au fost mai multe proiecte avansate de autoritățile locale și județene privind construcția unui aeroport, însă planurile nu au fost finalizate, fiind încă un punct important pe agenda administrației locale.

În ceea ce privește **transportul rutier**, Brăila este în afara rețelei TEN-T existentă, dar pe traseul rețelei propuse.

PARCĂRI

În condițiile în care parcul auto privat înregistrează o creștere constantă, politicile de parcare din Europa au fost formulate pentru a veni în întâmpinarea unei cereri din ce în ce mai mari. Deoarece un autoturism ocupă în medie un spațiu de parcare de aproximativ 12,5m² și este staționar în 96,5% din

timp, impactul asupra unui oraș și al spațiului public este semnificativ²⁵. În contextul creșterii rapide a numărului de proprietari și a utilizării de vehicule private odată cu inițierea tranziției către o economie de piață în România, asigurarea de locuri de parcare adecvate în orașele românești a devenit un aspect presant, acestea fiind adesea insuficiente pentru a acoperi cererea. Prin urmare, se recurge de multe ori la soluții de parcare informale, cum ar fi pe trotuare și în spațiile publice, dar și pe fiecare metru de parcare disponibil la marginea drumului. Pe lângă faptul că provoacă dificultăți pietonilor și altor utilizatori ai infrastructurii rutiere, această situație intensifică problemele de congestionare a traficului.

La nivelul municipiului Brăila există un număr de 11.473 locuri de parcare în 364 de locații și în curs de realizare încă aproximativ 1.350 locuri de parcare pe arterele pe care se desfășoară lucrări de modernizare.

În prezent nu există parcări de tipul Park&Ride la intrările în oraș, parcări care ar permite transferul rapid către alte mijloace de transport. De asemenea nu există parcări monitorizate cu senzori și există o aplicație care prezintă în timp real numărul locurilor de parcare și localizarea exactă al acestora.

Posibile idei pentru soluționarea problemelor legate de parcare ar putea fi:

- ✓ Crearea unei rețele de parcări supraterrane multietajate care să reducă intensitatea ocupării spațiului public de către automobile.
- ✓ Măsuri pentru conștientizare și încurajare a publicului în vederea eliminării parcarilor neregulate.
- ✓ Măsuri pentru corectarea abuzurilor privind parcarile neregulate care afectează fluiditatea traficului.
- ✓ Campanie de promovare a respectării regulilor rutiere.
- ✓ Amenajarea în continuare de parcări în zonele rezidențiale cu densitate a populației
- ✓ Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate la sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcare. Accentul în acest caz cade pe zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective.
- ✓ Amenajarea de parcări în vecinătatea principalilor generatori de trafic (parcări cu plată).
- ✓ Sistem informatic pentru parcare: informare, gestiune și plată.
- ✓ Amplasarea de indicatoare digitale care să prezinte numărul de locuri disponibile în parcarile în afara străzii.
- ✓ Promovarea și dezvoltarea continuă de noi funcționalități pentru aplicația parcaribraila.qisapp.ro

DEPLASĂRILE NEMOTORIZATE

În spațiul public accesibil se desfășoară trei categorii de activități: necesare, opționale și sociale. Fiecare dintre acestea necesită asigurarea unor aspecte minime. Prioritatea presupune abordarea etapizată a facilităților necesare celor trei tipuri de activități. Prima categorie, activitățile necesare,

²⁵ Politica Urbană a României

include sarcinile zilnice uzuale, cum ar fi mersul la serviciu, la școală sau la cumpărături. Aceste activități ar avea loc pe orice tip de vreme și pe tot parcursul anului, participanții fiind condiționați de deplasare pentru a-și asigura subzistența. A doua categorie, activitățile opționale, apare atunci când există dorința de a efectua aceste activități și când sunt create condițiile de mediu favorabile participării la acestea. Exemplele includ plimbările, deplasările pentru mișcare fizică, activitățile de timp liber. Spre deosebire de activitățile necesare, este puțin probabil ca activitățile opționale să aibă loc atunci când condițiile de mediu nu sunt prielnice. Frecvența activităților opționale depinde, de asemenea, de calitatea spațiului public: în zonele urbane dense în care calitatea spațiului public este limitată, activitățile opționale sunt reduse la minim, dar într-un mediu construit de calitate activitățile opționale au loc cu frecvență ridicată. A treia categorie, activitățile sociale, apare atunci când oamenii se întâlnesc și socializează. Acest tip de activități includ copiii care se joacă, conversațiile între cunoscuți sau trecătorii care se recunosc reciproc. Aceste activități sunt adesea de natură spontană și pot avea loc într-o mare varietate de spații publice. Aceste activități evoluează frecvent din activități din primele două categorii, întrucât oamenii din același spațiu se întâlnesc, chiar dacă pentru timp scurt. În mod similar cu activitățile opționale, activitățile sociale sunt condiționate de starea fizică a spațiului public. În orașe fără o calitate ridicată a mediului construit, activitățile sociale vor avea un caracter superficial, întrucât multe interacțiuni, cum ar fi a vedea și a auzi alte persoane, pot fi clasificate doar ca sociale.

Un spațiu public de calitate, indiferent că are un caracter tranzitoriu sau de coagulare, respectă 12 criterii de calitate. Primele trei se referă la elementele de bază pentru activități necesare, următoarele șase fac referire la cele opționale, iar ultimele trei la cele sociale:

Criterii de calitate pentru spațiile publice

Tipuri de activități	Criterii de calitate
Activități necesare	1. Protejează împotriva traficului și a accidentelor: traversări sigure, elemente de separare față de traficul de viteze mari.
	2. Protejează împotriva agresiunilor: mobilier urban familiar, deschiderea fațadelor spre spațiul public, funcțiuni deschise non-stop, iluminat public la scara umană.
	3. Protejează împotriva aspectelor senzoriale neplăcute: elemente verticale de protecție împotriva vântului și a curentului, elemente orizontale care protejează față de ploaie și ninsoare, separatoare care oferă protecție față de frig sau căldură, elemente pentru protecția față de poluarea fonică, olfactivă, auditivă și praf.
Activități opționale	4. Oferă opțiuni pentru diverse tipuri de mobilitate: lățime suficientă pentru deplasarea pietonală, fațade cu o estetică pozitivă, lipsa obstacolelor pe traseu, suprafețe continue, accesibilitate nediscriminatorie.
	5. Oferă oportunități pentru oprire și staționare: limite atractive și funcționale, locuri prestabilite pentru stat, obiecte pentru sprijinire, fațade cu detalii care invită la stat.
	6. Oferă oportunități pentru relaxare: obiecte destinate pentru odihnă, perspective favorabile spre puncte de interes, oportunități pentru odihnă și așteptare
	7. Oferă oportunități de vizibilitate: distanțe vizuale rezonabile, perspective interesante și neobturate, orientare facilă, iluminat nocturn.
	8. Oferă oportunități pentru a vorbi și pentru a fi ascultat: limite pentru a reduce nivelul zgomotului în spațiul public, aranjamente ale mobilierului pentru a încuraja comunicarea.
	9. Oferă oportunități pentru joacă și activități fizice, prin stabilirea unor suprafețe și amenajări dedicate, posibilitatea de a organiza activități temporare (comerciale, culturale, comunitare).

Activități sociale	10. Dimensionarea la scară umană: dimensiunile clădirilor și spațiilor în relație cu scara umană în ceea ce privește simțurile, mișcarea, dimensiunea și comportamentul.
	11. Oferă oportunități pentru a beneficia de elementele pozitive ale climatului: deschiderea spre soare, umbrirea, protecția față de vânt.
	12. Oferă calități estetice și experiențe senzoriale pozitive prin design și detalieri de calitate, materiale de calitate, perspective favorabile spre clădiri iconice, experiențe senzoriale bogate: arbori, plante, apă.

La nivel european, transportul motorizat atinge un nivel ridicat, iar până în 2050 se estimează o creștere de 42% a transportului rutier de pasageri, fiind un semn bun pentru economia europeană.

Acest lucru, însă, va pune o presiune destul de mare pe rețeaua de transport și, de asemenea, pe mediul înconjurător. Un angajament clar al Pactului Ecologic European este ca transportul să devină drastic mai puțin poluant, în acest sens fiind necesară dezvoltarea accelerată a combustibililor alternativi durabili (inclusiv biocombustibili avansați), hidrogen verde și electromobilitate în transport, precum și furnizarea și stocarea durabilă de energie.

Carta Albă a Transporturilor în UE, adoptată în 2011, propune reducerea progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional. În mediile urbane, promovarea deplasărilor nemotorizate au ca efect reducerea aglomerației în trafic, a zgomotului, a impactului asupra mediului și îmbunătățirea calității vieții. Politicile care au un efect pozitiv pentru promovarea deplasărilor nemotorizate includ: îmbunătățirea trotuarelor și a rețelei de piste pentru biciclete; sisteme de închiriere publice sau private a bicicletelor; dezvoltarea spațiului public și a clădirilor în funcție de pietoni; măsuri de calmare a traficului, îmbunătățirea peisajului stradal, reducerea vitezei în trafic, restricționarea accesului vehiculelor și realocarea spațiului destinat mașinilor; educarea publicului privind siguranța în trafic sau programe de promovare a deplasărilor nemotorizate; parcuri pentru biciclete integrate în sistemul de transport public; politicile de parcuri ale orașului.

Mijloacele de transport verde, precum folosirea bicicletelor, a transportului în comun, a vehiculelor electrice, a mașinilor hibrid, a vehiculelor cu mai mulți ocupanți (carpooling) pot fi adoptate de tot mai mulți cetățeni în viața de zi cu zi. Mersul pe jos este modul principal de deplasare pentru o mare parte a populației și are un efect benefic asupra mediului și a sănătății oamenilor. Deși reprezintă o cotă modală importantă, deplasările pietonale sunt fragmentate de traficul rutier și de ocuparea trotuarelor cu parcare mașinilor.

Etapele pentru a implementa un sistem de mobilitate durabilă au în vedere o creștere graduală a cantității și calității facilităților oferite pentru pietoni și bicicliști. Primii pași se referă la conversia străzilor în pietonale, implementând proiecte pilot în zonele centrale și cele cu densitate ridicată din cartiere sau în zonele cu o concentrare ridicată a activităților în spațiul public. Pot exista mai multe tipuri de abordări, manifestate prin limitările impuse mijloacelor de transport: limitarea completă sau parțială a accesului autoturismelor, mijloacelor de transport în comun, oportunitățile oferite deplasărilor cu bicicleta. Importantă este, în aceste circumstanțe, creșterea incrementală a suprafețelor pietonale și unirea acestora în rețele complete la nivelul orașului. Un al doilea pas, care presupune o activitate continuă, se referă la reducerea treptată a numărului de locuri de parcare din zona centrală a orașului, cu o rată de 2-3% anual. Spațiul eliberat se transformă în piețe publice mici, oferind oportunități pentru creșterea calității spațiului public. Aceste operațiuni sunt realizate în același timp cu procese de reglementare care oferă o scară diminuată a mediului construit și, astfel, posibilitatea de a limita prezența vântului în lunile nefavorabile reci. Scara umană este, de asemenea, un obiectiv urmărit prin reglementarea unui raport favorabil între suprafețele vitrate și cele opace ale fațadelor, precum și o tratare deosebită a unor elemente ale clădirilor sau obiectelor de mobilier

urban. Pentru a asigura prezența locuitorilor în spațiul public este necesară o politică de dispersie eficientă a locuirii în spațiul urban, avantajând, acolo unde este cazul, funcțiunile mixte împreună cu locuirea. În interiorul cartierelor, etapa următoare vizează realizarea amenajărilor care permit deplasarea pietonală sau cu bicicleta a elevilor la școală sau dinspre școală spre locuințe. Pentru mobilitatea pe distanțe medii, orașele înființează noi piste sau benzi dedicate pentru biciclete, amplasate în locul unor locuri de parcare eliminate. Acestea funcționează complementar cu sisteme de parcare și bike-sharing amplasate oportun în relație cu punctele de maximă activitate și atractivitate.

Conform Ghidului de Reabilitare a Spațiilor Publice Urbane²⁶, spațiul urban este fundalul interacțiunilor sociale care au loc pe parcursul deplasărilor, influențând deplasările pedestre prin calitatea fondului construit și a spațiului public. O distanță de 5 minute de parcurgere pe jos este considerată distanța pe care oamenii sunt dispuși să o parcurgă înainte de a opta pentru a conduce automobilul propriu. Bazată pe viteză medie de mers, o plimbare de 5 minute reprezintă o rază de 400 m. Această regulă este utilizată pentru a calcula ariile de acoperire ale stațiilor de transport public, sau pentru a determina accesibilitatea destinațiilor în interiorul cartierelor – dotările, atracțiile. Această rază de parcurgere este de obicei calculată în jurul unui centru comunitar sau a unei funcțiuni cum ar fi o piață publică, o școală, o conglomerare administrativă, în general spații în care găsim o concentrare socială și comercială. În urbanism, distanța de 5 minute este rezonabilă pentru a determina accesibilitatea serviciilor publice, devenind un element de cuantificare a cât de ușor este de parcurs o comunitate. În realitate, trama stradală, aspectul și configurarea trotuarelor, factorii de mediu, sentimentul de siguranță, afectează viteză de

Pentru a face orașul mai ușor de parcurs cu mijloace nemotorizate, comunitatea locală consideră necesară implementarea următoarelor măsuri:

- ✓ Amenajarea și dotarea zonelor pietonale cu mobilier urban pentru odihnă și recreere;
- ✓ Înlocuirea asfaltului cu dale cimentate sau pavele pentru zonele pietonale, sporind calitatea spațiului public în zone de interes;
- ✓ Asigurarea unui nivel minim de siguranță și securitate printr-un sistem de iluminat public, monitorizare cu sistem video;
- ✓ Amenajări pentru persoanele cu dizabilități prin adaptarea bordurilor, reducerea diferențelor de nivel și implementarea unor dispozitive tactile.
- ✓ Crearea rețelelor pietonale și ciclabile pentru vizitarea monumentelor istorice.

Alte probleme evidențiate de documentațiile deja aprobate în zonă se referă la:

- ✓ amploarea scăzută a unor sisteme alternative de transport – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;
- ✓ accesibilitate redusă, lipsa sistematizării traficului rutier și pietonal în zonele adiacente piețelor;
- ✓ pentru facilitarea mersului pe jos – mai ales pentru distanțe scurte și ca mod de deplasare zilnică – este evidențiată necesitatea modernizării infrastructurii pietonale prin reabilitarea trotuarelor, amenajarea și asigurarea continuității acestora acolo unde nu există, precum și creșterea gradului de siguranță și confort în deplasare prin asigurarea unei bune lizibilități, vizibilități și marcări a spațiilor de deplasare destinate pietonilor în raport cu zona carosabilă, amenajarea acestora cu bănci pentru odihnă;

²⁶ Banca Mondială, Politica Urbană a României, 2020

- ✓ se constată lipsa sau calitatea redusă a traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale pentru vizitarea acestora.

Pentru acestea, sunt propuse măsuri diverse:

- ✓ elaborarea unui studiu de încărcare pietonală a trotuarelor și de adaptare a dimensiunilor acestora în funcție de gradul de încărcare;
- ✓ crearea de trasee pietonale care să lege obiectivele turistice;
- ✓ crearea și dezvoltarea infrastructurii de transport alternativ (velo și pietonal);
- ✓ construirea / modernizarea / reabilitarea pistelor și traseelor pentru bicicliști și a infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete, etc.);
- ✓ realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale și stradale, cu prioritizare în funcție de zonă și resurse financiare necesare;
- ✓ amenajarea traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.

Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane²⁷ remarcă faptul că spațiul pietonal este cea componentă de bază a spațiului public care îl face locuibil. Zonele pietonale trebuie să fie dimensionate suficient de generos încât să permită atât mobilitatea, cât și întreprinderea unor activități de petrecere a timpului liber și pentru a susține în general ideea de atractivitate a spațiului public. Partea neobstrucționată a unui trotuar este destinată mișcării. Caracterul și parametrii spațiali ai trotuarelor ar trebui bazate pe ideea generală de spațiu locuibil. Aceste obiective nu pot fi îndeplinite, spre exemplu, dacă se configurează un trotuar ca spațiu rezidual de-a lungul unei străzi cu circulație auto, care satisface doar parametrii minimali impuși de normele de proiectare. Lățimea unui trotuar trebuie decisă în concordanță cu tipul de stradă și densitatea urbană a zonei respective. În acele locuri care au un potențial sporit de a concentra activități, un trotuar este în mod uzual mai lat decât acolo unde concentrarea nu este atât de mare.

Prezența arborilor contribuie substanțial la calitatea spațiului și a mediului înconjurător. Când se realizează dimensionarea străzilor, trebuie luate în considerare spații pentru rânduri de arbori. Acestea trebuie să se conformeze infrastructurii tehnice și rețelei de utilități existente. Selecția speciilor de arbori trebuie adaptată în funcție de condițiile de mediu locale. Următorii factori trebuie avuți în vedere atunci când se evaluează condițiile locale de mediu: înălțimea și tipul clădirilor, conceptul istoric și local și calitatea zonei de înrădăcinare. Este posibil să se realizeze alei de arbori și pe străzi înguste de până la 12-14 m lățime și trebuie ținut cont de faptul că gradul de confort al pietonilor trebuie să rămână la un anumit standard.

Identificarea zonelor în care este necesară îmbunătățirea mobilității pietonale urmează pașii:

Din perspectiva activităților necesare:

- Identificarea zonelor de atracție: zona centrală pietonală, zone active (conform GoogleMaps), interschimbările cu rețele de rang superior (județean, regional, național, internațional), zone comerciale, instituții educaționale, primele societăți comerciale în clasamentul numărului angajaților, cu razele de accesibilitate de 400 de metri aferente.
- Identificarea stațiilor de transport local în comun care se află în interiorul razelor de 300 și 500 m față de acestea.
- Trasarea celor mai facile legături între stațiile de transport în comun și atractorii cei mai

²⁷ Banca Mondială, Politica Urbană a României, 2020

apropiați.

- Trasarea rețelelor pietonale principale care îndeplinesc simultan necesitatea de accesibilitate pentru mai mulți atractori.
- Identificarea relațiilor de mobilitate (automobile personale, transport în comun) între localitatea nucleu a zonei urbane funcționale.
- Propuneri de îmbunătățire a accesibilității pietonale în localitățile aparținătoare zonei urbane funcționale, pentru o mai bună conectivitate cu localitatea nucleu.

Din perspectiva activităților opționale:

- Identificarea spațiilor verzi (scururi, parcuri, grădini publice) și trasarea razelor de 400 / 800 m, în funcție de suprafața acestora.
- Trasarea străzilor pe care este necesară prioritizarea accesibilității pietonale până la spațiile verzi.
- Evidențierea zonelor urbane în care este necesară suplimentarea spațiilor verzi în lipsa accesibilității față de acestea.

Din perspectiva activităților sociale:

- Propuneri pentru asigurarea calității minime a spațiilor publice de coagulare (piațete publice, buzunare aferente străzilor, străzi comerciale, spații verzi).

Brăila profită de particularitatea care a determinat apariția sa ca important centru administrativ, fiind așezată pe malul Dunării, ultimul port maritim de la Dunăre. Orașul are o dezvoltare policentrică, diferențiată clar pe cartiere, o topografie plană, cu posibilități egale de extindere în toate direcțiile. Deși în municipiu se înregistrează o creștere a numărului de construcții noi, se păstrează, în același timp, zone cu valoare urbanistică, arhitecturală, culturală și istorică.

Caracterul de oraș grădina, cadrul natural și existența unor areale cu patrimoniu arhitectural istoric (în special zona centrală veche) sunt premise favorabile dezvoltării unei infrastructuri pietonale atractive. Viziunea pentru mobilitate pietonală este „un mediu construit armonios în care sunt create condițiile propice pentru o calitate ridicată a vieții în comunitate și necesitățile pentru deplasări lungi în localitate și în ZUF cu mijloace sustenabile de transport în comun. De altfel, pentru îmbunătățirea acestei infrastructuri, Primăria Municipiului Brăila a implementat și are în implementare o serie de proiecte finanțate din fonduri nerambursabile europene, bugetul de stat și buget local, care au vizat-o în mod direct.

Bicicleta este una dintre alternativele principale de înlocuire a mașinii personale pe distanțe scurte, în general de până în 7 km, datorită costurilor mici de achiziție și a beneficiilor pentru mediul înconjurător. Încurajarea deplasărilor cu bicicleta se face prin dezvoltarea infrastructurii relevante, precum crearea de piste de biciclete și a parcarilor, dar și promovarea conștientizării în rândul celorlalți participanți la trafic despre nevoia de a crea un mediu sigur pentru bicicliști.

ORDINUL pentru aprobarea Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete²⁸, elaborat de MDLPA, diferențiază traseele pentru biciclete dintr-o rețea și le clasifică în două niveluri:

- ✓ Traseele principale care au o funcție de conectare la nivel de oraș sau de regiune. Ele conectează principalele destinații dintr-o localitate sau centrele localităților unele de altele, în afara zonei construite; rețeaua principală este formată din trasee principale;

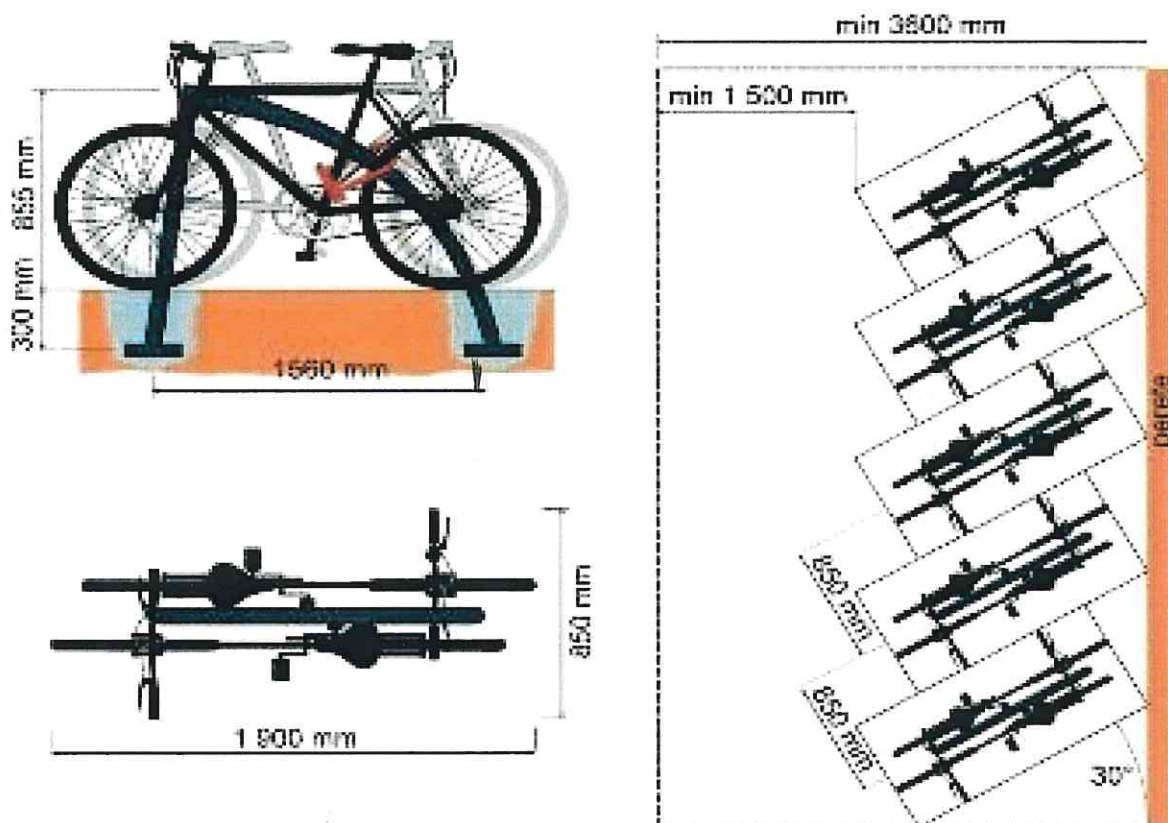
²⁸ <https://www.mlpda.ro/pages/proiectordinaprobareaghidproiectareinfrastructurabiciclete>

- ✓ Traseele secundare care au rolul de preluare a fluxurilor la nivelul zonei construite. Traseele locale secundare nu sunt incluse în rețea pentru că, cel mai adesea, aceasta nu este formată din infrastructură dedicată bicicletei. Pentru aceste rute se folosesc în special măsuri de calmare a traficului, reducerea vitezei traficului motorizat sau devieri de trafic.

Ghidul oferă o bază informativă solidă pentru tot ceea ce presupune proiectarea și dezvoltarea unor infrastructuri pentru biciclete la standardele ISO 1848/7 în diferite zone de mobilitate și este menit să stea la baza oricărei astfel de investiții.

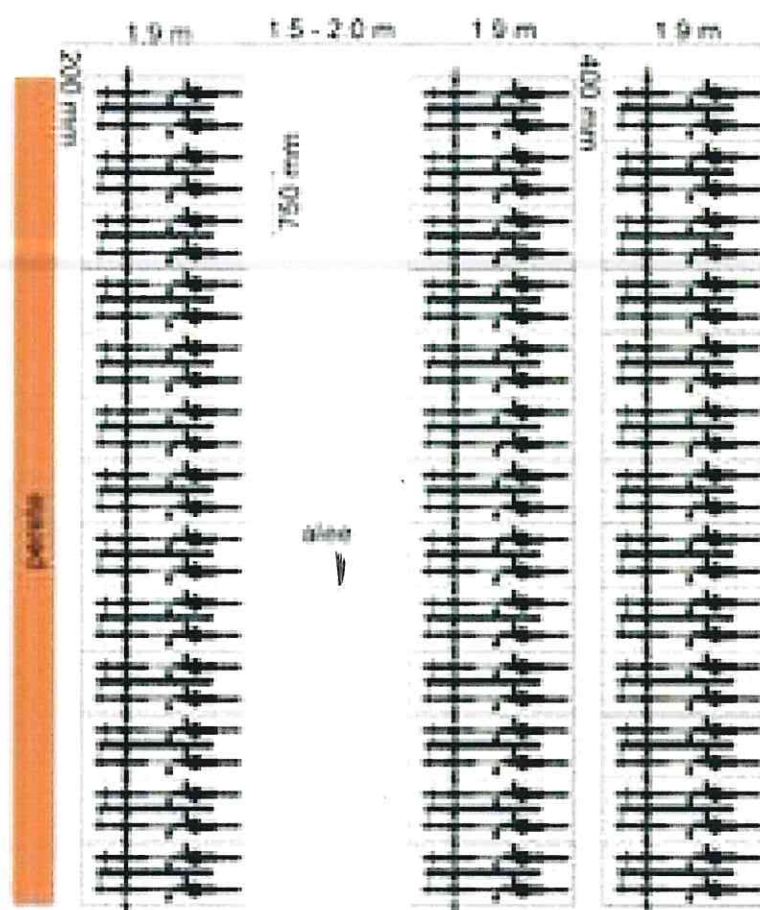
Crearea unor spații de parcare pentru biciclete lângă stațiile de transport public, gări, zonele rezidențiale și la locurile de muncă este o măsură importantă pentru încurajarea acestui tip de deplasare. Directiva revizuită a UE (844/2018) cu privire la Eficiența Energetică a Clădirilor menționează faptul că statele membre trebuie să aibă în considerare „politici coerente pentru clădiri și o planificare urbană soft și verde” care să permită crearea unor parcări pentru bicicletele electrice și a vehiculelor pentru persoane cu dizabilități. Mai mult, legea 250/2020 citată în ghidul descris mai sus, prevede construcția a minim 10 parcări pentru bicicletă complete cu mijloace de siguranță în fața tuturor instituțiilor publice din România.

