PRIMĂRIA GHIMBAV

GHIMBAV

un oraș la înălțime

STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ 2014-2024 – ACTUALIZARE PENTRU ANUL 2016 ÎN CORELARE CU S.I.D.U. POL DE CREȘTERE BRAȘOV

2016

PROTEUS DIONA S.R.L. BRAȘOV
Coordonator: Ing. DUMITRU ION

www.proteus.ro
Brașov, str.Bisericii S. Nicolae, nr.12
0722 326407; 0723 350 774; 0728 289198
office@proteus.ro

PREAMBUL

Prezenta **reactualizare a Strategie de Dezvoltare Durabilă a oraşului Ghimbav (SDD) este concepută şi realizată** în concordanţă cu existenţa şi posibilitatea accesării unor fonduri europene nerambursabile, valabile pentru perioada de programare 2014-2020. Acest document programatic este vital pregătirii proiectelor şi pachetelor de proiecte finanțabile din aceste fonduri.

Documentul SDD își propune să susțină schimbarea de paradigmă și dezvoltarea oraşului Ghimbav, prin reactualizarea Strategiei de Dezvoltare Durabilă din 2014, elaborat pentru acesta cu referire la perioada 2014-2024.

Scopul strategiei este acela de a crea un instrument operațional, în baza căruia, Consiliu Local Ghimbav în parteneriat cu Consiliul Județean Brașov, Agenția Metropolitană Brașov și ADR Centru Alba Iulia să își capitalizeze investițiile realizate până în prezent, să-și definească obiectivele şi prioritățile de dezvoltare ale acestui teritoriu pentru perioada 2014-2024 și să le transpună în proiecte strategice, realiste și cât mai uşor de realizat. Documentul supus consultării publice şi aprobării lui, conţine o analiză-diagnostic a situaţiei actuale, însoţită de o trecere în revistă a perspectivelor şi tendinţelor de viitor. Pe baza acestor elemente sunt formulate prioritățile strategice şi propuse principalele direcţii de acţiune ale oraşului Ghimbav pe următorii 8 (opt) ani.

Ca atare, strategia şi-a propus drept **obiective** de atins:

(1) să facă analiza informațiilor relevante cu privire la provocările economice, sociale, climatice, demografice și de mediu din oraş şi, implicit, din zona metropolitană Brașov; recalibrarea informaţiilor din precedentele strategii elaborate şi aprobate, selecţia celor compatibile cu realităţile de azi, în context global şi regional.

(2) să documenteze, analizeze, sintetizeze şi evalueze necesităţile comunităţii, în corelare cu elaborarea unui set de soluţii de care comunitatatea are nevoie.

(3) să conceapă, elaboreze şi să implementeze viziuni şi politici publice moderne în administraţia publică locală; să definească obiectivele strategice şi direcţiile de urmat în dezvoltarea durabilă şi sustenabilă a oraşului.

(4) să conceapă şi să elaboreze un protofoliu de proiecte care, puse în practică, să atingă fiecare obiectiv strategic în parte; să producă identificarea şi listarea potențialelor surse de finanțare necesare realizării acestor proiecte.

Orice proiect sau document iniţiat de instituţiile publice (inclusiv prezentul SDD), trebuie să aibă la bază 3 (trei) **principii** şi să parcurgă 3 (trei) **etape** obligatorii, pentru a fi în acord cu cerinţele dezvoltării durabile:

1. să fie bine documentat şi să fie fezabil;
2. să aibă asigurat un minim de buget, iar banii să fie cheltuiţi cu onestitate şi bine fundamentat;
3. obligatoriu, trebuie să treacă printr-un amplu proces de publicitate publică, urmat de o consultare publică şi politică.

Acestea se constituie şi definesc două tipuri de „Agende" ale administraţiei publice:

1. o Agendă publică ce are la bază, conceptual, suma tuturor aspiraţiilor, gândurilor şi necesităţilor cetăţenilor (convertite în politici publice);
2. o Agendă formală ce cuprinde „spaţiul unde se împart banii", definit prin sintagma unui reputat specialist în administraţie publică, dl. Mihai Ciubotaru, drept ca „spaţiul cu cele mai consistente şi contondente politici publice, adică BUGETUL public!".

Ele se constituie formal şi instituţional la nivel local, regional sau naţional şi creează tipul de **decizie** politică şi executivă: naţională, regională, locală.

Toate aceste principii şi concepte trebuie subscrise legalităţii, prin corpusul de legi, acte şi normative naţionale şi europene, precum şi cele ale autonomiei locale şi asigurării continuităţii

proiectelor şi investiţiilor anterior executate sau în curs de execuţie, fără a limita sau dăuna tendinţelor şi proiectelor de dezvoltare ulterioară ale oraşului Ghimbav.

Desemenea în elaborarea prezentei strategii s-a ținut cont de tendința europeană și mondială în dezvoltarea orașelor mici, respectiv principiile „Smart cities", "… *Pentru a satisface necesităţile din ce în ce mai complexe ale oraşelor în expansiune şi pentru a îmbunătăţi calitatea vieţii, mari companii precum IBM, SIEMENS, Xcel Energy ş.a. au considerat că este timpul de a regândi sistemul de administrare al serviciilor precum şi calitatea acestora prin retehnologizare. Astfel, odată cu dezvoltarea conceptului de "smart grid(s)" a apărut şi conceptul de "smart city – oraş inteligent". IBM a dezvoltat acest concept definind trei axe principale, respectiv* ***oamenii, infrastructura şi administraţia"***, după cum se poate vedea în următoarea figură:

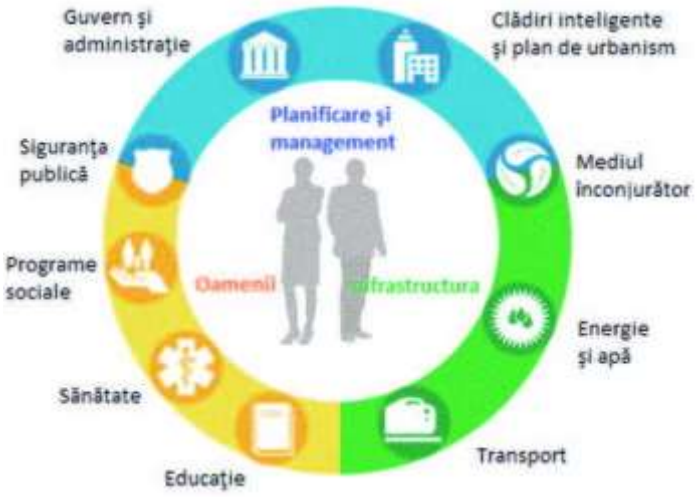


Fig. 1 - Abordarea oraşului inteligent în viziunea IBM
Sursa: Lucrările celei de-a VII-a ediţii a Conferinţei anuale a ASTR

În conceperea şi realizarea SDD Ghimbav, s-au luat în considerare atât principiile metodologice ale planificării strategice conţinute în „Ghidul privind Dezvoltarea şi Implementarea de Politici Urbane Integrate - 2015", elaborat de către MDRAP, prin proiectul cofinanţat de Programul Operaţional Dezvoltarea Capacităţii Administrative-PODCA 2007-2013, cât şi structura Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) a Zonei Metropolitane Braşov (SIDU ZMBv).

În Anexa nr.7, sub titlul „Rolul Politicii Urbane Integrate şi al metodologiei de elaborare a acesteia" se regăsesc reunite elementele structurale ale întocmirii unei Strategii-SDD.

CUPRINS

PREAMBUL 1
CUPRINS 3

Secţiunea I: Ghimbav. Contextul urban şi profilul UAT Ghimbav - arii de interes 4
Capitolul 1 - ECONOMIE ŞI MEDIUL DE AFACERI 6
Capitolul 2 - TURISM 37
Capitolul 3 - CULTURA 41
Capitolul 4 - SPORT 51
Capitolul 5 - AGREMENT 52
Capitolul 6 - MEDIU 55
Capitolul 7 - TRANSPORT 64
Capitolul 8 - SERVICII PUBLICE ŞI UTILITĂŢI 96
Capitolul 9 - PATRIMONIU; LOCUINŢE; POPULAŢIE 107
Capitolul 10 - EDUCAŢIE ŞI ÎNVĂŢĂMÂNT 117
Capitolul 11 – SĂNĂTATEA; ASISTENTĂ SOCIALĂ 120
Capitolul 12 - RESURSE UMANE 123
Capitolul 13 - SIGURANŢA CETĂŢEANULUI ŞI ORDINEA PUBLICĂ 127
Capitolul 14 - ACHIZIŢII PUBLICE ŞI INVESTIŢII 131
Capitolul 15 - ANTICORUPŢIE ŞI ANTIFRAUDĂ 133
Capitolul 16 - COMUNICARE. IDENTITATE. BRAND. STRATEGIA DE COMUNICARE A BRANDULUI DE ORAŞ 141

Secţiunea II: Strategia de dezvoltare. Concepte şi principii. Viziunea şi obiectivele de dezvoltare a oraşului Ghimbav 144
Capitolul 1 - INTRODUCERE 144
Capitolul 2 - PREGATIREA TERENULUI PENTRU REALIZARE SDD. STABILIREA UNUI CADRU ŞI A INSTRUMENTELOR DE LUCRU (ETAPA 1) 146
Capitolul 3 - PARTENERIAT. IDENTIFICAREA ŞI IMPLICAEA PARTENERILOR ÎN CADRUL PROCESULUI DE ELABORARE, APROBARE ŞI IMPLEMENTARE SDD (ETAPA 2) 147
Capitolul 4 - DIAGNOZĂ. ANALIZA ŞI IDENTIFICAREA PROBLEMELOR DE LA NIVEL LOCAL (ETAPA 3) 148
Capitolul 5 - VIZIUNE (ETAPA 4) 165
Capitolul 6 - OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE (ETAPA 5) 166
Capitolul 7 - OPŢIUNI STRATEGICE. EVALUAREA OPŢIUNILOR STRATEGICE, ALEGEREA ŞI DETALIEREA STRATEGIEI. CORELAREA CU ALTE STRATEGII ŞI POLITICI EXISTENTE (ETAPA 6) 168
Capitolul 8 - PLAN DE ACŢIUNE ŞI IMPLEMENTARE. SURSE DE FINANŢARE (ETAPA 7) 172
Capitolul 9 - MONITORIZARE ŞI EVALUARE. DEFINIRE SISTEM MONITORIZARE ŞI EVALUARE (ETAPA 8) 187

Secţiunea III: Adnotari şi anexe 189
Abrevieri 189
Listă tabele 190
Listă figuri 190
Anexe 191

Secţiunea I: Ghimbav. Contextul urban și profilul UAT Ghimbav - arii de interes

CADRU LEGAL

Strategia de dezvoltare durabilă a localității Ghimbav s-a realizat în corelare cu următoarele documente programatice elaborate la nivel local, județean, regional, național și European:

1. Nivel local

- SDD Ghimbav-2014-2024, aprobată prin HCL nr.52/31.07.2014.
- Brandul oraşului Ghimbav, aprobat prin HCL nr. 38/2016.
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) oraş Ghimbav, aprobat pin HCL nr.54/31.10.2016.
- Planul de Acţiune pentru Energie Durabila (PAED) oraş Ghimbav, aprobat prin HCL nr.55/31.10.2016.
- Eficienţă energetică şi iluminat inteligent, aprobat prin HCL nr.52/31.10.2016.

2. Nivel zonal/județean

- Strategia de Dezvoltare Durabilă a zonei metropolitane Brașov 2012-2020 (2012).
- SIDU Brasov
- Studiu privind Starea Economică și Prognoza de Dezvoltare Economică a Zonei Metropolitane Brașov pentru orizontul de timp 2011-2020 (2011).
- Studiu privind Starea Mediului Înconjurător și Protecția Mediului a Zonei Metropolitane Brașov pentru orizontul de timp 2011-2020 (2011).
- Strategia de Dezvoltare a Județului Brașov orizonturi 2013 - 2020 – 2030, aprobată prin Hotărârea nr. 325 din 02.11.2010 a Consiliului Județea Brașov (2010).
- Stratrategia de Dezvoltare a Județului Brașov 2014-2020-2030 (2010).
- Planul de Amenajare a Teritoriului Județului Brașov: Volumul I: situația existentă, probleme și priorități & Volumul II: propuneri, program de măsuri, Institutul Naţional de Cercetare-Dezvoltare pentru Urbanism şi Amenajarea Teritoriului – URBANPROIECT Bucureşti (2002).
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Polul de Creștere Brașov (2015).
- Îmbunătățirea eficienței energetice în Brașov TRACE / Improoving energy efficiency in Brașov România TRACE (2013).
- Studiul de mobilitate MMOVE- Mobility Management Ouver Europe, Changing Mobility Patterns Brașov.
- Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Brașov 2030.
- Proiect Terminal Intermodal Brașov – Parc Logistic Brașov.
- Structura și rolul Agenției Metropolitane pentru Transport Public Brașov (2009).
- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU) pentru Polul de Creștere (PC) Brașov.
- Masterplan județul Brașov-APA; Deşeuri.
- Strategia pentru incluziunea grupurilor defavorizate, Primăria Brașov.

3. Nivel regional

- Planul Regional de Dezvoltare – Regiunea Centru 2014-2020, aprobat prin Hotărârea nr.12/15.07.2014 a Consiliului pentru Dezvoltare Regională Centru, precum și studiile sectoriale realizate la nivel regional de ADR Centru, în perioada 2012-2013.
- Analiza privind stadiul implementării POR 2007-2013 la nivelul Regiunii de Dezvoltare Centru.
- Strategia de Specializare Inteligentă a Regiunii Centru (2014) realizată de ADR Centru/ prioritatea 1.5-Susținerea orașelor „inteligente”(transport urban, energie etc).

4. Nivel național

- Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2035 (2014) – rapoartele privind Rețeaua de localități după rang și importanță, Formarea și dezvoltarea sistemelor de localități, Caracteristicile localităților urbane și rurale.
- Programul Operațional Regional 2014-2020.
- Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020.
- Programul Operațional Capital Uman 2014-2020.
- Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020.
- Programul Operațional Ajutorarea Persoanelor Dezavantajate 2014-2020.
- Programul Național de Dezvoltare Locală (Subprogramul „Regenerarea urbană a municipiilor și orașelor”).

5. Nivel European

- Strategia EUROPA 2020, /(Smart cities as a driver of a new European industrial policy) cu cele trei priorități de dezvoltare: (1) creştere inteligentă, care să dezvolte o economie bazată pe cunoştinţe şi inovaţie; (2) creştere durabilă, care să promoveze o economie mai verde, mai competitivă şi care să gestioneze resursele într-un mod mai eficient; (3) creştere incluzivă care să stimuleze o economie cu un potenţial înalt de angajare, care să asigure coeziunea teritorială şi socială.
- Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020, având ca priorități de dezvoltare teritorială: (1) Promovarea dezvoltării teritoriale policentrice şi echilibrate, (2) Încurajarea dezvoltării integrate în orașe, regiuni rurale și specifice, (3) Integrarea teritorială în regiunile funcționale transfrontaliere și transnaționale, (4) Asigurarea competitivității globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice, (5) Îmbunătățirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunități și întreprinderi, (6) Gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor.
- Comisia Europeană – Vision and Strategy for Europe’s Electricity Networks of the Future, Platforma Tehnologică Europeană Smart Grids, 2006.
- M. Eremia, L. Toma, C. Bulac, I. Triştiu – Rețele electrice inteligente, WEC Regional Forum FOREN2008, Neptun, 16-19 iunie 2008.
- http://smartercitieschallenge.org;
- www.smart-cities.eu.

Capitolul 1 - ECONOMIE ȘI MEDIUL DE AFACERI

Dezvoltarea economică a orașului Ghimbav se analizează în contextul creşterii economice înregistrată la nivel national şi la nivelul Agentiei Metropolitane Brașov(ZMB). Când în perioada 2004-2008, la nivel mondial există o creștere economică, la nivel național această creştere s-a simțit doar în perioada 2007-2008. Această creştere s-a manifestat prin realizarea de noi investiții (multe tip green-field), crearea de noi locuri de muncă, pe fondul reformelor economice şi al creşterii gradului de încredere a investitorilor, însoţite însă de un deficit extern tot mai mare şi de expansiunea creditului. Evoluţia mediului economic din oraşul Ghimbav se înscrie în aceste tendinţe remarcate la nivel naţional şi este determinată de un mix de politici publice,valori proprii, resurse interne şi externe.

Economia ghimbăşeană se circumscrie principiilor şi valorilor cuprinse în strategia competitivităţii europene (Strategia Europa 2020), producând bunuri şi servicii la standarde înalt competitive conform cerinţelor pieţei internaţionale, unde are asigurată o piaţă extinsă. Această competitivitate creează noi locuri de muncă, generează venituri certe şi mai ridicate, fiind satisfăcută astfel îmbunătățirea condițiilor de trai pentru populație și a factorilor ce susțin competitivitatea. În contextul creșterii competitivității economiei Uniunii Europene economia ZMB se dezvoltă pe baza capacității producției de bunuri și servicii ce răspund, într-un cadru competitiv accentuat, cerințelor pieților internaționale, nevoilor crescânde de generare de venituri și de locuri de muncă, precum și de îmbunătățire a condițiilor de trai pentru populație și, implicit, a factorilor ce susțin competitivitatea.

Oraşul Ghimbav este racordat deja la economia ZMB şi a judeţului, contribuind substanţial la indicatorii judeţului. Astfel el influenţează şi este influenţat de dinamica economică a ZMB. Aceasta, fapt atestat de realitatea curentă, „concentrează o sumă de factori favorabili creșterii, precum structura economiei, capitalul uman, formarea continuă, accesibilitatea și conectivitatea spațială, inclusiv prin funcționarea unui număr semnificativ de clustere inovative”. În context naţional şi regional, judeţul Brașov are o contribuție de 30,2% din PIB-ul total al regiunii de dezvoltare Centru, fiind în topul primelor 5 (cinci) județe din România, cu o pondere în jurul cifrei de 3,3% din PIB-ul național. Concluzionând, economia ghimbăşeană s-a integrat în mecanismul economiei circulare interactive, care în Brașov este funcțional şi se află într-o etapă de dezvoltare şi consolidare. O economie circulară presupune existenţa unui mecanism în care factorii de producţie, cercetarea ştiinţică, transferul tehnologic către piaţă, impune mediului privat şi sectorului public, o dinamică accelerată a inovării şi strategii alternative la sistemele clasice. Datorită economiei circulare, cresc oportunităţile şi spaţiile de apariţie şi aplicare de noi politici publice, locale şi regionale.

Motivația și obiectivul analizei: Analiza economiei defineşte fundamental, prin prelucrarea datelor existente, identificarea algoritmilor de dezvoltare a sectoarelor economice, precum şi relevanţa factorilor care determină cauzal dezvoltarea economică. Analiza ia în calcul: dinamica structurii economice, modalităţile şi mijloacele de diversificare și specializare, distribuţia spațială a acestora în corelaţie cu rețeaua de transport.

Obiectele analizei se concentrează pe calităţi ale resursei umane: capacitatea de inovare şi de dezvoltare a capitalului uman, prin profesionaliare continuuă precum și a spiritului antreprenorial.

Indicatori macroeconomici

Economia locală trebuie pusă şi analizată într-un cadru mai larg, al economiei judeţului, comparată cu regiunea şi România, ca ţară.

România este ţară membră a Uniunii Europene, începând cu 01 ianuarie 2007. În ultimul deceniu, ţara noastră a realizat o seamă de reforme structurale, politice, administrative, instituţionale, juridice, economice, sociale, de mediu şi culturale de anvergură, aliniindu-se celor din UE. Ele au schimbat profund societatea românească şi a înscris ţara pe un trend ascendent de stabilitate politică, siguranţă naţională, economică şi socială. Urmează o etapă dificilă de integrare totală în piaţa comună a UE şi

alte pieţe externe, dublată de o creştere a competitivităţii, cercetării şi creaţiei ştiinţifice, producţiei tehnologice de vîrf şi regândire a sistemului educaţional, profesional şi de valorizare a potenţialului uman existent.

Indicatorii economici din ultimii doi ani, ne situează pe locul 5(cinci) în UE. Cu o prognoză de creştere anuală de cca 4%. Trei prognoze, ale BERD, FMI şi Comisia Europeană, pot fi considerate relevante pentru dezvoltarea României.

Economia românească, văzută prin prisma BERD: România va atinge în 2016 cea mai mare creştere economică din regiune, de 4%. Majorările salariale şi reducerea TVA stau în spatele creşterii economice puternice pe care însă economiştii o califică drept „peste potenţial". Instituţia financiară a îmbunătăţit uşor, cu 0,3 puncte procentuale, estimarea referitoare la creşterea economică a României în 2016, de la 3,7%. Pentru 2017, BERD anticipează o creştere a PIB de 3,5% în cazul României.

Şi investiţiile private vor continua să crească ca urmare a costului scăzut al finanţării şi anulării taxei pe construcţiile speciale programată pentru 2017, în opinia BERD. Creşterea economică în România rămâne peste potenţial.

Pentru anul viitor, BERD anticipează încetinirea creşterii economice de la 4% la 3,5% în România, tendinţa fiind influenţată şi de salariul minim. Mai optimist, Fondul Monetar Internaţional (FMI) a revizuit în primăvara acestui an (2016) prognoza de creştere a PIB de la 3,9% la 4,2% în cazul României. Potrivit raportului FMI din aprilie „World Economic Outlook", România ar urma să aibă în 2016 a doua cea mai mare creştere economică din UE, după Irlanda, al cărei PIB este estimat să crească cu 5%, după o ascensiune spectaculoasă de 7,8% în 2015.

La rândul ei, Comisia Europeană consideră că economia României este în expansiune şi anticipează un avans al PIB de 4,2% în 2016 şi de 3,7% în 2017. Însă executivul de la Bruxelles a avertizat că avântul economiei este peste potenţial şi, prin urmare, aduce cu el o serie de vulnerabilităţi precum depăşirea deficitului şi a datoriei publice, potrivit raportului de ţară al Comisiei Europene. În primele luni ale acestui an, economia României a evoluat în parametrii anticipaţi.

Potrivit anticipărilor FMI, creşterea economică scade de la 4,2% în 2016 la 3,6% anul viitor, creşterea consumului se reduce de la 6,2% la 4,8% iar inflaţia se triplează pe medie de la minus 0,4% în acest an la plus 3,1% în 2017.

La începutul lunii, Comisia Europeană a apreciat că reducerile de taxe şi majorările de salarii vor menţine creşterea economică, graţie intensificării cererii domestice. Ca şi FMI, Comisia Europeană avertizează însă că aceste lucruri vor afecta competitivitatea şi crearea de noi locuri de muncă. Potrivit Comisiei, costul forţei de muncă va creşte şi, prin urmare, costurile pentru angajatori şi profiturile vor scădea. În România, există 8(opt) regiuni de dezvoltare, după modelul ţărilor din UE. La fel există opt zone metropolitane care suţin cei opt Poli de Creştere. Ele contribuie definitoriu la economia României. Cele opt mari zone metropolitane ale României (Bucureşti, Braşov, Cluj-Napoca, Constanţa, Craiova, Iaşi, Ploieşti şi Timişoara) concentrează 50% din populaţia României şi 75% din „veniturile certe" (firm revenues) ale ţării. Potenţialul lor de dezvoltare este, însă, insuficient fructificat – potrivit unui studiu al Băncii Mondiale, realizat pentru Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP).

Prin analogie cu ceilalți 7 poli de creștere din România, se observă faptul că municipiul Brașov are o depedență mai ridicată de domeniul industrial și o dezvoltare mai slabă a sectorului de servicii decât principalii săi competitori, respectiv București, Cluj-Napoca și Constanța, dar o structură economică mai diversificată decât Timișoara, Craiova sau Ploiești, la nivelul cărora peste 50% din cifra de afaceri totală a întreprinderilor este reprezentată de industrie. O analiză mai detaliată a structurii sectorului terțiar indică pentru Brașov o subdezvoltare a sub-sectoarelor cu valoare adăugată ridicată, mai ales IT&C și activități științifice, tehnice și profesionale, comparativ cu Cluj-Napoca, Timișoara, Iași și chiar Ploiești, primele trei beneficiind de tradiția de centre universitare regionale, iar ultimul de proximitatea față de București. În schimb, municipiul Brașov înregistrează performanțe mai bune în ceea ce privește sectorul comercial, aici avându-și sediul numeroase companii de retail și distribuție cu

acoperire regională sau chiar națională, dar și în cel medical, numărul spitalelor și clinicilor private fiind mai mare decât în orașele de talie similară din România.

„Recuperarea decalajului de dezvoltare al Brașovului față de polii de creștere mai bine poziționați economic în prezent, mai ales față de București și Cluj-Napoca, care au înregistrat cel mai ridicat ritm de creștere în ultimii ani, se poate face doar printr-o modificare structurală a economiei locale, în sensul dezvoltării susținute a activităților cu valoare adăugată mare din sfera serviciilor, dinamice și cu un context de piață favorabil, pentru IT&C, servicii financiare, activități tehnice și profesionale (consultanță, inginerie etc.), sănătate, industrii creative etc. Acestea sunt, de altfel, și ramurile economice care înregistrează cel mai ridicat nivel de salarizare la nivel global și național și care asigură ocuparea preponderentă a forței de muncă înalt calificată, care astăzi părăsește parțial zona Brașovului în căutarea unor oportunități de angajare adecvate nivelului de instruire. (Sursa: SIDU ZMB 2016)”

În încercarea de uniformizare a dezvoltării economice, de respectare a condițiilor de mediu şi echilibrare a dezvoltării teritoriale la nivelul Zonei Metropolitane Braşov, o parte din investiţiile actuale dar şi în cele viitoare au fost localizate pe teritoriul localităţilor limitrofe Municipiului Braşov, cu precădere în apropierea infrastructurii de transport (Cristian, Ghimbav, Hălchiu, Hărman, Prejmer). Acest fapt a generat o dezvoltare economică ce va menţine și pentru localitatea Ghimbav acelaşi profil economic şi pentru perioada următoare.

Judeţul Braşov are particularitatea de a fi judeţul cu cea mai mare rată de urbanizare din ţară (grad de urbanizare, 75,3% din populație locuind la orașe iar 24,7% în cele 45 de comune și 149 sate) şi o puternică economie industrializată. Deasemeni cuprinde în spaţiul lui atit cel mai dezvoltat municipiu din Regiunea Centru, cât şi Zona Metropolitană şi Polul de Creştere Braşov.

Economia județului Brașov și, implicit, a orașului Ghimbav, a avut o evoluție puternic ascendentă în ultimii 15 ani, concretizată în creșterea PIB (PPS – putere de cumpărare standard) cu 153,6% în intervalul 2000-2013, peste ritmul de creștere de la nivelul regiunii Centru (+135,8%), dar inferior mediei naționale (+158,5%). Spre comparație, PIB-ul U.E. – 28 a crescut cu doar 41,7% în același interval. În acest context, județul Brașov și-a consolidat poziția de lider economic regional, cu o contribuție de 30,2% din PIB-ul total al regiunii de dezvoltare Centru, precum și o poziție în topul celor mai importante 5 județe din România din perspectiva dezvoltării economice, cu o pondere de 3,3% din PIB-ul național, în anul 2013.

