

ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL BRĂILA



MEMORIU GENERAL

DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI

Titlul lucrării:

ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL- MUN. BRĂILA

Beneficiar:

PRIMĂRIA Municipiului Brăila

Consiliul Local Brăila

Adresa:

Piata Independenței nr.1, 810210, Brăila

Tel.+4 0239 69 49 07; Fax: + 4 0239 69 23 94

www.primariaBrăila.ro



Proiectant general:

Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - București

Centrul de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting

Adresa:

Str. Academiei 18-20, 010014, București, România

Tel: +40 21 307 71 12; Fax: +40 21 307 71 09

www.uauim.ro



Șef Proiect:

arh. Angelica STAN



Pr. Nr. 02./2011



COLECTIV DE ELABORARE

PROIECTANT GENERAL	Universitatea de Arhitectură și Urbanism « Ion Mincu » Centrul de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting	
Șef proiect	conf. dr. arh. Angelica STAN	U.A.U.I.M.
Proiectanți urbanism		
	asist. urb. drd. Mihai Alexandru ¹	U.A.U.I.M.
	asist. arh. drd. Cătălina Ioniță	U.A.U.I.M.
	drd. urb. peis. Andreea Simion	U.A.U.I.M.
Colaboratori		
	lect.dr.arh. Simona Butnariu	U.A.U.I.M.
	asist.urb.arh. Cristina Constantinescu	U.A.U.I.M.
	arh. Raluca Pascu	U.A.U.I.M.
	arh. Antonela Roșu	URBIS '90
	arh. Andreea Dalimon	URBIS '90
	urb. drd. Alexandra Ioniță	U.A.U.I.M.
	asist.peis. Lavinia Luparu	U.A.U.I.M.
Elaboratori studii de fundamentare		
	Ing. Eugen Ionescu Ing. Adrian Vâlcă	URBANTRAFIC
	Ing. Costel Bungețeanu	GEO 2000
	Ing. Mitu Virgil	ARISTAR MIT
	Soc. Alina Chicoș	INCDT URBAN INCERC
	Soc. Georgiana Toth	INCDT URBAN INCERC
	Ing. Dana Danias Ing. Bojoi Silvia Ing. Glăvan - Caranghel Teodor	DANIAS
	Ist. dr. Ionel Cîndea	Muzeul Brăilei
	Peis. Arh. Raluca Pascu Urb. Peis. Katerina Georgescu	U.A.U.I.M.
	Arh. Doina Bubulete	INCDT URBAN INCERC
	Conf.dr.arh. Mihaela Negulescu	URBIS '90

¹ Decedați în incendiul "Colectiv"

CUPRINS

1.	INTRODUCERE	7
1.1.	OBIECTIVELE LUCRĂRII	8
1.1.1.	<i>Solicitări ale temei program</i>	8
1.1.2.	<i>CORELAREA P.U.G. CU STRATEGIA DE DEZVOLTARE A MUNICIPIULUI BRĂILA 2014-2020 SI PIDU BRĂILA ACTUALIZAT (2017)</i>	9
1.2.	SURSE DOCUMENTARE- extras	10
1.2.1.	<i>Baza legislativa si normativa</i>	10
1.2.2.	<i>Lista studiilor și documentațiilor de urbanism cu relevanță pentru întocmirea PUG – Mun. Brăila</i>	11
1.2.3.	<i>Lista studiilor de fundamentare realizate în cadrul PUG-Mun.Brăila</i>	12
2.	STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII	13
2.1.	DATE DE SINTEZĂ 13	
2.2.	INCADRAREA IN TERITORIUL ADMINISTRATIV	14
2.3.	ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE	16
2.3.1.	<i>ANALIZA CADRULUI NATURAL</i>	16
2.3.2.	<i>ZONE DE RISC NATURAL</i>	18
2.3.3.	<i>ASPECTE DE MEDIU</i>	22
2.3.4.	<i>ANALIZA EVOLUTIEI ISTORICE A ORASULUI</i>	26
2.3.5.	<i>ANALIZA PEISAJULUI URBAN</i>	31
2.3.6.	<i>DEZVOLTAREA ECONOMICĂ</i>	34
2.3.7.	<i>POPULAȚIA. ELEMENTE DEMOGRAFICE ȘI SOCIALE</i>	38
2.3.8.	<i>NECESITĂȚI ȘI OPȚIUNI ALE POPULAȚIEI</i>	41
2.3.9.	<i>PROGNOZA POPULAȚIEI</i>	42
2.3.10.	<i>ANALIZA MOBILITATII URBANE</i>	43
2.4.	ZONIFICAREA TERITORIULUI INTRAVILAN AL MUNICIPIULUI BRĂILA	58
2.4.1.	<i>ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ SI BILANȚUL TERITORIAL _SITUAȚIE EXISTENTĂ</i>	58
2.4.2.	<i>PRINCIPALELE CARACTERISTICI ALE ZONELOR FUNCTIONALE DIN INTRAVILAN</i>	61
2.4.3.	<i>ANALIZA STRUCTURALA SI MORFOLOGICA</i>	65

2.5. ECHIPAREA EDILITARĂ.....	75
2.5.1. <i>Stadiul actual</i>	75
2.5.2. <i>Disfuncționalități privind echiparea edilitara</i>	80
2.6. SINTEZA STUDIILOR ANALITICE ȘI PROSPECTIVE.....	81
2.6.1. <i>Concluziile studiilor de fundamentare</i>	81
2.6.2. <i>SINTEZA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR</i>	84
2.7. DIAGNOSTICUL GENERAL ȘI PROSPECTIV	85
2.7.1. <i>DIAGNOSTIC GENERAL</i>	85
2.7.1. <i>DIAGNOSTIC PROSPECTIV: POTENTIALUL DE DEZVOLTARE URBANĂ AL BRĂILEI</i>	88
3. STRATEGIA DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ aferentă PUG Brăila	90
3.1. Argument, premise	90
3.2. Componentele strategiei	91
3.2.1. <i>COMPONENTA SPAȚIALĂ</i>	91
3.2.2. <i>COMPONENTA TEMPORALĂ</i>	92
3.2.3. <i>COMPONENTA EUROPEANĂ</i>	92
3.3. Valori fundamentale ale dezvoltării spațiale a Brăilei	93
3.3.1. <i>DUNĂREA – ELEMENT GENERATOR ȘI EMBLEMĂ A ORAȘULUI</i>	93
3.3.2. <i>ZONA CENTRALĂ – INIMĂ A ORAȘULUI ȘI A MOTOR AL AGLOMERAȚIEI URBANE</i>	93
3.3.3. <i>ORAȘUL - CONTINUITATE ȘI REINVENTARE</i>	93
3.4. Viziunea de dezvoltare spațială a orașului	94
1. Pilonul social - identitar	95
2. Pilonul patrimoniu natural și construit	95
3. Pilonul economic	95
4. Pilonul administrativ	95
3.1. Obiective strategice de dezvoltare urbanistică. Obiective operationale și direcții de acțiune	95
4. POLITICI ȘI PROGRAME DE INVESTIȚII PUBLICE NECESARE IMPLEMENTĂRII	98
4.1. Politici sectoriale și domenii prioritare de acțiune	98
4.2. Corelarea politicilor sectoriale de dezvoltare spațială a Brailei cu axele prioritare și obiectivele strategice aferente Strategiei de dezvoltare urbană	100
5. Plan de acțiune pentru implementarea strategiei de dezvoltare spațială aferentă PUG -Mun. Braila	103
5.1. Lista principalelor proiecte de dezvoltare și restructurare coerente cu PUG	105
6. PROPUNERI DE DEZVOLTARE ȘI RESTRUCTURARE URBANISTICĂ	107

6.1. PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE	107
6.2. OPTIMIZAREA RELAȚIILOR ÎN TERITORIU	108
6.3. DEZVOLTAREA ACTIVITĂȚILOR - ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ PROPUȘA.....	111
6.4. REGLEMENTĂRI URBANISTICE- sinteza	113
6.4.1. <i>TIPURI DE REGLEMENTĂRI PROPUȘE- CORELARE OPERAȚIONALĂ- SINTEZA</i>	114
6.4.2. <i>ZONE FUNCTIONALE PROPUȘE- sinteza</i>	115
6.4.1. <i>BILANTUL TERITORIAL - EXISTENT/ PROPUS</i>	121
6.4.1. <i>PROPUNERI PRIVIND EXTINDEREA SUPRAFETELOR DE SPATII VERZI PUBLICE</i>	123
6.4.2. <i>ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI. PROPUNERI PRIVIND MOBILITATEA DURABILĂ - sinteza</i>	124
6.4.3. <i>PROPUNERI PRIVIND PATRIMONIUL CONSTRUIT- sinteza</i>	125
6.4.4. <i>ZONE DE PROTECȚIE. RESTRICȚII ȘI INTERDICȚII DE CONSTRUIBILITATE</i>	126
6.4.5. <i>PROPUNERI DE OPERAȚIUNI DE REGENERARE ȘI RESTRUCTURARE URBANĂ</i>	127
6.5. MĂSURI PRIORITARE 130	
6.5.1. <i>MĂSURI ÎN ZONELE CU RISCURI NATURALE</i>	130
6.5.2. <i>MĂSURI DE PROTECȚIE A MEDIULUI</i>	131
6.5.3. <i>MASURI ȘI PROPUNERI PRIVIND ECHIPĂREA EDILITARĂ</i>	133
6.5.4. <i>MĂSURI ÎN CONTINUARE</i>	134
6.6. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ	135

1.

INTRODUCERE

Actualizarea Planului Urbanistic General al unui oraș presupune, în primul rând, o apropiere și o apropiere: apropiere atât în sensul de înțelegere profundă a orașului, a vieții locuitorilor săi și a modului său de funcționare, dar și în sensul relației sale cu teritoriul înconjurător, cu elementele naturale majore, cu forțele care acționează asupra sa din exterior; apropiere în sensul transformării acestei înțelegeri într-o asumare îndreptată către acțiune, către susținerea a ceea ce înseamnă valorile incontestabile ale orașului, identitatea sa și elementele de potențial.

Brăila este un oraș cu o personalitate foarte puternică, compusă însă pe baza unei disjunctii, aceea dintre o istorie interesantă și prestigioasă și un prezent tulbure, supus presiunilor din perioada recentă în domeniul imobiliar, accentuat de politicile publice inexistente sau neorientate sau de lipsa de continuitate a actului de guvernare a orașului. Toate acestea se reflectă în realitatea fizică a spațiului public, în ambianțele cotidiene, în sentimentele pe care locuitorii înșiși le au acum față de urbea lor. În contextul unui ritm de dezvoltare urbană accentuat în ultimii ani, concomitent cu sporirea dezechilibrelor la nivel economic, social și ambiental, planul urbanistic general trebuie să devină un instrument de lucru eficient pentru autoritățile locale - pentru aceasta trebuind să fie clar, concret și explicit pentru a se impune ferm și fără interpretări, asigurând, prin caracterul său director și operational, o dezvoltare urbană armonioasă pe termen lung. Planul Urbanistic General al municipiului Brăila își propune să contracareze principalele aspecte negative existente la nivelul funcționării organismului urban și să descurajeze evoluțiile dezavantajoase incipiente sau previzibile, precum extensia periferică necontrolată conducând la afectarea sau chiar distrugerea peisajelor, alterarea țesutului urban tradițional valoros al centrului istoric, ghetto-izarea marilor cartiere, dezafectarea unor părți ale orașului etc. Totodată, strategia-cadru impusă atât de norme europene cât și de schimbări în concepția spațială la nivel supralocal, încurajează municipiul Brăila să își valorifice elementele cu potențial ridicat – valori naturale, peisagistice, istorice, arhitecturale, etc. – în vederea facilitării unei poziții sporite în competiția orașelor de talie similară și la întărirea rolului său pe plan regional și național.

Așadar, pornim de la înțelegerea Brăilei atât ca organism urban în sine, capabil să își optimizeze relațiile și funcționarea pe plan intern, în baza poziției și calităților sale de port dunărean, cât și ca element component al unui sistem urban regional în curs de afirmare, ca factor de echilibru și de dezvoltare regională, în cadrul unor posibile parteneriate interurbane și transfrontaliere.

Cu siguranță un oraș nu se poate transforma radical în câțiva ani, indiferent dacă este ghidat de obiective făcute special pentru a fi tangibile, sau de perioade de "boom" în care primează dezvoltarea "la întâmplare". De aceea, ulterior unei ample faze de analiză și diagnostic care au constat într-un proces de înțelegere în profunzime a orașului, am considerat esențială formularea unui cadru strategic sub forma unui Masterplan care a avut ca prim scop stabilirea unor direcții fundamentale pentru dezvoltarea orașului care au un dublu rol: în primul rând stabilirea unor orientări pe termen lung ce trebuie să ghideze dezvoltarea orașului și în al doilea rând, articularea tendințelor globale de la nivelurile superioare cu dinamica orașului. Componenta strategică își asumă așadar un rol cardinal, pe care atât PUG-ul de față și PUG-urile viitoare cât și factorul politic vor trebui să îl folosească pentru ghidare spre binele comunității.

Prezentul plan urbanistic general al municipiului Brăila își asumă rolul de orientare și armonizare a tendințelor de dezvoltare și orientarea lor și a valorilor locale către o calitate ameliorată a vieții locuitorilor și către o creștere a vizibilității viitoare a orașului în plan regional.

Am încercat apropierea de și apropierea Brăilei cu o doză de optimism necesar în orice demers complex. Dar acest optimism provine din încrederea pe care acest oraș ne-a oferit-o, încredere în potențialul său enorm și mai ales unic la nivel regional, național și poate chiar internațional.

echipa de elaborare a PUG

1.1. OBIECTIVELE LUCRĂRII

1.1.1. Solicitări ale temei program

Planul Urbanistic General al municipiului Brăila survine într-o nouă etapă de dezvoltare a municipiului și preia situația existentă datorată multitudinii de factori interni și externi care au generat-o. Propunerile de urbanism sunt realizate pe elemente de prognoză economică și demografică, cu scopul de a oferi soluții de funcționare optimizatoare.

Principalele obiective cu caracter general urmărite în cadrul P.U.G. sunt:

- **stabilirea direcțiilor și priorităților în dezvoltarea urbană în vederea atingerii unui deziderat de coerență spațială și teritorială**
- **utilizarea rațională și echilibrată a terenurilor necesare dezvoltării urbane prin minimizarea expansiunii teritoriale necontrolate în zonele periferice**
- **reducerea vulnerabilității fondului construit și a peisajului în fața riscurilor naturale existente (alunecări de teren, inundații, neomogenități geologice)**
- **valorificarea fondului construit valoros în folosul localității;**
- **creșterea calității cadrului de viață, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor;**
- **fundamentarea realizării unor investiții de utilitate publică;**
- **asigurarea suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire / desființare;**

În vederea atingerii acestor obiective cu caracter general sunt urmărite o serie de **obiective specifice** care decurg din cele anterioare :

- optimizarea relațiilor Municipiului Brăila în cadrul teritoriului său administrativ și județean;
- valorificarea potențialului natural, economic și uman;
- corelarea intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.
- organizarea și dezvoltarea căilor de comunicații;
- stabilirea și delimitarea teritoriului intravilan;
- stabilirea și delimitarea zonelor construibile;
- stabilirea și delimitarea zonelor funcționale;
- stabilirea și delimitarea zonelor cu interdicție temporară sau definitivă de construire;
- stabilirea și delimitarea zonelor protejate și de protecție a acestora;
- modernizarea și dezvoltarea echipării edilitare;
- evidențierea deținătorilor terenurilor din intravilan;
- stabilirea obiectivelor de utilitate publică;
- stabilirea modului de utilizare a terenurilor și condițiilor de conformare și realizare a construcțiilor.

Corelarea dintre obiectivele generale ale PUG și cele specifice este prezentată sintetic mai jos:

	Obiective generale	Obiective specifice
1	<ul style="list-style-type: none"> • stabilirea direcțiilor și priorităților în dezvoltarea urbană în vederea atingerii unui deziderat de coerență spațială și teritorială 	<ul style="list-style-type: none"> - optimizarea relațiilor Municipiului Brăila în cadrul teritoriului său administrativ și județean; - organizarea și dezvoltarea căilor de comunicații;
	<ul style="list-style-type: none"> • utilizarea rațională și echilibrată a terenurilor necesare dezvoltării urbane prin minimizarea expansiunii teritoriale necontrolate în 	<ul style="list-style-type: none"> - valorificarea potențialului natural, economic și uman; - modernizarea și dezvoltarea echipării edilitare;

zonele periferice	
<ul style="list-style-type: none"> • reducerea vulnerabilității fondului construit și a peisajului în fața riscurilor naturale existente (alunecări de teren, inundații, neomogenități geologice) 	<ul style="list-style-type: none"> - valorificarea potențialului natural, economic și uman; - corelarea intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.
<ul style="list-style-type: none"> • valorificarea fondului construit valoros în folosul localității; 	<ul style="list-style-type: none"> - organizarea și dezvoltarea căilor de comunicații; - stabilirea și delimitarea teritoriului intravilan; - stabilirea și delimitarea zonelor construibile; - stabilirea și delimitarea zonelor funcționale;
<ul style="list-style-type: none"> • creșterea calității cadrului de viață, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor; 	<ul style="list-style-type: none"> - stabilirea și delimitarea zonelor funcționale; - stabilirea și delimitarea zonelor cu interdicție temporară sau definitivă de construire; - stabilirea obiectivelor de utilitate publică; - stabilirea modului de utilizare a terenurilor și condițiilor de conformare și realizare a construcțiilor.
<ul style="list-style-type: none"> • fundamentarea realizării unor investiții de utilitate publică; 	<ul style="list-style-type: none"> - stabilirea obiectivelor de utilitate publică
<ul style="list-style-type: none"> • asigurarea suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire / desființare; 	<ul style="list-style-type: none"> - stabilirea modului de utilizare a terenurilor și condițiilor de conformare și realizare a construcțiilor. - evidențierea deținătorilor terenurilor din intravilan

1.1.2. CORELAREA P.U.G. CU STRATEGIA DE DEZVOLTARE A MUNICIPIULUI BRĂILA 2014-2020 SI PIDU BRĂILA ACTUALIZAT (2017)

Atenția strategiei de dezvoltare a Mun. Brăila **2014-2020** este concentrată asupra unor elemente-cheie ale cadrului socio-economic și cultural necesar acestei dezvoltări spațiale:

- **construcția unei comunități primitive, a unui mediu plăcut pentru locuitori și pentru vizitatori;**
- **structurarea unei administrații locale eficiente, eficace, transparente și responsabilă la nevoile comunității;**
- **promovarea importanței activismului la nivelul cetățenilor, ca factor de stimulare a dezvoltării comunitare;**
- **dezvoltarea unui mediu de afaceri bazat pe antreprenariat, dinamism și implicare în viața comunității.**

Strategia de dezvoltare a municipiului se fundamentează pe trei elemente, susținute de programele operaționale finanțate de Uniunea Europeană:

1. **Competitivitate**, în scopul asigurării unei economii locale nepoluante și cu valoare adăugată ridicată; 2. Promovarea **respectului față de cetățean** prin asigurarea unui parteneriat primărie-comunitate concretizat în toate etapele pornind de la formularea solicitării și până la implementarea deciziei publice; 3. **Coeziune socială și spațial-teritorială**, în scopul asigurării accesului egal la infrastructura urbană de servicii și utilități și al armonizării spațial funcționale a orașului.

PIDU Brăila (2017) a fost elaborat și se va implementa în concordanța cu cele șase priorități naționale de dezvoltare atinse prin susținerea sub- priorităților specifice. PIDU Brăila a identificat drept priorități :

- Îmbunătățirea infrastructurii rutiere din municipiul Brăila;
- Creșterea gradului de atractivitate a zonelor de petrecere a timpului liber;
- Creșterea siguranței și prevenirea criminalității în Municipiul Brăila;
- Promovarea potențialului turistic;
- Promovarea orașului Brăila ca pol cultural regional, prin valorificarea patrimoniului multietnic și multicultural;
- Crearea unui sistem de servicii sociale individualizate, centrate pe nevoile populației aflate în dificultate;
- Dezvoltarea și diversificarea serviciilor publice oferite cetățenilor.

1.2. SURSE DOCUMENTARE- extras

1.2.1. Baza legislativa si normativa

- o *Legea 350/2001 – privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu toate modificările și completările ulterioare*
- o *Legea 50/1991 – privind autorizarea executării construcțiilor și unele măsuri pentru realizarea locuințelor cu toate modificările și completările ulterioare*
- o *Legea 18/1991 – Legea fondului funciar (republicată)*
- o *Legea 33/1994 – privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică*
- o *Legea 45/1994 – Legea Apărării Naționale a României*
- o *Legea 5/2000 – privind zonele naturale și construite protejate*
- o *Legea 10/1995 – privind calitatea în construcții, igienă și sănătate publică*
- o *Legea 24/2007 – privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților*
- o *Legea 41/1995 – privind aprobarea Ordonanței Guvernamentale nr. 68/1994 privind protejarea patrimoniului cultural*
- o *Legea 137/1995 – privind protecția mediului, republicată în 2000 și completată cu Legea 159/1999.*
- o *Legea 145/1995 – pentru aprobarea OGR privind stabilirea unor facilități pentru dezvoltarea sistemului de turism rural în zona montană Delta Dunării și Litoralul Mării Negre.*
- o *Legea 7/1996 – Legea cadastrului și a publicității imobiliare*
- o *Legea 26/1996 – Codul silvic*
- o *Legea 106/1996 – Legea protecției civile*
- o *Legea 107/1996 – Legea apelor*
- o *Legea 114/1996 – Legea locuinței – modificată și completată cu Legea nr. 145/1999 și Legea 250/2001*
- o *Legea 171/1996 – pentru aprobarea PATN – Secțiunea II Ape*
- o *Legea 212/1997 – pentru aprobarea OGR 60&97 privind apărarea împotriva incendiilor*
- o *Legea 82/1998 – pentru aprobarea OG 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor*
- o *Legea 521/1998 – privind circulația juridică a terenurilor*
- o *Legea 213/1998 – privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia*
- o *Legea 107/1999 – pentru aprobarea OG nr. 81/1998 privind ameliorarea prin împădurire a terenurilor degradate*
- o *Legea 141/1999 – pentru aprobarea OGR 96/1998 privind reglementarea regimului silvic și administrarea fondului forestier național*
- o *Legea 219/1998 – privind regimul concesiunilor*
- o *Legea 122/1999 – privind OG nr. 15/1999 pentru modificarea și completarea L. 27/1994 privind taxele și impozitele*
- o *Legea 89/1999 – pentru aprobarea O.U.G. nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea SNCFR*
- o *Legea 575/2001 – privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea V – a – Zone cu risc natural*
- o *Legea 451/2002 – pentru ratificarea “Convenției Europene a peisajului”, adoptată la Florența, în 20 oct. 2000*

- *Lege 422 din 18 iulie 2001 privind protejarea monumentelor istorice (republicată 2006) și actele normative subsecvente ;*
- *Legea nr. 458/2002 privind calitatea apei potabile*
- *Legea 157 din 7 octombrie 1997. privind ratificarea Convenției pentru protecția patrimoniului arhitectural al Europei, adoptată la Granada la 3 octombrie 1985 și actele normative subsecvente ;*
- *Legea 150 din 24 iulie 1997 privind ratificarea Convenției europene pentru protecția patrimoniului arheologic (revizuita), adoptată la La Valetta la 16 ianuarie 1992 și semnată de România la 22.06.1996 și actele normative subsecvente ;*
- *Legea 56/1998 – privind aprobarea OG nr. 24/1997 pentru modificarea și completarea OG nr. 68/1994 privind protejarea patrimoniului cultural național aprobate prin Legea 41/1995.*
- *Legea 213/1998 – privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia*
- *Legea 107/1999 – pentru aprobarea OG nr. 81/1998 privind ameliorarea prin împadurire a terenurilor degradate*
- *Legea nr. 54/2012 privind desfasurarea activitatilor de picnic*
- *HG nr. 525 din 27 iunie 1996 pentru aprobarea Regulamentului general de Urbanism Ordinul M.T.C.T. nr. 562/2003 pentru aprobarea Reglementării tehnice "Metodologie de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor de urbanism pentru zone construite protejate (PUZ)"*
- *Ordin nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igiena și sanatate publică privind mediul de viață al populației*
- *"Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul – cadru al Planului Urbanistic General", aprobat prin OM 13N/1999*
- *ORDIN Nr. 1222 din 2008 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru organizarea și desfasurarea licitațiilor publice pentru atribuirea contractelor de închiriere a unor bunuri imobile, proprietate publică a statului, aflate în administrarea Administrației Naționale „Apele Române”, a Contractului-cadru de închiriere a bunurilor imobile aflate în proprietatea publică a statului și în administrarea Administrației Naționale „Apele Române”, precum și a Listei cuprinzând bunurile imobile propuse spre închiriere și durata închirierii*
- *Lista monumentelor istorice din România – cap. « Județul Brăila » publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 670 bis din 1 octombrie 2010, în baza Ordinului nr. 2361 / 2010 al Ministrului Culturii și Patrimoniului Național pentru modificarea anexei nr. 1 la OMCC nr. 2314 / 2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice (...)*
- *ORDONANȚA nr. 43 din 30 ianuarie 2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național*) – Republicată 2006 și actele normative subsecvente ;*
- *Principii directe ale dezvoltării durabile a teritoriului european – Hanovra, 2000*
- *Carta de la Liepzig, 2009, pentru orașe europene durabile.*
- *Comunicarea Comisiei Europene "Europa 2020- o strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii", Bruxelles, martie 2010.*
- *Hotărârea nr. 273 din 14 iulie 2010 a CLM Brăila privind aprobarea PUZ - Centrul Istoric al Mun. Brăila, proiectant General: INCD URBANPROIECT BUCUREȘTI, 2008.*
- *UG 195/2005, aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006, cu completările și modificările ulterioare*
- *OMS nr. 119/2014*

1.2.2. Lista studiilor și documentațiilor de urbanism cu relevanță pentru întocmirea PUG – Mun. Brăila

-	Plan Urbanistic General al mun.Brăila (2000)
-	Planul de Dezvoltare Integrată al mun. Brăila (PIDU), 2011, 2014, 2017
-	Strategia de dezvoltare a județului Brăila, 2009, 2014
-	Strategia de dezvoltare a regiunii sud-est, 2009, 2015
-	Strategia de valorificare a potențialului turistic în jud. Brăila, INCDT, 2008
-	Plan de amenajare a Teritoriului Județean Brăila, UP, 2008
-	Plan de amenajare a Teritoriului zonal periurban Brăila, UAUIM, 2011

- Plan de Amenajare a teritoriului National, 2015
- Masterplan General de Transport in Romania, 2016
- Planul de Mobilitate urbana Durabila al Mun.Braila, 2017
- Studiu de fundamentare privind amenajarea peisagistică a jud. Brăila. Renaturare pentru limitarea efectelor adverse microclimatice și punerea în valoare a potențialului economic și turistic, UAUIM, 2010
- Structura și dinamica populației în județul Brăila- studiu de fundamentare PATJ, UP, 2008
- PUZ- Centrul Istoric al Mun. Brăila, URBAN-INCD, 2009
- Planul Județean de transport durabil, IPTANA, 2008
- Studiu de Fundamentare pentru realizarea Planului de Amenajare a Teritoriului Județului Brăila- starea factorilor de mediu, surse de poluare, protecția și conservarea mediului natural și construit din jud. Brăila, Halcrow, 2008
- Studiu RomaAir Consulting Sistemul de management integrat al deșeurilor în jud. Brăila, 2009
- Potențialul energetic eolian al județului Brăila, Halcrow, 2008
- Masterplan pentru sectorul apă și apă uzată Brăila, 2008, 2016
- PUG Stațiunea Lacu Sărat, 2010
- PUG Chiscani
- PUG Galați
- PUG Vărsătura

Pe lângă aceste documentații de rang superior sau egal cu PUG, la întocmirea reglementărilor urbanistice aferente PUG Brăila, au fost incluse toate documentațiile de urbanism de tip PUZ și PUD aprobate în perioada 2001-2010 și 2011-2018.

1.2.3. Lista studiilor de fundamentare realizate în cadrul PUG-Mun.Brăila

1. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE ANALIZA ISTORICĂ ȘI A EVOLUȚIEI LOCALITĂȚII**
2. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI NATURAL**
3. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ANALIZA CONDIȚIILOR SOCIO-ECONOMICE**
4. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE CU CARACTER PROSPECTIV - ANCHETĂ SOCIO-URBANISTICĂ**
5. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND SISTEMUL DE SPAȚII PLANTATE, PEISAJUL URBAN ȘI SPAȚIUL PUBLIC**
6. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND POTENȚIALUL BALNEO-TURISTIC**
7. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND SITUAȚIA ZONELOR INDUSTRIALE ÎN ZONA FALEZEI DUNĂRII**
8. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ECHIPAREA EDILITARĂ A MUN. BRĂILA**
9. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE GEOTEHNIC ȘI HIDROGEOLOGIC**
10. **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI TRANSPORTURILOR ÎN LOCALITATE ȘI ÎN TERITORIUL DE INFLUENȚĂ AL ACESTEIA**
11. **RIDICAREA TOPO ACTUALIZATA 2012, in sistem STEREO 70, format dwg.**

2.

STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. DATE DE SINTEZĂ

Denumire indicator	Valoare	Observatii
SUPRAFATA TERITORIULUI ADMINISTRATIV	4542,42 ha	Noua limita administrativa a mun. Braila a fost modificata astfel: - la data de 30.01.2017, in urma punerii in aplicare a sentintei nr.2222/2015 a Tribunalului Tulcea pronuntata in dosarul nr.1896/88/2013 privind stabilirea hotarului administrativ intre UAT Braila si UAT Chiscani - La data de 3.05.2018, prin procesul verbal de delimitare cu comuna marasu, PV nr.3172/03.05.2018, de punere in aplicare a hot. Judecatoresti nr. 181/FCA/6.003.2015
SUPRAFATA EXTRAVILAN	734.98 ha	confirmat prin adresa OCPI Braila nr. 2833/ 17.05.2018
SUPRAFATA TERITORIULUI INTRAVILAN EXISTENT	3807.44 ha	confirmat prin adresa OCPI Braila nr. 2833/ 17.05.2018
PROFIL DOMINANT	locuire, servicii, turism	
POPULATIA STABILA	180 302 locuitori	confirmat prin raspuns Dir.jud. Statistica Braila- adresa nr. 1229/ 3.05.2018
DENSITATE	4105.24loc/ kmp	confirmat prin raspuns Dir.jud. Statistica Braila- adresa nr. 1229/ 3.05.2018
NUMAR GOSPODARII	72 620 gospodarii	confirmat prin raspuns Dir.jud. Statistica Braila- adresa nr. 1229/ 3.05.2018
NUMAR LOCUINTE CONVENTIONALE	79 109 locuinte conventionale	Locuinte situate pe parcela si locuinte colective
SUPRAFATA LOCUIBILA TOTALA ²	2 980 217 mp	confirmat prin raspuns Dir.jud. Statistica Braila- adresa nr. 1229/ 3.05.2018
INDICE DE LOCUIBILITATE	16.5	S locuibila/nr.loc
LUNGIME TOTALA A STRAZILOR	476 Km	
LUNGIME TOTALA RETEA ALIMENTARE CU	490,37 km	

² conform definitiei de pe site-ul <http://statistici.insse.ro/>: Suprafata (aria) locuibila desfasurata (totala) reprezinta suma suprafetelor destinate pentru locuit a tuturor locuintelor sau spatiilor de locuit din cladiri .

APA		
LUNGIME TOTALA REȚEA CANALIZARE	336,88 km	
LUNGIME TOTALA REȚEA GAZE NATURALE	520,00 km	
SUPRAFAȚA TOTALĂ SPAȚII PLANTATE PUBLICE EXISTENTE	470. 60 ha	Cf. Strategiei de dezvoltare a Mun. Briaia 2014-2020
INDICE SPAȚII VERZI (situație existentă)	26.10	mp spatiu verde/cap loc (raportat la populatia din 2012) Cf. Legea 24/2007 cu actualizarile ulterioare +

Suprafața teritoriului intravilan propus	3941.15 ha	Cresterea intravilanului cu 133.71 ha
Cresterea suprafeței in intravilan	+ 133.71 ha	Teritoriu situat pe malul drept al Dunarii, pana in liziera padurii
SUPRAFAȚA TOTALĂ SPAȚII PLANTATE PUBLICE propuse	483.15 ha	Coroborat cu Plansa de Reglementari + bilant spatii plantate pe categorii
INDICE SPAȚII VERZI (situație propusă)	26.793	mp spatiu verde/cap loc- raportat la populatia de 180 302 locuitori

2.2. INCADRAREA IN TERITORIUL ADMINISTRATIV

Rețeaua de localități a județului Brăila este formată din:

- 1 municipiu : Brăila, reședința de județ;
- 3 orașe: Ianca, Însurăței, Făurei.
- 40 de comune cuprinzând 125 de sate.

Localitățile sunt grupate în 44 de UAT³. Dintre acestea 4 UAT sunt urbane, însumând un număr de 13 localități.

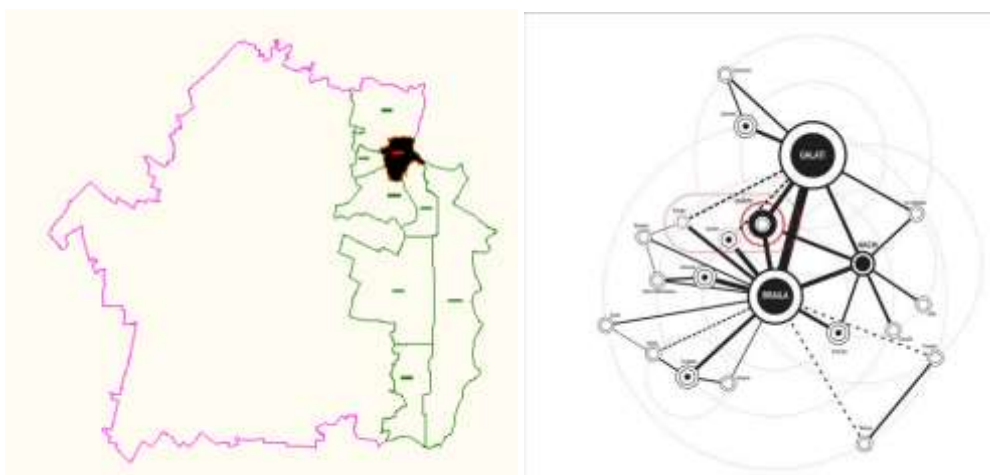


Figura 1 Stanga: Incadrarea UAT Braila la nivel județean. Dreapta : Dreapta : rețeaua de localitati la nivel periurban, surse: PATJ Braila, PATZ Periurban Braila.

2.3. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.3.1. ANALIZA CADRULUI NATURAL

2.3.1.1. Relieful și clima

Municipiul Brăila se află așezat în Lunca Dunării, pe o terasă încadrată spre nord, vest și sud de luncile Siretului, Buzăului și Calmățuiului, aflate la distanțe de până la 20 km. Zona cea mai joasă a orașului, situată pe grindul fluviatil, are față de Dunăre 3 - 4 m peste nivelul mării. În această zonă se găsesc cea mai mare parte a instalațiilor portuare. Urmează o zonă care aparține Luncii Dunării, cu înălțimi de 4 - 6 m, care face trecerea spre terasa Brăilei. În această zonă se află cartierul Comorofca, fosta Uzină de Apă și terenurile joase dinspre satul Vărsătura.

Cea mai mare parte a orașului se întinde în zona de terasă, care are înălțimea cuprinsă între 12-25m și care se ridică peste un versant paralel cu fluviul, cunoscut sub numele de faleză. Terasa Brăilei este plană, coborând de la nord unde se află Piscul Brăilei (33m) spre sud unde atinge 15m, iar de la est la vest înălțimile variază între 25m la Grădina Mare și 10m în cartierul Lacu Dulce.

Brăila se află în zona climatică continentală, în ținutul climei de câmpie, la contact cu clima specifică Luncii Dunării. Verile sunt călduroase și uscate datorită maselor de aer continentale sub influența valorilor mari ale radiației solare (125 Kcal/cm²), iar iernile sunt geroase, fiind marcate de viscole puternice fără strat de zăpadă stabil și continuu. Uniformitatea reliefului face ca trăsăturile de bază ale climei să fie foarte puțin modificate pe cuprinsul județului Brăila. Regimul temperaturii aerului prin valorile medii lunare și în special prin amplitudinea absolută, reflectă cel mai clar caracteristicile climatului temperat continental, cu nuanțe excesive.

Temperatura medie anuală variază între 10,30°C și 10,50°C. Numai în lungul Dunării temperatura este mai ridicată (Brăila 11,10°C). Temperaturile medii lunare multianuale cele mai mici se realizează în ianuarie, luna cea mai rece, când în aer se înregistrează -30°C (-2,10°C Brăila). Luna cea mai caldă este iulie, când temperaturile medii multianuale variază între 22,10°C la Ion Sion și 23,10°C la Brăila.

Precipitațiile atmosferice totalizează în cursul unui an sub 500 mm. Ca și regimul termic, și cel al precipitațiilor reflectă caracterul continental al climei, în sensul că acestea cad în cantități variabile de la un an la altul și sunt repartizate inegal în timpul anului. În partea de sud a județului (Câmpia Călmățuiului) cantitatea de precipitații se apropie de 500mm/an, iar în Câmpia Brăilei acestea variază între 400-490 mm/an. Cele mai mici cantități de precipitații (sub 400 mm/an) se înregistrează în Balta Brăilei. În semestrul cald cad peste 60% din cantitatea de precipitații anuale. Din cantitatea de precipitații care cade în semestrul rece, o bună parte este sub formă de zăpadă. Se apreciază că în cadrul Câmpiei Brăilei, cantitatea de apă rezultată din zăpadă este de circa 100 mm/an, reprezentând 20-23% din totalul anual al precipitațiilor. Pentru anul 2009 cantitatea medie anuală de precipitații a fost de 141,75 l/mp, cu o medie lunară de 25,87 l/mp, valorile din anii anteriori ne indică faptul că, în decursul acestor ani nu s-au înregistrat precipitații acide.

Stratul de zăpadă nu este continuu și de lungă durată ca în alte regiuni ale țării. Din observațiile făcute la stațiile climatice rezultă că stratul de zăpadă persistă, în medie, 40 de zile în câmpie și 30 de zile în Balta Brăilei. Numărul zilelor cu ninsoare este în medie, între 15-20 în câmpie și 10-15 în Balta Brăilei. Grosimea medie a stratului de zăpadă este destul de mică, sub 10 cm (stația Brăila). Datorită uniformității reliefului și a vântului puternic de nord-est și nord, în timpul iernii zăpada este spulberată și troienită în jurul localităților sau a altor obstacole.

Vântul constituie un element climatic cu o mare influență în condițiile morfografice ale Câmpiei Române orientale. Lipsa obstacolelor orografice și forestiere face ca deplasarea maselor de aer să se facă cu ușurință, iar influențele asupra culturilor, căilor de comunicație și localităților să fie mari. Din analiza datelor statistice se constată că vânturile dinspre nord, urmate de cele din nord-est și vest au frecvența cea mai mare. Astfel la Brăila, vântul de nord are o frecvență anuală de 21,3%, cel de nord-est de 18,0%, cel de vest de 16,7% și cel de sud-vest de 12,8%. La Brăila viteza medie pe

direcția nord este de 3,1 m/s, iar pe cea de nord-est de 2,9 m/s. În zona de câmpie valorile medii ale vitezei vântului sunt ceva mai mari decât cele menționate pe teritoriul orașului Brăila. Numărul mediu anual al zilelor cu vânt tare (peste 11 m/s) este în zona de câmpie de circa 70, iar în Balta Brăilei în jur de 10. Vitezele maxime se înregistrează în timpul iernii, când acestea pot depăși 100 Km/oră. Vânturile cele mai cunoscute în Bărăganul de Nord sunt Crivățul, un vânt rece și uscat, care bate în timpul iernii, determinat de anticicloul siberian, cu o direcție nord, nord-est și Suhoveiul, vânt uscat și cald, care bate vara din partea estică cu o frecvență mai mică.

Fenomene extreme. În context general județul Brăila este situat la „gura” Anticicloului Est-European, ale cărei mase de aer pătrund forțat, prin „poarta carpatică” dintre Curbura Carpaților și Masivul Nord-Dobrogean, peste Câmpia Română, la un loc de răscruce a două mari influențe climatice exterioare, continentale din est și oceanice din vest. Pentru riscurile climatice, cel mai mare rol revine, însă, Anticicloului Est-European. Acesta este răspunzător de contrastele termice mari (> 700C) dintre vară și iarnă și de o gamă largă de fenomene climatice extreme, cum sunt cele din sezonul rece: valurile de frig polar sau arctic, inversiunile de temperatură, înghețurile și brumele cele mai intense, ninsoarele abundente, vânturile tari, viscoalele și înzăpezirile (fenomene amplificate de Ciclonii Mediteraneeni). În contrast cu acestea, în sezonul cald sunt prezente: valurile de căldură tropicală, fenomenele de uscăciune și secetă, vânturile uscate și fierbinți, etc.

Viscolul constituie un risc climatic de iarnă, la producerea căruia concură două elemente mai importante și anume, viteza vântului și cantitatea de zăpadă căzută. Riscul climatic este dat în primul rând, de vitezele mari ale vântului: peste 11 m/s caracteristice viscoalelor puternice și > 15 m/s caracteristice viscoalelor violente. În al doilea rând, aceasta depinde de cantitatea de zăpadă căzută, care poate forma un strat continuu de 25-50cm, sau troiene de 1-4 m înălțime (de exemplu viscolul din 3-6.II.1954), care provoacă mari pagube și dezechilibre de mediu.

Pe o scară cu 4 trepte de vulnerabilitate, județul Brăila se află în aria cu cea mai mare vulnerabilitate la viscol (Sursa: Mediul și Rețeaua Electrică de Transport – Atlas geografic, 2002).

Seceta este un fenomen de risc climatic de vară, la producerea căreia concură ciclonii mediteraneeni, aducători de aer cald tropical care determină fenomene de uscăciune. În semestrul cald al anului se mai adaugă acțiunea unui anticiclou situat în Asia Mică, care pompează peste Câmpia Română aer cald sau fierbinte, tropical-continental, sărac în precipitații și care generează temperaturi mari (peste 30-40°C). Toate aceste fenomene măresc evapotranspirația, provoacă ofilirea culturilor și uneori compromiterea recoltei. Fenomenele de secetă și tendința tot mai accentuată a aridizării teritoriului este pusă în evidență de izolinia de 22 (indicele de ariditate Emmanuelle de Martonne), care în ultimele decenii a suferit mutații de la est la vest.

2.3.1.2. Rețeaua hidrografică

• **Apele de suprafață**

Rețeaua hidrografică a județului Brăila poartă amprenta climatului temperat - continental și al reliefului, alcătuit din câmpuri relativ netede, în cuprinsul cărora sunt schițate văi largi și depresiuni închise, în care se găsesc lacuri temporare sau permanente. Prin volumul care se scurge în cursul unui an, râurile reprezintă resursele de apă cele mai importante ale județului Brăila. Arterele hidrografice sunt Dunărea, Siret, Buzău și Călmățui. Dunărea este principala arteră hidrografică a zonei.

Dunărea Veche sau brațul Măcin, care formează și limita estică a județului, are 96 Km lungime, un coeficient mare de meandrare (1,24) și o lățime medie de 250 m. Panta mică, ca urmare a gradului mare de meandrare, face ca acest braț să transporte o cantitate mică de apă (13%) din debitul total de la Hârșova (5949 m³/s). Brațul Cremenea, cel mai important, are o lungime mai mică (70 Km), o pantă de scurgere mai mare și o lățime medie de 500 m. Dacă caracteristica brațului Măcin este gradul de meandrare, cea a brațului Cremenea este gradul de despletire. Din brațul Măcin (numai la 2 Km de la bifurcație) se desprinde brațul Vâlcui care se varsă apoi în Cremenea.

Debitul maxim la asigurarea de 1% a fost estimat pentru Hârșova la 15.080 m³/s și pentru Brăila la 14.620 m³/s. Debitul minim se înregistrează în două perioade (toamna și iarna), cel de iarnă

fiind mai scăzut față de cel de toamnă. La asigurarea de 99,9% la stația hidrometrică Brăila debitul minim a fost apreciat la 1000 m³/s.

- **Apele subterane.** În subteran, teritoriul județului Brăila prezintă importante rezerve de apă freatică și de adâncime cu diferite direcții de drenare. Adâncimea apelor freactice variază de la 0, în luncile joase, până la 20 m pe câmpurile acoperite cu nisipuri. În zona municipiului Brăila apa freatică se situează la adâncimi ce variază între 5 – 20 m. Datorită variațiilor mari a cantității de precipitații din cursul anului (principala sursă de alimentare a apelor freactice), nivelul hidrostatic înregistrează variații de 1 – 2 m. Din punct de vedere hidrochimic, apele freactice se încadrează în tipul bicarbonat calcic și sodic, în mai mică măsură și în sulfatate și clorurate calcice și sodice, în cea mai mare parte, cu mineralizări care depășesc uneori 5g/l, fiind improprie utilizării ca apă potabilă. Apele freactice din județul Brăila nu constituie o sursă importantă pentru alimentarea cu apă a populației, pentru industrie sau pentru irigații, atât sub aspectul variației cantitative în timpul anului, cât și sub cel al gradului redus de potabilitate.

2.3.1.3. Solurile

Prezența pe suprafețe întinse, foarte slab înclinate sau orizontale a depozitelor loessoide, lipsite în cea mai mare parte de drenaj superficial, condițiile climatice semiaride, cu o umiditate deficitară și existența oscilațiilor vegetale ierboase de stepă, au determinat formarea solurilor cernoziomice, în diferite faze de evoluție, pe cea mai mare parte a teritoriului județului Brăila.

Cernoziomurile ocupă 70-75% din suprafața județului și cuprind o gamă foarte variată: cernoziomuri castanii și ciocolatii, cernoziomuri carbonatice (municipiul Brăila), cernoziomuri levigate argiloase compacte, cernoziomuri levigate nisipoase, cernoziomuri aluviale etc. Profilul de sol al cernoziomurilor este bine dezvoltat, reflectând o evoluție îndelungată.

Orizonturile cele mai conturate sunt A, A/C, C și D. În orizontul superior A, cu o textură ușor lutoasă se găsesc urmele activității biologice. Toate orizonturile sunt afânate, ceea ce le conferă un grad mare de porozitate și deci infiltrația pe verticală. Conținutul în humus, acumulat îndesebi în orizontul A, variază între 2,8 și 5,7%, iar carbonatul de calciu ajunge în orizontul C până la 14-23%. Dintre cernoziomurile menționate, mai răspândite sunt cele castanii, ciocolatii, carbonatice și levigate.

Acestea au profilul de sol mai conturat, fertilitatea mai mare și sunt răspândite în toată Câmpia Brăilei și în partea Centrală a Câmpiei Călmățuiului. Însușirile fizico-chimice ale cernoziomurilor, ca și condițiile climatice în care se găsesc, fac ca aceste soluri să aibă cea mai mare fertilitate naturală din țară. Ca urmare a acestei însușiri, cernoziomurile sunt folosite pentru o gamă foarte largă de culturi agricole, dintre care locul principal îl ocupă grâul și porumbul.

Modificările antropice puternice datorate construcțiilor (locuințe, platformele industriale, drumuri, etc.) au determinat destructurarea profilului de sol inițial (brun roșcat) și apariția așa - numitelor „protosoluri antropice”.

Calitatea solului în municipiul Brăila este scăzută, acesta conținând foarte mult pietriș. Pământul pentru plantațiile de arbori a fost întotdeauna o mare problemă în zona centrală a Brăilei (Grădina Publică, Piața Poligon, etc.); deși în fiecare an se plantau arbori în număr destul de mare, aceștia se uscau din cauza calității slabe a solului, conform documentelor aflate la Arhivele Naționale.

2.3.2. ZONE DE RISC NATURAL

Caracteristicile naturale, specificul economiei județului Brăila, repartiția populației în teritoriu, cărora li se alătură sursele extrajudețene de risc, fac posibilă apariția următoarelor tipuri de dezastre naturale:

1. **Cutremure de pământ** cu epicentrul în zona Vrancea. Riscul maxim vizează municipiul Brăila

(60% din populația județului), datorită situării într-o zonă de intensitate probabilă superioară și specificului urban (densitatea ridicată a populației, imobilele supraetajate, posibilitatea crescută de

aparitie a unor dezastre complementare datorita existentei obiectivelor industriale, ca si rețelei dense de transport si distributie a energiei electrice, gazelor naturale si apei). Zone mai puțin expuse: sudul județului și Insula Mare a Brăilei.

2. Inundații provocate de precipitații abundente și debite excepționale ale cursurilor de apă, amplificate în eventualitatea avarierii digurilor de protecție. Zonele cele mai expuse sunt Insula Mare a Brăilei, lunca Siretului, lunca Buzăului și lunca Dunării. Mai puțin amenințate sunt municipiul Brăila, orașele Ianca, Făurei, Însurăței și localitățile rurale din Bărăgan.

3. Incendii de masă

Sunt expuse zonele de extracție, stocare și transport pentru țiței și gaze, rețeaua de depozite și centre de comercializare a produselor petroliere, triajul C.F.R. Făurei, obiectivele din industria lemnului, energetică și chimică, zonele împădurite și culturile cerealiere.

4. Alunecări/prăbușiri de teren și imobilele - în centrul istoric al municipiului Brăila și malurile înalte ale Dunării, Siretului și Buzăului.

5. Sunt posibile – și frecvente – **fenomene meteo periculoase**: furtuni, grindină, polei, înzăpeziri, îngheț la sol, chiciură ș.a.

2.3.2.1. Fenomene distructive de origine geologica. Cutremure de pamânt

În Mun. Brăila pericolul real de apariție al unor mișcări seismice provine din regiunea munților Vrancei, dintr-o zonă situată la cca. 120 km de oraș. Intensitatea maximă probabilă a seismelor în județul Brăila este de gradul VIII pe scara MSK-64, cu o perioadă de revenire. Zonele de mare densitate ale populației în municipiul Brăila sunt reprezentate de ansamblurile de blocuri de locuințe, în mod deosebit cele cu regim de mare înălțime (P+10 și P+8 nivele), precum cartierele Viziru (I, II și III), Radu Negru, Bulevardul Dorobanților, Bulevardul Independenței, strada Victoriei, Calea Galați, strada Plantelor, cartierul Vidin. Pentru aceste zone densitatea maximă reală se atinge în orele de odihnă (17.00– 6.00) și în zilele de repaus (sâmbăta, duminica, sărbători legale).

Blocurile de locuințe multietajate au dovedit o bună comportare la seismele din 1977, 1986 și 1990 și nu au înregistrat avarii majore sau întreruperi de funcționalitate. Nu s-au înregistrat prăbușiri de locuințe, nici individuale, nici în blocuri. La seismul de 1977 s-au înregistrat avarii grave la cca. 120 locuințe individuale din municipiul Brăila și 20 în comuna (astăzi orașul) Ianca. Deși nu au fost incluși în statisticile oficiale la Brăila s-au înregistrat 3 morți și 5 răniți. Sinistraților li s-a putut oferi în regim de urgență adăpost în apartamente la bloc, disponibile în acea perioadă.

În total, din cele 99 de cutremure de pământ cu magnitudinea $M \geq 5$ înregistrate în secolul XX, având ca focar zona Vrancea, mai mult de jumătate s-au resimțit și în județul Brăila, ceea ce exprimă o frecvență deosebită a acestor fenomene tectonice periculoase.

Dezastrul seismic fiind aleatoriu în timp (an, anotimp, lună), poate avea loc și în perioade de nivel ridicat al apelor râurilor, respectiv Dunării.

2.3.2.2. Inundații

Având în vedere caracteristicile hidrografice, relieful, dispunerea localităților și a obiectivelor economice în teritoriul județului Brăila, apărarea împotriva inundațiilor și fenomenelor meteorologice periculoase este organizată în următoarea structură: Ansamblul Dunărea, în administrarea Administrației Naționale de Îmbunătățiri Funciare Brăila, cu trei sisteme:

- Cazasu (Brăila – Dunăre – Siret);
- Viziru (Chiscani – Dunăre – Călmățui);
- Insula Mare a Brăilei (Balta Brăilei).

În zona mun. Brăila pericolul inundațiilor din revărsarea Dunării este mult diminuat prin prezența digului și a falezii înalte, dar există totuși zone urbanizate expuse acestui risc.

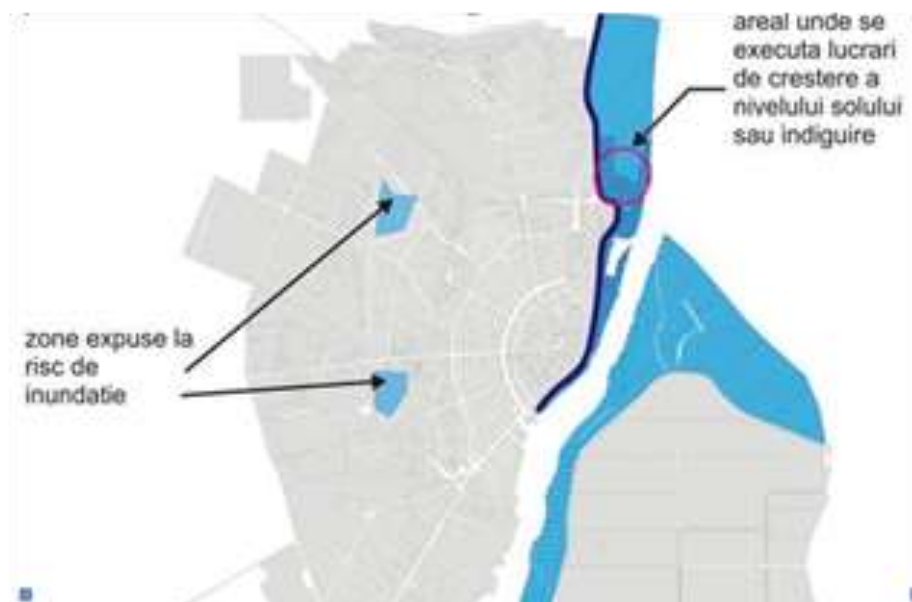


Figura 3. Limita maximă a arealului cu risc la inundații din revărsarea apelor Dunării, cf. *Harti de risc in Mun. Braila, aprobat CL2013, actualizat 2017*

2.3.2.3. Alte fenomene meteorologice: secetă, furtuni, incendii, îngheț

Furtunile sunt fenomene meteorologice care au căpătat aspecte de constanță și în țara noastră.