Model de amplasare rasteluri parcări biciclete pentru puncte intermodale sau unități de învățământ cu o nevoie de 10-20 locuri



Sursa: Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, MLPDA

Model de amplasare rasteluri parcări biciclete pentru noduri intermodale sau zone de birouri cu o nevoie de peste 20 locuri de parcare



Sursa: Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, MLPDA

Studiile care analizează relația dintre politicile de parcare și parcul auto privat arată faptul că existența unor locuri de parcare ieftine în apropierea locuinței, 155 metri fiind distanța maximă de confort, promovează folosirea mașinii pentru distanțe scurte. Crearea unui număr minim de parcări pentru biciclete în punctele cheie ale orașului ar încuraja oamenii din oraș să treacă pe acest mod de transport în detrimentul mașinii personale.

Cu privire la facilitățile pentru deplasarea cu bicicleta autoritatea locală s-a preocupat de realizare de piste de biciclete, astfel pe 2 artere principale, respective Bulevardul Independenței și strada Grigore Alexandrescu se vor amenaja aproximativ 4 km de piste de bicicletă pe sens iar în cadrul ZUF se vor amenaja încă aproximativ 4 km de pistă de biciclete pe sens între Brăila și stațiunea Lacu Sărat, la această ultimă investiție fiind realizate și facilități de parcare și sharing.

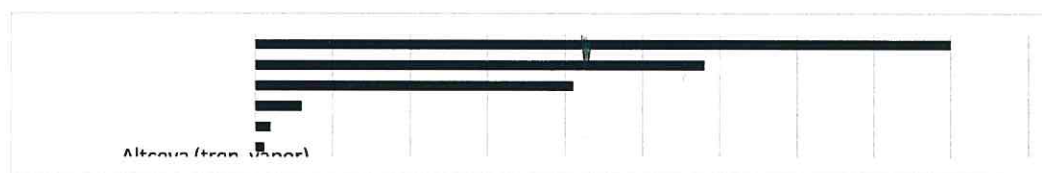
TRANSPORTUL ÎN COMUN

Pentru ca cetățenii să fie încurajați să folosească moduri de transport durabil, este necesară implementarea unei rețele de transport public eficientă. În ultimii ani, orașele europene au pus în aplicare o serie de inițiative pentru a crește calitatea transportului public și frecvența utilizării acestuia, însă până în prezent nu s-a înregistrat nicio reducere semnificativă a utilizării autoturismelor personale. Unii indicatori de calitate a aerului au cunoscut o îmbunătățire, dar emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier au continuat să crească în mod constant și numeroase orașe depășesc în continuare pragurile de siguranță ale UE privind poluarea.

În România, transportul urban se realizează cu prioritate cu autoturismul (45%), utilizarea mașinii personale tinzând să crească pe măsura creșterii dimensiunii urbane, conform unui studiu realizat de Banca Mondială²⁹.

Costurile pentru o rețea de transport public eficientă pot fi substanțiale, având în vedere că pe lângă costurile de infrastructură și material rulant, pentru care UE poate oferi sprijin financiar, există costuri mari operaționale și de întreținere, acoperite cu greu de orașe. Tarifele percepute pentru călătorii acoperă doar o parte dintre aceste costuri. În unele cazuri, fraudă în ce privește achitarea costului călătoriei poate reprezenta un procent mare din veniturile estimate. În majoritatea localităților din România, transportul în comun include autobuze, microbuze, troleibuze și tramvaie operate de societăți publice, capitala fiind singurul oraș din România care dispune și de o rețea de metrou. Printre dificultățile cu care se confruntă aceste sisteme de transport se numără scăderea considerabilă a numărului de pasageri. Persoanele tinere tind să utilizeze mai mult autoturismul personal în comparație cu vârstnicii. Gradul cel mai ridicat de utilizare a autoturismului s-a înregistrat în rândul populației între 25 și 44 ani (58%). După 65 de ani, este preferat transportul în comun (43%) și mersul pe jos (30%).

Figura 74. Mijloacele de transport cele mai utilizate în România

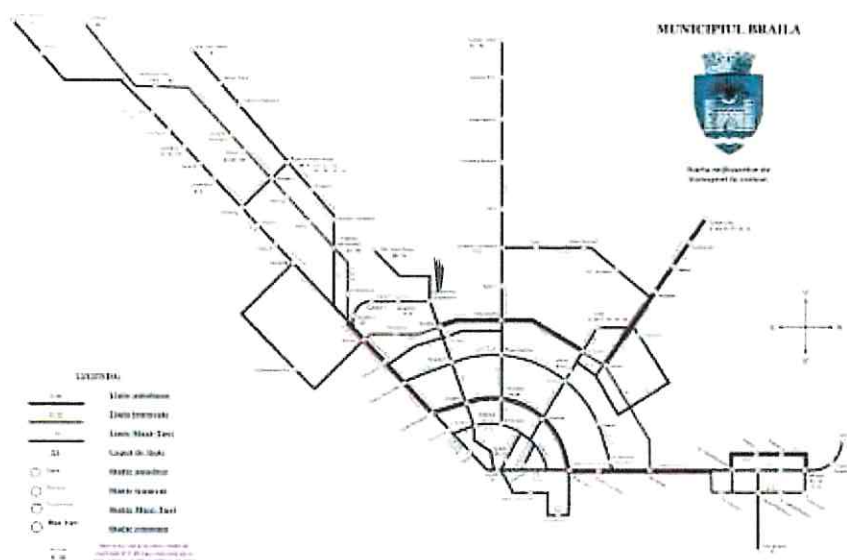


Sursa: Banca Mondială, Barometru urban. Calitatea vieții în orașele din România, 2020:

<https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

Transportul în comun este utilizat cel mai frecvent în reședințele de județ și zonele urbane funcționale ale acestora, cele mai ridicate niveluri de utilizare a transportului în comun într-o localitate ridicându-se la 48% din populația localității respective.

Transportul în comun în municipiul Brăila



²⁹ Banca Mondială, Barometrul urban. Calitatea vieții în orașele din România, 2020

Prin prisma dispunerii în relație cu străzile importante, liceele și facultățile au asigurată accesibilitatea la cel puțin o stație de transport în comun la cel mult 400 de metri. Acest fapt face ca transportul în comun să fie în mod necesar eficient, asigurând inclusiv complementaritatea cu mobilitatea nemotorizată de acces dinspre stații spre instituțiile educaționale.

Densitatea populației din zona urbană funcțională solicită măsuri aplicate pentru acoperirea eficientă a întregii zone și îmbunătățirea conectivității între localitățile componente. Facilitarea acestei conectivități ar îndemna locuitorii să renunțe la autoturism și să folosească mijlocul de transport în comun pentru deplasările către orașul nucleu.

Investițiile în transportul public sunt esențiale, iar o bună infrastructură de transport public este extrem de importantă pentru navetiști și pentru a oferi posibilități eficiente de transport de călători. În perioada de implementare 2014-2020, practic toate orașele mari din România au elaborat sau sunt în curs de a elabora planuri de mobilitate urbană, iar majoritatea acestor planuri includ componente de dezvoltare a transportului public. Aceste planuri de mobilitate recomandă deja direcții strategice majore pentru adoptare de către localitățile componente ale zonei urbane funcționale.

SERVICII PUBLICE

ASISTENȚĂ SOCIALĂ

Programele de asistență socială desfășurate în cadrul Municipiului Brăila intră în administrarea Direcției de Asistență Socială ce are în vedere gestionarea problemelor în domeniul protecției copilului și al familiei, persoanelor singure, persoanelor vârstnice, persoanelor cu handicap sau a altor grupuri aflate în nevoie sau în situații de marginalizare și excluziune socială.

Dat fiind specificul activităților, Direcția de Asistență Socială Teritorială a Municipiului Brăila gestionează activitățile de ajutoare de urgență, alocații și indemnizații pentru creșterea copiilor, evidență și plată de ajutoare sociale, protecția copilului, evidență a persoanelor cu dizabilități, coordonare și monitorizare a centrelor rezidențiale pentru grupuri vulnerabile, centre sociale și de servicii sociale inclusiv servicii la domiciliu și un adăpost de noapte.

EDUCAȚIE ȘI FORMARE

Prin raportare la nivel județean, unitățile școlare din municipiul Brăila (care includ creșe, grădinițe, școli primare și gimnaziale, liceale, profesionale, exclusiv universități întrucât Municipiul Brăila este singurul oraș din județ în care este prezentă această treaptă de învățământ) reprezintă jumătate din totalul instituțiilor educaționale în anul 2023. Conform datelor statistice, situația infrastructurii educaționale în Municipiului Brăila este una complexă. În oraș se regăsesc 14 unități preșcolare, 20 de școli primare și gimnaziale și 16 licee.

În ceea ce privește copiii cu nevoi speciale, municipiul reușește să le asigure condițiile proprii, școala având capacitatea necesară pentru a face față numărului de copii înscriși. În anul 2023 frecventau sistemul de învățământ un număr de 714 elevi cu nevoi speciale, din care 211 frecventau școlile speciale, restul fiind integrați în învățământul de masă.

O situație ce merită o atenție sporită se regăsește în cadrul învățământului profesional unde numărul celor înscriși în acest tip de învățământ a crescut de 6 ori în intervalul 2013-2023, ajungând de la un număr de 207 elevi în 2013 la 1.323 elevi în anul 2023³⁰.

Un ultim subpunct al acestei teme îl reprezintă studenții și cursanții înscriși în învățământul superior. Numărul studenților înscriși în universitățile publice ajunge de la 536, înregistrat în 2013, la 897 în 2023. În cadrul Municipiului Brăila, instituțiile private de învățământ superior își mențin de-a lungul timpului o pondere echilibrată a numărului de studenți, având în medie 448 de studenți înscriși în fiecare an.

Un alt aspect ce ține de sfera educației îl constituie investițiile efectuate în unitățile de învățământ. Prin fonduri atrase au fost modernizate și reabilitate 18 de instituții de învățământ iar pentru alte 15 instituții sunt diferite stadii de realizare a investițiilor și pentru 45 de instituții tot prin fonduri nerambursabile se realizează dotarea cu echipamente IT, mobilier și material didactic.

³⁰ Date furnizate de Inspectoratul Școlar Județean Brăila la data de 08.02.2024

SĂNĂTATE

În domeniul sănătății, statisticile oferite de Institutul Național de Statistică arată că Municipiul Brăila beneficia în 2018 de:

- 3 spitale publice și unul privat;
- Ambulatorii de specialitate în cadrul spitalului județean și a spitalului de psihiatrie
- 7 clinici private.
- 72 de cabinete medicale școlare,;
- 87 de cabinete medicale de familie;
- 72 de farmacii;
- 1 centru de transfuzie
- 1 centru de dializă.

Raportat la numărul medicilor se constată o creștere în cazul numărului medicilor stomatologi ce acționează în sistem privat. Numărul medicilor din sistemul privat însuma în 2013 aproximativ 50% din proporția celor ce activează în domeniul public. În 2018 sectorul privat are un număr de 177 de medici iar în sistemul public 258 (de la 298 în 2013).

ORDINE PUBLICĂ

Siguranța cetățenilor și ordinea publică la nivelul municipiului este gestionată de Poliția Locală a Municipiului Brăila, serviciu în subordinea Consiliului Local Municipal, care exercită prin personalul angajat în principal următoarele atribuții:

- monitorizarea permanentă, 24/24 de ore a siguranței și ordinii publice prin intermediul sistemului de supraveghere video dotat cu 265 de camere;
- asigurarea ordinii și liniștii publice în municipiu;
- prevenirea și combaterea încălcării normelor legale privind regulile generale de comerț, ocuparea domeniului public;
- combaterea absenteismului școlar prin monitorizarea instituțiilor de învățământ.

PROCESUL DE CONSULTARE ȘI IMPLICARE A FACTORILOR INTERESAȚI

Formularea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană este rezultatul unui proces participativ, care a implicat factorii de decizie, oamenii de afaceri, asociațiile și organizațiile non-guvernamentale, cetățenii, în vederea stabilirii unor direcții prioritare pentru dezvoltarea orașului în orizontul de timp 2021-2030.

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

La baza procesului de elaborare a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a ZUF Municipiului Brăila (SIDU) au existat de instrumente de consultare publică. Acestea au fost aplicate în toate etapele procesului de elaborare a Strategiei, pentru asigurarea reflectării corecte a nevoilor, provocărilor și obiectivelor prioritare de la nivelul fiecărui sector analizat, în vederea punerii în practică a viziunii de dezvoltare pentru 2030, dar ținând cont și de limitările impuse de pandemia de Covid-19. Astfel, pentru analiza situației s-au utilizat diferite instrumente.

CERCETAREA SOCIOLOGICĂ

Precizări metodologice

În vederea elaborării prezentului documente strategic a fost utilizată o metodă clasică de analiză, și anume ancheta sociologică bazată pe chestionar, metodă de cercetare cantitativă ce a urmărit identificarea variabilelor socio-economice prin prisma principalilor actori sociali ai comunității.

Data fiind complexitatea studiului prezent, actorii sociali au fost divizați în trei grupe specifice asupra cărora s-a efectuat ancheta sociologică. Au fost concepute trei chestionare care s-au adresat populației din ZUF Brăila, mediului de afaceri și angajaților din instituțiile publice, fiecare dintre acestea cuprinzând întrebări specifice care să redea problemele cu care se confruntă aceste sectoare.

Pe baza rezultatelor obținute s-au diagnosticat principalele probleme cu care se confruntă Brăila, oferindu-se în capitolele următoare soluții pentru rezolvarea acestora, dar și sugestii pentru asigurarea unei dezvoltări eficiente în perioada 2021-2030, în conformitate cu obiectivele naționale și europene.

În vederea conturării unei perspective cât mai complexe asupra situației, în studiu au fost folosite și metode de analiză a documentelor sociale și statistice. Principalele etape ale metodologiei de cercetare utilizată în cadrul prezentului document sunt redată mai jos:

1. scopul cercetării este reprezentat de identificarea principalelor probleme existente la nivelul ZUF Brăila, în vederea conturării de soluții privind remedierea acestora sau îmbunătățirea elementelor care prezintă deficiențe și care au fost percepute astfel de către respondenți;
2. obiectivele cercetării, subordonate scopului menționat anterior, sunt:
 - realizarea unui profil socio-demografic al respondenților din cele 3 categorii;

- identificarea viziunii respondenților cu privire la direcțiile de dezvoltare a ZUF Brăila;
 - conturarea principalelor probleme cu care se confruntă administrația publică locală, mediul antreprenorial din zonă, dar și populația civilă;
 - crearea unei perspective multilaterale a situației în plan administrativ, social și economic;
3. eșantionarea cercetării a fost scindată în 3 grupe, astfel au fost create 3 eșantioane, unul pentru populația civilă, unul pentru mediul antreprenorial și un al treilea pentru angajații instituțiilor publice, fiecare dintre acestea având un grad de reprezentativitate crescut prin raportare proporțională la ponderea totală a populației din fiecare grupă amintită;
4. instrumentele de cercetare sunt reprezentate de:
- analiza documentelor, în speță a situației statistice și sociale din principalele domenii economice și administrative prin raportare la domeniul educației, economiei, infrastructurii, sănătății, ordinii publice și mediului și patrimoniului cultural;
 - chestionarul - finalizat cu efectuarea unei analize SWOT având ca scop conturarea principalelor puncte forte și slabe, respectiv a oportunităților și a amenințărilor corespunzătoare mediului intern/extern în domeniile cheie dezvoltării și îmbunătățirii calității vieții cetățenilor.

Data fiind scindarea în cele 3 grupe, chestionarul prezintă următoarele particularități:

- pentru populația civilă, chestionarul cuprinde 14 întrebări, dintre care: 8 întrebări tip grilă; trei întrebări deschise și trei scale de evaluare ierarhice constituite pentru obținerea de informații cuantificabile statistic asupra unor teme bine delimitate. Prin această structură se urmărește obținerea de date ce vor sta la baza descrierii situației actuale;
 - realizarea chestionarului s-a efectuat cu scopul de a determina percepția locuitorilor în raport cu instituția locală administrativă și cu problemele ce îngreunează dezvoltarea localității;
 - structura chestionarului cuprinde trei dimensiuni:
 - profilul respondentului, unde sunt încadrate întrebări cu caracter general și cele pentru stabilirea criteriilor socio-demografice; în această categorie intră patru întrebări;
 - analiza principalelor probleme: întrebările 5, 7, 12, 14 au ca scop conturarea planului în care se manifestă problemele la nivelul instituției;
 - gradul de satisfacție în raport cu diverse elemente socio-economice prin întrebările 6, 9, 12, 13;
 - particularități ale elementelor sociale prin întrebările 10, 11;
- pentru angajații din administrația publică, chestionarul cuprinde 14 întrebări, dintre care: 8 tip

grilă; 3 întrebări deschise și 3 scale de evaluare ierarhice constituite pentru obținerea de informații cuantificabile statistic asupra unor teme bine delimitate;

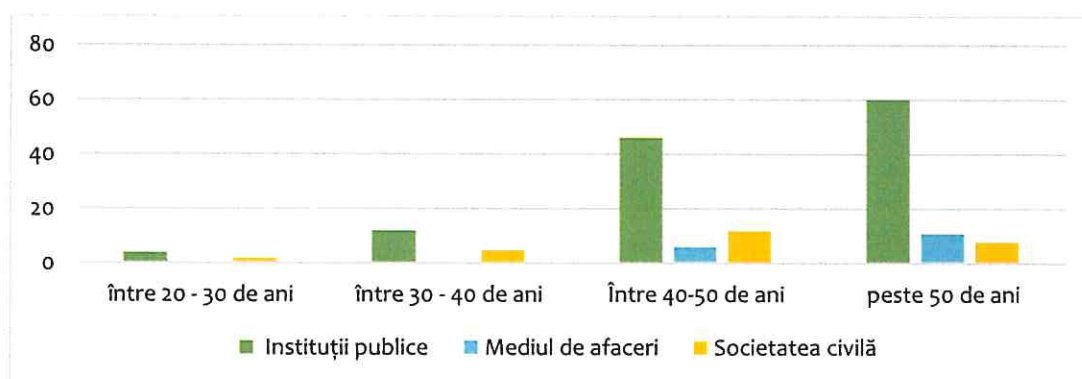
- realizarea chestionarului s-a efectuat cu scopul de a determina percepția mediului intern administrativ în ceea ce privește dezvoltarea durabilă, oportunitățile și piedicile întâmpinate de localitate în această arie;
 - structura chestionarului cuprinde trei dimensiuni:
 - profilul respondentului, unde sunt încadrate întrebări cu caracter general și cele pentru stabilirea criteriilor socio-demografice; în această categorie intră 5 întrebări;
 - analiza principalelor probleme: întrebările 6, 8, 12, 14 au ca scop conturarea planului în care se manifestă problemele la nivelul Municipiului Brăila;
 - gradul de satisfacție în raport cu diverse elemente socio-economice prin întrebările 7, 10, 11, 13;
 - pentru mediul de afaceri, chestionarul cuprinde 13 întrebări, dintre care: 7 tip grilă; 3 întrebări deschise și 3 scale de evaluare ierarhice constituite pentru obținerea de informații cuantificabile statistic asupra unor teme bine delimitate. Prin această structură se urmărește obținerea de date ce vor sta la baza descrierii situației actuale;
 - realizarea chestionarului s-a efectuat cu scopul de a determina percepția antreprenorilor locali privind situația socio-economică la nivelul Municipiului Brăila și pentru determinarea direcțiilor viitoare de investiții și a obstacolelor ce îngreunează dezvoltarea acestui segment economic la nivel local;
 - structura chestionarului cuprinde trei dimensiuni:
 - profilul respondentului, unde sunt încadrate întrebări cu caracter general și cele pentru stabilirea criteriilor socio-demografice; în această categorie intră 4 întrebări;
 - analiza principalelor probleme: întrebările 5, 7, 11, 13 au ca scop conturarea planului în care se manifestă problemele la nivelul instituției;
 - gradul de satisfacție în raport cu diverse elemente socio-economice prin întrebările 10, 9, 8;
5. activitatea de culegere a datelor, prin aplicarea chestionarului, a cărui structură a fost prezentată anterior și prin efectuarea analizei de conținut asupra datelor statistice;
 6. activitatea de prelucrare a datelor, prin utilizarea soft-ului Microsoft Excel în vederea centralizării informațiilor sub formă grafică și tabelară;
 7. etapa de formulare a concluziilor cercetării, prin efectuarea analizei SWOT, respectiv prin formularea principalelor direcții de îmbunătățire pentru perioada 2021 – 2030.

PRINCIPALELE ASPECTE IDENTIFICATE ÎN URMA APLICĂRII CHESTIONARELOR

Informațiile din secțiunea curentă, precum și direcțiile de dezvoltare recomandate au avut la bază răspunsurile respondenților celor trei eșantioane, reprezentate de instituțiile publice, mediul de afaceri și societatea civilă.

Înainte de efectuarea analizei asupra variabilelor identificate vor fi descrise principalele aspecte socio-demografice în vederea conturării profilului respondenților. Au fost aplicate 170 de chestionare, dintre acestea patru au înregistrat erori de completare, rămânând în total 166 de respondenți.

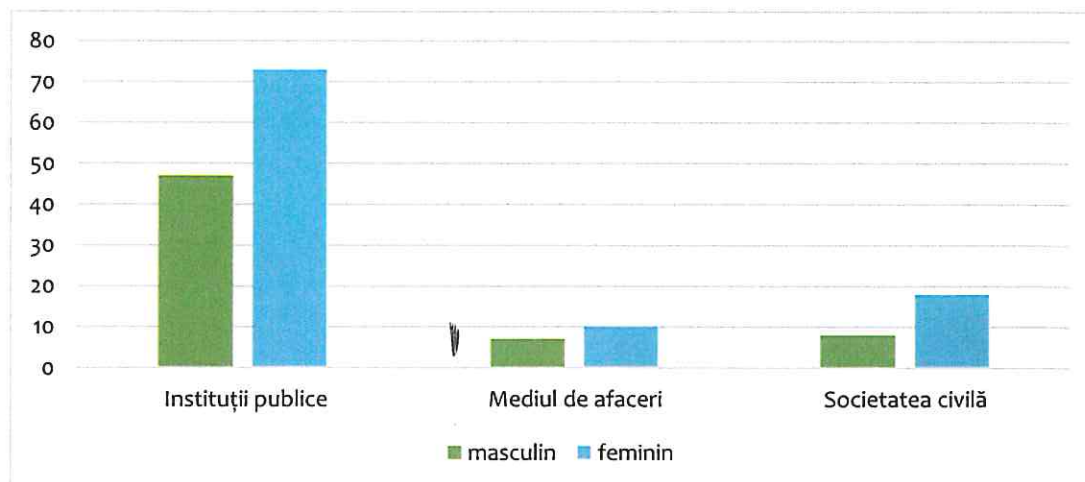
În figura de mai jos este redată structura pe grupe de vârstă a respondenților din cele 3 eșantioane.



Distribuția pe vârste a respondenților chestionarelor

Persoanele de peste 50 de ani prezintă ponderea cea mai însemnată prezentând un total de 79 de respondenți.

Raportat la domeniul de activitate, majoritatea a respondenților provin din mediul public, aceștia alcătuind aproximativ 87% din total, constituind în cifre absolute 122 de respondenți, față de numai 17 din mediul privat. Pe lângă aceștia, au mai fost identificați alți 27 de respondenți ce alcătuiesc eșantionul pentru societatea civilă, alcătuind un total de 166 de respondenți. Distribuția pe sexe este redată în figura de mai jos.



Distribuția pe sexe a respondenților chestionarelor

Distribuția pe sexe a respondenților prezintă un clivaj mai ridicat față de distribuția totală a locuitorilor de la nivelul ZUF Brăila. Se poate observa o pondere mai accentuată a respondenților de sex feminin, aceștia constituind 62% din totalul eșantionului.

Defalcăt pe categorii se observă o tendință de uniformitate în distribuția în cadrul mediului de afaceri, 7 respondenți fiind bărbați și 10 femei.

Nivelul de educație constituie ultima variabilă socio-demografică analizată. Din totalul numărului de respondenți, aproximativ 61% au studii superioare, 31% prezintă studii postuniversitare și doctorale și 7,5% studii medii. Nivelul de educație denotând un grad de competență ridicat atât în cadrul instituțiilor publice, cât și în mediul privat.

COLECTAREA DE PROVOCĂRI ȘI SOLUȚII

În continuare, vor fi redate principalele probleme/deficiențe, respectiv aspecte pozitive regăsite la nivelul ZUF Municipiului Brăila din punct de vedere al infrastructurii, suficienței locurilor de muncă, calității serviciilor publice etc. În tabelul de mai jos sunt redate, defalcăt în funcție de eșantion, principalele probleme resimțite.

Principalele probleme identificate de respondenți

Aspect	Instituțiile publice	Mediul de Afaceri	Societatea civilă	Total
Locurile de muncă	86	14	20	120
Canalizare și alimentare cu apă	17	4	3	24
Căinii comunitari	10	3	3	16
Curățenia	46	9	11	66
Consolidarea clădirilor	41	9	10	60
Delicvență/ infracționalitate	51	7	12	70
Iluminat public	2	0	0	2
Lipsa/ insuficiența oportunităților pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	21	3	6	30
Locurile de parcare	17	3	4	24
Numărul/calitatea locurilor de joacă	7	0	2	9
Starea/ insuficiența spațiilor publice	6	0	1	7
Starea/ insuficiența spațiilor verzi	15	1	3	19
Starea/ insuficiența grădinițelor/ școlilor	4	1	3	8
Starea trotuarelor	10	1	4	15
Starea carosabilului	14	0	5	19

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

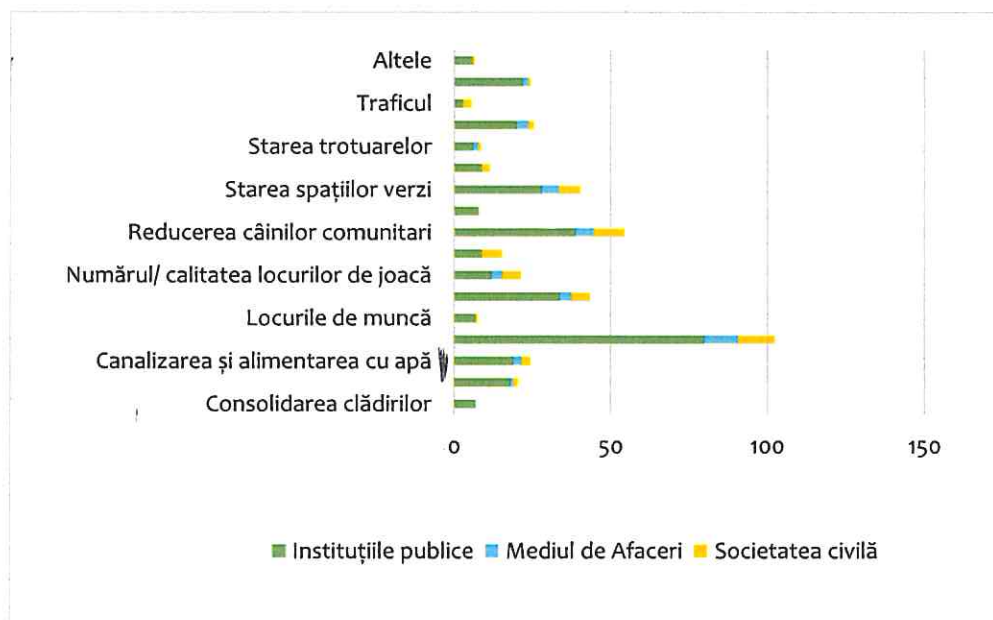
Transportul în comun	21	1	9	31
Traficul	9	1	3	13
Altele	3	0	3	6
TOTAL	380	57	102	539

Se poate observa o uniformitate între cele trei eșantioane în ceea ce privește principalele probleme identificate. Locurile de muncă au fost menționate de către respondenți ca fiind cel mai mare inconvenient, inexistența sau cadrul impropriu fiind problemele cele mai frecvent indicate. Următorul aspect ce stârnește îngrijorare îl constituie delincvența și infracționalitatea, cu o pondere de 12,9%, reprezentând a doua problemă menționată în cadrul celor 3 eșantioane.