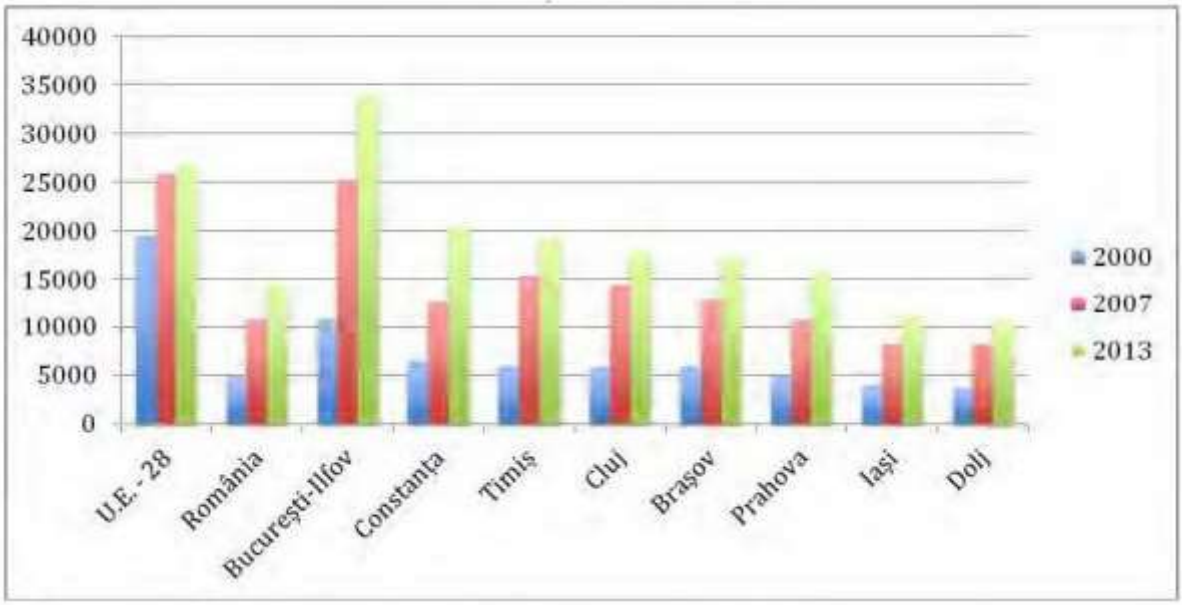


Fig. 2 - PIB per locuitor, în prețuri curente, în perioada 2000-2013
Sursa: EUROSTAT / SIDU Brașov

În perioada 2000-2013, se poate observa o tendință de convergență a PIB per capital (PPS) la media Uniunii Europene, reflectată de faptul că în prezent județul Brașov se află la 65% din media U.E. – 28, față de doar 31% în anul 2000 și 49% în anul 2007. Dacă actualul ritm de creștere al economiei județene se va menține, este posibil ca Brașovul să atingă un PIB comparabil cu media comunitară, în termen de putere de cumpărare standard, la orizontul anului 2030. Cinci regiuni din România au PIB-ul pe cap de locuitor sub 50% din media Uniunii Europene, cu un nivel de numai 34% în nord-estul țării, arată datele publicate de Eurostat, in semestrul II din 2016, potrivit cărora zona Bucureşti-Ilfov a ajuns la un nivel al indicatorului de 129% din media UE. Regiunea Centru, din care face parte și Brașovul, a ajuns la un PIB pe cap de locuitor de 52% din media UE (7.100 de euro/locuitor). PIB-ul pe cap de locuitor este măsurat după standardele puterii de cumpărare, datele fiind valabile pentru 2014, potrivit Eurostat. În total, în UE există 21 de regiuni în care PIB-ul pe cap de locuitor este sub 50% din media Uniunii Europene, câte cinci din România, Bulgaria şi Polonia, patru în Ungaria şi câte una în Grecia şi Franţa. În anul 2016, Judeţul Braşov ocupă locul I în cadrul Regiunii Centru în clasamentul judeţelor referitor la volumul exportului, cu o pondere de 34,1% în volumul exportului Regiunii Centru. Locul II îi revine judeţului Sibiu cu o pondere de 33,7% şi este urmat de judeţele: Alba (12,7%), Mureş (12,1%), Covasna (3,8%), Harghita (3,5%). Din punct de vedere al volumului importului, judeţul Braşov ocupă locul I în cadrul Regiunii Centru cu o pondere de 36,8% în volumul importurilor Regiunii Centru. Locul II în acest clasament îl ocupă judeţul Sibiu cu un procent de 28,9%. Următoarele judeţe, după Braşov şi Sibiu sunt Mureş (16,3%), Alba (10,0%), Harghita (4,6%) şi Covasna (3,4%).

Judeţul Braşov se situează în clasamentul pe ţară al judeţelor pe locul 4 referitor la volumul exporturilor (realizând 5,3% din exporturile la nivel naţional), după judeţele: Argeş (11,1%), Timiş (10,1%), Arad (6,1%). Referitor la volumul importurilor, judeţul Braşov se situează în clasamentul pe ţară al judeţelor pe locul 6 (realizând 4,3% din importurile la nivel naţional), pe primele 5 locuri în clasamentul pe ţară al judeţelor aflându-se judeţele: Timiş (8,1%), Ilfov (7,6%), Argeş (7,1%), Arad (4,7), Prahova (4,3%). Valoarea schimburilor intracomunitare de bunuri a fost de 194.368 mii euro la expedieri şi 165.785 mii euro la introduceri, reprezentând 89,1% din total exporturi şi 86,5% din total importuri. Comparativ cu luna decembrie 2015 valoarea schimburilor intracomunitare de bunuri la expedieri a crescut cu 13,1%, iar la introduceri a scăzut cu 5,3%. Faţă de luna ianuarie 2015, valoarea schimburilor intracomunitare de bunuri la expedieri a crescut cu 2,5%, iar la introduceri a crescut cu 3,1%. Principalele ţări partenere ale judeţului Braşov la export au fost: Germania (40,4%), Franţa (8,5%), Italia (6,6%), Spania (5,9%), Polonia (5,2%), Turcia (3,6%), Belgia (3,5%), Marea Britanie (2,9%), Suedia (2,6%), Ungaria (2,5%).Pe fluxul de importuri, principalii parteneri comerciali ai judeţului Braşov au fost: Germania (37,9%), Italia (9,0%), Franţa (6,9%), Marea Britanie (5,8%), China (5,4%), Austria (4,9%), Ungaria (3,7%), Olanda (3,5%), Polonia (3,2%), Spania (2,3%).

Luna ianuarie 2016	**Export (FOB)**		**Import (CIF)**		**Sold FOB/CIF**	
	Valoare^p	**În % faţă de ianuarie 2015**	**Valoare^p**	**În % faţă de ianuarie 2015**	**Ianuarie 2016**	**Ianuarie 2015**
Comerţ intra-UE28	194.368	102,5	165.785	103,1	28.583	28.733
Comerţ extra-UE28	23.847	98,5	25.774	124,9	-1.927	3.637
TOTAL	**218.215**	**102,0**	**191.559**	**105,5**	**26.656**	**32.370**

Tabelul 1 - Exporturile (FOB), importurile (CIF) şi soldul FOB/CIF al operaţiunilor de comerţ internaţional de bunuri (mii euro)

La nivelul Zonei Metropolitane Brașov, se remarcă existența următoarelor aglomerări economice, care concentrează un număr mare de firme, salariați și generează un volum important de afaceri și exporturi:

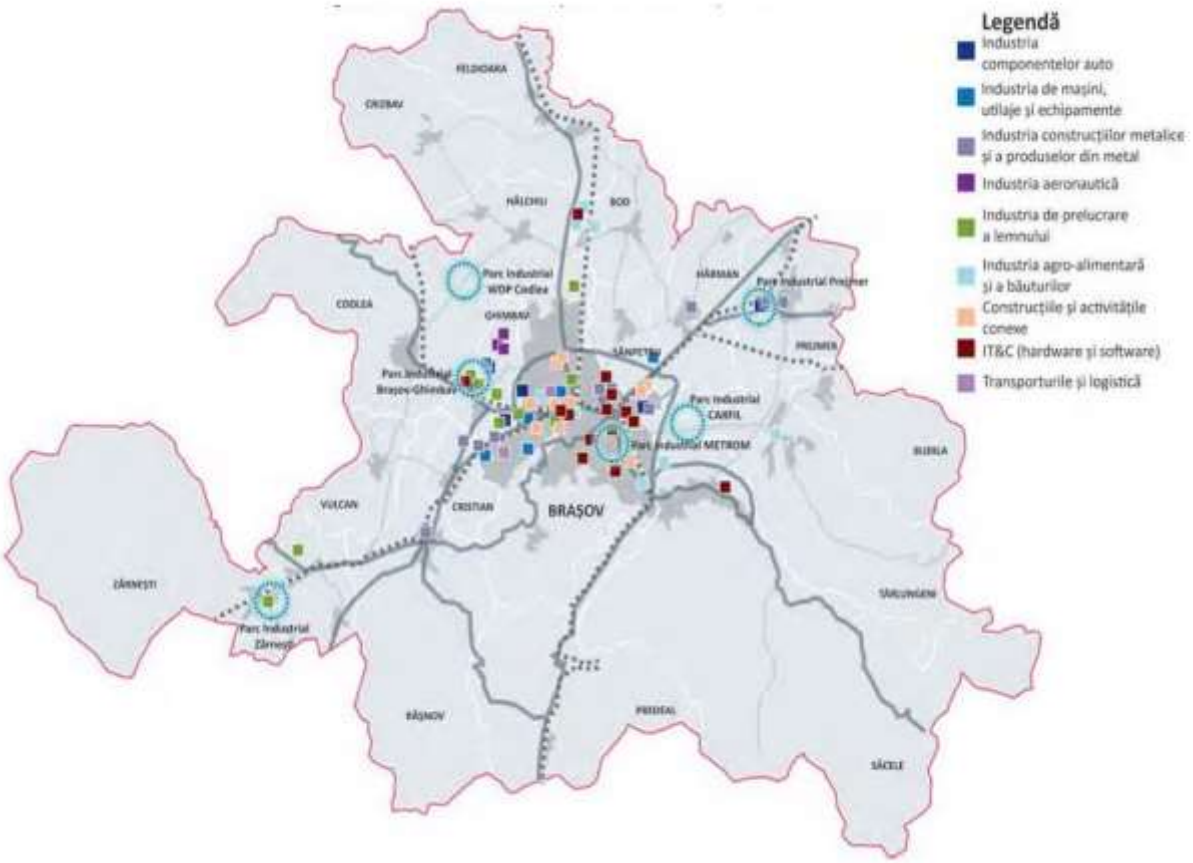


Fig. 3 - Localizare tipuri de activități ZMB
Sursa: SIDU Brașov

În perioada 1989-2000 economia Ghimbavului a avut, ca toată economia țării un declin serios, aspect ce a determinat desființarea locurilor de muncă, creșterea șomajului, migrația forței de muncă calificate către alte zone ale țării dar mai ales către alte piețe de muncă din Europa.

După anul 2000 ca urmare a externalizării activităților industriale în afara Brașovului, investitorii și-au îndreptat atenția către zonele adiacente, unde, în primul rând terenurile pentru investiții erau mult mai accessibile ca preț.

Facilitățile oferite investitorilor de către administrațiile publice din Ghimbav și Cristian alături de existența forței de muncă calificate în domeniul construcției de mașini și a Universității tehnice Brașov au determinat dezvoltarea industriei construcțiilor de mașini și mai recent a celei aeronautice. Ca urmare a investițiilor din sectorul industrial, orașul Ghimbav se plasează printre primele din județul Brașov și chiar din țară.

Analiza principalilor indicatori economici de la nivelul mediului economic se realizează tot în contextul analizei indicatorilor economici ai polului de creștere și acesta indică faptul că industria prelucrătoare, comerțul, construcțiile și transporturile contribuie cel mai mult la ocupare, output-ul economic și antreprenoriat

Profilul economic al localității, realizat pe baza cifrei de afaceri, este determinat în principal de activitățile în domeniul industriei (77,94% realizat de 41 agenți economici), comerțului (9,71% realizat

de 49 agenţi economici) şi construcţiilor (2,90% realizat de 15 agenţi economici), iar diverse activităţi pentru restul (realizat de alţi agenţi economici).

Sectoare economice; IMM

Oraşul Ghimbav a beneficiat în ultima perioadă de o creştere economică semnificativă, datorată în principal unor investiţii majore în unităţi de producţie, realizate de către investitori. Această dezvoltare economică se datorează şi unei bune colaborări dintre autoritatea locală şi investitori, autoritatea locală având permanent ca prioritate sprijinirea agenţilor economici locali şi crearea de locuri de muncă. „Cam din anul 2000 au început să vină investitorii în Ghimbav. Fiecare fabrică de aici are în prezent cam 400-500 de angajaţi. Cei mai mulţi angajaţi sunt din zonă pentru că sunt oameni calificaţi care au lucrat la fabricile Rulmentul, Roman, iar pe alţii i-au calificat companiile“ (declaraţie pentru ZF-Ziarul Financiar, dl. Dan Szinatovici, secretarul primăriei oraşului Ghimbav).

Astfel pe teritoriul oraşului Ghimbav îşi desfăşoară activitatea mai multe unităţi economice cu capital de stat sau privat (românesc sau străin), cum sunt: Intreprinderea Aeronautică Română (IAR); Airbus Helicopters Romania S.A., cel mai mare producător european de elicoptere şi unul dintre cei mai mari din lume, care va vinde elicopterele pe care le va produce la noua fabrică de la Ghimbav clienţilor din întreaga lume, începând cu finele anului viitor, cel târziu începutul lui 2018; Filatura de lână „TRANSILANA”; Fabrica de cartoane şi ambalaje „ECOPACK”; Fabrica de prelucrare a lemnului „FOREX” infiinţată în anul 1991, având ca domeniu de activitate principal tăierea şi rindeluirea lemnului. Totodată pe teritoriul oraşului Ghimbav se găseşte şi Parcul Industrial „ICCO” Ghimbav, de tip *greenfield* (care presupune investiţii pe loc gol), având o suprafaţă de 39 ha, locaţie în care-şi desfăşoară activitatea în general companiile multinaţionale. În Parcul Industrial Braşov din Ghimbav, sunt în jur de şase fabrici mari, printre care şi cele de componente auto Continental Powertrain Romania, care dezvoltă o unitate de pompe de alimentare cu combustibil, cea a nemţilor de la Preh România S.R.L., care produc aici sisteme de comandă, de acţionare şi control pentru autovehicule, dar şi a grupului Quin care fabrică ornamente de decor pentru industria auto.

Cele mai importante firme care funcţioneză în prezent în cadrul Parcului Industrial sunt:

Nr.	Denumirea societăţii comerciale	Domeniul de activitate	Număr mediu de angajaţi -2015-	Cifra de afaceri -2015-
1.	PREH ROMANIA S.R.L.	Fabricarea de echipamente electrice şi electronice pentru autovehicule şi pentru motoare de autovehicule	832	593.772.781
2.	BENCHMARK ELECTRONICS ROMANIA S.R.L.	Fabricarea calculatoarelor şi a echipamentelor periferice	737	322.418.806
3.	EDS ROMANIA S.R.L.	Activităţi tipografice		
4.	HARSHA ENGINEERS EUROPE SRL	Turnarea altor metale neferoase	197	128.594.679
5.	CONTINENTAL POWERTRAIN ROMANIA	Fabricarea altor piese şi accesorii pentru autovehicule şi pentru motoare de autovehicule	607	399.734.817
6.	ICCO SYSTEMS	Lucrări de instalaţii electrice	114	24.750.339
7.	VP INDUSTRIES ROMANIA S.R.L.	Fabricarea ehipamentelor de ventilaţie şi frigorifice, exclusiv a echipamentelor de uz casnic	156	40.870.862

Tabelul 2 - Clasificarea agenţilor economici din Parcul Industrial Braşov, după cifra de afaceri înregistrată în 2015

Sursa: U.A.T. Ghimbav / ANAF-DGRF Braşov

Alături de acestea, există numeroase alte firme care au sediul în orașul Ghimbav și derulează activități în domeniul industriei, dintre care amintim:

Nr.	Denumirea societății comerciale	Domeniul de activitate	Număr mediu de angajați -2015-	Cifra de afaceri -2015-
1.	QUIN ROMANIA S.R.L.	Fabricarea altor piese şi accesorii pentru autovehicule şi pentru motoare de autovehicule	1.439	376.408.144
2.	IAR S.A.	Repararea şi întreţinerea aeronavelor şi navelor spaţiale	314	130.892.204
3.	VIESSMANN S.R.L.	Comerţ cu ridicata al echipamentelor de fierărie	61	130.746.360
4.	S.C. ECOPACK S.A.	Fabricarea hârtiei și cartonului ondulat și a ambalajelor din hârtie și carton	201	115.946.927
5.	TRANSFORMER ENERGY SUPPLY S.R.L.	Comercializarea energiei electrice	18	114.287.798
6.	BEPCO S.R.L.	Producția de energie electrică	68	94.101.803
7.	AIRBUS HELICOPTERS ROMANIA S.A.	Fabricarea de aeronave și nave spațiale	160	87.047.284
8.	TESS S.A.	Comerţ cu autoturisme şi autovehicule uşoare (sub 3,5 tone)	129	40.503.950
9.	R.S. ACTIV S.R.L.	Comerţ cu alte autovehicule	21	34.059.506
10.	FLENCO EAST EUROPE FLUID SYSTEM S.R.L .	Fabricarea de construcții metalice și părți componente ale structurilor metalice	180	32.493.281
11.	ITC LOGISTIC ROMANIA S.R.L.	Alte activități anexe transporturilor	40	29.557.370
12.	GOTT STRASSE S.R.L.	Lucrări de construcții a drumurilor și autostrăzilor	31	29.400.680
13.	TRANSILANA S.A.	Pregătirea fibrelor şi filarea în fire tip lână pieptănată	154	28.928.333
14.	S.C. FLENCO EAST EUROPE S.R.L.	Fabricarea de construcţi metalice şi părţi componente ale structurilor metalice	1	19.628.981
15.	FINTRANS S.R.L.	Transporturi rutiere de mărfuri	41	18.892.002
16.	AXXON COMPOSITES S.R.L.	Fabricarea materialelor în forme primare	59	16.491.467
17.	WENDY FRUITS S.R.L.	Comerţ cu ridicata al fructelor și legumelor	10	15.796.019
18	RAP CONFECTIONERY S.R.L.	Fabricarea produselor din cacao, a ciocolatei şi a produselor zaharoase	73	15.625.957
19.	FOREX S.R.L.	Tăierea şi rindeluirea lemnului.	65	14.256.828
20.	CHIMONO S.R.L.	Intermedieri în comerțul cu produse alimentare, băuturi și tutun	18	13.333.870
21.	FOOD FRIGO EUROPA S.R.L.	Comerţ cu ridicata nespecializat	9	11.874.675
22.	CURZONIA S.R.L.	Fabricarea prin tricotare croşetare a	142	10.557.461

		altor articole de îmbrăcăminte		
23.	FERU-TEC S.R.L.	Fabricarea articolelor din material plastic pentru construcții	26	10.382.601
24.	MELATERA S.R.L.	Comerț cu ridicata specializat al altor alimentelor, inclusiv pește, crustacee și moluste	4	9.780.998
25.	KAMPUR COM S.R.L.	Comerț cu ridicata de piese și accesorii pentru autovehicule	20	9.437.491
26.	ZUBAIDA S.R.L.	Comerț cu ridicata al fructelor și legumelor	7	9.097.413
27.	ELCATA MHC S.R.L.	Producția de energie electrică	7	8.540.764
28.	ADRIANA PROD S.R.L.	Fabricare pâinii, fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	96	8.200.523
29.	SAF-HOLLAND RO	Comerț cu ridicata de piese și accesorii pentru autovehicule	8	8.173.755
30.	SILVA CARPAT PRODIMPEX SA	Fabricarea de furnire și a panourilor de lemn	83	5.831.175
31.	TAMIV BUSINESS S.R.L.	Tăbăcirea și finisarea pieilor, prepararea și vopsirea blănurilor	24	5.727.709

Tabelul 3 - Clasificarea agenţilor economici din orașul Ghimbav, după cifra de afaceri înregistrată în 2015
Sursa: U.A.T. Ghimbav / ANAF-DGRF Brașov

Unele din societăţile comerciale amintite deși au sedii sociale în alte oraşe, au puncte de lucru în orașul Ghimbav, astfel indicatorii economici raportaţi cuprind şi activitatea acestora, fiind greu de determinat procentul care este realizat din activitatea în punctul de lucru Ghimbav.

Cele mai multe îşi desfăşoară activitatea în sectorul industriei prelucrătoare, urmate de sectorul comerţului şi serviciilor. Din punct de vedere al formei juridice de organizare, majoritatea firmelor sunt societăţi cu răspundere limitată, iar un număr redus sunt societăţi pe acţiuni.

La 31 decembrie 2015, se poate observa că din totalul firmelor din oraş, 108 sunt microintreprinderi, 20 sunt firme mici, 22 sunt întreprinderi mijlocii şi 5 întreprinderi se încadrează în categoria firmelor mari cu peste 250 de angajaţi. Ponderea sectorului IMM la nivelul orașului este de 70%.

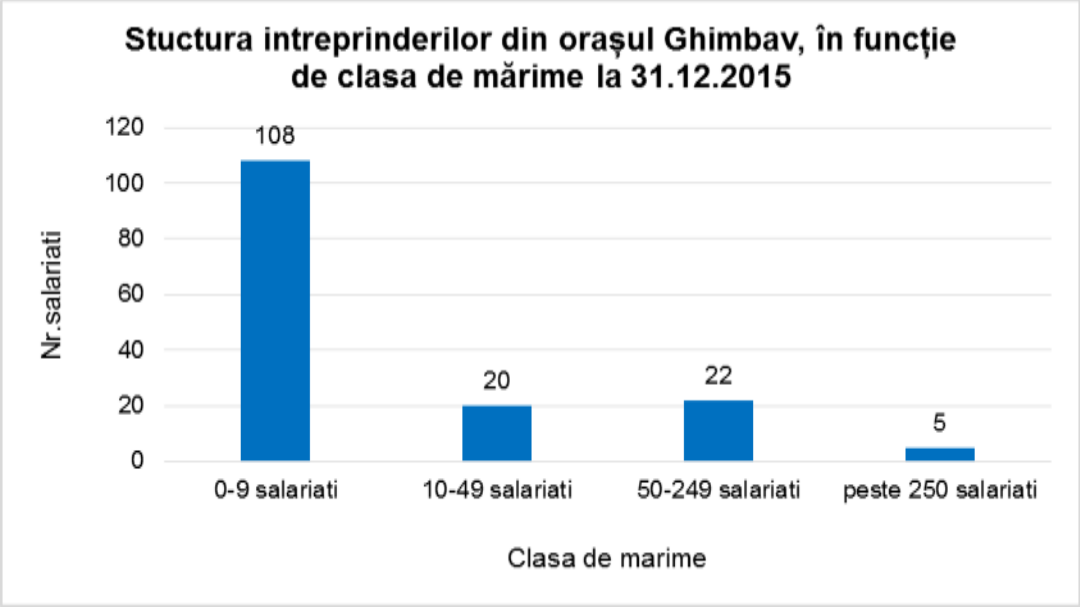


Fig. 4 - Structura întreprinderilor din orașul Ghimbav, în funcţie de clasa de mărime

Sursa: U.A.T. Ghimbav / ANAF-DGRF Brașov

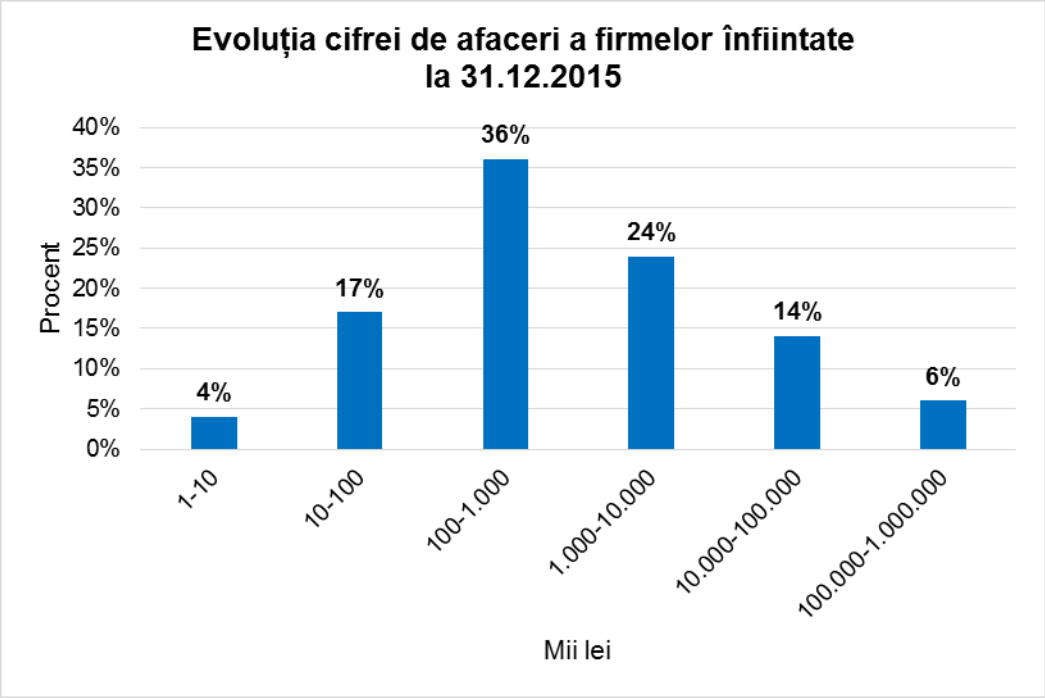


Fig. 5 - Structura firmelor după cifra de afaceri, din orașul Ghimbav
Sursa: U.A.T. Ghimbav / ANAF-DGRF Brașov

Analiza sectorială

După obiectul de activitate, la 31.12.2015, structura agenţilor economici din orașul Ghimbav este următoarea:

Obiect de activitate	**Nr. firme la 31.12.2015**	**Cifra de afaceri totală (lei) la 31.12.2016**	**Nr. salariați la 31.12.2015**
Agricultura, silvicultură și pescuit	4	5.129.607	17
Industria prelucrătoare	41	2.468.378.810	5.975
Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat	3	216.930.365	93
Construcții	15	91.720.853	347
Comerț	49	307.473.879	405
Transport și depozitare	9	58.864.739	104
Hoteluri și restaurante	5	634.091	4
Informații și telecomunicații	2	813.898	3
Tranzacții imobiliare	10	7.564.474	43
Activități profesionale, științifice și tehnice	5	4.281.634	50
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	5	3.625.089	25
Învățământ	1	19.845	1
Sănătate și asistență socială	3	1.001.627	14
Alte activități de servicii	3	428.870	5

Tabelul 4 - Structura agenţilor economici din orașul Ghimbav după obiectul principal de activitate
Sursa: U.A.T. Ghimbav / ANAF-DGRF Brașov

Unele din societăţile comerciale amintite, deşi au sedii sociale în alte oraşe, au puncte de lucru în oraşul Ghimbav, astfel indicatorii economici raportaţi cuprind şi activitatea acestora, fiind greu de determinat procentul din activitatea lor care este realizat în oraş.

Din analiza Tabelului 4 privind societăţile comerciale din oraşul Ghimbav se poate observa că la nivelul acestuia principalele sectoare de activitate sunt: industria prelucrătoare, comerţul (cu ridicata sau cu amănuntul), construcţiile, tranzacţiile imobiliare şi transportul şi depozitarea.

Trebuie menţionat faptul că în subcategoria „Alte activităţi" sunt cuprinse: intermedierile financiare şi asigurările, tranzacţiile imobiliare, activităţile profesionale şi ştiinţifice, activităţi de servicii administrative şi de suport, administraţie publică, sănătate şi asistenţă socială, învăţământ, activităţi de spectacole, culturale şi recreative.

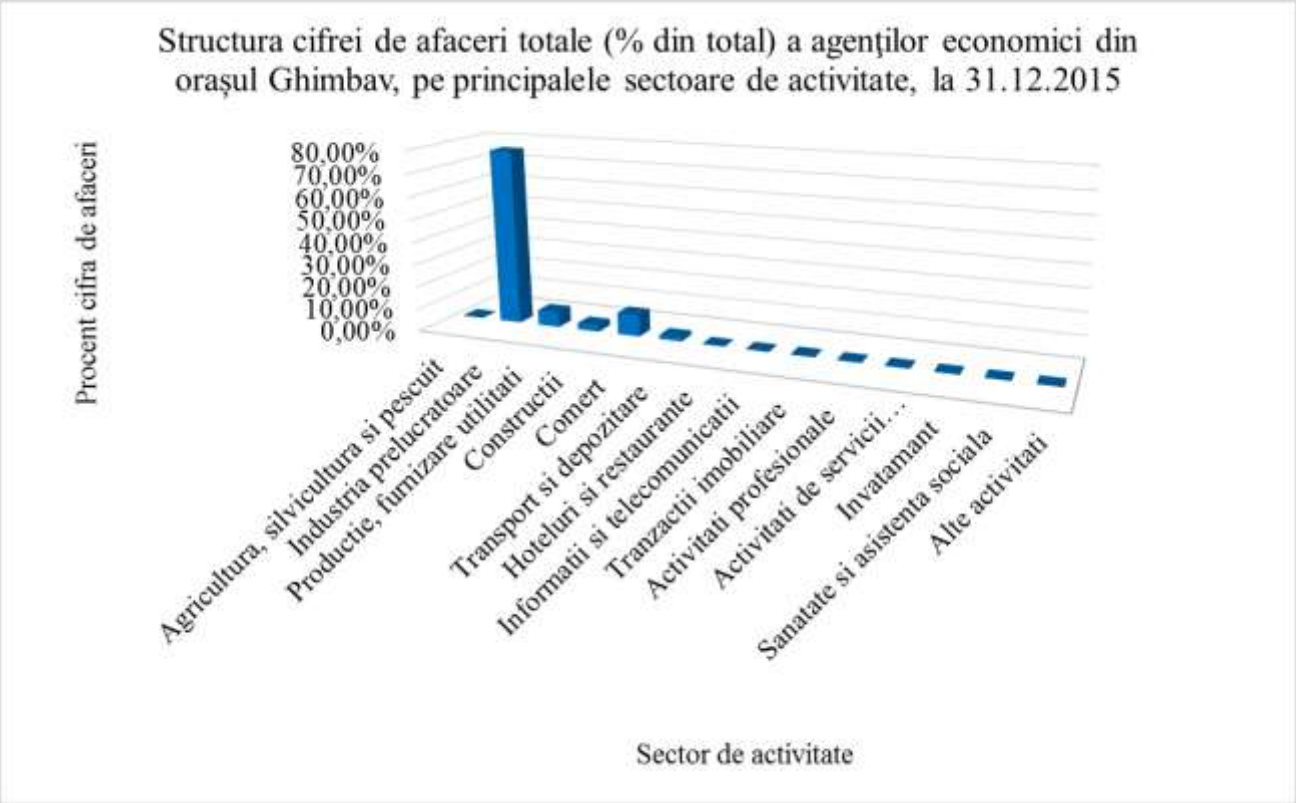


Fig. 6 - Structura cifrei de afaceri totale (% din total) a agenţilor economici din oraşul Ghimbav, pe principalele sectoare de activitate, la 31.12.2015

Sursa: U.A.T. Ghimbav / ANAF-DGRF Braşov

Agricultură

Având în vedere că în oraşul Ghimbav activitatea industrială s-a dezvoltat foarte mult în ultimul timp, agricultura reprezintă o componentă secundară a economiei oraşului, fiind reprezentată de mici asociaţii agricole (în număr de 4). În acest context şi suprafaţa dedicată activităţilor agricole a scăzut semnificativ. Conform ultimelor date centralizate și înregistrate la Institutul Național de Statistică, repartizarea fondului funciar al orașului pe categorii de folosință este prezentată în tabelul de mai jos:

Modul de folosință pentru suprafața agricolă	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014
Total suprafață agricola	**2069**	**1865**	**1984**	**1984**	**1802**
Arabilă	1726	1322	1809	1809	1625
Pășuni	316	356	148	148	153

Fânețe	24	184	24	24	24
Livezi și pepiniere pomicole	3	3	3	3	0

Tabelul 5 - Repartizarea fondului funciar al oraşului pe categorii de folosință
Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date Tempo Online

În anul 2014, suprafaţa totală a oraşului Ghimbav era de 2.707 ha, din care 1.802 ha reprezentau suprafaţa agricolă și 905 ha suprafață neagricolă. Din suprafața agricolă 1.625 ha suprafaţa arabilă, 153 ha păşunile, 24 ha fânețe iar suprafața neagricolă era ocupată de 77 ha ape, bălți, 729 ha construcții, 35 ha căi de comunicații și căi ferate și 64 ha terenuri degradate și neproductive.