Acestea s-au manifestat în ultimii ani și în mun.Brăila, au provocat pagube locale importante și întreruperi ale alimentării cu energie electrică.

În iernile geroase există posibilitatea formării de **poduri de gheață**, zăpoare și sloiuri pe fluviul Dunărea, însă fenomenele au frecvența rară. Au existat ani în care asemenea fenomene au condus la întreruperea temporară a traficului naval pe fluviul Dunărea. Pe perioada iernii, în zona portului Brăila se organizează parcuri de iernatic. Regulile privind organizarea și funcționarea acestora sunt cuprinse în *Instrucțiunile privind organizarea parcurilor reci și a iernaticelor de nave aprobate prin O.M.T. nr. 333/1996*. Aplicarea acestora este urmărită de Căpitania Portului Brăila, fiind obligatorii pentru toate navele și proprietarii acestora.

Incendii de pădure: în vecinătatea imediată a mun. Brăila sunt identificate următoarele zone împădurite unde pot izbucni incendii de mari proporții: Ocolul silvic Brăila :

- Zona împădurită Corotișca, cuprinsă între Dunărea Veche, Brațul Vâlcu și satul Băndoiu.

Ocolul Silvic Lacu Sărat:

- Zona împădurită a stațiunii Lacu Sărat și șoseaua Buzăului.

Posibilitatea producerii unor incendii de pădure este ridicată pe timpul verii, când temperaturile

depășesc frecvent 30°C – se manifestă fenomenul de secetă și litiera este uscată.

Pe fondul manifestării acestor factori naturali de climă și a prezenței unui mare număr de persoane în calitate de turiști sau pescari de pe malurile fluviului Dunărea, **stațiunea Lacu Sărat și șoseaua Buzăului** sunt cele mai expuse pericolului producerii de incendii, datorită neglijenței fumătorilor și folosirii focului în aer liber.

2.3.2.4. Alunecări de teren

Pentru a reduce riscul alunecărilor, în municipiul Brăila, pe o distanță de 15 km au fost taluzate, terasate, consolidate cu beton sau prin plantare de arbori limitele de est și de nord ale localității. Riscul prăbușirilor de teren este prezent în întreg centrul istoric al municipiului, construit deasupra unei vaste rețele de galerii subterane, incomplet cunoscute, realizate în scop militar de administrația

otomană în secolele XVI – XIX. Sunt în pericol numeroase imobile de locuit, precum și imobile de patrimoniu ori cu public numeros: muzee, case memoriale, teatre, școli, biserici, hoteluri, sedii de instituții, ș.a. Surpări de terenuri s-au produs în diferite puncte de pe străzile Grădinii Publice, Cetății, Grației, Bulevardul Dorobanților, ș.a.

Dincolo, însă, de inventarierea riguroasă a surselor de risc, de monitorizarea atentă a activității/

evoluției acestora și planificarea judicioasă a intervenției, un rol decisiv în gestionarea eficientă a situațiilor de urgență aparține populației care este obiectul principal al acțiunilor de protecție, dar, în bună măsură, și subiect al acestora.

Conform studiului realizat de IPTANA în 2007 – „Identificarea și delimitarea hazardurilor natural (cutremure, alunecări de teren și inundații). Hărți de hazard la nivelul teritoriului județean. Secțiunea III. Regiunea 2 - (Sud-Est): Județul Brăila” pe teritoriul județului Brăila procesele geomorfologice sunt reprezentate cu precădere prin sufoziuni, tasări, procese eoliene în câmpurile tabulare, la care se adaugă cele specifice luncilor precum și subsidența din Câmpia Siretului Inferior.

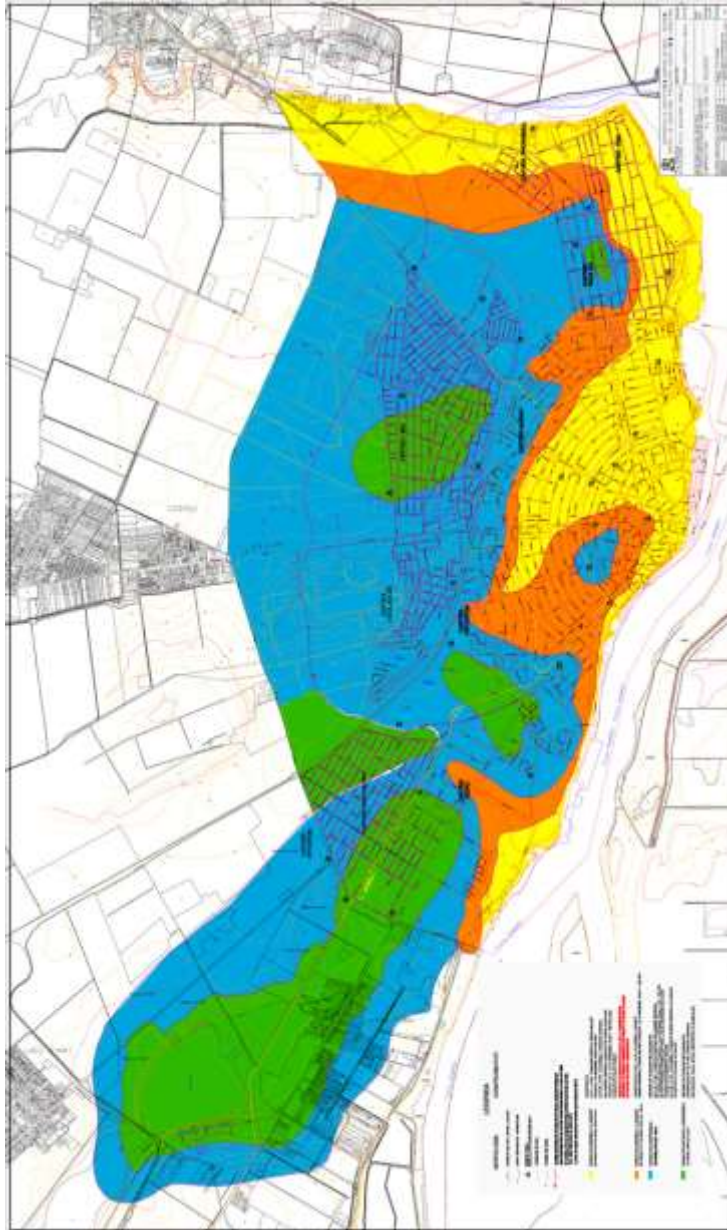


Figura 4 Zonarea geoconstructivă în funcție de cotele apelor subterane. Sursa : Studiu de fundamentare geologic și hidro-geologic. sc Geo2000 srl

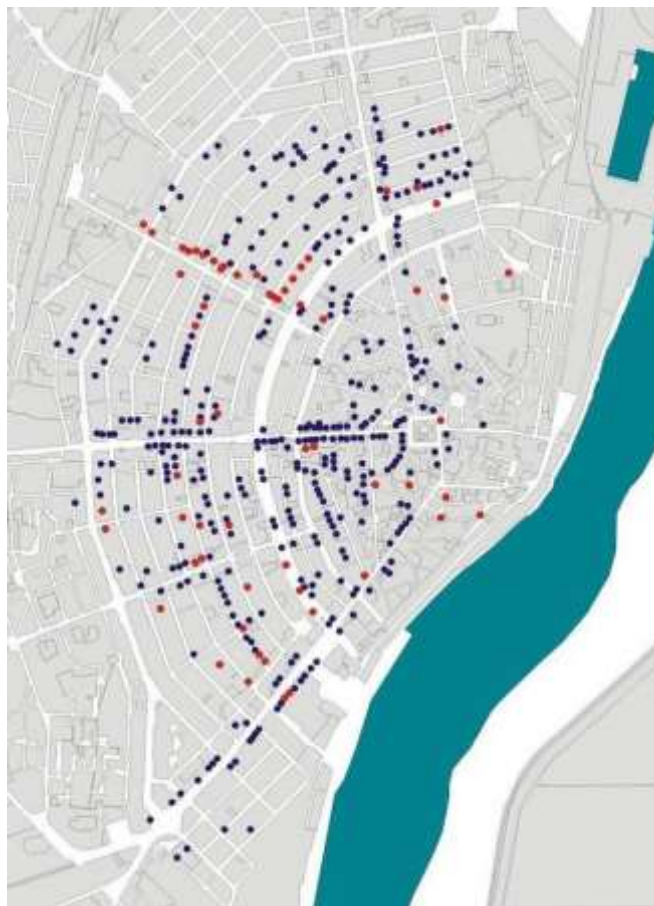


Figura 5. Repartiția hrubelor în Brăila - cu roșu - hrube umplute cu beton, cu mov – hrube umplute cu pământ. Nu există în acest moment informații legate de stabilitatea lor și nici despre valoarea arhitecturală presupusă a unora dintre ele. Sursă: Studiul de fundamentare geotehnic și hidro-geologic. sc Geo2000.srl, 2011

2.3.3. ASPECTE DE MEDIU

2.3.3.1. Analiza de mediu a zonelor verzi din intravilan

În orașul Brăila ca o caracteristică a masei vegetale existente, se păstrează, în unele locuri, vegetația naturală caracteristică regiunii (precum pădurea din zona dig mal compusă în principal din salcie și plop). În spațiile verzi amenajate predomină vegetația forestieră și plante din specii floricole ornamentale. Speciile de arbori, arbuști și plante ornamentale care compun vegetația acestora sunt atât indigene, cât și exotice. Dintre speciile rare sau exotice se remarcă: magnolia-*Magnolia yulan*, ginkgo-*Ginkgo biloba*, tisa-*Taxus baccata*, laricele (zada)-*Larix decidua var. polonica*, platanul-*Platanus acerifolia*, salcâmul japonez-*Sophora japonica*. Tocmai pentru raritatea unor specii sau pentru vârsta lor, 116 arbori au fost declarați monumente ale naturii.

Cel mai important parc din municipiul Brăila este Parcul Monument cu o suprafață de 53 ha. Acesta există încă din 1862, o contribuție majoră în amenajare aparținându-i generalului Kiseleff. În Parcul Monument este dominantă vegetația arboricolă, existând deopotrivă specii indigene și exotice. În perimetrul acestuia se află Muzeul de Științe ale Naturii în vecinătatea căruia există un parc dendrologic cu specii exotice.

Situația spațiilor verzi este reglementată de O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare și de Legea 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilan. Astfel, se considera că toate spațiile verzi intravilane contribuie în ansamblu la definirea rețelei mozaicate de sisteme seminaturole și artificiale cu rol eficient în realizarea condițiilor favorabile de locuire. Conform art. 1 al O.U.G. nr. 114/2007 „**schimbarea destinației terenurilor amenajate ca spații verzi și/sau**

prevăzute ca atare în documentațiile de urbanism, reducerea suprafețelor acestora ori strămutarea lor este interzisă, indiferent de regimul juridic al acestora". La stabilirea suprafețelor ocupate de spațiile verzi trebuie să se țină seama și de recomandările Ordinului Ministrului Sănătății actual privind aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației, cu modificările și completările ulterioare.

Organizația Mondială a Sănătății (OMS) apreciază că pentru desfășurarea în condiții optime a activităților umane ar fi necesari 50 mp zonă verde din intravilan/locuitor și 300 mp zonă verde din extravilan/locuitor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a asigura din terenul intravilan o suprafață de spațiu verde de minimum 20 m²/locuitor, până la data de 31.12.2010 și de **minimum 26 m²/locuitor**, până a data de 31.12.2013 (OUG nr. 114/2007 pentru modificarea și completarea OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, art. II, alin. 1).

Indicele formă: se evidențiază valori ridicate ale indicelui de formă în cazul Parcului Monument, Grădina Publică, Grădina Poligon, Grădina Mică, în timp ce majoritatea se situează mult sub valoarea optimă a indicelui de formă, constituindu-se și în suprafețe a căror mărime este mică.(...)

Prin prevederile art. 3 din Legea nr. 24 /2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane, spațiile verzi din zonele urbane se compun din următoarele tipuri de terenuri din intravilanul localităților:

a) spații verzi publice cu acces nelimitat: parcuri, grădini, scuaruri, fâșii plantate;

b) spații verzi publice de folosință specializată:

1. grădini botanice și zoologice, muzee în aer liber, parcuri expoziționale, zone ambientale și de agrement pentru animalele dresate în spectacolele de circ;

2. spații verzi aferente dotărilor publice: creșe, grădinițe, școli, unități sanitare sau de protecție socială, instituții, edificii de cult, cimitire;

3. baze sau parcuri sportive pentru practicarea sportului de performanță;

c) spații verzi pentru agrement: baze de agrement, poli de agrement, complexuri și baze sportive;

d) spații verzi pentru protecția lacurilor și cursurilor de apă;

e) culoare de protecție față de infrastructura tehnică;

f) păduri de agrement

g) sere, pepiniere

Indicele marime⁴: S spații verzi raportata la intravilan

Spațiile verzi cf. categoriilor din legea 24/2007, din Brăila ocupă o suprafață totală de 435.37 ha fiind situate în totalitate în intravilanul localității.

Suprafața totală a spațiilor verzi publice existente raportată la populația orașului cf. ultimelor date de recensământ este de 26.1 mp/ cap. loc.

Indicele conectivitate: S-a constatat că în cea mai mare parte predomină elemente de conectivitate de tip aliniamente stradale. În general, ariile de conectivitate se suprapun marilor aliniamente stradale cu arbori din lungul drumurilor de acces.

Indicele biodiversitate: Distribuția spațială a biodiversității floristice din intravilanul municipiului Brăila a scos în evidență cea mai ridicată valoare a indicatorului diversitatea speciilor (DS) numai în incinta Grădinii Publice, cu un indice DS > 400 specii de arbori. Pentru celelalte arii, indicele DS este restrâns numai la câteva specii predominante care alcătuiesc vegetația arealelor de conectivitate.

Indicele protecție al fondului natural urban: Grădina Publică și Parcul Monument reprezintă prin localizare și funcționalitate, verdele urban pentru municipiul Brăila, unde perturbările induse de activitatea umană sunt minime, putând oferi adăpost speciilor mai sensibile la factorii de stres

⁴ conform Studiului de fundamentare pentru PUG Braila privind factorii de mediu, actualizare, 2016,

urban și de unde ulterior pot recoloniza. Suprafețele acestora scot în evidență indicele de protecție din suprafața totală a fondului natural urban.

2.3.3.2. Disfuncționalități la nivelul funcției ecologice și de recreere a spațiilor verzi

- Distribuție neuniformă și necorelată în raport cu numărul/ densitățile utilizatorilor;
- Percepția de către o parte a agenților economici ca spații disponibile pentru investiții;
- menținerea pe spațiile verzi a unor instalații și construcții cu diferite destinații tehnice care contribuie la diminuarea spațiilor verzi;
- Deteriorare sub aspect calitativ a vegetației datorită lipsei de întreținere
- Vandalizarea arborilor în anumite fenofaze din sistemul de vegetație.

Gradul de accesibilitate la verdele urban evidențiază disfuncționalități majore induse de dispersia neechilibrată a parcurilor de agrement, existând zone extinse situate la distanță de peste 30 minute mers pe jos

Percepția locuitorilor Municipiului Brăila asupra spațiilor verzi: atitudine indiferentă în cea mai mare parte sau fără disponibilitatea de a participa la îngrijirea spațiilor, lipsa de respect față de spațiul public, așteptări din partea autorităților de amenajare de zone sportive și spații de joacă.

2.3.3.3. Flora și fauna

Dintre speciile de arbori și arbuști, cele mai întâlnite specii sunt: salcâm, platan, dud, ulm, plop, castan, tei. Conform datelor prezentate în volumul *Spații verzi brăilene. Arbori și arbuști, Michaela – Cristiana Cârdea, Ed. Istros a Muzeului Brăilei, Brăila, 2009*, spațiile verzi brăilene însumează cca. 70 specii de arbori, 47 specii de arbuști și 6 specii de liane.

Pe teritoriul municipiului Brăila există mai multe specii de arbori care trebuie ocrotiți pentru importanța lor științifică și pentru vârsta pe care o au (tisa din str. Rubinelor nr. 8 și din piața Traian, frasinul din Grădina Publică, stejarii de pe str. Gării, de la școală nr. 10, din Parcul Monument, de pe str. Campiniu și de pe b-dul Independenței, platani de pe str. Ana Aslan, Golești, b-dul Panait Istrati, sofră din Parcul Monument, ienupărul înțepător de pe Faleza Dunării, Ginkgo biloba din fața Liceului "Ghe.Munteanu Murgoci").

Dintre speciile lemnoase prezente în spațiile verzi brăilene, se găsesc specii rezistente la noxele prezente în atmosferă, cum sunt: *Acer negundo*, *Alnus altissima*, *Catalpa bignonioides*, *Cornus sanguinea*, *Populus alba*, etc.

Dintre speciile rezistente la anumite substanțe toxice din atmosferă, prezente în orașul Brăila, amintim: *Fraxinus ornus*, *Hibiscus siriacus*, *Prunus cerasifera*, *Pinus sylvestris*, *Thuja orientalis*, etc. De asemenea, sunt prezente specii care rețin praful, datorită frunzișului lor, cum sunt: *Abies alba*, *Lycium halimifolium*, *Sambucus nigra*, *Taxus baccata*, *Tilia tomentosa*, etc.

Fauna în zăvoaiele de luncă, în plantațiile de plop se pot întâlni lupi, vulpi, mistreți și iepuri, iar pe malurile râurilor își duc viața vidra (*Lutra lutra*) și nurca (*lutreola lutreola*).

Păsările sunt bine reprezentate, deși prin desecarea lacurilor din Balta Brăilei acestea au pierdut biotopuri deosebit de valoroase. Majoritatea speciilor de păsări sunt migratoare. Cele mai frecvent întâlnite (și pe lacurile din câmpie) sunt rațele și găștele sălbatice.

Având proprietăți ecologice comune, atât mediul acvatic, cât și cel terestru-zăvoaiele – adăpostesc și alte specii de păsări precum mierla, privighetoarea mare), cucul, dumbrăveanca, boicușul, etc. Ihtiofauna este și ea importantă din punct de vedere economic și este reprezentată prin pești migratori anadromi, care vin din mare pe Dunăre numai pentru reproducere, pești reofili proprii apelor curgătoare, pești semimigratori, în sensul că pătrund din Dunăre în lacurile de luncă primăvara, reîntorcându-se toamna și pești care trăiesc și se reproduc în ambele biotopuri (râuri sau lacuri).

2.3.3.4. Starea calității aerului și nivelul de zgomot

În municipiul Brăila sursele de poluare a aerului sunt reprezentate în principal de activitatea industrială, centrale termice, stații de mixturi asfaltice și traficul auto.

În perioada 2000 – 2007 evoluția principalilor indicatori monitorizați este următoarea:

Poluanții gazoși (SO₂, NO₂, H₂S, NH₃) monitorizați la emisii, la 24 ore și la 30 de minute, prezintă, în 2007, o scădere a valorilor concentrațiilor medii anuale față de 2006. Scăderi importante s-au înregistrat în special la SO₂ și NH₃, ele fiind cu 18%, respectiv 40 % mai mici față de 2006. Valorile maxime s-au încadrat în limitele admise. *Pulberile totale în suspensie, în mediul urban, înregistrează o creștere cu 11% a tendinței mediei anuale în 2007 față de anul precedent. Valorile cele mai ridicate în acest an s-au înregistrat că și în anul 2006 în zonă Brăila, în punctul de prelevare Stația Nord.*

Pulberile sedimentabile, monitorizate în zona urbană în nouă puncte, au valori medii anuale cu 32% mai mici față de 2006. În punctul de prelevare din Str Fabricilor s-au înregistrat valori maxime ca și în anii precedenți. Nu s-au înregistrat depășiri ale concentrațiilor maxime admise conform STAS 12574/87 la nici un poluant atmosferic monitorizat.

Nivelul de zgomot urban în decursul anului 2007 s-a determinat în municipiul Brăila, în 43 de puncte reprezentative astfel:

- 16 puncte pe diferite categorii de străzi cu lățimi de 3m, 7m, 14m și respectiv 21m;
- 14 puncte expertizate situate la limita exterioară a parcurilor, zonelor de recreere, tratament medical și balneoclimateric, incintelor de școli, piețelor și spațiilor comerciale la care s-au mai adăugat în anul 2007 încă 13 puncte situate la limita exterioară a incintelor industriale, parcajelor auto și zonelor rezidențiale.

- Nivelul de zgomot echivalent expertizat pe diferite categorii de străzi la limita la bordură trotuarului ce mărginește carosabilul prezintă depășiri ale limitelor admise cuprinse în intervalul 7,9 - 13,8% față de limita admisă și aceste depășiri au fost semnalate doar pe străzile care prezintă lățimi de 3m, 7m și respectiv 14m.

- Pe străzile de categorie tehnică IV limita admisă a fost depășită de 6 ori în decursul anului 2007 și valoarea maximă a fost înregistrată în punctul *Rubinelor/Univ. Brâncoveanu* în luna martie. Valoarea limită a fost depășită cu 13,8 %, ca urmare a tranzitării intense de către un număr mult mai mare de autovehicule decât cel indicat a se desfășura pe o stradă cu lățimea de 3m.

- Pe străzile de categorie tehnică III limita de 65 dB a fost de 14 ori depășită în anul 2007 iar valoarea maximă depășește cu 8,6 % limita și a fost înregistrată în punctul *Comuna din Paris/Focșani* în luna mai, datorită traficului intens de mijloace de transport în comun, precum și mașini de mare tonaj.

- Pe străzile de categorie tehnică II limita admisă de 75 dB a fost depășită de 14 ori iar maxima de 7,6 % s-a înregistrat în punctul 1 Decembrie 1918/Dorobanți datorită traficului intens de tramvaie și mașini de mare tonaj. Măsurătorile efectuate confirmă schimbarea mediului sonor însă, ținându-se cont că s-au efectuat doar expertizări și că acestea s-au făcut numai în perioada diurnă și în orele cu maxim de trafic și de activități economice sau de altă natură nu se poate afirma că municipiul Brăila se situează în categoria localităților zgomotoase.

2.3.3.5. Poluarea apei

Sursa de apă brută utilizată pentru obținerea apei potabile este fluviul Dunărea (brațul Calia), km 195 + 800 m. Cod bazin hidrografic XIV – 1, localitatea Gropeni, județul Brăila. Scăderea consumurilor lunare de apă potabilă pe cap de locuitor în perioada 2001-2007 se justifică prin reducerea pierderilor în rețeaua de distribuție a apei potabile. Calitatea apei livrate în sistemul de alimentare cu apă corespunde standardului de potabilitate pentru majoritatea parametrilor analizați, atât din punct de vedere chimic, cât și microbiologic (valorile indicatorilor măsurați au fost în limitele prevăzute de STAS 1342/1991 și Legea apei nr.458/2002).

Situația apelor uzate menajere și industriale

Cele mai însemnate cantități de substanțe poluante evacuate în mediul înconjurător au rezultat din procesele de producție din fabricile de produse lactate, din activitatea de abatorizare și carmangerie, poluantul cel mai frecvent depășit fiind conținutul de substanțe extractibile, substanțe organice și CBO5. Însemnate cantități poluante sunt evacuate și de unitățile de creștere și îngrășare a porcilor, unități la care cel mai frecvent indicator depășit este conținutul de amoniu. Principalii indicatori de calitate la care s-au înregistrat depășiri a limitelor autorizate au fost: suspensii totale, CBO5, CCOCr, substanțe extractibile, reziduu fix, azot total și fosfor total.

Municipiul Brăila dispune de un sistem de colectare a apelor uzate alcătuit din: conducte de canalizare, colectoare principale, stații de pompare, conducte de refulare, guri de descărcare. Au fost implementate proiecte cu finanțare europeană în infrastructura de apă: ISPA și POS Mediu. În principal, lucrările majore au fost legate de stația de tratare de la Chiscani, rețelele de transport și distribuție apă, Colectorul de ape uzate și Noua stație de epurare a apei finalizată în cadrul programului ISPA, inaugurata în 2011. Compania de Utilități Publice Dunărea Brăila, în calitate de beneficiar al proiectului POS Mediu 2007 – 2013 «Reabilitarea și modernizarea sistemelor de apă și apă uzată în județul Brăila», urmarește activitatea stației de Epurare a Apelor Uzate din Brăila și a Stației de Tratare a Apei Potabile din Chiscani.

2.3.3.6. Zone naturale protejate

Principalele tipuri de habitate din județul Brăila sunt caracteristice regiunii biografice stepice și sunt reprezentate prin habitate terestre (păduri și pajiști) și habitatele acvatice. În vecinătatea de est și sud-est a Brăilei, unde curge și fluviul Dunărea, se află următoarele situri protejate:

- **Situl de protecție specială avifaunistică ROSPA0005 - Balta Mică a Brăilei, conform HG nr. 1284/2007, privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;**

- **Situl de importanță comunitară ROSCI 0006 – Balta Mică a Brăilei, conform Ordinul nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România.**

Suprafața de suprapunere între ROSPA0005 și teritoriul administrativ al Brăilei este de 564,9 ha, iar suprafața de suprapunere între ROSCI0006 și teritoriul administrativ al Brăilei este de 551,36 ha.

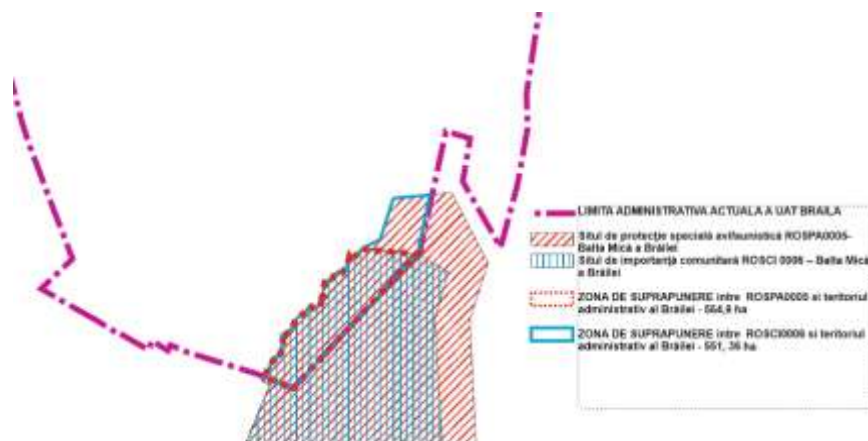

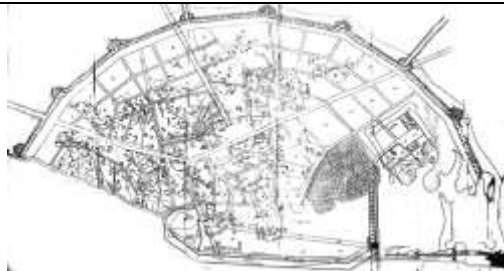




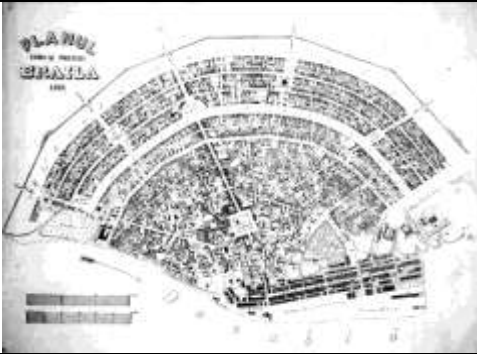
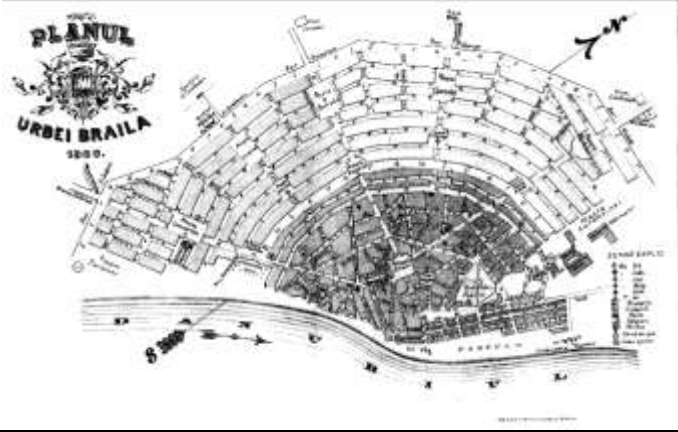
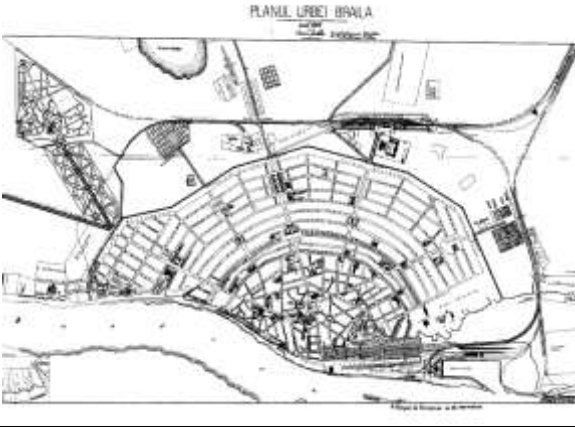
Figura 6. Suprapunerea limitei administrative a Mun. Brăila în zona sa sudică, cu limitele ROSPA0005 și ROSCI0006, cf. Natura 2000


2.3.4. ANALIZA EVOLUTIEI ISTORICE A ORASULUI

În sinteza datelor și analizei istorice detaliate realizate în cadrul studiului de fundamentare coordonat de Muzeul Braila, prezentăm mai jos un infografic cu principalele evenimente și "pietre de hotar" în evoluția orașului, atât din punct de vedere spațial - urbanistic, cât și din punct de vedere cultural și social.

Perioada	Secolul/anul	Evenimentul istoric/ caracteristica
ANTICA	sec. IV - III î.H.	Există numeroase vestigii arheologice dovedind prezența omului neolitic (Boian-Giulești)- 5000 î.Hr. În epoca bronzului, pe terasa înaltă a Dunării la Brăilița (vârful Cațağaței), este atestată o puternică așezare getică ce întreține legături cu grecii - de la pontul Euxin, până la Elada.
MEDIEVALA	1368	Prima atestare documentară a Brăilei - una din cele mai vechi așezări ale Țării Românești.
	1445	Walerand de Wavrin trece prin fața Brăilei în expediția burgundă anti-otomană
	1462	Brăila este denumit "orașul dacilor, care fac un comerț mai mare decât în toate orașele țării" (cronicarul bizantin Laonic Chalcocondil)
	1470	Arderea Brăilei de către Ștefan cel Mare.
	1540	Anexarea orașului și începutul edificării cetății Brăilei ("kazaua Brăilei")
	1574	Asediul Brăilei de către Ioan Voda cel Cumplit.
	1595	Eliberarea Brăilei de sub turci de către Mihai Viteazul. Voievodul construiește lângă oraș o biserică cu hramul Sf.Nicolae.
	1633	Matei Basarab da hrisov lui "Badea negutatorul din Braila prietenul domniei mele", pentru moșii în județul "Ramnicu Sarat și Braila".
	1658	Mihnea al III-lea lovește garnizoana otomană din kazaua Brăilei.
	1789	Planul cetății Braila ridicat de Johann von Vermatti, Braila- Breil 
MODERNA	1828	Retragerea garnizoanei otomane și recensământul întocmit de serdarul Grigore Tăuț, primul ispravnic al ținutului Brăila. Brăila era împărțită, ca și celelalte orașe din Principate, în mici cartiere, numite mahalale: Poarta cea Mare, Poarta cea Mică, și Ulița târgului cu prăvălii. Populația orașului era de 3 000 locuitori: 591 familii dintre care 46 erau familii de străini (25 familii de armeni și 21 familii de evrei).
	1828-1830	Imediat după ocuparea cetății Brăilei rușii hotărâsc dărâmarea ei completă, după un plan întocmit de polcovnicul Catal
	1830	Planul Riniev, primul plan al Brăilei reprezentând orașul în perimetrul său definitiv, după adoptarea Regulamentului Organic

		
1834	Al doilea plan al orașului întocmit de căpitanul baron Borroczyn din ordinul generalului Kiselev.	
1835	Este amenajata Gradina Belvedere (Gradina Mare)	
1836	Braila a fost declarata port - liber.	
1839	Apare "Mercur", primul ziar comercial din Principate.	
1840-1841	Brăila își contureaza personalitatea. Ultima incintă a cetății a devenit limita orașului, transformată în stradă/bulevard. Prima extindere a orasului dupa planului Borroczin - foburgul existent aflat inafara limitei orasului este integrat în oraș. Se evidențiază aplicarea a două dintre principiile urbanistice importante: fixarea perimetrului localității și ierarhizarea rețelei stradale. Centrul localității a fost stabilit într-o zonă sacră al cărei reper era mecetul, casa de rugăciune a populației musulmane. Păstrarea funcției religioase a spațiului și menținerea programului religios al clădirii s-a făcut prin transformarea mecetului în biserică ortodoxă.	
1848	Stabilirea limitei exterioare a orasului prin înființarea unui sant ce dubleaza strada periferică, numită a Raionului (azi Ștefan cel Mare).	
1851	Primul teatru permanent la Braila (s-a desfiintat dupa un an)	
1856	Planul arh. Kuchnowski este primul care conține denumirea tuturor străzilor și al celor trei bariere: Silistrei, Bucuresci (fostă Kiseleff), Galați (fostă Iașului), aflate la intersecția străzilor, având același nume, cu șanțul orașului.	
1861	Se infiinteaza Pensionul de fete "Hrisant Horezeanu"	
1863	Se infiinteaza la Braila Scoala reala	

1867	
1870	Unu nou plan de extindere a orașului prin repetarea lotizărilor în arcuiri de cerc, până la noua limită, formată de o șosea dublată de șanț.
1873	Încheierea construcției cheiului portului.
1873	Construirea fabricii de bere "Muller".
1885	- anexarea comunei rurale, Islaz
1886 -1891	<p>- modernizarea portului Brăila care cuprinde trei zone distincte: docurile, portul propriu-zis și portul de refugiu. Docurile sunt o incintă vamală cu o suprafață de 50 ha, compusă din bazinul docurilor (8,5 ha) și incinta docurilor (41,5 ha). Considerate, în anumite perioade, prea mici pentru activitatea portului, docurile au fost apreciate pentru condițiile moderne de exploatare, fiind asemănați unui organism viu.</p> 
1888	S-a utilizat pentru prima dată în țară betonul armat, de către marele inginer constructor Anghel Saligny, la construcția silozurilor pentru Portul Brăila
1896	<p>Pe planul Brăilei desenat de I. Demetrescu, limita orașului este mutată pe traseul căii ferate București-Brăila</p> 
1923-1928	Se construiește Palatul Agriculturii
1929	Virgil Madgearu, ministrul Industriei și Comerțului, vizitează portul pentru a stabili zona liberă.

	1930	Braila numara 68.310 locuitori.
	1931	la fiinta Societatea franco-romana cu capital mixt pentru materiale de drum de fier infiintata in 1924.
	1941 - 1944	In timpul celui de-al doilea razboi mondial, importul si exportul Brailiei au scazut vertiginos.
	1944	La 14 noiembrie colonelul Paul Brataseanu, primarul orasului, e inlocuit cu muncitorul Petre Ciuca.
	1956	Incep lucrarile pentru ridicarea Combinatului chimic Chiscani.
	1959	Fabrica de carton a inceput sa livreze carton duplex si triplex.
	1963- 1965	Intra partial in functiune Centrala electrica de termoficare de 75 MW a Combinatului chimic.
	1965 - 1989	Continua industrializarea fortata a economiei brailene, in cadrul celei romanesti, in general.
		
	1986-1995	Cercetările au scos la lumină un bogat material arheologic- cele trei necropole medievale: Casa Perpessicius, Piața Traian și - str. Orientului 24, la care se adaugă numeroase complexe, inclusiv de locuire.

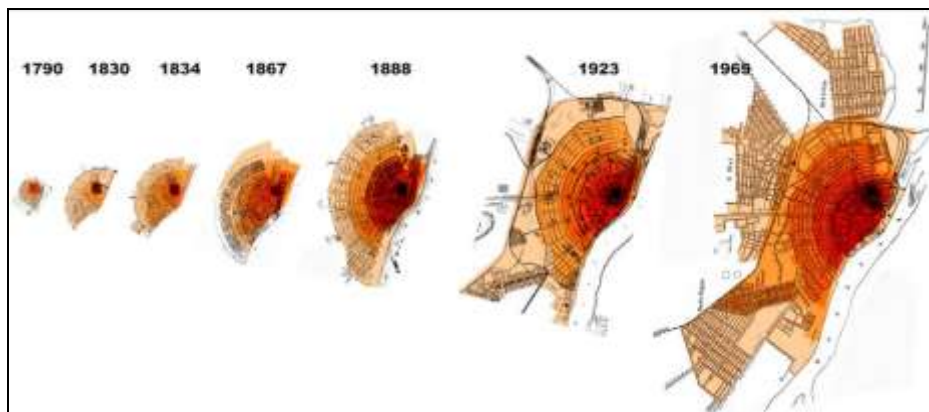


Figura 7 Evoluția orașului și modul de creștere a structurii urbane.Extras din Planșa II.3.1.- aferentă Etapei II a PUG.Braila, UAUIM, 2013.

În concluzie, se desprind câteva idei importante privind evoluția istorică a Brăilei:

* *“Legătura cu etapa istorică anterioară este evidentă, întrucât orașul modern suprapune orașul medieval păstrându-i reperatele:*

* *Ultima incintă a cetății a devenit limita orașului, transformată în stradă/bulevard, dublată la exterior de șanț, care nu era altul decât fostul șanț al cetății.*

* *Intrarea și ieșirea din localitate se făcea prin porțile fostei cetăți, numite acum bariere, stabilite pe "ocolul" orașului, adică pe șanț, în punctul de întâlnire cu principalele căi de acces în oraș: drumul Silistrei (Poarta Pandurului), drumul Bucureștilor (Poarta cea Mare/Poarta Dracului), Drumul Iașului (Poarta Galaților deschisă de ruși în cea de-a patra întăritură a cetății, la 1772) sau Route Silistri, Rue de Kisseleff, Route de lassy, după denumirea din planul Berrocryn. Se evidențiază*

aplicarea a două dintre principiile urbanistice importante: fixarea perimetrului localității și ierarhizarea rețelei stradale.

* Centrul localității a fost stabilit într-o zonă sacră al cărei reper era mečetul, casa de rugăciune a populației musulmane. Păstrarea funcției religioase a spațiului și menținerea programului religios al clădirii s-a făcut prin transformarea mečetului în biserică ortodoxă.

* Axa urbanistică, destinată unei funcții comerciale, a fost prelungită spre est legând organic orașul de port, accentuându-i personalitatea prin evidențierea elementelor care i-au dat naștere și i-au dus faima în lume: vechile drumuri comerciale și fluviul.”⁵

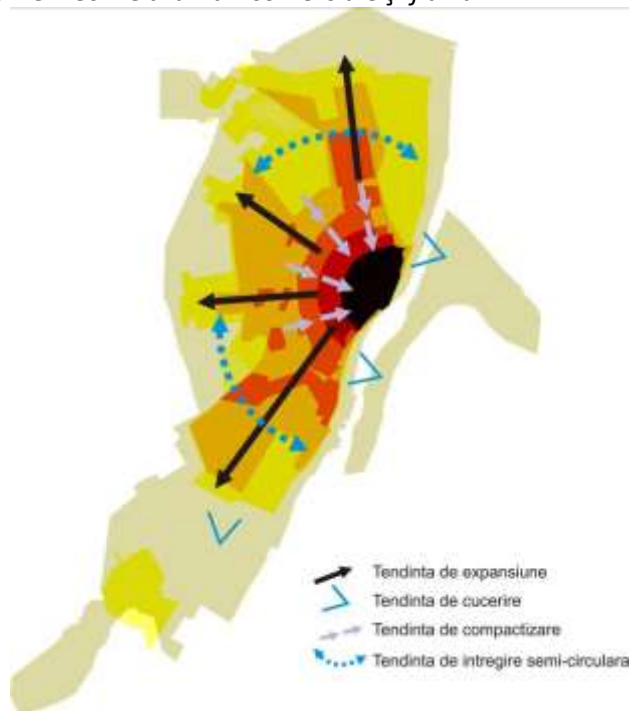


Figura 8 Schema tendințelor și dinamicilor manifeste în decursul istoriei în cadrul structurii urbane a Brăilei.
Sursa: autorii

De asemenea, privind aceasta evoluție prin prisma modului în care structura urbană a Brăilei s-a extins în teritoriul adiacent, amplificându-se constant, prin asimilare, cucerire, expansiune moderată, dar concomitent și prin compactizare / densificare a țesuturilor urbane din intravilan, se poate afirma faptul că există o tendință ca, în perioadele de creștere demografică și înflorire economică, orașul să se extindă semiradial, respectând matricea inițială, proces simultan cu o rafinare și ameliorare a structurii interne.

2.3.5. ANALIZA PEISAJULUI URBAN

Peisajul urban al Brăilei este definit în mod fundamental de relația orașului cu Dunarea, fiind un element de potențial pentru viitorul acestuia, putând contribui decisiv la refacerea sa identitară. Bine înzestrat cu spațiu plantat, având elemente particularizante valoroase, disjunct în anumite puncte și cu o serie de disfuncționalități care au fost semnalate, peisajul brailean este, totuși, unul reprezentativ, făcând din Brăila un oraș agreabil, cu o ambianța urbană bine definită.

Dincolo de percepția imediată, în cadrul actualului PUG, problematica peisajului urban al Brăilei a fost abordată la două nivele:

- pe de o parte, ea a fost prezentată în studiile referitoare la supra-contextul teritorial al Brăilei - în cadrul Planului de Amenajare Teritorială al Zonei Periurbane (PATZP) a Mun. Brăila, iar concluziile acestor studii au fost preluate în propunerile PUG, cu adaptările necesare la “rezoluția” orașului.

- pe de alta parte, prin analize dedicate acestui subiect, în cadrul *Studiului de Fundamentare privind Spațiile plantate, Peisajul Urban și spațiul public*, ea a fost detaliată și explicitată, luând în considerare toate elementele definitorii ale acestui peisaj, cu toate sub-componentele sale.

Analiza peisajului urban al Brăilei, privit în integralitatea sa, a relevat câteva tipuri legate de componentele esențiale ale ambianței și scenografiei urbane pe care o crează.

Pentru o mai rapidă utilitate a acestui studiu în cadrul PUG mun. Brăila, a fost luat în discuție mai cu seamă **peisajul urban** generat de cadrul fizic – spațial, principalele tipuri identificate fiind:

- a. Peisajul spațiilor plantate amenajate- *de intretinut/protejat/pus in valoare*
- b. Peisajul construit aferent centrului istoric - *de intretinut/protejat/pus in valoare*
- c. Peisajul cartierelor rezidențiale - *de intretinut/pus in valoare/reconfigurat*
- d. Peisajul periferiilor urbane- *de identificat/reconfigurat/restructurat/pus in valoare*
- e. Peisajul urban aferent falezii Dunarii - *de promovat/reconfigurat/pus in valoare*

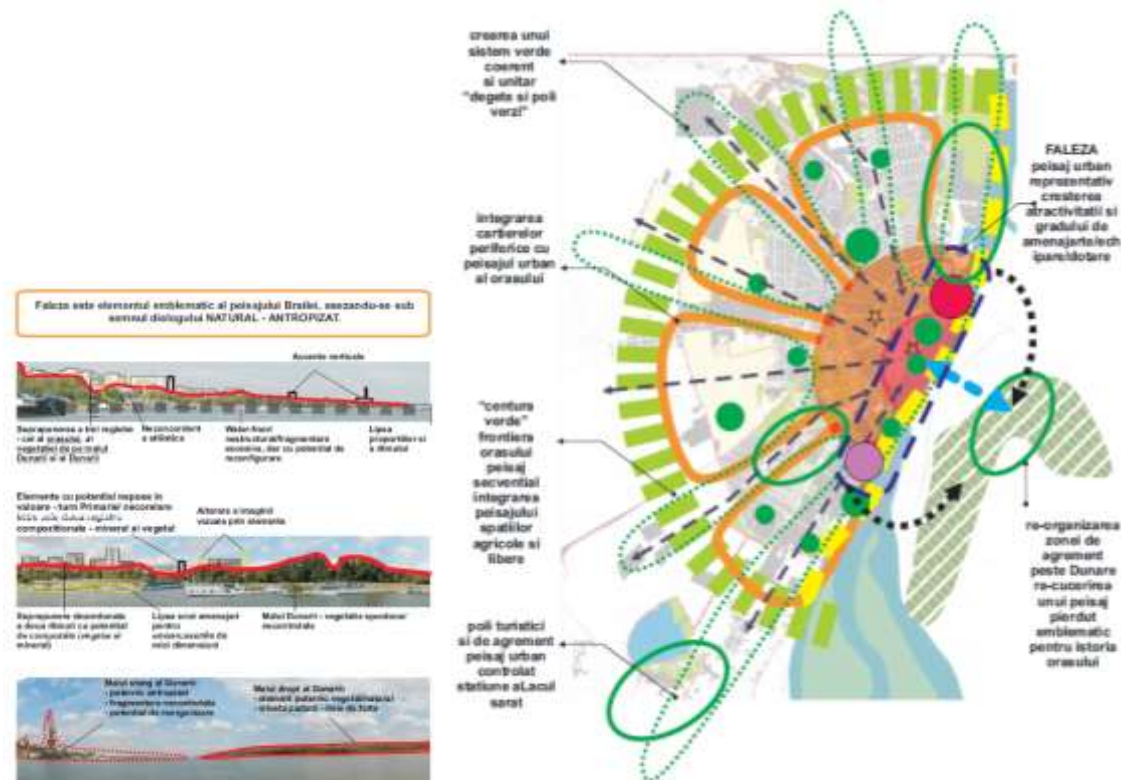


Figura 9 (stanga) Elemente structurante ale peisajului falezii - disfuncții semnalate la nivel vizual și elemente valoroase de potențial (extras din Studiul de Fundamentare privind spațiile plantate, peisajul urban și spațiul public în mun. Brăila, 2011).și (dreapta) Peisajul urban al Brăilei- schema sintetică a direcțiilor de intervenție.

Peisajul unui oraș este însă în strânsă dependență de ambianța spațiilor, iar aceasta se manifestă cel mai mult în spațiul public. Analiza spațiilor publice ale municipiului Brăila s-a făcut urmărindu-se reperele a 3 paliere determinante pentru evaluarea sa corectă :

1. **conformarea și distribuția spațiilor plantate;**
2. **echiparea, dotarea și profilul funcțional al entităților componente ale sistemului plantat;**
3. **cadru instituțional și de gestiune.**

Studiul amintit mai sus enunța următoarele priorități de avut în vedere pentru Planul Urbanistic General:

- stabilirea unei distribuții echilibrate a spațiilor publice pentru a mări confortul în zonele de locuit și în zonele caracterizate de centralitate. Aceasta va trebui să țină cont de densitățile de ocupare ale fondului construit, încărcare umană, activități și nu în ultimul rând accesibilitate
- identificarea unor amplasamente cheie menite a fi rezervate pentru spații publice reprezentative care să contribuie la imaginea de ansamblu a Brăilei, cu rol identitar sporit
- identificarea posibilităților de crearea a unei rețele de spații publice, în legătură și în continuitatea spațiilor verzi, care sa poată crea rute alternative pentru parcurgerea unor zone prea aglomerate, sau pentru punerea în valoare a unor zone atractive
- identificarea și stabilirea amplasamentelor pentru spații publice în zone fragile din punct de vedere social, pentru sporirea locuibilității
- corelarea spațiului public cu zonele viitoare de investiții, pentru a asigura buna funcționare a acestora în raport cu orașul
- recomandări pentru reabilitarea spațiilor publice degradate, cu precădere în zonele de locuințe colective, pentru creșterea nivelului de trai
- studierea posibilității sporirii pietonizării în zona centrală, în special în cazul străzilor care dețin patrimoniu construit
- descurajarea dezvoltării extensive a orașului prin încurajarea creșterii densităților în zonele sub-ocupate, și evitarea construirii de enclave rezidențiale (gated communities)
- descurajarea funcțiunilor care resping spațiul public în zona dens construită a orașului (zone militare, zone industriale, etc).

2.3.5.1. Peisajul malului drept al Dunării la Brăila

În macro-scenografia peisajului brailean, orașul se deschide către Dunare ca un evantai, având drept scena și decor malul celălalt⁶ adică porțiunea de teritoriu de la confluența Dunării cu Brațul Harapu și până la confluența cu Dunarea Veche și canalul Filipoiu, cu Munții Măcinului la orizont.

Nu întâmplător geneza și evoluția istorică a orașului Brăila se datorează în chip esențial malului drept al Dunării, fiind elementul față de care orașul s-a raportat în permanență, dezvoltându-se prin specularea unui teritoriu mai înalt, mai puțin inundabil prin comparație cu acesta. *Apariția digului în anii '60 și a așa numitei Insule Mari a Brăilei au schimbat radical raporturile intime stabilite în mod organic între cele două maluri ale Dunării - corp vital, matriceal, care făcea ca peisajul urbei să plece de la Dunăre și să revină la Dunăre, curbat precum un curcubeu*⁷.

Analiza peisagistică și evolutivă din cadrul Studiului de Fundamentare privind Spațiile Plantate, Peisajul Urban și Spațiul Public în Brăila a relevat necesitatea integrării în conceptul de dezvoltare spațială a acestui areal care nu face parte momentan din teritoriul administrativ al orașului, dar este istoric validat ca fiind congenitar devenirii acestuia. Ca **puncte tari** au fost menționate: caracterul lacustru deosebit, biodiversitatea ridicată, prezența unor repere din istoria funcționării acestui loc pentru agrement (restaurantul regal), amplexarea zonei împădurite, prezența plajei, conexiunea pe apă cu orașul –traversare cu bacul, existența digului și a drumului pe dig. **Punctele slabe** sunt: neclarități administrative, riscul de inundabilitate, slaba echipare edilitară, conexiunea pe apă insuficientă

Oportunitățile remarcate sunt, din perspectiva re-conectării orașului la acest teritoriu, următoarele: - șansa de a reconstrui identitatea Brăilei pornind de la acest element, - șansa de a stimula turismul prin activități prietenoase cu mediul și educative. **Amenințările** privind această evoluție a peisajului analizat sunt: riscul de antropizare excesivă în lipsa unui program coerent de dezvoltare și amenajare, riscul de abandon din ignorarea așteptărilor populației și a potențialului zonei, riscul de necooperare inter-comunală a UAT-urilor implicate, insuficiența fondurilor.

⁶ Pascu, Raluca, 2011 în *Studiul de Fundamentare privind spațiile plantate, peisajul urban și spațiul public în mun. Brăila*, 2011, p.48

⁷ ibidem, p.49

2.3.6. DEZVOLTAREA ECONOMICĂ

2.3.6.1. Profilul economic dominant

Profilul economic al Brăilei este un element al identității sale, din păcate ne-maiputând susține astăzi trăsăturile care au definit Brăila în trecut. În 1836, Brăila a fost declarat *port-liber (porto franco)*. Aici s-a înființat prima Cameră de Arbitraj Comercial (1836), Bursa de cereale și bunuri (1882), Curtea Comercială și Banca Comercială. Datorită vieții economice înfloritoare, Brăila a devenit unul dintre cele mai importante centre comerciale din România.

Astăzi, orașul Brăila face parte din rețeaua de orașe medii cu potențial economic de importanță națională, aflate în curs de consolidare și diversificare.

După anul 2000 s-au făcut resimțite rezultatele dezvoltării mult prea ambițioase, nejustificate și disproporționate a industriei. Multe din reperele industriale de referință și-au închis total sau parțial porțile. Aceasta a dus la deprecierea, mai accentuată decât la nivel național, a nivelului de trai și al gradului de dezvoltare al urbei. Brăila nu este un oraș-muzeu, dar vizitatorii săi simt magia, legendele și istoria orașului care sunt prezente pretutindeni.

2.3.6.2. Evoluția și structura activităților economice

În context județean municipiul Brăila polarizează majoritatea rezultatelor obținute din economie în condițiile în care cifra de afaceri a orașului în anul 2005 reprezenta 83,3% din cifra de afacerea județului, iar în 2009 aceasta se situa undeva la cca. 81 de procente. Aceeași situație caracterizează și indicatorul populație salariată, municipiul Brăila „deținând” 87,8% din populația salariată a județului în anul 2005 și 86% în anul 2009. Coroborând informațiile privind variația salariaților pe ramuri economice cu cea privind productivitatea muncii și ponderea acesteia în total, cifra de afaceri și profitul net se pot scoate în evidență următoarele caracteristici ale economiei locale:

- în agricultură productivitatea muncii este în continuare mare însă scade ca pondere în total pe fondul creșterii accelerate a productivității muncii în domenii precum industria, silvicultura, extracție. Totodată, în ciuda unei productivități mari a muncii, ponderea cifrei de afaceri în total este mică pentru perioada studiată, iar evoluția acesteia este destul de lentă.

Acest fapt evidențiază un domeniu cu potențial însă care nu este exploatat la maxima lui valoare. Producțiile în agricultură au o valoare cantitativă și uneori calitativă mult sub potențialul de producție fapt datorat în principal mijloacelor de producție și echipamentelor utilizate uzate fizic și moral.