Consolidarea clădirilor și curățenia constituie și ele probleme menționate de respondenții din toate cele 3 grupe cu o frecvență ridicată. Raportat la eșantionul respondenților din cadrul instituțiilor publice au mai putut fi identificate alte două inconveniente. Transportul în comun și lipsa/ insuficiența oportunităților pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber constituie, la rândul lor, probleme ce stârnesc îngrijorarea cetățenilor.

În continuare, în figura de mai jos sunt redată principalele aspecte pozitive identificate

Principalele aspecte pozitive identificate pe baza răspunsurilor respondenților



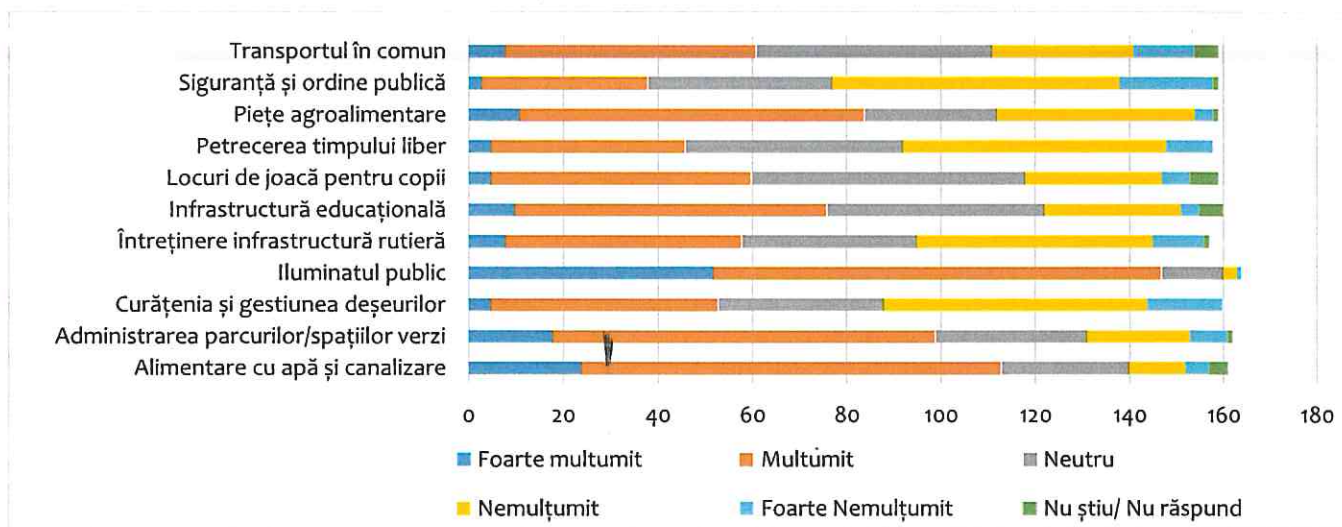
Sistemul de iluminat public constituie elementul care provoacă cel mai ridicat grad de mulțumire indicat de respondenți, aprecierea pentru îmbunătățirile efectuate la nivelul acestuia regăsind-se la nivelul tuturor celor 3 grupe chestionate. Reducerea câinilor comunitari constituie al doilea element apreciat de către populație.

Defalcăt, se poate observa o apreciere mai ridicată a respondenților din cadrul societății civile pentru oportunitățile pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber, în vreme ce persoanele din instituțiile publice și mediul de afaceri se arată mai mulțumiți de starea spațiilor verzi.

Analiza asupra variabilelor ce compun mediul socio-economic de la nivelul ZUF Municipiului Brăila a fost

extinsă urmărindu-se aflarea percepției respondenților asupra unor servicii atât la nivel general cât și raportat la locul de muncă/ zona de reședință a respondentului.

Analiza asupra acestor elemente va fi efectuată defalcăt urmându-se a se prezenta în primă fază o percepție asupra situației la nivelul general surprinzând particularitățile exprimate de fiecare eșantion urmând apoi a fi redate date pentru percepția privind situația în raport cu zona de lucru sau mediul de rezidență.



Percepția asupra serviciilor la nivelul Municipiului Brăila

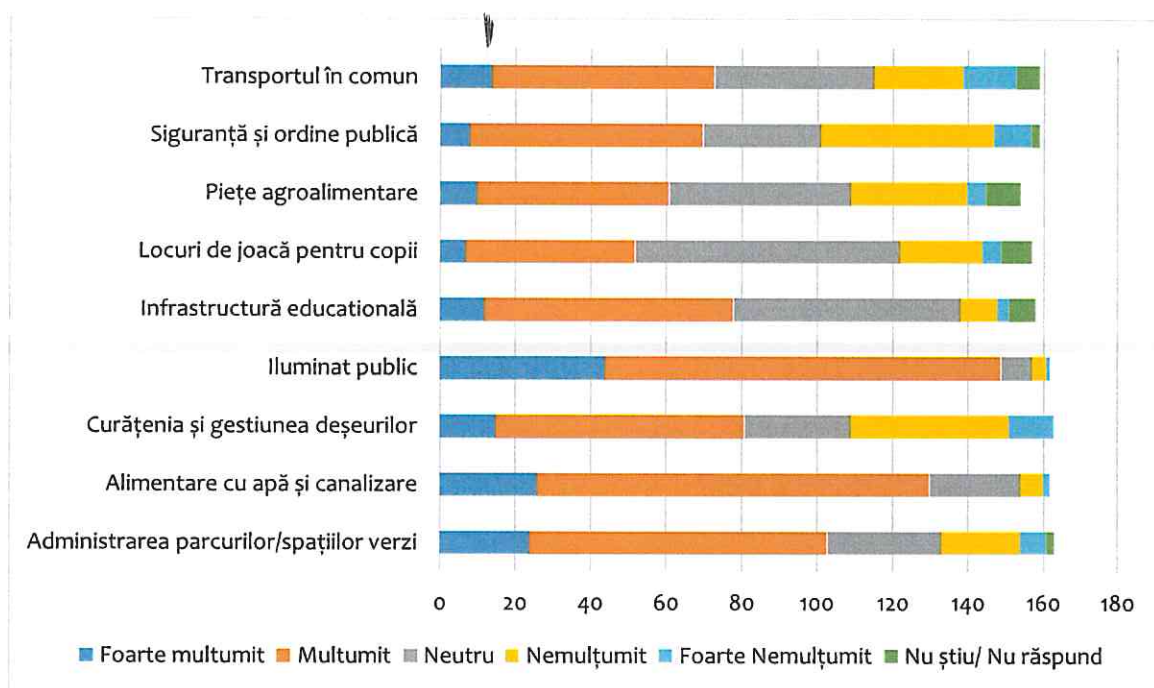
Factorii analizați prezintă în medie un grad ridicat de mulțumire.

Iluminatul public constituie inițiativa centrului urban polarizator cu cel mai mare succes, Municipiul Brăila fiind primul din România care a modernizat iluminatul public folosind integral corpuri de iluminat LED. În cadrul acestui program special de modernizare au fost montate 12.736 de corpuri noi de iluminat LED și s-a implementat sistemul de telegestiune a punctelor de aprindere (comandă și control al gradului de iluminare – dimming). Aceste modernizări au determinat reducerea costurilor cu energia electrică și întreținerea infrastructurii de iluminat public. De asemenea, s-au redus și emisiile de CO₂. Datorită acestei inițiative de modernizare a sistemului de iluminat public, Primăria Municipiului Brăila s-a remarcat la nivel național și a câștigat Trofeul de Excelență în Iluminat Public la Gala Asociației Municipiilor din România organizată sub patronajul Președintelui României în data de 06.11.2017. Ca urmare, în urma aplicării chestionarelor, din totalul de 164 de respondenți ai variabilei, 147 s-au declarat foarte mulțumiți sau mulțumiți, reprezentând 89,6% dintre respondenți. Alimentarea cu apă și canalizare prezintă, de asemenea, un factor de satisfacție în rândul populației, din cei 161 de respondenți 113 declarându-se mulțumiți și foarte mulțumiți cu sistemul actual.

Administrarea parcurilor/ spațiilor verzi adună dintr-un total de 162 de respondenți un grad de satisfacție de 61,1%, acesta constituind în cifre absolute un număr de 99 de respondenți declarați mulțumiți și foarte mulțumiți.

La polul opus se află activitățile ce țin de petrecerea timpului liber, din cei 158 de respondenți, 66 s-au declarat nemulțumiți, iar 46 au adoptat o atitudine neutră. Acțiunile întreprinse în sfera siguranței și ordinii publice prezintă și ele un grad de satisfacție diminuat. Din totalul de 159 de respondenți 81 s-au declarat nemulțumiți și foarte nemulțumiți de situație, iar 39 au adoptat o atitudine neutră.

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA



Percepția asupra serviciilor în raport cu zona de reședință/ de lucru

A doua dimensiune de analiză a gradului de satisfacție a fost măsurată în raport cu zona în care respondenții lucrează, în cazul celor din instituțiile publice și mediul de afaceri, și a zonei de reședință pentru respondenții societății civile.

Datele indicate la nivel general sunt confirmate prin ponderile asemănătoare ale variabilelor cu un grad de satisfacție ridicat. Iluminatul public prezintă din totalul de 162 de respondenți un număr de 149 ce se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți cu sistemul actual regăsit în cadrul zonei de reședință sau a zonei de lucru. Alimentarea cu apă și canalizare prezintă un grad de mulțumire de aproximativ 80,2% din rândul celor 162 de respondenți.

Atitudinea neutră prezintă în acest caz o pondere mult mai însemnată față de analiza desfășurată la nivel general. Se constată că în cazul locurilor de joacă pentru copii din cei 157 de respondenți, 70 au adoptat o poziție neutră. Infrastructura educațională raportată la atitudinea neutră prezintă un procent de 37,9% din totalul de 158 de respondenți.

Ținând cont de datele prezentate mai sus, în continuare va fi efectuată o analiză defalcă, prin raportare la cele 3 eșantioane și la situația corelată între zona de reședință/de lucru și perspectiva de ansamblu.

Pentru respondenții din cadrul instituțiilor publice au putut fi identificate următoarele aspecte:

- pondere relativ egal distribuită între apreciere și nemulțumire în ceea ce privește situația curățeniei și a gestionării deșeurilor la nivel general a respondenților din cadrul instituțiilor publice, în vreme ce, raportat la zona de lucru, gradul de mulțumire crește ajungând la aproximativ 58%;
- grad ridicat de mulțumire se regăsește și în cazul administrației parcurilor și spațiilor verzi, cu precădere în cazul zonelor de lucru dată fiind amplasarea centrală a instituțiilor publice;
- pentru transportul în comun gradul de mulțumire se îmbină cu o atitudine neutră, reprezentând

aproximativ 30% din totalul răspunsurilor atât la nivel general, cât și raportat la zona de lucru, în vreme ce la nivelul piețelor agroalimentare și siguranței publice, procentul tinde să se îndrepte către o stare de nemulțumire mai accentuată pentru situația generală unde depășește 45% din total, față de aproximativ 35% în raport cu zona în care lucrează.

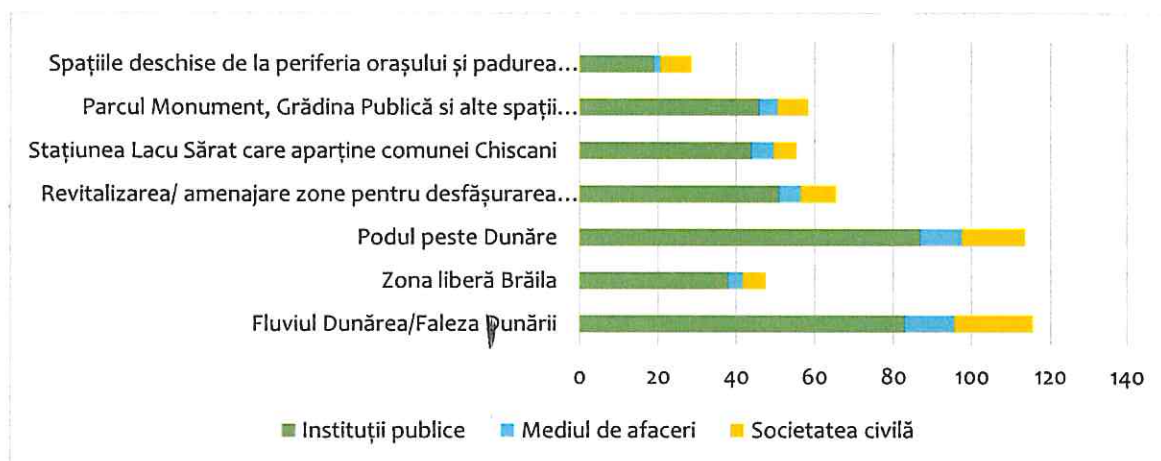
Pentru respondenții mediului de afaceri s-a observat:

- percepție neutră asupra locurilor de joacă, constituind o pondere mai accentuată de aproximativ 44,45% în cazul raportării la zona de lucru;
- piețele agroalimentare, transportul în comun manifestă o tendință de nemulțumire mai accentuată în cazul percepției asupra situației generale;
- o atitudine neutră față de siguranța și ordinea publică, din cei 17 respondenți, 7 plasându-se în zona de mijloc pentru situația generală respectiv 6 pentru zona de lucru.

Pentru respondenții societății civile s-a observat:

- percepție asemănătoare cu cea a eșantioanelor precedente în ceea ce privește alimentarea cu apă și canalizare și administrarea parcurilor și spațiilor verzi, prezentând un grad ridicat de mulțumire;
- gradul de nemulțumire față de gestionarea deșeurilor mai ridicat în cadrul acestui eșantion comparativ cu datele precedente, din cei 26 de respondenți 53,8% se arată nemulțumiți de situația actuală;
- infrastructura educațională constituie un grad de nemulțumire ridicat raportat la situația generală pentru respondenții din cadrul societății civile, din cei 26 de respondenți 13 indicând un grad de nemulțumire ridicat.

În continuare, s-a urmărit redarea percepției respondenților din cele 3 eșantioane asupra resurselor ce pot duce la creșterea calității vieții.

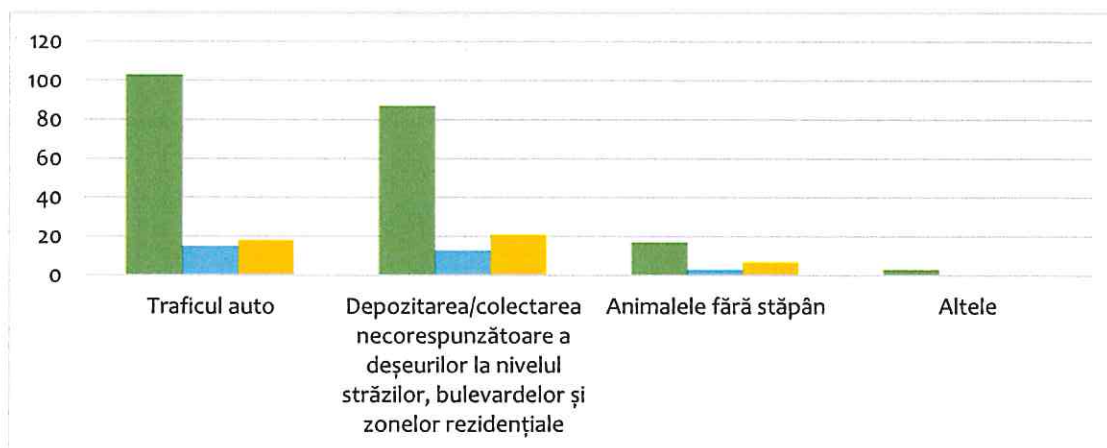


Percepția asupra resurselor importante pentru creșterea calității vieții cetățenilor

Cele mai importante resurse de care beneficiază Municipiul Brăila sunt legate, conform respondenților din cele 3 eșantioane, de fluviul Dunărea. Faleza Dunării și podul peste Dunăre constituie puncte vitale pentru

dezvoltarea zonei ce ar trebui dezvoltate cu prioritate de către autoritățile locale în vederea creșterii calității vieții. La polul opus ca și importanță acordată de către respondenți se află spațiile deschise de la periferia orașului și pădurea Stejarul.

Raportat la mediul înconjurător, din percepția respondenților au fost identificate două surse majore de poluare. Traficul auto a fost menționat în proporție de 48% ca sursă de poluare a municipiului, acesta fiind urmat la o diferență nesemnificativă de depozitarea și colectarea necorespunzătoare a deșeurilor.

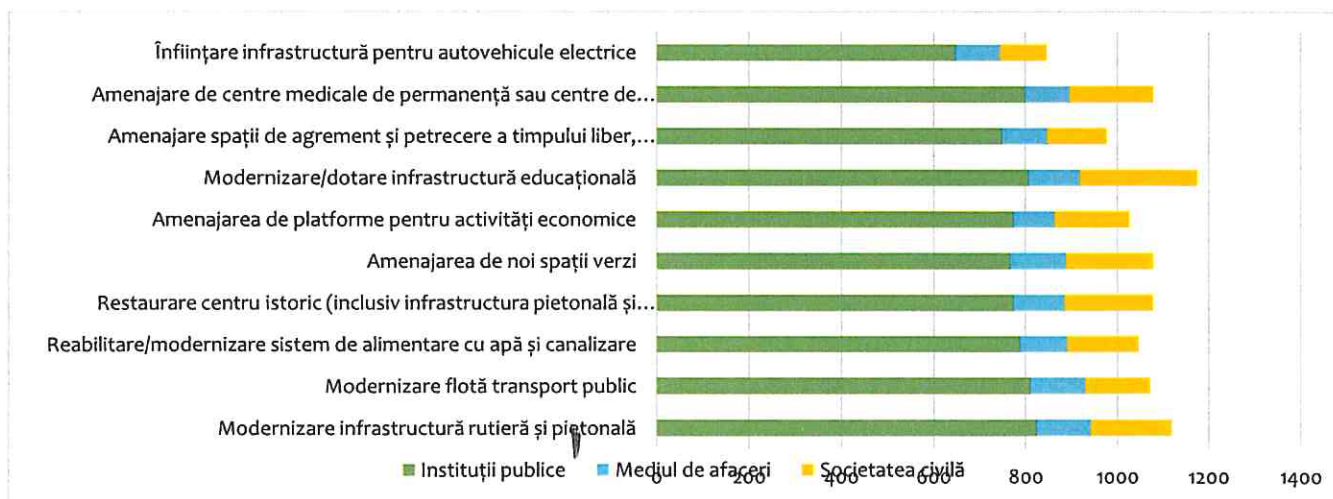


Principalele surse de poluare la nivelul Municipiului Brăila

Defalcăt, se poate observa o îngrijorare mai accentuată a respondenților din eșantionul societății civile pentru poluarea provocată de depozitarea și colectarea necorespunzătoare a deșeurilor, ponderea celor care au indicat acest fenomen fiind cu aproximativ 6% mai mare față de datele pentru traficul auto și constituind 45,6% din totalul răspunsurilor societății civile.

În cazul instituțiilor publice și al mediului de afaceri traficul auto constituie problema principală a poluării, plasându-se cu aproximativ 8 procente peste ponderea următorului factor de poluare indicat.

Un ultim punct urmărit în analiza răspunsurilor îl constituie liniile prioritare de dezvoltare a infrastructurii zonei. În graficul de mai jos este redată ierarhia direcțiilor de investiții.



Linii prioritare de investiții la nivelul Municipiului Brăila

Se poate observa o preocupare a respondenților pentru dezvoltarea infrastructurii educaționale și modernizarea infrastructurii rutiere și pietonale. Modernizarea transportului public, problemă identificată anterior se regăsește și aici ca una dintre propunerile principale de dezvoltare. La polul opus, respondenții au considerat înființarea unei infrastructuri pentru autovehicule electrice ca fiind un domeniu secundar ca și prioritate de dezvoltare. Defalcăt, se constată o preocupare mai mare a respondenților din cadrul instituțiilor publice asupra modernizării infrastructurii rutiere și pietonale. Societatea civilă consideră prioritară modernizarea și dotarea infrastructurii educaționale, această direcție adunând 258 de puncte în cadrul eșantionului, cu peste 60 față de următoarea direcție prioritară indicată. Mediul de afaceri își îndreaptă atenția asupra amenajării de noi spații verzi, direcția constituind 11.4% din totalul de puncte acordat în eșantion direcțiilor de dezvoltare.

CONSULTĂRI TEMATICE

Pe parcursul elaborării Strategiei au fost organizate consultări online cu diverși actori locali, cu scopul de a implica părțile interesate în procesul elaborării strategiei, pentru identificarea provocărilor, nevoilor existente la nivel local, soluțiilor posibile la acestea, modele de bune practici care ar putea fi replicate la nivelul municipiului, precum și idei de proiecte care necesită a fi implementate.

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

Având în vedere criza generată de virusul COVID-19, și restricțiile aferente, consultările online au fost un substitut necesar celor tradiționale. După identificarea părților interesate din comunitate care puteau participa la conturarea strategiei de dezvoltare a municipiului, prin dispoziția primarului nr. 605/ 21.02.2020, modificată prin dispoziția nr. 3162/ 05.10.2020 s-a constituit Grupul de Management în vederea elaborării strategiei. Din acest grup au făcut parte reprezentanți ai direcțiilor aparatului de specialitate al Primarului și ai serviciilor publice aflate în subordinea Consiliului Local Municipal. Prima întâlnire a Grupului de management a avut loc în data de 26.02.2020, când s-a realizat o primă analiză a draftului strategiei și a listei de proiecte aferente implementării ei, s-au făcut propuneri de modificare, observații, s-au transmis posibile alte proiecte de inclus în listă.

De asemenea, în perioada 07 – 27 octombrie 2020 au fost transmise adrese către direcțiile aparatului de specialitate al Primarului, serviciile publice aflate în subordinea Consiliului Local Municipal Brăila, prin care li s-a solicitat să ne transmită proiectele pe care le au în vedere în perioada 2021 – 2030. Astfel, a fost completată lista de proiecte a strategiei cu propunerile partenerilor din comunitate. Noua formă a strategiei a fost transmisă spre analiză și verificare Grupului de Management în data de 20.10.2020, și a fost postată și pe pagina web a Municipiului.

Pentru a mări aria partenerilor consultați în vederea elaborării strategiei, a fost organizată o consultare publică online în data de 29.10.2020, la care au fost invitați, alături de membrii Grupului de Management, și alți reprezentanți ai instituțiilor publice locale, ai mediului de afaceri și ai societății civile. Cu ocazia acestei consultări au fost transmise observații și propuneri de noi proiecte pe care le-a analizat Grupul de Management al Strategiei.

Totodată, s-au aplicat o serie de chestionare pe trei grupuri țintă, care au fost astfel implicate în procesul de elaborare a strategiei: angajați din instituțiile publice, reprezentanți ai mediului de afaceri și reprezentanți ai societății civile. În cadrul acestor chestionare, respondenții trebuiau să identifice, dintr-o listă consultativă, cele mai importante trei probleme și cele mai importante aspecte pozitive ale municipiului, să identifice resursele orașului, sursele de poluare, să precizeze și să noteze prin acordarea unui punctaj de la 1 la 10 ce proiecte de investiții considera a fi necesare la nivelul municipiului pentru următoarele priorități de investiții: modernizare infrastructură rutieră și pietonală, modernizare flotă transport public, reabilitare/ modernizare sistem de alimentare cu apă și canalizare, restaurare centru istoric (inclusiv infrastructura pietonală și carosabilul), amenajarea de noi spații verzi, amenajarea de platforme pentru activitățile economice, modernizare/ dotare infrastructură educațională/ socială, amenajare spații de agrement și petrecere a timpului liber, inclusiv pentru activități de sport de masă, amenajare de centre medicale de permanență sau centre de tratament, înființare infrastructură pentru autovehicule electrice. În total au fost aplicate 170 de chestionare, din care 166 au fost valide. Referitor la prioritățile municipiului, cei mai mulți respondenți s-au orientat către modernizarea/ dotarea infrastructurii educaționale și rutiere. Pe categorii de grupuri țintă s-a remarcat faptul că mediul de afaceri consideră prioritare investițiile în amenajarea de noi spații verzi.

VIZIUNE ȘI OBIECTIVE STRATEGICE DE DEZVOLTARE

Viziunea și obiectivele de dezvoltare la nivelul ZUF Brăila trebuie să reflecte cât mai bine nevoile reale ale comunității, precum și ceea ce se înțelege prin „binele comun”. În completarea analizei datelor statistice și evoluțiilor din ultimii ani, exercițiul consultărilor este esențial în formularea unor obiective comune de dezvoltare, validând ipoteze și configurând în mod pragmatic cea mai bună versiune posibilă a orașului pentru următorii zece ani.

Binele comun este greu de estimat și este evident faptul că nu va exista o strategie greșită sau corectă pe deplin, așa cum nevoile subiective ale fiecăruia sunt, în sine, valide. Pentru ca o strategie să își îndeplinească însă scopul, este important ca aceasta să fie elaborată pe baza unui proces cât mai incluziv, care să acopere nevoile diferiților actori și cât mai transparent. Aceasta presupune un set clar de priorități, cu o perioadă definită de implementare, bugete aferente și o comunicare continuă a stadiului implementării. Prioritizarea presupune ca proiectele majore, odată stabilite, să fie asumate ca atare și să nu fie schimbate cu altele, fără o fundamentare obiectivă. În mod ideal, aceste proiecte au capacitatea de a atrage și canaliza resursele potrivite, având la bază un consens general privind utilitatea lor.

În același timp, anul 2020 a demonstrat cât de importantă este capacitatea de adaptare rapidă la schimbări majore ce au afectat întreaga comunitate. Menirea unei strategii nu este de a fi un document rigid, ci de a ghida dezvoltarea pe termen mediu, astfel încât resursele și oportunitățile să poată fi utilizate în mod eficient și să se poată răspunde cu agilitate noilor provocări. Având o strategie bazată pe priorități și o viziune comună, dezvoltarea unui oraș va fi mai ușor de susținut chiar și în perioade cu schimbări și provocări majore.