Ca urmare a presiunii imobiliare de scoatere a terenurilor din circuitul agricol, faţă de anul 2010, în anul analizat suprafaţa agricolă a scăzut cu 267 ha (12,90% din totalul suprafeţei agricole).

În anul 2014, se observă preponderenţa terenurilor arabile (90,18%) în totalul suprafeţei agricole utilizate. Păşunile reprezintă 8,49% din aceasta și fânețele respectiv 1,33%.

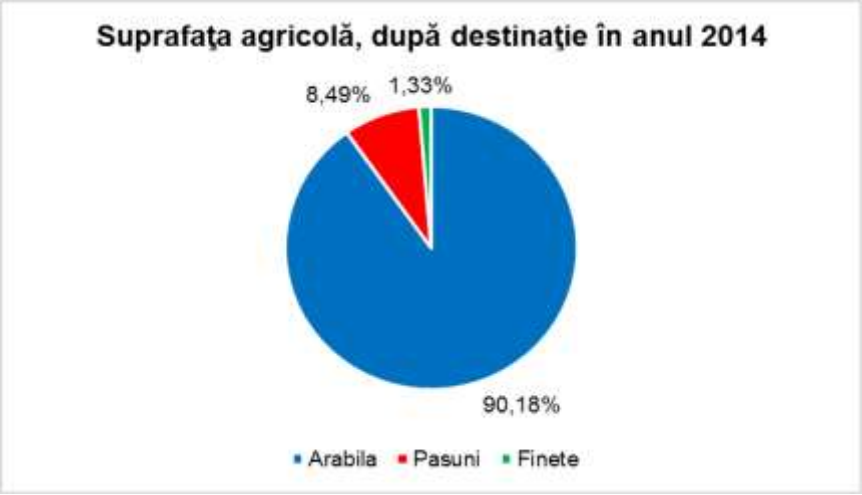


Fig. 7 - Suprafaţa agricolă, după destinaţie în anul 2014
Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date Tempo Online

Cu privire la cultura plantelor se observă că preponderent a fost plantat cartoful (491 ha), grâu și secară (321 ha), porumb (71 ha), sfeclă de zahăr (12 ha) și legume (10 ha).

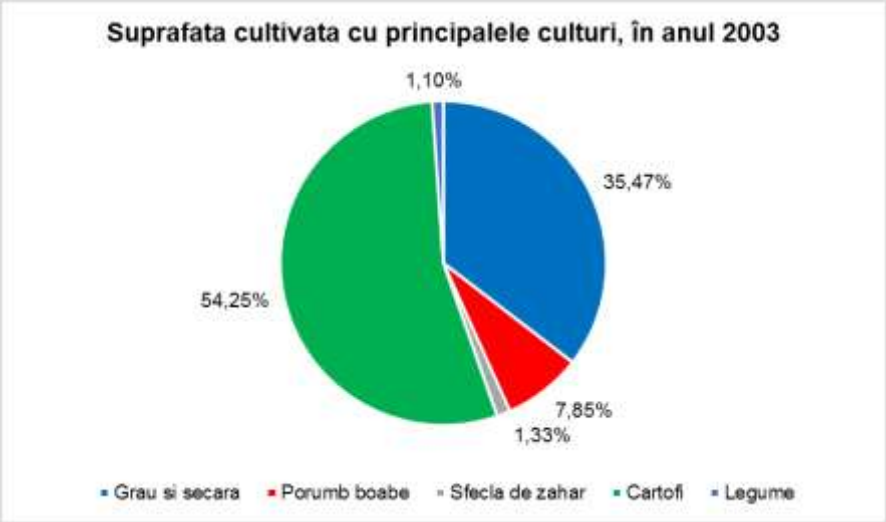


Fig. 8 - Suprafaţa cultivată cu principalele culturi, în anul 2003
Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date Tempo Online

Industria: Datorită poziționării geografice a orașului Ghimbav în cadrul teritoriului care formează Zona Metropolitană Brașov, sectorul industrial este unul cu tradiţie şi bine dezvoltat în zonă.

În acest sector, la 31.12.2015, îşi desfăşurau activitatea 155 agenţi economici dintre care cei 41 operatori economici din industria prelucrătoare asigură un număr de 6.380 de locuri de muncă (90,04% din totalul locurilor de muncă). Se observă că sectorul industriei prelucrătoare este dezvoltat şi astfel prezintă importanţă deosebită pentru economia oraşului Ghimbav. La acest nivel, cele mai dezvoltate sub-sectoare sunt fabricarea de piese și accesorii auto, fabricarea calculatoarelor şi a echipamentelor periferice, industria celulozei și hârtiei, industria metalurgică și industria aeronautică.

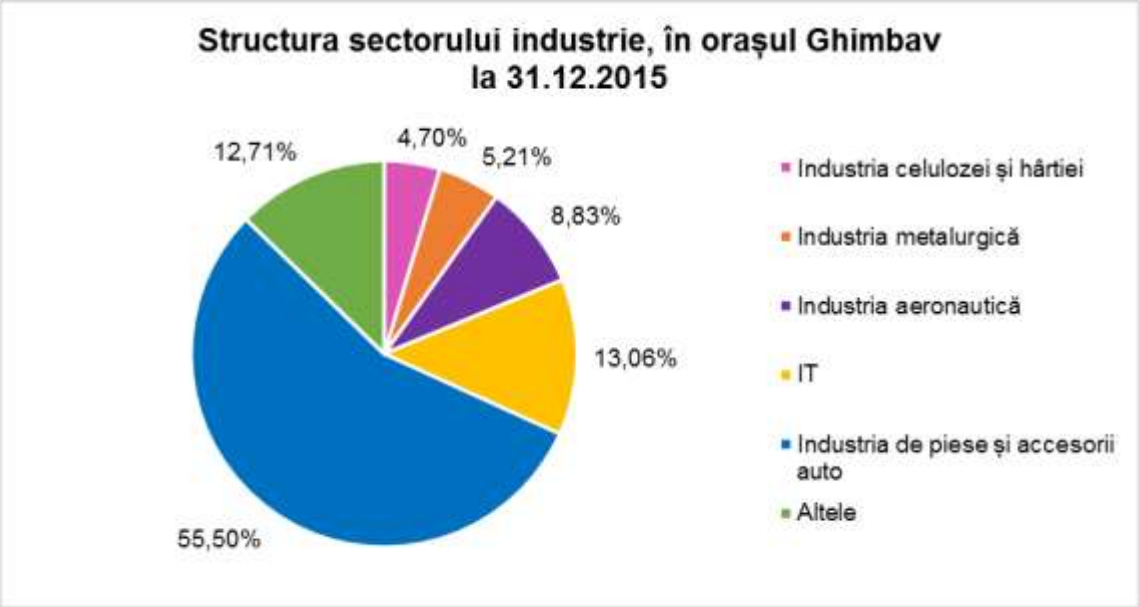


Fig. 9 - Structura sectorului industrie, în orașul Ghimbav, la 31.12.2015
Sursa: U.A.T. Ghimbav / ANAF-DGRF Brașov

Una din industriile de vârf, cu o tradiție importantă în centrul României este industria aeronautică. În primii 20 ani de funcționare, la Brașov s-au fabricat sub licență cca. 1.000 avioane de diferite tipuri, inclusiv faimoasele avioane germane de luptă Messerschmitt. Începând cu anul 1970, activitatea întreprinderii s-a orientat spre producția de elicoptere militare și civile, domeniu în care s-a dezvoltat o strânsă cooperare tehnică cu firme franceze și spre producția de avioane ușoare și de agrement. În prezent, principale produse ale companiei cu capital majoritar de stat IAR SA sunt elicopterele militare și civile

A doua companie aeronautică din Ghimbav, Eurocopter România, a fost creată în 2002 ca filială a Eurocopter SAS – divizia constructoare de elicoptere a concernului european EADS, în care IAR S.A. are o participare minoritară (49%). Firma asigură mentenanța și reparațiile necesare elicopterelor produse de concernul european, acoperind câteva piețe din sud-estul Europei. În ultimii 10 ani activitatea filialei din România a Eurocopter SAS s-a extins, atât în ce privește cifra de afaceri cât și numărul de angajați.

Grație unei importante investiții în sectorul aeronautic (cca. 90 milioane euro) a companiei Premium AEROTEC – divizia germană a grupului european EADS – pe platforma de la Ghimbav s-a construit în 2010 o nouă fabrică ce produce și se asamblează componente pentru aeronavele Airbus. În aceasta nouă unitate lucrează peste 500 angajați care utilizează tehnologii de vârf la nivel mondial.

Industria IT&C (hardware și software) – deși este un sector care a apărut relativ recent în peisajul economic zonal, activitățile din sfera IT&C au devenit deja unul dintre principalele motoare de

dezvoltare ale Zonei Metropolitane a Brașovului, cu peste 700 de firme active, afaceri de 130 mil. Euro anual și 5.000 de salariați pe componenta software, respectiv de 100 mil. Euro și 1.000 de salariați pe cea hardware, companiile locale livrând mai ales componente și subansamble electronice pentru echipamente electrocasnice, medicale, aparatură de bord pentru autoturisme etc. Dintre firmele ce activează în acest domneniu, o parte sunt localizate la nivelul orașului Ghimbav, BENCHMARK ELECTRONICS, AUTOMOTIVE ROMÂNIA

Industria ambalajelor ocupă și ea un loc important în cadrul industriei din orașul Ghimbav, cu impact la nivel național. Asfel, S.C. Ecopack S.A. este unul dintre principalii producători de carton ondulat și ambalaje din România, fiind totodată cotată la bursa de valori RASDAQ.

Un alt segment important al construcției de mașini este și cel al producției de piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule reprezentată prin Quin Romania S.R.L., Continental Powertrain Romania S.R.L. și Preh Romania S.R.L.

Industria usoară, respectiv industria textilă este bine reprezentată prin S.C. Transilana S.A și S.C. Curzonia (Ro) S.R.L. iar industria lemnului prin S.C. Forex S.R.L.

Comerț și servicii

Activitățile de comerț și servicii sunt destul de diversificate, bine dezvoltat fiind comerțul cu autovehicule, precum și activitățile de service auto. În acest domeniu activează 49 agenți economici.

Dintre firmele mai importante care fac comerț fac parte: S.C. Metro Cash &Carry Romania S.R.L., S.C. Viessmann S.R.L. (comercializare echipamente de încălzire), S.C. Delcar S.R.L. (reprezentanța Skoda), S.C. Tess S.R.L. (comerț cu autovehicule), A.S.V. Auto S.R.L. – (comerț cu autovehicule), S.C. Priam S.R.L.

În domeniul serviciilor, cele mai importante nume, sunt: S.C. Teorema Servimpex S.R.L. – curățătorie chimică; S.C. Hotel Diamant S.R.L. – alte servicii de cazare.

Serviciile finnaciare sunt bine reprezentate de sucursalele a 3 banci: Banca Transilvania; BRD si BCR.

Piața muncii; Structura forței de muncă

Cu privire la evoluţia numărului total de salariaţi (număr mediu) din orașul Ghimbav se observă o tendinţa crescătoare până în anul 2013, iar în anul următor numărul mediu de salariați scade, conform ultimelor date centralizate și înregistrate la Institutul Național de Statistică. Această scădere poate fi explicată pe fondul crizei economice care a determinat restrângerea activităţilor pentru diferite societăţi.

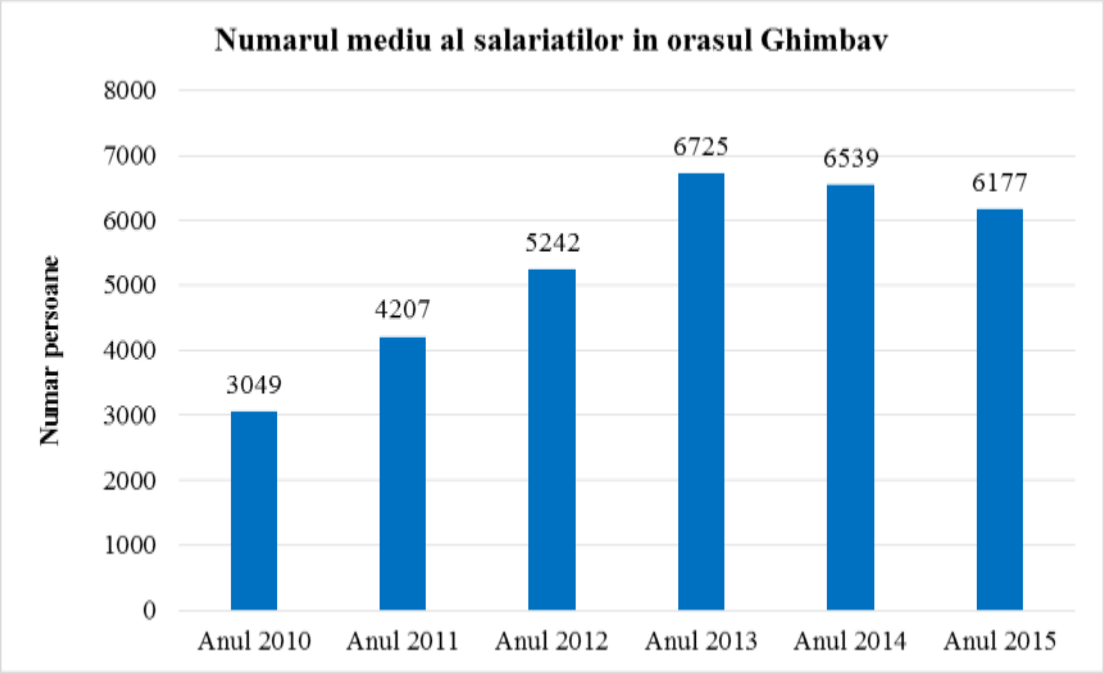


Fig. 10 - Numărul mediu de salariaţi în oraşul Ghimbav, în perioada 2010-2015
Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date TEMPO Online

Scaderea persoanelor încadrate în ultimii doi ani se poate explica prin, reducerea activității economice a SC ECOPACK SA, sezonalitatea locurilor de muncă și prin pensionarea persoanelor ajunse la limita de vârstă.

Referitor la structura forţei de muncă, conform ultimelor date centralizate la nivel local, în anul 2015 locurile de muncă erau asigurate preponderent de industria prelucrătoare (84% din totalul locurilor de muncă din orașul Ghimbav), comerţ (6%), construcții (5%), alte activităţi (5%).

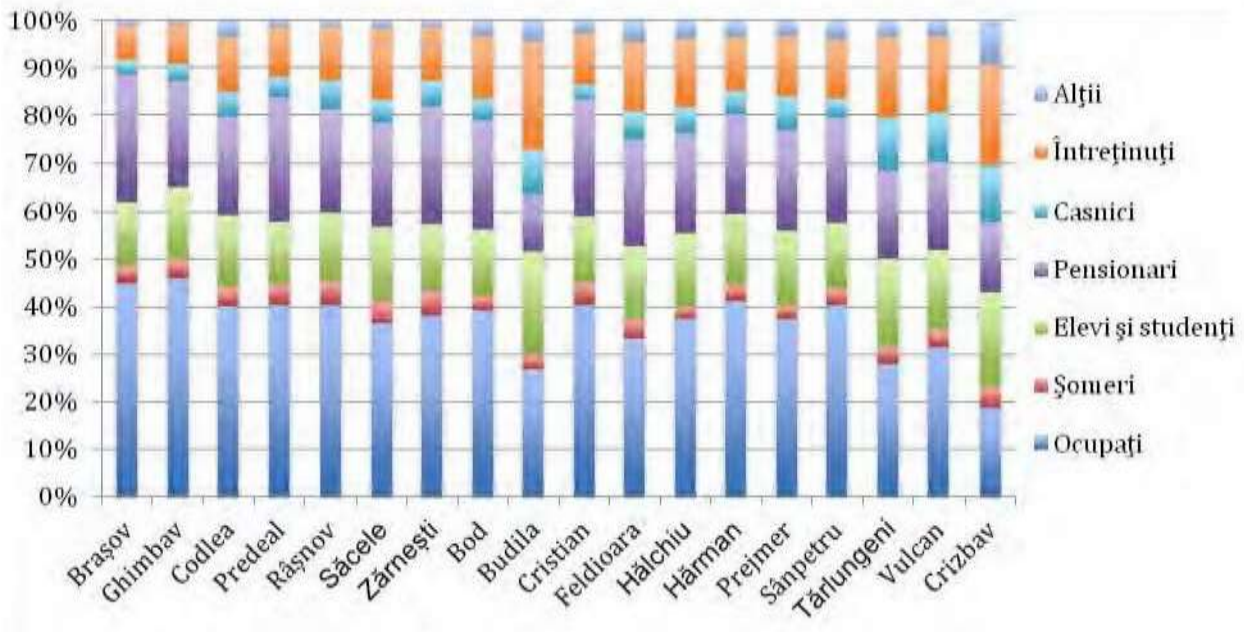


Fig. 11- Structura ocupațională a populației Zonei Metropolitane Brașov, la nivel de UAT
Sursa: SIDU Brașov

Comparativ, la nivelul UAT Ghimbav situația se prezintă astfel:

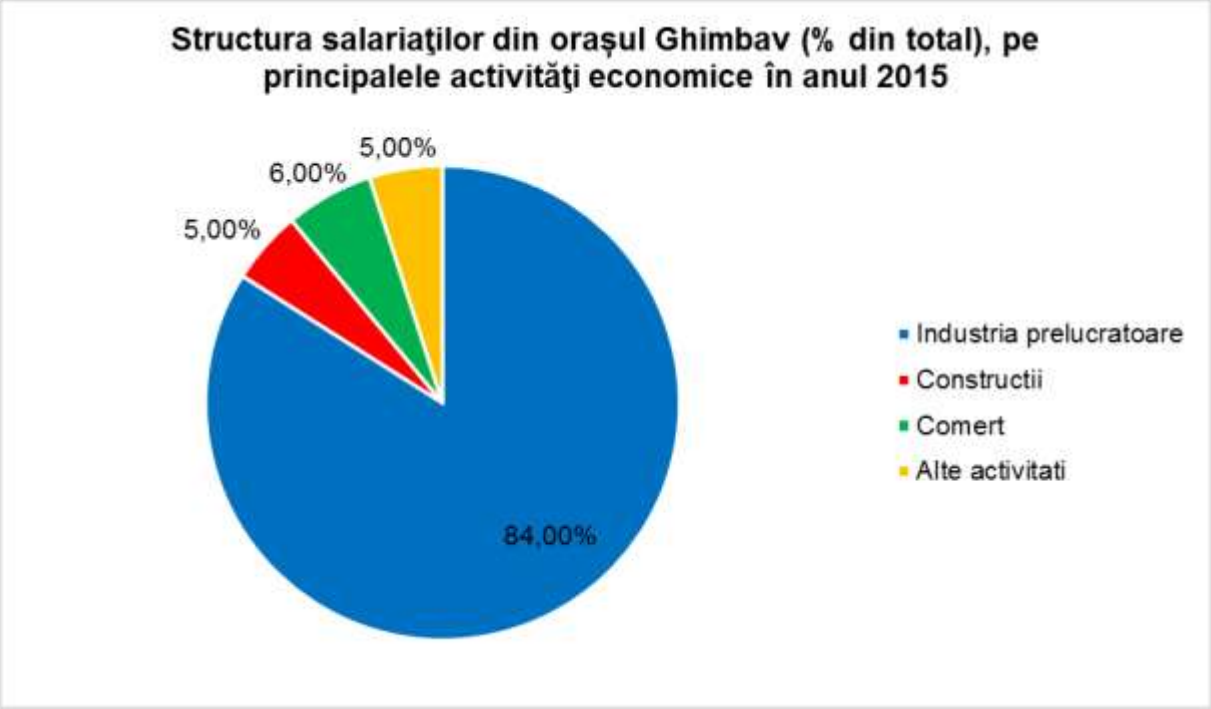


Fig. 12 - Structura salariaţilor din orașul Ghimbav (% din total), pe principalele activităţi economice în anul 2015

Sursa: U.A.T. Ghimbav / ANAF-DGRF Brașov

În 2015, în orașul Ghimbav au fost înregistraţi 23 de şomeri, dintre care 10 de sex feminin şi 13 de sex masculin.

Odată cu evoluția pozitivă a activității economice în localitate, se poate observa că numărul şomerilor înregistraţi în orașul Ghimbav a continuat să scadă de la 122 la 23. Explicaţia acestui fapt poate fi pusă pe recalificarea șomerilor și integrarea lor în activitatea economică, migraţiei forţei de muncă spre alte ţări, dar şi pe seama faptului că nu toate persoanele fără loc de muncă se regăsesc în evidenţa Agenţiei Locale de Ocupare a Forţei de Muncă.

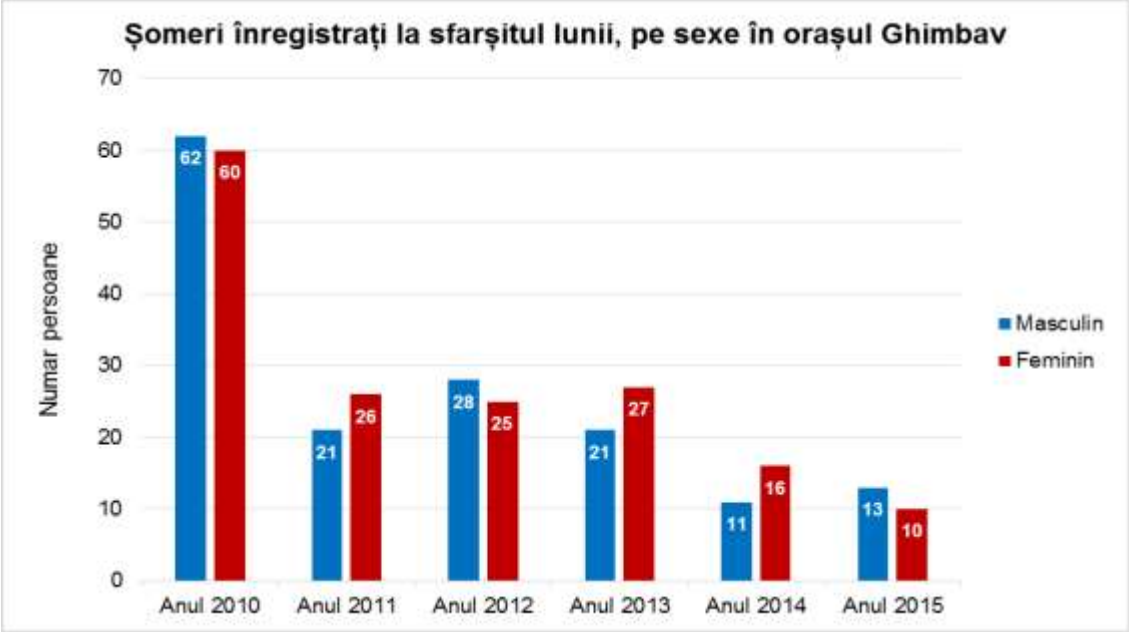


Fig. 13 - Evoluţia numărului de şomeri în perioada 2012-2015, în oraşul Ghimbav
Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date TEMPO Online

Pe baza informațiilor obținute de la reprezentanții agenților economici corelat cu infomațiile obținute de la reprezentanții UAT rezultă că cererea de forță de muncă calificată și înalt calificată a crescut, existând un deficit de cca. 1.500 persoane. Din acest motiv agenții economici au căutat muncitori în zonele adiacente zonei metropolitane (județul Covasna în special) punându-se la dispoziție angajaților transport special**.**

Având în vedere că în anumite localități a crescut numărul investițiilor economice și odată cu ele a cescut și cererea de forță de muncă, fenomenul navetismului s-a amplificat în ultimii ani la nivel metropolitan. Astfel, municipiul Brașov atrăgea, la recensământul din 2011, un număr de aproape 30.000 de navetiști din toată țară, dintre care 19.800 proveneau din zona metropolitană, cei mai mulți din Săcele, Zărnești, Râșnov, Codlea, Sânpetru și Prejmer (între 1.000 și 4.000 fiecare). Pe de altă parte, peste 10.500 de locuitori ai municipiului Brașov (9,5% din forța de muncă totală) lucrează în afara orașului, dintre care 80% tot în zona metropolitană.

Prin urmare, fluxurile bi-direcționale între municipiul Brașov și zona sa metropolitană ajung la peste 25.000 de persoane zilnic, număr care este estimat să crească pe fondul tendinței de migrare a întreprinderilor înspre periferii. Fluxurile de navetism între celelalte localități componente ale Zonei Metropolitane ajung și ele la circa 7.000 de persoane, mai ales pe direcțiile Zărnești-Râșnov-Cristian-Ghimbav și Codlea-Ghimbav.

Așa cum se specifică și în statisticile INSE, în intervalul 2007-2014, numărul de locuri de muncă a crescut de peste 2 ori în localitățile Ghimbav, Crizbav și Sânpetru (zone în care a crescut și numărul investițiilor prin relocarea companiilor), a crescut cu peste 50% în Prejmer și Cristian și a scăzut mai accentuat în Predeal, Codlea, Săcele, Hălchiu, Budila și Vulcan (cu peste 10%). Deși în municipiul Brașov, numărul locurilor de muncă a scăzut cu 7,4%, orașul continuă să concentreze 70% din salariații de la nivel metropolitan și 63% din cei de la nivel județean. Tendința de migrare a întreprinderilor, și implicit a forței de muncă, dinspre centrul urban către periferii va continua, pe fondul revenirii pieței imobiliare, a construcției și extinderii parcurilor industriale, a atragerii de noi investitori etc.