- silvicultura înregistrează a doua creștere importantă în productivitatea muncii, domeniul eficientizându-se în baza unei restructurări importante a forței de muncă;

- acvacultura devine o activitate din ce în ce mai puțin performantă economic în condițiile în care se menține același număr de salariați și probabil aceleași mijloace de producție și piețe de desfacere. Domeniul ar putea fi unul de perspectivă având în vedere resursele locale existente și cererea pentru produse piscicole. Se recomandă pentru eficientizarea activităților o restructurare masivă a domeniului și găsirea de noi soluții de ieșire din recesiune precum atragerea de investiții interne și/sau externe în scopul recapitalizării firmelor, modernizarea mijloacelor de producție și identificarea de noi piețe de desfacere;

- industria manifestă cea mai mare variație a productivității muncii în sens pozitiv, acest fapt datorându-se în mare parte reducerii forței de muncă la un nivel pentru care s-a putut obține un astfel de rezultat. Totuși această activitate este cea mai afectată de perioada de recesiune având în vedere scăderea drastică a indicatorilor de profitabilitate;

- construcțiile descriu o activitate deosebit de prolifică în ultimii ani în municipiul Brăila fapt relevat de creșterea absolută a profitului net și prin cea mai importantă evoluție a cifrei de afaceri în perioada analizată. Totuși perspectivele dezvoltării sectorului construcțiilor se află în strânsă legătură cu evoluția celorlalte domenii de activitate, dar și de investițiile publice în zonă;

- comerțul și serviciile reprezintă alte domenii profitabile în ultimii ani și bine angrenate în economia reală fapt reflectat în evoluția indicatorilor analizați. Aceste domenii sunt de perspectivă și reprezintă atât trecutul cât mai ales viitorul municipiului Brăila.



Figure 1 Variația productivității muncii 2005-2009

Veniturile din **industrie și comerț** contribuie cel mai mult la bunăstarea urbei, cele două domenii aflându-se într-o relație de echivalență și interrelaționare de tip cluster. Acest tip de relație s-a format în timp printr-o practică economică bine cunoscută de ambele părți și în cadrul căreia activitățile comerciale se dovedesc mai flexibile și mai adaptabile unei perioade de recesiune, în timp ce industria se pliază mai greu și cu costuri sociale importante. Relația dintre industrie și comerț și nu numai, este completată de serviciile de transport, activitate dominată de firme ce prestează servicii de tipul transportului rutier de mărfuri. O parte importantă a economiei brăilene o reprezintă și domeniul construcțiilor, domeniu aflat în plină expansiune ce atrage cca.10-11% din forța de muncă locală și creează un număr important de noi locuri de muncă, iar rezultatele economice obținute în perioada de analiză se dublează.

Serviciile sunt însă cele care creează în ultimii ani cel mai mare număr de noi locuri de muncă reușind alături de comerț și construcții să absoarbă toată forța de muncă rezultată în urma restructurării industriei. În acest domeniu se dezvoltă într-un ritm accelerat serviciile specializate, moderne cum sunt cele din domeniul consultanței manageriale și serviciilor IT. Totuși acest tip de servicii au încă o pondere destul de mică în cifrele totale ale indicatorilor analizați.

2.3.6.3. Sectorul de locuințe și piața imobiliară

Conform mai multor studii de evoluție a pieței imobiliare la nivel național, pentru a urmări evoluția valorilor proprietăților imobiliare în ultimii 5– 6 ani (2006-2011), apar două perioade distincte, de aproximativ 30 de luni fiecare:

- una de creștere spectaculoasă până în octombrie 2008,
- urmată de o scădere dramatică din 2008 până în 2013
- o creștere moderată între 2013 și momentul actual

Piața imobiliară este strict conectată la evoluția salariului mediu pe economie. Experiența economiștilor și finanțistilor arată că prețul unui metru pătrat constructibil, în zonele centrale, nu poate depăși de două ori valoarea salariului mediu pe economie. Cum în România salariul mediu este de 250 de euro rezultă că nicio casă nu se poate vinde cu un preț de peste 500 de euro pe metru pătrat (în zonele bine cotate ale orașelor), iar la finele anului, când salariul mediu se va reduce la sub 200 de euro și prețul va trebui să urmeze această tendință coborând sub 400 - 350 de euro. Cum prețurile actuale sunt de cc. 700 de euro pe metru pătrat, calculul scăderii prețurilor duce la o reducere de minimum 50%.

Fondul de locuințe al orașului Brăila este unul majoritar cu vechime mare. Fondul de locuințe vechi, este în mare proporție degradat. Rezultă de aici și necesitatea realizării de reparații capitale reabilitări termice și consolidarea clădirilor de locuit, atât pentru locuințele aflate în administrarea Direcției Serviciilor Publice, cât și pentru locuințele din fondul privat. Fiind un oraș cu tradiții istorice, și vechime din punct de vedere a existenței ca așezare umană, fondul construit este unul cu o mare diversitate istorică și tipologică, ceea ce contribuie la estimarea unui potențial turistic ridicat, mai ales în centrul istoric. Reabilitarea clădirilor din situl istoric este de mare importanță nu numai pentru sporirea acestui potențial ci și pentru asigurarea condițiilor de viață și locuire corespunzătoare și de calitate.

2.3.6.4. Turismul

Turismul ocupa în anul 2005 2,3% (876) din totalul salariaților municipiului Brăila și „producea” 1,5% din cifra de afaceri totală. Evoluția domeniului a însemnat o creștere a numărului de salariați cu 22,8 procente (200) și cu 132,3 procente în cifra de afaceri. Astfel, în anul 2009 turismul oferea locuri de muncă pentru 2,8% din totalul salariaților și genera 1,8% din cifra de afaceri totală.

Totuși, se remarcă faptul că în anul 2009 serviciile turistice ies în pierdere, reducerea veniturilor și a apetenței pentru consum o dată cu intrarea în recesiune afectând direct un domeniu ce se adresează în principal unor nevoi sociale secundare.

Brăila este clasată ca localitate turistică de interes național cu o concentrare foarte mare a resurselor naturale și antropice PATN – secțiunea VIII – Zone cu resurse turistice.

Se pot evidenția următoarele tipuri de resurse turistice:

- **Resurse turistice naturale**

Fluviul Dunărea care dispune de un potențial de mare valoare turistică, constituit din luciul de apă, fondul piscicol al apelor, ostroavele și insulele formate de brațele desprinse din Dunăre, fondul forestier asociat, avifauna și fauna terestră, potențialul navigabil al fluviului în scop turistic. Faleza și esplanada Dunării (7,1 ha) este un loc privilegiat de contact cu peisajul fluvial, care trebuie valorificat.

Parcul natural Balta Mică a Brăilei (parțial pe teritoriul Brăilei), arie naturală de interes național („Rezervații ale Biosferei, Parcuri Naționale sau Naturale” - legea 5/2000) și zonă umedă de importanță internațională (Sit RAMSAR 1074), care conține valori excepționale de floră și faună și conservă ecosisteme complexe, este o resursă importantă pentru dezvoltarea și promovarea turismului ecologic și științific. Parcul se întinde pe teritoriul următoarelor unități administrative teritoriale: Municipiul Brăila – partea de sud(18%), Berteștii de Jos (38%), Chiscani (29%), Gropeni (13%), Mărașu (5%), Stăncuța (35%), și are două porți principale de acces: mun. Brăila la nord (acces cu ambarcațiuni fluviale pentru vizitarea zonei de conservare specială de protecție integrală Fundu Mare) și drumul european E60 de la capetele Podului Giurgeni Vadu Oii.

În teritoriul vizat se găsesc următoarele elemente geografice pe baza cărora se poate dezvolta turismul:

- Insula Mare a Brăilei, rezultat al unei radicale transformări a ariei naturale „Balta Mare a Brăilei” (zonă cu regim liber de inundații) situată într-un areal agricol de mare dimensiune și valoare economică; ea mai conservă un potențial hidrografic deosebit constituit din lacurile Zăton și Blasova.

- Arealele Brațul lui Arapu, al Șiretului, Lacul Sărat, Lacul Chiscani, teritorii cu resurse hidrografice, dar și balneare de excepție.

- **Resurse turistice antropice**

Municipiul Brăila are un nucleu pe plan prestabilit, cu o rețea rutieră radial-concentrică ordonată și bine conservată, precum și cu un fond construit omogen, relativ bine conservat ca unitate morfologică. Ca o consecință a rolului său teritorial important de-a lungul timpului, Municipiul Brăila concentrează 68% din totalul monumentelor istorice ale Județului Brăila, având,

conform Lista monumentelor istorice 2015 (<http://www.cultura.ro/sites/default/files/inline-files/LMI-BR.pdf>), un numar de **116 monumente**, din care: 14 monumente de arheologie (situri arheologice cuprinzând așezări și necropole din neolitic până în secolele XVIII-XIX), 74 monumente de arhitectura din care 2 monumente de clasa A (interes national) și 72 monumente de clasa B (interes local). Aceste monumente de arhitectura cuprind: un ansamblu de arhitectură (Str. Eremia Grigorescu), biserici, clădiri pentru locuit (case, palate, hanuri și hoteluri), clădiri publice (teatre, cinematografe, școli, bănci s.a.), clădiri industriale, 9 monumente de for public (statui, ceas public, fântâni), 19 monumente memoriale și funerare- case memoriale, monumente comemorative, cimitirul eroilor.

Grădina Publică (7,5 ha) din Municipiul Brăila este oază de vegetație a orașului, unde se regăsesc ruinele fostei cetăți a Brăilei, precum și una dintre intrările în canalele subterane de sub oraș, o adevărată rețea de tuneluri cunoscute sub denumirea de "hrubele Brăilei". În spațiul grădinii a funcționat și un restaurant rotativ, situat la ultimul etaj al clădirii turn care odinioară a fost „Castelul de apă” al orașului Brăila, construit în 1912. Parcul Monument (53 ha), situat în partea sud-vestică a orașului Brăila, este cel mai mare parc al Brăilei, zonă de agrement și nu numai, deoarece aici se poate vizita Muzeul de Științe ale Naturii, dar se pot practica și sporturi pe terenurile special amenajate.

Municipiul beneficiază și de plantațiile din apropierea limitei teritoriale administrative: Pădurea Stejarul și lizierele din zona dig mal, precum și de 33,85 ha de suprafață verde situată în Stațiunea Lacul Sărat, frecventată de către populația braileană mai ales pe parcursul sezonului de vară.

- **Resurse turistice balneoclimaterice**

Stațiunea balneoclimatică Lacu Sărat, cu o suprafață de 33,85 ha, situată la 5,5 km de municipiul Brăila, pe malul Lacului Sărat, este un produs turistic important al teritoriului studiat, deși, din 2017 el nu mai face parte din limita administrativă a Mun. Brăila, fiind inclus în teritoriul administrativ al comunei Chiscani.

2.3.6.5. Analiza SWOT a infrastructurii pentru turism în Brăila

- **Puncte tari :**

- Buna accesibilitate existentă (și viitoare) a municipiului (cu privilegiul branșării directe la culoarul european de transport fluvial VII)
- Prezența unui număr impresionant de monumente de arhitectură și situri arheologice, prezente într-un teritoriu relativ compact și direct relaționat cu Dunărea.
- bogată istorie economică și socială a orașului prezenta în marturii materiale și imateriale
- profilul multi-etnic și multicultural prezent

- **Puncte Slabe :**

- deficit și slabă calificare și specializare a forței de muncă în domeniul turismului
- comportamente și mentalități vechi în activitatea de comerț în raporturile cu clienții
- insuficiența valorificării a potențialului turistic pe care îl creează vecinătatea valoroasă a fluviului Dunărea, drept consecință a slabei dezvoltări a infrastructurii turistice portuare specifice (subdimensionarea portului de agrement)
- slabă amenajare și insuficienta promovare a obiectivelor turistice de interes cultural-istoric (obiective istorice, culturale etc.)
- degradarea clădirilor de patrimoniu din lipsa coordonării acțiunilor de mapare/ înregistrare/ stabilire a regulilor de folosință a acestor imobile
- insuficiența ofertei de agrement;
- nivelul insuficient de modernizare a bazei de cazare, care se caracterizează prin grad redus de confort și calitatea slabă a serviciilor
- lipsa semnalizării turistice (panourile cu harta turistică a municipiului Brăila sunt învechite, întrucât clădirile care adăposteau unele obiective turistice au fost retrocedate)
- lipsa magazinelor de suveniruri

- absența unui “plan de iluminat public” care să pună în valoare și peisajul nocturn al orașului /clădirile de importanță arhitecturală deosebită

- **Oportunitati si potential de promovare a produselor turistice**

- Diversitatea și valoarea resurselor turistice din Municipiul Brăila favorabilă practicării unor variate forme de turism: *turismul urban sustenabil, turismul cultural, turismul religios/ ecumenic, turismul de afaceri/de tranzit, turismul culinar, ecoturismul, turismul științific, turismul nautic / croazieră pe Dunare, turismul de sfârșit de săptămână/loisir.*

- existența și/sau posibilitatea găsirii unor produse turistice specifice, originale, cu puternică amprentă locală/ Dunareana care să individualizeze oferta turistică brăileană ca marcă distinctă – cu un posibil accent pe turismul balnear și cultural

- Necesitatea unor produse turistice integrate („intercomunale”), complexe, reunind resurse culturale și naturale dintr-un teritoriu mai larg, polarizat de Municipiul Brăila (al viitorului sistem urban Brăila-Galați și chiar Măcin/ Tulcea, al zonei periurbane și al județului Brăila, în ansamblu), astfel încât să se creeze o ofertă turistică competitivă cu cea a altor teritorii.

- Necesitatea unor centre de informare și documentare turistică plasate în puncte strategice de accesibilitate în oraș.

- Creșterea accesibilității pietonale și velo în centrul istoric cu posibilitatea amenajării unor tururi ghidate pentru vizionarea monumentelor de arhitectură

- Amenajarea falezii Dunării ca promenadă complexă, cu puncte de interes public și facilități turistice// cazare/ alimentare publică, loisir, cultură, etc

2.3.7. POPULAȚIA. ELEMENTE DEMOGRAFICE ȘI SOCIALE

2.3.7.1. Evoluția populației și potențialul demografic

Populația actuală a orașului Brăila este de **180302 locuitori** conform Direcției județene de statistică și http://www.braila.insse.ro/cmsbraila/rw/resource/pop_dom_1ian2017.pdf?view=true, în creștere față de perioada precedentă (2008-2013), când s-a remarcat o scădere a populației de 0-14 ani și creșterea celei de peste 65 de ani indică instalarea unui proces de îmbătrânire demografică. Din punct de vedere al structurii pe vârste, se remarcă în mod negativ scăderea drastică a numărului de copii, mai ales pe seama populației feminine atât în municipiul Brăila, cât și la nivelul județului Brăila în general, concomitent cu creșterea volumului de populație de 65 ani și peste, ceea ce confirmă accentuarea fenomenului de îmbătrânire demografică.

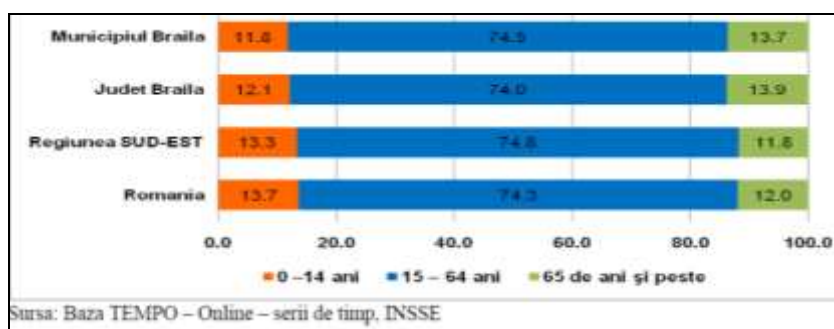


Figure 2 Distribuția pe grupe mari de vârstă a populației Brăilei, 2010

Din punct de vedere al structurii pe vârste a populației, municipiul Brăila a fost un oraș relativ tânăr din punct de vedere demografic, cu o forță de muncă importantă ca volum comparativ cu alte orașe din regiune. În prezent are o populație mai îmbătrânită, dar și-a păstrat capacitatea resurselor de muncă în ultimii zece ani.

Natalitatea a avut o evoluție relativ constantă, oscilând în jurul valorii de 8‰, inferioare celor înregistrate la nivel regional, care se plasează în jurul valorii de 10‰. Pe medii rezidențiale, ratele natalității sunt superioare în ruralul regiunii (rata natalității variind în jurul valorii de 10‰)

celor din urban. **Mortalitatea** oscilează în jurul valorii de 10‰, fiind în ultimii cinci ani (2005-2009) superioară mediilor urbane regionale (9,5‰, în 2009) și naționale (10‰). Valorile înregistrate ale **sporului migratoriu** sunt negative la nivelul zonei în toată perioada 2000-2009, reflectând scăderea volumului populației pe baza migrației.

2.3.7.2. Densitatea populației

În 2010, densitatea populației județene urbane era de 503 locuitori/km². Municipiul Brăila ocupă o suprafață de 44 km², reprezentând circa 0,9% din suprafața județului Brăila și circa 9,5% din suprafața sa urbană. Datorită scăderii continue a volumului populației zonei în perioada 2002 – 2010 a scăzut în același ritm și densitatea populației de la 4915 locuitori/km² în 2002 la 4776 locuitori/km² în 2010 și la 4107.24 locuitori/kmp în 2014. Valoarea mare a densității demonstrează importanța municipiului atât în rândul UAT urbane din Regiunea Sud-Est, cât și în rândul UAT urbane din țară (vezi tabel 3). Astfel se confirmă poziția municipiului în rețeaua națională de localități, ca localitate de rang I, potrivit prevederilor Legii nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, secțiunea a IV-a "Rețeaua de localități", cu modificările și completările ulterioare.

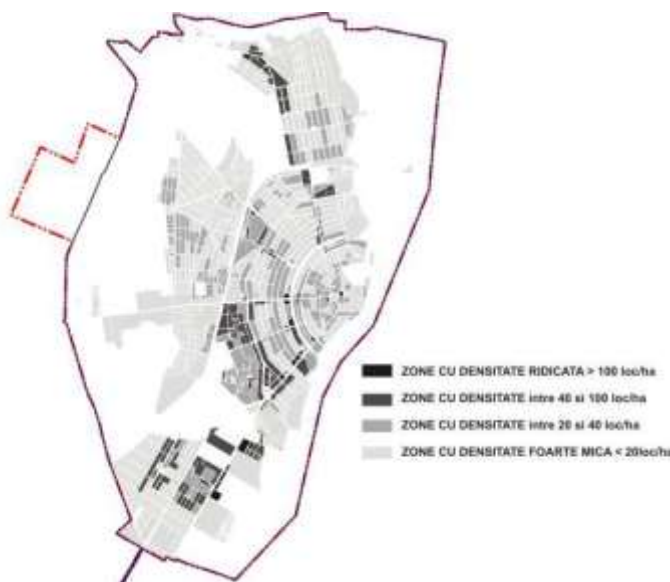


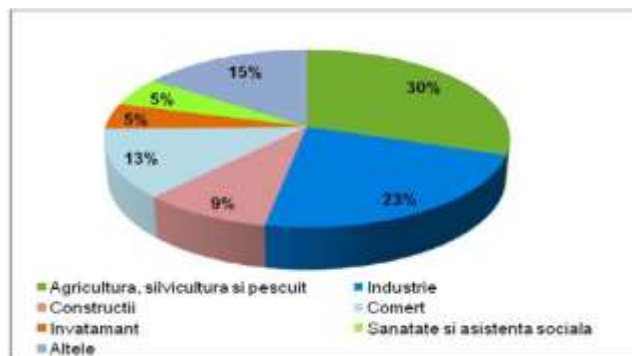
Figura 10 Densitatea populației la nivelul intravilanului, sursa> Alexandru, Mihai, 2013- Planul Strategic De Mobilitate Urbană Durabilă, autor capitol «INDICATORI SINTETICI ASUPRA DETERMINANTELOR SOCIO-ECONOMICE ASUPRA MOBILITATII URBANE IN BRAILA»

Densitatea populației la nivelul intravilanului a fost determinată pe baza CUT calculat pe fiecare insula urbană coroborat cu densitatea medie în funcție de tipul de zonă rezidențială. Astfel pentru zonele cu CUT între 2,5 și 3.0 densitatea brută de locuitori la ha a fost calculată la 100-130 loc /ha, pentru zonele cu CUT între 1.8- și 2.5 densitatea brută de locuitori la ha a fost calculată la 40-100 loc /ha, pentru zonele cu CUT între 0.5- și 1.8 densitatea brută de locuitori la ha a fost calculată la 20-40 loc /ha, și pentru zonele cu CUT < 0.5 densitatea brută de locuitori la ha a fost calculată la sub 20 loc /ha. Aceasta analiză reflectă zonele cele mai dense ale orașului, care se regăsesc în structura rețelei stradale, în general adiacent arterelor de categorii superioare (2, 3). Ele au o dispunere concentrată mai ales în partea nordică și sudică a orașului, ceea ce verifică și fluxurile mari de trafic pe aceste direcții⁸.

2.3.7.3. Resursele de muncă ale Municipiului Brăila

Situația la nivelul județului este de fapt o reflectare a stării resurselor de muncă de la nivelul municipiului, cu excepția sectorului agricol, de aceea, din lipsă de date recente caracteristice municipiului Brăila, analiza s-a centrat pe date la nivel de județ.

Figura de mai jos arată structura populației ocupate a județului Brăila în 2009, după principalele domenii de activitate.



Sursa: Anuarul Statistic 2010, DJS Brăila

Figure 3 Structura populației Brăilei, 2009

Se remarcă după date recente o valoare ridicată a ratei șomajului în sectorul secundar, prin restructurarea unor industrii, corelată cu diminuarea numărului mediu de salariați în ultimii ani a demonstrat necesitatea inițierii unor programe de formare și reorientare profesională în domenii solicitate pe piață, spre exemplu în servicii, mai ales dacă se dorește dezvoltarea municipiului ca centru de deservire teritorială și ca pol urban de creștere.

Sexe	Județe	Localitati	Perioade
			Luna noiembrie 2014
			UM: Numar persoane
			Numar persoane
Total	Braila	42682 MUNICIPIUL BRAILA	1838

© INSTITUTUL NATIONAL DE STATISTICA

2.3.7.4. Analiza sociologică a populației

În urma chestionarului realizat în cadrul studiului de fundamentare - *Ancheta socio-urbanistica* s-a constatat gradul de satisfacție al locuitorilor privind orașul ca spațiu de rezidență, dar și cartierul în care locuiesc. Sunt relevate problemele pe care le percep pe fiecare palier rezidențial. Din analiza datelor obținute rezultă că există un relativ echilibru între subiecții mulțumiți, nemulțumiți și neutri, privind orașul Brăila ca oraș în care locuiesc. Procentul nemulțumiților sunt cu doar 4pp (puncte procentuale) mai mulți față de cei nemulțumiți.

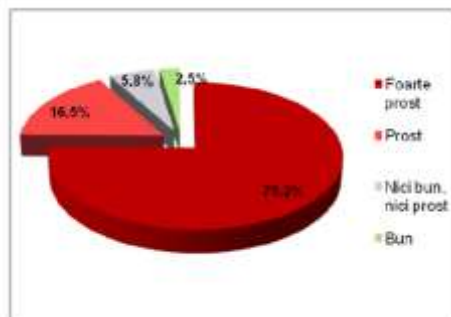
Pe ansamblu, cât de mulțumit(a) sunteți de Brăila, ca oraș în care să locuiți?



Figure 4. Extras din sondajul asupra stării generale de mulțumire a populației, cf. sursa: autori URBAN-INCERC, București, studiu de fundamentare PUG Braila, 2012

Cele mai importante probleme identificate de brăileni ca fiind principalele cauze de nemulțumire sunt: lipsa locurilor de muncă, degradarea mediului urban (curățenia orașului, cladiri degradate, poluare) și starea drumurilor. Este foarte important faptul că oportunitatea de a fi angajat este aproape inexistentă în viziunea locuitorilor Brăilei, peste 90% dintre subiecți subliniind această problemă.

Cum apreciați Municipiul Brăila în ce privește oportunitățile de a găsi un loc de



Cum apreciați Municipiul Brăila în ce privește cât de mult le pasa oamenilor din Brăila de ceilalți concetateni?

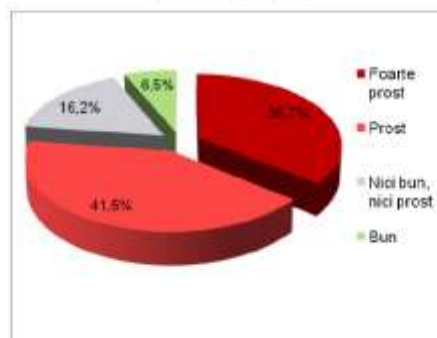


Figure 5 Extrase din Ancheta socio-urbanistica realizată în fundamentarea studiului sociologic pentru PUG Mun. Brăila, sursa: autori URBAN-INCERC, Bucuresti, 2012

2.3.8. NECESITĂȚI ȘI OPȚIUNI ALE POPULAȚIEI

În baza OM 2071/2010 publicat în M.O. din 19.01.2011 privind Metodologia de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism (**SECȚIUNEA a 2-a Art. 4.**), informarea și consultarea publicului s-a realizat în cadrul PUG Brăila în următoarele etape:

a) în etapa pregătitoare - anunțarea intenției de elaborare - s-a organizat o dezbatere publică în sediul Teatrului Maria Filotti, s-a creat un pliant al prezentării PUG cu obiectivele acestuia, colectivul de elaborare, intențiile și viziunea PUG, precum și un sondaj privind așteptările populației față de PUG (derulat atât în cadrul dezbaterii, cât și pe pagina web a primăriei Brăila)

b) în etapa de documentare și elaborare a studiilor de fundamentare - dezbaterile publice a avut loc în sediul Primăriei și s-a concretizat cu o serie de recomandări exprimate de cei prezenți la ședință, precum și prin opinii exprimate pe pagina web a primăriei Brăila

c) în etapa elaborării propunerilor ce vor fi supuse procesului de avizare - dezbaterile publice a avut loc de asemenea în sediul Primăriei, în urma afișării documentației și a expunerii acesteia integral pe site-ul primăriei; dezbaterile etapei s-a concretizat cu o serie de recomandări exprimate de cei prezenți la ședință, precum și prin opinii exprimate pe pagina web a primăriei Brăila

d) elaborarea propunerii finale, care include toate observațiile avizatorilor și care se supune procedurii de transparentă decizională - va fi derulată asemănător în calendarul proiectului.

O primă concluzie a acestor dezbateri ar fi că starea de nemulțumire este exprimată în primul rând la nivel de reprezentare generală despre municipiu în totalitatea sa, și nu neapărat în relație cu spațiul rezidențial. Nivelul de trai este unul scăzut, cu un venit mediu lunar de 400-500 de lei pe locuitor. Cea mai acută problemă a municipiului o reprezintă lipsa locurilor de muncă, urmată de degradarea mediului urban, care se traduce prin existența unor clădiri degradate, poluare, depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor și calitatea aerului.

Distribuția pe cartiere a problemelor menționate, relevă că *degradarea urbană este amintită ca problemă mai frecvent în cartierele Pisc, Calea Galați, Appolo, 1 Mai, Dorobanți și Centru*. Starea proastă a drumurilor este considerată o problemă mai ales în cartierele *Chercea, Pisc, Lacul Dulce, Brăilița, Progresul Vidin și Dorobanți*. Căminii comunitare sunt o problemă în special pentru cei din Viziru și Ansamblu Buzăului.

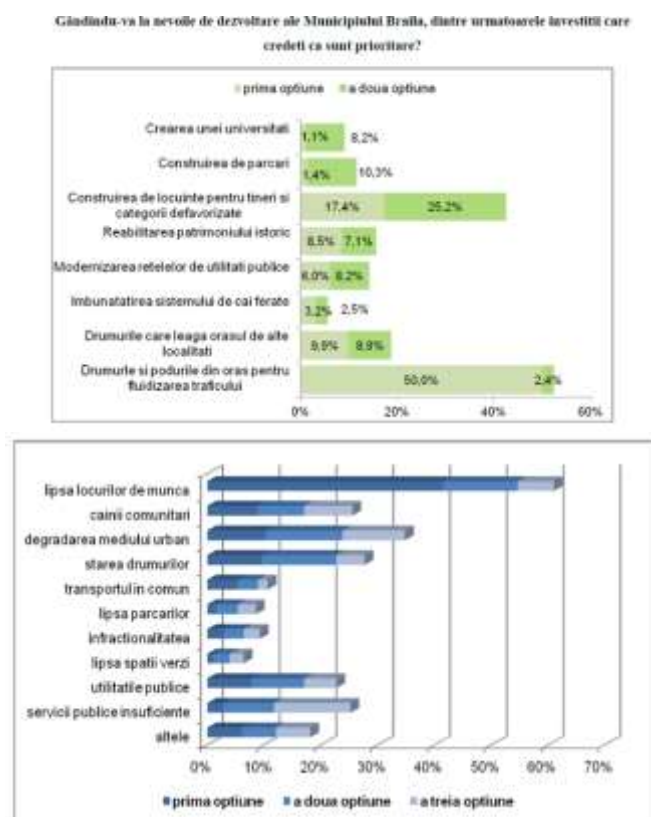


Figure 6 Extras din sondajul de opinie derulat în cadrul Anchetei socio-urbanistice, URBAN-INCERC, 2012, actualizat 2017

Probleme legate de transportul în comun sunt semnalate mai ales în Radu Negru, Progresul Vidin, Brăilița și Calea Galați, iar cei din Dorobanți, Viziru și Ansamblu Buzăului resimt nevoia unor locuri de parcare. Cei din Călărași IV, Brăila Sud și Viziru percep lipsa spațiilor verzi ca o problemă principală, în timp ce pentru cei din Pisc, Tineretului, Lacul Dulce, Comorofca și Brăilița locul unu între priorități este dat de insuficiența utilităților publice.

2.3.9. PROGNOZA POPULAȚIEI

Din analiza situației existente cu privire la stadiul de dezvoltare socio-demografică a municipiului Brăila, rezultă că, în profil teritorial, se manifestă o serie de disfuncționalități în dezvoltarea armonioasă și echilibrată a acestuia, cu evoluții spre situații critice, care necesită măsuri de atenuare și eliminare prin politici specifice. În elaborarea proiectării demografice a populației municipiului Brăila s-a utilizat metoda globală pe baza sporului mediu anual de creștere coroborată cu Proiectarea populației României în profil teritorial până în anul 2025 elaborată de INS. Au fost utilizate date din Baza TEMPO online pentru seriile de date privind numărul locuitorilor și structura pe vârste a populației.

Formularea ipotezei privind evoluția populației a avut în vedere caracteristicile specifice zonei. Așa cum reiese din analiza anterioară a domeniului socio-demografic, la nivelul municipiului Brăila se înregistrează în 2009 o rată a natalității în valoare de 8,4‰, fiind inferioară celei înregistrate la nivel național (10,3‰). Rata mortalității are valoarea de 11,1‰, valoare superioară celei înregistrate la nivel național (10‰). La nivelul zonei de studiu, sporul natural are valoare negativă (-2,7‰), la fel și sporul migrator (-3,7‰), ceea ce înseamnă că există un risc natural de depopulare, dar și unul datorat mobilității populației.

Estimarea populației zonei de studiu în varianta medie pornește de la ipoteza conform căreia cele două componente ale mișcării populației, sporul natural și sporul migrator, vor avea valori constante în perioada prognozată. Prognoza populației municipiului Brăila în varianta medie

(cea mai probabilă) indică faptul că în perioada 2010-2025 se va înregistra scăderea populației cu aproximativ 5,6%.

Cea mai accentuată diminuare a volumului populației are loc în varianta pesimistă, care, pe termen lung, diferă foarte puțin de varianta medie, de aceea scăderea este în jur de 5,9%. Și varianta optimistă indică același trend, dar de intensitate mai scăzută, ceea ce face ca varianta medie să fie asimilată unei evoluții pesimiste mai curând decât unei evoluții optimiste.

Distribuția pe vârste a populației municipiului Brăila, pe baza datelor Proiectării populației României în profil teritorial până în anul 2025, elaborată de Institutul Național de Statistică, va avea următoarea evoluție:

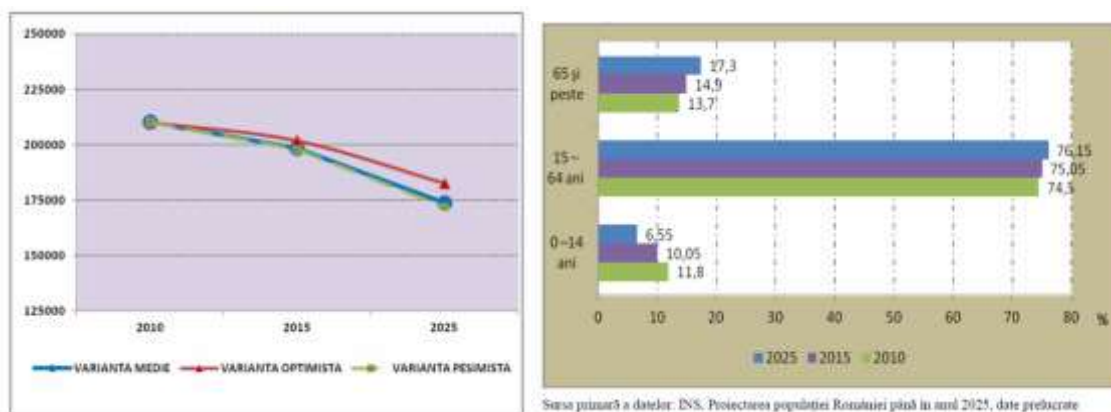


Figure 7 Evoluția populației proiectate a mun. Brăila, pe grupe de vârstă, în varianta medie (2015/2025) și variantele probabile prognozate privind evoluția populației în mun. Brăila, sursa primară: INS, prelucrare

Raportat la populația din 2010, numărul de locuitori se va diminua cu aproximativ 17 procente, iar pierderea populație tinere este estimată la 54 procente, dacă se menține ritmul anual de scădere al exponenților acestei categorii de populație din ultimii 10 ani (vezi tabelul de mai sus). Populația de 65 ani și peste va înregistra o creștere procentuală (ca pondere în populația totală) de 3,6% și o creștere în cifre absolute de aproximativ 1250 persoane, în perioada 2010 – 2025, ceea ce va determina o cerere crescută de servicii sociale, atât ca spații cu destinație specifică, dar și ca resursă umană calificată pentru satisfacerea nevoilor de îngrijire, mai ales a persoanelor vârstnice cu boli cronice.

Raportul de dependență după vârstă, care ne arată sarcina socială pe care o suportă segmentul populației adulte al unei zone, va cunoaște în municipiul Brăila o evoluție descendentă, contrar tendinței manifestate la nivel național. Până în anul 2025 valoarea acestuia va scade de la 342‰ în 2010, la 313‰, ceea ce înseamnă că 1000 de persoane în vârstă de muncă vor susține 313 persoane inactiv. La nivel național, valoarea preconizată a acestuia este de 372‰, deci sarcina socială a populației în vârstă de muncă din zona studiată va fi mai mică decât cea pe care o va suporta populația urbană a țării din aceeași categorie.

2.3.10. ANALIZA MOBILITĂȚII URBANE

Nota: Aceasta analiză este conținută în cadrul Studiului de Fundamentare privind analiza sistemului de transport și a traficului rutier, realizat în 2012, dar, ulterior, odată cu apariția modificărilor în Legea 350, ea a fost întregită și completată ulterior cu studiile realizate în cadrul Planului strategic de Mobilitate Urbana aferent PUG (2015), care a stat la baza PMUD Brăila, aprobat în 2017.

Asadar, în completarea acestui capitol se vor corobora informațiile și concluziile/ rezultatele exprimate mai pe larg în PMUD Brăila.

2.3.10.1. Prevederi asupra mobilității urbane conținute în planuri strategice

- Nivel european



Figure 8. Configurarea principalelor coridoare de transport la nivel european, sursa: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Documentele Comisiei Europene :

- **Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană**
- **"Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor" (COM(2011)0144 final).**
- **Carta Albă a Transporturilor- "EUROPA 2020 – O strategie europeană pentru creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii".**
- **European Action Plan for Freight Transport Logistics –**
- **Directive 2010/40/EU - on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems (ITS) in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport, EP and the Council of European Union, 2010**
- **European Strategy for safety roads 2020 – "Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020", EC 2010.**

Ținând cont de faptul că Brăila este riverană Dunării, fiind așadar amplasat pe axa TE3-T nr. 18, prioritățile sale de dezvoltare se plasează în contextul regiunii Dunărene în cadrul căreia este situat. În acest sens, documentul strategic european cel mai nou și relevant pentru dezvoltarea regională a zonei Dunărene este Strategia UE pentru Regiunea Dunării- o strategie internă a Uniunii Europene la care sunt invitate să participe și statele țere riverane, între care și România. Cele **patru axe** prioritare ale Strategiei sunt: **conectivitatea (transport intermodal, cultură și turism, rețele de energie), protecția mediului (managementul resurselor de apă, protecția biodiversității și managementul riscurilor), creșterea prosperității regiunii Dunării (educație, cercetare, competitivitate), îmbunătățirea sistemului de guvernare (capacitate instituțională și securitate internă).**

- Nivel național

Master Planul General de Transport Național analizează obiectivele majore ale sistemului național de transport, constituind un instrument strategic de planificare a intervențiilor majore (proiecte și alte acțiuni) ce sunt semnificative pentru obiectivele țde transport la scară națională.

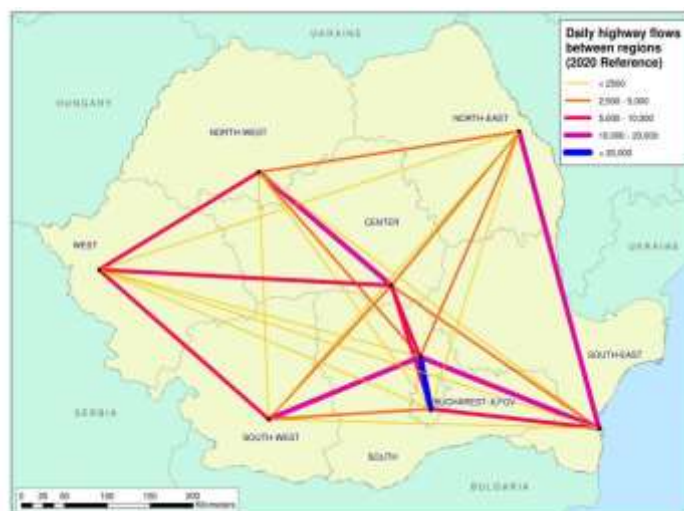


Figure 9 Analiza cererii de transport la nivel national, cu evidentierea regiunii estice si a Brailei in acest context.
sursa: MPGT, 2014

- **Nivel regional/sectorial**

În categoria menționată mai sus, se înscrie o serie de planuri precum **Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Brăila**, **PATZ Galați-Brăila-Tulcea**, **Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal Periurban Brăila și, mai recent, Planul pentru conturarea Sistemului Urban Brăila – Galați**. Importanța acestor planuri este de ordin teritorial, dar mai ales regional, însă anumite prevederi ale lor afectează direct o reconfigurare a mobilității, preluând în același timp prevederi ale documentațiilor de ordin superior precum cele ale PATN-ului.

Punctul de plecare în formularea viziunii de dezvoltare a sistemului urban Braila- Galati, a fost acela că *”Brăila și periurbanul său, ca și entitate funcțională și definitorie în structura sistemului urban Brăila-Galați (singurul sistem definit prin Legea 351/2001 – PATN Secțiunea a IV-a, Rețeaua de localități) reprezintă a doua aglomerație urbană din România ca mărime (dupa București), iar prin amplasamentul privilegiat la intersecția unor drumuri comerciale europene, cu potențial de revitalizare când condițiile vor fi favorabile, reprezintă o posibilă Poartă Estică a Uniunii Europene”*.

În cadrul Obiectivului strategic 1 (Definirea, asumarea și promovarea rolurilor teritoriale ale Zonei Periurbane Braila/ Sistemului Urban Braila Galati) **Strategia de dezvoltarea aferenta PATZ Periurbana Braila**, precizeaza ca palier prioritar de actiune, în contextul coridorului pan-european de transport VII – Dunarea:

- Crearea unui sistem multi - modal de transporturi
- Cresterea conectivitatii aeriene la nivel European si intercontinental prin dezvoltarea „Aeroportului International Dunarea de Jos” pe raza localitatii Vadeni, din arealul periurban.
- Cresterea conectivitatii rutiere la nivelul teritoriului national/regional/zonal prin dezvoltarea unor infrastructuri majore de transport – drum expres Braila – Galati.
- Cresterea si eficientizarea conectivitatii rutiere si feroviare, la nivel national prin construirea podului peste Dunare, la Braila
- Dezvoltarea mobilitatii la nivelul zonei periurbane prin crearea liniei de metrou usor ce va facilita un transport usor, rapid si eficient la nivelul sistemului urban Braila – Galati.
- Crearea unui nod intermodal in legatura cu infrastructurile majore de transport necesare: transport aerian, rutier/feroviar, fluvial/maritim.

”Studiul de fundamentare în vederea configurării sistemului urban BRAILA-GALATI și determinarea profilului teritorial și a proiectelor majore de dezvoltare” propune și prevede necesitatea dezvoltării și modernizării rețelei de căi de comunicație care constituie un element de bază în relansarea economică a zonei și în creșterea calității vieții populației, prin înscrierea zonei în rețeaua europeană de transport.



Figure 10 Linii de forta in dezvoltarea teritoriului Braila - Galati. Sursa: http://rnges.anpm.ro/upload/82896_Memoriu_PATZ_BRAILA.pdf

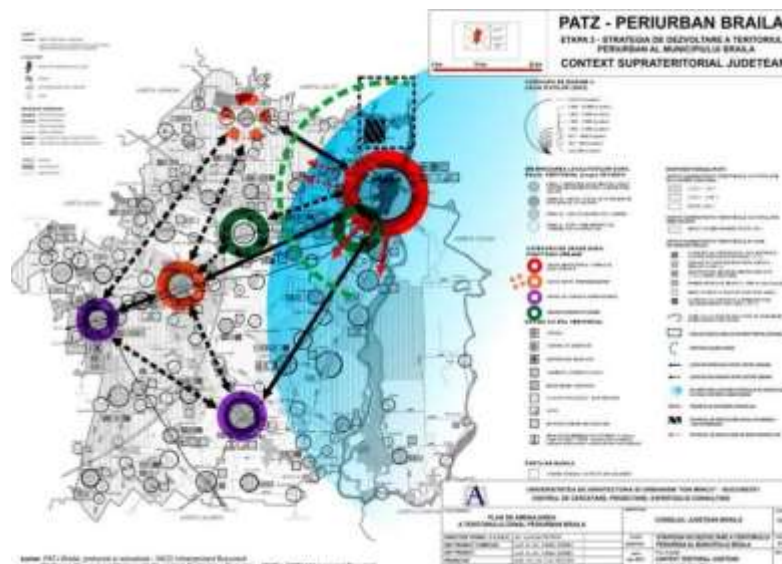


Figure 11 Contextul teritorial al dezvoltarii relatiilor de cooperare la nivelul sistemului urban Braila- Galati, sursa: PATZ P-Braila

2.3.10.2. Analiza rețelei stradale majore din Brăila

Rețeaua rutieră majoră din Brăila se compune din:

- a)- Rețeaua stradală internă
- b)- Principalele drumuri naționale care fac legătura cu teritoriul.

a)- Rețeaua stradală internă

Ca și caracteristici principale ale rețelei rutiere și stradale au fost luate în considerare:

- Lungimea fiecărui segment rutier și stradal;
- Numărul de benzi;
- Capacitatea în Veh/zi la nivel de MZA-Medie Zilnică Anuală pe baza capacității orare de circulație (Veh/oră);
- Viteza maximă legală de circulație;
- Funcții specifice Volum-Densitate cu ajutorul cărora se estimează viteza reală de circulație

în funcție de încărcarea de trafic.

b)- Principalele drumuri naționale care fac legătura cu teritoriul

Căile rutiere care facilitează accesul spre municipiul Brăila sunt următoarele: DN 21 Slobozia – Brăila, DN 2B Buzău – Brăila, DN 22 Râmnicu Sărat – Brăila, DN 23 Focșani – Brăila, DN 22B (Dig Brăila – Galați).

Pentru că Brăila este nodul care face legătura cu Regiunea Nord Est, Moldova – Ucraina, se are în vedere realizarea unei legături rutiere rapide (drum expres) sud-nord care să funcționeze ca un tronson rutier ce va contribui atât la amplificarea mobilității cât și la dezvoltarea socio-economică a municipiului. Drumul Expres Brăila – Galați este gândit pentru a încuraja dezvoltarea 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. În stabilirea traseului optim al Drumului Expres Brăila-Galați a fost luată în calcul și perspectiva dezvoltării zonei aflate între municipiile Brăila și Galați și drumurile naționale 2B și 22B.

Conform PMUD Braila, aprobat în 2017, preluând propunerile anterioare continute în studii și documentații specifice, se arată că podul propus peste Dunăre se suprapune pe **DN2B Buzău – Braila – Galați de la intersecția acestuia cu Soseaua Baldovinesti**. De la această poziție kilometrică varianta de traseu se suprapune integral pe DN 2B până la intersecția cu Soseaua Baldovinesti (km 0 + 343,47 pe varianta de traseu) unde este amenajată o intersecție la nivel cu sens giratoriu. Din această intersecție varianta de traseu se înscrie pe terasa superioară apoi pe terasa inferioară a municipiului Braila, intersectează denivelat superior calea ferată dubla electrificată Braila – Galați, intersectează la nivel calea ferată Galați, urmează din acest punct nodul rutier cu bretelele de legătură cu DN22B, apoi intersectează Dunărea și se înscrie în teritoriul Jijila. Drumul nou se racordează la DN22 la nord de localitatea Jijila la km 108 + 265 pe DN 22, respectiv km 19 + 123,36 al variantei.



Figure 12. Extras din PMUD Braila, 2017 (pag.95), aliniamentul propus pentru viitorul pod peste Dunăre, parte din rețeaua rutieră majoră a orașului și regiunii

- **Structura rețelei stradale**

Rețeaua stradală a Brăilei este un element de identitate, expresie a continuității formei urbane de-a lungul istoriei și totodată, expresie a evoluției sale prin asimilarea unor elemente noi. După modul de configurare internă a traseelor și intersecțiilor, rețeaua stradală a Brăilei poate fi diferențiată în următoarele tipuri:

1. *Tipul arborescent, cu trasee neregulate, specific zonei centrului istoric*
2. *Tipul în arcuri de cerc, specific zonelor semicentrale*
3. *Tipul rectangular aferent cartierelor de locuințe pe parcelă*
4. *Tipul rectangular specific zonei fostelor docuri*
5. *Tipul alveolar specific zonelor de locuințe colective*
6. *Tipul de expansiune periferică*

Fiecare dintre aceste tipuri este caracterizat din câteva puncte de vedere, considerate importante pentru complexitatea și funcționalitatea rețelei în ansamblul ei. **a. Distanța medie între intersecții**- relevând gradul de fragmentare al rețelei și contiguitatea acesteia prin elementele componente; **b. Procentul mediu al suprafeței străzilor/ha**- relevând gradul de deservire al

teritoriului aferent rețelei; **c. Tipul de intersecții dominant-** relevând modalitatea de conectare a diferitelor categorii componente ale rețelei.

- **Clasificarea rețelei stradale existente**



Figure 13. Categoriile de artere componente ale rețelei stradale din Braila, sursa : PMUD, 2017

- **Nivelul de integrare⁹**

Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arce care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport național (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii îngroșate - de exemplu, arcele care leagă nodurile 0 - 6 în graficul pentru prima categorie).

⁹ Acest subcapitol a fost preluat din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă aprobat de Consiliul Local Brăila în 2017.

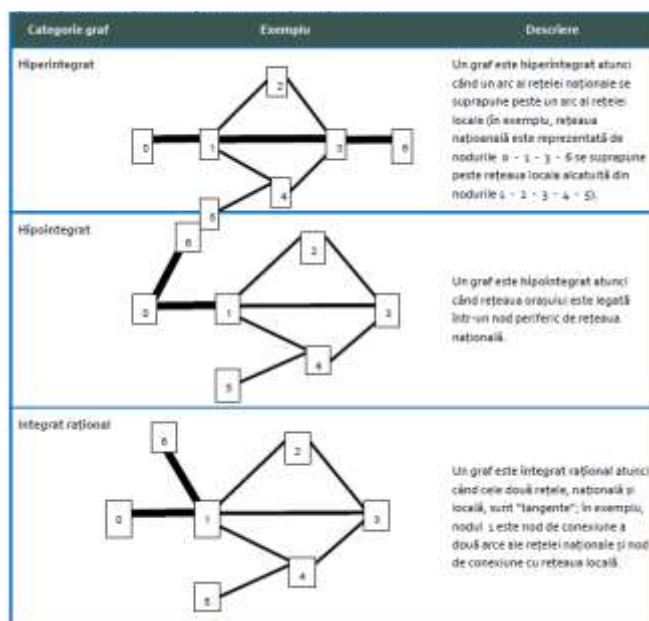


Figure 14. Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală. În Brăila se poate concluziona că există o "hiperintegrare", deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală. sursa: PMUD Braila, 2017

- **Accesibilitatea internă a rețelei pe criteriu morfologic și topologic**

Această trăsătură a rețelei stradale din Brăila releva aspecte ale: conectivității în rețeaua internă, conectivității în rețeaua periurbană, gabariturii componentelor, prezenței/ absenței transportului în comun

Astfel, după gradul de accesibilitate al rețelei rutiere actuale a Brăilei, s-au identificat:

- Tipul 1 / Artere cu accesibilitate maximă – conectivitate internă foarte bună, conectivitate periurbană foarte bună, gabarit categ.1 sau 2, prezența TC
- Tipul 2 / Artere cu accesibilitate bună - conectivitate internă bună, conectivitate periurbană foarte bună, gabarit categ.2/3, prezența TC
- Tipul 3 / Artere cu accesibilitate medie -conectivitate internă medie, conectivitate periurbană medie, gabarit categ.3, cu sau fără TC
- Tipul 4 / Artere cu accesibilitate slabă- conectivitate internă mică, conectivitate periurbana mică, gabarit categ.3, cu sau fara TC
- Tipul 5 / Artere cu accesibilitate foarte slabă- conectivitate internă foarte mică, lipsa conectivității periurbane, gabarit categ.3, fără TC
- Tipul 6 / Artere fără accesibilitate - conectivitate internă foarte mică, lipsa conectivității periurbane, gabarit categ.4, fără TC




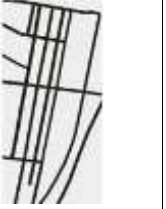


Nr. crt.	Tipul de tramă stradală după configurarea traseelor și intersecțiilor	Imagine
1.	Tipul arborescent, cu trasee neregulate, specific zonei centrului istoric <ul style="list-style-type: none"> - Distanța medie între intersecții: 70-100 m - Procentul mediu al suprafeței străzilor/ha: 15% - Tipul de intersecții dominant: "Y", "X" 	
2.	Tipul in arcuiri de cerc, specific zonei semicentrale <ul style="list-style-type: none"> - Distanța medie între intersecții: 250 m - Procentul mediu al suprafeței străzilor/ha: 11-12% - Tipul de intersecții dominant: "T" 	
3.	Tipul rectangular aferent cartierelor rezidentiale <ul style="list-style-type: none"> - Distanța medie între intersecții: 150m - Procentul mediu al suprafeței străzilor/ha: 15% - Tipul de intersecții dominant: "T" 	
4.	Tipul rectangular specific zonei fostelor docuri <ul style="list-style-type: none"> - Distanța medie între intersecții: 250m - Procentul mediu al suprafeței străzilor/ha: 11% - Tipul de intersecții dominant: "T" 	
5.	Tipul alveolar specific zonelor de locuinte colective <ul style="list-style-type: none"> - Distanța medie între intersecții: 50-70m - Procentul mediu al suprafeței străzilor/ha: 17% - Tipul de intersecții dominant: "T" 	
6.	Tipul de dispersie periferică <ul style="list-style-type: none"> - Distanța medie între intersecții: 100m - Procentul mediu al suprafeței străzilor/ha: 9-12% - Tipul de intersecții dominant: "T" 	

Figure 15. Tipologia tramelor stradale după configurarea traseelor, intersecțiilor, distanței între intersecții, procentului mediu al suprafeței străzilor/ha. Sursa: Stan, A. *Planul Strategic de Mobilitate urbana aferent PUG Braila, realizat in 2013 de UAUIIM.*

- **Starea tehnica a rețelei stradale**

Prelunăd concluziile PMUD Braila (2017) realizate în baza inspecțiilor tehnice vizuale pentru determinarea stării tehnice de viabilitate a străzilor, conform prevederilor Normativului CD 155- 2001 „Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne”, În vederea construirii Bazei de Date Tehnice Rutiere s-a putut constata o repartitie a drumurilor după starea lor fizică în teritoriului Brăilei, aceasta reprezentând un factor important care influențează costurile generalizate ale utilizatorilor, precum și deciziile acestora de efectuare a călătoriilor, în special în ceea ce privește alegerea rutei.

Stare tehnică	Lungime (km)	Procent
foarte bună	70.87	18.5%
bună	127.47	33.3%
medie	74.10	19.3%
Rea/foarte rea	110.77	28.9%
Total rețea analizată	383.21	100.0%

Figure 16. Starea tehnică a rețelei stradale după Modelul de Transport al Municipiului Brăila, aferent PMUD 2017

- **Disfuncționalități privind rețeaua rutieră**

În sinteza, cumulând aspectele negative sesizate anterior, la fiecare criteriu de analiză, disfuncționalitățile privind rețeaua destinată circulației rutiere se grupează pe câteva nivele:

La nivel structural

Puncte de discontinuitate între tipuri diferite de trama stradală

Lipsa conectivității în unele porțiuni ale rețelei rutiere

La nivelul accesibilității

Artere cu accesibilitate redusă și foarte redusă

Zone cu concentrări de artere cu accesibilitate redusă și foarte redusă

La nivelul gradului de deservire în raport cu dotările și locurile de muncă

Zone cu grad mare de generare de deplasări (rețea rutieră intens solicitată)

Zone cu grad mediu de generare de deplasări (rețea rutieră mediu solicitată)

Zone cu grad mic de generare de deplasări (rețea rutieră nesolicitată)

La nivelul stării fizice a îmbrăcăminților stradale

Artere cu îmbrăcăminți în stare foarte proastă

Artere neasfaltate

Zone cu semnalizare precară

La nivelul gradului de echipare tehnologică

Lipsa unei organizări unitare și echilibrate a modului de echipare și dotare

Persistența unor zone cu grad de dotare foarte redus

Lipsa sistemelor inteligente de monitorizare a traficului

La nivelul gabaritelor

Existența unor zone cu lipsă de ierarhie a rețelei rutiere (intersecții între artere cu gabarite mari (categ.1) și artere de categ. 4)

La nivelul conexiunilor cu teritoriul

Intrări și porți de intrare neamenajate corespunzător.