Dezvoltarea viziunii, identificarea obiectivelor strategice și a mecanismelor de realizare a acestora se bazează pe un set de principii ce susțin abordarea integrată și un proces de planificare eficientă, principii ce sunt prezentate în continuare:

(a) **Abordare participativă.** În cadrul procesului de elaborare a strategiei, au fost facilitate diverse procese de consultare și implicare a părților interesate (cercetări, sondaje, consultări tematice), care au avut ca scop reflectarea nevoilor și priorităților identificate de către cetățeni și diverse grupuri-țintă. De asemenea, strategia propune măsuri de susținere și simplificare a procesului de participare prin accelerarea digitalizării instituțiilor publice și oferă o listă de proiecte prioritare, a căror implementare poate fi monitorizată ușor.

(b) **Prioritizare și responsabilitate asumată.** Unul dintre instrumentele esențiale pentru o strategie de succes, care să reprezinte mai mult decât o pre-condiție pentru accesare de fonduri este exercițiul prioritizării și asumării unei liste scurte de proiecte, ușor de monitorizat de către cetățeni. Procesul vizează obținerea unui portofoliu de proiecte prioritare care să se încadreze în bugetul de investiții estimat pentru perioada 2020-2030 și care să fie asumate ca atare, cu responsabilități și termene clare. Prioritizarea ar trebui să urmeze nevoile reale ale comunității, pentru care se vor identifica ulterior diverse surse de finanțare, preferabil nerambursabile.

(c) **Integrare orizontală și verticală.** Planificarea eficientă necesită coordonarea instituțiilor și departamentelor cu responsabilități în acest sens de la nivel local, din diferite domenii, precum și a celor de la nivel județean, regional, național și european. Astfel, procesul de elaborare a strategiei a avut la bază identificarea și analiza diferitelor documente strategice relevante, cu scopul coordonării cu politicile

regionale (nivel la care se asigură managementul FEDR) și cu obiectivele prioritare de la nivel național și european.

(d) Abordare inter-jurisdicțională. Fără o zonă metropolitană sau o aglomerare urbană puternică, o regiune nu poate performa. Zonele metropolitane și aglomerările urbane cele mai dinamice au și cel mai mare succes în a atrage oameni și investiții, iar la baza dezvoltării acestora stă cooperarea și planificarea inter-jurisdicțională. Elaborarea strategiei a integrat nevoile de dezvoltare de la nivelul zonei urbane funcțională a Brăilei și a identificat măsuri ce întăresc accesul locuitorilor acestora la oportunități și legăturile dintre zona urbană și cea rurală.

(e) Complementaritatea măsurilor hard și soft. Pentru a elabora o strategie integrată, este important să se mențină un echilibru între investițiile „hard”, cum ar fi reabilitare infrastructura urbana, dezvoltări rezidențiale, rețele de transport și investițiile „soft”, precum programe de sprijinire a afacerilor și inovării, digitalizare, programe și activități culturale și educaționale.

(f) Continuitatea procesului de planificare. Planificarea dezvoltării urbane este un proces ciclic, ce necesită o întoarcere regulată către viziunea, obiectivele și măsurile propuse anterior, astfel încât să se asigure o evaluare realistă a acestora și o actualizare, în funcție de situația existentă la nivel local și direcțiile strategice relevante de la nivel regional, național și european.

CONCEPT DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ

La nivel global există o înțelegere asupra faptului că orașele compacte, regenerate și conectate sunt atât un vehicul spre cât și un produs, al dezvoltării durabile, făcând din acestea principii coordonatoare în planificarea spațială. Aceste principii sunt general valabile pentru toate orașele ce vor să se îndrepte în direcția sustenabilității spațiale, atât celor dinamice, aflate în expansiune, cât și celor aflate în contracție, care se confruntă cu provocări demografice, economice sau spațiale, chiar dacă prioritizarea și aplicabilitatea lor ar putea diferi în funcție de particularitățile contextului local.

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

- i) dezvoltarea urbană compactă, printr-o planificare pro-activă, echilibrată, iar în cazul orașelor dinamice, prin limitarea expansiunii urbane necontrolate și prin definirea unor zone prioritare de dezvoltare în care să fie aplicate politici locale de densificare și diversificare;
- ii) regenerarea urbană care să vizeze creșterea atractivității nucleului urban prin revitalizarea spațiului public, a calității vieții în cartierele rezidențiale și valorificarea activelor urbane bine amplasate pentru investiții strategice, cum ar fi obiectivele de patrimoniu sau zonele industriale dezafectate;
- iii) îmbunătățirea conectivității în interiorul zonelor de dezvoltare și între zonele urbane și peri-urbane, vizând reducerea dependenței față de automobil, facilitarea mobilității nemotorizate, creșterea accesibilității la servicii în interiorul cartierelor și accesul echitabil la servicii publice.

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

- i) orașe verzi, prin influența directă pe care forma și structura unui oraș o au asupra eficienței mobilității, a amprente de carbon și a rezilienței urbane, atât în fața dezastrelor naturale și a provocărilor climatice, cât și a asigurării unui mediu verde și curat;
- ii) orașe competitive și productive, prin crearea unor spații publice de calitate, care să stimuleze atractivitatea orașului pentru locuire, muncă și investiții și prin valorificarea eficientă a clădirilor și terenurilor bine amplasate pentru investiții strategice;
- iii) orașe juste și incluzive, prin asigurarea accesului echitabil la utilități și servicii publice, a calității vieții și locuirii pentru toți și prin crearea unui spațiu public incluziv, care să stimuleze spiritul comunitar.

Orașele bine guvernate trebuie să faciliteze prin cadrul instituțional eficientizarea procesului de amenajare a teritoriului, astfel încât acesta să se facă într-o manieră pro-activă, prin definirea zonelor de dezvoltare prioritară și să capete un rol coordonator și integrator pentru implementarea politicilor sectoriale la nivel metropolitan.

Ca urmare, pentru consolidarea procesului de amenajare a teritoriului astfel încât acesta să promoveze principiile sustenabilității spațiale, sunt necesare:

- i) sincronizarea amenajării teritoriului cu politicile sectoriale și investițiile în infrastructura de transport, cea edilitară, socială și în inițiativele ce vizează mediul, astfel încât acestea să fie direcționate spre zonele prioritare de dezvoltare, pentru a stimula investițiile private și a maximiza impactul asupra calității vieții;
- ii) cooperarea la scară metropolitană și dezvoltarea integrată a zonei peri-urbane, vizând atât consolidarea rolului pe care orașul îl joacă în teritoriul său de influență, cât și implementarea echitabilă a principiilor de dezvoltare sustenabilă în teritoriu, dincolo de limitele administrativ teritoriale.

În cazul specific al ZUF Brăila, pentru a facilita dezvoltarea urbană durabilă, având în vedere configurația actuală a teritoriului, modelul de dezvoltare spațială ar trebui să urmeze o abordare policentrică, care să integreze următoarele principii:

- dezvoltarea compactă a orașului, prin limitarea zonelor de expansiune (intravilanului), prioritizarea valorificării eficiente a resurselor de teren bine conectate la rețeaua urbană, precum fosta zonă industrială și densificarea zonelor subdezvoltate, cu precădere cele rezidențiale.
- planificarea echilibrată și pro-activă a zonelor de expansiune din zona peri-urbană și consolidarea acestora ca centre secundare orașului, prin facilitarea mixității funcționale și a accesului la servicii și spații publice în interiorul acestora, prin mijloace nemotorizate, reducând astfel dependența față de zona centrală.

Aceste principii sunt realizabile prin regenerarea urbană integrată pentru a crește calitatea vieții și gradul de accesibilitate la servicii publice, prin îmbunătățirea conectivității la infrastructura în noile zone de dezvoltare și prin eficientizarea mobilității între nucleu și zona peri-urbană.

Procesul de regenerare urbană facilitează creșterea calității vieții, a atractivității turistice și a competitivității economice, însă acest proces trebuie să vizeze valorificarea resurselor naturale și a activelor urbane

existente, printr-o abordare integrată a dezvoltării. Ca urmare, ar trebui urmărite mai multe direcții de intervenție prioritară:

- regenerarea zonei centrale și a spațiilor publice reprezentative, prin creșterea calității spațiului urban, promovarea caracterului inovativ și multifuncțional al acestora și facilitarea accesibilității pietonale și al transportului ecologic de calatori, a conexiunilor nemotorizate între ele;
- regenerarea spațiilor verzi și valorificarea resurselor naturale, pentru a crește suprafața și calitatea parcurilor și grădinilor publice, pentru a facilita accesul echitabil la spații verzi în proximitatea locuinței și pentru a proteja și integra infrastructura verde și albastră în ecosistemul urban.
- regenerarea patrimoniului construit, atât cel istoric și cultural, cât și cel industrial dar și alte obiective de interes public, precum gările sau piețele agroalimentare, fie prin modernizarea spațiilor funcționale sau reconversia funcțională a obiectivelor dezafectate. Obiectivele vizate cu prioritate sunt: modernizarea și facilitarea accesibilității nemotorizate în centrul istoric, reabilitarea obiectivelor de patrimoniu din zona centrală.
- regenerarea urbană a cartierelor de locuințe, inclusiv a cartierelor peri-urbane, prin creșterea echipării acestora cu dotări de cartier, conturarea unor centre de cartier și facilitarea accesibilității pietonale în proximitatea locuinței, proces ce necesită o schimbare de paradigmă de la prioritizarea autoturismelor la prioritizarea pietonilor și reorganizarea spațiilor de parcare de la nivelul cartierului.
- regenerarea urbană a zonelor marginalizate sau a așezărilor informale, prin creșterea accesului la servicii publice și integrarea lor în țesutul urban.

De asemenea, este importantă sincronizarea planurilor de dezvoltare cu cele de eficientizare a mobilității, de conectare la infrastructura tehnico-edilitare și de extindere a infrastructurii sociale printr-o abordare integrată la nivel de municipalitate. Astfel, având în vedere configurația actuală a teritoriului, acest proces trebuie să vizeze acoperirea lacunelor din infrastructura tehnico-edilitară și socială în cartierele dezvoltate în ultimele decenii dar și în zonele marginalizate din municipiul Brăila.

VIZIUNEA 2030

Viziunea Municipiului Brăila constă în dezvoltarea integrată a acestuia, prin eliminarea disparităților regionale de dezvoltare și alinierea la standardele europene în domeniul dezvoltării durabile și tranziția către conceptul de smart-city. Se va urmări consolidarea infrastructurii sociale, economice și ecologice de pe teritoriul Municipiului Brăila, precum și digitalizarea serviciilor publice în vederea creșterii calității vieții și sporirii nivelului de trai al populației, dezvoltării potențialului economic, social, comercial, cultural, turistic și educațional, creșterii atractivității zonei pentru investitori.

OBIECTIVE STRATEGICE ȘI SPECIFICE DE DEZVOLTARE

Pornind de la dezideratele menționate mai sus a fost elaborat un obiectiv general ce constă în orientarea investițiilor integrate și complementare pornind de la reglementările europene și naționale. Subordonate acestuia, sunt conturate următoarele obiective:

- Mobilitate durabilă
- Neutralitate energetic

- Reducere poluării
- Regenerare urbană
- Promovare turistică și restaurare patrimoniu
- Dezvoltarea infrastructurii pentru educație
- Dezvoltarea infrastructurii sociale și a serviciilor sociale
- Îmbunătățirea siguranței publice
- Digitizare servicii publice

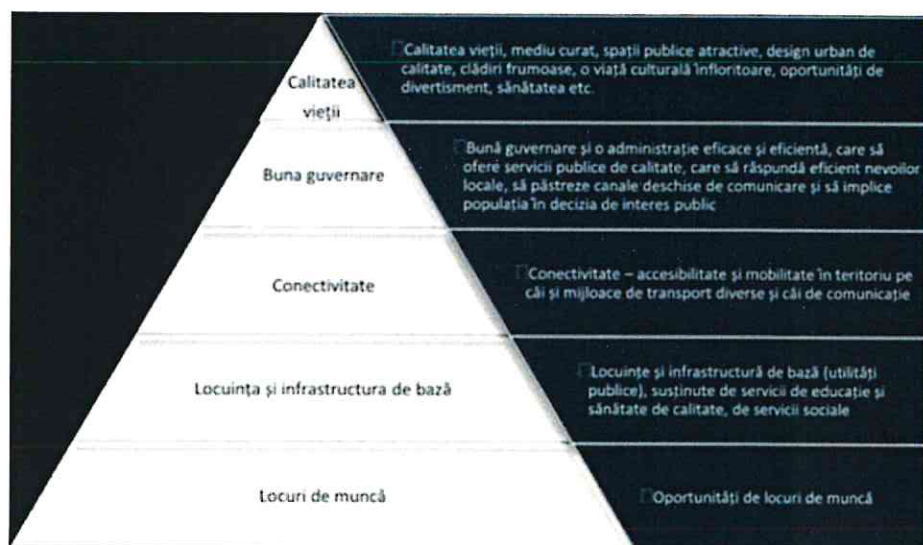
DIRECȚII DE ACȚIUNE. POLITICI ȘI PROGRAME DE DEZVOLTARE

ASPECTE CHEIE ÎN FORMULAREA POLITICILOR ȘI PROGRAMELOR DE DEZVOLTARE

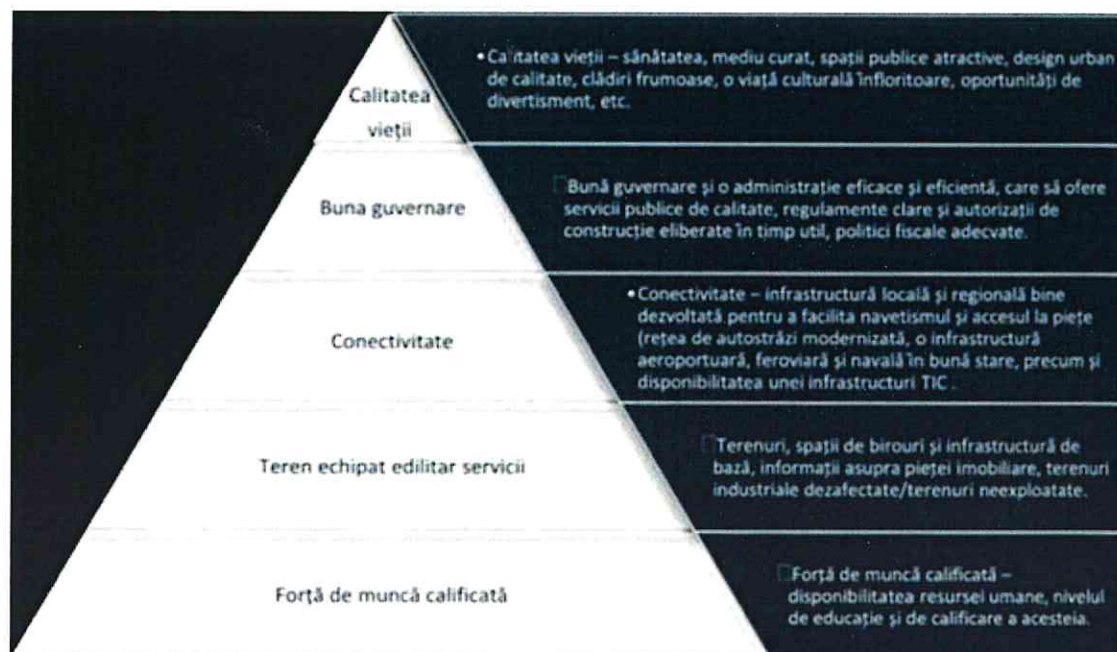
Nevoile grupurilor-țintă sunt cele care ghidează prioritățile unui oraș, iar ZUF Brăila a abordat politicile locale și programele de dezvoltare în funcție de acestea, dar ținând cont și de două aspecte transversale care sunt extrem de importante, incluziunea socială și schimbările climatice. SIDU trebuie să răspundă nevoilor a trei mari grupuri de actori: cetățeni, mediul privat, turiști, iar nevoile acestora au fost structurate conform piramidei nevoilor umane a lui Maslow. Aspectele transversale urmărite vizează:

- Incluziunea socială – aspecte legate de accesul grupurilor dezavantajate la locuri de muncă, la servicii și utilități publice și de combatere a sărăciei
- Schimbările climatice – controlul poluării - cauzate de consumatorii casnici și industriali și a emisiilor de gaze cu efect de seră.

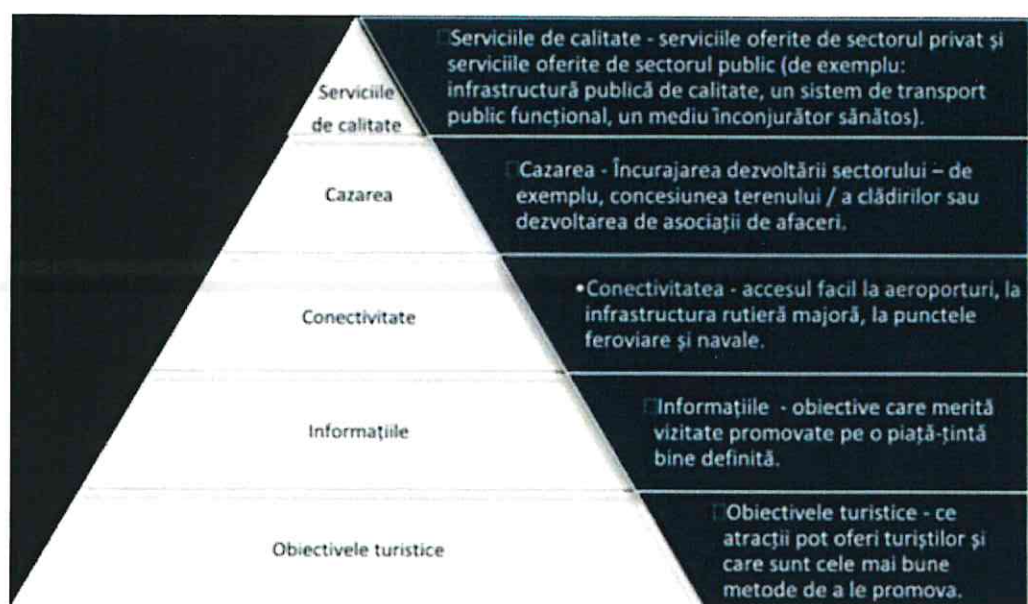
Piramida nevoilor cetățenilor



Piramida nevoilor mediului de afaceri



Piramida nevoilor turiștilor



LISTA POLITICILOR ȘI PROGRAMELOR DE DEZVOLTARE

Ținând cont de aceste nevoi ale grupurilor țintă și ierarhizarea lor, s-a conturat o listă a direcțiilor de dezvoltare care se subsumează documentelor strategice ierarhic superioare SIDU. Au fost, astfel, concepute:

DIRECȚIA 1 „BRĂILA - ORAȘ VERDE” ce cuprinde proiecte din zona de mobilitate și protecția mediului;

DIRECȚIA 2 „BRĂILA - ORAȘ ATRACTIV” ce vizează elaborarea de acțiuni în zona culturală și turistică;

DIRECȚIA 3 „BRĂILA - ORAȘ INCLUZIV” ce cuprinde proiecte în domeniul educației și asistenței sociale;

DIRECȚIA 4 „BRĂILA - ORAȘ INTELIGENT” ce acoperă domeniul de dezvoltare smart city.

DIRECȚIA DE DEZVOLTARE	OBIECTIVE STRATEGICE	ACȚIUNI
BRĂILA –ORAȘ VERDE	1.1 MOBILITATE DURABILĂ	Înnoirea parcului auto
		Modernizare infrastructură de transport public
		Promovarea infrastructurii de transport nemotorizat
	1.2 NEUTRALITATE ENERGETICĂ	Eficiență energetică clădiri publice
		Eficiență energetică clădiri rezidențiale
		Infrastructura de încărcare a mijloacelor de transport auto
	1.3 REDUCEREA POLUĂRII	Reabilitare/modernizare spații verzi
		Utilizare surse alternative de producere energie
		Modernizare rețele apa-apă uzată

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

BRĂILA –ORAȘ ATRACTIV	2.1 REGENERARE URBANĂ	Reabilitare integrată a spațiilor publice
		Realizarea de noi spații verzi pe terenuri degradate
		Reabilitare zone urbane degradate și redare circuitului urban
	2.2 PROMOVARE TURISTICĂ ȘI RESTAURARE PATRIMONIU	Promovare turistică
		Amenajare trasee turistice
BRĂILA –ORAȘ INCLUZIV	3.1 DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII PENTRU EDUCAȚIE	Modernizare, extindere și dotare infrastructură pentru nivelul preșcolar
		Modernizare, extindere și dotare infrastructură pentru nivelul primar, gimnazial și liceal
		Modernizare, extindere și dotare infrastructură pentru învățământul profesional și tehnic
	3.3 DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII SOCIALE ȘI A SERVICIILOR SOCIALE	Dezvoltare de centre sociale
		Dezvoltare servicii sociale
BRĂILA – UN ORAȘ INTELIGENT	4.1 ÎMBUNĂȚĂȚIREA SIGURANȚEI PUBLICE	Extindere sistem supraveghere.
		Modernizare dispecerat Poliția Locală
	4.2 DIGITIZARE SERVICII PUBLICE	Inițiative smart city/ platforme integrate, aplicații

MECANISMUL DE PRIORITIZARE

O activitate foarte importantă în implementarea cu succes a strategiei o reprezintă prioritizarea investițiilor. În cadrul acestei etape se va urmări stabilirea listei de proiecte prioritare pentru implementarea SIDU în perioada 2021 – 2030, proces în care vor fi implicate Municipiul Brăila, comuna Chiscani, și o structura partenerială înființată conform art. 8 din Regulamentul UE 1060/2021 de stabilire a dispozițiilor comune.

În acest proces, ZUF Brăila va avea următoarele atribuții:

- Elaborează Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) și Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD);
- Înființează structura partenerială locală prin Hotărâri Consiliu Local;
- Aprobă metodologia și criteriile de selectare a proiectelor ce vor fi aplicate de către structura partenerială locală în procesul de prioritizare care:
 - i. asigură faptul că proiectele contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice și a rezultatelor din cadrul priorității în cauză;
 - ii. sunt nediscriminatorii și transparente;
 - iii. iau în considerare principiile generale stabilite la articolul 22 din Regulamentului FSE+, privind promovarea egalității între bărbați și femei și nediscriminare și dezvoltarea durabilă;
 - iv. respectă normele legale aflate în vigoare și respectarea principiilor bunei-guvernante.
 - v. stabilește o listă intermediară de proiecte a căror finanțare să necesite dublul sumei alocate în bugetul local și prin diverse programe operaționale.

În elaborarea metodologiei și criteriilor de prioritizare a proiectelor, ZUF Brăila va avea în vedere Normele Metodologice din 26 martie 2014 privind prioritizarea proiectelor de investiții publice, aprobate prin HG nr. 225/2014, dar și Ghidul pentru elaborarea Strategiilor Integrate de Dezvoltare Urbană realizat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației cu sprijinul Băncii Mondiale, destinat exercițiului programatic 2021 – 2027.

Membrii societății civile din cadrul structurii parteneriale constituită la nivelul ZUF, vor fi selectați printr-o procedură transparentă.

Structura partenerială de prioritizare constituită va îndeplini următoarele atribuții:

- (a) Selectează proiectele finanțabile prin intermediul Prioritatilor PRSE 2021-2027 având în vedere contribuția acestora la abordarea dezvoltării integrate prin complementaritate cu alte intervenții din POR sau alte finanțări naționale;
- (b) Participa la monitorizarea implementării SIDU
- (c) Aplică metodologia și criteriile de selectare a proiectelor aprobate prin HCLM ;
- (d) Garantează că un proiect selectat poate fi încadrat într-o prioritate a programului operațional;

(e) Se asigură că beneficiarul are capacitatea administrativă, financiară și operațională pentru a implementa proiectul, înainte de aprobarea acestuia;

(f) Se asigură că, în cazul în care implementarea proiectului a început înainte de data de depunere a unei cereri pentru finanțare către autoritatea de management, legislația aplicabilă relevantă pentru operațiune a fost respectată.

(g) elaborează lista finală de proiecte prioritare și o transmite către Municipiul Brăila, care o va înainta către AM POR pentru verificarea eligibilității și conformității proiectelor selectate ca fiind prioritare.

Mecanismul de prioritizare este centrat pe ideea de oportunitate și de sporire a gradului de beneficii sociale, de structurare a nevoilor grupului țintă vizat.

Prioritizarea investițiilor reprezintă unul dintre conceptele cu care operează dezvoltarea locală. În continuare, se va realiza prezentarea unor termeni, prin definirea unor concepte operaționale, pentru a explica demersul metodologic adoptat.

Astfel:

Investiție	Investiția este efortul financiar actual făcut pentru un viitor mai bun, creat prin dezvoltare și modernizare, având ca sursă de finanțare renunțarea la consumurile actuale sigure, dar mici și neperformante, în favoarea unor consumuri viitoare mai mari și într-o structură modernă, mai aproape de opțiunile utilizatorilor, dar probabile³¹. Notiunea de investiție, într-o accepțiune largă, este sinonimă cu: alocare, plasare, dotare, iar într-un sens mai restrâns (financiar-contabil) reprezintă o cheltuială facultativă pentru obținerea de bunuri materiale cu valoare mare și durata de folosință îndelungată.
Prioritizare	Prioritatea reprezintă o însușire de a fi primul într-o succesiune temporală, în consecință prioritizarea reprezintă întâietatea acordată, în acest caz, unor proiecte.

La nivel guvernamental s-au stabilit patru principii, prin care se realizează prioritizarea proiectelor de investiții publice semnificative:

³¹ G. Prelipcean, Fundamente economice ale investițiilor, Ed. Universității, Suceava 2000, pag. 4

1. Oportunitatea proiectului în contextul strategiilor sectoriale sau naționale, al cărui scop este să stabilească dacă țintele proiectului sunt relevante;
2. Justificarea economică și socială, al cărui scop este să stabilească dacă proiectul este justificat economic prin studiul de (pre)fezabilitate sau, după caz, memoriul tehnico-economic sau nota de fundamentare;
3. Suportabilitatea și sustenabilitatea financiară, al cărui scop este să stabilească dacă cerințele totale de finanțare ale proiectului respectă o estimare realistă a resurselor disponibile;
4. Performanța în implementare, al cărui scop este să stabilească cât de bine s-a realizat actuala pregătire a proiectului.