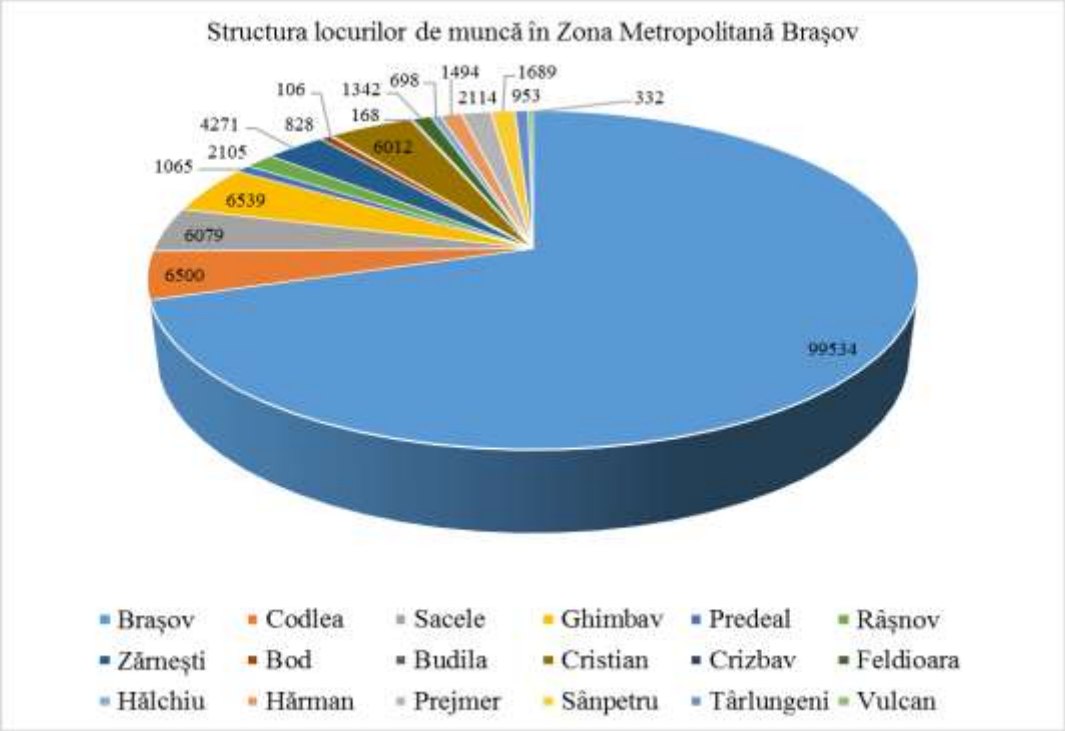


Fig. 14 - Structura locurilor de muncă din Zona Metropolitană Brașov, după localizarea acestora
Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date TEMPO Online

Dacă se face o analiză a structurii ocupaționale a populației la nivel de UAT-uri componente ale Zonei Metropolitane se constată că cea mai ridicată rată de ocupare se înregistrează în localitatea Ghimbav, urmată de localitățile Brașov, Hărman, Sânpetru, Bod, Cristian- localități care au și o bază economică solidă.

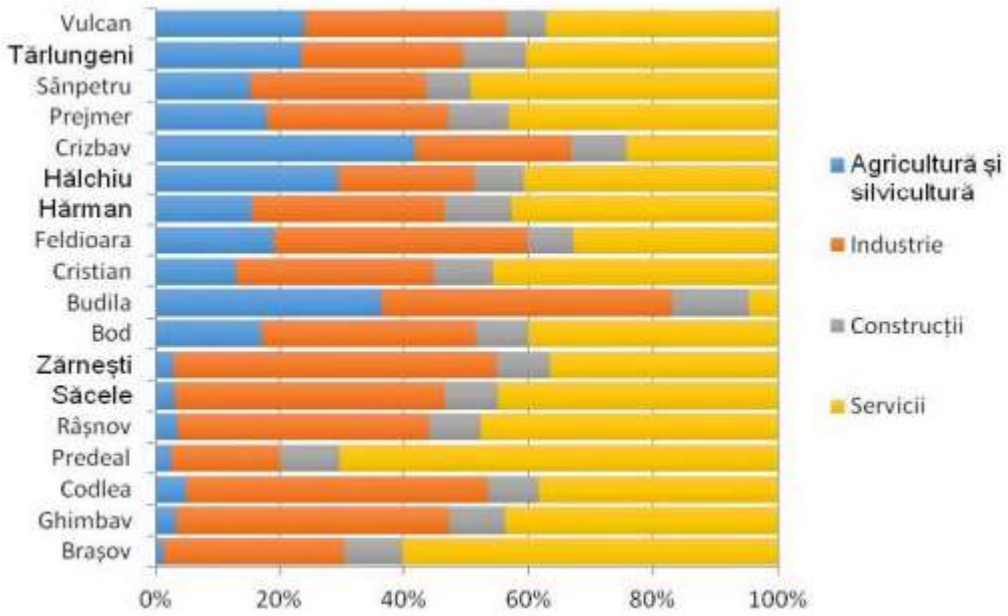


Fig. 15 - Structura ocupării populației, pe principalele sectoare economice și pe localități
Sursa: INS, Rezultatele definitive ale Recensământului General al Populației și Locuințelor, 2011

Zona Metropolitană Brașov înregistrează o poziție mediană în ceea ce privește apetitul antreprenorial al locuitorilor, cu un număr de circa 54 de IMM-uri active la 1.000 de locuitori, înregistrat în anul 2014. Spre comparație, în zonele București și Cluj-Napoca există peste 70 de IMM-uri/1.000 de locuitori, aceste orașe înregistrând și cele mai multe inițiative de afaceri ale debutanților și studenților. Peformanțele economice ale acestor două centre urbane mari ale României din ultimii ani, precum și experiența vest europeană, demonstrează o legătură directă între rata antreprenoriatului și cea de creștere economică a polului de cerștere. Prin urmare, pe lângă succesul înregistrat în atragerea de investitori străini, ZMB va trebui să-și întărească oferta de servicii și infrastructură de afaceri pentru mici întreprinzători locali, mai ales pentru tinerii absolvenți de studii superioare, cei mai expuși riscului de migrație externă (așa-numitul fenomen de „brain-drain").

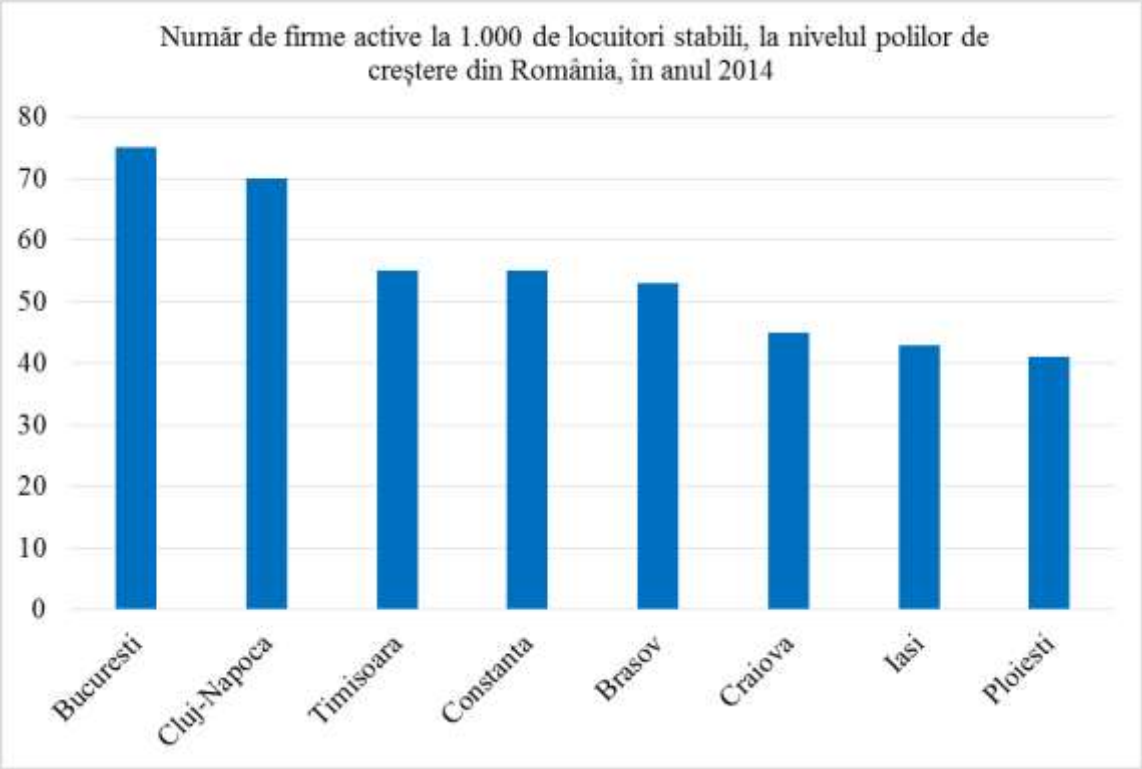


Fig. 16 - Număr de firme active la 1.000 de locuitori stabili, la nivelul polilor de creștere din România, în anul 2014

Sursa: Baza de date BORG Design

În Zona Metropolitană Brașov, numărul de firme active a avut o evoluție descendentă în perioada 2007-2014, numărul de firme active a scăzut cu 11,5%, sub media regională (-12,5%), dar peste cea națională (-8,1%).

Cauzele acestui declin în rândul numărului de întreprinderi sunt legate de impactul crizei economice globale, care a condus la suspendarea activității sau chiar la dizolvarea a peste 3.000 de firme locale, doar între 2008 și 2011.Totuși, intervalul 2011-2014 indică o tendință de revigorare a mediului de afaceri local, concretizat în creșterea numărului de întreprinderi active. Numărul de firme nou-înființate la nivelul județului a scăzut începând cu anul 2009 și s-a menținut relativ constant până în 2015, atingând nivelul minim în 2010. Numărul de radieri și de suspendări a crescut, în schimb, foarte mult în anii 2009 și 2010, cele din urmă revenind la valorile înregistrate înainte de criză. În schimb, numărul de radieri se păstrează destul de ridicat, ca și cel al dizolvărilor, ceea ce indică faptul că nu toți agenții economici au traversat cu succes perioada crizei. Numărul firmelor aflate în insolvență a atins nivelul maxim în anul 2013, după care a scăzut semnificativ. Aceste cifre ne arată

faptul că multe întreprinderi din Brașov, mai ales IMM-uri deținute de întreprinzători locali, se confruntă cu probleme de capitalizare și necesită sprijin pentru creșterea sau chiar salvarea afacerilor.

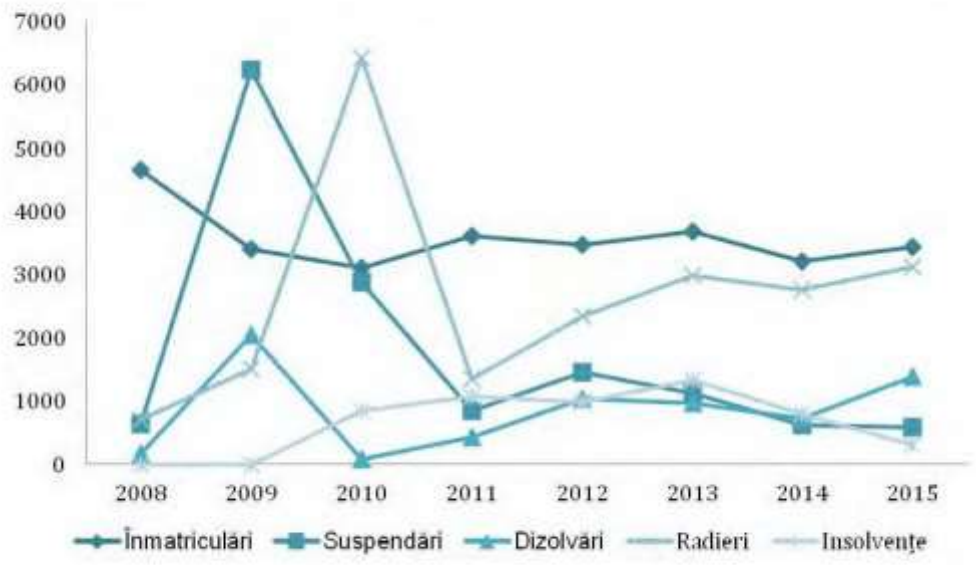


Fig. 17 - Dinamica operațiunilor care au vizat societățile comerciale din județul Brașov, în perioada 2008-2015
Sursa: Oficiul Național al Registrului Comerțului / SIDU Brașov

Deși au existat fluctuații în ceea ce privește creșterea numărului de firme radiate, dizolvate, suspendate sau în insolvență, în continuare Zona Metropolitană Brașov concentrează 85,7% din firmele active din județul Brașov, 26,1% din cele din regiunea Centru și 3% din cele de la nivelul României.

Zona Metropolitană Brașov generează 94% din cifra de afaceri totală a întreprinderilor din județ și 91% din totalul locurilor de muncă din sectorul privat, în condițiile în care concentrează doar 74% dintre locuitorii județului Brașov. Referitor la strructura pe vârstă a antreprenorilor, se remarcă faptul că numărul tinerilor cu vârsta de până la 29 de ani care dețin societăți comerciale la nivelul județului Brașov este de 8,5% față de o medie de 10,3% la nivel național, situație valabilă și pentru persoanele cu vârsta de 40-59 de ani (25,85%, față 28,15%).

În schimb, ponderea asociaților de peste 60 de ani, ca și a celor de 30-39 de ani este mai ridicată la nivel județean. În concluzie se impun măsuri de stimulare a antreprenoriatului mai ales în rândul tinerilor de 18-29 de ani, absolvenți de studii medii sau superioare, care întâmpină cele mai mari dificultăți în a găsi un loc de muncă adecvat pregătirii lor.

Ca urmare a externalizării activității industriale din municipiul Brașov, în special în ultimul deceniu, sub presiunea constrângerilor de mediu, dar și a celor legate de piața imobiliară, tot mai multe firme cu capital privat care activau anterior în municipiul Brașov ca și noii investitori, s-au relocat în localitățile din jurul acestuia unde existau terenuri disponibile la prețuri mult mai scăzute, adesea și cu accesibilitate mai bună la rețeaua de comunicații dar și facilitate din partea administrației publice locale cum este cazul localităților Ghimbav, Cristian, Hălchiu. Acest fenomen, împreună cu cel de apariție în aceste localități și a unor noi zone rezidențiale, poartă denumirea suburbanizarea.

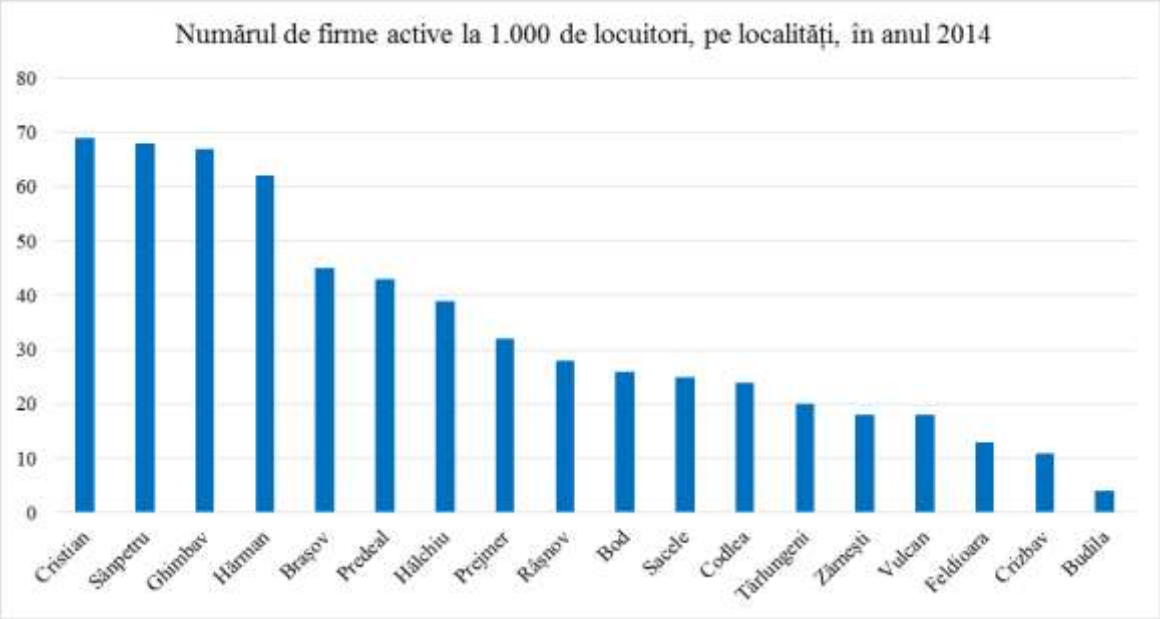


Fig. 18 - Numărul de firme active la 1.000 de locuitori, pe localități, în anul 2014
Sursa: Baza de date BORG Design

Economia locală este tot mai dependentă de companiile mari cu capital străin concentrate în domeniul industrial din partea Nordică a orașului (Airbus Helicopters Romania SA; Benchmark Electronics Romania SRL; Automotive România) atât din punct de vedere al resurselor financiare cât și al ocpării forței de muncă locale. Sectorul IMM continuă să domine peisajul economic al Brașovului, mai ales în sectorul serviciilor, cel care are cel mai ridicat potențialul de creștere pe termen mediu și lung.

Clasa de mărime a întreprinderilor, după numărul de salariați	**% din numărul total de firme active**		**% din cifra de afaceri totală**		**% din numărul total de salariați**	
0-9 (micro)	89,8	90,2	15,4	16,4	19,7	20,9
10-49 (mici)	8,3	8,1	18,9	20	23,1	22,9
50-249 (mijlocii)	1,6	1,4	24,1	22,5	23,6	20,8
Peste 250 (mari)	0,3	0,3	41,6	41,0	33,6	35,3

Tabelul 6 - Structura întreprinderilor active, pe clase de mărime, în anul 2014
Sursa: Baza de date BORG Design și INS, TEMPO Online

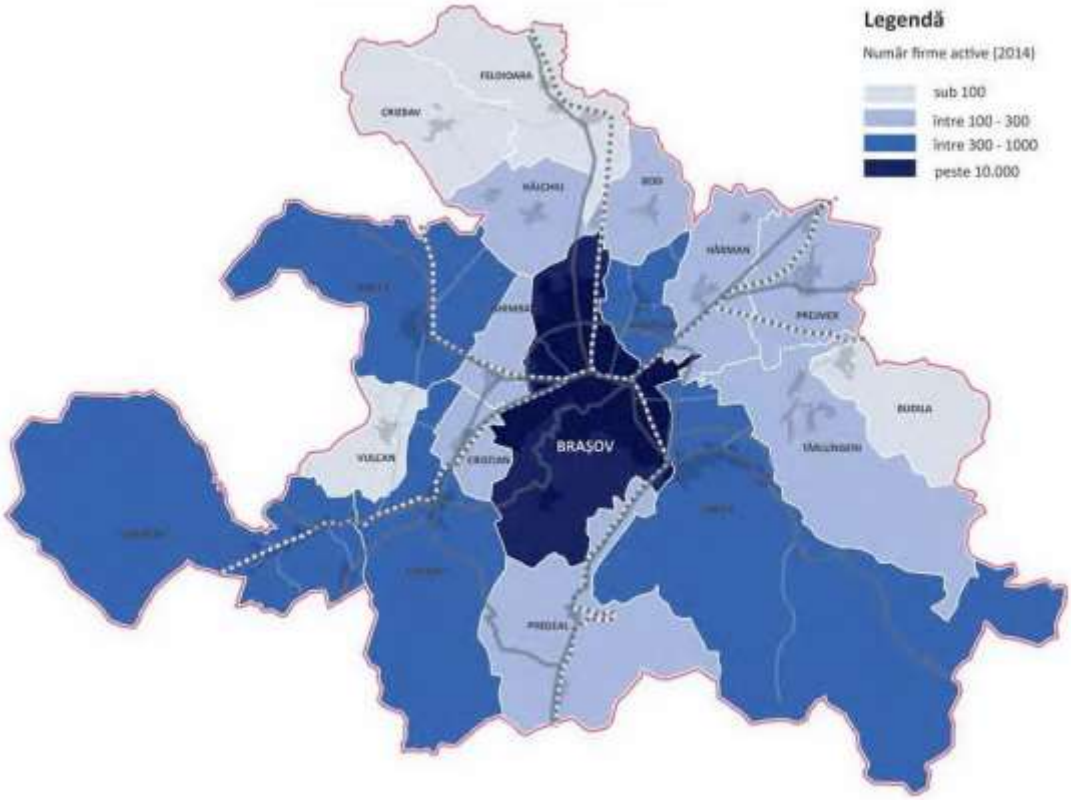


Fig. 19 - Număr firme active pentru ZMB
Sursa: SIDU Brașov

Referitor la nivelul veniturilor, în localitatea Ghimbav, acesta este ușor mai ridicat decât la nivelul Agenției Metropolitane Brașov, a cărui nivel este mai ridicat decât media regiunii Centru, dar mai scăzut decât nivelul național. Deci salariul mediu net pe economie de la nivelul județului Brașov (INS nu colectează date la nivel de UAT cu privire la acest indicator), acesta era, la nivelul anului 2014, cu 6,9% mai mare decât media regiunii Centru, dar cu 5,5% sub media națională. În perioada 2008-2014, salariul mediu net a crescut cu 30,8% în termeni nominali, ceea ce în Euro înseamnă o creștere de circa 8,4%. Acest ritm a fost superior ratei de creștere de la nivel național (+29,6%) și regional (+30,5%) pentru același interval.

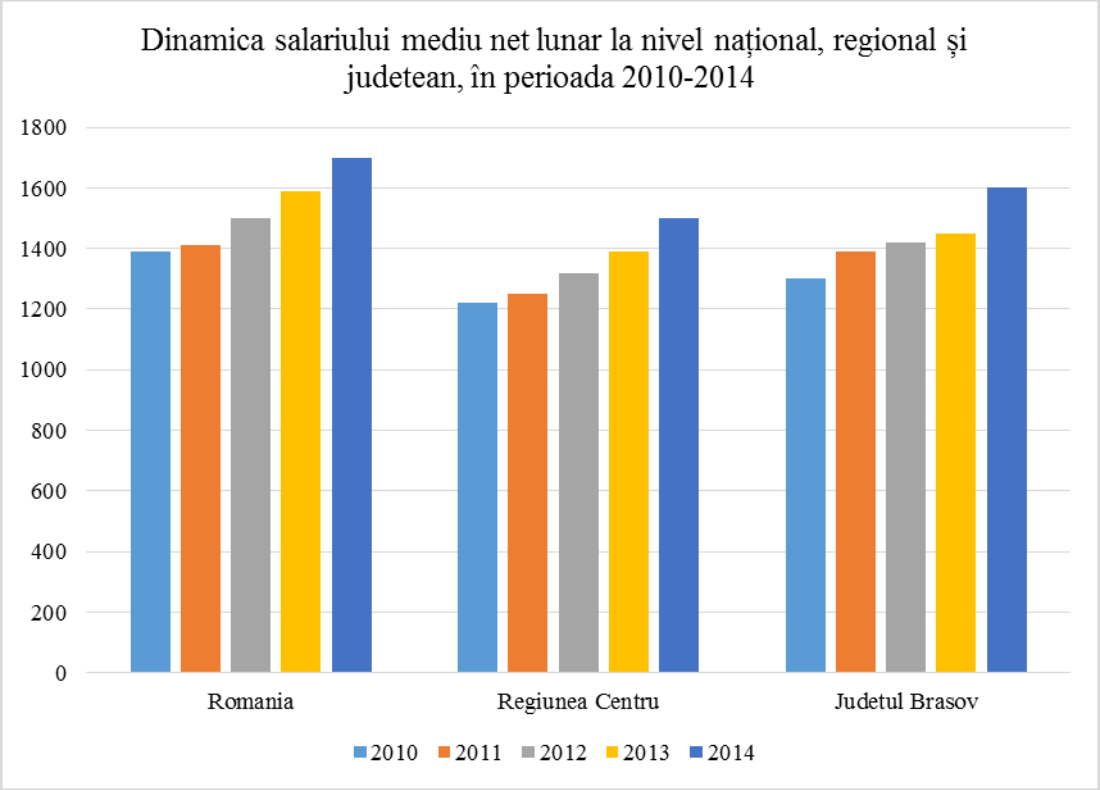


Fig. 20 - Dinamica salariului mediu net lunar la nivel național, regional și judetean, în perioada 2010-2014
Sursa: Institutul Național de Statistică. Baza de date Tempo Online

Cu toate acestea nivelul mediu din zona metropolitană este inferior majorității polurilor de creștere din România.

Cercetare-dezvoltare-inovare

În zona localității Ghimbav nu există centre de cercetare-dezvoltare și datorita faptului că la mai puțin de 10 km, în municipiul Brașov, există Universitatea Brașov, care are o infrastructura de cercetare tehnică bine pusă la punct. Deși în ultimii ani au apărut companii care lucrează în domenii de vârf ale industriei (aeronautică, construcții auto; IT&Hardwere) nu au fost alocate resurse financiare și pentru domeniul cercetării și pentru dezvoltarea unor entități de tip HUB-uri, clustere.

Activitatea industrială din zona industrială nu aduce „**plus-valoare**" zonei, este doar o activitate manufacturieră pe baza unor brevete aduse din străinatate (Franța, Germania; Anglia) de către companiile ce –si desfășoară activitatea pe platform nordică .

Din păcate nici zona metropolitană nu se poate lăuda că stă mai bine, deși există un nou centru de cercetare, construit din fonduri europene în zona Institutului Cartofului. Din perspectiva cheltuielilor cu activitatea de CDI, județul Brașov s-a situat, în perioada 2007-2014, permanent sub media națională cu mai puțin de 0,4% din PIB, de peste 5 ori mai puțin decât ținta asumată de România prin Acordul de Parteneriat 2014-2020. În perioada 2013-2014, acestea s-au situat chiar și sub media regională, municipiul Sibiu fiind mai activ în atragerea de finanțări. Cauzele acestei stări de fapt sunt legate de fondurile reduse alocate sistemului public de cercetare, de numărul mic de entități de cercetare, de lipsa unei culturi a inovării în rândul firmelor și a populației, de transferul tehnologic redus între mediul de cercetare și cel de afaceri.

Conform informațiilor statistice, în perioada 2001-2014, județul Brașov a înregistrat următorii indicatori statistici cu privire la activitatea de proprietate intelectuală: locul 7 la numărul de cereri de brevete de invenție la 100.000 de locuitori (34), iar Universitatea „Transilvania" din Brașov locul II în

topul instituțiilor de învățământ superior din România din perspectiva cererii de brevete; locul 8 la numărul de cereri de înregistrare desene/modele la 100.000 de locuitori (17); locul 5 la numărul de cereri de înregistrare mărci la 100.000 de locuitori (260). În județ există un număr de 9 consilieri în proprietate industrială, dintre care 5 specializați în invenții, 7 în mărci și indicații geografice, 7 în desene și modele și 2 în topografii de produse semiconductoare.

Pentru dezvoltarea activităților de cercetare – dezvoltare, la nivelul Zonei Metropolitane Brașov funcționează o serie de structuri asociate, de tip cluster, ale mediului de afaceri local, Din acest punct de vedere merită menționat faptul că regiunea Centru se caracterizează printr-un număr mare de astfel de inițiative funcționale, în diferite domenii de activitate, în care sunt implicate și entități din Zona Metropolitană Brașov, după cum urmează:

1. Clusterul pentru Inovare şi Tehnologie – ALT, funcționează pe teritoriul AMB, cu sediul în municipiul Brașov;

2. Clusterul Regional Electrotehnic ETREC, funcționează la nivel de regiune Centru și are sediul în municipiul Săcele;

3. Cluster Transilvania Aerospace, funcționează la nivelul zonei metropolitane, este format din firme ce acționează în domneiul aerospațial și universitatea Transilvania și are sediul în municipiul Brașov,

4. Carpathian Tourism Cluster Romania, funcționează în domeniul turismului regional (Brașov-Buzău) și are sediul ăn municipiul Brașov.

Pentru creșterea plus-valorii activităților ce ar tebuie să se dezvolte în zonă, după „încetarea vieţii produsului INDUSTRIE PRELUCRATOARE" atât autoritățile locale cât și operatorii economici și instituțiile de învățământ trebuie să aibă în vedere tendințele europene și mondiale de înlocuire a industriei clasice: „IT – Tehnologizare-fără IT (Tehnologia Informaţiei) nici un domeniul al vieţii sociale nu mai este astăzi posibil. Cu atât mai puţin domeniile instituţionale şi economice nu-şi mai pot permite rămânerea în urmă."

Domeniul este vast şi are calitatea rară de a fi factor integrator pentru existenţa umană.

Lucru recunoscut de altfel şi de către cele mai înalte foruri mondiale: ONU a dat publicităţii „Agenda 2030"- prin care ierarhizează lista celor 30 de probleme puse în faţa omenirii,de rezolvat, prin „Agenda Euro 2020"- UE impune până în 2020 ca toată administaţia publică să fie informatizată. Experţii din diverse domenii reuniţi la Davos, în iarna 2016, la Forumul Economic Mondial, afirmă că în mai puţin de zece ani vor dispărea o serie de profesii tradiţionale din peisajul economic.

Marii giganţi, mondiali, Microsoft, Apple, Samsung, Tesla, etc., au dat cu ani în urmă startul unui război paşnic fără precedent: tehnologii disruptive fără limită.

Inteligenţa Artificială, Cosmos-ul a doua casă, I-o-T (internet of things-internetul tuturor lucrurilor), Grafen, Reţele sociale, Informatica cuantică, Zborul autonom (drone), Cloud şi Metadata, Holospaţiu şi Realitate virtuală, sunt doar câteva dintre noile concepte şi tehnologii lansate în spaţiul public terestru sau cosmic, care modifică percepţia şi realitatea fiecărei zi!