La nivelul organizării intersecțiilor

Există un număr de intersecții/artere de circulație cu probleme, care au capacitatea de circulație solicitată spre limita superioară maximă sau chiar depășită în timpul orelor de vârf. Acestea sunt:

- o Intersecție de tip cruce, semaforizată: str. 1 Decembrie 1918 – bd. Dorobanților
- o Intersecție de tip cruce, semaforizată: str. 1 Decembrie 1918 – str. Griviței
- o Intersecție de tip cruce, semaforizată: str. 1 Decembrie 1918 – bd. Independenței
- o Intersecție de tip cruce, semaforizată : bd. Dorobanților – str. Școlilor
- o Intersecție de tip giraj: bd. Dorobanților – Calea Călărașilor
- o Intersecție de tip cruce, semaforizată : bd. Dorobanților – Calea Galați

La nivelul fluenței traficului

- o Parcări dezordonate și lipsa spațiilor de parcare
- o Dezechilibre între fluxurile de circulație
- o Trama stradală îngustă
- o Amplasarea trecerilor de pietoni
- o Trecerile la nivel cu calea ferată

2.3.10.3. Analiza traficului auto

Informațiile de mai jos au fost actualizate în baza Planului de Mobilitate Urbana Durabila aprobat de Consiliul Local Brăila în 2017.

La nivelul mediei zilnice apar depășiri ale capacității de circulație la cele trei treceri ale Dunării cu bacul, ceea ce era de fapt de așteptat în lipsa unui pod peste Dunăre în zona Municipiului Brăila. De asemenea, capacitatea de circulație era limitată la intrările în Municipiul Brăila pe DN2B și DN21. Pe DN2B între Brăila și Galați se observa un nivel de serviciu care poate să devină nefavorabil în anumite circumstanțe datorită fluxurilor mari de autocamioane, în special în cazul autocamioanelor cu 5 și peste 5 osii, care înregistrează valori de circa 400 de autocamioane pe zi pe sens de circulație.



Figure 17 Fluxurile de circulație în total autovehicule/zi la nivel județean Brăila, sursa: AV Transport planning 2010.

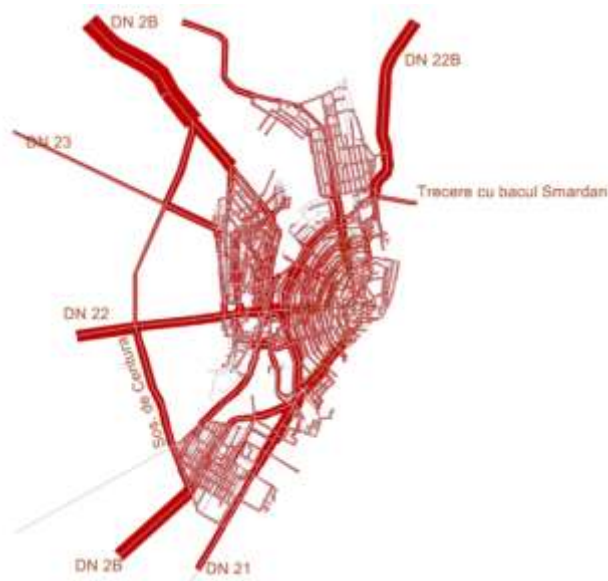


Figure 18 Fluxuri de circulație, Vehicule/zi, sursa: AV Transport planning 2010.

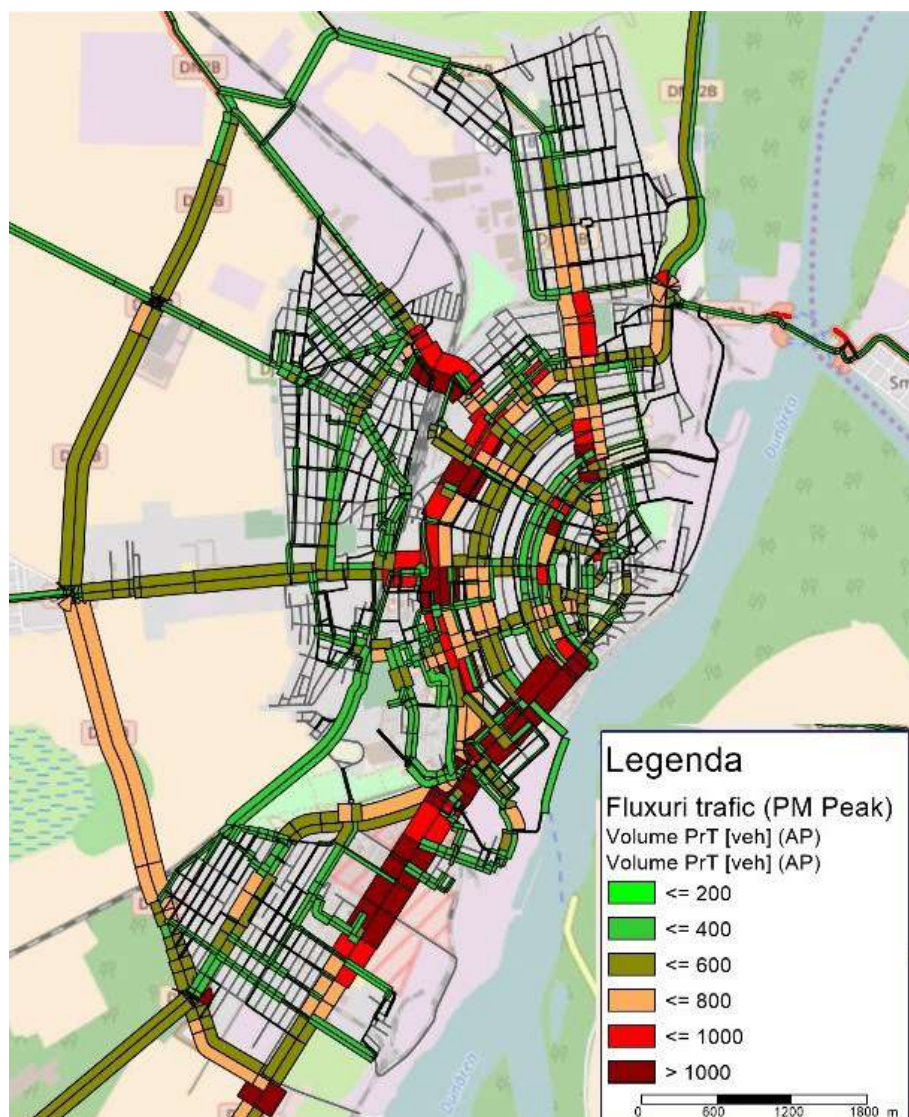


Figure 19. Intensitatea traficului - 2015 extras din PMUD Brașov.

2.3.10.4. Analiza transportului în comun

Concluziile **PMUD Brașov 2017 releva o** cota modală a transportului public în prezent este de 23,51%.

Sunt prezente două sisteme paralele de T.C. (două rețele de linii) S.C. BRAICAR – S.A. și operatorii particulari pe 25 de linii de transport, din care 20 sunt operate de SC Braicar SA și restul de 5 fiind operate de alți operatori. Nici unii, nici ceilalți în momentul de față nu dispun de capacități de transport suficiente pt. a asigura, independent una de cealaltă, necesitățile de deplasări ale cetățenilor municipiului Brașov; deservirea necesităților de deplasări actuale cu T.C. în municipiul Brașov doar cu mijloace de transport de mică capacitate (microbuze cu 18-20 locuri) este imposibil de realizat din cauza frecvențelor ridicate ce se impun.

Pe baza evaluării făcute asupra modului în care sistemul de linii T.C. actual corespunde necesităților actuale de deplasări cât și condițiilor actuale de a deservi aceste necesități, putem afirma următoarele:

- configurația actuală a sistemului de linii de transport în comun asigură un bun nivel de deservire a necesităților de deplasări cu T.C. ale cetățenilor.
- sistemul, deși este atipic (prin coexistența a două sisteme paralele de T.C.) este o variantă posibil de aplicat atâta vreme cât concurență neloială (ce apare de obicei în astfel de situații) poate fi stăpânită prin reglementări administrative; este de asemenea o variantă recomandabilă atâta vreme

cât nu există un operator mai puternic care să asigure capacitatea de transport corespunzătoare necesităților.

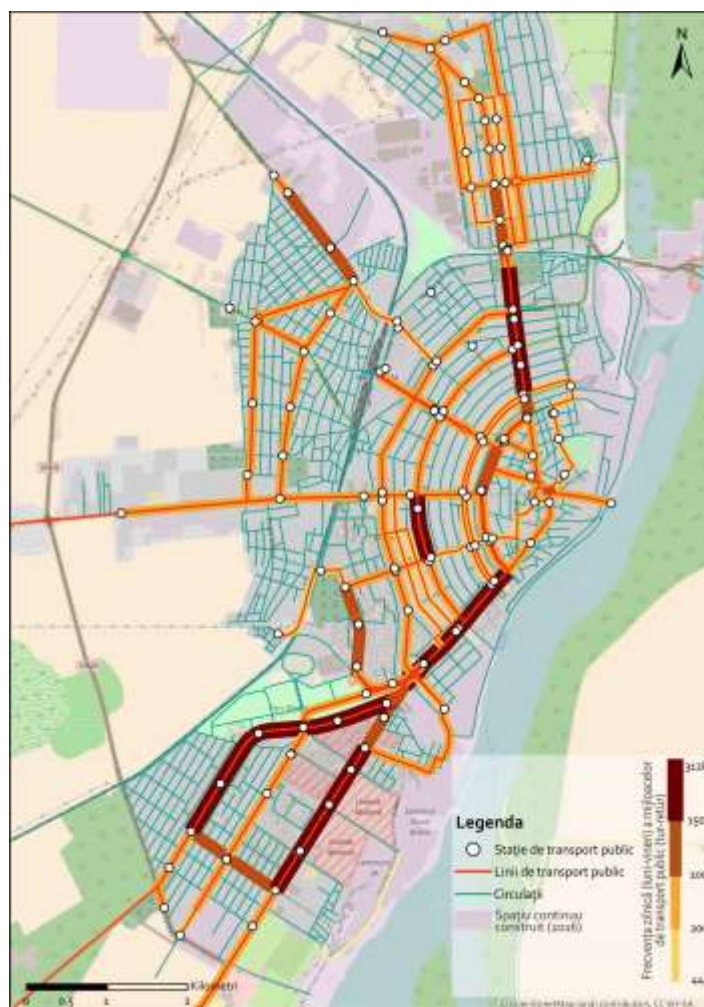


Figure 20. Frecvența zilnică a mijloacelor de transport public (tur-retur) în zilele luni-vineri, sursa: PMUD Braila, 2017

- **Accesibilitatea temporală a TC local**

Rezultatele PMUD arată că zona centrală este cea mai bine acoperită din punct de vedere al accesibilității stațiilor, cea mai mare parte a zonei centrale fiind la o distanță de mai puțin de 3 minute față de o stație de transport. Alte zone cu o acoperire bună sunt Calea Galați-Industriei și zona Piața Concordia – Bariera Călărași – Viziru 2 unde există o densitate mare de stații de transport. Zonele care se află la o distanță mai mare de 7 minute de o stație de transport public se află preponderent în zonele industriale de la marginile orașului dar există și zone rezidențiale care se află în afara izocroniei de 7 minute precum partea de vest a cartierului Radu Negru, partea de sud-vest a cartierului Lacu Dulce, noile zone rezidențiale de pe Șos. Râmnicu Sărat, Șos. Focșani și Cartierul nou din partea de nord a cartierului Vidin.

- **Starea stațiilor TC**

Rezultate cf. PMUD:

- 61% din stațiile analizate sunt amenajate (au refugiu sau benzi pe carosabil sau alveolă)
- doar 7% din stațiile analizate au scaune sau bănci de așteptare
- toate stațiile au plăcuțe care indică prezența unei stații de transport public însă 60% din ele afișează și indicativul traseelor care opresc
- 41% din stații afișează orarul estimativ de circulație
- nici o stație de transport public nu afișează harta sau schema traseelor de transport public pentru întregul municipiu

- 37% din stații oferă posibilitatea achiziționării de legitimații de călătorie
- 12% din stațiile analizate permit afișarea de panouri publicitare.

Pentru toate stațiile TC din Braila, se remarca:

- Lipsa sistemelor interactive de informare a pasagerilor (timpul până la următoarea sosire în stație, frecvență, etc.)
- Lipsa dotărilor cu facilitățile intermodale (rasteluri de biciclete, centre de închiriere velo, etc.)
- Echipare deficitară pentru persoanele cu dizabilități.

2.3.10.5. Necesitățile actuale de deplasare cu transportul public de călători

Intr-un oras de talia Brailei, scopurile de deplasare ale cetățenilor ei au o diversitate considerabilă, putând fi grupate în: scop comercial (cumaraturi) , scop de servicii administrative și financiare (poliție, administrație financiară, banca, primărie, etc), scop profesional (deplasări spre și dinspre locul de muncă, școală/ liceu/ facultate) , scop de sănătate (spitale, policlinici, cabinete medicale, stomatologice, farmacii), scop de agrement, distracții (parcuri, sport, faleza) , alte scopuri - toate care nu se încadrează în categoriile anterioare

Atât scopurile cât și timpul (intervalul orar al deplasărilor) intervin ca variabile în conturarea necesităților de deplasare cu T.C.. Unul din factorii care determină această variabilitate în timp a deplasărilor este regimul de lucru al salariaților- atât cotidian, săptămânal, cât și sezonier. Cele 5 perioade orare caracteristice unei zile luate în considerare sunt: ora 6-9/ ora 9-13/ ora 13-16/ ora 16-20/ ora 20-22.



Figure 21 Izocrona distanță-timp de 10 minute calculate utilizând ca puncte origine stațiile transportului de călători. Sursă: Prelucrare API <http://isoscope.martinvonlupin.de> folosind valori medii de trafic, referință august 2014

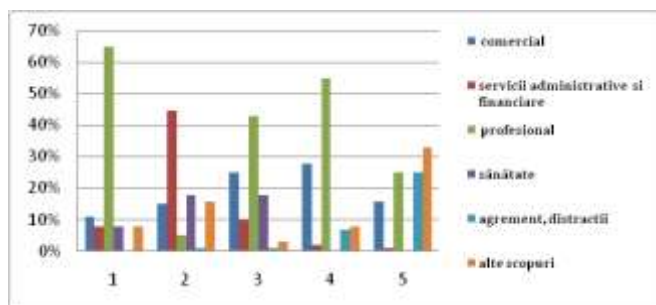


Figure 22 Graficul deplasarilor pe pe scopuri de calatorie si pe intervale orare caracteristice, unde 1- orele 6-9, 2- orele 9-13, 3- orele 13-16, 4- orele 16-20, 5- orele 20-22),cf. anchetei desfasurate in cadrul PSMUD Braila, 2013, UAUIM – CCPEC, sef. proiect Angelica Stan

2.3.10.6. Analiza altor tipuri de transport

• Transportul feroviar

Municipiul Brăila se constituie ca un nod feroviar important în cadrul regiunii de sud-est, dar și în relație interregională, fiind traversat de o magistrală de cale ferată, Magistrala 700. Aceasta este operată de C.F.R.Călători (S.N.T.F.C.) și Transferoviar Călători (T.F.C.) și conectează următoarele localități: Urziceni, Făurei, Brăila, Barboși – Galați (229 km). Pe teritoriul județului Brăila Magistrala 700 este dublă și electrificat, oferind deci o capacitate de circulație foarte mare, iar relieful de câmpie permite realizarea de investiții pentru creșterea vitezei de circulație cu costuri mai mici.

Brăila este la o distanță de 32 de kilometri de stația CF Galați, durata în care este parcursă această distanță fiind de 40 de minute pentru trenurile IR și 45-47 de minute pentru trenurile în regim R, 20 de kilometri de stația Barboși (19 minute-trenurile IR, 20-23 minute-trenurile R) și 60 de kilometri de nodul feroviar Făurei (48 minute –trenuri IR, 1 oră trenurile R). Conform Mersului Trenurilor 2016, stația Brăila este tranzitată de 26 perechi de trenuri zilnic, dintre care 14 tren de rang IR, operate de SNTFC CFR Călători SA / TFC.

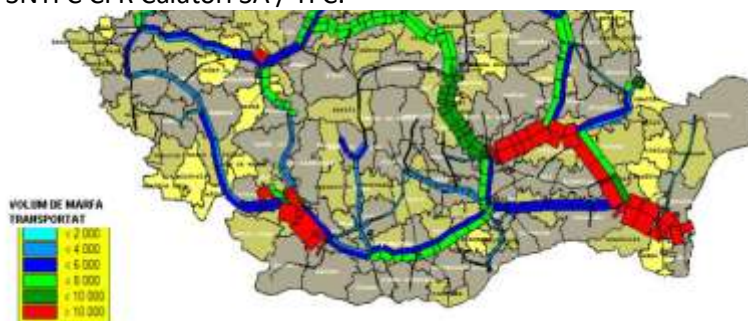


Figure 23 Traficul feroviar de marfa in 2007.sursa: www.infofer.ro

Deși traficul feroviar de călători pe tronsonul Brăila – Buzău este mult sub 2000 de călători pe zi, iar celelalte linii din zona de influență asigură doar un număr limitat de călători, Masterplanul Național de Transport prefigurează o creșterea a intensității pe acest tronson până în 2025, considerându-l un scenariu durabil de dezvoltare. Legăturile feroviare se fac din direcția București, Buzău, Brăila prin calea ferată care traversează municipiul Brăila și fac legătura cu Moldova prin Galați.

Municipiul Brăila și zona periurbană sunt conectate la:

- un segment din linia CF convențională (prevăzută pentru 160 km/oră) care completează infrastructura de transport rutier pe Coridorul IV pe ruta Curtici - Arad - Brașov - Ploiești - București - Fetești - Medgidia - Constanța.
- proiecte bazate pe Planul Operațional Transport:
 - linia Buzău - Făurei - Brăila - Galați - frontieră, ca linie de cale ferată convențională, cu viteză până la 160 km/h pe trasee existente reabilitate.
 - linia de cale ferată de interes local Brăila - Măcin - Tulcea.

- coridorul de Transport Pan European IV, componenta feroviară. (Sursă: PATZMB, 2011)

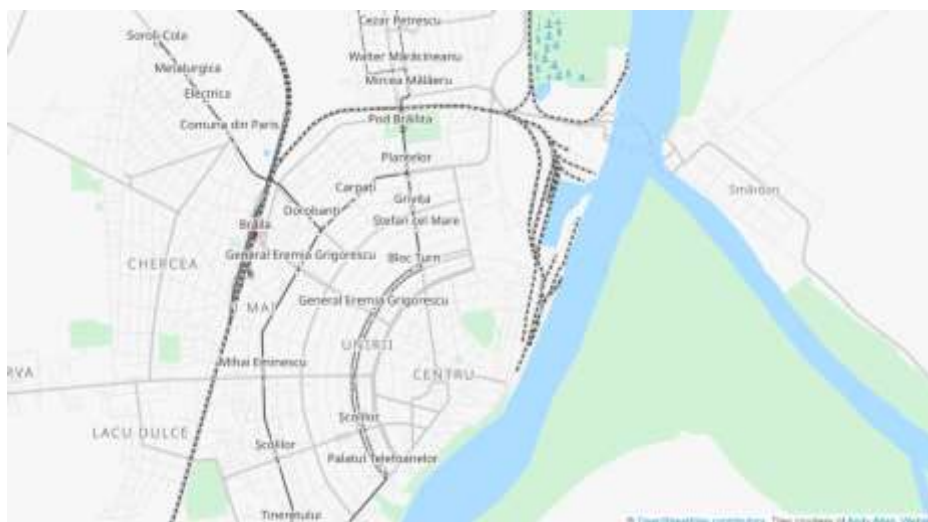


Figure 24. Localizarea liniilor de cale ferată în mun. Brăila.

Limitele terenurilor infrastructurii feroviare administrată de C.N.C.F., „CFR” S.A. - S.R.C.F. Galați din cadrul UAT-ului Brăila, însumează suprafața de **840.110,0 mp** conform cărților funciare deschise pentru infrastructura feroviara publică și privată de pe Teritoriul Administrativ al Municipiului Brăila și conform estimărilor efectuate pentru terenurile rămase de intabulat.

Din suprafața totală a terenului CFR de 840.110,0 mp, suprafața de 174.300,0 mp reprezintă teren infrastructură feroviară privată CNCF CFR SA, intabulată în opt cărți funciare.

Linia 700 — Interval Lacu Sărat — Brăila km 223+567 - km 226+775;

Linia 700 — Stația Brăila — km 226+775 — km 230+314;

Linia 700 - Interval Stația Brăila — Baldovinesti — km 230+314 - km 231+796;

Linia 700 — Stația Brăila — Brăila Port km 228+914 - km 231+931;

Linia 700 — Triaj Port Brăila km 0+000 km 2+273;

Linia 700- Stația Brăila Sud — km 12+381- km 15+183

• Transportul fluvial

Municipiul Brăila este port fluvio-maritim Brăila în spațiul Coridorului de Transport Pan European VII, care traversează zona periurbană și care cuprinde Dunărea navigabilă, Canalul Dunăre-Marea Neagră, brațele Dunării Chilia și Sulina, legăturile navigabile dintre Marea Neagră și Dunăre, Canalul Dunăre Sava, Canalul Dunăre-Tisa. 3

Sectorul românesc al Dunării (1.075 km) și Canalul Dunăre - Marea Neagră asigură legătura între porturile dunărene ale Europei Centrale, dar și legătura directă între Constanța și Rotterdam. Aflată pe acest parcurs fluvial european, Brăila are nevoie de mai multă recunoaștere a rolului său generic de port dunărean, dar și de valorificare a prestației, fapt ce induce necesitatea de a regenera zona falezii în respect pentru toate semnificațiile sale. Fragmentările funcționale ale zonelor industriale de pe faleză se datorează atât unor serioase fluctuații de activități aflate în proces de modernizare și reevaluare, cât și unor complicate aspecte legate de proprietăți funciare și imobiliare.

Zona portuară este gestionată, în principal de două societăți: RANGE TRANS SRL BRĂILA și SC HERCULES SA BRĂILA. Portul Brăila (latitudine: 45°25'N longitudine: 027°59'E) 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. și lățimea de 145 m. și un cheu vertical pe una din laturi, cu lungimea de 550 m.

În zona portului Brăila sunt delimitate două zone de ancoraj, pentru nave maritime și fluviale:

- Km 167 - 168 mal drept - pentru nave maritime și fluviale;

- Km 175 mal drept – numai pentru nave fluviale.

Pentru a crea condiții optime navelor de mărfuri și pasageri au fost create spații speciale precum:

- Portul vechi (Km 169,8 – Km 170,875) având un front de acostare de 1.030,0 m, format din 8 dane prevăzute cu pontoane și care permite efectuarea operațiunilor de trafic de călători, alimentare cu apă potabilă și operarea mărfurilor generale și de masă, cu macarale plutitoare sau cu instalațiile proprii ale navelor;
- Portul Docuri Brăila (Km 168 + 800 - 169,8) dispune de 496,0 m de cheu la Dunăre și 1.568,0 m de cheu în bazin, unde se pot opera cereale, mărfuri vrac și generale cu echipamentele din cheu;
- Bazinul Docurilor este de asemenea utilizat ca parc de iernat, având o capacitate pentru 150 nave;
- Zonă situată în aval de Bazinul Docuri (Km 168,3 - 168,7) dispune de un front de 396,0 m și este destinată numai traficului de pasageri;
- Două debarcadere, unul pentru nave de croazieră, amplasat în zona de record a cheiului vechi al căpitaniei cu cheiul nou (km 170 + 875), și cel de-al doilea pentru ambarcațiuni mici, (bărci cu rame, bărci cu motor, șalupe, iahturi), amplasat în dreptul esplanadei centrale a fântânilor arteziene, realizate în cadrul proiectului “Reabilitare Centru Istoric al municipiului Brăila”.



Figure 25 Fluxuri de circulație extern - intern și de tranzit. Intrarea de pe DN22 și trecerea cu bacul la Smârdan, exprimat în vehicule / zi. Sursa: Valcan, A.

Din punct de vedere al traficului fluvial și maritim se poate observa o scădere apreciabilă în anul 2010 față de 2009, valorile ajungând până aproape de nivelul anului 2005, dar și un nivel mai scăzut al activității față de porturile Galați și Tulcea.

Conform Masterplanului General de Transport al României, portul Braila este propus spre modernizare, estimându-se o perioadă de cca. 2 ani pentru implementare și o valoare a investiției de 6000 000 mil euro.

• Accesibilitatea aeriană

Cele mai apropiate aeroporturi internaționale sunt: Aeroportul Internațional „Henri Coandă”, din Otopeni, care se află la o distanță de 200 km și Aeroportul Internațional „Mihail Kogălniceanu”, din Județul Constanța, situat la o distanță de 130 km. În județul Brăila există un aeroport utilitar la Ianca. Urmează a se realiza un aeroport în comună Vădeni, element important de susținere a dezvoltării sistemului urban Brăila- Galați și în sine, a dezvoltării Brăilei.

2.4. ZONIFICAREA TERITORIULUI INTRAVILAN AL MUNICIPIULUI BRĂILA

2.4.1. ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ ȘI BILANȚUL TERITORIAL _SITUAȚIE EXISTENTĂ

Zonificarea funcțională a fost realizată în două moduri: primul, prin cartarea tuturor funcțiunilor existente, detaliat, fiind reprezentate prin culori distincte atât grupele funcționale (ex. servicii, locuințe), cât și subgrupele (ex. învățământ, sănătate, etc). S-a pus în evidență diversitatea funcțiunilor și distribuția neomogenă a zonelor funcționale. Această cartare a stat la baza analizelor ulterioare privind potențialul economic și sistemul de dotări. Al doilea mod de zonificare funcțională sintetizează datele obținute prin cartare și le așează pe grupe funcționale mai mari, obținând Bilanțul teritorial – conform Conținutului – Cadru de elaborare a PUG. Acest bilanț a relevat faptul că în decursul celor 12 ani de la elaborarea PUG anterior, au crescut simțitor ponderea zonelor rezidențiale din intravilan (de la 30% la 40.73%), ponderea spațiilor verzi (de la 8.96 % la 12.65%), dar și ponderea terenurilor neproductive și a celor libere.

Pe de altă parte ponderea unităților industriale, depozite și a unităților agro-zootehnice a scăzut puternic (de la 28.06% la 17.53%) și scăderi mai mici au înregistrat zonele cu funcțiuni speciale, zonele aferente căilor de comunicații, zonele aferente construcțiilor edilitare.

Fără îndoială, datele atestă faptul că declinul economic al Brăilei este manifest, dar și că acesta nu se face simțit în toate domeniile. De asemenea remarcăm că terțIALIZAREA Brăilei nu s-a petrecut la o scară atât de mare cum ne-am fi așteptat, profilul industrial destul de puternic dinaintea de 1989 amprentând încă profilul economic al orașului și în prezent, lipsind însă rentabilitatea acestor activități industriale încă active. Activitatea industrială deține o pondere importantă în economia municipiului Brăila, industria fiind o ramură care generează profit economic și, în același timp, creează locuri de muncă.

CATEGORII DE FOLOSINTA ALE TERITORIULUI UAT BRAILA (Ha)- existent										
TERITORIUL ADMINISTRATIV	AGRICOL(ha)				NEAGRICOL (ha)					TOTAL
	vii	livezi	pasuni	arabil/ agricol	paduri	ape	drumuri	curti-constructii	neproductiv si liber, spatii verzi	
EXTRAVILAN	0.00	0.00	0.00	89.56	376.41	94.70	15.60	0.00	158.71	734.98
INTRAVILAN	0.00	0.00	325.33	117.20	166.44	280.97	271.67	2174.37	471.46	3807.44
TOTAL administrativ										4542.42

Figure 26. Categoriile de folosinta ale terenurilor, situatie existenta.

ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL_MUNICIPIUL BRĂILA

ZONE FUNCTIONALE IN INTRAVILAN		DENUMIRE SUBZONA	EXISTENT		PROPOS	
			S zona (Ha)	% din S intravilan existent	S zona (Ha)	% din S intravilan propus
1	LOCUIRE INDIVIDUALA	L1a, L1b	1432,80	37,63%	808,22	20,51%
2	LOCUIRE COLECTIVA	L2a, L2b			688,81	17,48%
3	FUNCTIUNI CU CARACTER CENTRAL - dispersat	CS1, CS2, CS3	302,88	7,95%	185,30	4,08%
4	FUNCTIUNI CENTRALE - CENTRUL ISTORIC	CIP1, CIP2, CIP3, CPF			85,85	2,18%
5	INDUSTRIE SI DEPOZITARE, PARC INDUSTRIAL, TEHNOPOL	I1, I2a, I2b	109,99	2,89%	68,50	1,74%
6	FUNCTIUNI MIXTE	M1a, M1b, M2a, M2b	130,56	3,43%	134,14	3,40%
7	GOSPODARIE COMUNALA - EDILITARE	G2	18,10	2,46%	18,46	0,47%
8	GOSPODARIE COMUNALA - CIMITIRE	G1	46,60	1,03%	46,60	1,18%
9	SPATII VERZI PUBLICE CU ACCES NELIMITAT- PARCURI, GRADIINI, SCUARURI, FASII VERZI	V1a, V1b, V1c, V1d	112,96	2,97%	119,78	3,04%
10	SPATII VERZI PUBLICE DE FOLOSINTA SPECIALIZATA	V2a, V2b	85,90	2,26%	86,65	2,20%
11	SPATII VERZI PENTRU AGREMENT	V3	12,56	0,33%	13,55	0,34%
12	SPATII VERZI DE PROTECTIE	V4	92,74	2,44%	93,60	2,37%
13	PADURI DE AGREMENT	V5	166,44	4,37%	170,11	4,32%
14	TRANSPORTURI RUTIERE	T1	371,18	8,17%	498,87	12,66%
15	TRANSPORTURI FERROVIARE	T2	84,00	2,21%	84,00	2,13%
16	TRANSPORTURI NAVALE	T3	25,80	0,68%	40,35	1,02%
17	FUNCTIUNI CU DESTINATIE SPECIALA	S1, S2	286,23	7,52%	286,23	7,26%
18	UNITATI AGRICOLE IN INTRAVILAN	A1	117,20	3,08%	116,45	2,95%
19	TERENURI LIBERE & NEPRODUCTIVE, TALUZURI, ZONE INUNDABILE	N	230,52	6,05%	0,00	0,00%
20	TERENURI AFLATE PERMANENT SUB APA	H1, H2	180,97	4,75%	395,67	10,04%
21	TOTAL SUPRAFATA TERITORIU INTRAVILAN		3807,43	83,82%	3941,14	86,76%
22	TOTAL SUPRAFATA TERITORIU EXTRAVILAN		734,98	16,18%	601,27	13,24%
23	TOTAL SUPRAFATA TERITORIU ADMINISTRATIV		4542,41	100,00%	4542,41	100,00%

Figure 27. Bilantul teritorial al functiunilor existente raportate la suprafata teritoriului intravilan actual.

2.4.2. PRINCIPALELE CARACTERISTICI ALE ZONELOR FUNCTIONALE DIN INTRAVILAN

a) Zona de locuințe

Această zonă se diferențiază în subzona locuințelor individuale pe parcelă și cea a locuințelor colective. Locuințele individuale pe parcelă sunt caracterizate de o mare eterogenitate atât la nivelul parcellarului cât și la nivelul fondului construit. Zonele semicentrale și periferice de locuințe se află într-o stare nu tocmai bună privind condițiile de viață urbană, lipsind uneori echipamentele publice, utilitățile și dotările necesare. Zonele de locuințe aflate în perimetrul central sunt situate pe un parcellar mai puțin fragmentat și prezintă elemente arhitecturale valoroase, cu ambianță locală specifică.

Modul de ocupare al parcellarului în zonele de locuințe a fost tratat separat - la capitoul : analiza parcellarului, POT, CUT.

b) Zona instituțiilor și serviciilor de interes public

Analiza sistemului de dotări publice, a ansamblului dotărilor și a repartiției acestora pe cartiere a revelat imaginea unor discontinuități, lipsuri și dezechilibre.

Categoriile de dotări luate în calcul au fost: învățământ, cultură, culte, sănătate, comerț, servicii publice, transporturi, agrement și sport. La fiecare din aceste categorii s-au identificat tipuri distincte (ex. Categoriile : Cultura - tip: casă de cultură, cinema, teatru, muzeu) care s-au spațializat împreună cu razele lor de acoperire, conform normelor europene în vigoare)¹⁰.

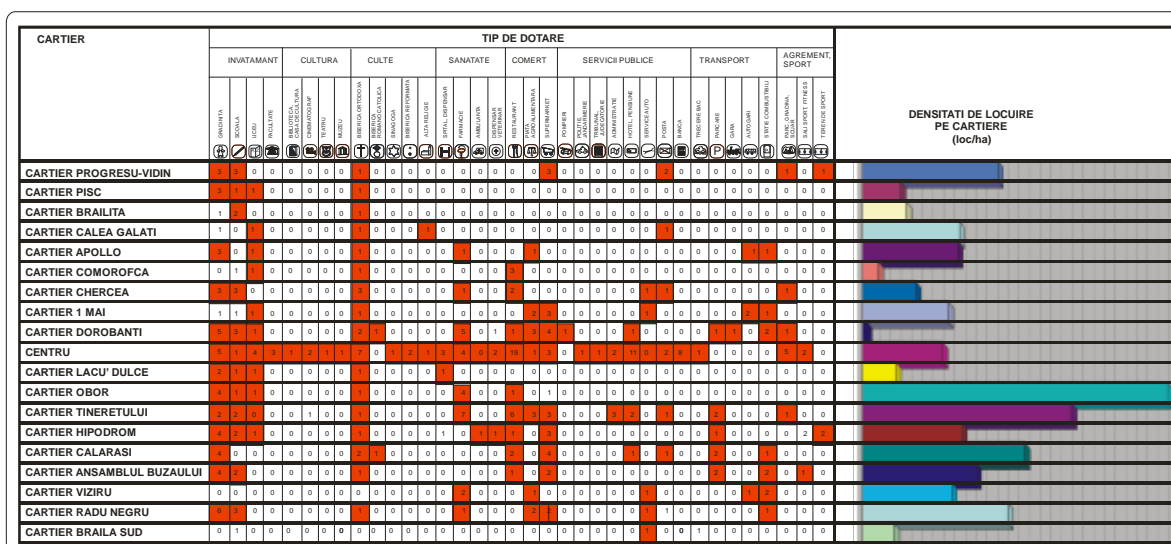


Figure 28 Ponderile și distribuția dotărilor la nivel de cartier - Sursă:autorul

Repartizarea dotărilor urbane publice la nivelul orașului, urmărind împărțirea pe cartiere, a scos în evidență faptul că densitatea cea mai mare de dotări publice nu se regăsește în zona cea mai intens populată a Brăilei, ci în zona centrală, sporindu-i caracterul reprezentativ, dar accentuând totodată statutul necorespunzător al anumitor cartiere, insuficient echipate.

Totodată, se observă un dezechilibru în repartizarea dotărilor de strictă necesitate (scoală, cabinet medical, spații plantate amenajate, sport) între cele aferente zonelor rezidențiale periferice și cele aferente cartierelor semicentrale și zonei centrale. Acest fapt accentuează vulnerabilitatea acestor zone periferice, atât referitor la calitatea vieții urbane, cât și la influențele negative pe care le generează.

c) Zone industriale și depozitare

Situația zonelor industriale și de depozitare se caracterizează de o discrepanță între unitățile industriale sau ex-industriale situate pe faleza Dunării, care conțin parțial un patrimoniu

¹⁰ House of Common Committee of Public Accounts- Fifty–eighth Report of Session, London 2005

arhitectural specific zonei portuare (Moara Violatos, Depozitul Salingny) și unitățile situate în restul teritoriului intravilan, ocupând mai cu seamă zonele adiacente unor conexiuni majore cu exteriorul, la extremitățile acestora (sos. Baldovinești, sos. Râmnicu Sărat, Calea Galați, Calea Călărașilor). Discrepanța constă în faptul că acestea din urmă sunt mai active, prezintă un grad mai mare (și în creștere) de fragmentare a parcelarului și au o tendință evidentă către terțIALIZARE. Platforma Chiscani, aflată în sud, este un caz special, aici degradarea fiind avansată și activitățile restrânse ca perimetru, întreaga zonă fiind susceptibilă de re-structurare profundă.

d) Zone agricole și agro-zootehnice

Terenul agricol înregistrează o scădere puternică la nivelul administrativului Brăilei, iar la nivelul intravilanului el este absent la ora actuală. Activitățile agricole de susținere a celor urbane sunt fie desfășurate în hinterlandul mai îndepărtat al orașului, fie este suplinit (parțial) de « agricultura de subzistență » de mică anvergură, desfășurată în loturile proprii, în interiorul țesutului urban. Pentru cele mai multe activități agro-zootehnice desfășurate de regulă în zonele periferice ale orașului, există, în câteva cazuri, inconvenientele apropierea de zone de locuit și de neîndeplinire a condițiilor de igienă și a celor de protecție a mediului privind depozitarea și tratarea deșeurilor.

Scaderea suprefetelor destinate activitatilor agricole s-a produs constant in Braila, începând cu anii 2000-2002, cu cate 10-30 ha/an (0,30- 0,66% raportate la suprafata teritoriului administrativ), rata de scadere crescand in perioada 2007-2018 la cca. 0,71% raportata la aceeasi suprafata a teritoriului administrativ.

Perioada(ani)/ Indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Suprafață agricolă (ha) – total, din care:	913	912	851	844	820	851
-suprafețe pomicole, livezi și pepiniere	4	4	-	-	-	-
-suprafață arabilă	785	791	774	767	743	774
-suprafață viticolă – vii și pepiniere	8	1	1	1	1	1
-suprafață pășuni	116	116	76	76	76	76

Figure 29. Evolutia suprafetelor agricole. Sursa: INS – Direcția Regională de Statistică Brăila – Fișa municipiului Brăila, 2009

e) Zone cu funcțiuni speciale

În intravilanul Brăilei se află un număr semnificativ de unități ale MAPN, SRI, MI, situate fie în zone periferice, dar cu bună accesibilitate rutieră, fie în zona centrală.

Conform datelor furnizate de MAPN, acesta are in suprafata administrativa a Mun. Braila un numar de 13 imobile in suprafata de 280,23ha din care 117,96 ha in intravilan si 112,27 ha in extravilan. De asemenea, Ministerul Afacerilor Interne detine in proprietate o serie de 13 imobile a caror destinate de **Funcțiuni cu destinatie speciala** se mentine **conform situatiei existente**.

f) Zone transporturi

Activitățile acestor zone au fost descrise la capitolul Circulații și transporturi.

g) Zone spații verzi

Tipologia, calitățile și potențialul acestora au fost tratate distinct în cadrul *Studiului de fundamentare privind sistemul de spații plantate, peisajul urban și spațiul public si au facut subiectul analizei functionale*.

Referindu-ne mai detaliat în cazul Brailei, tipologia spațiilor verzi publice 0 de tip V1a- a fost detaliată cu elemente specifice orașului:

1. spații plantate amenajate de tip grădina publică, scuar, ex: Grădina Publică, Grădina Poligon, Grădina Mică din Piața Traian, etc.
2. spații plantate amenajate de tip parc urban municipal - Parcul Monument
3. spații plantate amenajate în lungul unor axe urbane reprezentative- B-dul Alexandru Ioan Cuza, B-dul Panait Istrati (un specific al Brailei)
4. spații plantate de aliniament stradal
5. spații plantate amenajate de tip parc de cartier- Lacu Dulce, Lacu Dulce ANL, Brăilița, Vidin, Milcov, Caporal Mușat
6. spații plantate amenajate de promenadă/ aferente falezii Dunării
7. spații plantate publice dispersate aferente cartierelor de locuințe colective
8. spații plantate cu funcție specializată sau aferente dotărilor sportive: Grădina zoologică, Stadionul Municipal, Stadionul Vidin
9. spații plantate aferente unor instituții publice - cu acces public limitat (școli, spitale, biserici)

De asemenea, în cadrul analizei extinse asupra spațiilor verzi existente a fost remarcată prezenta spațiilor verzi cu folosință de pășune (în extravilan), spații plantate situate în interiorul proprietăților private, dar care participă la configurarea sistemului verde al orașului și care, în anumite situații ale parcelarului, pot deveni spații cu folosință semi-publică/ comunitară, spații libere/ terenuri neproductive sau aflate în situații de inundabilitate periodică, cu potențial de a deveni spații verzi publice.

ZONA FUNCTIONALA "V"- SPATII VERZI			DENUMIRE UTR	EXISTENT	
				S zona (Ha)	% din S intravilan existent
1	SUBZONA V1 - SPATII VERZI PUBLICE CU ACCES NELIMITAT- PARCURI, GRADINI, SCUARURI, FASII PLANTATE	PARCURI ȘI GRĂDINI AMENAJATE PENTRU RELAXARE ȘI AGREMENT SITUATE ÎNAFARA ZONEI CONSTRUITE PROTEJATE	V1a	27.94	0.73%
2		PARCURI ȘI GRĂDINI AMENAJATE PENTRU RELAXARE ȘI AGREMENT AFLATE ÎN INTERIORUL ZONA ISTORICĂ PROTEJATĂ (INCLUDE SUBZONA SIRIX DIN PUZ-CENTRUL ISTORIC AL MUN. BRAILA)	V1b	12.63	0.33%
3		SPATII VERZI PUBLICE CU ACCES NELIMITAT SITUATE ÎN CADRUL ANSAMBLURILOR DE LOCUINȚE COLECTIVE, FORMATE DINTR-UN CADRU VEGETAL, CU ROL ESTETIC ȘI DE PROTECȚIE, DE AMELIORARE A CLIMATULUI ȘI A CALITĂȚII AERULUI.	V1c	16.63	0.44%
4		FĂȘII VERZI - PLANTAȚII CU ROL ESTETIC ȘI DE AMELIORARE A CLIMATULUI ȘI CALITĂȚII AERULUI, ALINIAMENTE DE ARBORI REALIZATE ÎN LUNGUL CĂILOR DE CIRCULAȚIE SAU PLANTAȚII AFERENTE CURSURILOR/ OGLINZILOR DE APĂ	V1d	55.76	1.46%
5	SUBZONA V2 - SPATII VERZI PUBLICE DE FOLOSINTA SPECIALIZATA	SPATII PLANTATE PUBLICE CU FOLOSINTA SPECIALIZATA DE TIP PARC TEMATIC/SPECIALIZAT (grădini botanice/zoologice, muzee în aer liber, parcuri expoziționale, arheologice, etc.)	V2a	63.54	1.67%
6		SPATII VERZI PUBLICE CU FOLOSINTA SPECIALIZATA AFERENTE DOTARILOR PUBLICE: creșe, grădinițe, școli, unități sanitare sau de protecție socială, instituții, edificii de cult, cimitire;	V2b	22.36	0.59%
7	SUBZONA V3 - SPATII VERZI PENTRU AGREMENT	SPATII VERZI AMENAJATE PENTRU AGREMENT SI SPORT- baze/ parcuri de agrement, poli de agrement, complexuri și baze sportive;	V3	12.56	0.33%
8	SUBZONA V4 - SPATII VERZI DE PROTECTIE	CULOARE DE PROTECȚIE FAȚĂ DE INFRASTRUCTURA TEHNICĂ, ÎN JURUL UNOR INSTALAȚII CU POTENȚIAL RIDICAT DE POLUARE, ÎN VEDEREA AMELIORĂRII CALITĂȚII MEDIULUI ȘI PROTEJĂRII INFRASTRUCTURII AFERENTE.	V4	92.74	2.44%
9					
10	SUBZONA V5- PADURI DE AGREMENT	PADURI DE AGREMENT	V5	166.44	4.37%
11	TOTAL SPATII VERZI			470.60	
12	TOTAL SUPRAFATA TERITORIU INTRAVILAN			3807.44	

Figure 30. Bilantul spatiilor verzi existente pe principalele categorii f. Legii 24/2007 si utilizate in cadrul analizei

PUG.

2.4.3. ANALIZA STRUCTURALA SI MORFOLOGICA

2.4.3.1. Macrostructura urbană

Analiza macrostructurii urbane relevă faptul că zona centrală și pericentrala a orașului – adică zonele istoric și organic constituite + adaosurile din perioada începutului de secol (1930) – se mențin și își continuă chiar densificarea țesutului, în limitele semicirculare ce marchează totodată etapele dezvoltării orașului. Zonele mai tinere ale acestui țesut, adică zonele periferice se dezvoltă tentacular către nord, vest și sud, pe cele 5 direcții care reprezintă cele mai importante relații carosabile cu hinterlandul orașului. Totuși, anvergura acestor dezvoltări tentaculare este limitată și nu ajunge să dezechilibreze zona compactă a țesutului; disponibilitățile de densificare a țesutului în interiorul zonelor constituite sunt încă destul de consistente, astfel încât structura urbană se poate considera una suficient de puternică și armonios constituită, ca să nu necesite intervenții de remodelare și restructurare majore.

În schimb sunt necesare intervenții de creștere a reprezentativității și valorii unor elemente de forță în cadrul structurii urbane existente - în principal pe axele de penetrare a țesutului, dar și, mai ales pe frontul orașului către Dunăre. Aici, în mod paradoxal, deși avantajată de situarea ei pe faleză și deși cuprinde mai multe elemente de patrimoniu arhitectural, structura urbană a Brăilei își pierde forța de exprimare și nu se manifestă printr-o compoziție lizibilă și remarcabilă.

2.4.3.2. Analiza parcelarului

Pentru a analiza parcelarul, metoda folosită a fost aceea de analiză morfo-tipologica multicriterială: au fost considerate relevante pentru țesutul studiat o serie de 5 criterii:

- formă, mărime, front la stradă, raportul laturilor, funcțiune găzduită.

Astfel, tipologia parcelarului după criteriile enunțate anterior se prezintă în modul următor:

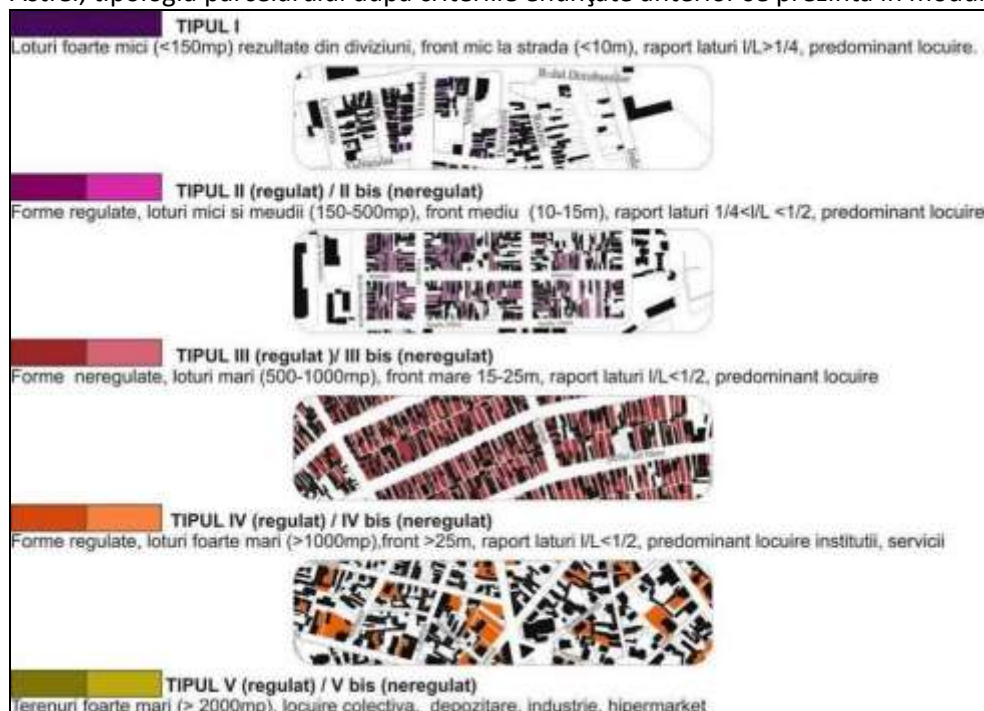


Figure 31. Analiza morfo-tipologică a parcelarului, sursa: C Ionita, Studiu de fundamentare PUG, 2012

Această tipologizare detaliată pe criteriile amintite, face loc unei analize sintetice asupra țesutului urban privit în totalitatea lui, rezultând patru mari tipuri de țesut parcelar:

Tipul 1 - țesut parcelar organic constituit, cu vechime maximă, protejat, alcătuit din parcele neregulate cu deschideri variate față de stradă;

Tipul 2 - țesut parcellar de extindere, ordonat, echilibrat, cu câteva subtipuri evidente: a) parcellar de extindere cu parcele cu dimensiuni medii și fronturi mici, dispuse rectangular, în insule repetitive, cuprinzând pe principalele axe anumite intervenții structurante efectuate într-o etapă ulterioară și care permit o ocupare mai mare de construcții; și b)- parcellar de extindere cu parcele cu dimensiuni mici și fronturi mici, dispuse rectangular, în insule repetitive, fără intervenții re-modelatoare;

Tipul 3 – țesut parcellar de completare cu insule dispuse regulat, cu parcele medii și mari care face trecerea de la parcellarul organic la cel de extindere;

Tipul 4 - țesut parcellar de extindere periferică, cu forme neregulate și dimensiuni mari, în insule incomplete provenite din structura terenurilor agricole.

- **Analiza modului de ocupare a parcelelor**

Modul de ocupare a parcelelor se referă la determinarea tipurilor de ocupare a parcellarului existent, identificând în masa fondului construit, elementele repetitive și pe cele singulare.

Această analiză folosește precizării disponibilităților de construire dar și identificării constrângerilor țesutului la intervenții ulterioare.

Această analiză a reliefat prezența unui fond construit valoros nu doar prin elementele protejate, singulare, ci și a unor elemente ordinare care formează un specific local și sunt rezultatul unei rutine în ocuparea teritoriului, a unui mod verificat și întărit istoric.

După modul de ocupare a parcelelor în funcție de limitele proprietății, distingem:

- pentru parcele cu aliniere la aliniament

tipul 1- ocupare izolată (1%)

tipul 2 - alipire pe o latură (22%)

tipul 3 – alipire pe 2 laturi (12%)

tipul 4 – alipire la toate laturile – covor (30%)

- pentru parcelele retrase de la aliniament

tipul 1- ocupare izolată (1%)

tipul 2 - alipire pe o latură (14%)

tipul 3 – alipire pe 2 laturi (5%)

tipul 4 – alipire la toate laturile – covor (14%)

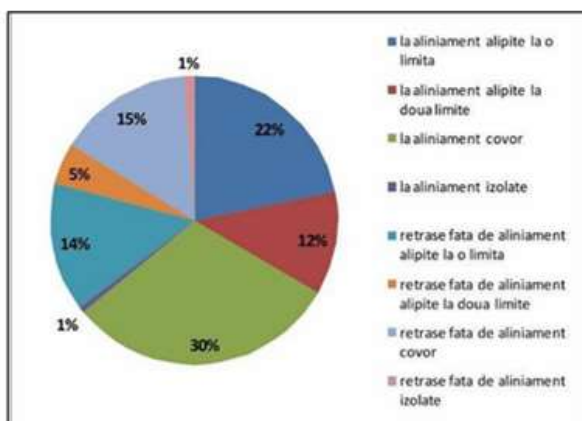


Figure 32 Bilanțul modului de ocupare a parcellarului în mun. Brăila, sursa: C Ionita, Studiu de fundamente PUG, 2012

Prevalența tipului de ocupare covor (45% - la aliniament sau cu retragere) este o caracteristică demnă de reținut pentru Brăila, notificând asupra unui specific local incontestabil și rar întâlnit în orașele din sudul și estul țării, garantând caracterul compact al țesutului urban. Pe de altă parte, această tipologie impune intervenții punctuale și flexibile, contextualizarea

maximă a fiecărei noi intervenții, precum și atenta corelare a tuturor indicatorilor urbanistici pe parcelă. Este, cu alte cuvinte, o tipologie pe cât de clară în expresia ei spațială, pe atât de vulnerabilă la interpretări excesive - fie într-o direcție - de intensificare exagerată a ocupării țesutului, fie într-alta de eludare a tipului și ocupare după un șablon străin, păstrând doar indicatorii acestei ocupări.

a. DENSITATEA DE OCUPARE - POT este o expresie matematică a ocupării terenului în plan orizontal și un indicator care folosește la determinarea încărcării anumitor zone din oraș. Cu excepția determinării unei ponderi generale maxime pe sub-zone acest indicator trebuie corelat cu alți indicatori precum înălțimea maximă, coeficientul de utilizare a terenului, etc.