De asemenea, pentru prioritizarea proiectelor avem în vedere 5 criterii conform propunerii de mai jos:

Nr subcriteriu	Subcriteriu	Punctaj
Criteriul 1. Contribuția proiectului la îndeplinirea SIDU ZUF Brăila		Max. 10 puncte
1.1	Proiectul contribuie la atingerea mai multor obiective	10
1.2	Proiectul contribuie la atingerea unui singur obiectiv	5
Criteriul 2. Contribuția proiectului la îndeplinirea Planului de Dezvoltare a Regiunii S-E, a Județului Brăila, a Municipiului		Max 30 puncte
2.1	Proiectul contribuie la îndeplinirea Planului de Dezvoltare a Regiunii S-E sau a Municipiului Brăila	30
2.2	Proiectul contribuie la îndeplinirea Planului de Dezvoltare a Regiunii S-E	15
2.3	Proiectul contribuie la îndeplinirea Planului de Dezvoltare a municipiului	15
Criteriul 3. Contribuția proiectului la îndeplinirea nevoilor în funcție de categoria de beneficiari		Max 30 puncte
3.1	Proiectul răspunde cerințelor unor beneficiari din Municipiul Brăila	30
3.2	Proiectul răspunde cerințelor unor beneficiari din județul Brăila sau ZUF Brăila	20
3.3	Proiectul răspunde cerințelor unor beneficiari din Regiune sau chiar național	10
Criteriul 4. Caracterul integrat al proiectului cu alte proiecte derulate sau în implementare, indiferent de sursa de finanțare		Max 10 puncte
4.1	Proiectul are caracter integrat/complementar cu alte proiecte derulate sau în implementare	10
4.2	Proiectul are caracter integrat/complementar cu alte proiecte derulate sau în implementare	5

Criteriul 5. Posibilitatea de finanțare a proiectului din surse de finanțare europeană**Maxim 20 puncte****5.1**

Proiectul este eligibil pentru a primi finanțare europeană

20

Pentru implementarea mecanismului de prioritzare, se va avea în vedere:

- Corelarea cu strategiile naționale de investiții → sprijinirea procesului de corelare între strategiile naționale de investiții în infrastructură publică și furnizarea de asistență în procesul de identificare și prioritzare a viitoarelor investiții finanțate la nivelul ZUFBrăila
- Politica de infrastructură → sprijinirea procesului de elaborare și revizuire a strategiilor/planurilor/investițiilor în domeniile de interes, care stau la baza accesării instrumentelor structurale.
- Raportarea la experiențele anterioare → în scopul de a decela dificultățile care pot surveni în implementare, se va face apel la proiecte deja implementate, pentru eliminarea unor pași care ar putea genera întârzieri în derularea proiectului.

IMPLEMENTAREA, MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA STRATEGIEI

RESPONSABILITĂȚILE ȘI PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU IMPLEMENTAREA STRATEGIEI

Managementul strategic implică formularea și implementarea obiectivelor și inițiativelor majore preconizate, bazându-se pe luarea în considerare a tuturor resurselor și a evaluării mediului intern și extern. Implementarea strategiei include, printre altele, dezvoltarea unei structuri organizaționale eficiente, pregătirea bugetului și a programelor care să sprijine execuția strategiei, etapa de implementare fiind deseori numită etapa de acțiune în managementul strategic, uneori fiind și cel mai dificil de realizat.

Etapă de implementare reprezintă un sistem complex de realizare a proiectelor, programelor și politicilor prevăzute în strategie și de colectare și raportare a informațiilor asupra desfășurării proiectelor.

Implementarea SIDU va fi asigurată de echipele individuale ale proiectelor din SIDU, asigurându-se un cadru instituțional adecvat care să permită realizarea viziunii de dezvoltare a Strategiei și îndeplinirea indicatorilor asumați prin aceasta. În acest sens vor fi create echipe de implementare aferente fiecărui proiect din SIDU, membrii acestora având următoarele atribuții:

- monitorizarea implementării activităților proiectului, în conformitate cu graficul de activități;
- verificarea și urmărirea respectării încadrării sumelor alocate pe proiect în bugetul aprobat al instituției;
- urmărirea întocmirii rapoartelor de progres ale proiectului și raportul final;
- urmărirea respectării graficului de depunere a cererilor de rambursare;
- urmărirea derulării contractelor semnate în scopul implementării activităților proiectului;
- participarea la întâlnirile legate de proiect și la luarea deciziilor adecvate privind implementarea proiectelor în conformitate cu clauzele contractuale și în scopul îndeplinirii indicatorilor;
- asigurarea comunicării cu instituția/entitatea finanțatoare a proiectului;
- reprezentarea beneficiarului în cadrul vizitelor pe teren efectuate de reprezentanți ai instituției finanțatoare;
- organizarea întâlnirilor de lucru periodice ale echipei de implementare și întâlnirile la fața locului cu reprezentanții instituției finanțatoare când este cazul;
- solicitarea de clarificări cu privire la implementarea proiectului de la AM -uri prin OI;
- urmărirea respectării și aplicarea prevederilor legale și a cerințelor impuse în contractele de finanțare cu privire la calitatea și conformitatea lucrărilor executate;
- asigurarea pe parcursul implementării proiectului din cadrul SIDU a legăturii cu experții instituției finanțatoare;
- urmărirea încadrării sumelor decontate prin cererile de rambursare în bugetul instituției, conform prevederilor contractelor de finanțare;
- monitorizarea implementării din punct de vedere financiar a proiectului;
- monitorizarea procesului de desfășurare a procedurilor de achiziții publice în cadrul proiectului, conform legislației în vigoare;
- urmărirea respectării legislației în vigoare privind implementarea contractelor de lucrări în special pentru proiectele individuale ce vizează mobilitatea;
- monitorizarea derulării contractului conform cererii de finanțare;

- monitorizarea respectării perioadei de depunere a dosarelor de achiziție la Organismul Intermediar;
- urmărirea întocmirii propunerilor de notificări și acte adiționale la contractele de finanțare și documentele suport aferente;
- urmărirea derulării investițiilor în conformitate cu contractele de finanțare și modificările aprobate la acesta;

SISTEMUL DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Monitorizarea și Evaluarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a ZUF Brăila 2021 – 2030 are ca obiectiv oferirea unui cadru procedural pentru monitorizarea proiectelor incluse în cadrul acesteia și descrierea tuturor activităților aferente procesului de monitorizare a implementării a proiectelor, proces în care să fie implicată și societatea civilă.

Etapă de monitorizare și evaluare este un sistem complex de colectare și raportare a informațiilor asupra succesului și impactului acestora în ceea ce privește dezvoltarea comunității. Scopul monitorizării și evaluării implementării strategiei constă în evaluarea atingerii obiectivelor în timp util și în bugetul alocat, precum și în constatarea durabilității proiectelor implementate.

Monitorizarea este procesul de colectare periodică și analiză a informațiilor, cu scopul de a fundamenta procesul de luare a deciziei de către ZUF Brăila, asigurând transparență în luarea deciziei și furnizând o bază pentru viitoarele acțiuni de evaluare, presupunând resurse considerabile alocate (sisteme de colectare, prelucrare și raportare).

Evaluarea va aprecia atât performanța în realizarea obiectivelor propuse, cât și procentul în care au fost atinse obiectivele strategice.

Monitorizarea și evaluarea sunt procese corelate și interdependente, ce depind de etapele de identificare și de formulare a strategiei. Monitorizarea furnizează informația necesară evaluării, astfel că, pentru a putea monitoriza implementarea strategiei și pentru a aprecia performanțele ei în raport cu obiectivele stabilite, este necesară stabilirea unui set de indicatori, de rezultat și de impact (așa cum au fost aceștia formulați în subcapitolele următoare).

Pentru fiecare etapă a acestui proces se va asigura transparența informației și implicarea la nivel local a comunității, prin publicarea informațiilor privind stadiul implementării pe site-ul instituției, iar atunci când vor fi dezbateri publice se vor publica anunțuri astfel încât toți cetățenii municipiului să aibă cunoștință de planurile municipalității.

METODOLOGIA DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Monitorizarea este un instrument al planificării strategice și constă în verificarea respectării priorităților de dezvoltare de la nivelul Strategiei prin intermediul proiectelor planificate, rezultatelor intermediare și finale obținute ca urmare a implementării acesteia, precum și identificarea riscurilor care apar în implementarea Strategiei. Scopul este de îmbunătățire a eficienței și ajustare a Strategiei, în cazul în care nu se ating obiectivele, prioritățile de dezvoltare și direcțiile de acțiune stabilite.

Monitorizarea are finalitate în condițiile în care propunerile de proiecte cuprinse în Strategie sunt bine formulate, indicatorii de performanță sunt corect dimensionați, iar sursele de culegere a informațiilor pentru verificare sunt credibile.

Evaluarea este un alt instrument de planificare strategică prin care se apreciază dacă obiectivul/scopul inițial a fost atins în perioada de implementare, în intervalul de timp și în bugetul alocat. Evaluarea se va efectua pe parcursul a 3 momente cheie în implementarea Strategiei, în vederea îmbunătățirii deciziilor pentru procesul investițional.

Astfel, obiectivele specifice prezentate anterior vor fi analizate prin intermediul indicatorilor de impact și de rezultat identificați și formulați în capitolele din cadrul acestei secțiuni, precum și prin sursele de culegere a datelor relevante, care permit aprecierea gradului de implementare a strategiei.

Monitorizarea proiectelor reprezintă procesul continuu de colectare sistematică de informații privind modul de desfășurare și rezultatele anumitor activități privind implementarea proiectelor și a priorităților de investiții, prin analiza și utilizarea informației și prin intermediul documentelor sau a vizitelor pe teren.

Concluziile monitorizării și evaluării implementării strategiei vor fi aduse la cunoștința celor interesați periodic, prin publicare pe site-ul instituției.

SCOP ȘI APLICABILITATE

Scopul metodologiei îl constituie stabilirea indicatorilor și etapelor de monitorizare, evaluare, analiză și control, colectarea și analiza datelor și raportarea rezultatelor privind implementarea Strategiei, dar și a mijloacelor necesare pentru verificarea implementării Strategiei, conform cerințelor specifice care reies din obiectivele SIDU ZUF Brăila și conform reglementărilor europene.

Monitorizarea și evaluarea Strategiei se realizează într-o succesiune de etape, ale căror părți componente sunt monitorizarea și evaluarea implementării, raportarea rezultatelor.

Etaplele de monitorizare și de evaluare desfășurate corect și eficient vor determina în mare parte succesul Strategiei.

Prezenta Metodologie a fost elaborată în vederea acordării unui suport metodologic în desfășurarea activităților.

Metodologia include o serie de instrumente și de metode a căror aplicare furnizează date cu privire la modul în care Strategia a fost implementată.

Accentul principal în Metodologie se pune pe aspectele specifice procesului de monitorizare și de evaluare: periodicitatea colectării informației și standardizarea rapoartelor, metodele și sursele de colectare a informației, periodicitatea elaborării rapoartelor de monitorizare și de evaluare, responsabilitățile în procesul de monitorizare și de evaluare.

Procesul de monitorizare și de evaluare va fi realizat prin respectarea următoarelor principii:

- principiul responsabilității, care presupune atât responsabilitatea membrilor implicați în desfășurarea activității, cât și responsabilitatea subiecților Strategiei de prezentare a unor informații calitative, conform criteriilor solicitate de raportare;
- principiul transparenței, care impune asigurarea transparenței activităților;
- principiul cooperării, care impune cooperarea prin antrenarea reprezentanților societății civile, ai mediului de afaceri și ai mass-mediei în activitățile de monitorizare și de evaluare;
- principiul eficienței, care implică utilizarea multiplelor surse de informare și metode de estimare în scopul evidențierii corecte a rezultatelor pozitive și negative, al asigurării
- unei evaluări imparțiale a impactului acțiunilor întreprinse.

DEFINIȚII

Tabelul 21: Listă definiții

Nr. crt.	Termen	Definiția și/sau, dacă este cazul, actul care definește termenul
1.	Scopul metodologiei de monitorizare și evaluare	scopul metodologiei de monitorizare și evaluare este de a structura și programa o serie de activități menite să evalueze contribuția adusă de Strategie la atingerea obiectivelor. Este un instrument de măsurare a contribuției și impactului SIDU în dezvoltarea ZUF Brăila din toate punctele de vedere tratate în cadrul Strategiei.
2.	Animare	presupune acțiuni de diseminare cu privire la implementarea Strategiei, informări privind lansările de sesiuni de proiecte și a condițiilor de accesare, comunicări cu privire la acțiunile implementate, acțiuni de consultare a publicului interesat privind modificările Strategiei, ghiduri, proceduri etc.
3.	UAT	unitate administrativ-teritorială; reprezentată de comune, orașe și județe.
4.	Proiect	o serie de activități economice indivizibile cu obiective stabilite pentru producerea unui anumit rezultat, într-o anumită perioadă de timp, realizate în scopul dezvoltării durabile, finanțabile prin fonduri proprii sau fonduri nerambursabile externe.
5.	Indicator specific	Rezultate ale proiectelor implementate care contribuie la atingerea unei priorități de investiții sau a unui obiectiv al Uniunii Europene, într-un context local specific

6.	Măsură	set de operațiuni care contribuie la realizarea uneia sau mai multora dintre prioritățile în materie de dezvoltare, în conformitate cu obiectivele propuse în cadrul Strategiei.
7.	Indicatori de impact	indicatorii de impact cuantifică consecințele directe ale programului și interacțiunea sa directă, imediată, asupra comunității. Interacțiunea directă se referă la beneficiile imediate care sunt resimțite ca urmare a implementării proiectului de către beneficiarii direcți sau indirecti. Spre exemplu: timpul economisit de către utilizatorii unei autostrăzi nou construite. Rezultatele pot fi cuantificate în momentul în care serviciile sunt furnizate către beneficiari. Acești indicatori vor fi definiți de administrația locală împreună cu membrii comunității. Cei mai utilizați indicatori de impact folosiți de către administrațiile locale sunt: creșterea nivelului de satisfacție al cetățenilor, scăderea numărului de reclamații depuse, creșterea ratei de colectare pentru bugetul local.
8.	Indicatori de monitorizare	indicatorii de monitorizare pot fi clasificați în funcție de modul de cuantificare și de domeniul de utilizare. Astfel, indicatorii de monitorizare regroupează indicatorii de impact și de rezultat. Scopul indicatorilor de monitorizare este acela de a urmări progresul realizat în atingerea impactului și rezultatului pe care implementarea Strategiei o are și presupune monitorizarea progresului spre atingerea obiectivelor, care este măsurat continuu, identificarea nevoii de a schimba unele obiective, verificarea anumitor presupuneri/supoziții de implementare stabilite inițial.
9.	Indicatori de rezultat	Indicatorii de rezultat cuantifică consecințele directe ale proiectului, programului, asupra nivelului de atingere a obiectivelor Strategiei.

ROLURI ȘI RESPONSABILITĂȚI

Monitorizarea și evaluarea documentului strategic va fi realizată de către o structură partenerială creată la nivelul ZUF care va urmări în principal:

- ✓ Prioritizarea proiectelor conform metodologiei și criteriilor de prioritizare aprobate
- ✓ Monitorizarea progresele înregistrate în ceea ce privește implementarea SIDU și realizarea obiectivelor și a țintelor;
- ✓ Monitorizarea riscurilor și oricăror alte probleme care influențează performanța SIDU și propunerea măsurilor necesare pentru remediere;
- ✓ Asigurarea acțiunilor de comunicare și vizibilitate;
- ✓ Monitorizarea progreselor înregistrate în implementarea operațiunilor de importanță strategică,

dacă este cazul;

- ✓ Asigurarea îndeplinirii condițiilor favorizante și aplicarea acestora pe întreg parcursul perioadei;
- ✓ Monitorizarea progreselor înregistrate în ceea ce privește consolidarea capacității administrative pentru instituțiile publice, parteneri și beneficiari, dacă este cazul;

Monitorizarea și implementarea proiectelor individuale din SIDU va fi realizată permanent de către echipele de implementare a proiectelor.

INDICATORI DE MONITORIZARE

Secțiunea de față redă indicatorii de monitorizare propuși pentru monitorizarea proiectelor cuprinse în cadrul Strategiei. Indicatorii au fost grupați pe cele 4 Directii de actiune si obiectivele specifice acestora.

Indicatorii de monitorizare a obiectivelor strategiei, pe directii de dezvoltare, sunt următorii:

Obiective specifice	Indicatori de monitorizare
DIRECTIA 1- BRAILA UN ORAS VERDE	
Mobilitate durabilă	- Nr. De persoane care utilizează transportul ecologic. - Km de drum modernizat - Nr.locuri parcare infiintate/modernizate - Km piste biciclete - Nr. mijloace de transport ecologice achizitionate
Neutralitate energetică	- Nr. statii incarcare amplasate - Nr. cladiri eficientizate energetic (emisii de gaze cu efect de seră pe cap de locuitor)
Reducerea poluării	- Mp. Spatii verzi reabilitate/nou create (spații verzi pe cap de locuitor) - Km. Retele canalizare reabilitate/noi - Km. Retele apa reabilitate/noi - Kw energie produsă din energie solară
DIRECTIA 2- BRAILA UN ORAS ATRACTIV	
Regenerare urbană	- Mp teren degradat transformat în spațiu verde/spațiu de activități - Nr. Bunuri mobile/imobile degradate și redate circuitului urban

Promovare turistică și restaurare patrimoniu	- Nr. trasee turistice amenajate/promovate - Nr. proiecte de turism - Nr. obiective turistice reabilitate/modernizate - Nr. cladiri monumente -istorice restaurate
DIRECTIA 3- BRAILA UN ORAS INCLUZIV	
Dezvoltarea infrastructurii pentru educație	- Nr. unitati scolare modernizate/reabilitate/ renovate energetic - Nr unități școlare dotate
Dezvoltarea infrastructurii sociale și a serviciilor sociale	- Nr. proiecte pentru comunitatile marginalizate (populația cu risc de sărăcie sau excluziune) - Nr. centre pensionari - Nr. locuinte sociale reabilitate/construite - Nr. centre pentru grupurile vulnerabile si nr. Beneficiari - Nr. beneficiari centru pentru persoane fara adapost
DIRECTIA 4- BRAILA UN ORAS INTELIGENT	
Imbunatatirea sigurantei publice	- Nr. camere supraveghere noi instalate - Nr. servicii publice digitale - Nr. acces point cu WI-FI - Nr. platforme online și aplicații pentru cetateni
Digitizare servicii publice	- Nr servicii digitizate pentru cetățeni - Nr platforme integrate - Nr servicii digitizate pentru mediul de afaceri/instituții/ societate civilă

MANAGEMENTUL RISCULUI

Implementarea unei strategii de dezvoltare urbană trebuie să aibă în vedere și o multitudine de riscuri. Este important ca focusul pe atragerea fondurilor europene și realizarea investițiilor de capital să nu piardă din vedere lucruri precum costurile de operare pe termen mediu și lung sau riscuri de ordin social, de mediu, sau economic. După ce se va stabili lista de proiecte prioritare pentru perioada 2021-2030, Structura

Partenerială va elabora și un Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru ca planificarea acestor proiecte prioritare să ia în considerare și potențialul impact negativ al acestora.

Riscuri sociale

Un proiect public nu va avea același impact asupra tuturor cetățenilor și este posibil ca unii oameni să fie afectați într-un mod advers de astfel de proiecte. De exemplu, un nou drum poate îmbunătăți accesul la oportunități pentru un număr mare de oameni, dar poate duce și la un nivel mai ridicat al poluării pentru unele comunități. Secțiunile următoare prezintă câteva riscuri sociale ce trebuie avute în vedere în implementarea SIDU.

Impact social negativ al proiectelor publice

Nu toate proiectele publice au un efect pozitiv, nu toți cetățenii beneficiază în mod egal de pe urma unei investiții publice, și un impact pozitiv pe termen scurt se poate transforma în impact negativ pe termen lung. De exemplu, un proces amplu de regenerare urbană poate duce nu numai la creșterea calității vieții pentru cei ce trăiesc acolo dar poate duce și la creșterea costului vieții, ducând, în cele din urmă, la excluderea celor cu venituri mai scăzute. Pe de altă parte, lipsa intervențiilor în zone ce necesită regenerare urbană poate duce la plecarea celor cu venituri mai ridicate din acea zonă și la accentuarea problemelor sociale. Ca atare, orice investiție publică trebuie să cântărească atent impactul acelui proiect/program – pentru toți membrii comunității, pe termen scurt, mediu și lung.

Ignorarea comunităților marginalizate

Primăriile municipiului Brăila și comunei Chiscani ar trebui să aibă în vedere implicarea sau încurajarea implicării comunităților marginalizate, mai ales a comunității rome, în proiectele de dezvoltare/reabilitare/modernizare a infrastructurii publice. Elaborarea unor noi proiecte de infrastructură publică ar trebui să includă de la început și nevoile comunităților marginalizate, mai ales ale comunității rome, și să determine cum aceste proiecte pot răspunde acestor nevoi. La nivel minim, ar trebui avut grijă ca aceste proiecte să nu accentueze problemele sociale deja existente. De exemplu, un nou Plan Urbanistic General ar putea prevedea extinderea intravilanului pentru a putea formaliza locuințele informale din anumite zone marginalizate și pentru a putea veni cu investiții urbane ce permit creșterea calității vieții a celor ce trăiesc acolo. Extinderea sistemului de transport public, poate avea în vedere nevoile aparte ale comunităților marginalizate din Zona Urbană Funcțională. De asemenea, politica de dezvoltare economică locală trebuie să răspundă și nevoilor comunităților marginalizate, cu o grijă pentru crearea de locuri de muncă și pentru aceste grupuri.

Accesul dificil la locuire

Accesul la locuire este unul din principalele obiective ale Politicii Urbane a României. Sunt necesare măsuri concrete pentru a rezolva problemele din sector, inclusiv prin dezvoltarea unui fond de locuințe sociale, aspect avut în vedere la structurarea strategiei de dezvoltare a ZUF. Însă, ulterior, trebuie să se aibă în vedere criteriile de atribuire a locuințelor sociale, să nu fie prohibitive, astfel încât accesul la locuire în condiții decente să fie accesibil tuturor persoanelor. Trebuie, de asemenea, identificate mecanismele (de exemplu reguli și proceduri de urbanism) care să permită sectorului imobiliar să răspundă mai eficient cererii din domeniu.

Riscuri de mediu

Toate investițiile publice din România trebuie să se conformeze considerentelor de mediu de la nivelul Uniunii Europene și trebuie să includă o evaluare a impactului asupra mediului, în conformitate cu prevederile Legii 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului și cu respectarea următoarelor principii: a) principiul acțiunii preventive; b) principiul corectitudinii și plenitudinii informației; c) principiul transparenței și accesibilității; d) principiul participativ; e) principiul precauției; f) principiul „poluatorul plătește”. Cadrul legal privind managementul riscurilor de mediu este clar, extensiv, și racordat la principiile de bună practică ale Uniunii Europene, însă este important ca pregătirea proiectelor din SIDU să includă de la început considerente de mediu, pentru a evita riscurile de mediu ce pot apărea. Câteva din aceste riscuri sunt prezentat în cele ce urmează.

Creșterea gradului de poluare

Chiar dacă ar putea necesita costuri mai mari de proiectare și costuri mai mari la implementare, toate proiectele publice implementate ar trebui să:

- Promoveze utilizarea tehnologiilor nepoluante;
- Evite sau să minimizeze impactul asupra sănătății umane și asupra mediului, ca urmare a poluării generate de activitățile proiectului;
- Evite sau să minimizeze emisiile generate de proiect și poluanții cu impact pe termen scurt și lung;
- Evite sau să minimizeze generarea deșeurilor periculoase sau nepericuloase.

Afectarea zonelor cu biodiversitate și gestiunea nesustenabilă a resurselor naturale

Legea 137/1995 privind protecția mediului include toate principiile și dispozițiile ce trebuie avute în vedere în ceea ce privește protecția mediului atunci când se pregătesc proiecte publice. Principiile cheie ce stau la baza Legii 137/1995 sunt: a) principiul precauției în luarea deciziei; b) principiul prevenirii riscurilor ecologice și a producerii daunelor; c) principiul conservării biodiversității și a ecosistemelor specifice cadrului biogeografic natural; d) principiul "poluatorul plătește"; e) înlăturarea cu prioritate a poluanților care periclitează nemijlocit și grav sănătatea oamenilor; f) crearea sistemului național de monitorizare integrată a mediului; g) utilizarea durabilă; h) menținerea, ameliorarea calității mediului și reconstrucția zonelor deteriorate; i) crearea unui cadru de participare a organizațiilor neguvernamentale și a populației la elaborarea și aplicarea deciziilor; j) dezvoltarea colaborării internaționale pentru asigurarea calității mediului. Noile proiecte de dezvoltare, atât cele publice cât și cele private, trebuie să aibă în vedere creșterea suprafețelor verzi din zona urbană funcțională (de exemplu, dezvoltatorii imobiliari pot crea noi spații verzi și spații publice pentru comunitate) în așa fel încât toți cetățenii să aibă un acces rapid la această infrastructură care să asigure gestionarea sustenabilă a resurselor naturale.

Riscuri economice

Implementarea unei strategii de dezvoltare trebuie să aibă în vedere și o serie de riscuri economice. Câteva dintre acestea sunt prezentate mai jos.

Nesustenabilitatea financiară a investițiilor

Accesul la fonduri europene poate veni cu o serie de efecte secundare cu impact negativ, și este important ca autoritățile locale să aibă în vedere aceste riscuri economice când pregătesc un nou portofoliu

de investiții. În primul rând, este important să nu se uite că bună parte a investițiilor publice presupun cheltuieli ulterioare de operare și mentenanță (de exemplu, costuri de îngrijire și toaletare a unui parc). Dintr-un imbold de a atrage cât mai multe fonduri europene, administrațiile publice locale pot risca să ajungă în situația în care nu își permit să întrețină investițiile făcute, sau să greveze bugetul local într-o asemenea măsură încât noi investiții nu mai sunt posibile. Ca atare, planificarea unui program de investiții trebuie făcut cu grijă, luând în considerare costurile de operare și funcționare ale noilor investiții pe termen scurt, mediu și lung.

Costurile de implementare estimate, mult mai mici decât cele reale

Atunci când se pregătește un proiect public este important să fie avute în vedere mai multe scenarii privind costurile de implementare ale proiectului. Salariile în domeniul construcțiilor pot crește într-o anumită perioadă, salariul minim poate fi ajustat de către Guvern, costurile materialelor pot suferi schimbări datorită unor dinamici locale, naționale, regionale sau internaționale. Aceste schimbări sunt greu de previzionat, dar este important să existe un plan alternativ în cazul în care ele se întâmplă. De exemplu, multe administrații publice locale licitează o lucrare la un anumit preț, iar pe parcursul implementării proiectului costurile pot crește neașteptat, făcând imposibilă realizarea proiectului dacă nu există soluții alternative.

Întârzieri și costuri suplimentare în implementare din cauze diverse și neprevăzute

Orice proiect, oricât de bine ar fi pregătit, se poate confrunta cu o serie de situații diverse și neprevăzute la momentul implementării. Pot fi descoperite vestigii arheologice neprevăzute, infrastructuri de utilități despre care nu se știa, pot apărea condiții naturale nefavorabile, pot interveni evenimente (de exemplu, o grevă generală într-un sector relevant pentru proiect) ce necesită întreruperea lucrului, etc. Aceste evenimente pot afecta nu numai calendarul de implementare al proiectului, ci și costul general al proiectului. Cu cât se planifică mai bine pentru astfel de situații, cu atât impactul potențial negativ poate fi mai redus.

Riscul dispariției patrimoniului construit

Patrimoniul construit, odată dispărut, nu mai poate fi adus înapoi. Orice administrație locală trebuie să acorde o importanță aparte prezervării patrimoniului cultural și protejării acestui patrimoniu de potențialul impact advers al proiectelor/programelor propuse în SIDU. Ca bună practică, conservarea patrimoniului cultural și natural ar trebui să fie parte a proiectării fiecărui proiect/program, iar beneficiile rezultate din folosirea patrimoniului cultural ar trebui să se reflecte asupra cât mai multor membrii ai comunității.