Succesele dobândite de oamenii de ştiinţă în ştiinţele fundamentale (fizică, matematică, chimie, biologie, astofizică) şi cele de frontieră (genetică, psihologie, cercetări în domeniul cuantic şi al materialelor neconvenţionale, fizica laserilor şi a luminii, etc.), descoperirile şi realizările tehnologice, roboţi cu inteligenţă artificială, internetul tuturor lucrurilor, telecomunicaţiile, tehnologiile spaţiale, energiile „verzi", transporturile de mare viteză, arhitecturi şi bio-arhitecturi spaţiale vaste, pentru habitat uman în spaţiu, sub pamânt, în şi pe mare ,oraşe şi megapolisuri inteligente, sunt tot atâtea argumente în favoarea unei dinamici a schimbării, inimaginabile în urma cu 3-4 decenii.

Inteligenţă umană, inteligenţă artificială

Multă vreme, ne-am amăgit cu ideea liniştitoare că sistemele automatizate nu ne pot înlocui decât în munci repetitive şi de rutină, nu şi în activităţi ce presupun percepţii complexe, analizarea informaţiilor şi luarea deciziilor.

Totuşi, capacităţile maşinilor se îmbunătăţesc văzând cu ochii şi vor continua să se îmbunătăţească. Maşinile evoluează şi devin capabile să preia sarcini care, până în urmă cu câţiva ani, păreau accesibile doar fiinţelor umane.

Anlizând economia globală, rezultă că firmele preferă să investească în tehnologie, mai degrabă decât în oameni, şi fac asta pentru că, realmente, tehnologia poate îndeplini deja foarte multe dintre lucrurile pe care le fac oamenii.

În era globalizării, companiile internaționale vor influența sute de mii de joburi, iar roboții ne vor facilita multe aspecte ale vieții. Dronele vor analiza calitatea recoltelor, apoi niște vehicule autonome vor prelua datele și vor face măsurătorile corespunzătoare, iar camioanele autonome vor încărca și transporta cereale către silozurile automatizate. Specialiștii internaționali spun ca 1 din 3 job-uri va fi înlocuit de software sau roboți până în 2025. Peste 1 miliard de dolari va fi investit în Europa în realizarea unor roboți de tip ”life companion”. Japonia investește 850 milioane de dolari în cercetare în domeniul roboticii, doar în ultimul deceniu.

În paralel, venitul universal de bază este un concept despre care se discută tot mai mult în lume, despre cum poate funcționa acest tip de venit în era sistemelor autonome. Ideea e similara celei a asigurărilor sociale. Nu e nevoie să muncești, având posibilitatea să trăiești decent cu un venit standard. Persoanele în vârstă vor fi primele asistate de roboții humanoizi, apoi vor urma joburile cu activități de bază.

Un aspect recent al fenomenului este implicarea, în acest proces de "înlocuire", a unor categorii de salariaţi cu nivel înalt de educaţie şi bine plătiţi. Dacă, până nu demult, automatizarea lua pâinea de la gura muncitorilor, calificaţi ori necalificaţi, din uzine şi a lucrătorilor agricoli, azi, în SUA cel puţin, medicii şi avocaţii au ajuns să se confrunte cu ameninţări similare.

Asistentul-manager, avocatul, chelnerul, etc. vor fi înlocuiţi de către softuri cu Inteligenţă Artificială (AI) sau de roboţi chelneri, roboţi hamali, roboţi menajeri, roboţi bucătari, sau mecanici, sau sudori, roboţi-şoferi şi roboţi-chirurgi, etc. Cel mai posibil va apărea un fenomenul unei **noi maladii sociale,** denumit „şomajul tehnologic”.

Inevitabil, în cursa joburilor, omul va pierde, cel puţin pe unele domenii, întrecerea cu maşinile. Totuşi, sistemele automate nu pot prelua chiar totul, ci există o limită dincolo de care înlocuirea omului cu maşina nu e posibilă.

Sistemele automate, cu toate capacităţile lor grozave, viteză, lipsa oboselii, a plictiselii şi altele, tind, totuşi, să fie limitate, să se mărginească la a face repede şi bine ceea ce au fost învăţate să facă şi numai asta.

Atunci când e vorba despre imaginaţie, intuiţie, creativitate, capacitate de adaptare, darul de a improviza şi de a acţiona spontan, puterea de a simţi emoţiile altora şi de a reacţiona la ele, toate capacităţi profund umane, acestea sunt încă ale noastre şi numai ale noastre. Oricât de inteligente ar fi maşinăriile, ele nu pot, în momentul de faţă, egala însuşirile unui om, puterile cu care natura ne-a înzestrat în milioane de ani de evoluţie. Rămâne să ne schimbăm viziunea asupra muncii şi asupra vieţii, să identificăm acele domenii în care maşinile nu pot face faţă la fel de bine ca un om, domeniile în care nepreţuitele şi unicele însuşiri omeneşti vor rămâne mereu valoroase şi indispensabile.

Transformarea digitală pe care o traversează economiile lumii influenţează major modelele de business şi de dezvoltare ale afacerilor. Se estimeaza ca acest fenomen disruptiv să crească în intensitate în anii următori, pe măsura ce inovarea din sectorul tehnologic se va intensifica, costurile de procesare a datelor vor continua să scadă, iar integrarea digitală se va extinde prin intermediul roboticii şi al inteligenței artificiale.

Având în vedere aceste transformari, este nevoie ca şi abordările politicilor publice în susţinerea noii generaţii de antreprenori să se schimbe, mai ales că aceşti tineri fac parte din prima generaţie de nativi digitali.

Implicarea administrației publice locale în sprijinirea mediului de afaceri

În ultimii ani Administrația Publică locală Ghimbav a manifestat o preocupare permanentă pentru susținerea și sprijinirea mediului de afaceri menținând un dialog permanent și facilitând parteneriat activ cu agenții economici și organizațiile neguvernamentale în vederea dezvoltării durabile a comunității și a mediului de afaceri.

Acest drum poate fi parcurs şi de către România, în sens mai larg, şi chiar de acele comunităţi care sesizează din timp provocările, riscurile, dar mai ales beneficiile uriașe ale introducerii pe scară largă, în activităţile lor, a tehnologiilor actuale şi preconizate pentru viitor.

"Romania s-a plasat în ultimul raport de competitivitate al World Economic Forum pe locul 53 din 140 de economii analizate. Un ecosistem antreprenorial care ar oferi tinerilor oportunitatea de a crea şi dezvolta afaceri utilizând noile tehnologii ar putea contribui la creșterea competitivității economiei românești în următorii ani", conform Alexandru Lupea, Partener şi Strategic Growth Markets Leader, E&Y Romania.

În acest sens, chiar dacă suntem o economie emergentă, ţara noastră este bine racordată la valul de schimbări tehnologice, mai ales în zona sectorealor economice private. Prin diverse inițiative, politici publice, strategii, măsuri de acţiune, Guvernul României creionează destul de ferm linia de urmat atât de către instituţiile publice cât şi de către mediul de afaceri privat.

O privire succintă asupra gradului de informatizare, a dezvoltării şi inovării mediului tehnologic, ne relevă câteva aspecte pozitive notabile, care ne întăresc speranţa şi convingerea că suntem pe drumul corect în demersurile de dezvoltare durabilă şi sustenabilă a societăţii româneşti.

Sectorul de informații și comunicații (ICT) din România a crescut cu aproape 45% în ultimii cinci ani iar ponderea sa în formarea PIB s-a dublat în acest interval de timp, potrivit datelor INS.

Astfel, de la 3,4% din PIB în 2010, segmentul a urcat în 2015 la 6,7% din economia României, devansând sectoare tradiționale precum agricultura și construcțiile.

Este industria care genereaza venituri de 4 miliarde de euro în România. Sectorul de informații și comunicații a ajuns de la o forța periferică, de 12% din cea a industriei, la 30% față de ansamblul ramurilor, ceea ce îl poziționează deja drept un fel de principală industrie a României.

În mod evident, structura economiei românești a cunoscut astfel o transformare majoră, cu o schimbare profundă în direcția de dezvoltare a activității de producție.

Reorientarea dinspre sectorul de prelucrare industrială către sectorul terțiar al informațiilor se poate dovedi cheia succesului pentru viitor.

Comparația cu țările UE

Cele mai recente date arată că am trecut în fruntea regiunii din care facem parte la ponderea sectorului de informații și comunicații în formarea de valoare adăugată brută, conform cu datele definitive pentru 2015.

Dată fiind ponderea valorii adaugate în PIB-ul național se prefigurează un nivel de peste 6% al sectorului ICT în România.

Ponderea sectorului ICT în valoarea adăugată brută în economie

Ungaria	5,93%	Marea Britanie	5,55%
Bulgaria	4,79%	Franța	4,01%
Slovacia	4,75%	Germania	3,99%
Estonia	4,64%	Italia	3,45%
Cehia	4,39%	Spania	3,30%
Slovenia	3,56%		
Polonia	3,15%		
Lituania	2,48%		

Sursa: Eurostat, date disponibile în 2015

Sursa: CursDeGuvernare

Seria de acte normative emise deja, ca şi cele aflate în pregătire sau curs de lansare, care au rolul să legifereze cadrul de desfăşurare a integrării masive a tehnologiilor informatice în structurile publice ale statulului, acţiunile pilot ale diferitelor ministere şi agenţii guvernamentale, arată deschiderea excelentă spre modernizare şi durabilitate a statului român.

Câteva exemple enunţate mai jos au menirea să relifeze fenomenul:

➢ Gradul de pentrare a internetului în România a ajuns la 1,5% din PIB, cu o creştere de 10 % a accesului la internet. În zona urbană 65% dintre gospodării sunt conectate la internet iar în 2020 ar putea fi 100%!

➢ România are deja aprobate sau în curs de aprobare o serie de strategii și agende, legate de informatizarera rapidă țării:

- Agenda Digitală pentru România 2020 şi Susținerea Agenției Agenda Digitală pentru România în eficientizarea serviciilor de e-guvernare;

- Lista proiectelor din Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România 2020 (SNADR), iniţiată Ministerul Comunicațiilor și pentru Societatea Informațională, în ian 2016;

- Lege privind regimul infrastructurii fizice a rețelelor de comunicații electronice;

- MCSI a iniţiat o serie de acţiuni menite să accelereze implementarea conceptului „Smart" şi a derivatelor lui („Smart City", Smart Mobility, Smart economy", etc). Inclusiv programul pilot al primului „Oraş Inteligent" din România. Proiect lansat în toamna anului 2016: „Alba Iulia-Smart City";

- „Documentul Cadru pentru Strategia de Cercetare şi Inovare Regională pentru Specializare Inteligentă" pregătit de ADR Centru;

- Program pentru implementarea Planului Național de Dezvoltare a Infrastructurii NGN (Next Generation Network);

- Planul Sectorial de Cercetare-Dezvoltare IT&C 2015-2017, publicat la 09.02.2016;

- Penetrarea reţelelor NGN în statele membre-soluţii tehnice, financiare şi administrative, Faza I.-2016;

- Strategia privind tranziţia de la televiziunea analogică terestră la cea digitală terestră şi implementarea serviciilor multimedia digitale la nivel naţional-2016;

- Strategia de securitate cibernetică a României și Planul de acţiune la nivel naţional privind implementarea Sistemului naţional de securitate cibernetică guvernamentale, Faza I.-2015;

- Cercetare dezvoltare şi inovare în TIC: dezvoltarea de produse şi servicii inovative care să deservească cele 10 sectoare identificate în domeniul Smart,

➢ Legea incubatoarelor şi acceleratoarelor de afaceri, hub-urile şi clusterelor tehnologice.

Concret şi pragmatic, primul pas vine dinspre Uniunea Europeană: în luna decembrie 2016 a anunţat că până în vara lui 2017 va fi lansat primul apel pentru voucherele care permit comunităților locale introducerea gratuită a internetului de mare viteză în parcuri, piețe publice, clădiri publice sau librării, anunță Comisia Europeană.

Comisia estimează că vor beneficia între 6.000-8.000 de administrații locale și grupuri de administrații locale care doresc să ofere populației acces gratuit la WI-FI acolo unde aceste servicii nu există încă.

Hotspoturile astfel create vor fi disponibile tuturor cetățenilor UE.

Finanțarea europeană acoperă 100% costurile unui proiect, ceea ce înseamnă echipamentele necesare și instalarea. Comunitățile vor trebui să dispună de fonduri pentru a plăti timp de câțiva ani funcționarea acestor hotspoturi.

Procedura de acordare a voucherelor este una simplificată, se va face electronic și pe principiul "primul venit, primul servit".

La fel de pragmatic, încă de la începutul anului 2015, România a lansat spre dezbatere o serie de politici, strategii şi planuri de acţiune prvind informatizarea autorităţilor publice şi introducerea urgentă a tehnologiilor informatice ca suport de oferire a serviciilor publice către instituţii, cetăţeni şi firme.

Acestea pot fi implementate rapid, prin voinţa autorităţilor şi a altor actori prezenţi în societatea românească şi prin proiecte care să fie finanţate de bugetul de stat şi fonduri europene.

Există bugete foarte generoase pentru informatizarea României, prevăzute în Programele Operaţionale din exerciţiul financiar 2014-2020.

Un exemplu de bună practică este legat de introducerea foarte recentă a sistemelor de plată electronică/digitală a taxelor şi impozitelor cetăţenilor şi firmelor către bugetele statului.

Dar cel mai mare salt conceptual în acest sens, îl reprezintă apariţia unor proiecte pilot naţionale sau locale, prin care se dă startul competiţiei pentru apariţia primelor comunităţi urbane sau rurale total digitalizate, denumite generic „Smart City".

Termenul de Smart City este utilizat pentru a desemna oraşele care apelează intensiv la tehnologiile noi "tip Smart" dedicate îmbunătăţirii serviciilor publice, creşterii nivelului de confort al cetăţenilor din localităţile urbane şi rurale, eficientizării consumurilor de resurse şi reducerii cheltuielilor pe termen mediu şi lung.

Uniunea Europeană a lansat o iniţiativ importantă privind dezvoltarea durabilă a oraşelor inteligente, materialzată prin „Convenţia Primarilor", prin care oraşele din Europa îşi asumă rolul de factori activi ai procesului de modernizare şi protejarea mediului.

Oraşe inteligente (Smart Cities)

Semnatarii Convenţiei care s-au angajat politic să atenueze schimbările climatice şi care au dezvoltat un plan de acţiune holistic privind energia durabilă în teritoriile lor pot beneficia şi de componenta tehnologică a politicii energetice europene. Iniţiativa Smart Cities sprijină un număr limitat de proiecte mari tehnologice la nivel urban şi regional care conţin măsuri de pionierat în domeniul utilizării durabile şi al producerii de energie, precum şi în domeniul mobilităţii.

Un Oraş Inteligent nu poate să se bazeze numai pe tehnologizare, el trebuie să integreze în egală măsură şi ceea ce numim „Industriile Culturale și Creative (titulatură sub care intra şi IT-ul)".

Acestea ar trebui să fie acele elemente care să construiască în următorii 15 ani un nou pilon economic sustenabil pentru Brașov şi Ghimbav, alături de ceilalţi piloni existenţi deja: de turism, producție industrială și agricultură. Este o ipoteza de altfel comună și pentru ceilalți poli de creștere din România care parcurg deja același demers strategic. Rolul Industriilor Creative de generator de produse și servicii pentru afaceri competitive globale este unul în care Brașovul are nevoie de măsuri radicale ale majorităţţii factorilor relevanţi pentru a construi un ecosistem productiv.

Exemplul grăitor îl reprezintă oraşul Alba Iulia, oraş care doreşte ca la implinirea a 100 de ani de la Marea Unire, din 2018, să întâmpine cei 1-2 milioane de oaspeţi aşteptați în oraş, cu servicii smart, informatizate, de la rezervarea on-line de oriunde din lume a locului la hotel, cumpărarea de abonamente digitale integrate vizând: transportul, tururi de vizitare obiective istorice (muzee, castele, biserici, biblioteci, etc.), acces la, afisări culturale şi sportive, festivaluri, etc. până la comanda prin prin smartfone a taxiurilor, a meniurilor la restaurant înainte de a ajunge acolo, a meselor festive, etc "*Orașul Alba Iulia ar putea deveni primul oraș inteligent (smart city) din România, ca urmare a derulării unui proiect-pilot ce ar urma să se finalizeze până în anul 2018*, a anunţat ministrul Comunicațiilor și pentru Societatea Informațională, Marius Bostan, în cadrul celei de-a XX-a ediții a expo-conferinței Ziua Comunicațiilor 2016."."*Toate lucrurile pe care le-am făcut sunt publicate pe site. Dacă nu este clar, întrebați-ne! În ceea ce privește conceptul de smart city, am început un proces în minister de construire a unui concept de colectare a bunelor practici și deschiderea unor canale de comunicare, astfel încât să facem un gen de 'guidelines', cât mai bine structurate, legat și cu cadrul legal. În același timp, aș vrea să lansez azi, aici, o provocare: să construim primul oraș inteligent din România până în 2018. Acest oraș să fie Alba Iulia". "De ce Alba Iulia? În afara faptului că vorbim despre 100 de ani de la Unire, aș vrea să vă spun că Alba Iulia este singurul oraș din România care au avut o strategie pe termen lung de dezvoltare și s-a și ținut de ea. Este un oraș care a fost declarat de mai multe instituții internaționale un oraș bine administrat, a început să facă pași importanți", a*

afirmat ministrul Comunicațiilor”. Potrivit oficialului, este important ca întreaga industrie telecom din România să participe la acest program-pilot, care este preconizat să demareze în luna septembrie a acestui an. "*Un concept de oraș inteligent construit cu experți din mediul privat. În septembrie, haideți să lansăm acest proiect, în care toată industria să participe la acest centenar. De altfel, pot să vă spun că actori din telecom și-au asumat să facă acest program-pilot al unui oraș mic din România, până în 2018*". Acest model de modelare a politicilor publice și implicare a operatorilor economici ar trebui urmat de toate orașele din România, indiferent de mărime.

Un exemplu pentru comunități de mici dimensiuni poate privi aspectele practice și conceptuale ca pe un proiect pilot. Telekom România a purces de curând la realizarea unui astfel de proiect. Proiectul a fost dezvoltat împreună cu partenerul de tehnologie Cisco, compania care a oferit o serie de echipamente specializate de comunicații și platforma de integrare. Soluțiile implementate de Telekom Romania într-o zonă delimitată din Parcul Tineretului constau în patru componente integrate: parcare inteligentă, conectivitate Wi-Fi oferită gratuit, siguranță publică și iluminat inteligent.

Soluția de parcare inteligentă a mai fost instalată de Deutsche Telekom în orașul italian Pisa, unde a fost implementată cu sprijinul Kiunsys. Prin utilizarea aplicației mobile Tap &Park, disponibilă acum pentru IoS și în curând, pentru Android și Windows mobile, șoferii vor putea identifica în timp real dacă sunt locuri de parcare disponibile în zona delimitată din Orășelul Copiilor, în Parcul Tineretului. Soluția are un modul dedicat pentru administrația locală sau cea a parcărilor, care afișează gradul de ocupare a spațiilor de parcare și nivelul traficului din zonă. Aceasta generează, de asemenea, diferite rapoarte.

În perioada următoare, aplicația va fi dezvoltată în continuare pentru a acoperi mai multe zone de parcare din București. De asemenea, o funcționalitate viitoare va permite șoferilor să plătească parcarea cu ajutorul telefonului mobil, direct către autoritatea locală sau operatorii de parcări, fără costuri adiționale. Soluția de parcare va include și notificări prin care șoferii sunt anunțați când le expiră timpul de parcare.

Soluția Wi-Fi permite vizitatorilor parcului să se bucure de acces gratuit la Internet în zona delimitată. Soluția poate fi dezvoltată în continuare pentru a include componenta de data analytics, care furnizează autorităților locale un instrument de control al traficului, cu evidențierea momentelor cu traficul cel mai intens, respectiv scăzut, pe baza căruia serviciile de securitate din zonă pot fi gestionate mai eficient. În plus, alte facilități publice pot fi introduse sau reamplasate pentru a deservi mai eficient nevoile reale ale cetățenilor.

Soluția de siguranță publică cuprinde un sistem de supraveghere video și o aplicație pe baza căreia pot fi identificate anumite scenarii predefinite care vizează intervenția autorităților. Soluția generează alerte în caz de vandalism sau nerespectarea restricțiilor pentru anumite zone sau în caz că o persoană este în situația de a avea nevoie de ajutor urgent. Alt beneficiu al soluției îl reprezintă posibilitatea de a identifica autovehiculele parcate ilegal. Soluția poate fi utilizată, de asemenea, pentru numărarea mașinilor și pentru identificarea plăcuțelor de înmatriculare.

Soluția de iluminat inteligent este instalată pe 8 stâlpi echipați cu tehnologie LED și senzori sensibili la mișcare și la intensitatea luminii ambientale. Aceștia pot fi controlați automat de la distanță pentru a crește intensitatea luminiii când cineva este în preajma acestora. Implementarea soluției va genera reduceri de costuri cu energia de până la 60%, un beneficiu semnificativ pentru autoritățile locale.

Soluțiile de tip Smart City implementate în sectorul 4 al Capitalei operează pe o platformă dedicată de tip Internet of Things (IoT). IoT permite conectarea diverselor obiecte și platforme la Internet și comunicarea “smart” între ele, prin intermediul unor interfețe inteligente. Interconectarea dispozitivelor și a senzorilor cu bazele de date și aplicații se face cu ajutorul soluțiilor Machine-to-Machine (M2M). Soluțiile M2M reprezintă una dintre direcțiile strategice ale Deutsche Telekom, fiind prezente în portofoliul tuturor țărilor din cadrul Grupului. În România, Telekom are 8 soluții M2M în portfoliu.

Prin intermediul acestui proiect, Telekom și Cisco introduc în România soluții pentru orașul viitorului care vor face viața cetățenilor mai ușoară. În același timp, aceste soluții ajută administrațiile locale să devină mai eficiente și să își reducă o parte din costurile operaționale.

Pornit pe acelaşi drum în urmă cu câţiva ani, oraşul Ghimbav a reuşit să îşi închege o bună stratagie de dezvoltare durabilă şi a realizat câteva obiective importante:

- a mobilizat energii şi personal creator în procesul de conceptualizare şi definire a traiectoriei de urmat de comunitatea ghimbăveană în următoarele două decenii;
- a realizat ample studii şi documentaţii privitoare la situația existentă pe fiecare arie de interes şi a definit prioritățile de dezvoltare;
- a initiat o serie de 7 proiecte ce urmeaza a fi inplementate in perioada urmatoare prin atragerea de granturi din fonduri europene , nerambursabile- din domeniul resurselor şi consumurilor energetice, al restaurării şi valorificării monumentelor de patrimoniu aflate pe teritoriul UAT şi din domeniul eduaţiei prescolare, primare, gimnaziale şi liceale:
- a definitvat şi lansat brandul de oraş;
- a întocmit studii de specialitate în domeniul arheologic şi a patrimoniului istoric al localităţii, al sociologiei şi al antropolgiei urbane;
- a intocmit DALI pentru Biserica Evanghelică de secol XIV și proiect de finanțare;
- a intocmit studiu de fezabilitate pentru iluminatul inteligent pe întreg teritoriul UAT Ghimbav;
- a intocmit Planul de Mobilitate Urbană Durabiă (PMUD) pentru reducerea consumurilor energetice şi listă de proiecte specifice;
- a intocmit Planul de Acţiune privind Energia Durabilă (PAED);
-a continuat proiectele de infrastructură şi din domeniul social;
- a căutat forme noi de parteneriat şi surse alernative de finanţare pentru proiectele actuale şi de viitor.
- a adoptat politici fiscale și comerciale după cum urmează :
- a facilitat investitorilor edificarea construcțiilor cu destinație industrială, servicii, ligistică prin concesionarea de ternuri pe perioade de 49 ani, conform prevederi legale;
- au imbunătățit și extins infrastructurile de rețele de utilități și de transport în zona industrială;
- dezvoltarea arealelor și zonelor industriale este sprijinită prin aplicarea unor cote mici de impozitare;
- au oferit terenuri în regim de concesiune pentru construirea de locuințe în zona sud-vestică/DN73B tinerilor care își găseau loc de muncă pe platforma industrială din Ghimbav și doreau să se reloce definitiv în localitate;
- au implementat proiectul privind realizarea de locuințe sociale prin edificarea blocului de apartamente în zona cartierului Florilor.

Concluzii

Economia orașului Ghimbav a înregistrat o creștere vizibilă în ultimii ani, pe fondul unor proiecte mari de investiții derulate de mediul economic local, cu sprijinul autorităților locale. Colaborarea dintre primărie și agenții economici locali urmează să fie cel puțin la fel de fructuoasă și pe viitor, mai ales în condițiile în care agenții economici au în implementare sau și/au planificat noi proiecte majore de investiții pe raza orașului, în timp ce autoritatea locală poate beneficia de fonduri europene și naționale importante în vederea sprijinirii activității economice a orașului.

Sectorul industrial este foarte dezvoltat și diversificat, și există premisele necesare unei dezvoltări sustenabile și în viitor, mai ales în condițiile în care autoritatea locală se angajează să asigure necesarul de infrastructură și utilități publice, pentru ca aceste unități să poată opera în condiții foarte bune, dar și să ia măsurile care se impun pentru adaptarea forței de muncă la nevoile pieței și pentru promovarea economiei locale pe plan intern și internațional.

Dar atât mediul economic cât mai ales administrația publică locală vor trebui să facă față provocărilor ce vor apărea în orizontul următorilor ani:

-va crește cererea pentru terenuri și infrastructură în zona industrială;

-va crește riscul de poluare datorită intensificării activității industriale a transporturilor, a creșterii demografice;

- creșterea economică a orașului ca și a zonei metropolitane este influențată negativ de dependența mai ridicată a acestuia față de sectorul industriei prelucrătoare, precum și de subdezvoltarea sectorului terțiar cu valoare adăugată puțin ridicată prin comparație cu alți poli de creștere precum București și Cluj, cu o dezvoltare rapidă datorită dezvoltării sectoarelor de activitate IT&Software care au pus valoare foarte mare.

- Zona Metropolitană Brașov se confruntă cu un fenomen de migrare a tinerilor înalt-calificați către marile centre universitare, mai ales București și Cluj-Napoca, ceea ce determină potențialul mai scăzut pentru dezvoltarea serviciilor cu valoare adăugată ridicată, precum și numărul relativ redus al firmelor înființate de studenți și tineri sub 30 de ani. Rata antreprenoriatului este, per ansamblu, mai redusă decât în cazul Capitalei și a Clujului;

- economia orașului, ca întreaga economie a Zonei Metropolitane Brașov, este tot mai dependentă de activitatea marilor companii cu capital străin și de exporturile acestora, care generează peste 40% din cifra de afaceri totală, mai ales în industrie, în timp ce întreprinzătorii locali continuă să domine activitățile precum agricultura, construcțiile și unele servicii. Instalarea investitorilor străini în zonă a condus la modificarea structurală a producției industriale și a exporturilor, prin migrarea către produse competitive pe piața externă dar care nu sunt brevetate în țară ci sunt doar manufacturate;

- conform statisticilor privitoare la evoluția demografică, și forța de muncă din orașul Ghimbav va fi afectată de fenomenul de „îmbătrânire”, pe fondul scăderii sporului natural;

- va crește cererea de forță de muncă mediu calificată, în detrimentul forței de muncă înalt calificată care va migra către piața muncii din Europa, din acest motiv este necesar ca UAT Ghimbav să creeze infrastructura educațională pentru domeniile de vârf ale industriei care activiează pe raza localității;

- deși gradul de industrializare este relativ ridicat și activitatea economică în creștere, nivelul mediu de salarizare este scăzut comparativ cu alte poluri. În acest context numărul mai redus de studenți din Brașov, în comparație cu marile centre universitare din țară (București, Cluj-Napoca, Iași, Timișoara) face zona mai puțin atractivă pentru dezvoltarea activităților cu valoare adăugată ridicată care utilizează preponderent tineri absolvenți de studii superioare (IT&C, consultanță, servicii financiare, cercetare-dezvoltare etc.), ceea ce reprezintă un dezavantaj în procesul de creștere economică locală;

- rata șomajului a scăzut semnificativ față de anii 2000, mai ales pe fondul migrației externe și interne a populației tinere și înalt calificate, a pensionărilor înainte de limita de vârstă, a creșterii numărului de persoane casnice, însă există încă o serie de categorii sociale foarte expuse riscului de excluziune de pe piața muncii: tinerii sub 25 de ani, persoanele de peste 50 de ani, ambele categorii cu o pregătire teoretică și practică în mare parte neadecvată cerințelor actuale de pe piața muncii, persoanele de etnie romă, persoanele cu dizabilități etc.