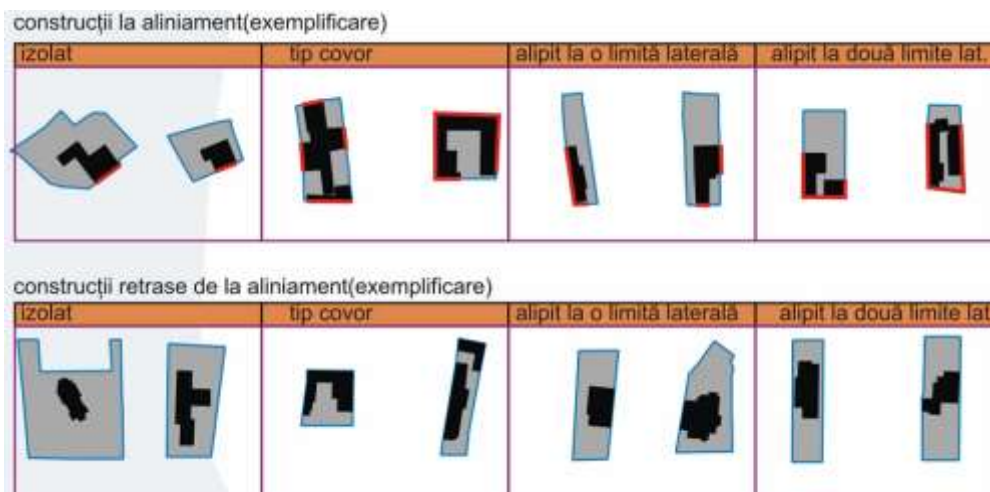


Figure 33. Tipologii de ocupare a parcelarului în mun. Brăila, sursa: C Ionita, Studiu de fundamentare PUG, 2012

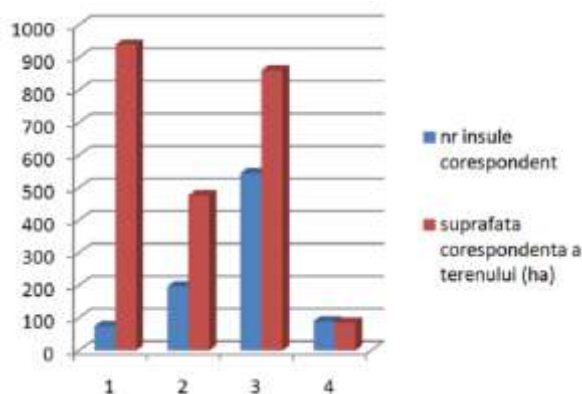


Figure 34. Tipologii de ocupare a parcelarului în mun. Brăila sursa: C Ionita, Studiu de fundamentare PUG, 2012

Se poate observa că terenurile cu o ocupare mai mare se grupează în special în zona centrală și iradiază prin extensie spre zonele mai periferice, fapt care este susținut de tipologia constructivă în aceste zone (parcele de tip covor sau foarte dens construite pe orizontală din cauza divizării succesive a terenurilor). Zonele de locuințe colective sunt puțin vizibile pe această schemă, ele compensând lipsa unui procent mare de ocupare prin înălțimea mare a fondului construit. Tabelul și graficele din stânga arată legătura dintre categoriile de POT și ponderea lor în oraș. Se poate astfel observa că parcelele dominante ca pondere sunt cele cu o ocupare între 30-50% (tipic urbană) deși ele se regăsesc în cele mai multe cazuri pe parcele mici sau medii ca dimensiuni, fapt evidențiat de suprafața totală a acestor terenuri care este inferioară terenurilor din alte categorii.

Din punctul de vedere al suprafeței ocupate la nivelul orașului categoria cu ocuparea cea mai mică a parcelei este dominantă, fapt datorat în parte, marilor terenuri industriale care au o ocupare mică.

b. INTENSITATEA DE OCUPARE A TERENULUI - CUT (Suprafața desfășurată a imobilului / Suprafața terenului parcelei) releva faptul că terenurile cu o ocupare mai mare se grupează în special în zona perimetrală zonei centrale, în general în zonele de locuințe colective, fapt care este susținut de tipologia constructivă în aceste zone (înălțimea mare a acestora raportată la parcela propriu-zisă face că densitatea să fie una ridicată. Aceste zone sunt în mod evident la limita capacității de construire, intervențiile posibile fiind limitate ca anvergura. Există totuși în aceste zone, adiacent marilor axe/ bulevarde, un real potențial de creștere a intensității de ocupare prin creștere altimetrică punctuală, în zone de interes, intersecții, fronturi slab ocupate.

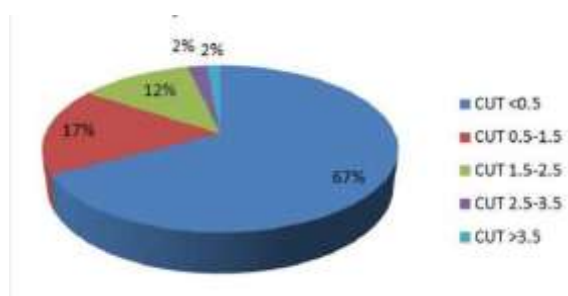


Figure 35. Ponderea insulelor urbane din total în funcție de CUT, sursa: C Ionita, Studiu de fundamentare PUG, 2012

Este de asemenea de notat faptul că zonele cu CUT ridicat sunt într-un fel de complementaritate (dpdv al localizării în oraș) cu cele cu POT ridicat, fapt explicabil prin faptul că în general parcelele cu POT ridicat sunt fie suprautilizate deja fie prea mici pentru a fi suportat și o înălțime mare.

Se poate astfel observa că parcelele dominante ca pondere sunt cele cu o intensitate de ocupare mai mică de 0,5 (atipic urbană) deși ele se regăsesc ele fiind împrăștiate pe toată suprafața orașului. Există de altfel o relație direct proporțională între numărul de insule și ponderea lor din punctul de vedere a suprafeței în oraș.

Granularitatea¹¹ țesutului urban al Brăilei

Granularitatea este o cheie de lectură a modului de formare a orașului. A fost identificată componenta cu granularitate mică (terenuri mari nedivizate) care sunt în general favorabile unor investiții de amploare, dar care, prin poziționarea periferică în raport cu orașul în cazul Brăilei sunt mai degrabă predispușe unor divizări viitoare, fiind de preferat păstrarea unora dintre ele ca resurse strategice de teren pentru atunci când orașul va putea crește.

Analiza a operat apoi o extragere a fragmentelor de dimensiuni medii sau medii spre mari și care constituie o resursă foarte versatilă de teren, ele fiind predispușe la intervenții pentru instituții publice sau centre comerciale. Înafara avantajului unei bune dimensionări mai este și cel al poziționării, cu precădere în strânsă legătură cu zona accesibilă a orașului.

În prezent multe din aceste terenuri sunt ocupate dar acest fapt poate ajuta, prin corelarea cu terenurile neconstruite din oraș, la identificarea viitoarelor arii de intervenție (eventual în parteneriat).

Terenurile cu granularitate foarte mică (deci fragmentare foarte mare) sunt predispușe mai degrabă la intervenții mici; în cazul necesității unor intervenții mari sunt necesare operațiuni funciare complicate (comasare).

2.4.3.3. Analiza stării și valorii fondului construit. Elemente de patrimoniu

Analiza asupra stării fondului construit a relevat predominanța unui fond construit în stare medie, dar și o proporție însemnată – cca. 23% de fond construit aflat într-o stare fizică precară sau submedie. Criteriile luate în calcul la această analiză au fost cele legate de: materialul de construcție al structurii, materialul de construcție al închiderilor exterioare, tipul constructiv, gradul de echipare edilitară, gradul de dotare și confort pentru locuire și gradul de întreținere al imobilului în ansamblu.

¹¹ Granularitatea reprezintă un indicator spațial care pune în evidență gradul de fragmentare al țesutului urban analizat. Înțelegerea acestuia este importantă pentru că împreună cu alți indicatori este un instrument pentru luarea deciziilor pe baza compatibilității de țesut. Este greu de făcut o intervenție de proporții mari acolo unde țesutul este fragmentat și viceversa.

Tipurile determinate pe baza acestor criterii precum și intervențiile necesare a fi făcute pentru îmbunătățirea acestui fond construit, sunt:



Figure 36. Ponderea insulelor urbane din total în funcție de CUT, sursa: autorii

FOND CONSTRUIT ÎN STARE BUNĂ ȘI FOARTE BUNĂ - necesitând doar intervenții în sensul întreținerii.

FOND CONSTRUIT ÎN STARE MEDIE - necesitând intervenții de consolidare, îmbunătățire a calității spațiilor interioare, reconfigurare a aliniamentelor, etc.

FOND CONSTRUIT ÎN STARE SUBMEDIE / PRECARĂ - necesitând intervenții de restructurare, refacere, reorganizare pe parcelă, reconfigurare planimetrică și volumetrică în sensul creșterii gradului de confort și echipare.

FOND CONSTRUIT ÎN STARE DE DEGRADARE - necesitând intervenții urgente de restructurare și parțial de demolare, în scopul revitalizării țesutului urban și al creșterii calității vieții urbane.

Analiza asupra valorii fondului construit a pornit de la elementele cele mai „tari” - monumentele clasate, inventariind apoi restul elementelor componente și identificând - fond construit propus pentru a fi clasat (cf. Studiului istoric aferent PUZ - zona centrală a Mun. Brăila), fond construit cu valoare ambientală, fond construit cu valoare simbolică și spirituală - lăcașuri de cult, fond construit fără valoare.

Suprapunerea celor două analize asupra fondului construit – **stare și valoare** – a reliefat o ierarhizare a țesutului urban funcție de aceste caracteristici sensibil diferite, necesitând intervenții în consecință:

ZONA 0 - CU FOND CONSTRUIT PREDOMINANT VALOROS DIN PUNCT DE VEDERE ISTORIC ȘI ARHITECTURAL-URBANISTIC, aflat în stare medie sau bună.

- ZONA 0.1- CU FOND CONSTRUIT AVÂND VALOARE ARHEOLOGICĂ ȘI DE PATRIMONIUL CULTURAL, DAR CARE SE AFLĂ ÎNTR-O STARE FIZICĂ PRECARĂ

ZONA 1- CU FOND CONSTRUIT AVÂND PREDOMINANT VALOARE AMBIENTALĂ , STARE FIZICĂ MEDIE SAU SUBMEDIE

ZONA 2- CU FOND CONSTRUIT AVÂND VALOARE ARHITECTURAL-URBANISTICA MEDIE ȘI SUBMEDIE ȘI STARE FIZICĂ BUNĂ

ZONA 3- CU FOND CONSTRUIT NEVALOROS DIN PUNCT DE VEDERE ARHITECTURAL-URBANISTIC ȘI STARE FIZICĂ PRECARĂ

Spațializarea datelor obținute a relevat prezența unor zone de vulnerabilitate în fondul construit existent, în sensul acumulării unui fond construit degradat pe fondul lipsei de echipare, dotare dar și al unor moduri constructive perimate, generând spații locative lipsite de confortul

necesar. Cele mai multe astfel de puncte de vulnerabilitate sunt în zonele periferice, în structurile construite aferente fostelor comune, având un caracter rural, imperfect adaptate orașului, dar este de remarcat și prezența puternică a fondului construit degradat din zona portuară a Brăilei, fond construit valoros prin poziție și prin istoria legată de activitatea comercială pe Dunăre.

2.4.3.4. Analiza tramei stradale urbane și a accesibilității

Analiza tramei stradale urbane s-a realizat urmărind două paliere considerate relevante: compoziția tramei/tramelor constitutive țesutului și configurarea acestora.

Au fost identificate câteva tipuri:

Tipul A- compus din străzi scurte, trasee neregulate, ampriza variabilă, direcții multiple. Configurarea relevă multiple discontinuități, conectivitate moderată.

Tipul B- compus din străzi rectilinii dispuse ortogonal pe două direcții, ritm egal, ampriza constantă. Configurare bazată pe conectivitate mare, continuitatea traseelor.

Tipul C – compoziție mixte - trasee regulate/ neregulate, rectangularitate, formează insule cu exterior regulat și interior neregulat. Conectivitate moderată, configurații cu puncte de discontinuitate (fundături, intersecții în T și X).

Tipul D- compus din trasee rectilinii, ortogonale, cu amprize egale, arborescente pe traseele secundare, cu conectivitate redusă dincolo de arterele majore.

Analiza tramei stradale a relevat faptul că, dintre toate tipurile analizate, cea mai bună conectivitate o are tipul aferent țesutului vechi și cea mai slabă conectivitate se întâlnește în zonele marginale, de regulă din cauza slabei dezvoltări a traseelor, a lipsei unor legături necesare și a nerarhizării celor existente.

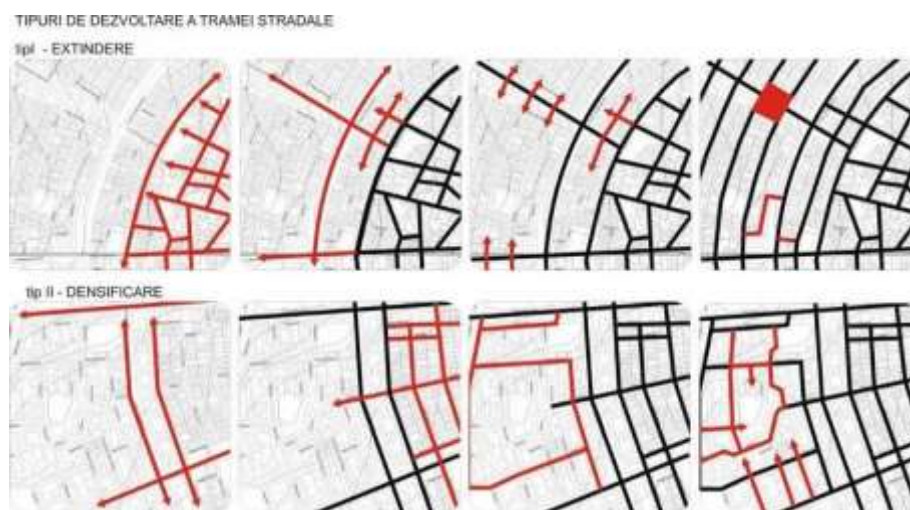


Figure 37 Ponderea insulelor urbane din total în funcție de CUT, sursa: C Ionita, Studiu de fundamentare PUG, 2012

Pe baza coroborării dintre analizele referitoare la configurația fizică a tramei stradale și volumele de trafic relevate de studiul de trafic, s-a ajuns la posibilitatea mapării accesibilității globale rutiere a sistemului stradal în Brăila, relevându-se zonele cu cea mai bună accesibilitate (trame bine conectate, țesut permeabil, volum mare de trafic preluat) și zonele cu cea mai scăzută accesibilitate (trame cu conectivitate redusă, distanțe mari între arterele cu trafic major).

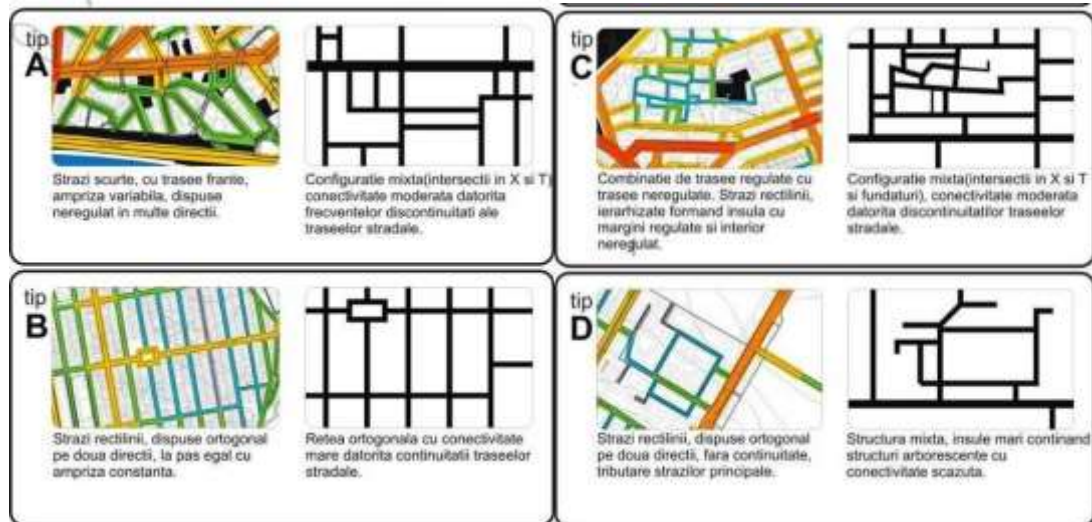


Figure 38 Analiza tipologica a tramei stradale în mun. Brăila, sursa: C Ionita, Studiu de fundamentare PUG, 2012



Figure 39 Accesibilitatea tramei stradale în Brăila (rosu – cel mai accesibil, albastru – cel mai puțin accesibil), sursa: autorii, 2012

2.4.3.5. Analiza cadrului spațial - configurativ. Regim de înălțime, altimetrie generală, relații spațiale, scenografie urbană

Analiza orientată către cadrul spațial – configurativ s-a realizat din necesitatea de a depista elementele definitorii din punct de vedere altimetric, precum și acele elemente, extrase din ansamblul structurii urbane, care se conjugă spațial și alcătuiesc ceea ce s-ar putea denumi „scenografia” Brăilei - accente, repere, spații și obiecte, texturi, culori, ambianțe. Pentru un oraș care

se dorește pe viitor punct de atracție turistică, ranforsându-și frontul către Dunăre ca element emblematic și zona centrală cu elemente de patrimoniu arhitectural-urbanistic importante, amplificarea acestei scenografii și punerea ei operă necesită în prealabil un studiu amănunțit a ceea ce există.

Brăila este așezată în Lunca Dunării, pe o terasă încadrată spre nord, vest și sud de luncile Siretului, Buzăului și Calmățuiului, aflate la distanțe de până la 20 km. Zona cea mai joasă a orașului, situată pe grindul fluviatil, are față de Dunăre 3 - 4 m peste nivelul mării. În această zonă se găsesc cea mai mare parte a instalațiilor portuare. Urmează o zonă care aparține Luncii Dunării, cu înălțimi de 4 - 6 m, care face trecerea spre terasa Brăilei. În această zonă se află cartierul Comorofca, fosta Uzină de Apă și terenurile joase dinspre satul Vărsătura.

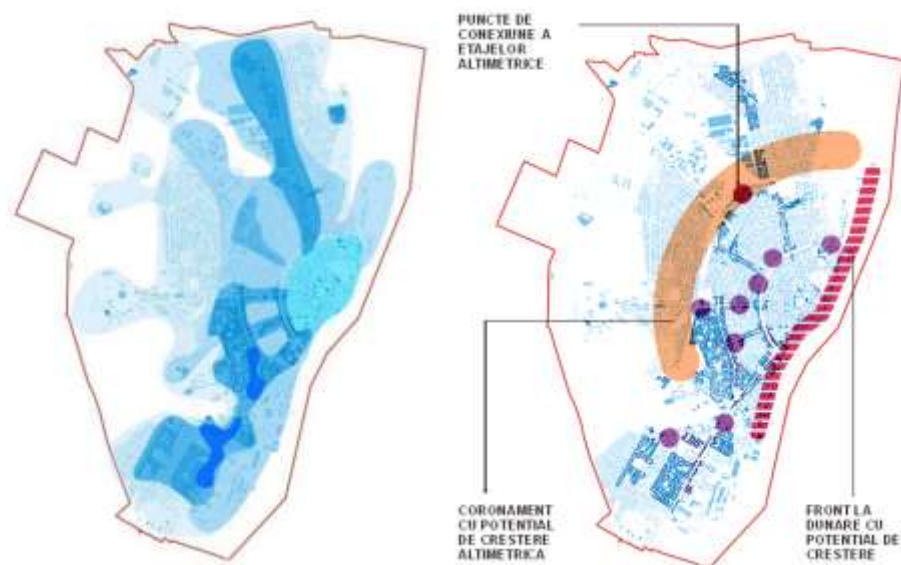


Figure 40 Schema altimetrică generală a mun. Brăila: albastru închis - zonele cele mai înalte, albastru deschis - zonele cele mai joase și Schema potențialului altimetric, sursa: Stan, A., 2012

Cea mai mare parte a orașului se întinde în zona de terasă, care are înălțimea cuprinsă între 12-25m și care se ridică peste un versant paralel cu fluviul, cunoscut sub numele de faleză. Terasa Brăilei este plană, coborând de la nord unde se află Piscul Brăilei (33m) spre sud unde atinge 15m, iar de la est la vest înălțimile variază între 25m la Grădina Mare și 10m în cartierul Lacu Dulce.

Astfel, altimetria generală a orașului oferă posibilitatea excelentă a construirii lui în consens cu relieful blând pe care este așezat. Fondul construit aferent zonei centrale a speculat cu imaginație deschiderea orașului către faleză, oferind, în partea nodică, în zona docurilor, ample posibilități de completare a acestui front către Dunăre.

În interiorul structurii urbane, ceea ce domină altimetria fondului construit sunt construcțiile cu înălțimi mici și foarte mici (<P+3 etaje peste 70 % din fondul construit actual). Se remarcă câteva prezențe altimetrice mai importante - zona sudică limitrofă inelului central - cu potențial de întregire a fronturilor și de creștere în înălțime a fondului edificat. De asemenea, având în vedere necesitatea de a crea un front al orașului către apă, este necesară găsirea unor elemente din țesutul urban, nu obligatoriu în primul front către apă, ci posibil în planurile mai îndepărtate, suficient de înalt încât să se poată „citi” în lectura orașului de pe Dunăre. Astfel de prezențe discrete, dar eficiente pentru imaginea orașului de pe apă sunt deja înscrise în istoria lui - Castelul de apă, Căpitănia, blocurile „hexagon”, Moara Violatos, etc.

Structura semi-radial-concentrică a Brăilei oferă o multitudine de relații vizuale secvențiale, pozitive în sensul varietății imaginii purtate, iar ineditul acestei scenografii este demn de valorificat prin repere altimetrice pe aceste parcursuri. Pe de altă parte, arterele penetrante / radialele sunt dominate de o imagine monotonă, date fiind rectangularitatea și lungimea mare a traseelor lor, astfel încât perspectivele în lungul acestor artere sunt lungi și lipsite de ritmicitate, fără capete de

perspectivă notabilă. Totuși, sistematizarea Brăilei în epoca modernă a urmărit întărirea unor zone semnificative în oraș, piețele și intersecțiile în T și X cu imobile cu profil de colț amprentând țesutul și reprezentând una din caracteristicile lui importante. Tipologia reperelor identifică repere simple, ținând de arhitectura imobilelor în sine, repere spațiale - configurații urbanistice remarcabile, ritmate, repere de masă și accente verticale.

Tipologia fronturilor este de asemenea interesantă, cuprinzând majoritar fronturi continue semi-fragmentate (corespunzătoare modului de ocupare tip incintă/covor), dar și fronturi discontinue (către zonele semicentrale), predominant deschise și fronturi continue dublate (tip placare).

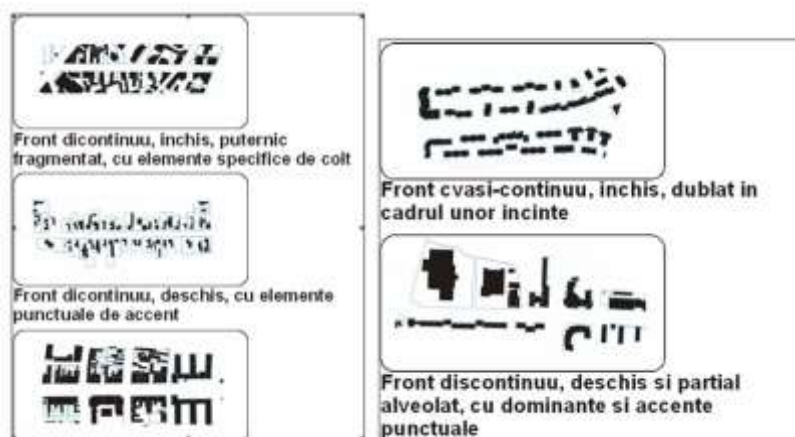


Figure 41 Tipologia fronturilor în mun. Brăila, sursa: Stan, A., 2012

2.4.3.6. Analiza sistemului spațiilor urbane plantate

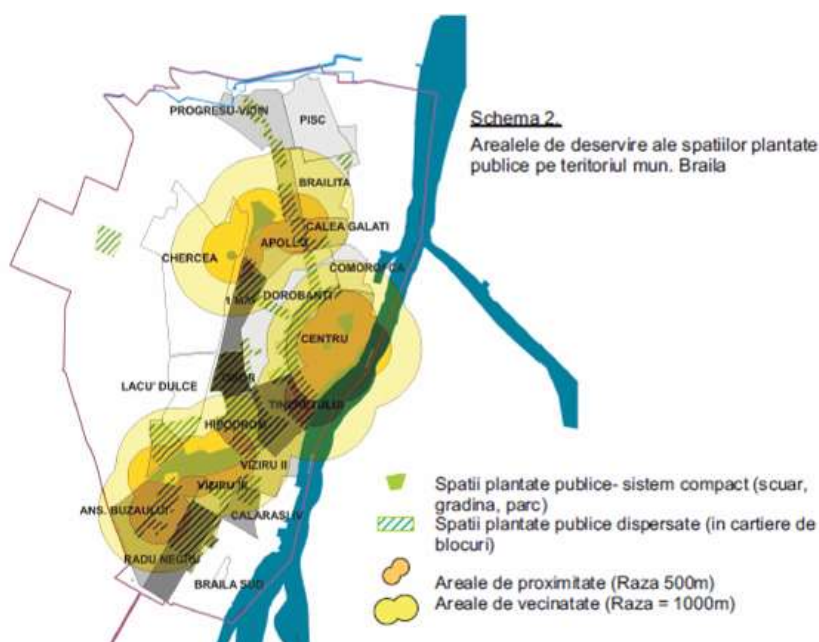


Figure 42 Schema privind poziția și deservirea areală a spațiilor plantate existente în mun. Brăila, sursa: autorii, 2012

Sistemul plantat al Brăilei este compus dintr-o serie de entități care nu formează propriu-zis un ansamblu, neexistând legături nici vizuale nici fizice (trasee pietonale) între acestea, cu excepția micro-ansamblului Grădina Mare - Piața Hexagon - Piața Traian. Cele mai importante zone verzi din municipiu sunt: Parcul Monument - 53 ha, Faleză și esplanada Dunării - 7,1 ha, Scuarul din Piața Traian - 0,63 ha, Grădina Publică - 7,5 ha, Parcul Zoologic - 4,2 ha.

Tipologia spațiilor plantate publice pe teritoriul mun. Brăila cuprinde:

1. spații plantate amenajate de tip grădina publică, scuar, ex: Grădina Publică, Grădina Poligon, Grădina Mică din Piața Traian, etc.
2. spații plantate amenajate de tip parc urban municipal - Parcul Monument
3. spații plantate amenajate în lungul unor axe urbane reprezentative- B-dul Alexandru Ioan Cuza, B-dul Panait Istrati
4. spații plantate de aliniament stradal
5. spații plantate amenajate de tip parc de cartier- Lacu Dulce, Lacu Dulce ANL, Brăilița, Vidin, Milcov, Caporal Mușat
6. spații plantate amenajate de promenadă/ aferente falezei Dunării
7. spații plantate publice dispersate aferente cartierelor de locuințe colective
8. spații plantate cu funcție specializată sau aferente dotărilor sportive: Grădina zoologică, Stadionul Municipal, Stadionul Vidin
9. spații plantate aferente unor instituții publice - cu acces public limitat (școli, spitale, biserici)

Analiza sistemului spațiilor plantate a scos însă la iveală o întreagă infrastructură verde care nu se află în mod obligatoriu pe terenul domeniului public, daci nu se contabilizează ca spațiu verde / cap locuitor, dar este formată dintr-o suită de texturi verzi aferente în special zonelor rezidențiale care susțin și formează imaginea Brăilei de oraș verde:

1. TEXTURA PREPONDERENT MINERALĂ AFERENTĂ ȚESUTULUI VECHI;
2. TEXTURA PREPONDERENT VEGETALĂ AFERENTĂ CARTIERELOR CU LOCUINȚE PE PARCELĂ;
3. TEXTURA PUTERNIC VEGETALĂ AFERENTĂ CARTIERELOR CU LOCUINȚE COLECTIVE;
4. TEXTURA PUTERNIC MINERALĂ AFERENTĂ ZONELOR INDUSTRIALE /DEPOZITĂRI.

Relația spațiu public-spațiu privat

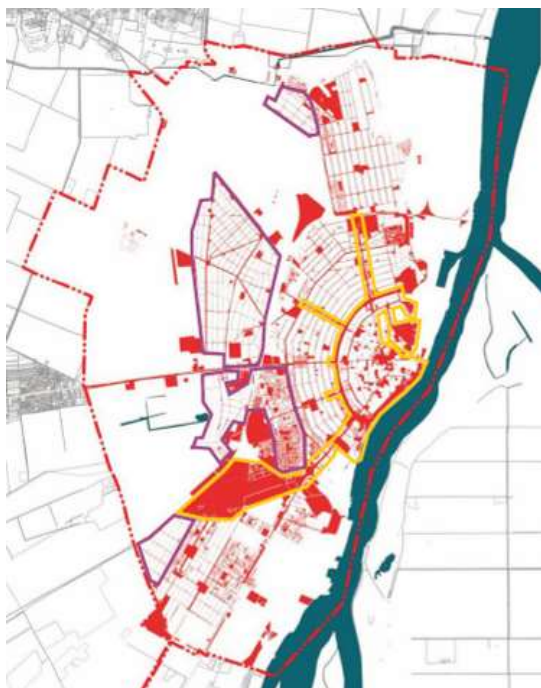


Figure 43 Distribuția spațiului public și posibilități de conexiune, sursa : autorii, 2012

Între funcțiunile existente în oraș, din punctul de vedere al generării/ creării de spațiu public putem distinge între funcțiuni care produc sau atrag spațiu public (funcțiuni culturale, învățământ, comerț alimentar, spațiu verde, sport) și funcțiuni care inhibă manifestarea unui spațiu public, chiar dacă acesta exista din punct de vedere juridic (armată, spital, industrie, depozitare, depou , etc).

Astfel, tipologia spațiilor publice în funcție de rolul lor în oraș s-a conturat după câteva repere:

Gradul de atractivitate publică al spațiului respectiv
Gradul de accesibilitate (cu mijloace de transport în comun, cu mașina, etc)

Gradul de popularitate (cât de cunoscut este locuitorilor)

Gradul de reprezentativitate (prin istorie, arhitectură)

Gradul de echipare/dotare/ ambientare (cât de amenajat este spațiul respectiv pentru a favoriza manifestarea publică)

Statutul juridic (cui aparține în fapt - domeniul public de interes național/local, domeniul privat al primăriei, etc)

Au fost identificate prin analiză spații publice atractive, valoroase și prietenoase, spații publice ambientate, dar cu slabă animație publică, spații publice animate, dar neamenajate corespunzător, precum și multe spații publice lipsite de orice

coerentă care le-ar putea ridica gradul de atractivitate, sau spații publice în care cadrul construit sau cel plantat necesită intervenții serioase pentru a fi transformate în locuri ale orașului.

Prin raportarea spațiului public la cadrul construit au fost extrase câteva tipuri de spații publice, între care sunt dominante numeric spațiile publice introvertite – fie că este vorba de incinte de blocuri, fie de incinte de locuințe pe parcelă, alipite/înșiruite, fie de piețe urbane cu spațiul ferm alcătuit din fronturi continui sau cvasi-continui, nu lipsite de accente spațiale și axe scurte, puternice. Alături de acest tip există însă și tipul opuse – de spațiu public extrovertit, cu ample axialități și perspective diluate, uneori neclar delimitate, alveolate sau chiar difuze.

2.4.3.7. Analizei zonei aferente falezii Dunării

• Probleme majore/disfuncționalități

- Arealele industriale de pe faleza Dunării nu reprezintă actualmente un teritoriu atractiv, bine definit, având în vedere că platformele ocupate de funcțiuni specifice (industrie, comerț, portuare, etc.) se află într-o stare de relativă degradare, dezordine și dezorganizare funcțională și a fondului construit;

- Este fracturată continuitatea fizică a spațiilor funcționale (șantier naval, port, zona promenadă, agrement, sport, etc.)

- Atracțiile punctuale au o dispersie generatoare de incoerență;

- Spațiile publice sunt, fie deteriorate, fie inconsistente;

- Activitățile specifice sunt dispersate sau, chiar au dispărut;

- Relaționările de circulație sunt foarte complicate sau anevoioase (inclusiv nerezolvarea parcarilor)

- Monumentele clasate se află într-o avansată stare de degradare.

- Spațiul verde al falezii este necontrolat - vegetația înaltă devenită haotică obturează perspectiva spre Dunăre sau spre clădiri și monumente

- Construcțiile de locuințe care acompaniază funcțiunile tradiționale generează o imagine rurală,

- Imaginea malului și falezii, dinspre apă este lipsită de coerență.

- Unele încercări de reabilitare a unor clădiri sunt improprii: forme și materiale (desființarea coșurilor, modificarea caracteristicilor inițiale, modificarea formei și materialelor învelitorilor fără a păstra spiritul și expresivitatea clădirilor originale)

- Apariția unor construcții noi neintegrabile formal (noua căpitănie a portului),

- Lipsa unui mobilier urban și a unui iluminat urban integrat

- Degradarea vizibilă a falezii naturale

- Relație indiferentă între centrul istoric și zonele tradițional constituite ca zone de comerț, industrie, servicii.

2.5. ECHIPAREA EDILITARĂ

2.5.1. Stadiul actual

2.5.1.1. Surse de apă¹²

Sursele de apă din perimetrul municipiului Brăila sunt:

- Surse subterane:

a) freatică

b) de adâncime

- Surse de suprafață :

a) fluviul Dunărea

b) Lacul Dulce

¹²extras din Studiul de fundamentare privind echiparea edilitară – situație existentă și priorități de dezvoltare, sc. AristarMlt srl

Condițiile geomorfologice și împrejurările istorice au determinat cetățenii și edilii Brăilei să folosească Dunărea ca principală sursă de alimentare cu apă. În zona de terasă, apele cantonate în orizontul freatic nu întrunesc parametrii de potabilitate, cu excepția celor întâlnite în zona de intersecție a str.General Eremia Grigorescu cu str.Roșiori și a izvorului de la biserica "Bună Vestire" (biserica greacă).

În zona de luncă, în partea de nord-est apele furnizate de orizontul freatic pe o zonă extrem de limitată (sub 0,5 ha), se înscrie în parametrii de potabilitate dar cu debite foarte mici 1-2 l/s.

Apele de adâncime din zona terasei sunt în general nepotabile. Un exemplu elocvent este fosta uzină Progresul (PROMEX) care din 12 foraje executate la adâncimi de 80-150 m, doar unul singur a furnizat apă cu parametrii potabili. Celelalte foraje au prezentat R.F. > 1200 g/l și Fe = 0,-2,48 mg/l.

La nord de municipiul Brăila, spre municipiul Galați în lunca delimitată de Dunăre și Siret (de la confluența acestora spre vest) se întâlnesc ape de adâncime cu caracter potabil sau care pot fi potabilizate prin procedee de eliminare a fierului și manganului. Aceste ape sunt cantonate la adâncimi de peste 120 m. Datele privind resursele de apă subterană de pe teritoriul jud.Brăila, inclusiv a municipiului Brăila, au făcut obiectul unei cercetări științifice efectuate de Institutul de Meteorologie și Hidrologie în anii 1987 - 1988 în cadrul lucrării "*Studiul hidro-geologic privind resursele de apă subterană și posibilitățile de alimentare cu apă potabilă în județul Brăila*".

2.5.1.2. Alimentarea cu apă

Situația actuală a sistemului de alimentare cu apă este următoarea¹³:

Apa este captată din Dunăre – 7.200 l/s. Există o stație de tratare (Chiscani – 800 l/s) și 3 puncte de înmagazinare și anume:

- complex Apollo – 2 x 20.000 mc;
- complex Radu Negru – 1 x 20.000 mc;
- înmagazinare, repompare Brăila – 5.000 mc.

Pomparea apei la imobilele cu regim de înaltă mai mare de P+1 se face cu ajutorul a 59 stații hidrofor echipate cu grupuri automatizate.

Rețeaua de distribuție a apei are o lungime totală de 650 Km, numărul de utilizatori pentru serviciul de alimentare cu apă este de cca. 204.618 din care 2556 sunt agenți economici, 1150 instituții publice, iar restul sunt utilizatorii casnici. Numărul brașamentelor este de 25.612 din care : gospodării individuale = 23.306 buc, alți consumatori = 2306 buc. Indicele de contorizare - total 99,20%. din care : gospodării individuale = 71,8%, ceilalți consumatori = 100%. Indice de acoperire a localității cu rețele de alimentare cu apă = 97,84 %. Cf. Master Plan pentru Sectorul Apa și Apa uzată-jud. Brăila (intocmit de: TAHAL CONSULTING ENGINEERS LTD, 2008) nivelul pierderilor de apă în rețelele de distribuție în Brăila este de 43%.

2.5.1.3. Canalizare

Orașul Brăila beneficiază de un sistem centralizat de colectare și evacuare în sistem unitar a apelor uzate orășenești și a celor meteorice din anul 1916, pe baza unui proiect elaborat de prof.ing. Dionisie Germani. În prezent municipiul Brăila dispune de un sistem mixt de colectare a apelor uzate orășenești și a celor meteorice (pluviale + nivale). Canalizarea proiectată de D.Germani a avut în vedere colectarea acestor ape în sistem unitar (acest proiect acoperea numai suprafața nucleului urban delimitat de linia curentă CF - Faurei-Barbosi la vest, linia ferată industrială Brăila-Port, la nord, Dunărea la est și linia ferată industrială a fabricilor Cantacuzino (ciment), Șantier Naval, Glucoza, Laminorul 1, Celuloza, situate la limita sudică a orașului). Această canalizare a rămas fără nici o extindere în perioada 1916-1956.

¹³ Date extrase din PIDU – Brăila, www.primariabraila.ro



Figure 44 Imagine parțială a sistemului de alimentare cu apă în Brăila - zona sudică, extras din Studiul de fundamentare privind echiparea edilitară.

Sistemul de canalizare al Brăilei este alcătuit din 2 colectoare principale - Germani (nefuncțional, aflat în reparație capitală) ($L = 4,44$ km) și Roșiori ($L = 3,69$ km) și 9 colectoare secundare, $L = 29,54$ km. Aceștia li se adaugă 9 stații de pompare, $Q = 33,00$ mc/s, noua stație de epurare. Racordarea la sistemul de canalizare acoperă un total de 29.551 buc., din care gospodării individuale = 27.332 buc. Lungime aretele canalizare fiind de 374,34 km.

Stația de epurare a Brăilei, recent dată în folosință, are o capacitate de epurare de 100.000 metri cubi pe zi. Dacă până la construirea ei, apa uzată din Brăila era evacuată direct în Dunăre fără vreun tratament de epurare și curățare (reziduuri influențând semnificativ nivelul de poluare al Dunării și al mediului înconjurător), după darea în exploatare a stației (2011), cei 100.000 de metri cubi de ape uzate vor ajunge zilnic în Dunăre, curați, reducând substanțial nivelul de poluare al fluviului.



Figure 45 Imagine parțială a sistemului de canalizare în Brăila - extras din Studiul de fundamentare privind echiparea edilitară

2.5.1.4. Alimentarea cu energie electrică

În prezent, Brăila este alimentată cu energie electrică prin intermediul a cinci stații de transformare: Pisc 110/20/6 kV (Nord), Brăilița 110/20/6 kV, Brăila Port 110/20 kV., Hipodrom 110/20/6 kV., Brăila Sud 110/20/6 kV.

Rețelele de distribuție sunt de tip LES (linii electrice subterane) și sunt întâlnite în zona nucleului urban și de tip LEA (linii electrice aeriene) care sunt dezvoltate în cartiere (fostele comune suburbane), cu excepția zonelor unde sunt situate ansamble de locuințe în bloc și unde se folosesc LES.

În zona nucleului urban avem LEA la rețeaua de iluminat public de pe bulevardul Independenței.

De asemenea, liniile de alimentare a stațiilor de 110 kV sunt de tip LEA, iar liniile de alimentare ale P.T. sunt de tip LES. În municipiul Brăila sunt branșate la sistemul de alimentare cu energie electrică 89.295 de consumatori din care 84.954 sunt consumatori casnici.

Energia electrică consumată de brăileni în anul 2011 însumează 307.166 MWh, din care sectorul casnic 116.495 MWh. Raportând consumul casnic la nr. de abonați rezultă un consum specific de 3,757 kw/brans., adică o creștere de 87,85% față de consumul specific de 2,0 kw/bransament în 1989. Din acest motiv la posturile trafo situate în zone compacte de locuințe, apar suprasolicitări ale capacității P.T. și deseori, scoaterea acestora din funcțiune.

Perioada iulie-august este cea mai solicitantă datorită aparatelor de aer condiționat, a frigiderelor și congelatoarelor. Iluminatul public este asigurat de UAT Brăila prin intermediul firmei LUXTEN. Această firmă are în exploatare numai corpurile de iluminat. Rețeaua electrică de alimentare se află în continuare în proprietatea S.C.ELECTRICA SA, motiv pentru apariția unor probleme conflictuale privind responsabilitatea pentru funcționarea corectă a iluminatului public.

Distribuția energiei electrice și iluminatului public este asigurat pe toate străzile din Brăila.

Lungimea rețelei de distribuție pentru iluminat public are 347 km.

Din punct de vedere al alimentării cu energie electrică municipiul Brăila dispune de capacitatea necesară acoperirii consumului la nivelul anului 2012, precum și de capacități de dezvoltare în funcție de opțiunile viitoare ale Brăilei (populație și unități economice).

Prioritare sunt lucrările de reechipare a P.T. corespunzător noilor cerințe ale populației.

2.5.1.5. Alimentarea cu energie termică

a) Termoficarea

Sistemul integrat de termoficare a debutat în anul 1970 și a cunoscut o dezvoltare continuă începând cu anul 1984 până în jurul anului 2000, ca apoi să intervină un regres ce continuă și în prezent.

Actualmente, CET Brăila și-a încetat activitatea, ceea ce înseamnă "moartea" oficială a sistemului centralizat de termoficare. Acest sistem a fost eliminat în totalitate la nivelul anului 2019.

Acest fapt s-a produs în urma unui proces care a început în jurul anului 2000 când a demarat o amplă acțiune de *debranșare* a consumatorilor de la sistemul centralizat de producție și distribuție a agentului termic, din următoarele motive:

- Creșterea continuă a cheltuielilor de exploatare, numai în perioada 2006-2017 cheltuielile s-au majorat cu 40%, prețul lei/Gcal a crescut de la 242,12 lei la 338 lei (fără TVA), iar subvențiile de stat practic au dispărut;
- Uzura fizică și morală a echipamentelor;
- Uzura tubulaturii rețelei (a depășit durata normală de exploatare).
- Divergențele dintre asociațiile de locatari privind furnizarea agentului termic (data începerii furnizării sau a programului de furnizare).

b) Centralele termice de apartament

Acestea au cunoscut o mare dezvoltare după anul 2000, combinate cu lucrări de termoizolare eficientă a pereților, centralele de apartament (îndeosebi cele care lucrează în condensatie) asigură un confort termic optim (inclusiv apă caldă menajeră), la costuri de exploatare modice. Aceste centrale acoperă în prezent la Brăila cea 85% din totalul instalațiilor de încălzire.

c) Alte tipuri de instalații de încălzire

Acestea ocupă sub 1% din totalul mijloacelor de producere a energiei termice la Brăila.

2.5.1.6. Alimentarea cu gaze

Introducerea gazelor naturale în municipiul Brăila s-a făcut în anul 1964. Punctul de acces al gazelor naturale este Stația de alimentare situată în zona de Nord-Vest a orașului pe sos.Focșani (DN23).

Conducta de înaltă presiune Dn400 este racordată la stația de repompare (compresoare) Siliștea aflată la 8 km nord-vest de Brăila.

Sistemul de distribuție al alimentării cu gaze din municipiul Brăila cuprinde:

- Stații de reglare SRM + SRS = 61 bucăți
- Rețea distribuție = 520,0 km.
- Gradul de acoperire cu rețele ale orașului = 96%.
- Total branșamente = 15.506 buc.
- Consum total anual = 120 mil.mcN/an.
- Consum specific = 320 mii mcN/zi = 20,64 mcN/zi/branșament mediu.

2.5.1.7. Telefonie

Fiind oraș-port, Brăila a beneficiat de servicii telegrafice și telefonice de timpuriu (înainte de 1900). Prima centrală telefonică modernă s-a construit însă de abia în 1936 pe str. Împăratul Traian nr.4 bis, centrală ce putea să deservească 1000 de abonați. Această centrală și-a îmbunătățit performanțele astfel încât în anii 1960 putea deservi 4000 de abonați.

Odată cu perfecționarea sistemului PENTA CONTA, în Brăila s-au construit trei noi centrale telefonice :

- pe b-dul Independenței nr.6
- pe str.Calea Galați nr.67
- pe Calea Călărașilor nr.216.

Numărul abonaților la televiziunile prin cablu depășește 40.000, iar a celor cu antene parabolice cca 960. Numărul telefoanelor mobile este de cca 165.000. Rețelele majore de cabluri din cupru și fibră optică sunt instalate în canalizație telefonică (tubulatură mono sau multicanal) pe toate străzile principale ale municipiului Brăila. Televiziunea prin cablu are și la Brăila cablurile montate aerian.

Acoperirea cu servicii de telefonie = 99,98 %. Acoperirea cu TV cablu = 85,12 %.

2.5.1.8. Gospodăria comunală¹⁴

Gestionarea deșeurilor cuprinde toate activitățile de colectare, transport, tratare, valorificare și eliminarea deșeurilor. Responsabilitatea pentru activitățile de gestionare a deșeurilor revine generatorilor acestora în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”,.

În prezent, colectarea deșeurilor menajere de la populație se efectuează neselectiv în tot orasul. Deșeurile colectate neselectiv ajung pe depozite ca atare, amestecate pierzându-se o mare parte a potențialului lor util (hârtie, sticlă, metale, materiale plastice). Din totalul cantității de deșeuri municipale, cea mai mare parte o reprezintă deșeurile menajere colectate de la populație – în medie 4500 de tone pe lună, iar deșeurile stradale - aproximativ 300 de tone.

La nivelul municipiului, conform Directivei europene privind gestionarea ambalajelor și deșeurilor de ambalaje, și corelat cu *Sistemul Integrat de Management al Deșeurilor* (actualizare 2016), trebuie să se implementeze sistemul de colectare selectivă a deșeurilor de ambalaje de la populație, pe tipuri de deșeu: hârtie, sticlă, plastic, biodegradabile.

¹⁴ Extras din PIDU Brăila, 2017

Începând din lună martie 2014, comunitatea locală beneficiază de pubele ecologice, astfel încât colectarea selectivă a deșeurilor se realizează în condițiile cerute de Uniunea Europeană. Astfel, cetățenii au posibilitatea să colecteze în mod civilizată deșeurile de hârtie, PET sau sticlă. Serviciul de salubritate se organizează pentru satisfacerea nevoilor populației, ale instituțiilor publice și ale agenților economici de pe teritoriul unității administrativ teritoriale. Operatorii locali de salubritate de pe raza municipiului Brăila, și anume S.C. ECO S.A., S.C. Braicata S.A. și S.C. R.E.R. Ecologic Service își desfășoară activitatea pe sectoare bine delimitate, acoperind întreaga suprafață a municipiului.

În sectorul repartizat, fiecare operator are obligația să presteze următoarele activități publice:

Salubritate stradală constând în: maturat manual de bază, maturat manual de întreținere, curățat manual la bordură, întreținerea suprafețelor din parcurile de joacă, stropit, spălat, ridicat zăpadă la bordură, spart gheața la bordură.

Salubritate menajeră care constă în colectarea și transportul de la populație a deșeurilor menajere, deșeurilor vegetale, deșeurilor animaliere.

Salubritate agenți economici, în funcție de contractele încheiate de fiecare operator; încărcarea și transportarea deșeurilor inerte de la persoanele fizice și juridice aflate în zona de activitate și depozitarea acestora în Depozitul de Inerte .

Toți cei trei operatori de salubritate depozitează gunoiul la singura groapă de gunoi, Depozitul Ecologic Muchea, situată la 14 km de municipiul Brăila, ce are o capacitate de 1.668.000 m³ și se întinde pe o suprafață de 11,92 ha. Depozitul ecologic funcționează cu celula nr. 1 cu un volum de depozitare de 434.000 m³ și o suprafață de depozitare de 3,1 ha – având perioada de închidere depășită.

2.5.2. Disfuncționalități privind echiparea edilitara

Alimentare cu apă

- Persistența unor pierderi mari a apei, din cauza rețelelor de distribuție vechi, cu durată de exploatare expirată.
- Utilajele din stațiile de pompare au durată de servicii expirată și necesită înlocuiri fiind uzate fizic și moral.
- Contorizare insuficientă.

Canalizare

- Peste 12% din apele uzate menajere ajung direct în Dunăre.
- Utilajele din stațiile de pompare sunt uzate fizic și moral, necesitând înlocuirea
- Colectorul principal Germani se află teoretic în R.K., dar au început lucrările de modernizare a căilor rutiere și a liniei duble de tramvai situate peste colector fără a se face consolidarea acestuia. Colectorul prezintă grave probleme de rezistență și stabilitate fiind realizat din beton simplu în urmă cu 100 de ani.

Alimentare cu gaze naturale

- Peste 50% din rețeaua de distribuție are o vechime de peste 30 ani (durata normată de serviciu) ceea ce impune înlocuirea acesteia cu tubulatură non metalică (PEHD).
- Posturile de reglare vechi (presiune redusă/presiune joasă) sunt confecții metalice făcute ad-hoc, inestetice și incorect amplasate.
- Amplasarea în teren a conductei de gaze nu respectă în totalitate distanțele de protecție impuse de Normativul 16.
- Necesitatea înlocuirii rețelelor cu vechime de peste 30 de ani realizate din țevă OL, cu tubulatură PEHD.

Electrice

Suprasolicitarea P.T. și a cablurilor de alimentare datorită creșterii puterii absorbite de la cca 2 kwh/apartament la 3,75 kwh/apartament.

Telecomunicații

- Montarea aeriană a cablurilor pentru TV cablu.

- Montarea antenelor de retransmisie, fără luarea măsurilor de protecție a vecinătăților.
- Suprapunerea frecvenței de emisie cu alte stații radio (poliție, nave, etc.).

Gestiunea deșeurilor

Principalele disfuncționalități ale sistemului de gestiune a deșeurilor din zona municipiului Brăila sunt (cf. Strategiei de dezvoltare a mun. Brial, 2014-2020):

- Lipsa tratării corespunzătoare a deșeurilor biodegradabile, care sunt depozitate în comun la depozitul de la Muchea, în viitor a fi tratate la stația MBT de la Vădeni (în martie 2014 în proces de atribuire a contractului),
- Grad redus de colectare selectivă pentru deșeurile reciclabile ;
- Grad scăzut de reciclare, în tot județul Brăila fiind doar un singur agent economic care colectează deșeurile în vederea reciclării ;
- Infrastructura de transport deșeurii cuprinde echipamente vechi și uzate ;
- Depozitarea deșeurilor toxice și periculoase provenite de la gospodării în depozitele municipale, fapt ce conduce la inhibarea procesului de descompunere în depozitele de deșeurii și a celui de tratare a levigatului ;
- Grad redus de deservire în zona rurală imediat învecinată orașului Brăila

2.6. SINTEZA STUDIILOR ANALITICE ȘI PROSPECTIVE


2.6.1. Concluziile studiilor de fundamentare






Studiile de fundamentare ale PUG Brăila au fost realizate pornind, pe de o parte, de la o serie de cerințe impuse în baza metodologiei – cadru de realizare a PUG și pe de altă parte, de la necesitățile impuse de viziunea sub semnul căreia acest proiect a demarat și care s-a așezat sub tema „re-intoarcerii orașului către Dunăre”.






Structura acestor studii de fundamentare a fost următoarea:

- delimitarea obiectului studiat;**
- analiză critică a situației existente cu evidențierea aspectelor cauzale și areale ale disfuncționalităților;**
- evidențierea disfuncționalităților - detaliat și în sinteză/ diagnoză**
- propuneri de eliminare/diminuare a disfuncționalităților cu specificarea efectelor scontate și a măsurilor necesare a fi luate**
- evidențierea priorităților de intervenție**
- concluzii și recomandări finale pentru întocmirea RLU**

Studiile de fundamentare realizate au fost următoarele, concluziile lor fiind sintetizate în tabelul de mai jos:

STUDII ANALITICE	
<p>1. ACTUALIZAREA SUPORTULUI TOPOGRAFIC</p> <p>- a realizat ridicarea topografică a terenului aparținând UAT Braila, în format dwg. Stereo 70, cu precizarea elementelor de cadru natural și construit (ape, canale, declivități, drumuri, parcelar, construcții, spații plantate, cimitire, rețele edilitare majore, monumente și situri arheologice)</p>	
<p>2. STUDIUL GEOTEHNIC ȘI CONDIȚII HIDROGEOLOGICE</p> <p>-a pus în evidență terenurile cu limitări ale constructibilității și posibilitățile de construire, precum și evidențierea hrubelor și a constructibilității zonelor în funcție de nivelul apelor freatice.</p>	

<p>3. STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND SPAȚIILE PLANTATE, PEISAJUL URBAN ȘI SPAȚIUL PUBLIC ÎN MUN. BRĂILA</p> <ul style="list-style-type: none"> - a determinat, pe baza unor analize focalizate asupra principalelor tipuri existente de spații plantate, și spații publice, o serie de recomandări și propuneri de natură să orienteze reglementările viitoare, în scopul îmbunătățirii calității acestora și incidenței lor asupra vieții locuitorilor. - capitolul de studiu asupra peisajului urban a concluzionat asupra necesității de a reglementa urbanistic orașul astfel încât peisajul urban al Brăilei – și mai ales cel aferent falezei și malului drept al Dunării - să fie pus în valoare. 	
<p>4. STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI NATURAL, STABILIREA ZONELOR PROTEJATE</p> <ul style="list-style-type: none"> - au fost evidențiate zonele cele mai dificile în privința afectării factorilor de mediu (aer, apă, sol), respective zonele poluate și care necesită protecție suplimentară; - au fost propuse areale de protecție în concordanță cu normativele tehnice în vigoare; - au fost propuse măsuri de protejate și conservare a elementelor de patrimoniu construit precum și a celor cu caracter natural (zone împădurite, oglinzi de apă); - au fost propuse măsuri în continuare de includere în administrația orașului a teritoriului revendicat de peste Dunăre, atât în scopul valorificării acestei resurse cât și în scopul unui control mai strict asupra activităților antropice cu risc potențial de afectare a ecosistemelor naturale. 	
<p>6. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ANALIZA ISTORICĂ ȘI A EVOLUȚIEI LOCALITĂȚII</p> <ul style="list-style-type: none"> - a pus în evidență calitățile determinante în evoluția orașului cu marcarea principalelor momente urbanistice de intervenție, dar și bază umană a acestor evenimente descrisă prin practici, activități umane caracteristice, etc. Determinarea zonelor necesar a fi prețuite și protejate a fost de asemenea un element cheie al studiului. 	
<p>7. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI TRANSPORTURILOR ÎN LOCALITATE ȘI ÎN TERITORIUL DE INFLUENȚĂ AL ACESTEIA</p> <p>Studiul privind circulația a pus în evidență problemele de mobilitate a populației în raport cu practicile/interesele zilnice de deplasare și cu principalele puncte de interes. Mătricile origine-destinație bazate pe anchete și studii asupra principalilor indicatori socio-economici au pus în evidență disfuncțiile majore și posibilitățile de ameliorare a traficului.</p> <ul style="list-style-type: none"> - în propuneri, accentul a fost pus pe transportul în comun, și pe modurile ușoare de deplasare a căror prevalență a fost cuplată intereselor de protejate și de valorificare a patrimoniului construit (centrul istoric), realizând totodată o integrare complexă a mijloacelor de transport în raport cu principalele rute de deplasare auto. - au fost propuse organizări de noduri cu caracter intermodal, semaforizări și re-conformări geometrice ale unor intersecții determinate ca fiind critice în raport cu traficul auto, pietonizări și conexiuni pietonale utile parcurgerii spațiilor publice și accesului la principalele obiective. 	
<p>8. STUDIU PRIVIND SITUAȚIA ZONELOR INDUSTRIALE AFERENTE FALEZEI</p> <ul style="list-style-type: none"> - a analizat și evaluat din punct de vedere urbanistic situația zonelor industriale sau ex-industriale aferente falezei, introducând elemente de atenționare și recomandare pentru Regulamentul Local de Urbanism în sensul: - evaluării gradului de intervenție, respectiv de protecție al construcțiilor și spațiului în funcție de caracteristici de morfologie, respectiv de evoluție; - utilizărilor funcționale admise, admise cu condiționări sau interzise; - amplasării, conformării și echipării clădirilor; - conformării spațiilor publice; - condițiilor de utilizare și ocupare a terenului. 	