Riscul capacității administrative scăzute și imaturității instituțiilor

România a trecut printr-un proces rapid de creștere și transformare economică în ultimii ani. Acest proces a presupus o schimbare rapidă a sectorului privat, dar sectorul public nu a reușit întotdeauna să țină pasul. Aceasta înseamnă că implementarea proiectelor de dezvoltare locale se lovește frecvent de probleme ce țin de capacitatea administrativă a autorităților publice și de maturitatea instituțiilor implicate în implementarea proiectelor.

Colaborare dificilă în cadrul Zonei Urbane Funcționale

Pregătirea unei viziuni de ansamblu la nivelul ZUF și implementarea acestei viziuni necesită un consens politic și un numitor comun între cele două primării care fac parte din Zona Urbană Funcțională Brăila (ZUF). În lipsa unui cadru legislativ clar, succesul inițiativelor de tip ZUF țin, de cele mai multe ori, de capacitatea administrațiilor locale de a colabora pentru un scop comun.

Matricea riscurilor

Riscul potențial identificat	Probabilitatea de manifestare	Impactul asupra SIDU	Soluții posibile pentru eliminarea/ atenuarea impactului
Riscuri sociale			
Impact social negativ	Medie	Mediu	Pregătirea unui Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru a anticipa potențiale efecte secundare negative și a pregăti un set de măsuri pentru combaterea acestor efecte.
Ignorarea nevoilor comunităților marginalizate	Ridicată	Ridicat	Gândirea proiectelor/programelor de investiții prin perspectiva comunităților marginalizate, pentru a vedea cum mici modificări ale proiectelor pot aduce beneficii mai mari pentru aceste comunități.
Acesul dificil la locuire decentă	Ridicată	Ridicat	Creșterea costului vieții determină accesul dificil al populației la locuire decentă și la preț rezonabil. Pentru atenuarea acestui risc se poate elaborarea unui set de măsuri necesar pentru a rezolva problemele de locuire.
Riscuri de mediu			
Creșterea gradului de poluare	Ridicată	Ridicat	Legislația este suficient de cuprinzătoare pe acest capitol, dar este important ca administrațiile locale să își asume pro-activ limitarea intervențiilor publice ce au un efect negativ asupra mediului. Structura Partenerială va întocmi un Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru a anticipa potențiale efecte secundare negative și a pregăti un set de măsuri pentru combaterea acestor efecte.
Afectarea zonelor cu biodiversitate și gestiunea nesustenabilă a resurselor naturale	Ridicată	Ridicat	Legislația este suficient de cuprinzătoare pe acest capitol, dar este important ca administrațiile locale să își asume pro-activ limitarea intervențiilor publice ce au un efect negativ asupra mediului. Structura Partenerială va întocmi un Plan de Acțiune pentru Managementul Riscurilor, pentru a anticipa potențiale efecte secundare negative și a pregăti un set de măsuri pentru combaterea acestor efecte.
Riscuri economice			
Nesustenabilitatea financiară a investiției	Ridicată	Ridicat	Pregătirea din timp a unui portofoliu solid de proiecte mature, inclusiv de rezervă, în vederea atragerii unui volum cât mai mare de fonduri europene. Creșterea bazei de impozitare locale, atât prin măsuri active de atragere de noi investiții private, cât și prin reforma impozitării proprietăților. Eficientizarea unor cheltuieli publice (de ex. reducerea consumurilor de energie, restructurarea unor companii municipale generatoare de pierderi etc.)
Costuri de implementare estimate, mai mici decât cele reale	Ridicată	Ridicat	Majoritatea administrațiilor publice locale au experiență cu implementarea investițiilor de capital și pot previziona astfel de schimbări. Dezvoltarea unui set de măsuri care să permită un răspuns rapid la astfel de situații, includerea în contractele de execuție a prevederilor necesare pentru rezolvarea acestor situații.
Întârzieri și costuri suplimentare în implementare din cauze diverse și neprevăzute	Ridicată	Ridicat	Stabilirea clară a unor responsabili pentru implementarea proiectelor și monitorizarea atentă a Strategiei, astfel încât să se atingă obiectivele prevăzute
Riscuri – patrimoniul construit			
Dispariția patrimoniului construit sub presiunea noilor proiecte de dezvoltare	Ridicată	Scăzut	Elaborarea unor Planuri Urbane Zonale de protecție pentru toate zonele istorice, pentru a reglementa clar intervențiile ce se pot realiza în aceste zone.
Riscuri – capacitatea administrativă scăzută și imaturitate instituțiilor			
Necolaborare între UAT-urile din cadrul ZUF	Ridicată	Ridicat	Consolidarea dialogului, formal și informal, între UAT-urile din Zona Urbană Funcțională

CONCLUZII

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană cuprinde totalitatea aspectelor strategice cu privire la elementele sociale, economice și administrative ce au un impact direct asupra dezvoltării ZUF Brăila și asupra calității vieții cetățenilor.

"Un Oraș Verde" - prin:

- ✓ îmbunătățirea sistemului de mobilitate urbană existent, obiectiv strategic care urmează a fi atins prin modernizarea și extinderea sistemului de transport (cu accent pe dezvoltarea transportului ecologic), extinderea parcului auto folosit în transportul în comun, înființarea de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice;
- ✓ protejarea și conservarea mediului înconjurător, prin dezvoltarea unei infrastructuri care să fie prietenoasă cu mediul înconjurător, cu un impact negativ cât mai redus, prin acțiuni de informare și conștientizare a importanței conservării mediului înconjurător;

"Un Oraș Atractiv" - prin:

- ✓ dezvoltarea turismului la nivelul Municipiului Brăila, obiectiv strategic ce poate fi atins prin: dezvoltarea ecoturismului și a turismului educațional și modernizarea infrastructurii turistice;
- ✓ valorificarea dimensiunii culturale a Municipiului Brăila, prin modernizarea și reabilitarea clădirilor din patrimoniul cultural local;
- ✓ îmbunătățirea calității vieții cetățenilor Municipiului Brăila, prin: regenerarea și modernizarea zonelor urbane, constituirea de măsuri de protecție și siguranță a cetățenilor;
- ✓ creșterea capacității administrative a instituțiilor publice din Municipiul Brăila, prin îmbunătățirea competențelor și a serviciilor oferite de angajații instituțiilor publice;

"Un Oraș Incluziv" - prin:

- ✓ creșterea calității sistemului educațional la nivelul Municipiului Brăila, obiectiv strategic ce poate fi atins prin îmbunătățirea infrastructurii educaționale;
- ✓ îmbunătățirea sistemului social, prin: protejarea drepturilor și reducerea excluziunii sociale în rândul grupurilor aflate în situație de risc, conceperea de servicii sociale eficiente pentru grupurile vulnerabile;

"Un Oraș Inteligent" - prin:

- ✓ fructificarea avantajelor digitalizării, în beneficiul cetățenilor la nivelul Municipiului Brăila, obiectiv strategic ce poate fi atins prin: îmbunătățirea siguranței publice, extinderea și modernizarea rețelei de trafic și a transportului public, consolidarea serviciilor publice; dezvoltarea de aplicații pentru cetățeni
- ✓ sprijinirea competitivității economice și antreprenoriale, prin dezvoltarea infrastructurii mediului economic local.

Concluzionând, SIDU ZUF Brăila urmărește asigurarea unei dezvoltări integrate, cu respectarea principiilor dezvoltării durabile, în termeni sociali, economici și ecologici și cu impactarea semnificativă a nivelului de trai al comunității locale, urmărind tranziția cât mai rapidă către un model de smart-city de succes.

ANEXE

ANEXA 1

STRUCTURA CHESTIONARELOR APLICATE CELOR TREI TIPURI DE EȘANTIOANE

Chestionar NR 1

privind IDENTIFICAREA percepției ANGAJAȚILOR DIN INSTITUȚIILE PUBLICE ALE MUNICIPIULUI BRĂILA ASUPRA POSIBILITĂȚILOR DE DEZVOLTARE LOCALĂ ÎN PERIOADA 2020-2030

Prezentul chestionar este întocmit în cadrul procesului de elaborare a studiilor pentru Proiectul „O administrație în slujba cetățeanului”, cod SIPOCA 662/cod MySMIS129167 și are ca scop evaluarea percepției angajaților din instituțiile publice ale Municipiului Brăila cu privire la problemele existente la nivelul comunităților locale, precum și la oportunitățile de dezvoltare locală în perioada de planificare următoare.

Pentru ca rezultatele prezentului chestionar să reflecte o variantă cât mai obiectivă a situației actuale, vă rugăm ca la toate întrebările cu variante unice de răspuns să bifați o singură căsuță de răspuns (☐). În cazul în care considerați că niciuna dintre variantele de răspuns nu se aplică sau considerați ca fiind relevant un alt răspuns, îl puteți înscrie în caseta marcată cu sintagma Alta/ Altele.

1. Vârsta dumneavoastră este:

- ☐ sub 20 de ani
☐ între 20 - 30 de ani
☐ între 30 - 40 de ani
☐ între 40 - 50 de ani
☐ peste 50 de ani

2. Sexul: ☐ masculin ☐ feminin

3. Ultimul nivel de educație absolvit

- ☐ Studii medii
☐ Studii superioare
☐ Studii postuniversitare sau doctorale

4. Care este instituția publică în care lucrați?

--

5. Care este specificul funcției pe care o dețineți la nivelul instituției publice în care lucrați?

- ☐ Funcție de conducere
☐ Funcție de execuție

6. Care considerați că sunt cele mai importante trei probleme ale Municipiului Brăila?

Nr.crt.	Problema	Marcați cu X în dreptul variantei alese

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

1.	Locurile de muncă	
2.	Canalizarea si alimentara cu apa	
3.	Câinii comunitari	
4.	Curățenia	
5.	Consolidarea clădirilor	
6.	Delincvență/Infraționalitate	
7.	Iluminatul public	
8.	Lipsa/ insuficiența oportunităților pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	
9.	Locurile de parcare	
10.	Numărul/ calitatea locurilor de joacă	
11.	Starea/ insuficiența spațiilor publice	
12.	Starea/ insuficiența spațiilor verzi	
13.	Starea/ insuficiența grădinițelor/ școlilor	
14.	Starea trotuarelor	
15.	Starea carosabilului	
16.	Transportul în comun	
17.	Traficul	
18.	Altele	

7. Dar cele mai importante aspecte pozitive ?

Nr. crt.	Aspecte pozitive	Marcați cu X în dreptul variantei alese
1.	Consolidarea clădirilor	
2.	Curățenia	
3.	Canalizarea și alimentarea cu apa	
4.	Iluminatul public	
5.	Locurile de muncă	
6.	Locurile de parcare	
7.	Numărul/ calitatea locurilor de joacă	
8.	Oportunitățile pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

9.	Reducerea câinilor comunitari	
10.	Starea spațiilor publice	
11.	Starea spațiilor verzi	
12.	Starea grădinițelor/ școlilor	
13.	Starea trotuarelor	
14.	Starea carosabilului	
15.	Traficul	
16.	Transportul în comun	
17.	Altele	

8. Cât de mulțumit (ă) sunteți de următoarele servicii publice la nivelul Municipiului Brăila?

Servicii publice	Foarte mulțumit(ă)	Mulțumit (ă)	Neutru	Nemulțumit (ă)	Foarte nemulțumit (ă)	Nu știu/ nu răspund
Alimentare cu apă și canalizare						
Administrarea parcurilor/ spațiilor verzi						
Curățenie și gestiunea deșeurilor						
Iluminat public						
Întreținere infrastructură rutieră și pietonală						
Infrastructura educațională (grădinițe, creșe, școli, licee)						
Locuri de joacă pentru copii						
Petrecerea timpului liber						
Piețe agroalimentare						
Siguranța și ordinea publică						
Transportul în comun						

9. Care este zona în care este sediul instituției publice?

10. Cum apreciați zona în care aveți sediul instituției, din punct de vedere al:

Elemente	Foarte mulțumit (ă)	Mulțumit (ă)	Neutru	Nemulțumit (ă)	Foarte nemulțumit (ă)	Nu știu/nu răspund
Administrarea parcurilor/spațiilor verzi						
Alimentare cu apă și canalizare						
Curățenie și gestiunea deșeurilor						
Iluminat public						
Infrastructura educațională (grădinițe, creșe, școli, licee)						
Locuri de joacă pentru copii						
Piețe agroalimentare						
Siguranța și ordinea publică						
Transportul în comun						

11. Care considerați ca sunt cele mai importante resurse care contribuie la creșterea calității vieții în Municipiul Brăila?

- ☐ Fluviul Dunărea/Faleza Dunării
- ☐ Zona Liberă Brăila
- ☐ Podul peste Dunăre
- ☐ Revitalizarea/ amenajare zone pentru desfășurarea de activități economice
- ☐ Stațiunea Lacul Sărat care aparține comunei Chiscani
- ☐ Parcul Monument, Grădina Publică și alte spații publice
- ☐ Spațiile deschise de la periferia orașului și pădurea Stejarul

12. Care considerați ca sunt cele mai importante surse de poluare în Municipiul Brăila?

- ☐ Traficul auto
- ☐ Depozitarea/colectarea necorespunzătoare a deșeurilor la nivelul străzilor, bulevardelor și zonelor rezidențiale
- ☐ Animalele fără stăpân
- ☐ Altele (specificați)

13. Cunoașteți unul sau mai multe proiecte de investiții realizate în Municipiul Brăila? Exemplificați!

14. Pe o scară de la 1 la 10 acordați punctaj următoarelor priorități de investiții:

- ☐ Modernizare infrastructură rutieră și pietonală
- ☐ Modernizare flotă transport public
- ☐ Reabilitare/modernizare sistem de alimentare cu apă și canalizare
- ☐ Restaurare centru istoric (inclusiv infrastructura pietonală și carosabil)
- ☐ Amenajarea de noi spații verzi
- ☐ Amenajarea de platforme pentru activități economice
- ☐ Modernizare/dotare infrastructură educațională
- ☐ Amenajare spații de agrement și petrecere a timpului liber, inclusiv pentru activități de sport în masă
- ☐ Amenajare de centre medicale de permanență sau centre de tratament
- ☐ Înfăințare infrastructură pentru autovehicule electrice

☒ Declar că am luat cunoștință de prevederile din Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și declar în mod explicit și îmi dau acordul în vederea prelucrării datelor cu caracter personal în scop contractual și/sau legal de către S.C. Synesis Partners S.R.L. Totodată îmi dau acordul față de posibila comunicare a acestor date către autorități publice, operatori, terți sau împuterniciți sau altor categorii de destinatari.

Semnătura

Chestionar NR. 2

privind IDENTIFICAREA percepției MEDIULUI DE AFACERI EXISTENT LA NIVELUL MUNICIPIULUI BRĂILA ASUPRA POSIBILITĂȚILOR DE DEZVOLTARE LOCALĂ ÎN PERIOADA 2020-2030

Prezentul chestionar este întocmit în cadrul procesului de elaborare a studiilor pentru Proiectul „O administrație în slujba cetățeanului”, cod SIPOCA 662/cod MySMIS129167 și are ca scop evaluarea percepției reprezentanților mediului de afaceri din Municipiului Brăila cu privire la problemele existente la nivelul comunităților locale, precum și la oportunitățile de dezvoltare locală în perioada de planificare următoare.

Pentru ca rezultatele prezentului chestionar să reflecte o variantă cât mai obiectivă a situației actuale, vă rugăm ca la toate întrebările cu variante unice de răspuns să bifați o singură căsuță de răspuns (☐). În cazul în care considerați că niciuna dintre variantele de răspuns nu se aplică sau considerați ca fiind relevant un alt răspuns, îl puteți înscrie în caseta marcată cu sintagma Alta/Altele.

1. Vârsta dumneavoastră este:

- ☐ sub 20 de ani
☐ între 20 - 30 de ani
☐ între 30 - 40 de ani
☐ între 40 - 50 de ani
☐ peste 50 de ani

2. Sexul: ☐ masculin ☐ feminin

3. Ultimul nivel de educație absolvit

- ☐ Studii medii
☐ Studii superioare
☐ Studii postuniversitare sau doctorale

4. În ce domeniu activați ?

5. Care considerați că sunt cele mai importante trei probleme ale Municipiului Brăila?

Nr.crt.	Problema	Marcați cu X în dreptul variantei alese
1.	Locurile de muncă	
2.	Canalizarea si alimentarea cu apa	
3.	Câinii comunitari	

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

4.	Curățenia	
5.	Consolidarea clădirilor	
6.	Delincvență/Infraționalitate	
7.	Iluminatul public	
8.	Lipsa/ insuficiența oportunităților pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	
9.	Locurile de parcare	
10.	Numărul/ calitatea locurilor de joacă	
11.	Starea/ insuficiența spațiilor publice	
12.	Starea/ insuficiența spațiilor verzi	
13.	Starea/ insuficiența grădinițelor/ școlilor	
14.	Starea trotuarelor	
15.	Starea carosabilului	
16.	Transportul în comun	
17.	Traficul	
18.	Altele	

6. Dar cele mai importante aspecte pozitive ?

Nr. crt.	Aspecte pozitive	Marcați cu X în dreptul variantei alese
1.	Consolidarea clădirilor	
2.	Curățenia	
3.	Canalizarea și alimentarea cu apă	
4.	Iluminatul public	
5.	Locurile de muncă	
6.	Locurile de parcare	
7.	Numărul/ calitatea locurilor de joacă	
8.	Oportunitățile pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	
9.	Reducerea câinilor comunitari	
10.	Starea spațiilor publice	
11.	Starea spațiilor verzi	
12.	Starea grădinițelor/ școlilor	
13.	Starea trotuarelor	
14.	Starea carosabilului	
15.	Traficul	

16.	Transportul în comun	
17.	Altele	

7. Cât de mulțumit(ă) sunteți de următoarele servicii publice la nivelul Municipiului Brăila

Servicii publice	Foarte mulțumit(ă)	Mulțumit (ă)	Neutru	Nemulțumit (ă)	Foarte nemulțumit (ă)	Nu știu/ nu răspund
Alimentare cu apă și canalizare						
Administrarea parcurilor/ spațiilor verzi						
Curățenie și gestiunea deșeurilor						
Iluminat public						
Întreținere infrastructură rutieră și pietonală						
Infrastructura educațională (grădinițe, creșe, școli, licee)						
Locuri de joacă pentru copii						
Petrecerea timpului liber						
Piețe agroalimentare						
Siguranța și ordinea publică						
Transportul în comun						

8. Care este zona în care aveți sediul societății?

9. Cum apreciați zona în care aveți sediul societății, din punct de vedere al:

Elemente	Foarte mulțumit (ă)	Mulțumit (ă)	Neutru	Nemulțumit (ă)	Foarte nemulțumit (ă)	Nu știu/ nu răspund

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

Administrarea parcurilor/ spațiilor verzi						
Alimentare cu apă și canalizare						
Curățenie și gestiunea deșeurilor						
Iluminat public						
Infrastructura educațională (grădinițe, creșe, școli, licee)						
Locuri de joacă pentru copii						
Piețe agroalimentare						
Siguranța și ordinea publică						
Transportul în comun						

10. Care considerați ca sunt cele mai importante resurse care contribuie la creșterea calității vieții în Municipiul Brăila?

- ☐ Fluviul Dunărea/Faleza Dunării
- ☐ Zona liberă Brăila
- ☐ Podul peste Dunăre
- ☐ Revitalizarea/ amenajare zone pentru desfășurarea de activități economice
- ☐ Stațiunea Lau Sărat care aparține comunei Chiscani
- ☐ Parcul Monument, Grădina Publică și alte spații publice
- ☐ Spațiile deschise de la periferia orașului și pădurea Stejarul

11. Care considerați ca sunt cele mai importante surse de poluare în Municipiul Brăila?

- ☐ Traficul auto
- ☐ Depozitarea/colectarea necorespunzătoare a deșeurilor la nivelul străzilor, bulevardelor și zonelor rezidențiale

- ☐ Animalele fără stăpân
- ☐ Altele (specificați):

12. Cunoașteți unul sau mai multe proiecte de investiții realizate în Municipiul Brăila? Exemplificați!

13. Pe o scară de la 1 la 10 acordați punctaj următoarelor priorități de investiții:

- ☐ Modernizare infrastructură rutieră și pietonală
- ☐ Modernizare flotă transport public
- ☐ Reabilitare/modernizare sistem de alimentare cu apă și canalizare
- ☐ Restaurare centru istoric (inclusiv infrastructura pietonală și carosabil)
- ☐ Amenajarea de noi spații verzi
- ☐ Amenajarea de platforme pentru activități economice
- ☐ Modernizare/dotare infrastructură educațională
- ☐ Amenajare spații de agrement și petrecere a timpului liber, inclusive pentru activități de sport în masă
- ☐ Amenajare de centre medicale de permanență sau centre de tratament
- ☐ Înființare infrastructură pentru autovehicule electrice

☒ Declar că am luat cunoștință de prevederile din Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și declar în mod explicit și îmi dau acordul în vederea prelucrării datelor cu caracter personal în scop contractual și/sau legal de către S.C. Synesis Partners S.R.L. Totodată îmi dau acordul față de posibila comunicare a acestor date către autorități publice, operatori, terți sau împuterniciți sau altor categorii de destinatari.

Semnătura

Chestionar NR. 3

privind IDENTIFICAREA percepției LOCUIITORILOR MUNICIPIULUI BRĂILA ASUPRA POSIBILITĂȚILOR DE DEZVOLTARE LOCALĂ ÎN PERIOADA 2020-2030

Prezentul chestionar este întocmit în cadrul procesului de elaborare a studiilor pentru Proiectul „O administrație în slujba cetățeanului”, cod SIPOCA 662/cod MySMIS129167 și are ca scop evaluarea percepției locuitorilor Municipiului Brăila cu privire la problemele existente la nivelul comunităților locale, precum și la oportunitățile de dezvoltare locală în perioada de planificare următoare.

Pentru ca rezultatele prezentului chestionar să reflecte o variantă cât mai obiectivă a situației actuale, vă rugăm ca la toate întrebările cu variante unice de răspuns să bifați o singură căsuță de răspuns (☐). În cazul în care considerați că niciuna dintre variantele de răspuns nu se aplică sau considerați ca fiind relevant un alt răspuns, îl puteți înscrie în caseta marcată cu sintagma Alta/Altele.

1. Vârsta dumneavoastră este:

- ☐ sub 20 de ani
☐ între 20 - 30 de ani
☐ între 30 - 40 de ani
☐ între 40 - 50 de ani
☐ peste 50 de ani

2. Sexul: ☐ masculin ☐ feminin

3. Ultimul nivel de educație absolvit

- ☐ Studii medii
☐ Studii superioare
☐ Studii postuniversitare sau doctorale

4. Care este ocupația Dumneavoastră?

- ☐ Elev/Student
☐ Salariat
☐ Antreprenor
☐ Liber-profesionist
☐ Alta:

5. Care considerați că sunt cele mai importante trei probleme ale Municipiului Brăila?

Nr.crt.	Problema	Marcați cu X în dreptul variantei alese
1.	Locurile de muncă	
2.	Canalizarea și alimentarea cu apă	
3.	Căminii comunitari	

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

4.	Curățenia	
5.	Consolidarea clădirilor	
6.	Delincvență/Infraționalitate	
7.	Iluminatul public	
8.	Lipsa/ insuficiența oportunităților pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	
9.	Locurile de parcare	
10.	Numărul/ calitatea locurilor de joacă	
11.	Starea/ insuficiența spațiilor publice	
12.	Starea/ insuficiența spațiilor verzi	
13.	Starea/ insuficiența grădinițelor/ școlilor	
14.	Starea trotuarelor	
15.	Starea carosabilului	
16.	Transportul în comun	
17.	Traficul	
18.	Altele	

6. Dar cele mai importante aspecte pozitive ?

Nr. crt.	Aspecte pozitive	Marcați cu X în dreptul variantei alese
1.	Consolidarea clădirilor	
2.	Curățenia	
3.	Canalizarea și alimentarea cu apă	
4.	Iluminatul public	
5.	Locurile de muncă	
6.	Locurile de parcare	
7.	Numărul/ calitatea locurilor de joacă	
8.	Oportunitățile pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	
9.	Reducerea câinilor comunitari	
10.	Starea spațiilor publice	
11.	Starea spațiilor verzi	
12.	Starea grădinițelor/ școlilor	
13.	Starea trotuarelor	
14.	Starea carosabilului	
15.	Traficul	

16.	Transportul în comun	
17.	Altele	

7. Cât de mulțumit(ă) sunteți de următoarele servicii publice la nivelul Municipiului Brăila

Servicii publice	Foarte mulțumit(ă)	Mulțumit (ă)	Neutru	Nemulțumit (ă)	Foarte nemulțumit (ă)	Nu știu/ nu răspund
Alimentare cu apă și canalizare						
Administrarea parcurilor/ spațiilor verzi						
Curățenie și gestiunea deșeurilor						
Iluminat public						
Întreținere infrastructură rutieră și pietonală						
Infrastructura educațională (grădinițe, creșe, școli, licee)						
Locuri de joacă pentru copii						
Petrecerea timpului liber						
Piețe agroalimentare						
Siguranța și ordinea publică						
Transportul în comun						

8. Care este zona în care locuiți?

9. Cum apreciați zona în care locuiți, din punct de vedere al:

Elemente	Foarte mulțumit (ă)	Mulțumit (ă)	Neutru	Nemulțumit (ă)	Foarte nemulțumit (ă)	Nu știu/ nu răspund
Administrarea parcurilor/ spațiilor verzi						

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

Alimentare cu apă și canalizare						
Curățenie și gestiunea deșeurilor						
Iluminat public						
Infrastructura educațională (grădinițe, creșe, școli, licee)						
Locuri de joacă pentru copii						
Piețe agroalimentare						
Siguranța și ordinea publică						
Transportul în comun						

10. Utilizați/ ați utilizat serviciile de asistență socială din Municipiul Brăila?

☐ Da

☐ Nu

11. Din câte știți, care dintre următoarele servicii de asistență socială sunt disponibile în Municipiul Brăila?

Serviciul social	Marcați cu X în dreptul variantei alese
Asistență pentru persoane vârstnice	
Asistență pentru persoane cu dizabilități	
Asistență pentru minori proveniți din familii în dificultate	
Ajutoare pentru încălzirea locuinței	
Cantina socială	
Nu știu/ nu răspund	

12. Care considerați ca sunt cele mai importante resurse care contribuie la creșterea calității vieții în Municipiul Brăila?

☐ Fluviul Dunărea/Faleza Dunării

☐ Zona liberă Brăila

☐ Podul peste Dunăre

☐ Revitalizarea/ amenajare zone pentru desfășurarea de activități economice

☐ Stațiunea Lau Sărat care aparține comunei Chiscani

- ☐ Parcul Monument, Grădina Publică si alte spații publice
- ☐ Spațiile deschise de la periferia orașului și pădurea Stejarul

13. Care considerați ca sunt cele mai importante surse de poluare în Municipiul Brăila?

- ☐ Traficul auto
- ☐ Depozitarea/colectarea necorespunzătoare a deșeurilor la nivelul străzilor, bulevardelor și zonelor rezidențiale
- ☐ Animalele fără stăpân
- ☐ Altele (specificați)

14. Cunoașteți unul sau mai multe proiecte de investiții realizate în Municipiul Brăila? Exemplificați!

15. Pe o scară de la 1 la 10 acordați punctaj următoarelor priorități de investiții:

- ☐ Modernizare infrastructură rutieră și pietonală
- ☐ Modernizare flotă transport public
- ☐ Reabilitare/modernizare sistem de alimentare cu apă și canalizare
- ☐ Restaurare centru istoric (inclusiv infrastructura pietonală și carosabil)
- ☐ Amenajarea de noi spații verzi
- ☐ Amenajarea de platforme pentru activități economice
- ☐ Modernizare/dotare infrastructură educațională
- ☐ Amenajare spații de agrement și petrecere a timpului liber, inclusive pentru activități de sport în masă
- ☐ Amenajare de centre medicale de permanență sau centre de tratament
- ☐ Înființare infrastructură pentru autovehicule electric.