- o provocare importantă pe care trebuie să o aibă în vedere UAT și la care trebuie să aibă pregătite soluții este relocarea marilor companii către zone cu facilități fiscale mai bune și în special cu mână de lucru mai ieftină; acest aspect ar determina un număr mare de șomeri; zone industriale dezafectate, poluante;

- pregătirea dezvoltării infrastructurii serviciilor de turism și turism sectorial (cultural; shoping; de tratament, etc.) prin dezvoltarea unui centru de agrement; în comparație cu ceilalți poli de creștere din România, municipiul Brașov deține deja o poziționare favorabilă în cazul activităților din sfera serviciilor medicale private, a comerțului cu ridicata, a turismului, a recuperării deșeurilor, dar

înregistrează performanțe relativ reduse în cazul unor sectoare foarte dinamice, competitive și cu forță de muncă bine remunerată (IT&C, servicii financiare și asigurări, inginerie, cercetare-dezvoltare etc.);

- susținerea și încurajarea tinerilor pentru dezvoltarea antreprenoriatului în domeniul serviciilor (unități de cazare, de alimentație publică, etc.);

- noile drivere de creştere pe termen mediu: cercetare / inovare / antreprenoriat / creativitate-pregătirea unei infrastructuri de cercetare-dezvoltare în parteneriat cu agenții economici; universitatea Transilvania; sectorul de cercetare-dezvoltare-inovare de la nivelul zonei metropolitane este unul relativ slab dezvoltat în context național, în termeni de bugete, număr de furnizori și output științific, în principal pe fondul alocării insuficiente de fonduri de la bugetul de stat, a lipsei unei culturi a inovării în rândul firmelor și a populației, dar și a transferului tehnologic insuficient promovat și susținut. Aceste structuri asociative vitale pentru competitivitatea economiei metropolitane necesită însă măsuri suplimentare de consolidare a capacității proprii de a furniza servicii de interes comun membrilor, mai ales în domeniul cercetării - dezvoltării, producției, promovării, internaționalizării etc;

- încurajarea operatorilor economici pentru dezvoltarea pe plan local a centrelor de cercetare, a incubatoarelor de afaceri. AIRBUS dorește să înfiinţeze, împreună cu Camera de Comerț Româno-Franceză (CCIFER) și Camera de Comerț Româno-Germană (AHK) un cluster de furnizori locali pentru fabrica Airbus Helicopters de la Ghimbav și să susțină furnizorii români să crească în competențe, cu scopul final de a repune România pe harta aeronauticii mondiale. Iar printre cei care colaborează deja cu Airbus se numără și compania Sonovision, care și-a arătat disponibilitatea chiar de a deschide un centru de inginerie la Brașov, pentru a veni în întâmpinarea solicitării Airbus pentru noul proiect, H215. Sonovision realizează în prezent pentru Airbus manualele de reparație pentru Super Puma;

- încurajarea atragerii de fonduri pentru dezvoltare și extindere a mediului de afaceri prin POR 2014-2023 sau alte tipuri de finațări;

- o mai mare implicare a UAT pentru atragerea de fonduri pentru dezvoltarea durabilă a localității, pentru dezvoltarea resurselor umane proprii în scopul rezolvării problemelor cu care se va confrunta în viitorul apropiat;

Capitolul 2 - TURISM

Atractivitatea turistică a orașului Ghimbav nu este bazată doar pe identitatea proprie. Orașul prezintă interes turistic doar în corelare cu localitățile învecinate (mai ales municipiul Brașov-Cristian Râșnov-Codlea-Hărman-Prejmer) componente ale Zona Metropolitană Brașov și în mod sezonier. Desi are 5 obiective incluse în Lista monumentelor istorice, obiective de categorie A și B, unele din ele unice prin arhitectura și picturi murale (Ansamblul Bisericii evanghelice) datorită stării precare în care se află nu ajută Ghimbavul să iasă din nonimat. În arealul Zonei Metropolitane Brașov oferta de produse turistice este diversificată, însă este legată foarte mult de sezonalitate. Existența unui număr mare de obiective culturale, de arhitectură și istorice existente în aproape fiecare localitate componentă AMB, face ca municipiul Brașov să funcționeze ca un centru gravitațional, care să atragă și pe urmă să distribuie în zonă un număr mare de vizitatori. Prezența unor stațiuni turistice de interes național (Predeal, Râșnov și Poiana Brașov), dar și a unor obiective înscrise pe lista de patrimoniu UNESCO (Prejmer) pot susține crearea unor trasee turistice integrate, care să fie dezvoltate la nivel regional.

Oferta de cazare din orașul Ghimbav este redusă (2 pensiuni care oferă servicii integrate de cazare și masă) dar la nivelul Zonei Metropolitane Brașov oferta de cazare a crescut și s-a diversificat considerabil față de anul 2007, pe fondul inaugurării de noi unități de primire a turiștilor, dar și de alimentație publică sau de agrement, de către investitorii privați, care oferă facilități și servicii la standarde europene. Numărul sosirilor și înoptărilor turiștilor în Zona Metropolitană Btrașov a crescut considerabil față de anii trecuți, aceasta devenind a treia destinație din România, după București și Constanța (Litoralul Mării Negre), iar ponderea turiștilor străini a crescut. Cu toate acestea indicele de ocupare a locurilor de cazare este scăzut, la fel ca și durata medie a sejurului, de doar 2 nopți/turist.

Cauzele acestor performanțe reduse sunt:

- calitatea încă slabă a serviciilor prestate de mulți operatori de turism din Brașov, Bran, Poiana Brașov;
- lipsa unor oferte turistice atractive;
- dependența ridicată a ofertei turistice de sporturile de iarnă;
- promovarea încă insuficientă a diferitelor atracții locale;
- lipsa unor trasee regionale tematice;
- accesebilitate dificilă dinspre alte colțuri ale țării din lipsa unei autostrăzi, a unui aeroport internațional.

Activitatea turistică a Ghimbavului este strâns corelată cu activitatea turistică a Zonei Metropolitane și depinde foarte mult de implicarea actorilor locali în includerea sa pe traseul diferitelor circuite turistice. La nivel național se constată o tendință de creștere a interesului pentru turismul cultural, fapt care este reliefat și de creșterea turiștilor în zona metropolitană. Spre exemplificare numărul de turiști la Cetatea Râșnov (obiectiv situat la mai puțin de 20 km de Ghimbav), a crescut an de an ajungând să intre în topul național al celor mai vizitate obiective. Cu peste 363.000 de vizitatori anual, în anul 2015, acesta s-a clasat pe locul întâi în județul Brașov fiind surclasat de Castelul Bran, situat la o distanță de sub 30 km de Ghimbav.

Județul Brașov ocupă locul I în cadrul Regiunii Centru în clasamentul județelor referitor la numărul de sosiri, având ponderea de 40,4%. Pe locul al doilea este județul Sibiu (20,7%) urmat de Mureș (20,5%), Harghita (7,4%), Alba (7,1), Covasna (3,9%).

- număr persoane -

Tipuri de structuri de primire turistica	ian.15	feb.15	mar.15	apr.15	mai.15	iun.15	iul.15	aug.15	sep.15	oct.15	nov.15	dec.15	ian.16	feb.16	mar.16	apr.16	mai.16	iun.16	iul.16	aug.16	sep.16	oct.16
Hoteluri	51.375	50.957	39.860	39.223	47.685	52.808	56.727	70.511	60.738	55.632	50.742	49.830	50.573	51.342	37.080	40.765	50.154	58.737	67.544	77.322	67.214	58.575
Hosteluri	1.891	2.374	2.332	2.676	2.867	3.048	3.681	3.803	3.076	2.738	3.027	2.728	2.329	2.692	2.018	2.779	2.854	2.703	4.707	6.251	4.008	3.173
Hoteluri apartament	10	28	15	13	11	10	30	29	18	13	12	18	20	8	6	5	11	15	153	119	172	:
Moteluri	2.323	1.474	1.524	1.727	1.935	1.772	1.783	4.491	2.729	1.786	1.954	1.610	1.618	2.005	1.202	2.873	2.462	2.833	3.471	4.496	2.607	2.374
Vile turistice	4.091	3.527	2.445	2.631	3.220	3.405	4.307	4.982	3.461	3.186	2.727	3.585	3.862	3.637	2.401	3.349	3.474	4.135	4.840	5.888	4.748	3.476
Cabane turistice	1.570	1.068	981	968	1.356	1.518	1.839	2.802	1.648	1.566	1.349	1.472	1.524	1.570	1.244	1.624	1.505	1.854	2.593	3.180	2.346	2.151
Bungalouri	128	131	59	52	133	56	88	232	164	58	120	66	205	182	95	112	96	121	151	202	254	171
Sate de vacanta	2	26	:	16	53	26	36	132	57	38	2	38	23	8	:	:	3	69	33	132	27	50
Campinguri	:	:	:	:	204	411	538	613	113	2	:	:	:	:	:	12	89	301	552	426	165	:
Casute turistice	15	4	3	4	9	23	31	44	21	15	16	11	4	11	9	13	21	33	36	47	31	33
Tabere de elevi si prescolari	:	:	25	:	73	20	:	70	15	110	40	55	40	110	:	55	:	21	:	157	:	:
Pensiuni turistice	9.944	10.338	8.993	9.365	10.938	10.545	13.150	16.801	12.563	10.937	9.939	11.675	12.094	10.974	9.076	10.315	10.492	12.555	17.634	21.569	14.718	12.124
Pensiuni agroturistice	7.329	7.073	5.590	6.956	7.575	8.250	13.284	16.244	10.487	8.075	7.108	9.735	9.299	7.179	6.170	7.370	8.604	9.961	14.979	19.799	12.018	9.793

Tabelul 7 – Numărul de turiști în județul Brașov

Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date Tempo Online

Analizând activitatea turistică a orașului din perspectiva numărului de vizitatori ai întregii zone turistice din arealul agenției metropolitane, putem spune că Ghimbav poate beneficia de infrastructura gata realizată a zonei și prin promovarea propriilor obiective turistice poate contribui la reținerea turiștilor în zonă mai mult de o zi. Conform informațiilor obtinute de la INSSE, pe primele 10 luni ale anului 2016 a avut loc o creștere de 11% a numărului de turiști față de aceași perioadă a anului 2015. Dintre aceștia 77% au fost români și 23% turiști străini. Gradul de ocupare al unităților de cazare a fost de 31,8% pe primele 10 luni ale lui 2016 față de numai 29,8% în perioada similară din 2015.

În Ghimbav, conform informațiilor colectate de la Centrul de Informare turistică și de la Biserica Evanghelică, numărul turiștilor ce au vizitat localitatea în primele 10 luni ale anului a fost de cca. 1000 persoane (sub 1% din totalul turiștilor veniti în Zona Metropolitană).

- număr persoane -

Sosiri	Iulie 2016			Iulie 2015			Iulie 2016 față de Iulie 2015 (%)		
	Total	Români	Străini	Total	Români	Străini	Total	Români	Străini
Regiunea CENTRU	**288.619**	**219.411**	**69.208**	**266.373**	**204.745**	**61.628**	**108,4**	**107,2**	**112,3**
Alba	20.486	16.734	3.752	19.913	16.052	3.861	102,9	104,2	97,2
Brașov	116.693	92.622	24.071	95.494	78.940	16.554	122,2	117,3	145,4
Covasna	11.250	9.914	1.336	11.511	10.129	1.382	97,7	97,9	96,7
Harghita	21.364	14.025	7.339	19.721	12.897	6.824	108,3	108,7	107,5
Mureș	59.237	46.493	12.744	56.337	42.982	13.355	105,1	108,2	95,4
Sibiu	59.589	39.623	19.966	63.397	43.745	19.652	94,0	90,6	101,6

Tabelul 8 – Numărul de turiști în cadrul Regiunii Centru iulie 2016 față de iulie 2015

Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date Tempo Online

Administrația locală a înțeles importanța turismului ca activitate economică și ca atare în ultimii 2 ani au fost implementate două proiecte ce au vizat în principal dezvoltarea infrastructurii, cu finațare europeană nerambursabilă, ce reprezintă un prim pas în dezvoltarea pentru viitor a acestui domeniu de activitate și a căror scop a fost de a oferi instrumentele pe bază cărora sectorul de turism, va construi avantaje competitive care vor atrage vizitatori noi sau deja existenți pentru dezvoltarea turismului local:

1. Centru Național de Informare și Promovare Turistică (CNIPT)-proiect implementat cu finațare nerambursabilă prin POR Axa prioritară 5 – Dezvoltarea durabilă și promovarea turismului - cod SMIS 43767;

2. Promovarea potențialului turistic al orașului Ghimbav, cod SMIS 15852 /proiect implementat cu finațare nerambursabilă prin POR Axa prioritară 5 – Dezvoltarea durabilă și promovarea turismului.

Deasemenea UAT Ghimbav, în parteneriat cu Consistoriul Evanghelic Districtual a inițiat proiectul pentru reabilitarea Ansamblului Bisericii Evanghelice fortificate cu finanțare nerambursabilă prin POR 2014-20120, AP 5.1 - Axa prioritară 5 – Îmbunătățirea mediului urban și conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, Prioritatea de investiții 5.1 - Conservarea, protejarea, promovarea și dezvoltarea patrimoniului natural și cultural are ca obiectiv specific impulsionarea dezvoltării locale prin conservarea, protejarea și valorificarea patrimoniului cultural și a identității culturale, program lansat în cursul acestui an.

Următoarele obiective avute în vedere pentru reabilitare, în următoarea perioadă, sunt: Obiectivul „CASA" aflat pe str. Școlii nr. 259 și „Biserica ortodoxă Sf. Treime" amplasată pe str. A. Iancu, ambele obiective încadrate în LMI, categoria „B".

Piața țintă pe care se intenționează a se acționa este piața turismului cultural. Aceasta este în creștere atât la nivel național cât și la nivel local în Zona Metropolitană în care este amplasată localitatea, fapt probat de creșterea constantă a vizitatorilor în județul Brașov, județ situat pe primul loc în Regiunea Centru în ceea ce privește afluxul de vizitatori și pe locul al treilea la nivel național, după Constanța și București, conform datelor statistice, iar conform unor studii efectuate la comanda revistei economice Capital, se situează pe locul al doilea cu tendințe de a ocupa chiar locul întâi pe țară.

Turismul cultural reprezintă o piață în plină dezvoltare. Organizația Mondială a Turismului estimează o creștere anuală de 10-15% a călătoriilor de interes cultural, în contextul unei creșteri medii totale de 4-5% a industriei turistice în general.

De vreme ce atracțiile istorice se află cu precădere în orașe, turismul cultural este în mod firesc asociat cu turismul urban. Investițiile competitive în dotările culturale și în infrastructura necesară găzduirii turiștilor din regiunile urbane au un impact direct asupra economiei și induc o îmbunătățire a nivelului de trai.

Propuneri:

- adaptarea strategiei la principiile orașelor inteligente „Smart city" prin crearea unui model de durabilitate economică și financiară pentru investitii;
- instituirea unui program de reabilitare a obiectivelor istorice, gradat, funcție de starea fizică și funcțională, funcție de importanță;
- pregătirea proiectelor tehnice de reabilitare a obiectivelor pentru atragerea de fonduri nerambursabile prin programele regionale și guvernamentale;
- introducerea obiectivelor de interes național și internațional în circuite turistice tematice (cultural, religioase, etc);
- în zona sud-estică a Transilvaniei nu există un loc definitoriu al identității săsești, respectiv un spațiu care să prezinte momentele importante ale colonizării acestei regiuni de către populația germană, evoluția acestei etnii alături de alte etnii, aspecte ale continuității saților până în zilele noastre. Orașul Ghimbav, poate să evite „anonimatul urban" scoțând în evidență elementele tradiționale ale „culturii săsești" și devenind în timp un „loc de întâlnire/pelerinaj al saților";
- organizarea de evenimente culturale, istorice, arheologice ce atrag anumite categorii de turiști și promovează imaginea unui oraș modern ce-și păstrează nealterate tradițiile și moștenirea culturală și arhitecturală;
- creșterea atractivității zonei din punct de vedere turistic printr-o mai bună gestionare a siturilor și monumentelor istorice, deosebit de valoaroase, amplasate în arealul Ghimbavului.
- încurajarea operatorilor de turism pentru dezvoltarea de noi unități de cazare și alimentație publică;

- concretizarea Strategiei de mobilitate (PMUD) prin realizarea unei infrastructuri de transport modern, ecoeficiente de ex. transportul electric, care să asigure fie preluarea vizitatorilor din aeroport cu mijloace de transport în comun electric, fie să le ofere posibilitatea de a închiria mașini electrice cu care să circule în zonele de interes touristic din arealul Zonei Metropolitane Brașov.

- afilierea orașului la Asociatia orașelor „Smart City" prin strategii, facilități și mod de organizare.

Capitolul 3 - CULTURA

Domeniul cultural este slab reprezentat la acest moment. Având în vedere dezvoltarea economică cu ritm ascendent, creșterea demografică prin atragerea de tineri ca forță de muncă și implicit creșterea fondului locativ Consiliul Local Ghimbav s-a hotărât că este necesar să se realizeze un document programatic atât pentru dezvoltarea strategică a culturii din oraș cât şi pentru instituţiile de cultură din subordine în vederea creșterii importanţei acestui domeniu de dezvoltare, cu implicații profunde în dezvoltarea durabilă a unui oraș.

Plecând de la analiza datelor existente, ţinând cont de reglementările în vigoare din domeniul culturii s-a stabilit necesarul de resurse umane, materiale, financiare şi modalităţile de gestionare eficientă ale acestora. În analiză s-a ținut cont de trendul politicilor în domeniul culturii la nivel UE şi naţional şi a situaţiei generale din domeniul culturii în Zona Metropolitană a Brașovului, o prognoză a nevoilor culturale, o analiză a documentelor constitutive şi de funcţionare a instituţiilor culturale din subordine, un set de măsuri prin care să poată contribui la păstrarea patrimoniului cultural, recomandări privind posibile implicări în păstrarea tradiţiilor şi obiceiurilor populare, un concept pentru susţinerea culturii, un plan financiar aferent şi un plan de monitorizare şi evaluare a implementării acestuia. Orașul Gimbav este cunoscut ca o vatră de civilizaţie multiculturală. Aici se regăsesc tradiţiile saşilor şi românilor, tradiții ce necesită revigorare și punere în valoare pentru scoaterea din anonimat a orașului Ghimbav.

Situația obiectivelor istorice și culturale existente în Ghimbav:

Obiective istorice:

- Pe teritoriul orașului există 5 obiective de interes național și internațional, înscrise în Lista monumentelor istorice:

Cod LMI	Denumire	Adresă	Datare	Categorie/Importanță
BV-II-m-B-11700	Casă	85	sec. XVIII	B/Locală și națională
BV-II-m-B-11701 (RAN: 40223.04)	Biserica „Sf. Treime”	Str. Iancu Avram 316	1780	B/Locală și națională
BV-II-a-A-11702 (RAN: 40223.05)	Ansamblul Bisericii Evanghelice Fortificate	Str. Morii 170	sec. XIII-XIX	A/Națională și internațională
BV-II-m-A-11702.01 (RAN: 40223.05.01)	Biserica evanghelică		sec. XIII - V, 1870	
BV-II-m-A-11702.02	Incintă fortificată cu cinci turnuri		sec. XV - XVI	
BV-II-m-B-11704	Casă	Str. Pieții 75	sec. XVIII	B/Locală și națională
BV-II-m-B-11703	Casă	Str. Școlii 259	1789	B/Locală și națională

Tabelul 9 – Lista Monumentelor Istorice din orașul Ghimbav

Sursa – Ministerul Culturii / Institutul național al Patrimoniului

Construcții cu destinație culturală:

- Orașul are un Cămin cultural, amplasat pe str. Făgărașului. Din păcate acesta se află în litigiu, urmând ca în cursul anului 2017 să reintre în proprietatea integrală a Primăriei, să fie renovat și redat comunității pentru desfășurarea activităților pentru care a fost edificat.
- Un alt spațiu în care se desfășoară activități culturale (concerte, serbări) este cel al noii Săli de sport, edificată în Cartierul Florilor, zonă rezidențială nouă.

Evenimente cultural locale:

Nr. crt.	Denumire	Perioada	Ediție	Organizator
1	MUSICA BARCENSIS-concerte de muzică sacră în biserici fortificate	Iunie-august/anual	VII	Biserica Evanghelică+Fundația pentru cultură și patrimoniu „Forum arte”
2	Zilele orașului Ghimbav/ Festival Aviatic	Anual în preajma zilei Sf.Ap.Petru și Pavel	V	Primăria Ghimbav/ONG-uri locale/IAR
3	Concert de muzică barocă	Iulie/anual	III	Biserica Evanghelică/Biserica Neagră Brașov
4	Caravana Filmului Românesc	Iulie/anual	II	Primăria Ghimbav/Asociația CINE CULTURA
5	Festivalul istoric Ghimbav	August/anual	V	Primăria Ghimbav/Biserica Evanghelică

Tabelul 10 – Lista evenimentelor culturale din orașul Ghimbav
Sursa – UAT GHIMBAV

Alte manifestări:

- Festival dedicat sărbătorilor de iarnă – în luna decembrie;
- Carnavalurile organizate de saşi – se desfăşoară în lunile ianuarie şi februarie.

Orașul Ghimbav nu are o activitate culturală intensă, cu tradiții vechi; aceasta se desfășoară în strânsă legatură cu activitatea culturală a întregii zone Metropolitane și mai ales cu activitatea culturală din Municipiul Brașov.

Dar prin reabilitarea monumentelor istorice și culturale, orașul poate intra în circuitele culturale și istorice ce se organizează în special de către Cetățile și bisericile fortificate din Transilvania, valorificând în acest fel un potențial important de cultură, arhitectură și tradiții.

Scopul analizei:

- promovarea imaginii moderne a „vechiului burg săsesc”;
- punerea în valoare a obiectivelor istorice de interes național și local aflate în Lista Monumentelor Istorice (LMI);
- să le permită ghimbășenilor să se simtă împliniți, să le dezvolte conștiința apartenenței la locurile natale, să le dezvolte creativitatea.

Mod de realizare:

- implicarea responsabilă a UAT Ghimbav și a CL Ghimbav prin inițierea, organizarea și susținerea în mod permanent a unor acțiuni specifice (Festivaluri; Zile ale orașului; Zile ale diferitelor asociații profesionale săsești și românești);
- implicarea activă a cetățenilor în participarea efectivă la evenimentele culturale ale orașului și reînvierea vechilor tradiții meșteșugărești ale urbei;
- atragerea organizațiilor neguvernamentale și a asociațiilor culturale din arealul localității și din Zona Metropolitană Brașov în organizarea unor manifestări culturale specifice etniilor ce locuiesc în „Țara Bârsei”;
- activități de educație culturală în grădinițe, școli;
- reînvierea tradițiilor specifice saților, în anul 1970, în Ghimbav a luat ființă „Conservator popular sătesc”;
- atragerea de fonduri europene și guvernamentale pentru reabilitarea și renovarea obiectivelor istorice și a clădirilor cu destinație culturală;
- constituirea unui parteneriat cu Biserica Evanghelică C.A. Brașov în scopul reabilitării „Ansamblului Bisericii evanghelice fortificate-monument de categoria A” prin atragerea de fonduri

prin POR 5.1 sau prin atragerea de fonduri guvernamentale de la MDRAP și introducerea acestuia în circuitul cultural și turistic național și internațional;

- constituirea unui parteneriat cu Biserica ortodoxă în scopul reabilitării „Bisericii Sf.Treime-monument de categoria B" pentru reintroducerea acesteia în circuitul cultural și turistic local și național prin atragerea de fonduri prin POR 5.1 sau prin atragerea de fonduri guvernamentale de la MDRAP;

- organizarea unui „muzeu al colonizării sașilor din sud-estul Transilvaniei" prin reabilitarea obiectivelor culturale de categoria B, înscrise pe lista monumentelor istorice, aflate în patrimoniul UAT, prin atragerea de fonduri nerambursabile prin programele operaționale regionale sau prin programele guvernamentale;

- schimburi de bune practici cu orașe similare ca organizare, cultura și obiceiuri din Europa.

Un alt obiectiv ce trebuie avut în vedere în stabilirea politicilor de dezvoltare durabilă în domeniul culturii îl reprezintă protejarea și analiza ariilor protejate din punct de vedere arheologic și architectural. Localitatea Ghimbav este rezultatul suprapunerii mai multor etape de dezvoltare, cu rădăcini în evul mediu și vestigii istorice ce datează încă din perioade preistorice.

Identificarea zonelor protejate care cuprind patrimoniul arheologic; definirea zonelor de protecție ale acestora

Urmare a continuității vieții pe aceste meleaguri au fost identificate următoarele zone de protecție:

1. Sit arheologic „Podul Bârsei" sau „La Bârsa"- amplasat la NV de oraș, la cca 150-200 m înainte de podul peste Bârsa, de ambele părți ale șoselei DN1 (Ghimbav-Codlea);

Descriere zona de protecție: la V și N-V, drumurile paralele cu Valea Bârsei; la N, N-E, S-E, limite de parcelă și drumuri de exploatare agricolă vizibile pe ortofotoplan (fig.1-2);

Statut administrativ: sit arheologic înscris în Repertoriul Arheologic Național (RAN); cod RAN: 40223.01; 40223.02. Situl aparține epocii „Bronzului timpuriu; cultura Schneckenberg; Hallstatt; LaTene"

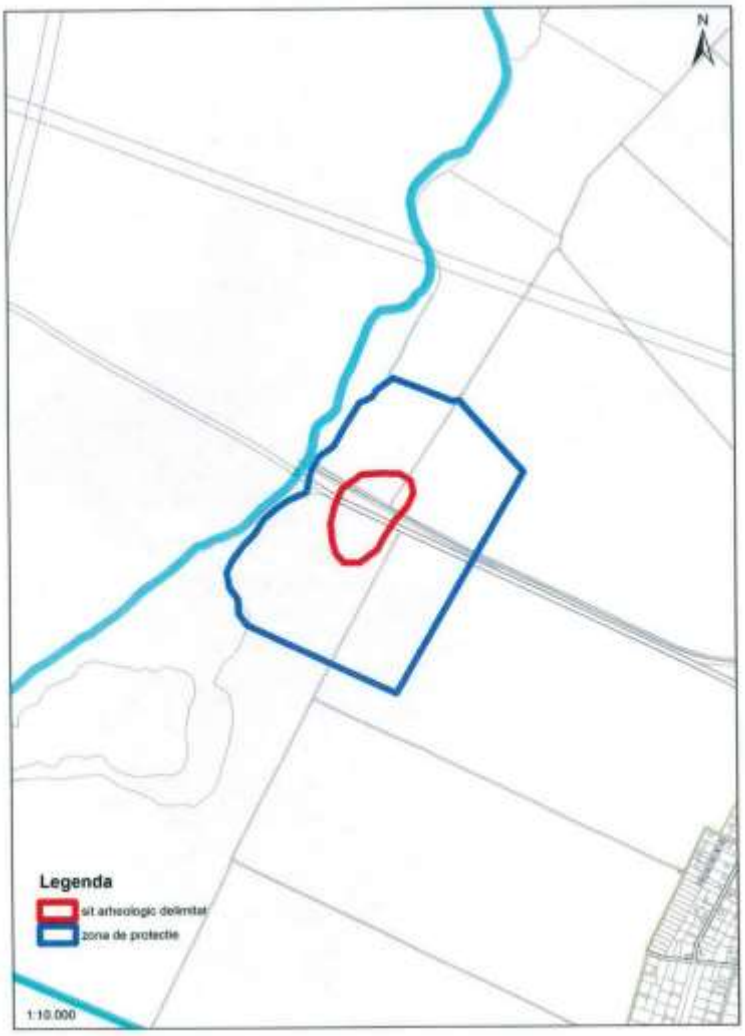


Fig. 21 - Situl arheologic de la Ghimbav, *Podul Bârsei* sau *La Bârsa*, reglementări urbanistice, plan.
Sursa – UAT GHIMBAV / Studiu fundamentare zone protejate Ghimbav

Fig. 22 - Situl arheologic de la Ghimbav, *Podul Bârsei* sau *La Bârsa*, reglementări urbanistice, ortofotoplan sus), reglementări urbanistice, plan
Sursa – UAT GHIMBAV / Studiu fundamentare zone protejate Ghimbav

Descriere sit: material arheologice, descoperit în special pe partea stangă a drumului, pe o ușoară ridicătură a solului (diferența de nivel este de cca 0,5-1 m față de solul din jur)

Referințe bibliografice: Roska 1942; Costea 2002; 2004

2. Sit arheologic „Înainte de arini/Vor den Erlen/Hattert/ Statut administrativ/ Cod RAN-40223.01.

Încadrare cronologică: bronz timpuriu, cultura Schneckenberg.

Localizare: la nord de oraș, în spatele unei ferme agricole (foste magazine CAP) pe terasa aluvionară a unui pârâu ce leagă râul Ghimbășel de valea Ghimbășelului.

Descriere sit: necropolă formată din mai multe morminte în „cista" descoperite întâmplător în perioada 1905-1929 (anterior au mai fost descoperite alte 4-5 morminte). Lipsa unor cercetări arheologice recente alături de culturile agricole din prezent împiedică delimitarea exactă a sitului. Un cimitir presupune vestigii îngropate și nu vestigii răspândite la suprafață ca în cazul unei așezări (fig.3-4).