<p>9. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ECHIPAREA MAJORĂ EDILITARĂ</p> <ul style="list-style-type: none"> - a determinat disfuncțiile majore ale rețelelor edilitare pe toate categoriile de echipamente existente; - au fost puse în evidență unele aspecte „istorice” ale acestor disfuncții; - au fost făcute recomandări privind reorganizarea anumitor segmente și fragmente de rețele edilitare precum și necesarul impus prin viziunea de dezvoltare a PUG-ului. 	
<p>10. STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND POTENȚIALUL BALNEO-TURISTIC¹⁵</p> <ul style="list-style-type: none"> - studiul a condus la determinarea calității infrastructurii turistice, a capacității acesteia, a modului de răspuns la cererea de pe piața turismului; - au fost analizate în sensul evidențierii potențialului turistic - tipurile de turism practicate sau posibil de practicat în Brăila și zona sa de influență. 	
<p>STUDII CONSULTATIVE</p>	
<p>STUDIUL DE FUNDAMENTARE CU CARACTER PROSPECTIV - ANCHETA SOCIO-URBANISTICA</p> <ul style="list-style-type: none"> - a urmărit obținerea unor informații cu aplicabilitate directă în prevederile PUG-ului, și care vor revela dinamicile importante la nivelul actorilor urbani implicați în viața orașului. - a pus în discuție felul în care binomul cerere-ofertă pentru locuri de muncă reprezintă proliferarea unei dinamici sau din contră al unei inhibări pentru viitorul orașului. Analiza s-a realizat prin parcurgerea comparativă cronologică între mai multe tipuri de date, oferind un model prospectiv aplicat pentru Brăila. - concluzia este că, în situația actuală, orașul suferă sub acest aspect, al locurilor de muncă, cererea depășind cu mult oferta. Recomandările vin în sensul diversificării paletelor activităților în teritoriul urban, valorificarea resursei turistice și a ofertei de investiții pe care orașul o poate realiza pentru viitor, astfel încât să se ajungă la o creștere a atractivității pentru noi activități și/sau pentru revigorarea celor tradiționale. 	
<p>STUDII PROSPECTIVE</p>	
<p>1. STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ANALIZA CONDIȚIILOR SI EVOLUTIEI SOCIO-DEMOGRAFICE SI ECONOMICE</p> <ul style="list-style-type: none"> - a detaliat condițiile socio--economice locale cu ajutorul unor instrumente specifice, printr-o analiză comparativă cu indicatori socio-economici similari din orașe ale Uniunii Europene. Pe baza unei analize multicriteriale a situației existente la nivelul municipiului Brăila, privind caracterizarea potențialului socio-economic local, s-a realizat o diagnoză a activităților și structurilor socio-economice locale, cu evidențierea factorilor favorabili dezvoltării și a priorităților de intervenție, cu menționarea elementelor de restricționare sau declin al viitoarei dezvoltări a municipiului. 	
<p>2. STUDIUL PROSPECTIV PRIVIND MOBILITATEA URBANA SI TRANSPORTUL IN COMUN¹⁶</p> <ul style="list-style-type: none"> - Acest studiu s-a realizat ca parte din Planul Strategic de Mobilitate Urbana al Mun. Braila si a cuprins, in partea a 2-a, viziunea de dezvoltare a mobilității urbane, declinata in 4 scenarii de dezvoltare a mobilitatii: 1)scenariul <i>if not</i> (do nothing), 2) <i>scenariul pesimist</i> (preia tendința actuală de dezvoltare care indică o scădere cu o medie de 5% a populației); 3) <i>scenariul optimist</i> (inversează tendința de creștere prin măsuri proactive bazate pe creșterea atractivității municipiului la nivelul regiunii de dezvoltare sud-est); 4) <i>scenariul ultra-optimist</i> (se bazează pe o creștere de ~10% a numărului de locuitori, cât și pe o dezvoltare periurbană importantă, marcată prin dezvoltarea zonei de nord a orașului. 	

¹⁵ Acest studiu, care initial se referea si la Statiunea Lacul Sarat, dupa rectificarea limitei administrative a UAT Braila din 2017, a fost reactualizat in 2018 si se numeste STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND POTENȚIALUL TURISTIC in UAT Braila.

¹⁶ Acest studiu a fost reluat, intregit cu un model de trafic extins si actualizat la nivelul anului 2017, in cadrul PMUD Braila.

2.6.2. SINTEZA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR

În sinteză cumulativă, disfuncționalitățile în Mun. Brăila, aferente problematicilor analizate anterior în cadrul studiilor de fundamentare sunt următoarele:

1) la nivel demografic

- creșterea mortalității în ultimii 10 ani
- imbatranirea populației
- creșterea migrațiilor externe

2) la nivel socio- economic

- lipsa locurilor de muncă
- rata crescută a șomajului
- lipsa de orientare a investițiilor
- discrepanțe sociale între zonele periferice și cea centrală
- ghetto-izarea cartierelor de locuințe colective prin lipsa unor dotări publice și a unor programe de creștere a atractivității sociale și comunitare
- decăderea agriculturii pe teritoriului Brăilei
- creșterea șomajului
- lipsa unei strategii clare în privința turismului și balneo-turismului

3) la nivel morfo-spatial

- expansiunea necontrolată a țesutului urban (în special a zonelor de locuire pe parcelă) pe terenuri nepregătite/ neechipate și ne-conformate spațial pentru urbanizare
- lipsa de coerență a frontului către Dunăre al orașului
- fragmentarea excesivă a parcellarului în zonele centrală și semicentrală
- lipsa unor legături carosabile de relaționare a cartierelor
- discrepanțe în modul de ocupare a terenurilor între zonele centrală și semicentrală - periferică
- ne-valorificarea regimului altimetric al orașului și expunerea sa către Dunăre
- lipsa unei continuități a spațiului public
- lipsa reperelor spațiale în zonele de cartiere de locuințe individuale și colective

4) la nivelul patrimoniului natural și al factorilor de mediu

- risc de poluare din activități industriale insuficient controlate
- risc de poluare a zonei centrale din trafic auto de tranzit excesiv
- poluarea aerului peste limitele admise datorată traficului și agenților economici
- degradarea zonei malului drept al Dunării
- risc de alunecări de teren pe versantul nordic al falezei
- risc de inundații în anumite zone de țesut urban (vest)
- lipsa unei protecții pentru parcul Monument- degradarea vegetației
- lipsa unei protecții pentru malul Lacului Dulce- poluare
- agresarea prin antropizare excesivă a unor arii cu caracter natural (păduri, zone umede)

5) la nivelul structurii funcționale

- prezența unor incompatibilități funcționale de tip producție/locuire, cimitir /locuire
- lipsa unei zone mixte puternic reprezentate pe principalele penetrații rutiere
- lipsa unei organizări multipolare în distribuția centrelor secundare
- ignorarea posibilității de conlucrare a celor două maluri ale Dunării în zona orașului
- lipsa unei diversități funcționale în zona istorică - atractivitate scăzută
- mono-funcționalizarea unor zone urbane, cu impact negativ în ceea ce privește conectivitatea spațială și socială

6) la nivelul patrimoniului construit

- un fond construit cu valoare arhitecturală mare, dar insuficient valorificat
- prezența unui număr impresionant de hrube care nu sunt cunoscute și valorificate
- neglijența în întreținerea și valorificarea monumentelor arhitecturale și a ansamblurilor

- patrimoniul industrial nevalorificat/ în declin
- poluarea vizuală a peisajului urban, mai ales pe principalele penetrații rutiere în oraș și în zona istorică

6) la nivelul echipării edilitare

- acoperire incompletă cu alimentare cu apă și canalizare a străzilor
- degradarea infrastructurii edilitare - alimentare cu apă, termoficare și canalizare
- prezența în spațiul suprateran a unor rețele care pot fi postate subteran
- lipsa de coordonare între diferitele regii administratoare ale rețelelor urbane, cu efect negativ asupra intervențiilor de reparare/ modernizare a străzilor

7) la nivelul mobilității urbane

- lipsa unui management coerent al mobilității urbane
- transport în comun public deficitar și tribut ar ofertei private de maxi-taxi
- lipsa coerenței în aplicarea măsurilor prevăzute în PMUD
- disfuncții privind ierarhizarea tramei stradale, geometria și gabaritele unor intersecții
- gradul scăzut de eficiență a transportului în comun
- necesitatea implementării unor soluții integrate de trafic

2.7. DIAGNOSTICUL GENERAL ȘI PROSPECTIV

2.7.1. DIAGNOSTIC GENERAL

Diagnoza la nivelul aspectelor studiate anterior a relevat diferențieri ale teritoriului Brăilei din punctul de vedere al dinamicii / stabilității acestuia, precum și al permisivității și potențialului de dezvoltare. "Stabilitatea" a fost determinată în baza analizelor de țesut urban, coroborate cu rezultatele studiului socio-economic. Aceasta trasatură este o rezultantă a aspectelor morfo-spatiale (parcelar, fond construit, trama stradala, spații plantate), funcționale și socio-ambientale, la care se adaugă evaluarea cuantumului terenurilor libere, a celor neconstruibile, a terenurilor grevate de servituți.

Zona cea mai "stabilă" urbanistic este în mod cert **zona centrală istorică** (incluzând aici și Parcul Monument a cărui valoare și constantă în țesutul orașului îi recomandă acest statut, deși nu este inclus pe lista monumentelor). Ea este o zonă recomandată pentru intervenții în **sensul conservării, protejării valorilor existente, întăririi unor calități privind spațiul public și al atractivității publice**.

Terenurile cu **cea mai mare instabilitate sunt cele periferice** în raport cu centrul istoric, dar și adiacente sau chiar interioare acestuia, incluzând multe terenuri extrem de valoroase, situate pe **faleză**. Zona cea mai instabilă urbanistic (țesut slab constituit, dinamică funcțională mare, aspecte sociale negative, tendința de dezvoltare haotică) este zona periferică, situată în limita zonei constituite a orașului, atât în partea vestică (dezvoltare "pe coroană" și tentacular, pe penetrațiile rutiere mai importante), cât și în limita estică și sud-estică a orașului – adică în zona de contact cu apa a unor funcțiuni de natură ex-industrială, depozitare/ transport naval/ docuri. Zona periferică în raport cu centrul, cel mai recent teritoriu urbanizat al orașului, este totodată zona unde mixitatea funcțională și spațială capătă un aspect defavorabil, lipsit de coerență. **Cele două tipuri de zone instabile – primul cel marginal ca poziție în oraș și al doilea, cel central, limitrof apei** - au în comun vulnerabilitatea dată de: lipsa unui profil funcțional ferm, a unui suport parcelar bine constituit urbanistic, a unui statut juridic mai clar și fără litigii.

Vulnerabilitatea acestor zone ridică riscul ca, lăsate în voia lor, ne-gestionate nici de proprietari, nici de municipalitate, ele să genereze un câmp de insecuritate, de poluare și de excludere pentru anumite clase sociale sau grupuri etnice. Recomandarea pentru acest tip de zone este de a clarifica regulamentul urbanistic în scopul unui **control mai atent asupra terenurilor, mai**

ales asupra celor susceptibile de dezmembrari aleatorii, fara a tine cont de vecinatati si context. De asemenea, aceste zone ar trebui declarate "zone sensibile", **restructurabile in baza unui proiect unitar (masterplan)**, iar actiunile, politicile, masurile si regulamentele aferente sa fie in concordanta cu acest statut care le departajeaza de restul orasului. Sensibilitatea (sau vulnerabilitatea) lor nu trebuie insa privita ca un stigmat, ci ca o grija pentru **concertarea eforturilor si ale administratiei si ale proprietarilor**, de a gasi cele mai bune solutii, printr-o cale de **mediere si co-participare**.

Intre cele doua tipuri "extreme" de stabilitate/ instabilitate exista in Braila un areal consistent de **zone intermediare**, cu un tesut relativ omogen, cu anumite carente functional-spatiale (lipsa unor dotari, spatii publice slab reprezentate) si o dinamica moderata a functiunilor si activitatilor. Riscul acestor zone este acela de a se "periferiza", vulnerabilitatea lor fiind data de **lipsa de atractivitate publica si de un parcellar deja extrem de fragmentat, indezirabil pentru investitii de mai mare amploare**. Recomandarea pentru acest tip de zone este de a se monitoriza atent, de a se gasi oportunitati pentru **cresterea atractivitatii functionale si spatiale, de a imbunatati calitatea spatiului si dotarilor publice**.

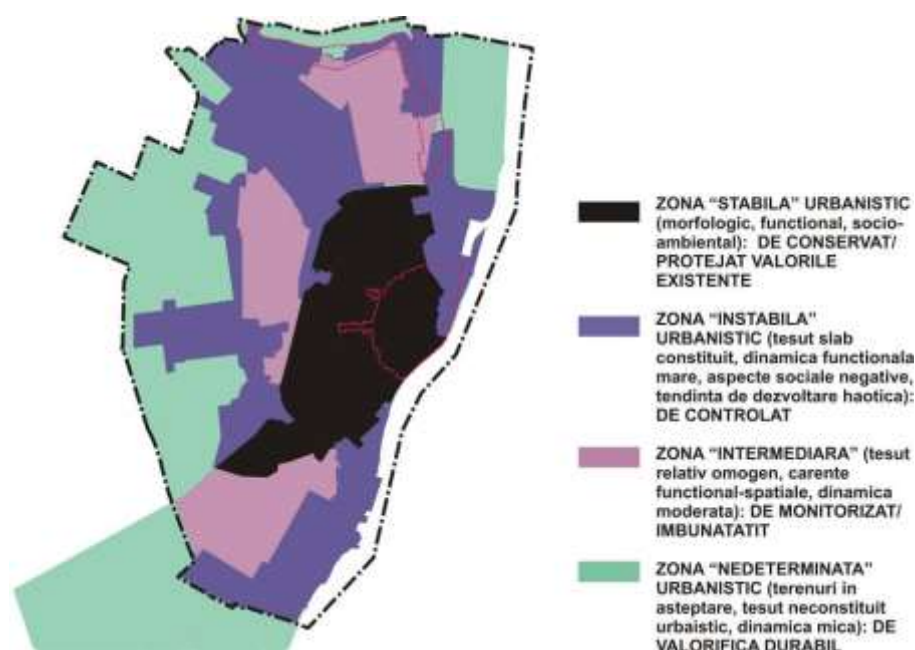


Figure 46. Diagnoza generala asupra situatiei urbanistice actuale a Brailei, in vederea valorificarii potentialului si dezvoltarii intergrate, prin "re-intoarcere" catre Dunare, sursa: PUG Braila, etapa III. SINTEZA, DIAGNOZA, STRATEGIE SI PROPUNERI PRELIMINARE

Dincolo de spatiul urbanizat al orasului, in ceea ce am putea numi periferia indepartata, adiacent centurii orasului, este o zona care inca nu are stabilita o vocatie clara, caracterizata de un tesut neconstituit, cu terenuri aflate intr-o stare de asteptare datorata crizei economice si rupturii care s-a produs, la debutul acestei crize, intre investitori, promotori, proprietarii si cumparatorii de terenuri. Aceste terenuri "in asteptare" reprezinta in acest moment o rezerva pentru cresterea ulterioara a orasului, pregatita partial pentru un nou val de expansiune, dar care nu se prefigureaza in orizontul celor 10 ani de valabilitate a acestei documentatii. Totodata, aceste areale au si certe calitati peisagistice care pot fi puse in valoare, potentialul lor dovedindu-se a fi unul mai complex, chiar dincolo de valoarea lor de piata, destul de scazuta in acest moment.

In consecinta, diagnoza a relevat faptul ca:

1. **zona centrala a orasului merita toata atentia si trebuie adusa la noi standarde (de atractivitate, mobilitate durabila, re-functionalizare, design urban, evenimente culturale, etc) avand certe calitati pentru acest lucru- valori urbanistice concentrate pe axe si centre de interes major, cu reprezentativitate ridicata**

2. **faleza este zona de potential maxim pentru intregirea si consolidarea trasaturilor tipice centralitatii istorice si ale identitatii orasului, dar dificultatile provin din elemente negative de tipul barierelor (terenuri in panta, zone cu interdictii de cosntruibilitate, zone libere, parcelar cu statut juridic incert), prezenta de valori neglijate (monumente, pietee, spatii plantate, etc. care nu beneficiaza de amenajari corespunzatoare)**
3. **economia Brailei va trebui sa se reaseze pe baze moderne, recuperand din traditiile care au facut-o candva celebra, retehnologizand procesele si restructurand teritoriile fostelor zone industriale din oras**
4. **spatiul periferic, reprezentand o buna parte din teritoriul intravilan al orasului (cca. 28%) este in acest moment neechipat urbanistic, existand riscul, ca, lipsind o gestiune judicioasa a resursei pe care o reprezinta, situatia lui sa scape de sub orice control.**

Pentru o mai ușoară corespondență și corelare între obiectivele stabilite în etapa I și II a lucrării și sinteza analizei situației existente, am corelat elementele depistate în cadrul analizelor sectoriale cu cei **4 piloni** ai strategiei de intervenție, într-un tablou general, de tip SWOT.

4 PILONI				
	SOCIAL	PATRIMONIU	ECONOMIC	ADMINISTRATIV
S PUNCTE TARI	<p>structură multi-etnica a populației</p> <p>scăderea ratei mortalității infantile*</p> <p>creșterea sporului natural*</p> <p>creștere a ponderii populației în vârstă de muncă la nivelul orașului în perioada 2000 – 2010</p> <p>scăderea valorii raportului de dependență demografică, mai mică decât în anii anteriori</p> <p>o bună dezvoltare a serviciilor de sănătate și de educație</p> <p>monitorizarea calității procesului educațional prin sistemul de învățământ preuniversitar și universitar</p>	<p>structură urbană de prestigiu</p> <p>repere spațiale importante</p> <p>zone ample împădurite, zone umede și zone de plajă însoțind Dunărea</p> <p>parcul monument</p> <p>prezența unor monumente atât în centrul istoric cât și în afara sa zone industriale cu potențial patrimonial încă neatestat</p>	<p>bună accesibilitate carosabilă și feroviară</p> <p>existența unor unități productive relativ profitabile</p> <p>dezvoltarea sectorului privat în domeniul sănătății, serviciilor, comerțului</p> <p>tradiție importantă manufacturiere și industrială care susține o forță de muncă calificată</p> <p>resurse de teren provenite din zonele industriale în declin</p>	<p>dorința de implementare a unor politici urbane benefice pentru oraș</p> <p>implicarea orașului în programe europene legate de gestiunea sa ca oraș la Dunăre</p> <p>lipsa unei fragmentări administrative care ar putea duce la conflicte</p>
W PUNCTE SLABE	<p>îmbătrânirea populației</p> <p>nivel ridicat al ratei infraționalității</p> <p>rata crescută a șomajului</p> <p>creșterea mortalității</p> <p>lipsa unor dotări de cartier sau complementare locuirii</p> <p>locuire insalubră</p>	<p>discrepanțe de granularitate a țesutului urban</p> <p>fond construit vechi și în mare proporție degradat</p> <p>insuficiența spațiilor verzi în conformitate cu legislația în vigoare</p> <p>periferiile orașului sunt zone destructurate și lipsite de coerență urbanistică</p> <p>deficit de dotări în cartiere spații publice necorespunzător echipate</p> <p>- colectarea și depozitarea neselectivă și defectuoasă a deșeurilor</p> <p>starea proastă a drumurilor</p> <p>grad redus de acoperire cu canalizare a străzilor</p> <p>tramă stradală cu</p>	<p>-pierderi mari în rețelele de apă și contorizare deficitară</p> <p>-lipsa unui transport de călători pe Dunăre modern și eficient</p> <p>decăderea producției agricole</p> <p>atractivitate redusă a municipiului pentru activități economice</p>	<p>cooperarea greoaie între serviciile municipalității</p> <p>dificultăți în gestionarea problemelor sociale</p> <p>capacitate administrativă insuficientă în raport cu problemele orașului (nevoia de a externaliza unele competențe)</p>

		deficiențe de continuitate și coerență lipsa unor legături de scurt-circuitare a traseelor		
O OPORTUNITĂȚI	posibilitatea perfecționării forței de muncă	potențial turistic ridicat puțin valorificat malul estic al Dunării parcul Monument ca parc istoric cu potențial de reamenajare valorificarea hrubelor	existența unor unități productive cu intenții de restructurare și dezvoltare de către unitățile energetice tradiționale dezvoltarea sectorului turistic și agroturistic agricultura în limitele teritoriului intravilan	punerea în aplicare a direcțiilor trasate prin strategia de dezvoltare și a măsurilor prevăzute prin PUG cooperare la nivel regional care poate degreva administrația de unele responsabilități
T AMENINȚĂRI	creșterea cererii de servicii sociale lipsa de agregare comunitară a populației risc de depopulare pe cale naturală declinul demografic și îmbătrânirea populației creșterea șomajului în rândul absolvenților de nivel mediu creșterea ratei de dependență demografică creșterea infraționalității, consecință a crizei economice instalate	riscul abordării neunitare și fără viziune a unor proiecte care nu aduc mari beneficii orașului riscul degradărilor de mediu prin poluare și activități antropice necorespunzătoare	scăderea ponderii industriei în economia locală riscul pierderii potențialului turistic lipsa unei piețe diversificate, prin necorelarea cererii de servicii cu oferta educațională lipsa co-finanțării pentru unele proiecte sociale ce ar putea fi finanțate prin fonduri structurale scăderea nivelului de trai prin diminuarea resurselor de muncă	riscul de avansare pe o un trend negativ de dezvoltare dacă nu se iau măsuri privind armonizarea acțiunilor primăriei întârzierea dezvoltării unor politici orientate pe problematici clare

2.7.1. DIAGNOSTIC PROSPECTIV: POTENTIALUL DE DEZVOLTARE URBANĂ AL BRĂILEI

În urma concluziilor studiilor de fundamentare precum și în urma evidențierii premiselor de dezvoltare rezultate în urma diagnozei, am putut releva principalele repere privind potențialul de dezvoltare urbanistică a mun. Brăila:

Potențialul de creștere urbană

Teritoriul Brăilei este unul care oferă, în limitele aceleiași suprafețe intravilane, atât prezența unei structuri urbane valoroase, armonice și ierarhizată, cât și prezența unei non-structuri periferice, neconstituite încă, sau în curs de constituire.

Creșterea intensivă a țesutului urban presupune întărirea și ocuparea mai inteligentă a teritoriilor din zonele centrală și semicentrală corelat cu o creștere altimetrică în zonele care reclamă acest lucru, prin elementele de infrastructură pe care le posedă. Creșterea intensivă a Brăilei este posibilă dat fiind elementele pe care se sprijină ea: parcelar bine constituit (nevoia de a nu se degrada sub aspectul fragmentării excesive), accesibilitate bună și foarte bună, expunere avantajoasă față de zonele comerciale și de afaceri (dezvoltarea multipolară a acestora poate reprezenta un avantaj)

Creșterea orașului înseamnă însă și completarea țesutului urban constituit cu noi teritorii. În scenariul nostru, pentru viitorii 10 ani, acesta ocupare de noi spații se va rezuma la teritoriul actual administrativ și intravilan din partea vestică a orașului, adiacent centurii și care este în mare parte încă liber.

Potențialul turistic

Considerăm că principalul domeniu de acțiune în viitorul apropiat îl constituie turismul. Brăila are o șansa reală de redresare și creștere economică bazându-se pe o mai bună valorificare a acestui potențial, prin diversificarea ofertei turistice: alături de turismul clasic, se pot dezvolta în Brăila turism cultural, ecumenic, agro-turism, turism de week-end și de agrement, etc. Valorificarea potențialului turistic al Brăilei se poate realiza printr-o concertare a politicilor vizând orașul, pornind însă de la câteva considerente prioritare: îmbunătățirea infrastructurii de acces la Dunăre, dezvoltarea transportului în comun și a mobilității alternative automobilului personal (în zona centrală), dezvoltarea transportului pe Dunăre, creșterea și diversificarea gamei de activități și funcțiuni pe frontul construit și (sezonier) în zona de luncă pe malul estic, includerea unor obiective arhitecturale unice (de tip filarmonică, teatru, muzeu), deschiderea falezii în sud, etc.

Potențialul spațial-configurativ și peisagistic

Potențialul spațial – configurativ și peisagistic se referă la posibilitatea aducerii spațiului public al orașului la un standard superior, incluzând revitalizarea frontului dunărean (ca act prioritar), dar și crearea unui sistem plantat coerent și cu personalitate, crearea unui sistem de piețe urbane și piațete/ scuaruri apte de a dinamiza viața comunităților brăilene, în relație cu circulațiile ușoare – bicicletă și pietonale.

Potențialul funcțional și de restructurare

Alături de potențialul turistic care poate reprezenta unul din principalele motoare ale economiei brăilene, sectorul industrial, cândva de prestigiu pentru oraș, aflat la ora actuală într-o tranziție prelungită, se poate constitui într-o pârgărie a dinamicii orașului, cu condiția restructurării și absorbției de tehnologii moderne, nepoluante, prin accesarea energiilor neconvenționale și eficientizarea proceselor interne cu mijloace moderne de management.

3.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ aferentă PUG Brăila

3.1. Argument, premise

*Cu siguranță un oraș nu se poate transforma radical în câțiva ani, indiferent dacă este ghidat de obiective făcute special pentru a fi tangibile, sau de perioade de “boom” în care primează dezvoltarea “la întâmplare”. **Componenta strategică a Planului Urbanistic General** are ca prim scop stabilirea unor direcții fundamentale pentru dezvoltarea orașului care au un dublu rol: în primul rând stabilirea unor orientări pe termen lung ce trebuie să ghideze dezvoltarea orașului și în al doilea rând, articularea tendințelor globale de la nivelurile superioare cu dinamica orașului căruia i se adresează. Urmarea acestor direcții, și cu atât mai mult atingerea obiectivelor lor, transcende atât ca timp cât și ca desfășurare posibilitățile PUG-ului (limitat prin legislația la 10 ani de valabilitate) prin asumarea unei viziuni pe 10 ani. Componenta strategică își asumă așadar un rol cardinal, pe care atât PUG-urile viitoare cât și factorul politic vor trebui să îl folosească pentru ghidare spre binele comunității.*

Brăila este azi exponentă a unei dezvoltări recente marcată de indiferență față de armonia de ansamblu, suprapusă peste un țesut urban încărcat de istorie, nu lipsit de alternanțe la rândul lor contrastante. Creat în trecut prin gesturi mari devenite astăzi lecție de urbanism, alteori prin gesturi ample dar sărace în esența lor, dar și printr-o multitudine de gesturi mici care uneori au îmbogățit, alteori au alterat grav țesutul tradițional, Brăila este în căutarea unei identități. Această identitate nu poate să se instituie pur și simplu, ci trebuie construită pornind de la ceea ce orașul posedă deja ca valoare și având grijă ca elementele adăugate ulterior să o potențeze. De aceea este esențială viziunea strategică, pentru armonizarea, articularea și integrarea tuturor forțelor care își dispută teritoriul și imaginea orașului, și canalizarea lor către consolidarea și afirmarea unei identități.

Într-o lume caracterizată din ce în ce mai mult de globalitate, de noi structuri de relații, de schimburi intense, de tensiuni și reforme, orașele intră într-o competiție acerbă atât în ceea ce privește dezvoltarea economică, cât și în privința durabilității, calității vieții, sau alte aspecte în funcție de tendințele mondiale.

Planificarea strategică, testată cu succes în spații diferite ca Baltimore (America) și al Barcelona (Europa), își dovedește din ce în ce mai mult importanța ca element cheie al dezvoltării constituind cadrul cel mai potrivit pentru formularea și punerea în practică a politicilor publice din toate domeniile. Ea își asumă rolul de preluare și coordonare a direcțiilor în afirmare la momentul respectiv, indicate fie prin situația reală din teren, fie prin documentații diverse și articulează aceste tendințe cu măsurile pe care trebuie să le ia autoritatea publică prin programe și proiecte de dezvoltare (expansiune, renovare, reabilitare, reînnoire, restructurare) urbană, urmărind ca finalitate o armonizare de ansamblu.

În același timp trebuie notat faptul că nu este posibilă definirea unei strategii „tip”; dacă ea este unică pentru un oraș și un moment anume, ea lasă în același timp posibilitatea adaptării prin revizuire atunci când există momente importante de dinamică, dificil de prevăzut.

Strategia de dezvoltare spațială aferentă PUG Brăila s-a bazat pe câteva **PREMISE** care i-au structura conținutul:

- 1) respectarea construcției inițiale a obiectivelor P.U.G. –cei patru piloni: SOCIAL, PATRIMONIUL, ECONOMIC, ADMINISTRATIV
- 2) accentul pe COMPONENTA SPAȚIALĂ, caracteristica unui PUG

3) considerarea pilonului ADMINISTRATIV ca element – „fundatie” pentru realizarea celorlalte 3 obiective

3) preluarea elementelor de strategie de dezvoltare de la nivel județean și periurban, continute în PIDU și alte documente strategice

4) referința în planul strategic de intervenție atât la teritoriului administrativ al Brăilei (etapa imediată) cât și la teritoriile învecinate (Chiscani, Marasu), în baza necesității extinderii parteneriatelor inter-comunale, cu beneficii parajate

5) corelarea obiectivelor strategice cu toate elementele deduse din analizele sectoriale

6) prioritizarea intervențiilor în orizontul celor 10 – 12 ani de valabilitate și acțiune nemijlocită a PUG Braila

7) luarea în considerare a necesității de revizuire a PUG odată cu schimbări legislative majore, sau cu producerea unor evenimente de mare amploare

3.2. Componentele strategiei

3.2.1. COMPONENTA SPAȚIALĂ

Strategia de dezvoltare a Brăilei în următorii 10 ani nu poate fi gândită izolat spațial. Integrarea spațială este determinantă în stabilirea strategiei și gradul de integrare este crucial pentru rezultatele strategiei de dezvoltare, pentru succesul orașului.

Performanțele economice ale Brăilei, esențiale pentru o mai bună calitate a vieții locuitorilor săi ei sunt influențate atât de schimbări ori decizii luate la scară și distanță mari – nivelul județean sau național sau scara Uniunii Europene – cât și de decizii luate în oraș sau în vecinătatea sa unde spre exemplu sistemul urban Brăila-Galați, în prezent în discuție, vizează forme noi de organizare teritorială și instituțională.

În același timp, în mod evident, situația reciprocă este valabilă; determinarea Brăilei de a deveni un oraș puternic afectează în mod cert teritoriile înconjurătoare mai mici și fără o orientare clară, dar și echilibrul regional al cărei pivot este.

Aceste inter-condiționări se manifestă sub diverse forme: de la mari decizii care stabilesc priorități infrastructurale majore, în cazul de față culoarul Pan-european Dunărea, la infrastructura de conectivitate rutieră, feroviară, navală, de telecomunicații etc. care determină în mod esențial accesibilitatea Brăilei; de la decizii de localizare a unor companii românești ori de peste hotare până la calitatea mediului sau dinamica demografică și raportarea lor la nivelul național și european, de la investițiile imobiliare rezidențiale ori activitățile agricole și silvice până la sănătatea publică ori mișcările migratorii ale forței de muncă, de la accesul la informații și nivelul de educare până la reputația economică a orașului.

Drept urmare: expunerea teritorială a Brăilei, sugerată și prin strategia de față, este una care depășește limita administrativă a orașului. Această extindere este necesară dar ea nu se poate impune decât în condițiile unei forme ample de cooperare inter-comunale atât în ceea ce privește valorificarea teritoriilor aflate pe malul opus al Dunării, cât și în privința cooperării în cadrul sistemului urban Brăila- Galați.

De asemenea, se manifestă nevoia de a corela marile investiții de

infrastructură dar și de a gestiona calitatea mediului și resursele de teren nu doar pentru satisfacerea nevoilor orașului în viitorul apropiat, ci și ținând seama de noile provocări ce pot apărea la scara unor teritorii mult mai vaste – în primul rând cele de la nivelul Uniunii Europene, cât și cele din regiunea Danubiano-Balcanică. În acest sens, sistemul urban Brăila Galați, în curs de studiere, este important pentru corectă canalizare a acestor provocări dar și pentru înțelegerea amplorii dezvoltării Brăilei.

În același timp, orașul Brăila rămâne la fel de important. Dezvoltarea endogenă, bazată pe resursele proprii ale orașului, tipul de viață urbană caracteristică Brăilei, vocația sa urbană,

specificul local gravitând în jurul structurii multi-etnice sunt forțe motoare preluate în strategie cu scopul de a fi susținute, ameliorate și încurajate.

3.2.2. COMPONENTA TEMPORALĂ

Indiferent de viteza cu care se produc schimbările în orașe, uneori într-un ritm fulminant similar perioadei 2007-2008 alteori frânat similar ultimilor 3-4 ani, strategiile nu-și pierd importanța. Dacă în general marile orașe angajează o planificare pe circa 15 ani, acest lucru este motivat de pre-existența unei tradiții în privința planificării, tradiție constituită din strategii succesive care au permis micșorarea perioadei previzionate. Accentul se deplasează de pe certitudinile pe termen lung pe: (1) înțelegerea contextului și a evoluției lui, (2) coerența răspunsului prin acțiuni coordonate pentru diverse orizonturi temporale și (3) flexibilitatea intervențiilor pe termen scurt și adaptarea instituțională.

În cazul Brăilei, similar de altfel altor cazuri de orașe românești, planificarea face mai degrabă parte din perioada dinainte de '89, fapt care i-a cauzat o lipsă de popularitate ulterior. Ori, absența totală a acestei abordări strategice a dus la lipsa de coerență și consecvență transpusă în practică. Pentru a reintra pe acest drum – cu atât mai mult cu cât resursele sunt mai moderate în raport cu nevoile de intervenții urbane, Brăila are nevoie în primul rând de o definiție pe termen lung a direcțiilor sale de dezvoltare urbană în context teritorial.

Planificarea dezvoltării Brăilei trebuie să fie corelată ca durată cu definirea direcțiilor de evoluție a țării, deci pe termen lung și în strânsă corelare cu strategiile de la nivel național, concomitent cu nevoia coordonării politicilor și programelor cu cele naționale sectoriale.

Atât strategia cât și politicile trebuie definite pe termene extinse în timp dar au nevoie de re-examinări periodice care să permită re poziționări și/sau reformulări, determinate nu doar de schimbări majore în macro-context, dar și de modificări ale “condiționalităților” ori modificări în resursele financiare disponibile.

3.2.3. COMPONENTA EUROPEANĂ

La formularea propunerilor strategiei s-a ținut seama de Obiectivele Tematice Prioritare formulate de Comisia Europeană în raport cu Strategia Europa 2020, listate mai jos:

- (1) consolidarea cercetării, dezvoltării tehnologice și inovării;
- (2) sporirea utilizării și a calității și accesului la tehnologiile informației și comunicațiilor;
- (3) îmbunătățirea competitivității întreprinderilor mici și mijlocii, a sectorului agricol (în cazul FEADR) și a sectorului pescuitului și acvaculturii (pentru EMFF);
- (4) sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele;
- (5) promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și a gestionării riscurilor;
- (6) protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor;
- (7) promovarea sistemelor de transport durabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore;
- (8) promovarea ocupării forței de muncă și sprijinirea mobilității forței de muncă;
- (9) promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei;
- (10) investițiile în educație, competențe și învățare pe tot parcursul vieții;
- (11) consolidarea capacității instituționale și o administrație publică eficientă.

Buna implementare se referă la două niveluri diferite:

- componenta strategică locală care servește drept cadru pentru planul urbanistic general al municipiului, pentru care este esențială o bună coordonare și urmărire a politicilor și programelor

proapse concomitent cu o bună adaptare a structurii administrative a primăriei. I se adaugă și nevoia de flexibilitate, capacitate de adaptare a structurii administrative.

- componenta teritorială care are nevoie de sprijin teritorial, reformă administrativ-teritorială și/sau mecanisme adecvate de cooperare inter-comunală sau/și fără un cadru legislativ care să permită acțiuni coerente și să pună la dispoziție instrumente operaționale.

3.3. Valori fundamentale ale dezvoltării spațiale a Brăilei

Valorile fundamentale expuse reprezintă setul de principii importante pe termen lung care ar trebui să ghideze orice tip de intervenție-construcție în cadrul orașului. Fără orientarea oferită de acestea, orice politică sau program riscă să altereze sau să dezechilibreze structura orașului și să îi periclitaze dezvoltarea corectă.

3.3.1. DUNĂREA – ELEMENT GENERATOR ȘI EMBLEMĂ A ORAȘULUI

Fluviul Dunărea este parte indisociabilă a Brăilei. Dunărea a fost și trebuie să rămână un element de referință pentru Brăila, parte intim legată de dezvoltarea orașului, care are menirea să ghideze orice atitudine. În plus, orice atitudine cu privire la oraș trebuie să fie precedată de o reflecție asupra felului în care fluviul poate fi implicat ca element potențial generator și totodată la felul în care Dunărea poate fi pusă în evidență.

3.3.2. ZONA CENTRALĂ – INIMĂ A ORAȘULUI ȘI A MOTOR AL AGLOMERAȚIEI URBANE

Indiferent dacă orașul se dezvoltă urmând un scenariu coerent sau are o evoluție mai puțin concertată, zona centrală trebuie considerată permanent un pivot al orașului, încurajată să mențină viața urbană vie și vibrantă. Orice extindere, indiferent de mărimea sau specializarea ei nu trebuie să dezechilibreze orașul prin descentrarea în raport cu centrul său istoric atât de esențial pentru oraș. Așa cum din punct de vedere istoric centrul a fost inima orașului, în același fel centrul trebuie astăzi investit ca motor al aglomerației urbane Brăila.

3.3.3. ORAȘUL - CONTINUITATE ȘI REINVENTARE

Marcat recent de o dezvoltare extensivă care în locul unei regăsiri a valorilor orașului a preferat consumarea a noi și noi teritorii virgine și a sărăcit orașul în ansamblu, Brăila ar trebui să mizeze pe viitor pe o dezvoltare cu un caracter în primul rând urban, orientat spre o imagine coerentă, către un oraș dens, atrăgător, emancipat. Pentru aceasta este nevoie de continuitate a unei tradiții urbane bogate, și nu de negare sau distrugere a ceea ce există, dar mai ales de recuperare a spațiilor interioare prin reconversie, reinventare, refolosire și adaptarea lor la noi schimbări. Orașul este în interior, nu afară.

3.4. Viziunea de dezvoltare spațială a orașului

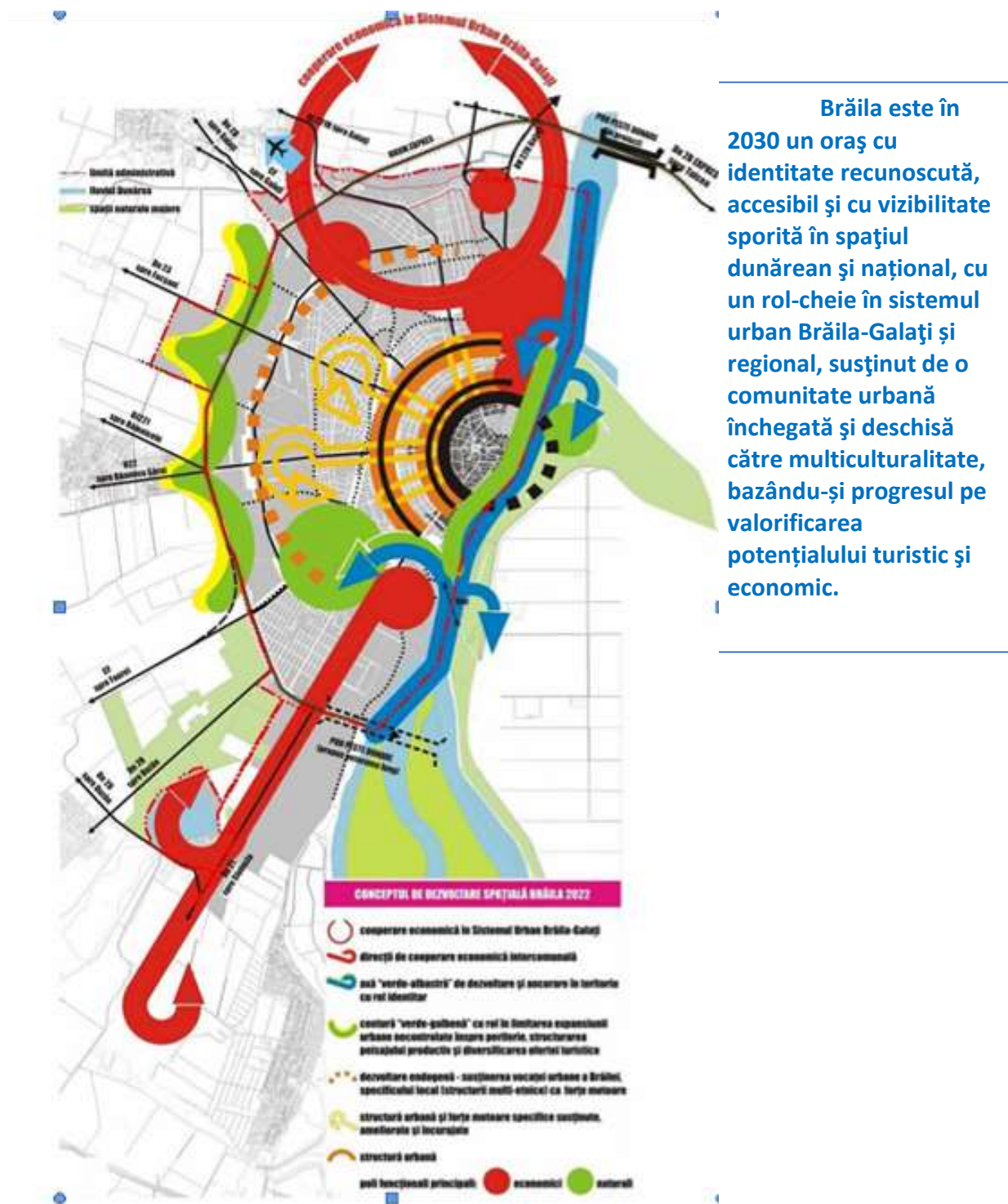


Figure 47. Exprimarea grafică și textuală a viziunii de dezvoltare spațială a Brailei. Sursa : Concept strategic Etapa III PUG Braila, autori : Mihai Alexandru și Catalina Ionita, UAUIM, 2013

Viziunea se sprijină pe cei patru piloni:

1. Pilonul social - identitar

Brăila este un oraș agreabil, cu un nivel de trai ridicat, în care cetățenii săi se bucură de o locuire de calitate și accesibilitate bună la locuri de muncă motivante, spații publice și dotări de proximitate diversificate, un centru al orașului încărcat de tradiție, un cadru natural prezent. Orașul Brăila este un loc în care brăilenii apreciază continuitatea generațiilor susținută de stabilitatea și siguranța locală și unde diversitatea de comunități respectate creează o comunitate brăileană deschisă și mândră de orașul ei.

2. Pilonul patrimoniu natural și construit

Orașul Brăila deține un patrimoniu construit de calitate, reabilitat și repus în valoare care ajută la construirea unui respect pentru continuitate și pentru istoria locului: zonele care grupează clădiri de patrimoniu sunt revitalizate și redevin inima orașului, activă, animată și rezistentă în timp.

Patrimoniul natural este respectat, pus în valoare și amplificat și este parte integrantă a orașului, cu precăderea Dunărea care devine un element emblematic și prezent în oraș.

3. Pilonul economic

Orașul deține o putere economică sporită bazată pe specificul propriu care valorifică situația ca port la Dunăre, industria de calitate, parțial eficientizată parțial convertită în economie terțiară performantă, dar în același timp responsabilă față de mediul înconjurător și pe relația de complementaritate cu Galațiul: o educație performantă și deschisă dublată de cercetare, favorizează dezvoltarea unei forțe de muncă locale și regionale bine calificată care valorifică durabil resursele orașului și asigură o economie stabilă și rezilientă concomitent cu o imagine atractivă.

4. Pilonul administrativ

Dezvoltarea Brăilei integrează armonios scara urbană cu cea teritorială și cu posibilitățile coerente de finanțare prin acțiunea unei administrații capabile să construiască parteneriate împreună cu sectorul public, privat și cu diverșii actori urbani: administrația locală este capabilă să integreze și să canalizeze diversele politici sectoriale către binele public întărind astfel comunitatea locală și stimulând dezvoltarea prin susținerea continuității în planificare.

3.5. Obiective strategice de dezvoltare urbanistică. Obiective operationale și direcții de acțiune

Obiectivele strategice reiterează structura celor 4 piloni ai viziunii de dezvoltare, declinand mesajul acestora în 4 enunțuri-cheie:

01. DUNĂREA - ELEMENT IDENTITAR AL BRĂILEI

02. BRĂILA ÎN ARMONIE CU MEDIUL ȘI VALORILE DE PATRIMONIU

03. BRĂILA - ORAȘ PERFORMANT ECONOMIC

04. BRĂILA - ORAȘ DINAMIC ȘI ATRACTIV

Fiecare din aceste obiective strategice se ramifică în obiective operationale (O1.1., O.1.2. etc) și în Direcții de intervenție (D1, D2 etc).

01. DUNĂREA- ELEMENT IDENTITAR AL BRĂILEI

01.1. Conservarea și valorificarea patrimoniului fluvial și maritim

D1_Asigurarea protecției spațiului fluvial și maritim

- D2_Conservarea biodiversității acvatică, terestre și creșterea calității apei și aerului
- D3_Menținerea diversității peisajelor de faleză

O1.2. Poziționarea Brăilei ca centru de interes pe Dunăre

- D4_Ameliorarea imaginii waterfrontului
- D5_Asigurarea condițiilor pentru loisir durabil
- D6_Creșterea conectivității pe Dunăre
- D7_Brăila - punct coordonator al activității turistice

O1.3. Dunărea: parte a Brăilei

- D8_Diversificarea activităților pe faleza Dunării
- D9_Mărirea atractivității Dunării pentru locuitori
- D10_Deschiderea căilor de vizibilitate și de relaționare spre Dunăre

O2. BRĂILA ÎN ARMONIE CU MEDIUL SI VALORILE DE PATRIMONIU

O2.1. Implementarea unei mobilități inteligente și durabile

- D11_Reducerea nevoii de deplasare
- D12_Incurajarea utilizării modurilor non-poluante de deplasare
- D13_Dezvoltarea și modernizarea transportului în comun
- D14_Creșterea siguranței deplasărilor

O2.2. Modernizarea infrastructurii edilitare și a dotarilor

- D15_Echipare tehnică corespunzătoare a părților de oraș slab servite
- D16_Modernizarea și extinderea rețelelor de alimentare cu utilități
- O2.3. Construirea unei trame verzi cu rol ecologic și social
- D17_Asigurarea protecției, întreținerii și amenajării spațiilor verzi urbane
- D18_Menținerea și crearea de noi spații plantate și culoare ecologice în oraș

O3. BRĂILA : ORAȘ PERFORMANT ECONOMIC

O3.1. Gestionarea dinamică și echilibrată a dezvoltării urbane

- D19_Creșterea conectivității orașului în plan regional
- D20_Limitarea expansiunii teritoriale și a consumului de teren
- D21_Intensificarea tramei urbane în zonele subutilizate prin mixitate funcțională
- D22_Recuperarea terenurilor libere sau cu activități în declin

O3.2. Susținerea organizării multipolare

- D23_Sporirea prestigiului și puterii economice și culturale a centrului Brăilei
- D24_Susținerea activităților de interes public în zonele semicentrale și periferice

O3.3. Construirea unui oraș al proximităților

- D25_Intărirea nucleelor de centralitate în cartiere și zone periferice

O4. BRĂILA : ORAȘ DINAMIC ȘI ATRACTIV

O4.1. Creșterea atractivității urbane

- D26_Consolidarea rolului regional și în cadrul sistemului urban Brăila Galați
- D27_Susținerea și promovarea specificității sociale și culturale a comunității locale
- D28_Promovarea și diversificarea vieții culturale în relație cu cadrul construit

O4.2. Administrare urbană eficientă și transparentă

- D29_Facilitarea accesului la locuri de muncă de calitate
- D30_Consolidarea unei administrații publice eficiente și orientate către cetățeni și mediul de afaceri

O4.3. Promovarea unei locuiri de calitate

D31_Reactivarea identităților locale prin calitate urbană

D32_Restructurarea și/sau dezentalizarea zonelor de locuit în dificultate

D33_Cresterea și diversificarea ofertei de locuințe, în special pentru tineri



Figure 48 1.1. Relatia Obiective - Politici - Programe - Proiecte. Priorități, resurse și măsuri.

4. POLITICI ȘI PROGRAME DE INVESTIȚII PUBLICE NECESARE IMPLEMENTĂRII

4.1. Politici sectoriale și domenii prioritare de acțiune

Pentru implementarea obiectivelor și direcțiilor de acțiune trasate anterior este nevoie de un cadru de operationalizare definit printr-un set de politici sectoriale de intervenție, menit să orienteze mai clar aceste ținte, pe domenii prioritare de acțiune, păstrând aceeași logică a celor 4 piloni pe care este construită strategia de dezvoltare spațială a Brailei. În urma sintetizării concluziilor analizei SWOT, obiectivele și direcțiile de acțiune identificate se ghidează după o serie de 8 politici sectoriale de intervenție, acestea funcționând pe principiul "curelei de transmisie" între obiectivele- direcțiile- programele și proiectele propuse.

Cele 8 politici sunt corespondente domeniilor și culorilor, după cum urmează: **SOCIAL (mov), MEDIU (verde), ECONOMIC (rosu), ADMINISTRATIV (albastru).**

POLITICA 1: OPTIMIZAREA ACCESIBILITĂȚII, CONECTIVITĂȚII ȘI REMODELAREA DURABILĂ A MOBILITĂȚII

POLITICA 2: CREȘTEREA ATRACTIVITĂȚII, COMPETITIVITĂȚII ȘI COOPERĂRII ECONOMICE

POLITICA 3: POTENȚAREA PREZENȚEI DUNĂRII ȘI CADRULUI NATURAL ÎN ORAȘ

POLITICA 4: CREAREA UNUI SISTEM COERENT DE CENTRALITĂȚI (AVÂND CA PIVOT CENTRUL ORAȘULUI)

POLITICA 5: CREȘTEREA CALITĂȚII LOCUIRII

POLITICA 6: AMELIORAREA CALITĂȚII MEDIULUI ȘI A FUNCȚIONALITĂȚII URBANE

POLITICA 7: REABILITAREA PATRIMONIULUI ARHITECTURAL, AMBIENTAL ȘI URBANISTIC ȘI A IMAGINII URBANE

POLITICA 8: PROMOVAREA UNEI VIEȚI URBANE ACTIVE ȘI DIVERSIFICATE

POLITICA 1 : OPTIMIZAREA ACCESIBILITĂȚII, CONECTIVITĂȚII ȘI REMODELAREA DURABILĂ A MOBILITĂȚII

Domeniul prioritar: MOBILITATE

Scopul politicii: restructurarea sistemului de transport și mobilitate, cu accent prioritar pe modurile de deplasare blanda/ puțin poluante, asigurând totodată o accesibilitate ameliorată în ansamblul orașului și o conectare eficientă la rețeaua regională/națională. Ținta este contribuirea la menținerea unui oraș compact, durabil și prietenos, în care cuvântul cheie este “concilierea” și nu competiția mijloacelor de transport.

POLITICA 2 : CREȘTEREA ATRACTIVITĂȚII, COMPETITIVITĂȚII ȘI COOPERĂRII ECONOMICE

Domeniul prioritar: ECONOMIE

Scopul politicii îl constituie obținerea unui mediu economic competitiv și flexibil, capabil să asigure o bună articulare a diferitelor niveluri de servicii și producție, concomitent cu creșterea calității forței de muncă printr-un învățământ ameliorat. Eficientizarea zonelor industriale în declin este un factor cheie al acestei politici, ducând la recuperarea unor terenuri importante pentru dezvoltarea orașului, ca resurse inerente, fără a apela la expansiune, ci prin intensificarea utilizării teritoriului intravilan. Astfel, zonele de producție și servicii ale orașului vor reprezenta motoarele lui de creștere intensivă în partea de nord și susținută în puncte în partea de sud.

POLITICA 3 : POTENȚAREA PREZENȚEI DUNĂRII ȘI CADRULUI NATURAL ÎN ORAȘ

Domeniul prioritar: MEDIU

Scopul politicii este creșterea prezenței Dunării în interiorul orașului, irigarea mediului urban cu spații plantate ample care pot asigura culoare ecologice și de mișcare a aerului. La ameliorarea climatului urban vor contribui esențial și spațiile agricole care, în plus, pot ajuta la diversificarea economiei locale.

POLITICA 4 : CREAREA UNUI SISTEM COERENT DE CENTRALITĂȚI

Domeniul prioritar: CADRUL URBAN

Scopul politicii îl constituie menținerea compactă a orașului, în strânsă legătură cu zona centrală și cu fluviul Dunărea. Politica va urmări totodată obținerea unei structuri multipolare de centralități de diverse niveluri care pot articula zonele diferite ale orașului.