☒ Declar că am luat cunoștință de prevederile din Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și declar în mod explicit și îmi dau acordul în vederea prelucrării datelor cu caracter personal în scop contractual și/sau legal de către S.C. Synesis Partners S.R.L. Totodată îmi dau acordul față de posibila comunicare a acestor date către autorități publice, operatori, terți sau împuterniciți sau altor categorii de destinatari.

Semnătura

ANEXA 2

NUMĂRUL ÎNTREPRINDERILOR ACTIVE DIN MUNICIPIUL BRĂILA ÎN PERIOADA 2013-2018

Sector economic	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
Total Municipiul Brăila	4.860	4.930	4.857	4.796	4.893	5.005
Agricultură, silvicultură și pescuit	175	177	188	170	178	173
Industria extractivă	2	3	3	2	1	1
Industria prelucrătoare	512	500	494	475	472	489
Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	12	14	12	11	7	7
Distribuția apei, salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare	15	15	14	15	16	17
Construcții	366	368	375	369	373	384
Comerț cu ridicata și cu amănuntul repararea autovehiculelor și a motocicletelor	2.136	2.120	1.970	1.880	1.866	1.847
Transport și depozitare	342	376	398	421	473	494
Hoteluri și restaurante	227	234	228	222	205	210
Informații și comunicații	113	117	127	128	125	143
Intermedieri financiare și asigurări	95	93	100	112	109	102
Tranzacții imobiliare	114	116	125	123	148	161
Activități profesionale științifice	306	321	338	366	366	394

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

si tehnice						
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	146	161	187	134	157	167
Învățământ	30	34	31	38	43	46
Sănătate și asistență socială	90	87	91	112	129	141
Activități de spectacole culturale și recreative	51	55	59	59	71	69
Alte activități de servicii	130	139	147	149	154	160

Sursa: UAT Municipiul Brăila

ANEXA 3

INTERPRETARE STATISTICĂ A CHESTIONARELOR APLICATE

SITUAȚIA CENTRALIZATOARE A CHESTIONARELOR APLICATE GRUPULUI ȚINTĂ

Nr. total de chestionare aplicate, din care:	170
➤ nr. chestionare aplicate instituțiilor publice	126
○ din care respondenți	124
○ din care invalide	4
➤ nr. chestionare aplicate mediului de afaceri	17
○ din care respondenți	17
➤ nr. chestionare aplicate societății civile	27
○ din care respondenți	27
Nr. total de întrebări aplicate:	
➤ pentru instituțiile publice și societatea civilă	14
➤ pentru mediul de afaceri	13

INTERPRETAREA STATISTICĂ A CHESTIONARELOR APLICATE GRUPULUI ȚINTĂ

Întrebarea 1	Vârsta dumneavoastră este: ☐ sub 20 de ani ☐ între 20 - 30 de ani ☐ între 30 - 40 de ani ☐ între 40 - 50 de ani ☐ peste 50 de ani
--------------	--

Nr. respondenți:	166 din 170 chestionare
------------------	-------------------------

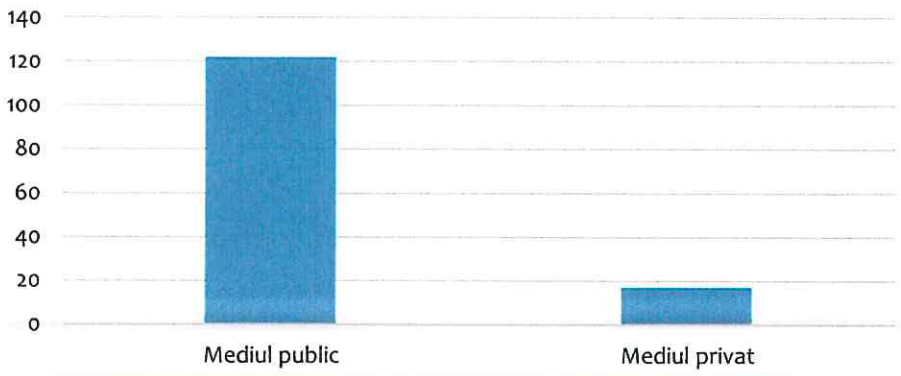
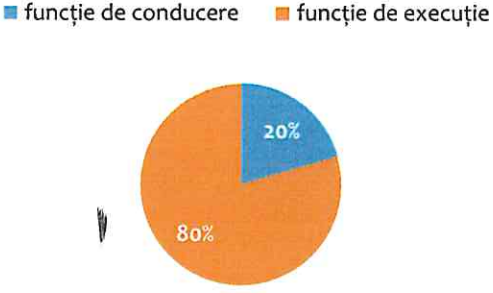
Distribuție răspunsuri:	Nr. crt.	Eșantion	Responde nți (total)
	1.	Instituții publice	122
	2.	Mediu de Afaceri	17
	3.	Societatea civilă	27
	4.	TOTAL	166

Reprezentare grafică:

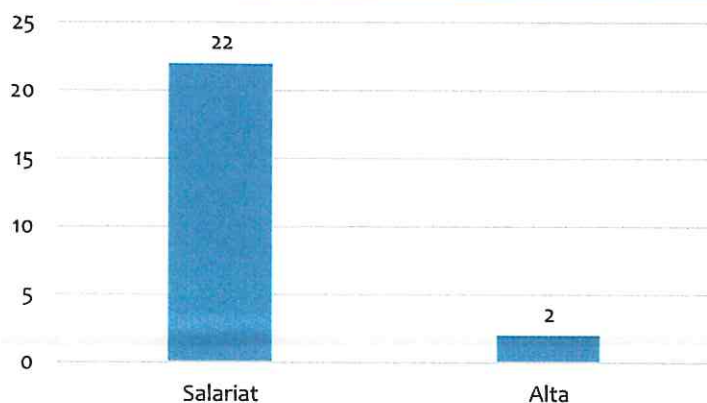
Age Group	Instituții publice	Mediul de afaceri	Societatea civilă
între 20 - 30 de ani	5	0	2
între 30 - 40 de ani	12	0	5
Între 40-50 de ani	48	7	12
peste 50 de ani	60	11	8

Interpretare statistică:	Din totalul respondenților, aproximativ 47,5% dintre aceștia au o vârstă de peste 50 de ani. Nu au fost înregistrați respondenți cu o vârstă mai mică de 20 de ani. Grupa de vârstă între 20 și 30 de ani prezintă procentul cel mai scăzut, de aproximativ 3,6% din total. Respondenții din eșantionul mediu de afaceri prezintă cea mai îmbătrânită populație, în rândul acesta regăsindu-se numai persoane cu o vârstă de peste 40 de ani. Respondenții societății civile prezintă o pondere în răspunsuri apropiată cu cea a respondenților din cadrul instituțiilor publice pentru grupele de vârstă 20-30 de ani și 30-40 de ani, indicând o populație cu o variație a vârstei mai accentuată în acest caz.																	
Întrebarea 2	Sexul: a) masculin b) feminin																	
Nr. respondenți:	163 din 170 chestionare																	
Distribuție răspunsuri:	<table><tr><th>Nr. crt.</th><th>Eșantion</th><th>Respondenți (total)</th></tr><tr><td>1.</td><td>Instituții publice</td><td>120</td></tr><tr><td>2.</td><td>Mediu de Afaceri</td><td>17</td></tr><tr><td>3.</td><td>Societatea civilă</td><td>26</td></tr><tr><td>4.</td><td>TOTAL</td><td>163</td></tr></table>	Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)	1.	Instituții publice	120	2.	Mediu de Afaceri	17	3.	Societatea civilă	26	4.	TOTAL	163		
Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)																
1.	Instituții publice	120																
2.	Mediu de Afaceri	17																
3.	Societatea civilă	26																
4.	TOTAL	163																
Reprezentare grafică:	<table><caption>Data for Gender Distribution Chart</caption><tr><th>Categorie</th><th>masculin</th><th>feminin</th></tr><tr><td>Instituții publice</td><td>48</td><td>73</td></tr><tr><td>Mediul de afaceri</td><td>7</td><td>10</td></tr><tr><td>Societatea civilă</td><td>8</td><td>18</td></tr></table>			Categorie	masculin	feminin	Instituții publice	48	73	Mediul de afaceri	7	10	Societatea civilă	8	18			
Categorie	masculin	feminin																
Instituții publice	48	73																
Mediul de afaceri	7	10																
Societatea civilă	8	18																
Interpretare statistică:	Din Total respondenți: - 62% sunt femei, reprezentând în cifră absolută 101 respondenți - 38% sunt bărbați, reprezentând în cifră absolută 62 de respondenți Defalcăt pe categorii se observă o tendință de uniformitate în distribuția în cadrul mediului de afaceri, 7 respondenți fiind bărbați și 10 femei.																	
Întrebarea 3	<i>Ultimul nivel de educație absolvit:</i> ▪ Studii medii; ▪ Studii superioare; ▪ Studii postuniversitare sau doctorale.																	

Nr. respondenți:	159 din 170 chestionare																		
Distribuție răspunsuri:	Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)																
	1.	Instituții publice	120																
	2.	Mediu de Afaceri	17																
	3.	Societatea civilă	22																
	4.	TOTAL	159																
Reprezentare grafică:	<table border="1"> <caption>Data for the bar chart: Respondents by sector and education level</caption> <thead> <tr> <th>Education Level</th> <th>Instituții publice</th> <th>Mediul de afaceri</th> <th>Societatea civilă</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>studii medii</td> <td>11</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>studii superioare</td> <td>61</td> <td>12</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>studii postuniversitare doctorale</td> <td>46</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>			Education Level	Instituții publice	Mediul de afaceri	Societatea civilă	studii medii	11	1	0	studii superioare	61	12	22	studii postuniversitare doctorale	46	4	0
Education Level	Instituții publice	Mediul de afaceri	Societatea civilă																
studii medii	11	1	0																
studii superioare	61	12	22																
studii postuniversitare doctorale	46	4	0																
Interpretare statistică:	Din datele obținute: - 7,5% din totalul respondenților au studii medii, aceștia fiind cu precădere respondenți din instituții publice, constituind în cifre absolute 11 respondenți - 61% din totalul respondenților prezintă studii superioare, această categorie constituind singura grupă în care au fost identificați respondenți din cadrul societății civile - 31% din total prezintă studii postuniversitare sau doctorale																		
Întrebarea 4 (Instituții publice/mediul de afaceri)	<i>Care este instituția publică în care lucrați?/ În ce domeniu activați ?</i>																		
Nr. respondenți:	139 din 144 de chestionare																		
Distribuție răspunsuri:	Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)																
	1.	Instituții publice	122																
	2.	Mediu de Afaceri	17																
	3.	TOTAL	139																

Reprezentare grafică			
Interpretare statistică	Preponderență a răspunsurilor angajaților instituțiilor publice 87,7% din totalul respondenților regăsindu-se în acest mediu, aceștia constituind în mărime absolută 122 de respondenți		
Întrebarea 5 (numai pentru instituțiile publice)	<i>Care este specificul funcției pe care o dețineți la nivelul instituției publice în care lucrați?</i> ▪ Funcție de conducere ▪ Funcție de execuție		
Nr. respondenți:	122 din 126 chestionare		
Distribuție răspunsuri:	Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)
	1.	Instituții publice	122
Reprezentare grafică:			
Interpretare statistică:	Din Total respondenți: - 20% dintre angajați au funcție de conducere - 80% dintre angajați ocupă o funcție de execuție		
Întrebarea 4 pentru respondenții societății civile	<i>Care este ocupația Dumneavoastră?</i> ☐ Elev/Student ☐ Salariat ☐ Antreprenor ☐ Liber-profesionist ☐ Alta:		
Nr. respondenți:	24 din 27 chestionare		
Distribuție răspunsuri:	Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)
	1.	Societate civilă	122

Reprezentare
grafică:



Interpretare
statistică:

Din Total respondenți:

- 22 sunt salariați, iar 2 ocupă alte profesii
- nu au fost înregistrați respondenți elevi/studenti, liberi profesioniști sau antreprenori

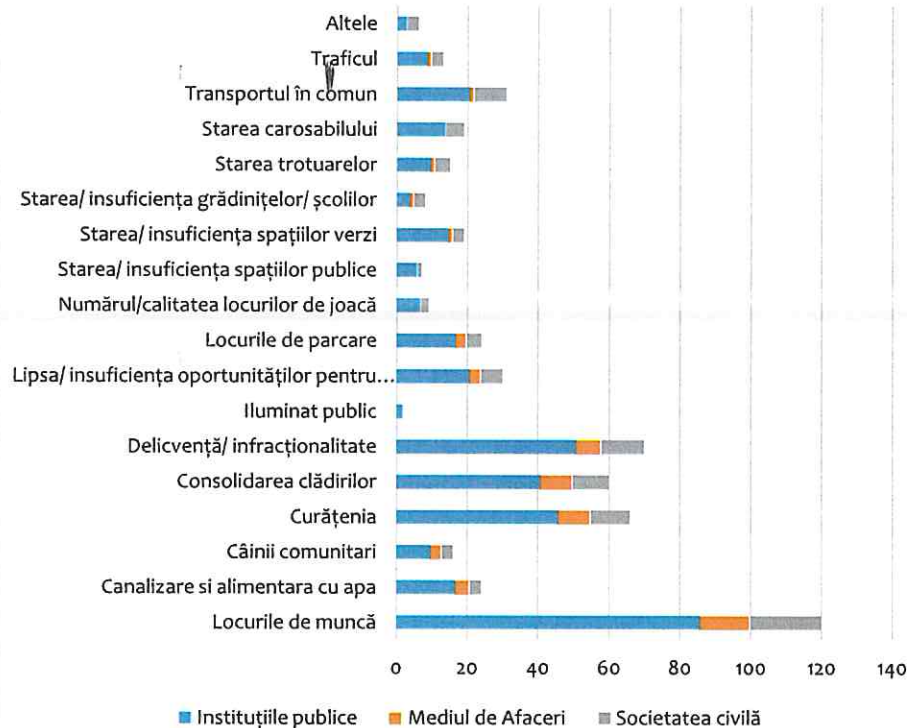
Întrebarea 6

Care considerați că sunt cele mai importante trei probleme ale Municipiului Brăila?

Criteriu	Răspuns
Locurile de muncă	
Canalizarea si alimentare cu apă	
Câinii comunitari	
Curățenia	
Consolidarea clădirilor	
Delincvență/Infraționalitate	
Iluminatul public	
Lipsa/ insuficiența oportunităților pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	
Locurile de parcare	
Numărul/ calitatea locurilor de joacă	
Starea/ insuficiența spațiilor publice	
Starea/ insuficiența spațiilor verzi	
Starea/ insuficiența grădinițelor/ școlilor	
Starea trotuarelor	
Starea carosabilului	
Transportul în comun	
Traficul	
Altele	

Nr. respondenți:	166 din 170 chestionare				
Distribuție răspunsuri:	Aspect	Instituții publice	Mediul de Afaceri	Societatea civilă	Total
	Locurile de muncă	86	14	20	120
	Canalizare și alimentare cu apă	17	4	3	24
	Căinii comunitari	10	3	3	16
	Curățenia	46	9	11	66
	Consolidarea clădirilor	41	9	10	60
	Delicvență/ infracționalitate	51	7	12	70
	Iluminat public	2	0	0	2
	Lipsa/ insuficiența oportunităților pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	21	3	6	30
	Locurile de parcare	17	3	4	24
	Numărul/calitatea locurilor de joacă	7	0	2	9
	Starea/ insuficiența spațiilor publice	6	0	1	7
	Starea/ insuficiența spațiilor verzi	15	1	3	19
	Starea/ insuficiența grădinițelor/ școlilor	4	1	3	8
	Starea trotuarelor	10	1	4	15
	Starea carosabilului	14	0	5	19
	Transportul în comun	21	1	9	31
	Traficul	9	1	3	13
	Altele	3	0	3	6

Reprezentare
grafică:



Interpretare
statistică:

Din datele analizate se poate constata o uniformitate în ceea ce privește principalele probleme identificate

- problema locurilor de muncă constituie cea mai pregnantă grijă a respondenților din cadrul celor trei eșantioane;
- la polul opus se regăsesc aspecte ce țin de iluminatul public, starea spațiilor publice sau a locurilor de joacă.

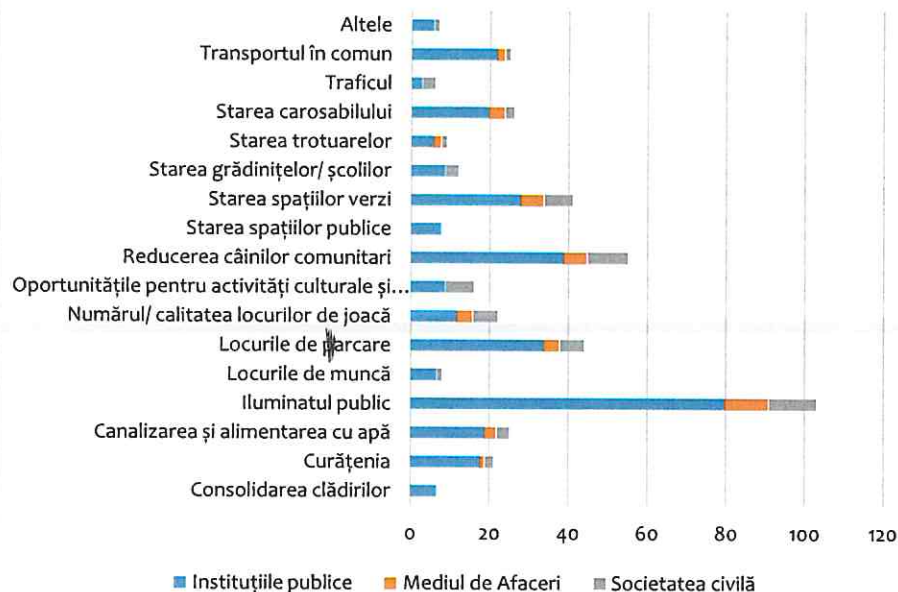
Întrebarea 7

Dar cele mai importante aspecte pozitive ?

Aspecte	Răspuns
Consolidarea clădirilor	
Curățenia	
Canalizarea si alimentara cu apa	
Iluminatul public	
Locurile de muncă	
Locurile de parcare	
Numărul/ calitatea locurilor de joacă	
Oportunitățile pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	
Reducerea câinilor comunitari	
Starea spațiilor publice	
Starea spațiilor verzi	
Starea grădinițelor/ școlilor	
Starea trotuarelor	

		Starea carosabilului			
		Traficul			
		Transportul în comun			
		Altele			
Nr. respondenți:	166 din 170 chestionare				
Distribuție răspunsuri:	Aspect	Instituțiile publice	Mediul de Afaceri	Societatea civilă	Total
	Consolidarea clădirilor	7	0	0	7
	Curățenia	18	1	2	21
	Canalizarea și alimentarea cu apă	19	3	3	25
	Iluminatul public	80	11	12	103
	Locurile de muncă	7	0	1	8
	Locurile de parcare	34	4	6	44
	Numărul/ calitatea locurilor de joacă	12	4	6	22
	Oportunitățile pentru activități culturale și de petrecere a timpului liber	9	0	7	16
	Reducerea câinilor comunitari	39	6	10	55
	Starea spațiilor publice	8	0	0	8
	Starea spațiilor verzi	28	6	7	41
	Starea grădinițelor/ școlilor	9	0	3	12
	Starea trotuarelor	6	2	1	9
	Starea carosabilului	20	4	2	26
	Traficul	3	0	3	6
	Transportul în comun	22	2	1	25
	Altele	6	0	1	7
Reprezentare					

grafică:



Interpretare statistică:

Din datele analizate rezultă o uniformitate la nivelul percepției respondenților, situația iluminatului public prezentând cel mai favorabil aspect menționat atât de respondenții din cadrul instituțiilor publice și societății civile cât și de către mediul de afaceri.

Reducerea câinilor comunitari constituie un alt aspect pozitiv identificat de respondenții din cadrul celor trei categorii.

Pentru respondenții din cadrul instituțiilor publice starea spațiilor verzi constituie un alt aspect pozitiv, în vreme ce pentru societatea civilă și mediul de afaceri calitatea locurilor de joacă și a celor de parcare au constituit o situație pozitivă.

Întrebarea 8

Cât de mulțumit(ă) sunteți de următoarele servicii publice la nivelul Municipiului Brăila?

Servicii publice	Foarte mulțumit (ă)	Mulțumit (ă)	Neutru	Nemulțumit (ă)	Foarte nemulțumit (ă)	Nu știu/nu răspund
Alimentare cu apă și canalizare						
Administrarea parcurilor/ spațiilor verzi						
Curățenie și gestiunea deșeurilor						
Iluminat public						

	Întreținere infrastructură rutieră și pietonală								
	Infrastructura educațională(grădinițe, creșe, școli, licee)								
	Locuri de joacă pentru copii								
	Petrecerea timpului liber								
	Piețe agroalimentare								
	Siguranța și ordinea publică								
	Transportul în comun								
Nr. respondenți:	159 din 170 chestionare								
Distribuție răspunsuri:	Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)						
	1.	Instituții publice	116						
	2.	Mediu de Afaceri	17						
	3.	Servicii sociale	26						
	4.	Total	159						
Reprezentare grafică:	Transportul în comun Siguranță și ordine publică Piețe agroalimentare Petrecerea timpului liber Locuri de joacă pentru copii Infrastructură educațională Întreținere infrastructură rutieră Iluminatul public Curățenia și gestiunea deșeurilor Administrarea parcurilor/spațiilor verzi Alimentare cu apă și canalizare 0 50 100 150 200 Foarte multumit Mulumit Neutru Nemulțumit Foarte Nemulțumit Nu știu/ Nu răspund								
Interpretare statistică:	Din datele colectate rezultă: ➤ grad ridicat de mulțumire privind alimentarea cu apă și canalizare, administrarea spațiilor verzi, infrastructura educațională, piețe agroalimentare transport în comun și a iluminatului public; ➤ o pondere majoritar nemulțumită se regăsește când vine vorba de gestionarea deșeurilor, siguranță și ordine publică, petrecerea timpului liber								

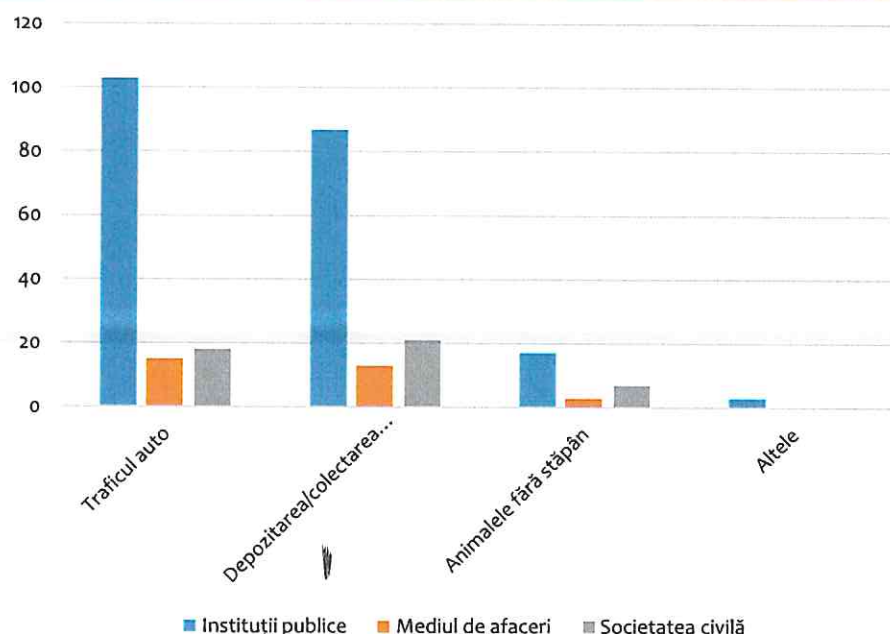
	și întreținere infrastructură rutieră.						
Întrebarea 9	Care este zona în care este sediul instituției publice/ sediul societății/ în care locuiți?						
Nr. respondenți:	159 din 170 chestionare						
Distribuție răspunsuri:	Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)				
	1.	Instituții publice	122				
	2.	Mediu de Afaceri	17				
	3.	Servicii sociale	20				
	4.	Total	159				
Reprezentare grafică:	Nu este cazul.						
Interpretare statistică:	Nu este cazul.						
Întrebarea 10	Cum apreciați zona în care aveți sediul instituției/ locuința, din punct de vedere al:						
	Servicii publice	Foarte multumit	Mulțumit	Neutru	Ne multumit	Foarte nemulțumit	NS/ NR
	Administrarea parcurilor/ spațiilor verzi						
	Alimentare cu apă și canalizare						
	Curățenie și gestiunea deșeurilor						
	Iluminat public						
	Infrastructura educațională(grădinițe, creșe, școli, licee)						
	Locuri de joacă pentru copii						
	Piețe agroalimentare						
	Siguranța și ordinea publică						
	Transportul în comun						
Nr. respondenți:	166 din 170 chestionare						

Distribuție răspunsuri:	Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)
	1.	Instituții publice	119
	2.	Mediu de Afaceri	15
	3.	Servicii sociale	25
	4.	Total	159
Reprezentare grafică:	Transportul în comun Siguranță și ordine publică Piețe agroalimentare Locuri de joacă pentru copii Infrastructură educațională Iluminat public Curățenia și gestiunea deșeurilor Alimentare cu apă și canalizare Administrarea parcurilor/spațiilor verzi 0 50 100 150 200 Foarte multumit Multumit Neutru Nemulțumit Foarte Nemulțumit Nu știu/ Nu răspund		
Interpretare statistică:	Din analiza informațiilor obținute reiese că respondenții din toate cele trei eșantioane au prezentat un grad de mulțumire ridicat în ceea ce privește sistemul de alimentare cu apă și canalizare, curățenia și gestionarea deșeurilor și administrarea parcurilor verzi din apropierea locuinței (în cazul eșantionului societate civilă) și din apropierea locului de muncă. Alte aspecte pozitive s-au regăsit în mulțumirea față de iluminatul public piețe agroalimentare sau în cazul infrastructurii de transport în comun. Spre deosebire de gradul de mulțumire general, în această situație nu au fost identificați indicatori care să prezinte un grad de satisfacere preponderent scăzut.		
Întrebarea 11	Care considerați ca sunt cele mai importante resurse care contribuie la creșterea calității vieții în Municipiul Brăila? ➤ Fluviul Dunărea/Faleza Dunării ➤ Zona liberă Brăila ➤ Podul peste Dunăre ➤ Revitalizarea/ amenajare zone pentru desfășurarea de activități economice ➤ Stațiunea Lau Sărat care aparține comunei Chiscani ➤ Parcul Monument, Grădina Publică și alte spații publice ➤ Spațiile deschise de la periferia orașului și pădurea Stejarul		
Nr. respondenți:	166 din 170 chestionare		

Distribuție răspunsuri:	Fluviul Dunărea/Faleza Dunării	116																					
	Zona liberă Brăila	48																					
	Podul peste Dunăre	114																					
	Revitalizarea/ amenajare zone pentru desfășurarea de activități economice	66																					
	Stațiunea Lacu Sărat care aparține comunei Chiscani	56																					
	Parcul Monument, Grădina Publică si alte spații publice	59																					
	Spațiile deschise de la periferia orașului și pădurea Stejarul	29																					
Reprezentare grafică:	<table border="1"> <caption>Data for the chart: Distribution of responses by category</caption> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Instituții publice</th> <th>Mediul de afaceri</th> <th>Societatea civilă</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Spațiile deschise de la periferia orașului și...</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Stațiunea Lacu Sărat care aparține comunei...</td> <td>40</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Podul peste Dunăre</td> <td>80</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Fluviul Dunărea/Faleza Dunării</td> <td>80</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table>			Category	Instituții publice	Mediul de afaceri	Societatea civilă	Spațiile deschise de la periferia orașului și...	20	10	10	Stațiunea Lacu Sărat care aparține comunei...	40	10	10	Podul peste Dunăre	80	10	10	Fluviul Dunărea/Faleza Dunării	80	10	10
Category	Instituții publice	Mediul de afaceri	Societatea civilă																				
Spațiile deschise de la periferia orașului și...	20	10	10																				
Stațiunea Lacu Sărat care aparține comunei...	40	10	10																				
Podul peste Dunăre	80	10	10																				
Fluviul Dunărea/Faleza Dunării	80	10	10																				
Interpretare statistică:	Din totalul răspunsurilor se poate remarca o importanță sporită acordată fluviului Dunărea, primele două resurse indicate ca fiind vitale pentru Municipiul Brăila implică cursul de apă prin amenajarea Falezei Dunării sau construirea unui pod peste fluviu. Spațiile deschise de la periferia orașului și pădurea Stejarul se află la polul opus ca și importanță acordată de respondenții din cele 3 eșantioane în creșterea calității vieții.																						
Întrebarea 12	Care considerați ca sunt cele mai importante surse de poluare în Municipiul Brăila? ➤ Traficul auto ➤ Depozitarea/colectarea necorespunzătoare a deșeurilor la nivelul străzilor, bulevardelor și zonelor rezidențiale ➤ Animalele fără stăpân ➤ Altele (specificați)																						
Nr. respondenți:	166 din 170 chestionare																						
Distribuție răspunsuri:	Traficul auto	136																					
	Depozitarea/colectarea necorespunzătoare a deșeurilor la nivelul străzilor, bulevardelor și zonelor rezidențiale	121																					
	Animalele fără stăpân	27																					
	Altele (specificați)	3																					

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

Reprezentare grafică:



Interpretare statistică:

În urma analizei datelor obținute se poate remarca o îngrijorare preponderentă a respondenților în ceea ce privește poluarea efectuată de mijloacele de transport și de depozitarea/ colectarea necorespunzătoare a deșeurilor. Defalcăt, în funcție de eșantion, respondenții din cadrul instituțiilor publice și mediul de afaceri au indicat o îngrijorare mai mare față de poluarea produsă de traficul auto, această direcție constituind 49%, respectiv 48,3% ca și pondere din totalul răspunsurilor pe grupe. În cazul societății civile, îngrijorarea majoritară o constituie depozitarea și colectarea necorespunzătoare a deșeurilor, constituind 45% din totalul răspunsurilor acestei categorii.