Referințe bibliografice: Schroller 1933;Costea 2004

Fig. 23 - Siturile arheologice de la Ghimbav, *Înainte de arini / Vor den Erlen / Hattert* (jos) și La Arini (sus), reglementări urbanistice, plan

Sursa – UAT GHIMBAV / Studiu fundamentare zone protejate Ghimbav

Fig. 24 - Siturile arheologice de la Ghimbav, *Înainte de arini / Vor den Erlen / Hattert* (jos) şi La Arini (sus), reglementări urbanistice, ortofotoplan
Sursa – UAT GHIMBAV / Studiu fundamentare zone protejate Ghimbav

3. Situl arheologic „La Arini”

Statut administrativ: descoperire arheologică inedită; nu este înscris în Repertoriul arheologic național.

Localizare: la nord de oraș, în spatele Parcului Industrial Ghimbav, înainte de coborârea în lunca Bârsei, la intersecția drumului de câmp ce trece pe la sud de Parcul industrial cu un alt drum ce duce la stâna din zonă.

Zona de protecție: la sud, sud-vest, vest, nord; nord-est, drumuri de exploatație agricolă; la est, limită de parcelă.

Descriere sit: posibilă locuire sporadică, descoperită pe ultima parcelă aflată la nord de DJ 103C, într-o zonă ușor înălțată, aproape de un fost cot al văii Bârsei. (fig. 3-4).

Încadrare cronoligică: epocă nedeterminată.

Referințe bibliografice: cercetări inedite D.Sana/iulie 2013.

4. Ansamblul Bisericii Evanghelice fortificate

Statut administrativ: monument de arhitectură de interes național și internațional, cu potențial arheologic, categoria „A”; Cod LMI; BV-II-a-A-11702 (Biserica evanghelică-BV-II-a-A-11702.01; Incinta fortificată cu 5 turnuri-BV-II-a-A-11702.02).

Încadrare cronologică: sec XIII-XIX.

Desriere sit: ansamblu format din actuala clădire a bisericii (construită inițial în stil romanic, ulterior modificată cu adăugiri în stil gotic) și incinta fortificată ce mai păstrează doar 5 turnuri din cele 7 existente inițial și urma unui zwinger pe latura de nord, casa parohială și parcelele de teren aparținătoare (fig.5-6).

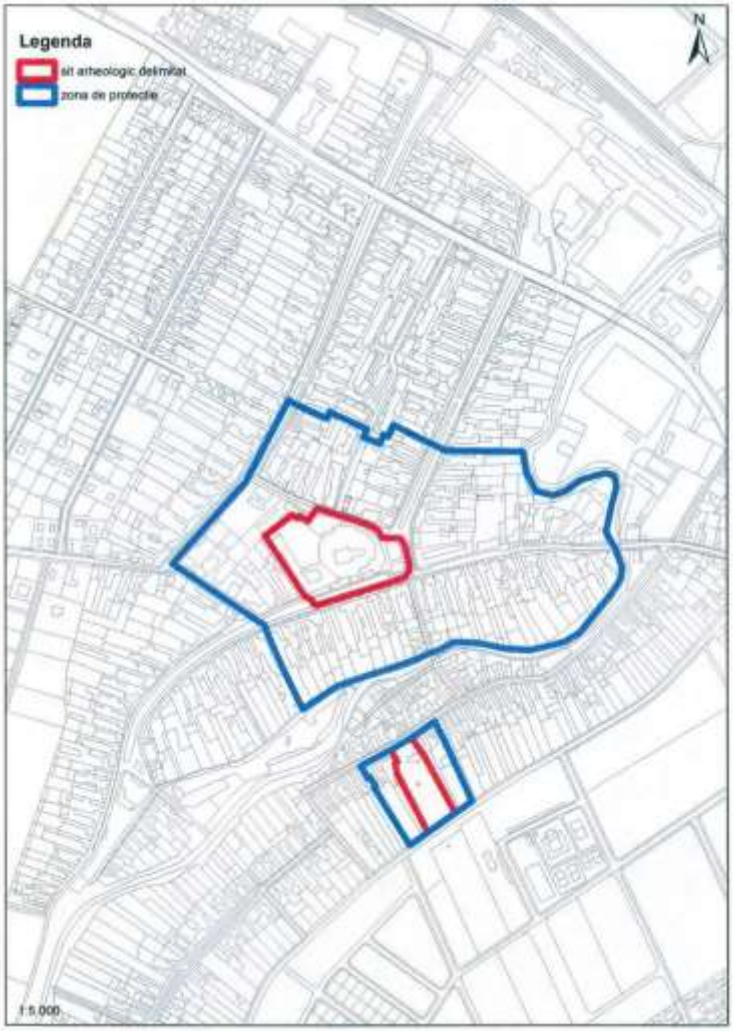


Fig. 25 - Sus – Ansamblul bisericii evanghelice fortificate, jos – Biserica ortodoxă „Sf. Treime”, reglementări urbanistice, plan

Sursa – UAT GHIMBAV / Studiu fundamentare zone protejate Ghimbav

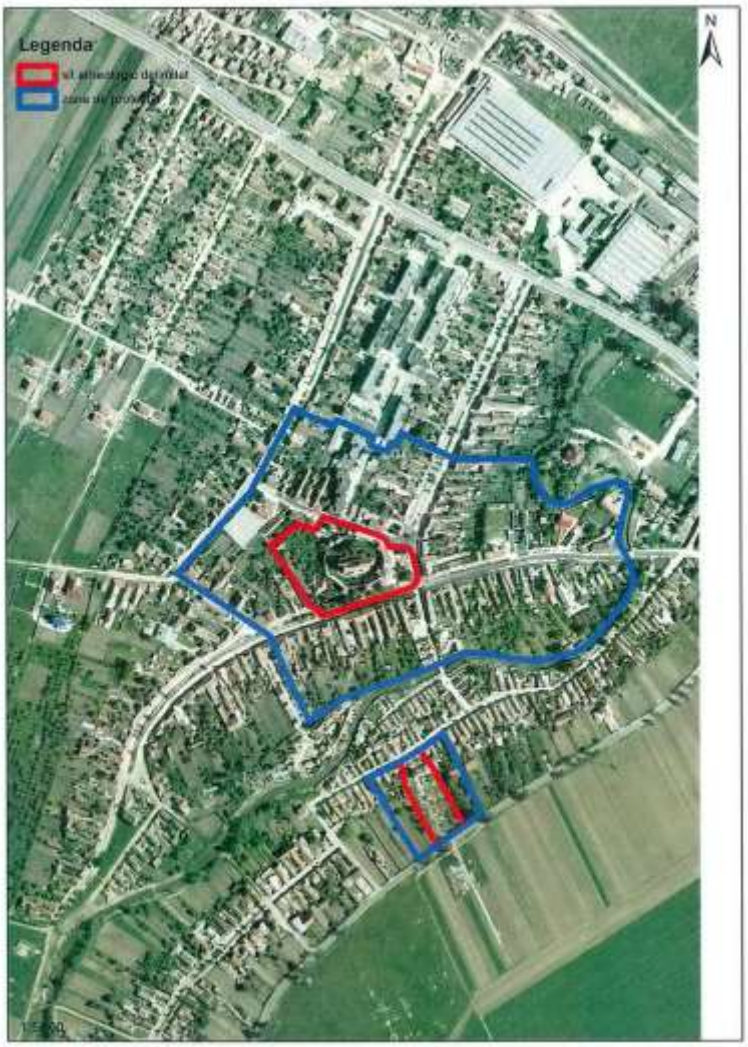


Fig. 26 - Sus – Ansamblul bisericii evanghelice fortificate, jos – Biserica ortodoxă „Sf. Treime”, ortofotoplan
Sursa – UAT GHIMBAV / Studiu fundamentare zone protejate Ghimbav

Obs.: casa parohială nu este inclusă în lista monumentelor istorice.

Localizare: str.Morii nr.170, zona centrală a orașului.

Zonă protecție: limitele la S; S-E, parțial o stradă și malul stâng al pârâului Ghimbășel; la N, limite de parcele; la N-V, str. Nouă; la S-V, str. Nouă până la intersecția cu str. Morii după care se continuă pe limita de proprietate până la intersecția cu strada ce vine în str. Morii, paralel cu râul Ghimbășelul.

Referințe bibliografice: Vătășianu 1959; Fabritius-Dancu 1980; Drăguț 1982; Gheorghiu 1985 Entz 1996; Fabini 1999; 2009.

5. Biserica ortodoxă „Sf.Treime”

Statut administrativ: monument de arhitectură cu potențial arheologic; Cod LMI- BV II-a-A-11701.

Încadrare cronologică: sec.XVIII-XIX.

Localizare: str.A. Iancu nr.316.

Descriere: clădirea bisericii împreună cu parcela de teren aparținătoare. Biserica, construită inițial din lemn a fost distrusă de un incendiu apoi refăcută din paiantă, iar ulterior, cu aprobarea împăratului Iosef al II-lea s-a construit actuala biserică de zid (fig.5-6).

Zona de protecție: La N str.A.Iancu; la S str.Cristianului/DN73B; la V și E limite de proprietate.
Referințe bibliografice: Ghid 2011, passim.

În afara de siturile enumerate mai sus, pe teritoriul localității se presupune că mai există situri arheologice și descoperiri izolate, neidentificate pe terenul respectiv:

1. Situl arheologic amplasat la cca 500 m est de punctul „La Bârsa”. Posibilă așezare din epoca fierului, cultura „Hallstatt” menționată de F.Costea în Repertoriul arheologic al județului Brașov, neidentificate încă în urma verificărilor arheologice efectuate în perioada 2013;

2. Posibil sit „hallstattian” între Brașov și Ghimbav (Costea 2004), zona viitorului aeroport-informație neverificată;

3. Posibil sit arheologic în zona „Câmpșor” (zona actualului aerodrom), prima vatră a localității (conform traditiei locale /Ghid 2011)- informație neverificată;

4. Capela „Af de Marja Kirch”, locație pomenită de literatura istorică veche (Herfurt 1898; Fabini 1999), locație situată probabil la sud de intersecția dintre vechiul drum județean cu drumul Brașovului. Existența acestui sit este atestată de urmele unor ziduri descoperite cu prilejul construcției drumului județean de la sfârșitul sec.XIX-informație neverificabilă datorită construcțiilor existente.

În afară de obiectivele istorice enumerate pe teritoriul localității mai există și monumete din epoca contemporană:

1. Obiectiv memorial - Monumentul Eroilor Români din Primul și Al Doilea Război Mondial. Monumentul, de tip obelisc, este amplasat în cimitirul Bisericii Ortodoxe/Evanghelice de pe strada Avram Iancu nr. 316 și a fost dezvelit, în anul 1920, pentru cinstirea memoriei eroilor români căzuți în Primul Război Mondial. Ulterior s-a adăugat o placă de marmură în memoria eroilor români din Al Doilea Război Mondial. Obeliscul este realizat din beton mozaicat, iar împrejmuirea este asigurată de un gard acoperit cu tablă. Pe două plăci de marmură sunt înscrise numele eroilor.

Numărul redus de vestigii arheologice reprezintă doar un stadiu al cercetărilor și sunt necesare acțiuni specifice care să verifice informațiile din „legendele locale” „literatura istorică”.

Capitolul 4 - SPORT

În orașul Ghimbav infrastructura sportivă este slab reprezentată și se constituie din 2 stadioane amplasate în zona DN1 și o sală de sport (bază sportivă pentru diverse activități: volei, baschet, handbal, tenis, arte marțiale, dansuri sportive) amplasată în cartierul Florilor/adiacent DN 73B.

Infrastructura de agrement nu s-a dezvoltat astfel încât populația, mai ales tinerii caută să desfăşoare activități sportive în zonele apropiate, respectiv municipiul Brașov, localitate ce dispune de o multitudine de posibilități de practicare a sporturilor.

Pe teritoriul orașului funcționează mai multe asociații sportive conform înregistrării la Ministerul Tineretului și Sportului, în Zona Metropolitană Brașov sunt înregistrate un numar de 248 de asociații și cluburi, din care 12 sunt de drept public, iar restul fiind de drept privat. Dintre acestea 6 asociații și cluburi sportive funcționează pe teritoriul orașului Ghimbav.

Odată cu creșterea demografiei și a nivelului de trai al cetățenilor se impune și dezvoltarea acestei infrastructuri pentru asigurarea condițiilor ridicate de sănătate a populației.

Propuneri:

- edificarea locurilor de joacă și pentru copiii peste 12 ani care nu pot folosi instalațiile montate în parcurile deja existente deoarece sunt subdimensionate acestei vârste;
- amenajarea de minibaze sportive în aer liber dotate cu piste de biciclete; panouri de baschet; instalații de tenis, volei; miniterenuri pentru practicarea ”tenisului cu piciorul”; terenuri pentru skate-in acest fel copiii vor putea face sport în aer liber, vor socializa și vor crește sănătoși și fericiți;
- amenajarea și dotarea unor spații din parcuri cu instalații de gimnastică accesibilă atât tinerilor cât și adulților (de ex. părinții și bunicii care ies cu copiii în parc);
- construirea unui bazin de înot acoperit cu piscine pentru diferite vârste;
- reabilitarea clădirii Căminului Cultural și amenajarea unor zone pentru practicarea sporturilor în spațiu acoperit (gimnastică, balet, etc.);
- dezvoltarea unei zone de sport și agrement în partea nord-vestică a orașului prin reabilitarea unor zone de teren degradate;
- atragerea și educarea cetățenilor pentru păstrarea și protejarea bunurilor publice din parcuri, locuri de joacă, baze sportive pentru folosul tuturor locuitorilor.

Capitolul 5 - AGREMENT

Dezvoltarea economică a orașului a înregistrat un trend ascendant, aspect ce a determinat creșterea nivelului de trai al cetățenilor. De asemenea această creștere a determinat și creșterea demografică a populației.

Pentru un climat de viață sănătos, cetățenii au nevoie de spații destinate relaxării, agrementului. Ori în Ghimbav, aceste spații, construite sau amenajate sunt foarte puține. Există 2 stadioane deschise, o sală de sport acoperită, un cămin cultural ce necesită renovări semnificative. Cei care doresc să practice diverse sporturi acvatice, precum înotul de relaxare sau înotul medical, trebuie să meargă în municipiul Brașov (Sala Sporturilor, Paradisul Acvativ - pe toată perioada anului sau alte bazine de înot cu activitate sezonieră). Nici Zona Metropolitană a Brașovului nu se poate lăuda cu suficiente spații de agrement.

În perspectiva construirii aeroportului și a realizării noii conexiuni intermodale, numărul celor care vor „tranzita" orașul va crește exponențial față de numărul „turiștilor" ce poposesc acum în Ghimbav (sub 1.000 persoane). Din această perspectivă orașul Ghimbav trebuie să ofere soluții care să atragă și să rețină pe cei care tranzitează Zona Metropolitană.

Spre deosebire de tradiționalele atracții turistice oferite de Zona Metropolitană Barșov, este timpul să apară ceva nou, deosebit, care să facă din orașul Ghimbav și evident din Țara Bârsei, o zonă deosebit de atractivă în care turiștii să revină cu placere și să-și facă o publicitate directă deosebită.

Scopul realizării zonei de agrement îl constituie atât diversificarea cât și consolidarea ofertei turistice din zona metopolitană dar și diversificarea activității economice a orașului și ocuparea forței de muncă.

Activitatea industrială, ca orice produs are un ciclu de viață care după încetare lasă un loc gol în economia locală. Acest „gol" trebuie completat și aceasta poate fi realizată doar prin combinarea eforturilor comune ale administrației publice cu ale operatorilor din mediu privat și ținând cont de necesitățile cetățenilor.

Făcând o retrospectivă a activității de agrement din orașele europene, similare ca mărime și condiții geografice zonei Metropolitane și implicit orașului Ghimbav s-au constatat următoarele:

- zonele unde există baze sportive pentru practicarea sporturilor de iarnă sunt completate cu zone per-urbane în care există zone de agrement ce oferă servicii „apres ski"de foarte bună calitate;
- turiștii și vizitatorii ocazionali au acces la Centre Spa; bazine de înot acoperite;
- apariția „turismului de shoping"- centre de shoping tip „outlet " de mari dimensiuni – acestea funcționează ca retailuri de tip value-for-money tot timpul anului;
- în extrasezon pe lângă serviciile enumerate mai sus, turiștii au acces la zone de plimbare pietonală și cu bicicleta; baze sportive descoperite sau acoperite;
- există restaurante ce oferă o diversitate culinară deosebită, cu specific local și internațional;
- investițiile sunt atât din partea operatorilor privați locali cât și internaționali;
- administrațiile publice locale au realizat infrastructurile aferente dezvoltării serviciilor de agrement.

Crearea structurilor de agrement turistic, în scopul creşterii numărului turiştilor şi a duratei sejurului în zona Metropolitană a Braşovului reprezintă un important punct de atracţie turistică în zonă, având în vedere atât potenţialul turistic natural, cât şi infrastructura turistică din acest municipiu. Ţinând cont de evoluţia pieţei turistice din zonă, este absolut necesară creşterea standardelor de calitate şi crearea de structuri turistice de agrement, care să furnizeze facilităţi de petrecere a timpului liber. Este necesară oferirea unei varietăţi de atracţii (naturale şi antropice) care să poată furniza mai multe oportunităţi de vizitare a zonei, care să fie uşor accesibile în planul de călătorie ales de turist, ca şi existenţa de operatori economici din domenii conexe (transport, comerţ, meşteşuguri, etc.).

Propuneri:

- prin noul PUG să se identifice spațial și să se prevadă zone cu destinație agrement și loisir;

- identificarea terenurilor neproductive, reabilitarea și viabilizarea lor în scopul obținerii de locuri de agrement și spații verzi. În acest scop propunem reabilitarea și amenajarea zonelor rămase după exploatările balastiere (zona aflată pe malul drept al râului Bârsa aflată la limita administrativ teritorială dintre localitățile Ghimbav și Codlea) și introducerea în circuitul turistic a unui centru de agrement „Lacul de argint" ce va oferi baze de sport nautic; centre Spa; zone de promenadă;

Fig. 27 – Zonă propusă a fi reabilitată

- În cursul anului 2015 (6) numărul turiștilor ce au tranzitat Agenția Metropolitană a fost de 997.601 persoane, din care în Ghimbav au fost doar 2.223 persoane, iar până în octombrie 2016 numărul turiștilor ce au tranzitat Agenția Metropolitană a fost de 919.494 persoane, din care în Ghimbav au fost doar 1.085 persoane.

- număr persoane -

Tipuri de structuri de primire turistica	ian. 2015	feb. 2015	mart. 2015	april. 2015	mai. 2015	iun. 2015	iul. 2015	aug. 2015	sept. 2015	oct. 2015	nov. 2015	dec. 2015	ian. 2016	feb. 2016	mart. 2016	april. 2016	mai. 2016	iun. 2016	iul. 2016	aug. 2016	sept. 2016	oct. 2016
Pensiuni turistice	171	268	238	143	173	200	103	382	167	158	135	85	80	100	70	190	90	110	100	120	110	115

Tabelul 11 – Numărul de turiști care au tranzitat orașul Ghimbav în perioada ianuarie 2015-octombrie 2016

Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date Tempo Online

- Mărirea fondului funciar aflat în patrimoniul UAT prin Achiziții de terenuri neproductive de pe piața liberă.

- Acordarea de facilități fiscale și realizare de infrastructură specifică (căi acces, parcări de tip park&ride, stații autobuze, etc.) pentru edificarea unui outlet, proiect ce se pretează a se realiza în afara orașului, în apropierea arterelor de trafic importante: Outlet-urile au un rol-cheie în deschiderea de noi zone comerciale, fiind de regulă amplasate la periferia orașelor sau chiar la jumătatea distanței dintre două orașe, în apropierea drumurilor principale. O astfel de poziționare permite acoperirea unui număr cât mai mare de consumatori și facilitează procesul de aprovizionare pentru chiriași. Vizibilitatea bună, existența unei parcări generoase și infrastructura de calitate sunt principalele criterii luate în considerare în decizia de a construi un outlet. Accesibilitatea este esențială pentru performanța outlet-ului. Un aspect important care diferențiază un outlet de mall-ul obișnuit este tiparul vizitelor - centrele

de tip outlet sunt destinații de weekend, iar vizitele, deși mai rare față de cele înregistrate de un centru comercial clasic, sunt mai lungi și dedicate aproape exclusiv cumpărăturilor. Într-un „studiu de trafic" realizat în cursul lunii ianuarie 2016, (Prof. Țârulescu Stelian-Catedra AR din UT Brașov) a rezultat că densitatea medie a persoanelor ce tranzitează orașul pe DN1, este de cca 4.500 persoane/oră;

- Realizarea infrastructurii pentru biciclete - piste, veloparcări, în acest fel orașul poate intra în circuitele ciclistice naționale/internaționale. Această initiativă se corelează cu proiectul PMUD deja aprobat la nivelul UAT Ghimbav. În iunie 2016 orașul Ghimbav a fost introdus în traseul Circuitului ciclistic al Cetăților fortificate „Bike&like" organizat între localitățile Hălchiu-Codlea-Ghimbav-Cristian-Vulcan";

De asemenea este necesar ca toate investițiile în agrement să respecte condițiile de mediu atât din punct de vedere al poluării fonice, aerului, cât și din punct de vedere al impactului vizual.

Investițiile în facilități de agrement în zonele cu spații deschise nu vor fi permise acolo unde:

- afectează zone protejate din punctul de vedere al mediului, zone cu valoare istorică;
- implică tăieri semnificative de copaci;
- afectează prin aspect/vecinătate clădiri istorice sau blochează privelişti;
- afectează prin aspect parcurile/aleile de promenadă;
- afectează caracterul/aspectul spațiilor publice;
- crează aglomerarea unei zone construite;
- funcțiunea de agrement este incompatibilă cu funcțiunile zonelor învecinate.

In zone cu spații deschise investițiile în facilități de agrement în spații închise vor fi permise doar dacă:

- completează/îmbunătățesc facilități existente respectiv oportunitățile de recreere în aer liber, și
- ocupă o parte mică a spațiului deschis.

În susținerea acestui proiect vine un alt argument important, colaborarea cu investitorii străini ce au locații de producție în zona industrială a orașului pentru conservarea și protecția mediului, educația inteligentă a tinerei generații pentru un mediu curat și durabil.

Capitolul 6 - MEDIU

Aspectele relevante ale stării actuale ale mediului în orașul Ghimbav se analizează în raport cu aspectele relevante valabile în Zona Metropolitană Brașov și țin cont de recomandările strategiilor regionale, naționale și europene referitoare la protecția mediului.

Strategia Europa 2020 pune accent pe una dintre cele șapte inițiative emblematice, respectiv utilizarea eficientă a resurselor naturale epuizabile, precum și pe consolidarea capacității de rezistență a ecosistemelor existente ce oferă hrană, apă proaspătă, materii prime. O politică inteligentă de mediu contribuie, în sensul documentului menționat, la îndeplinirea obiectivelor generale ale strategiei de trecere la o creștere inteligentă, durabilă și incluziv. Politicile actuale de mediu pun accent, pe lângă măsurile tradiționale de protejare a speciilor și de ameliorare a calității aerului și a apei prin reducerea emisiilor de poluanți, pe o abordare integrată ce ține seama de legăturile dintre diversele domenii privite în dimensiunea lor globală, trecând la acțiuni integrate de remediere cu măsuri de prevenire a degradării mediului. Politicile europene de mediu vizează și legătura cu alte domenii, precum agricultura, energia, transporturile, pescuitul, dezvoltarea regională, cercetarea, inovarea, etc.

Analiza va fi făcută separat pentru cei mai importanți factori de mediu:

1. Aer;
2. Apă;
3. Sol;
4. Deșeuri;
5. Zgomot și vibrații;
6. Biodiversitatea.

Obiectivul fundamental al analizei este acela de identificare a factorilor care influențează și afectează procesul de păstrare și îmbunătățire a calității mediului, protejarea sănătății oamenilor și utilizarea prudentă și rațională a resurselor naturale din zona metropolitană Brașov.

Analiza calității factorilor de mediu a fost stabilită pe baza studiilor elaborate în următoarele documente și studii:

- Raport de mediu-orașul Ghimbav, întocmit de S.C. ECO BREF SRL;
- Plan local de acțiune pentru protecția mediului-judetul Brașov/APM Brașov;
- PIDU emis de AMB –secțiunile pentru orașul Ghimbav
- Date furnizate pe pagina web a agenției de mediu Brașov/ http://apmbv.anpm.ro;
- Informații furnizate de Administrația Națională Apele Romane/SEGA Brașov

1. Factor mediu-Aer

Poluarea aerului este, potenţial cea mai gravă problemă pe termen scurt şi mediu din punct de vedere al sănătăţii, aerul poluat fiind mai dificil de evitat decât apa poluată. Efectele lui, care pătrund peste tot, dăunează sănătăţii, degradează construcţiile şi mediul natural.

Surse de poluare:

- emisii în atmosferă provenite în principal de pe platforma industrială aflată în zona nord-estică a orașului;
- emisii specifice datorate activităților din zonele rezidentiale;
- emisii datorate activităților agricole, desfășurate în zona Nordică a localității;
- emisii datorate traficului rutier intens desfășurat pe DN1 și DN 73B;
- emisii provenite din exteriorul intravilanului orașului, respectiv emisii datorate activității industriale din zona est-sud și a traficului rutier din zona DN 73, care din cauza curenților de aer pot afecta și atmosfera orașului Ghimbav.

Monitorizare: pe teritoriul localității, calitatea aerului este monitorizată direct de agenții economici iar la nivel de Agenție Metropolitană (care are peste 250.000 locuitori) există stații automate de monitorizare a calității aerului.

Se apreciază că starea actuală a factorului de mediu AER, din punct de vedere calitativ se încadrează în limitele impuse prin STAS 12574/87 și Legii 104/2011, în condițiile în care emisiile industriale sunt monitorizate conform planurilor stabilite prin Autorizațiile de mediu.

2. Factor mediu-Apă

În analiza calității apei au fost luate în considerare următoarele:

Calitatea apelor de suprafață

Teritoriul județului se încadrează în bazinul hidrografic al râului Olt care străbate județul pe o distanță de 210 km. Între aceste limite Oltul primește numeroși afluenți între care cei mai importanți sunt Homorodul; Tărlungul; Ghimbășelul și Bârsa, ultimele două pârâuri traversând și orașul Ghimbav. Calitatea apei de suprafață se face de către SEGA Brașov în conformitate cu Directiva Cadru a apei 105/2008/EEC și urmărește evaluarea stării ecologice și evaluarea stării chimice.

În urma evaluărilor făcute au rezultat următoarele:

- pârâul Bârsa, global se încadrează în stare ecologică moderată iar din punct de vedere al stării chimice se încadrează în „stare chimică bună”;

- pârâul Ghimbășel, stare ecologică moderată, datorată mai ales cantității de impurificatori rezultați din evacurările de ape uzate insuficient epurate din zonele Râșnov, Ghimbav. Din punct de vedere al stării chimice, pârâul Ghimbășel se încadrează în „stare chimică bună”.

Calitatea apelor subterane

Din punct de vedere al apelor subterane orașul Ghimbav face parte din zona „5”, cu un nivel al apei subterane de până la 40 m, în straturi formate din nisipuri și pietrișuri. Paralel cu cursul apelor supraterane există și un curs de ape subterane, alimentat din masivele Piatra Craiului, Bucegi, Postăvarul cu ieșire în zona mlăștinoasă Prejmer-Bod. Pe acest curent sunt executate fronturi de captare prin puțuri executate la cca. 60 m adâncime din care se alimentează localitățile Cristian, Ghimbav, Hălchiu și Codlea. Corpurile de apă sunt monitorizate în amonte de râul Ghimbășel în cadrul Programului regional de monitorizare de supraveghere pentru ihtiofauna și Programul pentru protecția habitatelor și speciilor.

Evaluarea stării chimice a corpurilor de apă subterană se face permanent pe baza „Metodologiei preliminare de evaluare a stării chimice a apelor subterane” pe Depresiunea Brașov de către SEGA Brașov și Compania APA Brașov și rezultatul a fost „stare chimică bună”.

Calitatea apelor de captare utilizate pentru alimentare cu apa potabilă

Gestiunea serviciilor de apă din orașul Ghimbav este delegată Companiei Apa Brașov, în cadrul parteneriatului cu ADI (Asociația de Dezvoltare Intercomunitară). Compania Apa Brașov, în calitate de operator regional împreună cu Direcția de Sănătate publică județeană Brașov monitorizează și răspunde permanent de calitatea surselor de apă potabilă ce urmează a fi distribuite localităților componente. Referitor la calitatea apei de captare din puțuri forate se pot menționa următoarele:

- apa subterană captată corespunde condițiilor de potabilitate conform standardelor în vigoare. Nu au fost semnalate cazuri de îmbolnăviri în rândul populației civile din cauza apei potabile distribuite.

- în mod preventiv sunt prevăzute stații de clorinare a apei.