Zona centrală trebuie menținută în continuare cu rolul de pivot al orașului. Programul își propune revigorarea funcțională a acesteia prin inserția unor activități reprezentative generatoare de fluxuri de vizitatori și locuitori. De asemenea, scopul programului este și o recentrare a orașului pe vatra sa originală printr-o bună accesibilitate conferită de dezvoltare rețelei de transport în comun dar și de o consolidare prin ameliorarea legăturilor cu faleza Dunării.

POLITICA 5: CREȘTEREA CALITĂȚII LOCUIRII

Domeniul prioritar: SOCIAL

Scopul politicii este ameliorarea calității locuirii prin încurajarea unui mediu cu caracter urban, cu diversitate funcțională crescută, mixitate socială și funcțională. În același timp, este importantă ofertarea cu un stoc de locuințe adaptate unor categorii aparte de populație și creșterea stocului de locuințe noi pentru a spori atractivitatea orașului.

POLITICA 6 : AMELIORAREA INFRASTRUCTURII ȘI A FUNCȚIONALITĂȚII URBANE

Domeniul prioritar: INFRASTRUCTURA SI SERVICII

Scopul politicii îl constituie obținerea unei stări corecte de funcționalitate a orașului, în care trebuie rezolvate carențele de deservire în zonele periferice, pentru comunitățile marginalizate, dar și

pentru noile extinderi intravilamnte preconizate in viitor. Ameliorarea calității parametrilor de mediu constituie o țintă importantă care se poate atinge prin promovarea surselor de energie regenerabilă și prin reabilitarea și eficientizare energetică a clădirilor de utilitate publica- unitati de invatamant si spitalicesti, dotari culturale, administrative, etc.

POLITICA 7 : REABILITAREA PATRIMONIULUI ARHITECTURAL, AMBIENTAL -URBANISTIC ȘI A IMAGINII URABNE

Domeniul prioritar: PATRIMONIU

Brăila este un oraș ale cărui valori sunt partial ascuse: un intreg patrimoniu de arhitectura industrială este nevalorificat, iar centrul istoric, și faleza Dunării necesită încă eforturi pentru recunoașterea și aprecierea lor. Scopul politicii este tocmai revelarea acestora și folosirea lor pentru afirmarea orașului la o scară regională și internațională. De asemenea, în planul imaginii urbane, al ambiantelor pe care orașul le oferă ca parte din identitatea sa, politica urmărește programe de îmbunătățire și promovare eficientă, în beneficiul creșterii atractivității publice.

POLITICA 8 : PROMOVAREA UNEI VIEȚI URABNE ACTIVE ȘI DIVERSIFICATE

Domeniul prioritar: CULTURAL SI ADMINISTRATIV

Scopul politicii este reactivarea orașului în privința vieții urbane- atât sub aspect cultural, cât și sub aspectul relației dintre administrație, actori privați și cetățeni. Mizând pe multiculturalitatea deja existentă în oraș, dar și pe evenimentele deja consacrate precum festivalul Hariclea Darclee, viața Brailei are încă multe de îmbunătățit. Politica vizează pe de o parte programe culturale care să promoveze orașul (istoria, valorile tradiționale, dar și arta contemporană, evenimente neconvenționale, etc), făcându-l prezent în viața locuitorilor săi dar și a unui public mai larg. Pe de altă parte, politica vizează o administrație publică eficientă orientată către cetățeni și mediul de afaceri, către beneficii mutuale reușite din această colaborare.

4.2. Corelarea politicilor sectoriale de dezvoltare spațială a Brailei cu axele prioritare și obiectivele strategice aferente Strategiei de dezvoltare urbană

Viziunea de dezvoltare a Municipiului Brăila – Orizont 2030 va fi realizată prin 4 direcții strategice de dezvoltare:

1. Consolidarea infrastructurii urbane
2. Dezvoltarea infrastructurii de afaceri
3. Valorificarea potențialului turistic
4. Dezvoltarea Conurbației Brăila –Galați

Cele 4 direcții strategice de dezvoltare sunt susținute de **6 axe prioritare de intervenție publică (AP)** care vor asigura, prin proiectele implementate, fundamentele unei creșteri sustenabile, incluzive și inteligente.

Corelarea dintre politicile sectoriale de dezvoltare spațială cu axele prioritare și obiectivele strategice aferente Strategiei de dezvoltare urbană 2014-2020 este prezentată mai jos.

AP 1: Dezvoltare urbană

Ob. S. 1. Creșterea eficienței energetice în sectorul clădirilor -Politica 6

Ob. S. 2. Dezvoltarea transportului public urban ecologic și stimularea deplasărilor nemotorizate în oraș - Politică 1

Ob. S. 3. Creșterea atractivității mediului urban - Politică 2, Politică 3

AP 2: Regenerarea economică și socială a comunităților defavorizate din municipiul Brăila

Ob. S. 4. Regenerarea economică și socială- Politica2, Politica 5

AP 3: Dezvoltarea durabilă a turismului - valorificarea economică a potențialului turistic cultural și natural

Ob. S. 5. Dezvoltarea durabilă a turismului - valorificarea economică a potențialului turistic cultural și natural - Politica2, Politica 3

AP 4: Dezvoltarea infrastructurii sanitare, sociale și educaționale

Ob. S. 6. Optimizarea calității și capacității serviciilor de sănătate și sociale- Politica 4, Politica 6

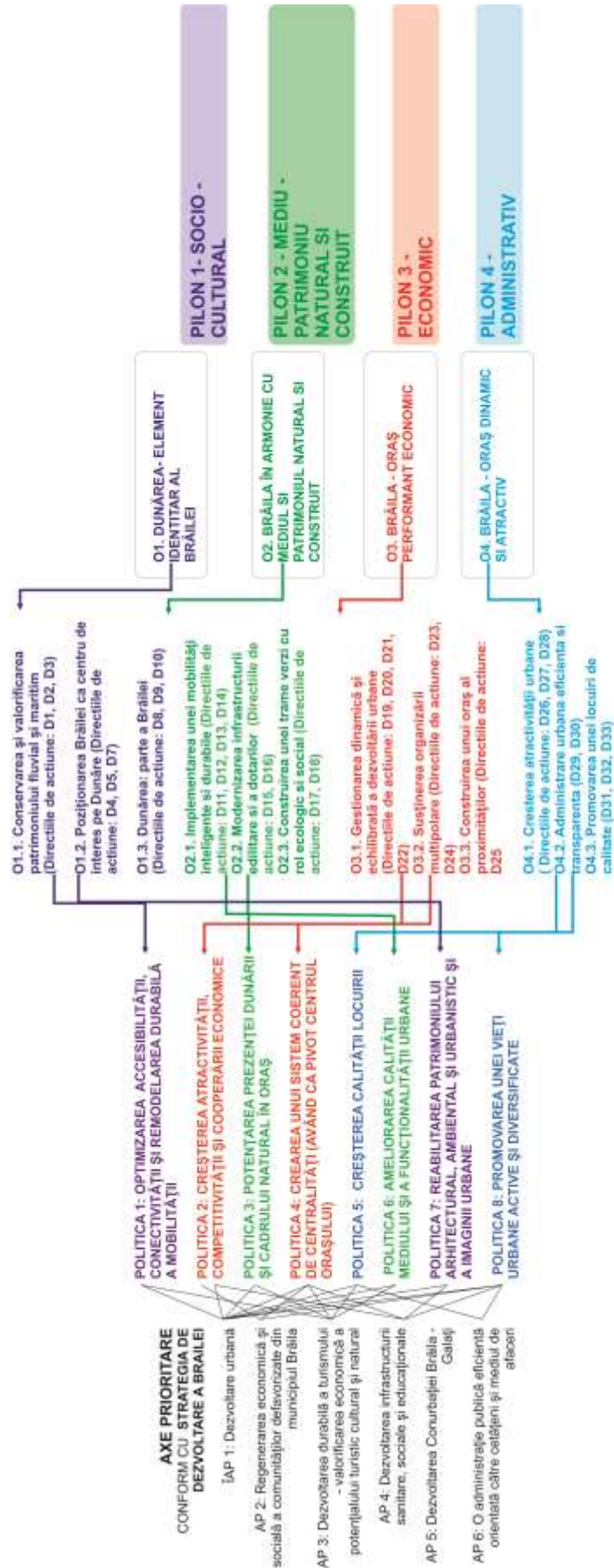
Ob. S. 7. Îmbunătățirea condițiilor infrastructurii educaționale și creșterea participării populației școlare și a adulților la procesul educațional_Politica 6, Politica 8

AP 5: Dezvoltarea Conurbației Brăila -Galați

Politica 4

AP 6: O administrație publică eficientă orientată către cetățeni și mediul de afaceri

Ob. S. 8. O administrație publică eficientă orientată către cetățeni și mediul de afaceri- Politica 8



5. PLAN DE ACȚIUNE PENTRU IMPLEMENTAREA STRATEGIEI DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ AFERENTĂ PUG -MUN. BRAILA

Planul de acțiune pentru implementarea strategiei de dezvoltare spațială aferentă Planului Urbanistic General al Mun. Braila este un instrument menit să ajute comunitatea în implementarea PUG-ului și în corelarea acțiunilor menite să conducă la dezvoltare urbană. Planul de acțiune are ca scop identificarea relațiilor operationale dintre obiectivele generale, obiectivele specifice, direcțiile de acțiune și proiectele corespondente, stabilind o serie de pași în acest parcurs:

- a) Stabilirea priorităților de acțiune
- b) Identificarea capacității instituționale
- c) Identificarea capacității financiare
- d) Stabilirea unei etapizări a acțiunilor
- e) Monitorizarea și evaluarea implementării strategiei și a proiectelor prioritare: corecții și re-planificare

Metodologia de priorizare a proiectelor parcurge următoarele etape:

- a) Conceperea unei fișe de proiect - model- Anexa 2
- b) Distribuirea formularelor de fișă de proiect către membrii grupelor de lucru, încă de la prima întâlnire și derularea unor discuții ample privind modalitatea de completare.
- c) Colectarea fișelor de proiect completate de membrii grupelor de lucru și întocmirea portofoliului de proiecte, adăugându-se și orice alte propuneri primite pe parcursul elaborării strategiei
- d) Identificarea, pentru fiecare proiect în parte, a surselor de finanțare, duratelor estimative, instituțiilor responsabile, indicatorilor de rezultat, etc
- e) Realizarea unei ierarhizări a proiectelor listate, prin acordarea de ranguri în funcție de toate aspectele ce le caracterizează: gradul de utilitate pentru comunitate, urgența implementării, disponibilitatea surselor de finanțare necesare, necesitatea și viabilitatea stabilirii unor parteneriate, etc.

Planul de acțiune presupune implicarea tuturor participanților la viața orașului- atât a administrației publice, a societății civile, a mediului de afaceri, a instituțiilor de învățământ și cultură, etc. Numai printr-o astfel de abordare sintetică, cu obiective și măsuri specifice fiecărui domeniu al dezvoltării urbane, cu responsabilități atribuite clar, cu resurse umane motivate și cu resurse financiare disponibile, orașul Braila va putea să se dezvolte armonios și durabil.

În tabelul de mai jos se sintetizează corelația dintre:

- **OBIECTIVE STRATEGICE ALE PUG**
- **OBIECTIVELE OPERATIONALE ALE PUG**
- **DIRECȚIILE DE ACȚIUNE**
- **POLITICILE SECTORIALE**
- **AXELE PRIORITARE ALE SDU**
- **OBIECTIVELE SPECIFICE ALE SDU**
- **PROGRAME PROPUSE PRIN PUG**
- **PROIECTE PROPUSE PRIN PUG**

Sunt explicitate mai jos următoarele elemente:

a) **NIVELUL DE PRIORITATE** se refera la un cumul de criterii care conduc la definirea unei ierarhii in abordarea unui proiect din cele propuse prin acest plan strategic.

Aceste criterii sunt:

- Gradul de importanta din punctul de vedere al PUG
- Gradul de importanta din punctul de vedere al scenariului de dezvoltare urbana la momentul intocmirii planului
- Pozitia proiectului in raport cu intentiile municipalitatii la momentul intocmirii planului
- Gradul de complexitate al proiectului
- Gradul de relevanta si impact public al proiectului

NIVEL PRIORITATE		
cazuta	edie	idicata
*)	**)	***)

b) **DURATA DE IMPLEMENTARE** se refera la perioada de timp necesara implementarii proiectului, intre momentul declararii intentiei si cel al finalizarii cu rezultatele scontate. Intervalele propuse sunt in relatie cu durata de valabilitate a PUG (10 ani).

DURATA			
curta	edie	lunga	
-3 ani	-6 ani	5-10 ani	>10 ani
	*	**	****

c) **SURSA de FINANTARE** indica tipul de sursa la care se poate face apel pentru finantarea proiectului.

SURSA de FINANTARE				
Bugetul de stat (BS)	Bugetul local (BL)	Fonduri Europene Structurale si de Investitii (FESI)	Surse proprii (SP)	Alte surse de finantare (ASF)

d) **AXE PRIORITARE SI OBIECTIVE STRATEGICE AP/ OB.S.** urmarite de municipalitate in Strategia de dezvoltare 2014-2020. Se arata in tabelul de mai jos corelarea dintre Obiectivele specifice ale PUG si cele ale SDU 2014-2020.

5.1. Lista principalelor proiecte de dezvoltare și restructurare urbană coerente cu propunerile PUG

OBIECTIV 01. DUNĂREA- ELEMENT IDENTITAR AL BRĂILEI

1. Proiect integrat de urbanism- arhitectura și amenajare peisagistica a zonei de promenada aferenta falezei/ PUZ coordonator faleza Dunarii
2. Re-amenajarea pentru agrement si relaxare a plajei Brailei - malul drept al Dunarii
3. Sistem de piețe si trasee pietonale pe relația centru istoric- faleză
4. Inserare a unor activitati educative si prietenoase cu mediul in zona padurii lacustre / canalul Filipoiu
5. Reabilitare si punere in valoare turistica a sistemului de hrube
6. Restructurare și reconversie functionala complexa a Morii Violatos
7. Reconversie functionala complexa a silozului Saligny și dezvoltarea zonei adiacente
8. Reabilitare si reconversie functiuni culturale Uzina electrica
9. Realizare "Piața de pește a Brăilei"
10. Centru expozițional "Cetatea Brăilei"
11. "Muzeul Dunării/ Insula Mare a Brăilei"
12. Port turistic de agrement
13. Centru cultural si filarmonică
14. Campus universitar /transformarea spitalului 3
15. Muzeul industriei locale
16. Restructurare complexa a teritoriului riveran situat la nord de zona libera 1
17. Realizare mobilier urban integrat cu destinatii multiple/multi-sezon, pentru targuri, evenimente si expozitii in spatiul public
18. Reabilitare "Castelul de Apă" Brăila
19. Reabilitare si modernizare patinoar
20. Conectarea orașului în programul "Croaziere pe Dunăre"
21. Modernizarea și extinderea infrastructurii de iluminat public din Municipiul Brăila
22. Amenajare a porților de intrare în oraș
23. Amenajare traseu ambiental reprezentativ între Parcul Monument si faleza Dunării
24. Realizarea "Monumentul independenței" din Parcul Monument
25. Proiect de îmbunatatire a imaginii stradale publice(reclame, iluminat, cromatică)

OBIECTIV 02. BRĂILA ÎN ARMONIE CU MEDIUL

26. Accesibilizare pietonală pentru dotările de proximitate
27. Piste ciclabile articulate cu punctele de interes din oraș si artele majore
28. Valorificarea liniei de cale ferata pentru devierea traficului de lunga distanta pe coridorul N-S
29. Parcări de reședință si parcări cu plată diferențiată in zona centrală
30. Parcări cu plată diferențiată
31. Reconfigurarea si optimizarea traseelor de transport public
32. Extinderea transportului în comun in zonele rezidențiale periferice cu accesibilitate scăzută
33. Echiparea stațiilor de transport în comun cu sisteme pentru persoanele în etate și a celor cu deficiențe de vedere
34. Crearea „zonelor 30” sau a zonelor cu limitare de viteză de tipul „homezones”
35. Modernizarea statiilor de tramvai
36. Reamenajarea sensurilor unice in centrul istoric
37. Refacerea și extinderea infrastructurii pietonale in zona Centru Istoric
38. Terminal intermodal gara Braila
39. Crearea de zone Park&Ride in zona periferică a orașului
40. Culoar unic pentru TC și taxiuri
41. Amenajare giratii in intersectii cu disfuncționalități identificate
42. Amenajarea trecerilor de pietoni cu sisteme moderne de semnalizare și traversare(rampe, ecluze)
43. Modernizarea echipamentelor pentru infrastructura rutieră
44. Modernizarea mijloacelor de transport folosite în misiunile de ordine publică și circulație rutieră
45. Reabilitarea termica a scolilor, liceelor, gradinitelor
46. Reabilitarea Stadionului Municipal din Parcul Monument
47. Reabilitare termică a secției Spitalului de psihiatrie
48. Eficientizare energetica Spitalul Județean de Urgență
49. Reabilitare termică Stația de pompare Brăila Sud
50. Reabilitare sistem de irigații sere, modernizare sere
51. Reabilitare, extindere, punere in siguranta si modernizare rețea si dotari alim. apă potabilă, inclusiv branșamente
52. Reabilitare Gospodăria de apă Brăila (stația de clorinare)

53. Reabilitare, extindere, punere in siguranta si modernizare rețea si dotari canalizare, inclusiv branșamente, refulari SPAU, interceptare colectoare
54. Elaborare de studii tehnice legate de noile dezvoltari intravilane - PUZ, SF
55. Modernizare spații verzi în zonele de cartiere de locuințe colective
56. Amenajare Parc Monument sector II
57. Intregirea si suplimentarea plantatiilor de aliniament pe arterele principale si bulevarde
58. Plantarea de perdele de protectie la limita dintre functiuni incompatibile (locuire/ depozitare)
59. Plantare taluzuri si zone neconstruibile
60. Plantarea zonei de protectie a caii ferate
61. Amenajare spațiu verde în zona cuprinsă între Al. Mecanizatorilor și Soseaua de Centură
62. Amenajare Parc "Aventura"
63. Amenajare "Aqua Park"
64. Amenajare "Eco-Park"
65. Proiecte pilot de actiuni de co-working de intretinere si valorificare a spatiilor verzi
66. Amenajare locuri de joacă și sport pentru copiii din comunității periferice marginalizate
67. Re-amenajare peisagistica cimitire

OBIECTIV 03. BRAILA- ORAȘ PERFORMANT

68. Interconectare rutieră rapidă Brăila-Galați
69. PUZ-uri pentru zonele de restructurare/ regenerare urbana identificate cf. PUG
70. Construire a inelului ocolitor intermediar de circulatie (între Centura și str. Delavrancea - pentru zona de crestere urbana
71. Prelungirea arterelor Târgoviște, Valea Călugăresacă și Cezar Petrescu și în zona "Promex" și legatura peste calea ferata cu Șos. Baldovinești
72. Realizarea de noi treceri peste calea ferata (NV -Inelul median, SV- str. Dorului)
73. Modernizare centură
74. Alimentare cu apa, gaze, electrice si canalizare a terenurilor destinate construirii in zona de crestere a orasului in intravilan
75. Asigurarea infrastructurii de utilități publice Cartiere Lacu Dulce și Chercea – DLRC
76. Parcaje de cartier
77. Piste de biciclete – conexiuni și extindere
78. Realizare Piață de Gross la Târgul Obor
79. Inserare de functiuni cu caracter public in zonele rezidentiale deficitare
80. Realizarea legaturii pe directia nord- zona Braila- Galati
81. Proiect de ferme urbane periferice și permacultură gestionate prin initiativa privata si comunitara
82. Elaborarea ridicărilor topografice, a releveelor și studiilor istorice ale monumentelor cuprinse în LMI.
83. Realizare bazin înot olimpic
84. Creare Centru de Afaceri ZLB
85. Consolidare și amenajare clădiri din zonele declarate de interes local, parte din Centrul Istoric
86. Consolidări la clădirile încadrate în clasa I și II de risc seismic
87. Reabilitare scoli, gradinite, crese, licee
88. Reabilitare și dotare imobil Facultății de Inginerie și Agronomie a, Universitatii "Dunărea de Jos"
89. Reabilitare si revitalizare a Casei de cultură Radu Negru
90. Proiecte de mici centre de servicii complementare locuirii in zonele de expansiune
91. Reabilitare/Refuncționalizare imobil pentru Centrul Respiro pentru persoanele cu handicap grav
92. Construire centre integrate de intervenție medico-socială

OBIECTIV 04. BRĂILA : ORAȘ DINAMIC ȘI ATRACTIV

93. Centru de conferințe și congrese -cercetare-dezvoltare locală /dezvoltare durabilă
94. Centre de informare turistică
95. Crearea bazei de date integrate GIS la nivel regional, judet municipiu.
96. Maparea si promovarea monumentelor de cult si a altor valori ale diferitelor comunitati etnice
97. Pavilioane / temporare de promovare si expunere a produselor locale
98. Spatii de lucru, rezidente artistice si expunere a lucrarilor de arta urbana contemporana, evenimente de promovare conexe
99. Identificarea spatiilor potentiale pentru evenimentele neconventionale de arta
100. Îmbunătățirea accesului la informațiile de interes public la Poliția Locală – crearea unei pagini de internet a Poliției Locale Brăila
101. Implementarea GIS cu posibilitatea emiterii electronice a unor acte administrative (CU, AC)
102. Cadastru imobiliar și bancă de date urbane
103. Măsurilor referitoare la prevenirea corupției la nivelul Primăriei Municipiului Brăila

104. Programe de twinning, instruire și formare profesională a funcționarilor publici din Primăria Braila
105. Proiecte participative și educative de cunoaștere a valorilor urbane ale orașului
106. Baza de date virtuală cu statui și monumente de for public din Braila
107. Centru târguri și expoziții/ industriei creative
108. Proiecte integrate de restructurare a spațiilor plantate și a parcarilor dintre blocuri cu scopul creșterii calitatii lor
109. Proiect de locuințe sociale str. Cimbrului
110. Reabilitare și modernizarea locuințelor sociale
111. Noi ansambluri de locuințe în zona vestica
112. Promovarea orașului în platformele europene ale orașelor Dunării (de ex. INTERREG- DANURB)
113. Parcuri captare energie verde (fotovoltaice, eoliene)
114. Centre recuperare /reciclare materiale refolosibile

6. PROPUNERI DE DEZVOLTARE ȘI RESTRUCTURARE URBANISTICĂ

6.1. PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE

Lista de intervenții prioritare susținută de prezentul PUG a fost structurată pe două categorii temporale:

etapa 1- termen scurt/mediu 5-7 ani

etapa 2 – termen lung – 10 -12 ani.

În primul orizont temporal, se situează intervenții de două tipuri:

a)- intervenții de natură a spori **expunerea orașului în plan periurban și regional**: conexiunile externe, podul Vădeni, dezvoltarea unor obiective turistice aferente falezei și a promenadei, dezvoltarea zonelor de activități economice în relație cu portul comercial;

b)- intervenții de natură a spori **confortul locuitorilor în orașul lor**: îmbunătățirea serviciilor de proximitate, creșterea numărului de dotări în cartierele mărginașe, rezolvarea unor incompatibilități, conexiuni de trama locală.

Pe termen mai lung, sunt vizate intervenții care ar permite o emancipare a Brăilei și o întărire a rolului ei de oraș - port la Dunăre cu o istorie prestigioasă. Aceste intervenții ar urmări asimilarea și integrarea teritoriului periferic la țesutul orașului, irigarea lui cu o tramă stradală aptă a-i conferi atractivitate pentru investiții atât din zona rezidențialului, cât și a serviciilor. Rolul dezvoltării acestui areal periferic (structurat de un bulevard urban coronarier, în ilustra descendentă a bulevardelor semicirculare trasate în perioada lui Kiseleff), este și acela de a susține zonele centrale și semicentrale cu o suită de centre terțiare, în locații legate de principalele penetrații rutiere în oraș, completând totodată oferta funcțională și conferind acestor intrări mai multă reprezentativitate.

Detaliat pe capitole, aceste **PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE** în sensul prezentului PUG au următoarea desfășurare:

Relații în teritoriu

- întărirea relațiilor Brăilei în cadrul sistemului urban Brăila- Galați și în cadrul zonei periurbane
- realizarea podului carosabil peste Dunăre (Vădeni)
- limitarea expansiunii urbane necontrolate și contopirea țesutului urban cu cele ale comunelor învecinate
- rezolvarea litigiilor de grănițuire între Brăila și comunele învecinate
- dezvoltarea unor activități recreative sezoniere pe malul estic al Dunării
- dezvoltarea și modernizarea Stațiunii Lacul Sărat

Funcționalitate internă

- soluționarea conflictelor funcționale ale unor zone industriale, cimitire, echipamente edilitare, cu zone rezidențiale apropiate
- integrarea teritoriilor periferice neconstruite și gestionarea lor atentă
- valorificarea terenurilor libere și a zonelor ex-industriale (frisches-uri) prin reconversie în funcțiuni atractive pentru publicul larg (recreere, cultură, sport)
- aducerea unor obiective culturale de mai mare anvergură pe faleza Brăilei în scopul creșterii prestigiului și personalității acesteia
- diversificarea ofertei de obiective de agrement și sport

Circulații

- dezvoltarea infrastructurii rutiere, a transportului pe Dunăre și a legăturilor rapide la nivel regional
- realizarea podului peste Dunăre
- creșterea capacității de parcare la limitele zonei istorice
- creșterea conectivității tramei stradale și a facilităților pentru bicicliști, pietoni

Fond construit

- dezvoltarea și ameliorarea fondului construit în privința condițiilor de echipare și dotare
- managementul integrat al fondului construit al zonelor industriale aferente falezei cu cel al zonei protejate Centru Istoric al municipiului Brăila
- clarificarea aspectelor de proprietate funciară și/sau imobiliară
- abordarea unor monumente de arhitectură care sunt în proprietatea Primăriei pentru restaurarea și amenajarea lor ca spații pentru fundații, direcții culturale, spații expoziționale și de dezbateri publice, etc

Cadru socio-economic

- creșterea siguranței și prevenirea criminalității în Municipiul Brăila;
- crearea unui sistem de servicii sociale individualizate, centrate pe nevoile populației aflate în dificultate;
- dezvoltarea și diversificarea serviciilor publice oferite cetățenilor.
- încurajarea unităților productive care utilizează energii neconvenționale
- încurajarea utilizării surselor de energie neconvențională în zonele rezidențiale

Turism

- dezvoltarea infrastructurii de turism centrată pe prezența Dunării
- ridicarea calității produsului turistic și diversificarea ofertei turistice, includerea unor forme alternative de turism (agro-turism, turism cultural, ecumenic, eco-turism)
- crearea unui sistem integrat de obiective turistice corelat cu sistemul plantat, al pietonalelor și pistelor de biciclete
- promovarea Brăilei ca pol turistic pe Dunăre prin integrarea ei la orientările aferente Strategiei Dunării

Mediu și peisaj

- protejarea unor teritorii sensibile din punct de vedere ecologic, în special zona nordică a falezei, zona umedă
- evitarea riscurilor naturale și prevenirea efectelor unor catastrofe prin protejarea versanților abrupti
- luarea în grijă și administrare de către Mun. Brăila a peisajului aferent ambelor maluri ale Dunării – evitarea dezvoltărilor necontrolate și a activităților poluante în zonele cu valori naturale
- luarea în considerare a peisajului urban ca resursă vulnerabilă, dar capabilă de stimulare a dezvoltării urbane a orașului, inclusiv a imaginii acestuia înspre Dunăre
- dezvoltarea unui sistem coerent de spații plantate și de agrement, conectate cu faleza Dunării
- valorificare resursei reprezentate de peisajul cultural local (tradiții, obiceiuri, produse agricole locale).

6.2. OPTIMIZAREA RELAȚIILOR ÎN TERITORIU

În totalitatea lor, studiile anterioare, de nivel superior PUG-ului – de la PATN la Studiul de fundamentare în vederea configurării sistemului urban Brăila-Galați și determinării profilului teritorial și a

proiectelor majore de dezvoltare (în curs de elaborare), precizează importanța pe care o are dezvoltarea armonioasă a Brăilei, în relație cu elementul ei fondator: Dunărea.

Datele introduse din aceste studii se referă la:

- situarea Brăilei în relație cu drumurile și coridoarele europene de transport
- conectivitatea auto a orașului în plan periurban și regional (podul de la Vădeni)
- profilul funcțional dominant al teritoriului situat între Brăila și Galați
- oportunitățile oferite de prezența aeroportului preconizat la nord-vest de Brăila (Vădeni)
- oportunitățile de conectare în planul dezvoltării turistice – a zonei de patrimoniu arhitectural și a zonelor turistice din județul Brăila
- cooperarea inter-comunală dintre Brăila și comunele limitrofe - Mărașu, Chiscani, Cazasu și Baldovinești

Totodată, aceste propuneri au ținut cont de toate oportunitățile Brăilei, provenite din:

- moștenirea istorică – valori și calități care trebuie să fie prezervate
- prezentul marcat de o lungă perioadă de tranziție către o economie de piață încă departe de maximul ei de înflorire
- viitorul care se prefigurează în planurile și proiectele de anvergură derulate sau în curs de realizare, în legătură cu acest teritoriu

Viziunea de dezvoltare la nivel teritorial propusă este aceea că SISTEMUL URBAN BRĂILA-GALAȚI VA DEVENI POARTĂ A UNIUNII EUROPENE CĂTRE EST ȘI PLATFORMĂ LOGISTICĂ DE NIVEL CONTINENTAL.

Această dezvoltare va fi sprijinită de realizarea și dezvoltarea unui NOD INTERMODAL DE TRANSPORT în nordul Brăilei (Rutier, Cale Ferată, Aeroport internațional, Navigație – mărfuri și călători). Pentru aceasta va crește cererea de terenuri viabilizate pentru dezvoltare, presiune care este resimțită chiar și în prezent. Aglomerația urbană Brăila – Galați, cuprinzând Zona Periurbane a Municipiului Brăila va deveni CENTRU OPERAȚIONAL (dispecerizare, operare, stocare date, luarea deciziilor și monitorizare a teritoriului și situațiilor curente și a celor de urgență. Valorificarea poziției privilegiate pe care o are Zona Periurbană a Municipiului Brăila pe traseul actualelor și viitoarelor rute comerciale continentale se va realiza și prin realizarea în zonă a unui PARC DE ACTIVITĂȚI, care constă în dezvoltarea unui teritoriu cu o structură funcțională complexă: industrială, agricolă, turistică, care necesită o serie de măsuri specifice :

- dezvoltarea activităților legate de transport modal și transport intermodal:

- zone de transfer;
- poli logistici locali – depozitare/prelucrare primară/distribuție regională și locală;
- rezolvări de detaliu a accesibilității la aceste zone;

- dezvoltarea unor centre de cercetare – inovare – microproducție legate de unitățile productive (industrie performantă);

- realizarea unui CENTRU DE SĂNĂTATE DE NIVEL REGIONAL;

- dezvoltarea unui CENTRU SPORTIV DE NIVEL NAȚIONAL LA STANDARDE OLIMPICE;

- dezvoltarea unui MECANISM DE ADMINISTRAȚIE A SISTEMULUI URBAN precum și a ALTOR STRUCTURI INSTITUȚIONALE SPECIFICE orientate către valorificarea potențialului de dezvoltare al zonei.

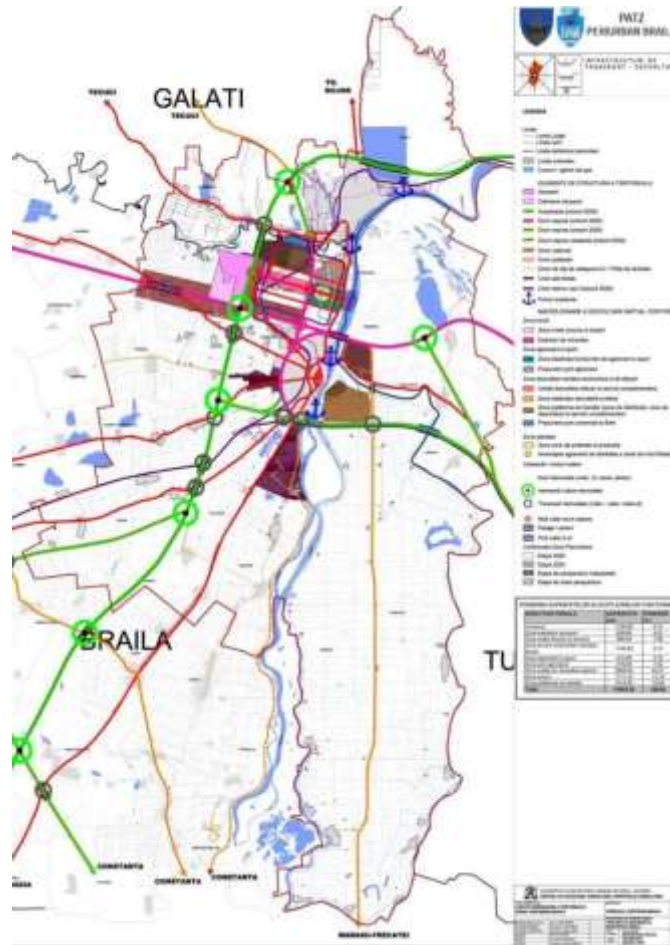


Figure 49 Dezvoltarea Brăilei în context teritorial;- spațializarea conexiunilor și relațiilor la nivelul sistemului urban Brăila - Galați, sursa: PATZ Periurban Braila, 2013 (ne-aprobat)



Figure 50 Extras din PATZ Periurban Brăila, propuneri de dezvoltare în zona nordică, dintre Brăila și Galați, sursa: PATZ Periurban Braila, 2013 (ne-aprobat)

6.3. DEZVOLTAREA ACTIVITĂȚILOR - ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ PROPUȘA

Dezvoltarea activităților în viitor în min. Brăila stă sub semnul viziunii enunțate în conceptul strategic aferent PUG, mizând pe creșterea atractivității zonei centrale, pe deschiderea către Dunăre a acesteia (și implicit a întregului oraș), pe diversificarea și accentuarea diversității activităților și funcțiilor la nivelul întregului teritoriu urban și desigur, pe creșterea calității serviciilor publice oferite populației.

Servind acestor deziderate, pe scenariul 1 de dezvoltare propus, s-a avut în vedere o reorganizare a activităților și a dispunerii acestora în teritoriu astfel încât să răspundă viziunii unui oraș cu o eficiență sporită a motoarelor sale economice de dezvoltare.

Pentru acest lucru, nouă structură a activităților propuse a urmărit câteva principii:

1) **prezervarea zonei centrale** ca areal de încurajare a activităților și funcțiilor reprezentative, predominant culturale, comerciale cu amănuntul, alimentație publică și servicii publice de larg interes, alături de funcțiunea rezidențială și de cea administrativă. În cadrul zonei centrale – așa cum a fost ea definită prin PUZ – centrul Istoric al Mun. Brăila¹⁷ este diferențiată pe de o parte subzona centrală protejată ce conține marea majoritate a monumentelor de arhitectură înscrise în lista monumentelor și pe de altă parte, subzona de protecție a zonei centrale protejate, conținând locuințe și servicii complementare, clădiri administrative și de cult. Un areal special de zonificare îi revine subzonei sitului arheologic Brăilița¹⁸, care are un caracter protejat în condițiile legii privind patrimoniului arheologic¹⁹.

2) **completarea zonei centrale** cu funcțiuni cu caracter central, configurați în poli de interes, situați în prelungirea zonei centrale sau dispersați în cadrul orașului și ierarhizați în funcție de poziția ocupată față de centrul istoric (poli principali, secundari și terțiari). Această formulă de zonificare a centralităților în cadrul orașului este una bazată pe caracterul structurii urbane care oferă un suport ierarhizat: atât trama stradală, parcelarul, cât și clusterii de centralitate existenți oferă condiții prielnice prezența acestor centre de diferite facturi / profile, care compun, în final, un sistem policentric ierarhizat și armonios.

3) **încurajarea mixității funcționale** conducând la întărirea reprezentativității pe toate arterele carosabile de mare capacitate, pe bulevardele principale și pe intrările în oraș, precum și în zonele care au deja manifestă o funcțiune/ dotare de interes public. Zona mixtă astfel definită se caracterizează prin flexibilitate în acceptarea diferitelor funcțiuni de interes public, alături de cele rezidențiale, care sunt acceptate în proporție redusă. 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 prelungeste 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.

Diferențierea zonei mixte s-a realizat în funcție de:

- relația reprezentativității și încărcării zonei mixte cu tipul/ gabaritul și importanța la nivel orășenesc a arterei adiacent căreia se dezvoltă
- relația zonei mixte cu caracterul și dominantă spațială a cartierului căruia i se adresează
- relația zonei mixte cu tipul de parcelar – suport pe care se dezvoltă: constituit/ structurat/ ordonat sau neconstituit /destructurat/ dezordonat
- relația zonei mixte cu modul de apariție al mixității - dacă presupune sau nu restructurări majore și reconversii funcționale din funcțiuni industriale sau din alte funcțiuni

¹⁷ Cf. PUZ - Centrul Istoric al Mun. Brăila, proiectant General: INCD URBANPROIECT BUCUREȘTI, 2008

¹⁸ Pentru această subzonă (denumită ZIR 5 în PUZ - Centrul Istoric al Mun. Brăila) s-a optat pentru păstrarea în linii mari a zonificării propuse anterior prin PUZ - Centrul Istoric al Mun. Brăila.

¹⁹ Legea 258 din 23 iunie 2006 (Legea 258/2006) pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național.

4) diferențierea zonelor rezidențiale în funcție tipul de locuințe (individuale/ colective), tipul parcelarului pe care se dezvoltă (structurare/ granularitate/ vechime/ echipare) și de înălțimile maxime admise. Noile ansambluri de locuințe sunt în general situate în areale cu parcelar de o factură extrem de precară, nepregătit la momentul de față pentru a primi o locuire de calitate, astfel încât aceste zone sunt recomandate pentru a fi studiate prin documentații speciale (PUD sau PUZ, în funcție de amploarea lor) în scopul reglementării lor corespunzătoare.

5) diferențierea zonelor industriale, cu menținerea acelor unități cu producție activă și trecerea acelor unități care prezintă premise de restructurare/ re tehnologizare și/sau absorbție de noi capacități, în subzona parcurilor de activități industriale și depozitare (tehnopol). Această diferențiere se face ținând cont de situația multor zone ex- industriale ale căror activități au cunoscut ample procese de transformare, astfel încât spațiile existente au devenit improprii; noțiunea de tehnopol este dată în următorul sens:

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

Totodată, au fost diferențiate zonele de restructurare, reorganizare sau re tehnologizare a activităților pe următoarele domenii:

1. industrie / depozitare

- reconversia unor zone industriale și de depozitare cu structuri abandonate
- valorificarea arealelor industriale aferente falezei Dunării, mai ales a obiectelor de patrimoniu arhitectural industrial (Moara Violatos, Depozitul Saligny)
- conectarea zonei industriale „Promex” la circuitul economic al polilor de profil din oraș (în relație cu zonele de servicii și comerț); încurajarea activităților de mică producție cu specific local
- crearea unor zone dedicate micii producții manufacturiere cu zone de desfacere – în relație cu zona sudică a falezei , integrate unui circuit turistic

2. comerț/ servicii

- dezvoltarea zonelor de comerț /servicii în concordanță cu structura urbană a orașului, adică urmărind trăsăturile definitorii ale acesteia. Zonele de comerț/ servicii au fost propuse a se organiza astfel:

- în areale de tip pol urban (zona centrală, centre principale de cartiere)
- în dezvoltări lineare (de-a lungul unor artere majore de circulație și pe marile bulevarde)
- în locații punctuale care deservește zone de mai mici dimensiuni (centre secundare)

Dezvoltarea comerțului și a serviciilor în Brăila vizează descurajarea investițiilor monopolizante de tip „mall” sau „hypermarket” plasate în locații centrale sau semicentrale și încurajează dimpotrivă, organizarea multi-concurențială în sistem deschis a investițiilor în acest domeniu, urmărind pe de o parte, deservirea echilibrată a populației orașului și pe de altă parte așezarea acestor activități într-un sistem coerent care să se auto -susțină, prin coroborarea cu alte funcțiuni (locuire, agrement, etc).

3. agricultură urbană/farming

Agricultura în mun. Brăila se află în situația de a se desfășura în formula minimală, „de subzistență”, pe parcele destinate în principal locuirii, situate în zonele periferice. Terenurile situate în limita vestică a orașului care reprezentau până nu demult locul desfășurării unor activități agricole destinate cultivării unor produse pentru mai ales pentru desfacere imediată, pe piețele orașului, nu și-au mai recăpătat această funcție după ce au devenit intravilane. În măsura în care aceste terenuri vor fi echipate pentru urbanizare, ele nu vor mai putea reveni la această activitate, dar o parte din acestea, cele mai îndepărtate și mai puțin accesibile față de arterele majore de circulație rutieră, pot fi considerate o rezervă pentru o agricultură experimentală, cu sezonabilitate mai dinamică, pentru sere și pepiniere.

4. transporturi

Dezvoltarea transportului în comun se va face în concordanță și pe măsură ce noua configurație a tramei stradale se va implementa. Zona periferică vestică, dezvoltată etapizat, se va echipa cu transport în comun corespunzător, principalele linii urmând a deservi zonele cu nucleele de interes și servicii, iar linii secundare vor ajunge până în zonele interioare noilor cartiere, urmărind cu precădere apropierea transportului în comun de școli, servicii publice, parcuri, zone de agrement.

Pentru zona istorică, unde prezentul PUG vizează degrevarea arealului Mihai Eminescu – Împăratul Traian de traficul auto de tranzit și rezervarea acestuia pentru pietoni, bicicliști și acces riverani, se propune o îmbunătățire a deservirii cu transport în comun, eventual suplimentarea unei linii cu caracter turistic, cu un circuit bine stabilit în funcție de obiectivele care pot fi vizitate.

Sunt propuse următoarele linii suplimentare:

- o linie care să facă legătura directă dintre cartierul Brăilița (zona industrială și de locuit) cu zona preponderent industrială de pe sos. Baldovinești, pe traseul Dispecerat Vidin – Calea Galați – str. Griviței – str. Apollo – sos. Baldovinești – C.L. Soroli Cola;
- o linie radială care să facă legătură directă între zona industrială și de depozite de pe sos. Râmnicu Sărat și zona Gara Fluvială prin Centru;
- o linie care să facă legătura cartierului Brăilița (zona de case și blocuri ANL cu zona centrală prin str. Carantinei);
- o linie care să facă legătura între zona “Cazasului” (inclusiv blocurile ANL) și Centru prin str. școlii;
- o linie care să facă legătura între zona industrială de Sud și cartierele de locuințe de pe calea Călărașilor cu Spitalul Sf.Spiridon și cartierul Hipodrom

5. turism și agrement

Dezvoltarea turismului este esențială pentru viitorul Brăilei, iar Dunărea și centrul istoric sunt piesele ei de rezistență; însă aceste elemente, pentru a-și atinge potențialul, trebuie integrate într-un sistem coerent destinat turismului (cu toate tipologiile sale posibile) și agrementului ca activitate conexasă și direct beneficiară.

Funcțiunile turistice și de agrement au fost abordate atât în studiul de fundamentare privind potențialul turistic al orașului, cât și în studiul privind sistemul spațiilor plantate. „Armătura” de dispunere a acestora în oraș crează un *sistem de polarități specializate*, în relație cu arterele principale ale orașului (secante și radiale), cu centrul istoric și cu faleza – ca elemente de atractivitate și de deschidere de cea mai mare anvergură în Brăila.

O prelungire importantă a activităților de turism și agrement se realizează prin cooptarea malului drept al Dunării la viața Brăilei, prin practicarea unor activități specifice peisajului lacustru, cu grijă pentru a nu-l denatura sau polua.

6.4. REGLEMENTĂRI URBANISTICE- sinteza

Soluția generală de organizare a Brăilei, bazată pe viziunea de dezvoltare enunțată anterior, are în vedere următoarele elemente spațiale majore:

- **configurarea frontului către apă al orașului (amenajarea falezii de la trecere bac nord până în punctul sudic - trecere bac), prin conectarea pietonală a centrului istoric la promenada falezii și valorificarea patrimoniului construit existent**

- degrevarea zonei centrale de traficul rutier de tranzit (București/sud - Galați/nord), rezervarea unui nucleu exclusiv pentru pietoni, bicicliști și transport în comun concomitent cu crearea unor puncte de park&râde perimetral zonei centrale
- crearea unui sistem de noduri intermodale cu rol de coagulare a mai multor mijloace de transport public (tren, tramvai, autobuz, transport naval)
- legătura pietonală și carosabilă a zonei sud-vestice și a Parcului Monument cu zona falezii – crearea unui sistem de piețe urbane inter-conectate cu relație cu cele existente în centrul istoric
- întărirea și completarea cu dotări de proximitate a nucleelor de centralitate din cartierele rezidențiale semicentrale
- crearea unui sistem ierarhizat de poli de centralitate cu specializări distincte (afaceri/ comerț/ producție/cultură/ turism/ loisir) a căror dispunere să acopere întreg teritoriul orașului
- îmbunătățirea situației cvartalelor de locuințe colective în privința acceselor, parcajelor, plantațiilor și dotărilor
- amenajarea portului de agrement în zona nordică a falezii cu integrarea depozitului Saligny circuitului turistic
- tratarea și conformarea zonelor adiacente intrărilor în oraș în vederea creșterii reprezentativității și a atractivității pentru investiții
- construirea unui pasaj rutier și pietonal (sub/supratraversare) a căii ferate în zona nordică a Stadionului Municipal (str. Mina Minovici) de relaționare a orașului cu partea sa vestică / sud-vestică
- amenajarea Parcului Lacul Dulce - cu scopul principal al asanării zonei și al protejării unei resurse naturale aflate în proces de degradare
- întregirea țesutului urban în zona vestică prin completarea cu noi cartiere de locuințe individuale și colective, servicii de proximitate, zone de agrement și sport
- crearea în zonă adiacentă centurii ocolitoare a orașului a unui sistem de zone destinate în principal practicării agriculturii urbane, culturilor care nu necesită suprafețe foarte mari de teren, a serelor și pepinierelor, a culturilor și grădinilor experimentale, ale căror produse pot fi desfăcute, prelucrate local, integrate turistic și în scop educațional
- redobândirea în administrare a teritoriului de pe malul drept al Dunării cu scopul valorificării lui pentru activități de agrement prietenoase cu mediul, specifice peisajului lacustru

6.4.1. TIPURI DE REGLEMENTĂRI PROPUSE- CORELARE OPERAȚIONALĂ- SINTEZA

În vederea operaționalizării reglementărilor propuse și întrucât, în orizontul de timp al PUG, nu toate dintre aceste propuneri au aceeași valoare și importanță pentru dezvoltarea orașului, am operat o ierarhizare a acestora astfel încât, în cadrul aplicării RLU, să fie mai clar care din aceste reglementări sunt vitale și incontestabile/ obligatorii (nu pot fi modificate prin documentații derogatorii), care au valoare directivă și orientativă (pot fi detaliate în funcție de situațiile concrete, prin documentații suplimentare) și care au valoare indicativă (care pot fi adaptate, păstrându-se doar principiul de intervenție, prin documentații suplimentare). Principiul utilizat, denumit principiul "SEMAFORULUI" se referă deci la partea operațională a aplicării RLU, astfel încât, în ansamblul ei, documentația să conducă la împlinirea dezideratelor propuse cu un grad de flexibilitate, lăsând că, în limitele unor reguli fixe și neechivoce, anumite intervenții ulterioare să-și găsească drumul potrivit la momentul potrivit.

Astfel, după această metodă de ierarhizare a reglementărilor, distingem:

- a. **REGLEMENTĂRI OBLIGATORII ("red light") = REGLEMENTĂRI CARE TREBUIESC RESPECTATE ÎN TOTALITATE, CARE NU ADMIT DEROGĂRI ȘI VARIANTE PRIVIND RLU.**

CAZUL 1_REGLEMENTĂRI OBLIGATORII pentru ZONE NE-PROTEJATE

CAZUL 2_REGLEMENTĂRI OBLIGATORII ÎNTARITE pentru ZONE PROTEJATE (RLU-PUZ-CENTRUL ISTORIC)

- b. REGLEMENTĂRI DIRECTIVE ("yellow light") = REGLEMENTĂRI CARE INDICA O DIRECȚIE DE DEZVOLTARE, DAR ADMIT DETALIERI ÎN FUNCȚIE DE EVOLUȚIA ULTERIOARĂ A ORAȘULUI**
- CAZUL 1_** REGLEMENTĂRI DIRECTIVE A CĂROR DETALIERE SE VA FACE ULTERIOR PRIN PLANURI URBANISTICE ZONALE LA NIVEL DE UTR
- CAZUL 2_** REGLEMENTĂRI DIRECTIVE A CĂROR DETALIERE ȘI ADAPTARE SE VA FACE ÎN URMA UNUI CONCURS DE URBANISM ȘI PEISAGISTICĂ
- CAZUL 3_** REGLEMENTĂRI DIRECTIVE CARE NECESITĂ ACORDURI ADMINISTRATIVE INTER-COMUNALE
- a. REGLEMENTĂRI INDICATIVE ("green light") = REGLEMENTĂRI PERMISIVE CARE INDICĂ UN PRINCIPIU DE ORGANIZARE SPAȚIAL - FUNCȚIONALĂ; ELE POT FI DETALIAȚE, ADAPTATE SAU VALIDATE PRIN PLANURI URBANISTICE ZONALE/ DE DETALIU SAU PRIN STUDII DE SPECIALITATE, ÎN FUNCȚIE DE EVOLUȚIA ORAȘULUI**
- CAZUL 1_** REGLEMENTĂRI INDICATIVE CARE NECESITĂ STUDII DE OPORTUNITATE ȘI DOCUMENTAȚII DE URBANISM DE TIP PUZ LA NIVEL DE UTR
- CAZUL 2_** REGLEMENTĂRI INDICATIVE CARE NECESITĂ STUDII DE PEISAGISTICĂ
- CAZUL 3_** REGLEMENTĂRI INDICATIVE CARE NECESITĂ STUDII SUPLIMENTARE DE TRAFIC ȘI SEMNALIZARE PENTRU RECONFIGURAREA INTERSECȚIILOR ȘI A ZONELOR DE INTRARE ÎN ORAȘ
- CAZUL 4_** REGLEMENTĂRI INDICATIVE CARE NECESITĂ STUDII SUPLIMENTARE DE TRAFIC PENTRU SOLUȚIA DE PIETONIZARE ÎN ZONA ISTORICĂ.

6.4.2. ZONE FUNCTIONALE PROPUSE- sinteza

Principalele zone funcționale propuse pentru teritoriul administrativ al Brăilei sunt:

- a) zona rezidențială - L
- b) zona funcțiunilor cu caracter central – C
- c) zona funcțiunilor mixte - M
- d) zona funcțiunilor de producție industrială și depozitare - I
- e) zona funcțiunilor de gospodărie comunală - G
- f) zona spațiilor plantate – V
- g) zona unităților agricole – A
- h) zona transporturilor - T
- i) zona funcțiunilor cu destinație specială – S
- j) zona terenurilor aflate permanent sub ape - H
- k) zona situată în extravilan - EX

Planul urbanistic general al municipiului Brăila stabilește următoarea sub-divizare a zonelor funcționale în subzone funcționale și unități teritoriale de referință, cu scopul de a stabili pentru acestea din urmă reglementări mai precise, relaționate direct cu tipologiile spațiale și funcționale relevate de analize.

**SCHEMA TIPURILOR MAJORE DE REGLEMENTARI
"PRINCIPIUL SEMAFORULUI"**

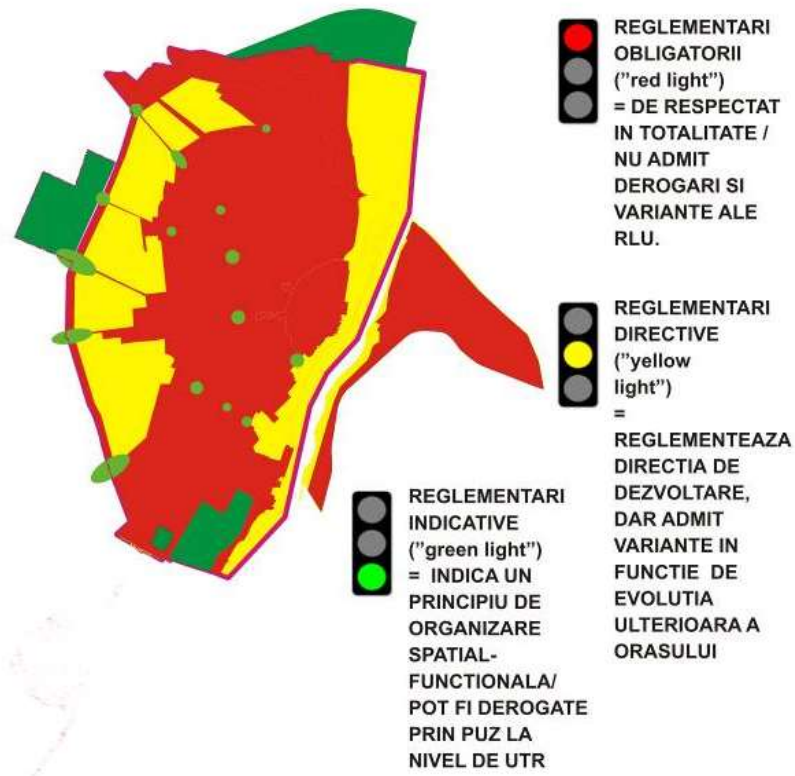
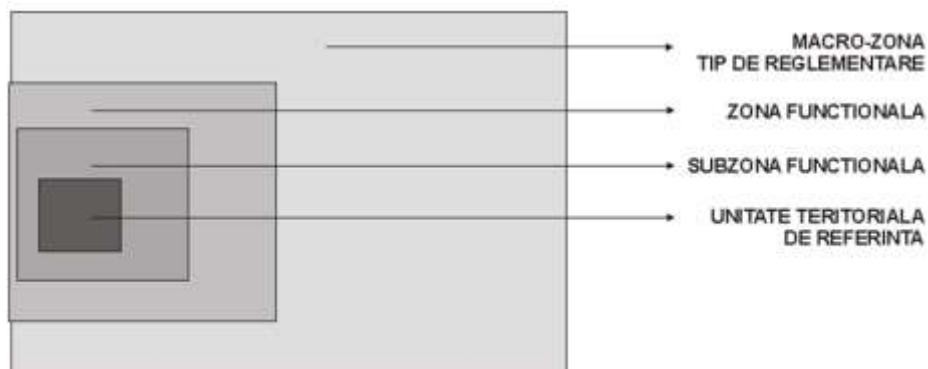


Figure 51. Schema tipurilor majore de reglementari propuse care urmareste principiul semaforului diferentiind intre reglementari obligatorii, reglementari directive si reglementari indicative, sursa: PUG Braila Etapa III, colectiv PUG, UAUIM, 2015.