Întrebarea 13

Cunoașteți unul sau mai multe proiecte de investiții realizate în Municipiul Brăila? Exemplificați!

Nr. respondenți:

146 din 170 chestionare

Distribuție răspunsuri:

Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)
1.	Instituții publice	108
2.	Mediu de Afaceri	14
3.	Servicii sociale	24
4.	Total	146

Reprezentare grafică:

Nu este cazul

Interpretare statistică:

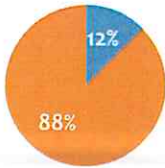
Nu este cazul

Întrebarea 14

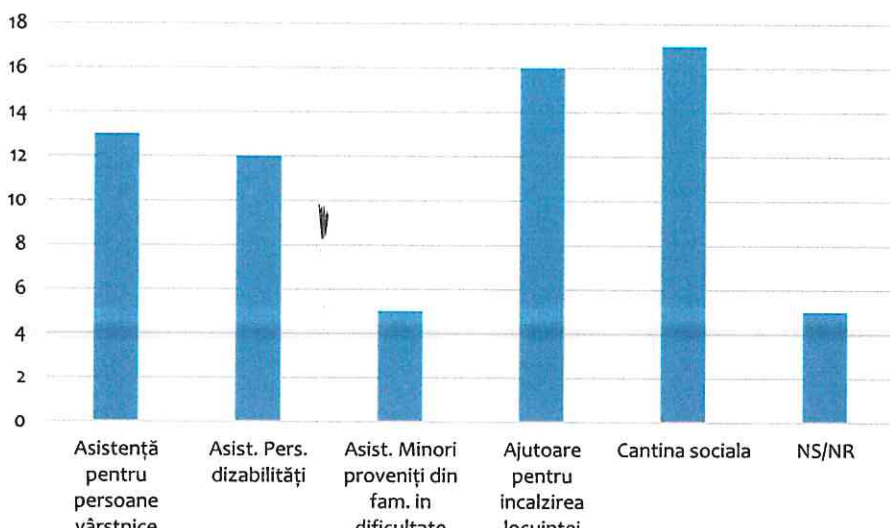
Pe o scară de la 1 la 10 acordați punctaj următoarelor priorități de investiții:

- Modernizare infrastructură rutieră și pietonală
- Modernizare flotă transport public
- Reabilitare/modernizare sistem de alimentare cu apă și canalizare

	➤ Restaurare centru istoric (inclusiv infrastructura pietonală și carosabil) ➤ Amenajarea de noi spații verzi ➤ Amenajarea de platforme pentru activități economice ➤ Modernizare/dotare infrastructură educațională ➤ Amenajare spații de agrement și petrecere a timpului liber, inclusiv pentru activități de sport în masă ➤ Amenajare de centre medicale de permanență sau centre de tratament ➤ Înființare infrastructură pentru autovehicule electrice																																														
Nr. respondenți:	166 din 170 chestionare																																														
Distribuție răspunsuri:	Nr. crt.	Eșantion	Respondenți (total)																																												
	1.	Instituții publice	122																																												
	2.	Mediu de Afaceri	17																																												
	3.	Servicii sociale	27																																												
	4.	Total	166																																												
Reprezentare grafică:	<table border="1"><thead><tr><th>Proiect</th><th>Instituții publice</th><th>Mediul de afaceri</th><th>Societatea civilă</th></tr></thead><tbody><tr><td>Înființare infrastructură pentru autovehicule...</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>Amenajare de centre medicale de...</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>Amenajare spații de agrement și petrecere a...</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>Modernizare/dotare infrastructură...</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>Amenajarea de platforme pentru activități...</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>Amenajarea de noi spații verzi</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>Restaurare centru istoric (inclusiv...</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>Reabilitare/modernizare sistem de...</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>Modernizare flotă transport public</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>Modernizare infrastructură rutieră și pietonală</td><td>800</td><td>100</td><td>100</td></tr></tbody></table>			Proiect	Instituții publice	Mediul de afaceri	Societatea civilă	Înființare infrastructură pentru autovehicule...	800	100	100	Amenajare de centre medicale de...	800	100	100	Amenajare spații de agrement și petrecere a...	800	100	100	Modernizare/dotare infrastructură...	800	100	100	Amenajarea de platforme pentru activități...	800	100	100	Amenajarea de noi spații verzi	800	100	100	Restaurare centru istoric (inclusiv...	800	100	100	Reabilitare/modernizare sistem de...	800	100	100	Modernizare flotă transport public	800	100	100	Modernizare infrastructură rutieră și pietonală	800	100	100
Proiect	Instituții publice	Mediul de afaceri	Societatea civilă																																												
Înființare infrastructură pentru autovehicule...	800	100	100																																												
Amenajare de centre medicale de...	800	100	100																																												
Amenajare spații de agrement și petrecere a...	800	100	100																																												
Modernizare/dotare infrastructură...	800	100	100																																												
Amenajarea de platforme pentru activități...	800	100	100																																												
Amenajarea de noi spații verzi	800	100	100																																												
Restaurare centru istoric (inclusiv...	800	100	100																																												
Reabilitare/modernizare sistem de...	800	100	100																																												
Modernizare flotă transport public	800	100	100																																												
Modernizare infrastructură rutieră și pietonală	800	100	100																																												
Interpretare statistică:	Din totalul răspunsurilor analizate reiese că modernizarea/ dotarea infrastructurii educaționale și a infrastructurii rutiere constituie direcțiile asupra cărora autoritățile locale ar trebui să își îndrepte investițiile ulterioare. Defalcăt, se observă o preocupare a respondenților din cadrul instituțiilor publice asupra modernizării infrastructurii rutiere și pietonale, în vreme ce mediul de afaceri își îndreaptă atenția asupra amenajării de noi spații verzi. societatea civilă consideră prioritar modernizarea și dotarea infrastructurii educaționale.																																														
Întrebări specifice aplicate eșantionului societate civilă																																															
Întrebarea 1	Utilizați/ ați utilizat serviciile de asistență socială din Municipiul Brăila? ➤ Da ➤ Nu																																														
Nr. respondenți:	24 din 27 chestionare																																														
Distribuție răspunsuri:	DA	3																																													

	NU	21	
Reprezentare grafică:	■ DA ■ NU 		
Interpretare statistică:	Conform răspunsurilor 88% dintre respondenții societății civile nu au beneficiat de ajutoare sociale din partea autorităților locale.		
Întrebarea 16	Din câte știți, care dintre următoarele servicii de asistență socială sunt disponibile în Municipiul Brăila?		
	Categoria serviciului	Marcați cu X răspunsurile	
	Asistență pentru persoane vârstnice		
	Asistență pentru persoane cu dizabilități		
	Asistență pentru minori proveniți din familii în dificultate		
	Ajutoare pentru încălzirea locuinței		
	Cantina socială		
	Nu știu/ nu răspund		
Nr. respondenți:	27 de respondenți din 27 de chestionare		
Distribuție răspunsuri:	Categoria serviciului	Nr. răspunsuri	
	Asistență pentru persoane vârstnice	13	
	Asist. Pers. dizabilități	12	
	Asist. pentru minori proveniți din familii în dificultate	5	
	Ajutoare pentru încălzirea locuinței	16	
	Cantină sociala	17	
	NS/NR	5	

STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ ZUF BRĂILA

Reprezentare grafică:	 <table><tr><th>Program</th><th>Frecvență</th></tr><tr><td>Asistență pentru persoane vârstnice</td><td>13</td></tr><tr><td>Asist. Pers. dizabilități</td><td>12</td></tr><tr><td>Asist. Minori proveniți din fam. în dificultate</td><td>5</td></tr><tr><td>Ajutoare pentru încălzirea locuinței</td><td>16</td></tr><tr><td>Cantina socială</td><td>17</td></tr><tr><td>NS/NR</td><td>5</td></tr></table>	Program	Frecvență	Asistență pentru persoane vârstnice	13	Asist. Pers. dizabilități	12	Asist. Minori proveniți din fam. în dificultate	5	Ajutoare pentru încălzirea locuinței	16	Cantina socială	17	NS/NR	5
Program	Frecvență														
Asistență pentru persoane vârstnice	13														
Asist. Pers. dizabilități	12														
Asist. Minori proveniți din fam. în dificultate	5														
Ajutoare pentru încălzirea locuinței	16														
Cantina socială	17														
NS/NR	5														
Interpretare statistică:	Din datele colectate rezultă că sistemul de asistență socială prezent la nivelul Municipiului Brăila beneficiază de toate programele destinate persoanelor aflate în nevoie. Din frecvența răspunsurilor se poate remarca un grad scăzut de menționare a programului de asistență al minorilor proveniți din familii în dificultate.														

PORTOFOLIUL DE PROIECTE

BRĂILA – ORAȘ VERDE		
Mobilitate urbană durabilă		
1	Modernizare transport electric Bd. Independenței	FEN ³²
2	Modernizare transport electric Parc Monument - Radu Negru	FEN
3	Modernizare transport electric pe Șoseaua Baldovinești	FEN
4	Modernizare transport electric pe Calea Galați	FEN
5	Modernizare conexiune tramvai Brăila- Lacu Sărat	FEN
6	Modernizare străzi cartier Nedelcu Chercea etapa II	BL ³³ + BS ³⁴ Programul Anghel Saligny
7	Modernizare străzi cartier Radu Negru	BL
8	Modernizare străzi cartier PISC	BL
9	Modernizare strazi Comorofca	BL + BS Programul Anghel Saligny
10	Modernizare strazi Lacu Dulce	BL
11	Amenajare/Modernizare parcuri rezidențiale	BL
12	Amenajare si modernizare statii imbarcare calatori pentru transportul public	BL
13	Amenajare sens giratoriu in municipiul Braila- Soseaua Buzaului c/c Soseaua Nationala Veche	BL
14	Extinderea transportului in comun in zonele cu unități de producție nou înființate	BL
15	Piste ciclabile articulate cu punctele de interes din oraș și artele majore	FEN/ BS /BL
16	Parc de biciclete pentru închiriat	FEN/ BS /BL
17	Amenajare infrastructură rutieră și pietonală	FEN/ BS /BL
18	Amenajare culoare de transport public	BL
19	Achiziție de vehicule nepoluante (tramvaie) destinate transportului public Brăila – Chiscani	FEN
20	Achiziție mijloace de transport în comun - autobuze urbane în Municipiul Brăila	FEN
21	Actualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă	FEN

³² Fonduri Externe Nerambursabile³³ Buget Local³⁴ Buget de Stat

22	Modernizare strada 1 Decembrie 1918	BL
23	Modernizare str General E. Grigorescu	BL
24	Modernizare strada Școlilor	BL
25	Construire parcare suprateană	BL
26	Modernizarea rețelei de drumuri de interes local în com. Chiscani, jud. Braila	FEN/BL
27	Construire trotuare și piste ciclisti în sat Varsatura, com. Chiscani, jud Braila (PNNR)	FEN/BL
28	Modernizare strazi cartier sat Chiscani, comuna Chiscani, judetul Braila	BS/BL
29	Cresterea gradului de siguranta a circulatiei rutiere si pietonale in sat Varsatura, com. Chiscani, jud. Braila	BL
30	Sistemizare strada Principala sat Chiscani(trotuare si acces proprietati)	BL
31	Asfaltare străzi sat Chiscani, comuna Chiscani, județul Brăila	FEN/BS/BL
32	Amenajare trotuare si parcare Strada Scolii – Zona Civic, sat Chiscani, comuna Chiscani, judetul Braila	BL
33	Modernizare drumuri locale in comuna Chiscani, judetul Braila	BS/BL
34	Asfaltare și amenajare parcare strada Cuvioasa Parascheva sat Chiscani, comuna Chiscani, județul Brăila	BL
35	Modernizare și extindere străzi, parcuri, alei pietonale și piste biciclete pentru punerea în valoare a stațiunii turistice Lacu Sărat, com. Chiscani, jud. Brăila	BS/BL
36	Construire trotuare și piste ciclisti în comuna Chiscani, județul Brăila	BS/BL
Neutralitate energetică		
37	Eficientizarea energetică a clădirilor publice	FEN/BS
38	Realizare centrală panouri foto-voltaice	FEN
39	Plan de acțiune reducere zgomot	BL
40	Renovare energetic B1 C1 str Tineretului nr 36	FEN
41	Renovare energetică Grădinița cu program prelungit nr. 11, Brăila	FEN
42	Renovare energetică Școala generală nr. 4 Alexandru Ioan Cuza, Brăila	FEN
43	Renovare energetică Școala gimnazială nr. 11 Ion Luca Caragiale - Brăila	FEN
44	Eficientizare energetică Grădiniță cu program prelungit nr. 7 "Lizuca"	FEN
45	Renovare energetică Grădinița cu program prelungit nr. 8 - Brăila	FEN
46	Eficientizare energetică Grădinița Sf Nicolae	FEN
47	Eficientizare energetică Grădinița program săptămânal nr 56	FEN
48	Eficientizare energetică Școala Gimnazială A.S. Pușkin	FEN
49	Eficientizare energetică Școala Gimnazială V. Alecsandri	FEN
50	Eficientizare energetică Liceul tehnologic Anghel Saligny	FEN
51	Eficientizare energetică Liceul teoretic M. Sebastian	FEN
52	Eficientizare energetică Liceul Tehnologic Panait Istrati	FEN
53	Eficientizare energetică Liceul cu program Sportiv bazin înot și sala antrenamente	FEN
54	Eficientizare energetică Spital Psihiatrie – corp șos. Baldovinești	FEN

55	Renovare energetică complex rezidențial Sf Maria	FEN
56	Renovare energetică cămin Lacu Sărat	FEN
57	Renovare energetică clădire Facultatea de inginerie Brăila	FEN
58	Eficiențizare energetică Grădinița program săptămânal nr 49	FEN
59	Eficiențizare energetică Grădinița program săptămânal nr 51	FEN
60	Instalare panouri fotovoltaice stația de epurare	FEN
61	Amenajarea 4 stații de încărcare auto electrice comuna Chiscani, județul Brăila	BS/BL
62	Sprijinirea investițiilor în noi capacități de producere a energiei electrice produse din surse regenerabile pentru autoconsum în comuna Chiscani, județul Braila	FEN
63	Producerea energiei din surse regenerabile pentru cladirile publice si iluminatul public în comuna Chiscani	FEN
Reducerea poluării		
64	Sistem de alimentare cu apă Brăila Nord	FEN
65	Cluster Brăila (Stație epurare, stație pompare, rețele canalizare în aglomerări)	FEN
66	Reabilitare și modernizare Uzina de Apă Brăila, inclusiv montare CT și instalații termice	FEN
67	Înlocuiri rețele apă-canal, branșamente și racorduri	FEN
68	Achiziționare echipamente și infrastructura necesara functionarii instalatiei de apa canal si statie de epurare	FEN
69	Înființare și reabilitare a rețelei de apă și canalizare în Municipiul Brăila	FEN
70	Dublare alimentare cu energie electrică SPAU pasaj	FEN
71	Reabilitare instalații electrice Uzina de apă Brăila	FEN
72	Lucrari de contorizare și contractare individual în vederea eliminarii pierderilor de apa	FEN
73	Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Brăila	FEN
74	Plantare de pomi – aliniamente stradale	BL
75	Retea de apa localitatea Chiscani, jud. Braila-bransamente si hidranti exteriori	BS/BL
76	Alimentare cu gaze naturale satul Lacu Sarat, comuna Chiscani, judetul Braila	BS/BL
77	Executie extindere retea canalizare comuna Chiscani etapa III	FEN/BL
78	Executie extindere retea gaze naturale in satele Chiscani	BS/BL
79	Extindere retea canalizare comuna Chiscani, Judetul Braila-etapa II	BS/BL
80	Extindere retea apa si canalizare pentru punerea in valoare a statiunii turistice Lacu Sarat, comuna Chiscani, judetul Braila	BS/BL

BRĂILA – ORAȘ ATRACTIV

Regenerare urbană

81	Regenerare economică și socială în zone marginalizate din municipiul Brăila	FEN
82	Regenerare zone urbane degradate sector 1	FEN

83	Amenajare taluz Faleza Dunării	BL
84	Reabilitare si modernizare Parc Monument	FEN/BS/BL
85	Amenajare Oraselul Copiilor si Skate Parc in Parc Monument, Municipiul Braila	BL
86	Regenerare urbană zone centrale	FEN
87	Regenerare urbană zone marginale	FEN
88	Extindere Registrul spațiilor verzi Municipiul Brăila	BL
89	Registrul spațiilor verzi comuna Chiscani	BL
<i>Promovare turistică și restaurare patrimoniu</i>		
90	Construire Aquapark în Municipiul Brăila	BL
91	Amenajarea de parc aventură	FEN/BS/BL
92	Realizarea de parc de clădiri în miniatură	FEN/BS/BL
93	Port turistic de agrement – modernizare debarcader	BL
94	Reabilitare Castel de apă Grădina Publică, Brăila	FEN/BS/BL
95	Restaurare Clădire M. Eminescu nr 23 A Tipografia Moderna Frankel	FEN/BS/BL
96	Renovare integrată Imobil strada Eremeia Grigorescu nr 23	FEN/BS/BL
97	Renovare integrată imobil str Pensionatului nr 2	FEN/BS/BL
98	Reabilitare si punere in valoare turistica a sistemului de hrupe	FEN/BS/BL
99	Restaurare imobil Spiru Haret - Școala nr 3	FEN/BS/BL
100	Reabilitarea, modernizarea și dotarea clădirilor monument-istoric cu importanță istorică, culturală și de patrimoniu pentru comunitate	FEN/BS/BL
101	Restaurare imobil str Oituz nr 5A Casa Matsoukis	FEN
102	Consolidare, restaurare și punere în valoare Biserica Sf Nicolae - Brăila	FEN
103	Consolidare, restaurare și punere în valoare Biserica Sf Apostoli Petru și Pavel și Sfânta Cuvioasă Parascheva - Brăila	FEN
104	Restaurare și punere în valoare Casa Învățătorului	FEN
105	Punerea în valoare a Cinematografului Central	FEN/BS/BL
106	Punerea în valoare a Cinematografului Unirea	FEN/BS/BL
107	Modernizare sistem de iluminat public in municipiul Braila si extindere de iluminat stradal si ornamental	FEN/BS/BL
108	Reabilitare termica și a spațiilor Bibliotecii Judetene „Panait Istrati” Brăila	FEN/ BS/ BL
109	Construire Casa Colecției de Științe ale Naturii	FEN/ BS/ BL
110	Construire centru de informare sat Vărsătura, comuna Chiscani, judetul Braila	BL
111	Amenajare peisagistica pentru punerea în valoare a stațiunii turistice Lacu Sărat, com. Chiscani, jud. Brăila	BS/BL
112	Analiza patrimoniului existent in stațiunea Lacu Sarat, comuna Chiscani, județul Brăila	BL
113	Centru de agrement în stațiunea Lacu Sărat – servicii proiectare faza I - SF	PRSE 2021 - 2027

114	Măsurile privind îmbunătățirea dezvoltării serviciilor de turism în stațiunea Lacu Sărat – servicii de proiectare faza I	PRSE 2021 - 2027
BRĂILA – ORAȘ INCLUZIV		
<i>Dezvoltare infrastructură pentru educație</i>		
115	Reabilitare, modernizare și dotare Școala Gimnazială Mihai Viteazul, Brăila	FEN
116	Reabilitare, modernizare și dotare Școala Gimnazială Mihai Eminescu, Brăila	BL
117	Realizarea unei creșe în cartierul Buzăului	FEN
118	Consolidare, reabilitare, extindere și dotare Grădiniță cu program normal nr. 18 Brăila	FEN
119	Reabilitare și dotare corpuri C1, C2 și C3 - Colegiul Tehnic "Costin D. Nenițescu", Brăila	FEN
120	Dotare cu mobilier și echipamente digitale și material didactice învățământ preuniversitar- Educație pentru performanță	FEN
121	Dotare cu mobilier și echipamente digitale și material didactice învățământ profesional și tehnic - Educație pentru performanță	FEN
122	Infrastructură de calitate pentru asigurarea accesului copiilor și tinerilor la servicii de sănătate în unitățile de învățământ - <i>Amenajare/modernizare și cabinete medicale școlare, inclusiv stomatologie</i>	BS/FEN/BL
123	Susținerea operatorilor economici implicați în învățământul dual pentru asigurarea spațiilor și tehnologiilor adecvate „atelierelor școlare”, precum și a personalului calificat în domeniu	FEN?BS/BL
124	Reabilitare /modernizare atelier Liceul Anghel Saligny	FEN
125	Reabilitare /modernizare atelier Liceul Grigore Moisil	FEN
126	Dotarea cu mobilier , materiale didactice și echipamente digitale a unităților de învățământ preuniversitar din comuna Chiscani, județul Braila	FEN/BL
127	Extinderea grădiniței și școlii gimnaziale Chiscani	BL
128	Scoala cu clasele I-IV Lacu Sărat, comuna Chiscani, cu schimbare de destinație în Grădinița Lacu Sărat	BS/BL
129	Amenajare parcare Școala Gimnazială Chiscani - corp cartier	BL
130	Finanțarea bibliotecilor pentru a deveni hub-uri de dezvoltare a competențelor digitale, aferent PNRR/2023- INVESTIȚIA 117 – Componenta C7 (Biblioteca -PNNR)	FEN/BL
<i>Dezvoltare infrastructură și servicii sociale</i>		
131	Renovare energetică Centru rezidențial Sf Maria	FEN
132	Renovare energetică cămin persoane vârstnice Lacu Sărat	FEN
133	Construcția de locuințe sociale ANL	BS
134	Amenajarea și dotarea centrului Social Multifunctional	BS/BL/FEN
135	Construirea de locuințe pentru tineri ANL	BS
136	Amenajare piață de gros la Târgul Obor	BL

137	Modernizare Piața producătorilor	BL
138	Modernizare Piața de fructe	BL
139	Amenajare parc copii si adulti - centru Chiscani	
140	Amenajare zona de agrement cu specific pescăresc- în statiunea Lacu Sărat	FEN/BL
141	Construire teren multifuncțional și loc de joacă pentru copii sat Lacu Sarat, com. Chiscani, jud. Braila	BL
142	Construire Baza sportiva TIP 1, comuna Chiscani, Statiunea Lacu Sarat, Aleea Stadionului, nr. 1, judetul Braila	FEN/BL
143	Construire locuințe sociale km 10, comuna Chiscani, județul Brăila	BS/BL
144	Reabilitare și modernizare blocuri sociale colonia KM 10 com. Chiscani, jud. Braila	BS/BL
145	Reabilitare cimitir sat Lacu Sarat, comuna Chiscani, județul Brăila	BL
146	Reabilitare cimitir sat Chiscani, comuna Chiscani, județul Brăila	BL
147	Reabilitare dispensar uman Chiscani, judetul Braila	BL
148	Reabilitare si extindere sediu primarie si amenajare parcare com Chiscani, judetul Braila	BL

BRĂILA -ORAȘ INTELIGENT

149	Extinderea și dezvoltarea centrelor de monitorizare	BS/BL/FEN
150	Eficientizarea parcărilor publice	BS/BL/FEN
151	Digitizarea serviciilor publice	BS/BL/FEN
152	Elaborarea unei aplicații Visit Brăila	BL
153	Extindere sistem WI-FI, inclusiv prin achiziționarea de mobilier urban inteligent	BS/BL/FEN
154	Servicii sociale digitizate	BS/BL/FEN
155	Realizarea unor platforme de aplicații integrate furnizate cetățenilor	BS/BL/FEN
156	Cadastru imobiliar și bancă de date	BL
157	Actualizare Plan Urbanistic General – Municipiul Brăila	BL
158	Actualizare Plan Urbanistic General-comuna Chiscani	BS/BL
159	Extindere rețea de iluminat comuna Chiscani, județul Brăila	BL
160	Extindere Sistem supraveghere video comuna Chiscani	BL

Inspector,

Cristina Dosuleanu

Director executiv DSPDERI,

Iuliana Neagu

Șef serviciu,
Ileana Dinu