Relația de principiu dintre ZONA - SUBZONA - UTR este una ierarhică directă, stabilind o corespondență în orientarea funcțională predominantă de la un nivel crescut de generalitate (ZONA), apoi, prin nivelul intermediar de generalizare (SUBZONA), și până la nivelul cel mai scăzut de generalitate (UTR)- stabilind tipologia predominantă din punct de vedere spațial – configurativ, diferențierile privind modul de ocupare al parcelelor, densități și variații de înălțime.



ZONE, SUBZONE ȘI UNITĂȚI TERITORIALE DE REFERINȚĂ

ZONA FUNCȚIONALĂ	SUBZONA FUNCȚIONALĂ	UTR	DESCRIERE
ZONA REZIDENȚIALĂ „L”	Subzona locuințelor individuale pe parcelă cu regim redus de înălțime L1	L1A	Locuințe individuale cu regim redus de înălțime (P-P+2 etaje) situate în țesut urban constituit/ parcelar ordonat înafara zonei istorice protejate
		L1B	Locuințe individuale cu regim redus de înălțime (P-P+2 etaje) situate în țesut urban slab constituit /parcelar destructurat
	SUBZONA LOCUINȚELOR COLECTIVE L2	L2A	Locuințe colective cu înălțimi reduse (P+3-4 etaje) în ansambluri predominant rezidențiale
		L2B	Locuințe colective cu înălțimi medii și mari (P+5-10 etaje) în ansambluri predominant rezidențiale

ZONA FUNCȚIUNILOR CU CARACTER CENTRAL „C”	Subzona centrală istorică protejată CIP	CIP1 (=ZIR1)	Centru istoric Brăila cuprins între bd. Al. I. Cuza și faleză Dunării, incluzând subunitățile: = SIR1a, SIR1b, SIR 1c, SIR 1d, SIR 1e, SIR 1f, SIR1g, SIR1h, SIR1i, SIR1j, SIR1k, SIR1l, SIR1m, SIR 1n, SIR1o, SIR1r, SIR1y
		CIP2 (=ZIR2)	Ansamblul str. M. Eminescu cupinde str. M. Eminescu până la intersecția cu str. Grivița
		CIP3 (=ZIR3)	Ansamblul str. Eremia Grigorescu, cuprinde str. Eremia Grigorescu între bd. Al. I. Cuza și str. Plevnei
		CIP4 (=ZIR4-SIR 4b și SIR 4c)	Zona de protecție a sitului istoric Centru istoric Brăila
		CIP5 (=ZIR6)	Monumente clasate situate dispersat, înafara limitei centrului istoric
		CIP 6	Cladiri și ansambluri cu valoare istorică și identitate propuse pentru clasare
	Subzona centrală protejată aferentă falezei CPF	CPF	Terenurile aferente contactului zonei centrale istorice protejate cu malul Dunării, zonă restructurabilă de maximă reprezentativitate viitoare(= SIR 4a, SIR1p, SIR1u, SIR1v, SIR1s, SIR1t, SIR 1z)

	Subzona protejată a sitului arheologic Brăilița CSA	CSA (=ZIR5)	Situl arheologic Brăilița cuprinde o gamă largă de funcțiuni urbane, regăsite în subzonele și utr-urile PUG, cu anumite condiționări și servituți speciale legate de statutul sitului arheologic, având un caracter general protejat
	Subzona cu funcțiuni cu caracter central, situate înafara zonei istorice protejate, în prelungirea acestora sau în locații dispersate CS	CS1	Funcțiuni cu caracter central situate pe un parcelar urban constituit, predominant instituții, servicii, comerț, administrație cu caracter reprezentativ, cu rol de întărire și prelungire a zonei centrale
		CS2	Funcțiuni cu caracter central în zonele semicentrale (servicii terțiare, administrative, dotări existente de învățământ și sănătate de nivel zonal) situate pe un parcelar în curs de constituire. (poli centrali secundari)
		CS3	Funcțiuni cu caracter central în zonele semicentrale și periferice (servicii terțiare, administrative, dotări de învățământ, cultură și sănătate de nivel zonal - centralități difuze
ZONA CU FUNCȚIUNI MIXTE "M"	Subzona mixtă corespunzătoare unui țesut urban constituit M1	M1a	Funcțiuni mixte - predominant servicii și comerț, cu accesibilitate mare și reprezentativitate ridicată - adiacent arterelor/ piețelor principale
		M1b	Funcțiuni mixte cu accesibilitate medie și reprezentativitate locală- în interiorul insulelor urbane
	Subzona mixtă corespunzătoare unui țesut urban slab constituit sau în curs de constituire M2	M2a	Funcțiuni mixte -predominant servicii și comerț cu accesibilitate medie și bună, pe parcelar cu posibilități de re-parcelare
		M2b	Funcțiuni mixte care necesită reconversie funcțională, zone de restructurare și de re-inserare în țesutul urban al orașului (foste zone industriale abandonate, foste unități agricole, etc) (obligativitate PUZ)
ZONA INDUSTRIALĂ SI DE DEPOZITARE "I"	Subzona activități industriale active în sistem compact "tehnopol" I1	I1	Unități industriale existente care se mențin/se re-tehnologizează în locații concentrate
	Subzona activități industriale și servicii conexe - "parc industrial" I2	I2a	Parc industrial cu activități producție industrială și servicii de cercetare, management, depozitare, comercializare, etc
		I2b	Parc de activități energie verde, înglobând tehnologii avansate, parc tehnologic

ZONA GOSPODĂRIE COMUNALA "G"	Subzona gospodărie comunală	G1	Cimitire
	cimitir G1	G1a	Cimitire protejate cf. LMI 2010
	Subzona gospodărie comunală G2	G2	Unități de gospodărie comunală dispersate, echipamente edilitare,salubritate
ZONA SPAȚIILOR LIBERE SI PLANTATE "V"	Subzona spațiilor verzi publice cu acces nelimitat: parcuri, grădini, scuaruri, fâșii verzi V1	V1a	Parcuri și grădini amenajate pentru relaxare și agrement situate înafara zonelor istorice protejate
		V1b	Parcuri și grădini amenajate pentru relaxare și agrement aflate în interiorul zonelor istorice protejată (include subzona SIR1x din PUZ- CI)
		V1c	Spații verzi publice cu acces nelimitat situate în cadrul ansamblurilorde locuințe colective, re- amenajabile pentru odihnă și activități cotidiene de relaxare
		V1d	Fâșii verzi - plantații cu rol estetic și de ameliorare a climatului și calității aerului, aliniamente de arbori realizate în lungul căilor de circulație sau plantații aferente cursurilor/ oglinzilor de apă
	Subzona spațiilor verzi publice de folosință specializată V2	V2a	Spații verzi publice amenajate in regim de parcuri tematice (gradini botanice si zoologice, muzee in aer liber, parcuri expozitionale, zone ambientale si de agrement pentru animalele dresate in spectacolele de circ).
		V2b	Spatii verzi aferente dotărilor publice: creșe, grădinițe, școli, unități sanitare sau de protecție socială, instituții, edificii de cult, cimitire
	Subzona spațiilor verzi pentru agrement V3	V3	Spații verzi publice amenajate pentru sport și agrement (terenuri de sport, construcții și instalații pentru agrement, bazine de inot, piscine, amenajari pentru pescuit sportiv, baze de agrement, parcuri de distracții, poli de agrement; complexe și baze sportive)
	Subzona spațiilor verzi de protecție V4	V4	Culoare de protecție față de infrastructura tehnică, în jurul unor instalații cu potențial ridicat de poluare, în vederea ameliorării calității mediului și protejării infrastructurii aferente.
Păduri de agrement	V5	Spații cu vegetație forestiera si/sau spontană, partial lacustra, actualmente folosite ca paduri de agrement (constituite ca rezervă pentru dezvoltarea viitorului port comercial al Brailei)	

ZONA UNITĂȚILOR AGRICOLE „A”	Subzona unităților agricole din intravilan A1	A1	<i>Plantații agricole, grădini de legume, grădini experimentale, comunitare, ferme agricole urbane și ferme de permacultura, sere și pepiniere</i>
Zona transporturilor „T”	Subzona transporturilor rutiere T1	T1a	<i>Spații aferente transporturilor rutiere - circulații carosabile efective, noduri de circulație</i>
		T1b	<i>Spații aferente transporturilor rutiere - parcaje de mari dimensiuni, unități de gestiune și control a transportului în comun</i>
	Subzona transporturilor feroviare T2	T2a	<i>Spații aferente transporturilor feroviare - circulații feroviare efective și zone de siguranță ale acestora</i>
	Subzona transporturilor navale T3	T3a	<i>Spații aferente transporturilor navale fluviale - gări, spații acostare, unități de gestiune și control naval, posibilitate reconversie port de agrement (restructurabile cf. PUZ)</i>
		T3b	<i>Spații aferente transporturilor navale fluviale – parc industrial si logistic, zona libera</i>
ZONA CU DESTINAȚIE SPECIALĂ „S”	Subzona funcțiilor speciale- în interiorul zonei istorice protejate S1	S1	<i>Spații destinate unităților militare, securității, poliției, spații pentru echipamentele și construcțiile respective - în interiorul zonei istorice protejate</i>
	Subzona funcțiilor speciale- înafara zonei istorice protejate S2	S2	<i>Spații destinate unităților militare, securității, poliției, spații pentru echipamentele și construcțiile respective înafara zonei istorice protejate</i>
ZONA TERENURILOR AFLATE PERMANENT SUB APE „H”	Subzona terenurilor aflate permanent sub ape H1	H1	<i>Subzona terenurilor aflate permanent sub ape (lac, curs, oglindă apa, inclusiv Dunarea) H1</i>
	Subzona terenurilor pentru amenajari hidrotehnice H2	H2	<i>Subzona terenurilor pentru amenajari hidrotehnice - canale si lucrari de irigații H2</i>
ZONA SITUATĂ ÎN EXTRAVILAN „EX”	Subzona terenuri aflate permanent sub ape EXh	EXh	<i>Oglinzi si cursuri de de apă aflate în extravilan</i>
	Subzona terenuri ocupate de drumuri și căi ferate în extravilan EXt	EXt	<i>Terenuri aferente drumurilor naționale, județene, comunale și căilor ferate din administrația SNCFR in extravilan</i>
	Subzona terenuri agricole in extravilan EXa	EXa	<i>Terenuri agricole aflate în extravilan</i>

	<i>Subzona pădurilor și plantațiilor silvice din extravilan</i>	<i>Exp</i>	<i>Plantații forestiere/ padure situate în extravilan</i>
--	---	------------	---

6.4.1. BILANTUL TERITORIAL - EXISTENT/ PROPUS

CATEGORII DE FOLOSINTA ALE TERITORIULUI UAT BRAILA (Ha)- existent										
TERITORIUL ADMINISTRATIV	AGRICOL(ha)				NEAGRICOL (ha)					TOTAL
	vii	livezi	pasuni	arabil/ agricol	paduri	ape	drumuri	curti-constructii	neproductiv si liber, spatii verzi	
EXTRAVILAN	0.00	0.00	0.00	89.56	376.41	94.70	15.60	0.00	158.71	734.98
INTRAVILAN	0.00	0.00	325.33	117.20	166.44	280.97	271.67	2174.37	471.46	3807.44
TOTAL administrativ										4542.42
CATEGORII DE FOLOSINTA ALE TERITORIULUI UAT BRAILA (Ha)- propus										
TERITORIUL ADMINISTRATIV	AGRICOL(ha)				NEAGRICOL (ha)					TOTAL
	vii	livezi	pasuni	arabil/ agricol	paduri	ape	drumuri	curti-constructii	spatii verzi	
EXTRAVILAN	0.00	0.00	0.00	89.56	376.41	119.70	15.60	0.00	0.00	601.27
INTRAVILAN	0.00	0.00	0.00	0.00	166.44	375.67	405.18	2510.66	483.20	3941.15
TOTAL administrativ										4542.42

ZONE FUNCTIONALE IN INTRAVILAN	DENUMIRE SUBZONA	EXISTENT		PROPOS		
		S zona (Ha)	% din S intravilan existent	S zona (Ha)	% din S intravilan propus	
1	LOCUIRE INDIVIDUALA	1432.80	37.63%	808.22	20.51%	
2	LOCUIRE COLECTIVA			L2a, L2b	688.81	17.48%
3	FUNCTIUNI CU CARACTER CENTRAL-dispersat	CS1, CS2, CS3	302.88	7.95%	185.30	4.08%
4	FUNCTIUNI CENTRALE - CENTRUL ISTORIC	CIP1, CIP2, CIP3, CPF			85.85	2.18%
5	INDUSTRIE SI DEPOZITARE, PARC INDUSTRIAL, TEHNOPOL	I1, I2a, I2b	109.99	2.89%	68.50	1.74%
6	FUNCTIUNI MIXTE	M1a, M1b, M2a, M2b	130.56	3.43%	134.14	3.40%
7	GOSPODARIE COMUNALA - EDILITARE	G2	18.10	2.46%	18.46	0.47%
8	GOSPODARIE COMUNALA - CIMITIRE	G1	46.60	1.03%	46.60	1.18%
9	SPATII VERZI PUBLICE CU ACCES NELIMITAT- PARCURI, GRADIINI, SCUARURI, FASII VERZI	V1a, V1b, V1c, V1d	112.96	2.97%	119.78	3.04%
10	SPATII VERZI PUBLICE DE FOLOSINTA SPECIALIZATA	V2a, V2b	85.90	2.26%	86.65	2.20%
11	SPATII VERZI PENTRU AGREMENT	V3	12.56	0.33%	13.55	0.34%
12	SPATII VERZI DE PROTECTIE	V4	92.74	2.44%	93.60	2.37%
13	PADURI DE AGREMENT	V5	166.44	4.37%	170.11	4.32%
14	TRANSPORTURI RUTIERE	T1	371.18	8.17%	498.87	12.66%
15	TRANSPORTURI FERROVIARE	T2	84.00	2.21%	84.00	2.13%
16	TRANSPORTURI NAVALE	T3	25.80	0.68%	40.35	1.02%
17	FUNCTIUNI CU DESTINATIE SPECIALA	S1, S2	286.23	7.52%	286.23	7.26%
18	UNITATI AGRICOLE IN INTRAVILAN	A1	117.20	3.08%	116.45	2.95%
19	TERENURI LIBERE & NEPRODUCTIVE, TALUZURI, ZONE INUNDABILE	N	230.52	6.05%	0.00	0.00%
20	TERENURI AFLATE PERMANENT SUB APA	H1, H2	180.97	4.75%	395.67	10.04%
21	TOTAL SUPRAFATA TERITORIU INTRAVILAN		3807.43	83.82%	3941.14	86.76%
22	TOTAL SUPRAFATA TERITORIU EXTRAVILAN		734.98	16.18%	601.27	13.24%
23	TOTAL SUPRAFATA TERITORIU ADMINISTRATIV		4542.41	100.00%	4542.41	100.00%

Figure 52. Bilanțul teritorial al zonelor funcționale în PUG Brăila

6.4.1. PROPUNERI PRIVIND EXTINDEREA SUPRAFETELOR DE SPATII VERZI PUBLICE

Conform Studiului de Fundamentare privind factorii de mediu (riscuri naturale, protecția și conservarea mediului), pentru extinderea suprafeței spațiilor verzi, astfel încât să se acopere deficitul existent în municipiul Brăila, trebuie avută în vedere:

- Amenajarea unei grădini botanice;
- Refacerea peisagistică a Grădinii Publice;
- Înființarea parcului de agrement în cartierul Lacul Dulce
- Realizarea suprafețelor de spații verzi conform plansei de Reglementari – in etape succesive, in functie de dezvoltarea zonei vestice- periferice a orasului
- Realizarea de perdele de protecție (pe zonele impropriei construcțiilor sau la limita intra functiuni de productie si zone rezidentiale)
- Realizarea de noi aliniamente stradale de arbori si intregirea celor incomplete
- Amenajarea peisagistica a spațiilor verzi din Ansamblu Buzăului
- Reabilitarea spațiilor verzi din cartierele municipiului, prin eliminarea arborilor cu pericol de cădere și replantarea altor arbori cu creștere rapidă și a unor specii cu aspect decorativ;
- Amenajarea spațiilor verzi de la intrările în municipiu
- Reamenajarea peisagistica integrata a spațiilor verzi de pe Faleza Dunării pe baza unui proiect integrat de peisagistica
- Amenajarea ca spații verzi a următoarelor zone/ teren domeniul public:
 - Strada Vadu Cazărmii (8.900 mp);
 - Strada Cetății, în zona fostei fabrici de napolitane (1.090mp);
 - Zona dintre Străzile Belvedere și Împăratul Traian (2.900mp);
 - Zona dintre străzile Danubiului și Pietrei (2.000 mp);
 - Zona dintre străzile Mărăști și Danubiului (2.400 mp);
 - Terenurile din zona de nord-est a sitului arheologic Brăilița, prin schimbarea destinației acestora, din terenuri cu funcția de activități productive în teren amenajat ca spațiu verde (10.000 mp);
- Tratarea spațiilor libere aflate pe proprietate particulara, dar vizibile din circulațiile publice ca grădini de fațadă;
 - Înierbarea și plantarea cu arbori (unul la 100 m) a spațiilor neconstruite și neocupate de accese și trotuare de gardă;
 - Plantarea de arbori și plante decorative în curțile interioare accesibile publicului;
 - Evitarea impermeabilizării terenului peste minimum necesar pentru accese;
 - Îngrijirea vegetației de pe faleză, consolidarea taluzurilor;
- Și în extravilan sunt în perspectivă extinderi ale zonelor verzi și îmbunătățiri ale zonelor de agrement prin:
 - Amenajarea zonei dig mal aferentă DN 22 B cu spații de cazare, de alimentație publică și amenajări pentru pescuit.
 - Amenajarea plajei municipiului Braila, de pe malul drept al Dunarii prin realizarea unei baze de agrement si activități recreative și recuperatorii
 - Amenajarea unei zone de pescuit propice și pentru practicarea unor sporturi nautice, căsuțe de odihnă tip camping, terenuri de sport spații de alimentație publică.

6.4.2. ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI. PROPUNERI PRIVIND MOBILITATEA DURABILĂ - sinteza

Organizarea circulației în Mun. Brăila a plecat de la necesitatea adaptării rețelei actuale de străzi la un trafic ale cărui prognoze au fost realizate pentru anul 2018, în sensul satisfacerii deplasărilor populației, în scenariul optimist al redresării economice și al poziționării marcante a Brăilei în cadrul sistemului urban Brăila-Galati și la nivel regional.

Studiul de specialitate realizate de sc URBANTRAFIC srl, urmând o metodologie specifică, a arătat următoarele:

*Numărul total de deplasări generate și atrase la nivelul unei zile lucrătoare este de circa 253.754 – exprimate în vehicule-etalon, reprezentând deplasările interne, relația cu teritoriul și deplasările de tranzit. Pentru anul de baza numărul total de deplasări generate și atrase la nivelul unei zile lucrătoare e estimat de circa 195.305 deplasări. **Astfel, se estimează o creștere globală a cererii de mobilitate exprimată în vehicule etalon / zi de 29,93 %.** Din totalul cererii de mobilitate, cea determinată de funcțiunile noi reprezintă **64%**. Mobilitatea este exprimată în vehicule etalon pe zi.*

Zonele noi considerate generează și atrag în total 37.264 de deplasări / zi (în relație atât cu zonele interne cât și cu cele externe). Se menționează faptul că în aceste zone se prevăd următoarele funcțiuni: locuințe, cu un total populație de 12.262 de locuitori, dintre care 3.679 angajați, activități economice, cu un total de 27.193 de locuri de muncă.

Organizarea spațială a circulației, preluând determinantele și constrângerile venite din studiul de trafic, a urmărit câteva repere:

- O mai bună conectivitate a arterelor existente de gradul 2 și 3 (lărgiri locale, rectificări de trasee, recalibrarea intersecțiilor)
- Conectarea tramei stradale a orașului la traseul centurii rutiere prin artere locale
- Conectarea tramei stradale la traseul podului peste Dunăre
- Creșterea conectivității rutiere între cele două părți ale orașului străbătut de calea ferată
- Dezvoltarea unei trame stradale adecvate unei extinderi complexe a orașului în zona periferică vestică, atât pentru locuințe, cât și pentru funcțiuni mixte, cu caracter central, de producție, de agrement, etc
- Creșterea reprezentativității tramei stradale prin reorganizarea adecvată a profilelor transversale – implementarea unui profil de bulevard pe circulațiile semicirculare noi
- Întregirea și creșterea conectivității tramei stradale în zona falezei astfel încât țesutul urban să fie bine irigat și astfel, mai pregătit pentru investiții reprezentative
- Îmbunătățirea conectivității rutiere în zona periferică nordică și o mai bună relație cu drumurile naționale 22B și 2B



Figure 53 Organizarea circulației majore din punct de vedere spațial și ierarhic : cu roșu - artere propuse grad 2, cu oranj - artere propuse grad 3, cu roz - artere de grad 4 (locale), cu negru - tramă stradală existentă

6.4.3. PROPUNERI PRIVIND PATRIMONIUL CONSTRUIT- sinteza

- **PROPUNERI DE CLASARE A UNOR CLĂDIRI ISTORICE CU VALOARE ARHITECTURALĂ - Municipiul Brăila** (cf. PUZCP- mun. Brăila)

Nr. crt.	Denumire	Localitate	Adresa	Datare
1.	Biserica Înălțarea Domnului (Bulgărească)	MUNICIPIUL BRĂILA	BULEVARDUL AL. I. CUZA, NR.136	1868 - 1882
2.	Biserica Adormirea Maicii Domnului a cultului ortodox	MUNICIPIUL BRĂILA	STRADA UNIRII, NR.220.	1844-1847,

3.	Biserica Luterană	MUNICIPIUL BRĂILA	B-DUL AL I. CUZA, 23	
4.	Biserica armenescă cu hramul Sfânta Maria	MUNICIPIUL BRĂILA	STR. GALAȚI NR. 10.	1969-1971
5.	Biserica romano – catolică cu hramul Adormirea Maicii Domnului	MUNICIPIUL BRĂILA	STRADA GALAȚI NR. 17-19	
6.	Biserica calvină	MUNICIPIUL BRĂILA	BULEVARDUL INDEPENDENȚEI, NR. 213	1892
7.	Templul Coral al cultului mozaic	MUNICIPIUL BRĂILA	strada Petru Maior, nr. 13.	1820-1825

- **PROPUNERI DE CLASARE A UNOR SPAȚII PLANTATE ISTORICE CU VALOARE PEISAGISTICĂ DEOSEBITĂ - Municipiul Brăila (cf. Studiu de Fundamentare privind peisajul urban, spațiile plantate și spațiul public, pt. PUG Brăila)**

Nr. crt.	Denumire	Localitate	Adresa	Datare
1.	Parcul Monument	MUNICIPIUL BRĂILA	Str. Pietății	
2.	Grădina Publică	MUNICIPIUL BRĂILA	Str. Grădinii Publice	1833
3.	Grădina Poligon	MUNICIPIUL BRĂILA	Piața Poligon	1883
4.	Grădina mica din Piața Traian	MUNICIPIUL BRĂILA	Piața Traian	1860

- **PROPUNERI DE INCLUDERE A UNOR SPAȚII URBANE CU VALOARE DEOSEBITĂ ÎN CATEGORIA ZONELOR URBANE PROTEJATE**

Nr. crt.	Denumire	Localitate	Adresa	Datare
1.	Piață urbană cu valoare istorică și arhitectural-urbanistică deosebită	MUNICIPIUL BRĂILA	Str. Eremia Grigorescu- str. Rahovei- Str. Plevna	1860
2.	Piață urbană („George Enescu”) cu valoare istorică și arhitectural-urbanistică deosebită	MUNICIPIUL BRĂILA	Str. Scolilor- str. Rahovei- Str. Plevna	1860

6.4.4. ZONE DE PROTECȚIE. RESTRICȚII ȘI INTERDICȚII DE CONSTRUIBILITATE

Caracterul excepțional al Brăilei provine în mod esențial din poziția față de Dunăre și din modul în care structura orașului a evoluat de la o etapă istorică la alta. Protecția acestui caracter – care este sinteza unor elemente naturale și acțiuni antropice deopotrivă - reprezintă o obligație și este înțeleasă în cadrul acestei documentații în două sensuri complementare:

1. protecție prin restricționarea unor acțiuni antropice care ar putea afecta acest caracter istoric consolidat
2. protecție prin valorificarea unor resurse încă existente și care altfel riscă a se pierde

a) Astfel, pentru protejarea valorilor de patrimoniu arhitectural și urbanistic care se regăsesc în structura urbană a centrului istoric, dar și adiacent acestuia, **se întărește delimitarea zonei centrale realizată anterior prin PUZ-CP Centrul Istoric al Mun. Brăila**, cuprinzând atât zona efectivă a Centrului Istoric cât și zona de influență și susținere a acestuia. Totodată, zona protejată a centrului se întărește prin **reglementări speciale (CFP) în zonă adiacentă falezei**, în scopul configurării viitoare a frontului orașului către apă, prin utilizarea zonei ex-portuare industriale și de depozitare (docuri) în sensul reconversiei funcționale și spațiale și a creșterii calității spațiului public.

b) Pentru **protejarea zonei falezii** brăilene, atât în sensul păstrării caracterului său istoric, cât și în sensul valorificării potențialului oferit de fondul construit (pretabil la reconversii) se instituie **obligația realizării unui concurs complex de de urbanism și peisagistică**, cuprinzând în studiu întreg ținutul urban care delimitează faleza propriu-zisă

c) Pentru protejarea **Parcului Monument** (parc istoric, realizat de P. Kiseleff) se instituie zona de protecție pe întreaga suprafață a acestuia și se **propune includerea sa pe lista monumentelor și siturilor istorice**; intervențiile ulterioare în acest parc se vor realiza doar pe baza unor **studii de specialitate de peisagistică**.

d) Pentru protejarea **celorlalte spații plantate cu caracter istoric (Grădina Mare, Grădina Poligon)**, incluse ca spații verzi în zona PUZ-CP s-a propus prin RLU, crearea unor UTR- uri speciale pentru această categorie – **spații plantate protejate**.

e) Pentru protejarea **sitului arheologic Brăilița**, păstrându-se delimitarea realizată anterior, se propune o abordare integrată a acestor teritorii, ca părți integrante ale orașului, aflate însă sub incidența cercetării arheologice. Protecția instituită aici este atât una **restrictivă** (se impune pentru orice intervenție avizul Min. Culturii) cât și una **permisivă** (încurajând o prelungire a ținutului urban în zonele cu bună construibilitate), urmărind o ocupare nu densă, dar echilibrată și relativ omogenă. *Pentru zonele de nucleu arheologic, se păstrează delimitările și restricțiile impuse prin studii anterioare.*

f) Pentru **protejarea unor elemente cu caracter natural** aflate în limitele teritoriului intravilan/administrativ al orașului s-au impus zone speciale de protecție: zonă **30,0 m** protecție față de malul **Lacului Dulce**, propus pentru reamenajare, interdicții de construire pentru zonele împădurite aflate în nord și în sud-vestul orașului. De asemenea, se protejează:

- situl de protecție specială avifaunistică **ROSPA0005** - Balta Mică a Brăilei, conform HG nr. 1284/2007, privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;

- Situl de importanță comunitară **ROSCI 0006** – Balta Mică a Brăilei, conform Ordinul nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România.

d) Pentru **protejarea peisajului Brăilei** – în datele sale naturale (sau cvasi-naturale, majoritar neafectate de intervenția antropică) se propune instituirea unei **arii cu valoare peisagistică, cuprinzând ambele maluri ale Dunării**, vizând prin aceasta o instituirea unei obligații de studiere mai amănunțită din punct de vedere estetic, eco-sistemic, ecologic și biologic a acestor teritorii - matrice a devenirii orașului.


Sunt prevăzute următoarele restricții și interdicții de construibilitate (ele trebuie corelate cu Planșa de Reglementari- IV-1- vizată spre neschimbare).

- RESTRICȚIE DE CONSTRUIBILITATE- protecție sanitară Cf. legii
- RESTRICȚIE DE CONSTRUIBILITATE - aferentă versanților abrupti și taluzurilor cu risc de alunecare
- RESTRICȚII DE CONSTRUIBILITATE - SIT ARHEOLOGIC BRĂILIȚA - cf. PUZ centrul Istoric - necesitatea descărcării de sarcină arheologică
- INTERDICȚIE TEMPORARĂ DE CONSTRUIRE - până la devierea, mutarea sau montarea subterană a unor echipamente edilitare
- INTERDICȚIE TEMPORARĂ DE CONSTRUIBILITATE - până la definitivarea soluțiilor de circulație, intersecții, poduri/pasaje
- INTERDICȚIE TEMPORARĂ DE CONSTRUIRE în vederea realizării SCHIMBULUI DE TERENURI INTERCOMUNAL
- RESTRICȚIE DE CONSTRUIBILITATE - ZONA INUNDABILĂ prin deversarea ocazională a Dunării (autorizarea construcțiilor - în conformitate cu prevederile legale)
- RESTRICȚIE DE CONSTRUIBILITATE - ZONA INUNDABILĂ datorită pânzei de apă freatică
- RESTRICȚIE DE CONSTRUIBILITATE - zona de siguranță a căii ferate 100m (este necesar avizul CFR)
- INTERDICȚIE TEMPORARĂ DE CONSTRUIRE - obligativitatea întocmirii PUZ pe întreg UTR-ul

6.4.5. PROPUNERI DE OPERAȚIUNI DE REGENERARE ȘI RESTRUCTURARE URBANĂ

Aceste zone cuprind UTR-uri ce necesita implementarea unor operatiuni urbanistice integrate, care sa se bazeze pe **parteneriate public-privat** si sa fie validate printr-un proces participativ autentic. **Criteriile urbanistice** pentru selectarea acestor zone de interventie prin operatiuni integrate de regenerare/ restructurare sunt:


- **Caracterul functional care necesita regenerare, datorita prezentei unor functiuni inactive, temporare, in declin, sau in curs de conversie**
- **Caracteristici morfologice specifice: parcelar destructurat sau in curs de reconformare, fond construit precar sau in curs de lichidare, partial reconvertibil, trama stradala slab configurata sau care necesita multiple completari**
- **Apartenenta la un teritoriu cu o pozitie bine definita in oras (faleza, dig, limita administrative, etc)**
- **Persistenta unui mod precar in administrarea terenurilor si prezenta unor terenuri cu statut juridic incert (concesionari, inchirieri, terenuri retrocedate)**
- **Necesitatea stabilirii mai clare a interesului public in raport cu cel privat**

In plansa de reglementari aceste zone sunt fie UTR-uri din zona centrala istorica, fie din zona mixta sau centrala in locatii dispersate, fie in zona industriala care necesita restructurare. Aceste zone sunt in numar de 7 si sunt marcate cu un semn  precum si cu o limita albastra, întreruptă.

Aceste zone sunt:

1	Zona Dig nord	Zona situata partial pe un teren cu declivitate accentuata, dificil de construit, compusa in special din terenuri ample, cu destinatii sporadice si incerte (depozitari, servicii), cu posibilitati de restructurare si re-orientare spatial si functional inspre un profil mixt, dat fiind buna accesibilitate si situarea pe o relatie importanta a orasului cu mun. Galati.	
2	Zona Libera – trecere Bac	Zona este marcata de prezenta zonei libere a activitatii portuare, aflata intr-o dinamica accentuata. Zona necesita studii de accesibilizare, mobilare spatiala si diversificare functionala. Teritoriul este dezirabil a fi studiat impreuna si cu cele situate la nord odata cu oportunitatea reconfigurarii intregului port comercial. Dat fiind conectarea la calea ferata, debarcader (Dunare), tramvai, autobuz, zona este recomandata de asemenea pentru constituirea unui punct intermodal. Zona se afla partial in limita sitului arheologic Brailita.	

<p>3</p>	<p>Zona port-agrement-Silozul Saligny (tronson-parte din PUZ Faleza Dunarii)</p>	<p>Zona este situata in partea nordica a falezei Dunarii in ultimul tronson al tesutului urban care are contact cu apa. Prezenta silozului Saligny este importanta, acesta fiind monument istoric si putand fi integrat unei operatiuni axate pe re-dobandirea memoriei activitatii portuare a Brailei. Zona are contact cu punctual trecere bac si de asemenea poate fi integrat unui profil de mobilitate multimodala. Dat fiind pozitia avantajoasa fata de zona central- turistica a orasului, regenerarea in proximitatea bazinului portuar se poate orienta catre un profil de agrement, cultura, educatie, sport, promenada.</p>	
<p>4</p>	<p>Zona faleza - docuri (tronson-parte din PUZ Faleza Dunarii)</p>	<p>Zona este parte din frontul orasului catre Dunare, fiind elemental-cheie in reconfigurarea acestuia. Zona este partial inclusa in centrul istoric al Mun. Braila- ansamblu – monument aflat pe lista LMI. Zona este valoroasa atat sub aspectul parcelarului, cat si al tramei stradale; fondul construit este partial dezafectat, dar este necesara evaluarea lui din punct de vedere arhitectural si tehnic, in vederea pastrarii elementelor valoroase de arhitectura industrială/portuara. Un accent deosebit trebuie pus pe integrarea zonei in arealul mai amplu de configurare a felezei Dunarii, prin racordarea circulatiilor carosabile, pietonale, a traseelor velo si a spatiilor verzi.</p>	
<p>5</p>	<p>Faleza Sud-Aleea Mecanizatorilor-Industria sarmei</p>	<p>Zona dominata de prezenta unor situri militare si ex- industrial, in vecinatatea santierului naval, avand structuri si utilaje in parte dezafectate, cu ample resurse de teren care necesita accesibilizare, viabilizare, re-conectare cu tesutul urban din vecinatate.</p>	

6	Zona industrială "Promex":	Zona industrială parțial activă, cu un fond construit cu o arhitectură industrială valoroasă, în parte nefolosit, cu ample resurse de teren pentru alte funcțiuni și unde există intenția proprietarilor de a participa la o operațiune complexă de integrare a zonei în țesutul urban al Brailei, cu deschiderea ei și către alte profiluri funcționale, cu creșterea accesibilității rutiere și pietonale.	
7	Zona periferică "Lacul Dulce"-	Zona locuită de comunități defavorizate, în multe areale sunt prezente așezări informale, depozitari de deșuri, terenuri cu statut juridic incert, și o populație săracă. Zona necesită măsuri de completare a tramei stradale și de creștere a accesibilității publice, a siguranței traseelor pietonale și a spațiilor plantate.	

Aceste zone destinate unor operațiuni integrate de regenerare urbană se recomandă a fi studiate în prealabil prin Studii de pre-fezabilitate, în scopul definirii lor mai precise din punct de vedere juridic, economic și de folosință a terenurilor.

Toate reglementările prevăzute prin PUG se mențin și se respectă.

Suplimentar, pentru zonele 1,2,3,4,5,6 se vor respecta prevederile PUZ- coordonator Faleza Dunării- care va succeda PUGul. Pentru Zona 9- Zona periferică "Lacul Dulce"- este preferabil demararea operațiunii după realizarea unui PUZ coordonator pe toată zona periferică vestică a Brailei- așa cum este ea indicată în PUG.

6.5. MĂSURI PRIORITARE

6.5.1. MĂSURI ÎN ZONELE CU RISCURI NATURALE

În vederea minimizării riscurilor naturale semnalate în urma analizei realizate prin **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI NATURAL, STABILIREA ZONELOR PROTEJATE**, sunt prevăzute o serie de măsuri:

- stabilirea zonelor de protecție în zonele cu versanți abrupti – zona nordică a falezii Brăilei - plantarea acestora pentru stabilizare.
- respectarea zonei de protecție a cursului Dunării și a zonelor de protecție pentru Lacul Sărat
- instituirea unei zone de protecție pentru Lacul Dulce
- măsuri privind echiparea edilitară - finalizarea canalizării pe toate străzile orașului, reparații și înlocuiri în rețeaua existentă de alimentare cu apă - pentru stoparea infiltrării apei în sol
- măsuri privind asanarea hrubelor inundate
- realizarea cadastrului edilitar și al spațiilor plantate
- respectarea zonei de protecție a căii ferate/ măsuri privind reducerea impactului zgomotului căii ferate asupra locuințelor expuse
- măsuri privind zonele inundabile unde se pot organiza activități sezoniere (plajă, picnic, etc)
- măsuri de protecție antiseismică
- măsuri de limitare a poluării din deșuri industriale și menajere

6.5.2. MĂSURI DE PROTECȚIE A MEDIULUI

Pentru a păstra un echilibru între mediul natural, resursele acestuia și om, este necesară o planificare astfel încât să existe în permanență un raport stabil între habitatul natural și populația umană.

▪ Măsuri prioritare:

- realizarea registrului spațiilor verzi urbane
- gospodărirea durabilă a apelor și dezvoltarea resurselor de apă
- protecția împotriva inundațiilor prin asigurarea supravegherii meteorologice și hidrologice, perfecționarea cadrului legislativ, a metodologiilor și reglementărilor din domeniile gospodării apelor, meteorologiei și hidrologiei pentru realizarea unui management durabil, în context național și internațional și armonizarea cu cerințele directivelor UE;
- îmbunătățirea calității aerului în scopul prevenirii, evitării sau reducerii efectelor dăunătoare sănătății umane; reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- dezvoltarea sistemului de monitorizare a calității aerului;
- controlul poluării industriale și managementul riscului de poluare
- gestionarea deșeurilor, substanțelor chimice periculoase și substanțelor care degradează stratul de ozon;
- protecția și conservarea biodiversității, reconstrucția ecologică (în zona Stațiunii Lacul Sărat, în zona Lacul Dulce, zona peste Dunare- plaja, zona de sud a falezii)
- protecția sitului avifaunistic ROSPA0005 - Balta Mică a Brăilei, conform HG nr. 1284/2007, privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România;
- protecția sitului de importanță comunitară ROSCI 0006 – Balta Mică a Brăilei, conform Ordinul nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România.
- recuperarea terenurilor degradate (prin reconversii funcționale – de exemplu zona sudică ex - industrială /depozitare dezafectate)
- consolidări maluri și taluzuri, zone verzi propuse: exemple Zona Nord-estică a falezii Dunării - consolidare taluz și re funcționalizare a zonelor adiacente, întregirea țesutului urban și continuitatea circulațiilor
- organizarea sistemului de spații verzi urmărind criteriile de coerență și contiguitate, de exemplu includerea Parcului Monument într-un circuit cu deschidere în zona sudică a falezii
- zone propuse pentru refacere peisagistică și reabilitare urbană _ întreaga arie a Falezii și a malului drept al Dunării sunt considerate teritorii cu valoare peisagistică ridicată, al căror grad de protecție trebuie stabilit prin studii specializate de peisaj și mediu.

▪ Integrarea politicii de mediu în alte politici sectoriale

Acțiunile comunitare în domeniul mediului au început în 1972 prin patru programe de acțiune succesive, bazate pe o abordare sectorială și orizontală a problemelor din domeniul. În această perioadă au fost adoptate aproximativ 200 de acte normative ce vizau limitarea poluării prin introducerea de standarde minime, în special pentru sectoarele: managementul deșeurilor, poluarea apelor și a aerului. Acțiunile comunitare de mediu s-au dezvoltat de-a lungul anilor ajungând ca prin Tratatul de creare a Uniunii Europene să dobândească statutul de politică comunitară.

Prin Tratatul de la Amsterdam, s-a stabilit principiul dezvoltării durabile ca unul dintre obiectivele comunitare și atingerea unui grad înalt de protecție a mediului ca una dintre prioritățile absolute. De asemenea, menționează explicit necesitatea ca problematică protecției mediului să fie integrată în toate politicile sectoriale ale Comunității.

Prin al cincilea program de acțiune comunitară în domeniul mediului "Către o dezvoltare durabilă" a stabilit principiile unei strategii europene a acțiunii voluntare pentru perioada 1992-2000 și a marcat începutul unei abordări comunitare „orizontale”, care ia în considerare toate cauzele poluării (industrie, energie, turism, transport, agricultură etc.). Această abordare trans-frontieră a politicii

ambientale a fost confirmată de Comisia Europeană în comunicarea sa din 1998 referitoare la integrarea aspectelor de mediu în politicile comunitare și în cadrul reuniunii Consiliului European de la Viena (decembrie 1998).

Instituțiile comunitare sunt de acum înainte obligate să considere aspectele de mediu în cadrul tuturor celorlalte politici. Această obligație a fost de atunci introdusă în diferite documente comunitare, în special în domeniile ocupării forței de muncă, energiei, agriculturii, pieței unice, industriei, pescuitului și transportului.

În cadrul strategiei europene privind dezvoltarea durabilă au fost stabilite obiective pe termen lung care privesc în mod esențial schimbările climatice, transportul, sănătatea și resursele naturale.

Printre principiile privind protecția mediului pe care se bazează politica de mediu a Comunității se numără:

- a) principiul subsidiarității,
- b) principiul prezervării, protecției și conservării calității mediului,
- c) principiul poluatorul plătește,
- d) principiul abordării globale,
- e) stabilirea de norme ecologice mai stricte în cadrul realizării pieței interne,
- f) principiul precauțiunii,
- g) principiul prevenirii.

Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă (SNDD), ca un document comun al Guvernului României, prin Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile (MMDD) și Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare (PNUD), prin Centrul Național pentru Dezvoltare Durabilă, aprobat prin Hotărârea de Guvern Nr. 1216 din 4 octombrie 2007, publicată în Monitorul Oficial Nr. 737 din 31 octombrie 2007.

▪ **Recomandări cadru pentru extinderea spațiilor verzi**

Obiective generale:

- urmărirea respectării normelor RGU și RLU privind raportul număr locuitori/spații verzi în localitățile urbane.
- urmărirea aplicării obiectivelor Convenției Europene a Peisajului

Obiective imediate:

- realizarea și oficializarea Registrului Spațiilor Verzi Urbane
- realizare de noi spații verzi
- îmbunătățirea celor existente prin dotare și echipare corespunzătoare
- deschiderea către public prin amenajări noi și moderne a unor spații plantate limitrofe orașului
- protejarea unor spații verzi existente – amenajări peisagistice cu valoare memorială sau istorică

▪ **Recomandări cadru pentru componenta de mediu sol și gestiunea deșeurilor**

Obiective generale:

- aplicarea planului de gestionare a deșeurilor și a Masterplanului privind gestionarea integrată a deșeurilor în județul Brăila ;
- realizarea unui plan municipal de gestionare a deșeurilor și a unui Masterplan privind gestionarea integrată a deșeurilor în mun. Brăila
- aplicarea unor tehnologii moderne care generează mai puține deșeuri;
- aplicarea măsurilor de colectare selectivă a deșeurilor urbane și industriale;
- implementarea unor instrumente economice locale a căror aplicare să stimuleze activitatea de reciclare și reutilizare a deșeurilor;
- reconstrucția ecologică a zonelor care au fost afectate de depozitarea deșeurilor;
- implementarea legislației privind identificarea, investigarea și remedierea siturilor contaminate prin depozitare de deșeuri și/sau substanțe periculoase.

Obiective imediate:

- realizarea infrastructurii necesare managementului deșeurilor;
- realizarea planurilor de acțiune pentru prevenirea poluării cu nitrați din agricultură;

- respectarea Codului de bune practici agricole.

▪ **Recomandări pentru reducerea riscului seismic**

Studiile de microzonare seismică ce includ influența condițiilor de teren și cartografiază parametrii mișcării terenului în anumite zone (de exemplu pentru zone urbane) au rolul de a sublinia diferențele de hazard seismic ce pot exista în zona respectivă și că în viitor poate fi necesară o abordare la scară locală a evaluării acțiunii seismice.

Măsuri imediate pentru reducerea riscului seismic

- Punerea în siguranță, în următorii ani, a construcțiilor care prezintă un pericol ridicat de prăbușire și care adăpostesc un număr important de persoane.
- Crearea unor spații tampon pentru adăpostirea provizorie a locatarilor, în cazul necesității părăsirii temporare a locuințelor, pe timpul executării lucrărilor de intervenție sau în caz de cutremur.
- Continuarea acțiunii de inventariere și expertizare a construcțiilor din zonele seismice.
- Crearea condițiilor tehnice și organizatorice necesare colectării, stocării și procesării automate ale informațiilor relative la construcțiilor cu risc seismic.
- Completarea cadrului organizatoric pentru luarea măsurilor de urgență post-seism (în special acelor cu caracter tehnic, legate de evaluarea rapidă post-seism și de punerea provizorie în siguranță).
- Măsuri pentru îmbunătățirea informării populației și a factorilor de decizie, la diferite niveluri (central, local), asupra principalelor aspecte legate de riscul seismic și de măsurile pentru reducerea acestuia.
- Măsuri de educație școlară și programe de simulare/ exerciții privind comportamentul în caz de seism al elevilor și al profesorilor

6.5.3. MASURI ȘI PROPUNERI PRIVIND ECHIPĂREA EDILITARĂ²⁰

Din perspectiva PUG Brăila, care are în obiectiv orientarea dezvoltării orașului pentru cel puțin viitorii 10 ani, este necesar să avem în vedere următoarele aspecte privind sistemul de echipare edilitară:

Alimentarea cu energie termică

- producția de gaze naturale, obținută prin metodele actuale de extracție, devine an de an mai problematică și ca atare dependentă de această resursă naturală trebuie reevaluată din timp.

Situația resurselor alternative pentru obținerea de combustibili și ca surse de energie este precară: Brăila este județul cu cea mai mică suprafață împădurită din țară. În plus, Brăila nu dispune de cărbuni. Singurii combustibili fosili sunt zăcămintele de țiței și gaze asociate din zona Opișenești - Bordei Verde, zăcăminte a căror producție scade an de an. Noi resurse s-au identificat în zonă localității Vișani fără a se estima rezerva geologică exploatabilă.

• **Alimentarea cu gaze naturale**

S.C. DISTRIGAZ SUD - are în planul sau de investiții pe anul 2012, următoarele lucrări: înlocuire și sistematizare conducte și branșamente (Cartier Hipodrom, Cartier Călărași IV, Cartier Obor, Cartier Vidin, B-dul Dorobanților, Calea Călărașilor - între b-dul Dorobanților și str.Unirii).

Până în anul 2015 vor fi înlocuite în totalitate conductele de presiune redusă din metal cu tubulatură PEHD, deosebit de sigură în exploatare. De asemenea se va extinde utilizarea stațiilor de reglare a presiunii în două trepte : medie/redușă și redușă/joasă, cu efecte economice asupra diametrelor conductelor de repartiție - distribuție și implicit a costurilor de exploatare. Dezvoltarea rețelei de distribuție se va face în corelare cu propunerile de extindere urbană a municipiului Brăila, în condițiile stabilite prin reglementările ANRE. Prioritare sunt lucrările de înlocuire a rețelelor din tubulatură metalică cu tubulatură PEHD.

• **Telefonie**

²⁰ sursa: Studiul de Fundamentare privind echiparea edilitară, sc. ARISTAR-MIT srl, 2012-2013

S.C.ROMTELECOM - singura societate din domeniu care ne-a pus la dispoziție date concrete - are un program de dezvoltare. Sunt prevăzute următoarele obiective :

- Instalare fibră optică la blocurile din sos.Buzăului, str.Tineretului, str.G-ral Eremia Grigorescu, ansamblul Apollo, str.Franceză, cartierul ANL Brăilița.
- introducerea în canalizații subterane a tuturor cablurilor de telefonie și televiziune prin cablu.

- **Situația utilităților în zonele ne-urbanizate dar care au beneficiat de PUZ pentru ansambluri de locuințe și servicii**

Zonele lotizate pentru concesiune la tineri potrivit prevederilor Legii nr.15/2003, care dispun de detalii de sistematizare (PUZ) (*Ansamblul Aleea Mecanizatorilor, Ansamblul str.Eroilor, Ansamblul str.Blasov, Ansamblul str.Ion Creanga*) nu dispun în totalitate de utilități. Se recomandă utilizarea corespunzătoare a acestor zone, la standarde urbane.

6.5.4. MĂSURI ÎN CONTINUARE

Corelat viziunii macro-teritoriale în cadrul căreia Mun. Brăila capătă un rol pivotant, concentrând activități și valori materiale deosebite, PUG actual vizează o serie de transformări ale cadrului administrativ și juridic de existență actuală a orașului. În vederea valorificării maxime a potențialului și oportunităților ce se deschid în viitor pentru Brăila (podul rutier peste Dunăre, aeroportul de la Vădeni, racordarea la autostrada Mării Negre, cooperarea orașului în cadrul sistemului urban Brăila – Galați), se impun, dincolo de orizontul de timp pe care PUG actual îl ia în considerare, o serie de măsuri importante:

- clarificarea juridică a teritoriului administrativ al UAT Brăila în raport cu vecinii
- realizarea cooperării intercomunale cu Chiscani, Vădeni, Baldovinești, Vărsătura, Smârdan, în vederea optimizării administrării resurselor de care aceste teritorii dispun
- clarificarea poziției administrative și politice în cadrul sistemului urban Brăila - Galați
- realizarea unui schimb de terenuri cu Vădeni astfel încât Brăila să beneficieze de contactul cu viitorul pod peste Dunăre
- realizarea cadastrului edilitar al orașului
- realizarea cadastrului și registrului spațiilor verzi urbane
- funcționarea în regim GIS a PUG, astfel încât să fie înlăturate erorile de aplicare și posibilitățile de încălcare a sa
- stabilirea temei/ temelor de concurs/licitație publică pentru proiectul/ proiectele de regenerare urbană și amenajare peisagistică a zonelor indicate mai sus, inclusiv a Falezei Dunării
- realizarea unei dezbateri privind teritoriul vestigiu periferic al orașului - cooptarea proprietarilor de terenuri în vederea realizării unui PUZ pentru întreaga suprafață destinată extinderii urbane, cu respectarea liniilor directoare trasate în PUG.
- realizarea unui studiu de trafic și TC dedicat zonei centrului istoric pentru detalierea măsurilor privind implementarea unei mobilități blande, re-structurarea sensurilor unice de circulație și prelungirea liniilor de transport în comun în zonele slab deservite.

6.6. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ

DOMENIUL / OBIECTIVUL PROPUȘ	NR UNIT. PROP./ NR. CATEG.	CATEGORIA DE INTERES			
		SUPRAF. max. (mp Acđ)/ L (Km)- estimativ	NAȚIONAL	JUDEȚEAN	LOCAL
INSTIȚIILE PUBLICE ȘI SERVICII					
<i>Sediu Primărie</i>	1	1800			x
<i>Scoli primare/gimnaziale</i>	4	3000			x
<i>Centre comunitare și de asistență socială</i>	4	5000			x
<i>Piețe agro-alimentare</i>	2	2000			x
<i>Centre sportive de cartier</i>	3	5000			x
<i>Centru cultural si filarmonică</i>	1	2000	x	x	x
<i>Muzeul Dunării</i>	1	1500	x	x	x
<i>Centru de conferințe și congrese</i>	1	2000	x	x	x
<i>Campus universitar /transformarea spitalului 3</i>	1			x	x
<i>Centru cercetare-dezvoltare locală /dezvoltare durabilă</i>	1	2000		x	x
<i>Centre de informare turistica</i>	1	400		x	x
<i>Muzeul industriei locale</i>	1	1000	x	x	x
<i>Centru târguri și expoziții/ industrii creative</i>	2	1000	x	x	x
<i>Spații plantate noi - parc, scuar, gradina de cartier</i>	10	33000			x
GOSPODĂRIE COMUNALA					
<i>Parcuri captare energie verde (fotovoltaice, eoliene)</i>	1	10000		x	x
<i>Parcaje colectoare supra/subterane</i>	5	8000			x
<i>Parcaje de cartier</i>	19	2000			x
<i>Centre recuperare /reciclare materiale refolosibile</i>	25	1000			x
CAI DE COMUNICAȚIE					
<i>Circulații carosabile propuse- categ.II, III, IV (Km)</i>		20			x
<i>Pasaje denivelate CF (Km)</i>	2	1,5		x	x
<i>Pasarele pietonale(Km)</i>	2	0,5			x
<i>Pietonizare/share street zona istorică (Km)</i>	1			x	x
<i>Pietonal-promenadă faleză (Km)</i>	1	5			
<i>Pietonale verzi (Km)</i>	3	3			x
<i>Piste de biciclete (Km)</i>	2	15			x
INFRASTRUCTURA MAJORĂ					
<i>Centura- drum expres (finalizare) (Km)</i>	1	18		x	x
<i>Pod carosabil – Nord /Brăila/Vadeni</i>	1	3,5	x	x	x
SALVAREA, PROTEJAREA ȘI PUNEREA ÎN VALOARE A MONUMENTELOR, ANSAMBLURILOR ȘI SITURILOR ISTORICE					
<i>Zone construite protejate</i>	2	800	x	x	x
<i>Monumente propuse spre clasare</i>	3		x	x	x
<i>Situri arheologice reglementate</i>	1		x	x	x

SALVAREA, PROTEJAREA ȘI PUNEREA ÎN VALOARE A PARCURILOR NATURALE, REZERVAȚIILOR NATURALE ȘI A AMONUMENTELOR NATURALE					
<i>Zone cvasi-naturale de interes peisagistic</i>	1			x	x
<i>Zone umede cu biodiversitate ridicată</i>	1			x	x
SISTEME DE PROTECȚIA MEDIULUI					
<i>Extindere rețea alimentare cu apă și canalizare pe toate străzile existente și propuse prin PUG, etapizat</i>	1	100			x
<i>Îndiguiri</i>	1				x
<i>Perdele de protecție față de circulații carosabile majore (Km)</i>	2	12 (36000mp)			x
<i>Plantații de protecție pentru stabilizarea versanților (Km)</i>	1	8 (24000mp)			x
<i>Coridoare ecologice protecție maluri de apă (Km)</i>	2	6 (24000mp)			x
APARAREA ȚĂRII, ORDINEA PUBLICĂ ȘI SIGURANȚA NAȚIONALĂ					
<i>Cimitir militar</i>	1	50000			x