Calitatea apelor uzate menajere și industriale

Localitatea Ghimbav are sistem separativ de canalizare astfel:

1. Centralizat - apele uzate menajere și tehnologice preepurate, colectate de rețeaua de canalizare cu diametre cuprinse între 250 mm și 400 mm cu o lungime totală de 8,7 km cu deversare în colectorul de canalizare ovoid 600/900 mm ce asigură transportul acestora în stația de epurare a apelor uzate de la Stupini. Stația de la Stupini deservește întreaga Zonă Metropolitană Brașov, este o stație regională, modernizată prin programul ISPA al UE și este amplasată la cca. 3 km către est față de Ghimbav.

2. Propriu - prin stații proprii de epurare, vidanjabile, stații ce aparțin în principal societăților comerciale ce acționează în zona SE. În unele situații calitatea apelor uzate epurate nu are randament și nu sunt suficient epurate.

Colectarea apelor pluvial, prin rigole stradale şi evacute în pârâul Ghimbăşel se face prin 10 guri de vărsare.

Ultimele investiții în rețeaua de canalizare și colectare a apelor uzate menajere și industriale au avut loc în perioada 2014-2015 când s-a realizat înlocuirea conductelor, a căminelor și extinderea rețelelor în zona cartierului Florilor, Livada 1, 2 și Transilana.

În prezent, ca urmare a investițiilor făcute, peste 95% din construcții sunt racordate la rețeaua de canalizare.

3. Factor de mediu-Sol

Oraşul Ghimbav aflat la o altitudine medie de 535 m, face parte din Ţara Bârsei a cărui relief este o depresiune ce se situează la o altitudine de circa 400 – 550 m deasupra nivelului mării și care include munții: Postăvaru - 1.802 m, Tâmpa - 960 m, Măgura Codlei - 1.294 m şi dealurile Lempeş, dealurile Braşovene, dealurile Brănene, dealurile Săcelene.

Zona Ţara Bârsei este de origine tectonică, formându-se prin fracturarea şi scufundarea repetată a unor fragmente centrale ale Carpaţilor de Curbură, către sfârşitul pliocenului. Ulterior prăbuşirii, apele au invadat această groapă, formând un lac, în care s-au adunat straturi sedimentare de sute de metri grosime. La începutul cuaternarului apele s-au retras, fiind drenate de către Olt, prin defileul de la Racoş, către lacul mai mare existent în Transilvania.

Aflat sub acțiunea continuă a factorilor de eroziune externi (vânturi, precipitații, ape curgătoare), în contextul actual relieful Țării Bârsei prezintă trei zone distincte:

• suprafaţă înaltă, la 550 - 600 m, de coline piemontane marginale (piemonturile Zărneştilor, Sohodolului, Săcelelor). Acestea sunt alcătuite din nisipuri şi pietrişuri, fiind foarte permeabile şi uscate. Prezintă la bază o puternică pânză freatică, provenită de la apele de infiltraţie;

• suprafaţă joasă, sub 550 m, de câmpie piemontană, formată în urma acumulării cuaternare. Aceasta este umedă şi mlăştinoasă, străbătută de numeroase pâraie, pătura de sol fiind destul de fertilă;

• suprafaţă de luncă aluvională inundabilă, situată în imediata vecinătate a Oltului.

Pe teritoriul orașului Ghimbav, starea naturală a solurilor a fost modificată datorită intervenției antropice ce a condus la apariția de surse de poluare a solului. Sursele de poluare sunt diverse, funcție de modul de folosință a solurilor, de activitățile desfășurate (industrial, agricol, exploatare balastiere, etc.).

Cauzele care au dus la degradarea solului în arealul Ghimbavului, strict locale sunt:

- trafic auto intens, depuneri de pulberi și particole;
- poluări accidentale în incintele unităților industriale din zona nord-estică;
- lipsa rețelelor de canalizare din unele zone ale orașului sau starea tehnică precară a rețelelor vechi de canalizare care generează potențiale focare de infestare a solului și implicit a apelor subterane;
- poluări accidentale datorate depozitării gunoaielor menajere de-a lungul râurilor, căilor de acces;
- depuneri de dejecții ale animalelor de la fermele din zonă și folosirea excesivă a pesticidelor și îngrășămintelor agricole în zonele extravilane agricole.

Conform datelor strânse din teren, pe teritoriul localității există două zone, în care solul a fost puternic degradat ca urmare a intervenției operatorilor economici din domeniul exploatărilor de balastieră. Aceste două zone cu sol degradat sunt:

1. Zona de pe malul Bârsei, aflată la limita administrativă dintre Ghimbav și Codlea, la stânga DN 1, pe sensul Ghimbav - Codlea, zonă în care a exploatat S.C. ROMACO S.A., cca. 10 ha sunt afectate ca urmare a activității de exploatare, cca. 3 ha reprezintă luciu de apă, cca. 1 ha este balastat iar

restul de 6 ha este acoperit de reziduri (gunoaie, deșeuri, etc). Terenul utilizat în regim de concesiune, rămas în urma exploatării nu a fost reintrodus în circuit, conform Planului de refacere a mediului, rămânându-i proprietarului, respectiv UAT Ghimbav sarcina de a-l revitaliza.

2. Zona aflată pe malul Bârsei, la limita administrativă cu Brașovul, cartierul Stupini, zonă cu teren degradat, rămasă în urma exploatărilor balastiere, efectuate de același operator.

Ambele zone nu sunt declarate ca zone cu sol degradat deoarece există un litigiu între proprietar și concesionar și nu au fost efectuate analize de către forurile îndreptăție (Direcția Agricolă; OSPA; APM). După definitivarea acestui litigiu este necesar a fi întocmite strategii de revitalizare a terenurilor degradate și introducerea acestora în circuitul civil fie spre folosință agricolă fie spre schimbarea destinației (de ex. zona de agrement așa cum s-a procedat în multe zone ale Europei-zona Modena din Italia).

Conform datelor statistice obținute de la APM Brașov, în arealul orașului Ghimbav nu au fost semnalate existența altor situri contaminate sau potențial contaminate istoric și nu au fost identificate zone cu riscuri naturale.

Propuneri privind îmbunătățirea calității factorilor de mediu aer, apă și sol:

- mărirea suprafeței de spații verzi;
- constituirea unor perdele „verzi" de protecție de-alungul căilor de transport auto (DN 1; DN 73B) pentru creșterea gradului de absorbție a emisiilor de carbon;
- realizarea de perdele „verzi" la limita zonei industriale tot în scopul reducerii efectului emisiilor de carbon și a protecției atmosferei zonei rezidențiale a localității;
- instituirea unor măsuri eficiente privind circulația autoturismelor în oraș prin înlocuirea acestora cu mașini electrice;
- împreună cu AMB și Compania națională a drumurilor, întocmirea unei strategii și găsirea unor soluții de modificare a traseului drumului național DN 1 în scopul de a fi scos în afara orașului, reduce traficul, se reduc emisiile de carbon, praf și alte noxe ce afectează calitatea aerului din oraș și totodată se reduc și pericolele de accidente;
-sistematizarea circulației, descongestionarea traficului și găsirea de soluții pentru creșterea numărului de parcări;
- eficientizarea energetică a clădirilor publice și colective prin repararea fațadelor; înlocuirea sistemelor de iluminat și încălzit cu panouri solare, instalații ecoeficiente. Acest deziderat poate fi realizat accesând fonduri nerambursabile prin Programele operaționale POR 2014-2020, Axa prioritară 3.1 si 3.2.

Aplicarea principiilor de dezvoltare durabilă a orașelor inteligente conform PAED și PMUD, strategii aprobate în Consiliul Local în perioada iunie-octombrie 2016:

- **Realizarea de Clădiri Inteligente;** Sisteme de Automatizare a Clădirilor (BAS): Sisteme de Iluminare a Clădirilor, Sisteme Electrice și Aparate; Sisteme de Comunicare; Sisteme de Management HVAC; Sisteme pentru Controlul Accesului, Supraveghere Video; Sisteme de incendiu; Sisteme de Gestionare a Clădirilor (BMS); Modelarea Informațiilor despre Clădire (BIM); Case Pasive; Servicii: Software, Date, Telefonie & CATV, etc.
- **Energie & Sustenabilitate**; Managementul Energiei, Rețele Inteligente; Stocarea Energiei; Producția de Energie Regenerabilă Descentralizată
- modernizarea și extinderea actualei rețele de alimentare cu apă potabilă pentru a elimina pierderile și consumul de energie și apă potabilă;
- extinderea și modernizarea actualei rețele de canalizare și colectare ape uzate menajere și industriale;
- conectarea tuturor clădirilor rezidențiale, publice, servicii, depozite și industriale la o rețea centralizată de colectare a apei reziduale;
- asigurarea protecției zonelor de captare ca zone „de protecție cu regim sever" pentru evitarea producerii unor accidente;

-instituirea unor zone de protecție în lungul malurilor râurilor ce străbat orașul; întreținerea permanentă a cursurilor râurilor prin decolmatare, și regularizare;

- instituirea în PUG a unor restricții de construire în „albiile minore” ale râurilor;

- sistematizarea intravilanului privind delimitarea tipului de folosință a terenurilor, astfel încât zonele industriale să nu se mai interfereze cu cele rezidențiale, reglementări ce pot fi realizate prin PUG;

- urmărirea atentă a operatorilor economici ce realizează exploatări de agregate pe lângă cursurile râurilor pentru aplicarea planurilor de refacere a mediului, respectiv aducerea terenurilor cât mai aproape de structura inițială;

- instituirea unor măsuri de prevenție și monitorizare mai stricte privind păstrarea curățeniei în oraș și în afara intravilanului;

- acțiuni comune cu Garda de Mediu și APM privind preotecția mediului în unitățile preșcolare, școlare, întâlniri cu cetățenii.

4. Factor de mediu-Gestionarea deșeurilor

Gestionarea colectării deșeurilor în orașul Ghimbav a fost încredințată societății S.C. Comprest S.A. Brașov prin contract de prestări servicii.

În urma realizării unui chestionar în rândul cetățenilor a reieșit că orașul Ghimbav este un oraș curat și că Administrația publică se preocupă permanent pentru păstrarea unui mediu curat și sănătos în localitate.

Colectarea deșeurilor și eliminarea lor se face prin transportul și depozitarea la rampa ecologică conformă FIN ECO din zona CET-Brașov. Rampa ecologică este administrată de S.C. COMPREST S.A., are o suprafață de depozitare de 28 ha și o capacitate de 25.500 mc. Pentru salubritatea orașului sunt montate coșuri publice și containere, mai ales în zona veche a orașului urmând a fi montate atât în zona rezidențială nouă cât și în zona industrială, odată cu finalizarea lucrărilor aferente infrastructurii orașului (modernizare rețele utilități subterane; asfaltare străzi).

Pentru asigurarea unor condiții optime de reciclare a tuturor tipurilor de deșeuri și păstrarea unui mediu curat, la cca. 4 km de Ghimbav, în orașul Codlea functționează un centru de colectare a deșeurilor de echipamente electrice și electronice (DEEE). În același scop, periodic, Agenția de Mediu Brașov organizează Caravane pentru colectarea deșeurilor electrice și electronice. Scopul acestor acțiuni este de a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor implicați în ciclul de viață al DEEE și în special al operatorilor econimici direct implicați în tratarea deșeurilor și echipamentelor electrice, electronice.

Pentru îndeplinirea obiectivelor din „Planul regional de gestionare a deșeurilor-regiunea 7 Centru” și asigurarea eliminării deșeurilor în condiții optime de protecție a mediului și calității vieții, este necesar a fi luate o serie de măsuri pentru monitorizarea permanentă:

- asigurarea de containere suficiente ca număr, mărime pentru colectarea selectivă a deșeurilor;

- amplasarea în locuri vizibile și ușor accesibile a platformelor de depozitare a containerelor;

- curățarea periodică a acestor platforme și containere conform programului stabilit cu prestatorul de servicii de salubritate;

- mărirea parcului auto prin achiziționarea de autogunoiere compactoare în vederea transportului deșeurilor în siguranță la mare distanță, în rampa ecologică din Brașov;

- acțiuni de educație a populației în vederea informării și îndrumării acesteia către centrele de colectare și tratare a DEEE din localitățile învecinate (Codlea) și către unitățile mobile organizate de către APM în colaborare cu Autoritățile locale;

- informarea și îndrumarea cetățenilor asupra importanței colectării și tratării autovehicolelor scoase din uz (VSU) către centrele de colectare acreditate să preia aceste tipuri de deșeuri, făcute publice listele cu agenții economici acreditați de la APM/Ministerul Mediului;

- informarea și îndrumarea cetățenilor asupra importanței colectării și tratării ambalajelor către locațiile special amenajate și către operatorii acreditați de Ministerul Mediului în acest scop, făcute publice listele cu agenții economici acreditați de la APM/Ministerul Mediului;

- colectarea deșeurilor provenite din construcții, amenajări, demolări, sarcină ce revine beneficiarului de lucrări, asumată prin documentele de urbanism; monitorizarea îndeplinirii acestei sarcini și sancționarea conform legislației în vigoare a celor care încalcă aceste prevederi.

- evitarea efectelor negative ale poluării necontrolate ca urmare a depozitării deșeurilor din construcții pe terenuri virane, la marginea orașului, de alungul malurilor pârâurilor și căilor de acces locale;

- amplasarea de panouri vizibile privind interdicțiile de amplasare a deșeurilor în locurile nepermise și consecințele administrative și financiare pentru încălcarea acestor interdicții, conform principiului; poluatorul plătește;

- acțiuni comune organizate de autoritățile locale împreună cu APM și instituții de învățământ, în scopul educației și, informării permanente a cetățenilor, începând din ciclul preșcolar și până la vârsta a treia, asupra importanței menținerii unui mediu sănătos curat în oraș și în afara lui și a potențialului câștig finaciar prin valorificarea deșeurilor reciclabile.

5. Factor de mediu-Zgomot și vibrații

Zgomotul, ca factor de mediu are impact pentru mediu și sănătate, mai ales în aglomerările urbane. În aceste locuri se pot înregistra niveluri de zgomot ce pot depăși limitele standard admise. O sursă importantă de zgomot o poate constitui traficul auto, traficul aerian. Conform normelor în vigoare, reglementate prin STAS 10009/88, „Acustica în construcții, Acustica urbană" nivelul de presiune sonoră, măsurată la bordura trotuarului ce mărginește partea carosabilă este de 75-85 dB(A). Începând din anul 2007 APM monitorizează continuu nivelul de zgomot de pe DN 1 și s-a constatat că acestea sunt situate relativ în limite normale (75,9- 77,3 dB).

Limite admisibile ale nivelului zgomotului și vibrațiilor pe baza cărora se apreciază starea mediului din punct de vedere acustic, la limita zonelor funcționale din mediul urban:

Tip zonă	Valoare maximă admisibilă pentru nivelul de presiune sonoră, echivalent, ponderat A/dB
Zona Aeroporturi	90 dB(A)
Zona feroviară	70 dB(A)
Zona trafic auto/străzi categorie tehnică I	75-85 dB(A)
Zona trafic auto/străzi categorie tehnică II	70 dB
Zona trafic auto/străzi categorie tehnică III	65 dB(A)
Zona trafic auto/străzi categorie tehnică IV	60 dB(A)
Obiective amplasate în zonă industrială/la limita incintei întreprinderii	65 dB(A)
Zona clădiri de locuit (nivel zgomot măsurat la 2 m de fațadă)	50 dB(A)
Pentru apartamente, nivelul zgomotului, ziua, măsurat în interior, cu ferestrele închise	< 35 dB(A)/ interval orar 6-22/ Ordin Ministru Sănătății nr. 536/1997
Pentru apartamente, nivelul zgomotului, noaptea, măsurat în interior, cu ferestrele, închise	<25 dB(A)/ interval orar 22-6/ Ordin Ministru Sănătății nr. 536/1997
Zona teritorii protejate, nivelul acustic	Ziua-50 dB(A)-interval orar 6-22/Ordin Ministru Sănătății nr. 536/1997
	Noaptea-40 dB(A)-interval orar 22-6/ Ordin Ministru Sănătății nr. 536/1997

Tabelul 12 – Valori admisibile ale nuvelului de zgomot și vibrații

Sursa: SIDU Bv

În orașul Ghimbav, nivelul cel mai ridicat de zgomot datorat traficului auto intens este identificat pe traseul DN 1, arteră de importanță națională ce traversează localitatea prin zona rezidențială. Pe următorul loc se află zona Ghimbav-Cristian traversată de DN 73B, arteră ce traversează zona de case. Zgomotul și vibrațiile sunt produse de motoare și eșapamente.

Pe străzile aflate în interiorul localității, nivelul zgomotului este mult mai scăzut, atât ca urmare a unui trafic mai redus cât și ca urmare a existenței spațiilor verzi ce atenuează impactul.

În Ghimbav, clădirile sunt amplasate retras față de calea de acces, între stradă și imobil există o zonă verde, de protecție. Aceiași regulă este prevăzută de Serviciu de urbanism și pentru imobilele rezidențiale noi ce se edifică sau urmează a se edifica în zonele sudică și vestică ale orașului.

Propuneri pentru reducerea nivelului de zgomot:

- modificarea rutei DN 1, prin realizarea unei rute ocolotoare (Centuri ocolitoare) prin care să fie deviat traficul auto intens;
- acțiuni combinate cu Agenția Metropolitană Brașov în vederea realizării unei conexiuni cu artera ocolitoare a municipiului Brașov prin proiecte cu finațare europeană nerabursabilă prin PIOM 6;
- acțiuni combinate pentru înnoirea parcului auto atât la nivelul populației cât și al operatorilor economici;
- implementarea unei strategii privind mobilitatea urbana (PMUD) la nivelul localității pentru o mai bună gestionare a traficului și reducerii nivelului de poluare fonică și a emisiilor de carbon; constituirea unui parc auto electric; amenajarea de parcări în afara zonei urbane; amenajarea unui velo-park și pistelor pentru biciclete și încurajarea cetățenilor pentru utilizarea bicicletelor în regim de închiriere pentru deplasările în zona urbană și zona industrială;
- edificarea unor „plase verzi de protecție” adiacent arterelor de importanță națională, la limita zonei industriale.

Un aspect important pe care trebuie să-l aibă în vedere autoritatea publică locală îl va constituii implementarea proiectului referitor la Aeroportul Ghimbav.

Odată cu darea în funcțiune a aeroportului vor apărea surse noi de zgomot și vibrații datorate în principal:

1. activităților de aviație: operații de decolare; operații de aterizare; activități pregătiroare de zbor;
2. Activități asociate: traficul auto al autovehicolelor de aprovizionare; traficul auto datorat autovehicolelor de transport persoane înspre și dinspre aeroport.

Autoritatea publică locală responsabilă cu planificarea amenajării teritorială trebuie să cunoască și să țină cont în avans de situațiile de risc ale amplasamentelor existente și a celor viitoare. Politica de reglementare a utilizării suprafețelor precum și alte politici relevante ce vor fi asumate de UAT, în perspectiva proiectării și construirii aeroportului, trebuie să țină cont de dezideratul preîntâmpinării disconfortului și limitării consecințelor acestora în conformitate cu Normele tehnice privind delimitarea zonelor de siguranță ale terenurilor de aeronautică și STAS 10183/1-3-75 privind Acustica în transporturi-Supravegherea zgomotelor produse de avioane pe aeroporturi și în vecinatatea acestora.

Prin PUG pentru siguranța zborului sunt obligatorii evaluarea și avizarea de către AACR a documentațiilor tehnice aferente tuturor obiectivelor care depășesc limita de înălțime reglementată pentru zonele de referiță precum și a tuturor obiectivelor amplasate în zonele cu servituți aeronautice civile și care prin prezență sau funcționare pot constitui obstacole pentru navigația aeriană.

În prezent zonele rezidențiale sunt amplasate și se dezvoltă la o distanță mai mare de 3 km față de zona viitorului aeroport, deci nivelul de poluare fonică va fi aceptabil și se va încadra în limitele impuse de UE privind nivelul poluării fonice. Se va monitoriza permanent respectarea prevederilor Ordinului nr.1261/2007 pentru aprobarea reglementării aeronautice civile romane RACR-PM „protecția mediului” ediția 3/2007 precum și standardele acustice așa cum sunt definite în „Convenția privind aviația civilă internațională”, partea aII-a, cap.3, vol I, anexa 16.

Propuneri privind reducerea impactului negativ al poluării fonice asupra mediului:

1. Respectarea standardelor în vigoare privind normele de securitate la zgomot;

2. Gestionare inteligentă a mobilității urbane;

- constituirea unui parc auto cu mașini electrice nepoluante ce pot fi închiriate pentru deplasarea în arealul Agenției metropolitane;

- realizarea unui sistem de parcări inteligente, dotate cu sisteme de iluminat inteligent; stații/prize de încărcare auto; sisteme automate de plată; supraveghere-acest sistem se poate realiza prin atragerea de granturi nerambursabile din fonduri europene și granturi SEE (Norvegiene, Elevețiene, etc.);

3. Realizarea de plantații de arbori, arbuști care să asigure diminuarea nivelului poluării sonore și a emisiilor de carbon.

6. Factor de mediu-Rezervații naturale și arii protejate

Orașul Ghimbav nu are arii protejate și nici rezervații naturale în arealul propriu. În anul 2013 a fost constatată prezența unor familii de castori în zona inundabilă a râului Bârsa. În prezent, sit-ul unde se află castorii nu este protejat, zona fiind propusă pentru a fi declarată arie protejată. Zona este în imediata vecinătate a incintei aeroportului Ghimbav-Brașov la cca 600 m. Această oportunitate poate fi valorificată pentru creșterea atractivității turistice a zonei ca un „punct de atracție turistică și poate da un plus inedit investiției aeroportului”. Conform informații obținute de la Agenția de Mediu Brașov corelat cu Comunicatul Ministerului Mediului din data de 29 ianuarie 2016, „în prezent, situl cu castori este propus spre desemnare, neavând încă statut de protecție. El este situat în lunca inundabilă a râului Bârsa, la granița dintre comunele Ghimbav și Codlea, județul Brașov și este unic prin caracteristicile pe care le întrunește (atât din punct de vedere al biotopului cât și al biocenozei). Zona a fost descoperită cu ocazia cercetărilor prilejuite de evaluarea habitatelor populate cu castori în bazinul râului Olt în 2013, ocazie cu care a fost remarcată valoarea deosebită a habitatului. Ulterior studiile au continuat și s-a realizat un inventar primar al speciilor prezente. Pădurea și lacurile create de castori sunt situate cu 5-9 m mai jos (din punct de vedere altitudinal) decât terasa care constituie albia majoră, pe care sunt dispuse obiectivele economice, cel mai apropiat fiind aeroportul a cărui împrejmuire este la cca 600 m de limita sitului și 750 m de zona populată de castori. Trebuie subliniat faptul aici se găsește singura colonie de castori eurasiatici descoperită până în prezent în România, cantonată în jurul unor izvoare cu caracter permanent care mențin stabilitatea ecosistemului. Din acest punct de vedere situl poate fi considerat un muzeu în aer liber și ar avea un impact educațional și științific foarte mare", se arată în comunicatul Ministerului Mediului / 29 ianuarie 2016, 11:52 Actualitate | Mediu / *http://www.hotnews.ro/stiri-mediu-20760333-ministrul-mediului-prezenta-comunitatii-castori-nu-reprezinta-nici-pericol-pentru-dezvoltarea-viitorului-aeroport-din-ghimbav.htm*

Schimbări climatice - impactul schimbărilor climatice se reflectă în creşterea temperaturii medii cu variaţii semnificative la nivel regional, la nivelul planetei constatându-se diminuarea resurselor de apă pentru populaţie, reducerea volumului calotelor glaciare, creşterea nivelului oceanelor, modificarea ciclului hidrologic, modificări în desfăşurarea anotimpurilor, creşterea frecvenţei şi intensităţii fenomenelor climatice extreme, reducerea biodiversităţii.

Analiza schimbărilor climatice ce vor avea impact asupra orașului Ghimbav se face prin perspective asupra schimbărilor climatice ce vor afecta intreaga „Țară a Bârsei”. Astfel din perspectiva scenariilor climatice regionale rezultă că în Zona Metropolitană Brașov, pentru perioada 2021-2050, va avea loc probabil o creștere a temperaturilor medii anuale între 0,5 și 2,5^{o}C față de media anilor 1961-1990/(*http://www.eea.europa.eu/themes/climate/interactive/annual-temperature-changes-for-2021-2050*).

Ridicarea nivelului temperaturilor medii anuale este rezultatul emisiilor de GES, din sectorul industrial, transporturi, agricultură și sectorul energetic de la nivelul teritoriului regional.

Impactul major al schimbărilor climatice prognozate se va reflecta asupra redistribuţiei actuale a vegetației pe zone şi etaje altitudinale, care la rândul lor se vor răsfrânge asupra sistemelor ecologice

naturale, prin fragmentarea și distrugerea habitatelor, prezența speciilor invazive și dispariția speciilor de floră și faună native. Creșterea suprafețelor împădurite este și va rămâne un obiectiv important la nivel național, mai ales în contextul schimbărilor climatice globale.

Orașul Ghimbav nu are zonă împădurită semnificativ și nici arii naturale protejate. Dar nu are nici spații verzi suficiente care să îi asigure necesarul de oxigen, „aer curat". Reabilitarea zonelor afectate de coroziuine, de poluare acidentală, mărirea suprafețelor verzi în zona intravilanului dar și din zona induatrială sunt măsuri menite, în principal, să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin captarea CO_2, precum și la adaptarea mediului la schimbările climatice așteptate. Astfel, zonele împădurite, perdelele verzi sau „cordoanele forestiere nou create pe terenurile agricole și neagricole, vor avea efecte pozitive asupra climatului local, contribuind la combaterea efectelor secetelor excesive, ameliorarea climatului local şi a regimului hidric edafic, reducând evaporaţia şi transpirația plantelor". *(Raport privind starea mediului în judeţul Braşov pentru anul 2014).*

Cercetările indică o mare probabilitate ca perioadele cu regim pluviometric intens să conducă la accentuarea fenomenelor de eroziune şi a alunecărilor de teren, pierderea de materie organică din sol, aceasta contribuind la o scădere dramatică a producţiei agricole. De asemenea există riscul creşterii frecvenţei producerii inundaţiilor şi în special a celor de tip flash flood. Principalele efecte ale inundaţiilor sunt de natură economică, socială şi de mediu. Pagubele economice pot fi individuale (case, anexe gospodăreşti, terenuri agricole, animale), dar şi comunitare (obiective economice, sociale, de interes comun, infrastructură etc.). Pagubele sociale privesc o serie de obiective sociale şi pagubele de mediu se referă și la eroziunea malurilor, degradarea solurilor, distrugerea ecosistemelor, poluarea cu deşeuri (menajere, chimice etc.), antrenate de viituri, a zonelor din aval. Ținând cont de valorile de temperatură prognozate, reducerea emisiilor și procesul de adaptare la efectele schimbărilor climatice trebuie să reprezinte o prioritate la nivelul Zonei Metropolitane Brașov.

Propuneri pentru diminuarea sau înlăturarea efectelor negative ale schimbărilor climatice, se impune luarea unor măsuri privind:

- îmbunătăţirea calităţii aerului prin scăderea emisiilor (înlocuirea parcului auto învechit cu maşini electrice nepoluante, mijloace de transport în comun; biciclete;
- sprijinirea introducerii de „tehnologii curate", folosirea de panouri solare și foto-voltaice; pompe de caldură; etc.;
- realizarea de noi spaţii verzi în interiorul localităţilor urbane şi amenajarea celor deja existente;
- aplicarea unor tehnologii moderne care generează mai puţine deşeuri;
- crearea unui sistem de colectare selectivă a deşeurilor urbane şi industriale;
- identificarea amplasamentelor şi a sectoarelor economice, vulnerabile la efectele negative ale fenomenelor meteorologice extreme, precum şi estimarea măsurilor ce se impun;
- sporirea capacităţii de prevenire, control şi intervenţie în caz de calamităţi naturale şi accidente de mediu, prin realizarea unui sistem de monitorizare integrată a factorilor de mediu;
- acțiuni comune ale autorității publice cu factorii responsabili (APM; Garda de Mediu; Compania APA Brașov; unitățile de învățământ; inspectoratul școlar, agenții economici) pentru conştientizarea publicului privind problematica schimbărilor climatice.

Capitolul 7 - TRANSPORT

Accesibilitate și mobilitate

Unul din obiectivele principale, pragmatice privind dezvoltarea durabilă a orașului Ghimbav, este legat de infrastructură.

Ca atare şi-a intensificat, în ultimii ani, eforturile de planificare şi optimizare a soluţiilor la problemele de transport ale localităţii şi a conexiunilor cu vecinătăţile. În acest sens, în luna octombrie 2016 a definitivat Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD-Ghimbav), aprobat prin HCL nr.54/31.10.2016.

Analiza situației existente a mobilității la nivelul orașului Ghimbav

În PMUD sunt prezentate: descrierea orașului Ghimbav și încadrarea în Zona Metropolitană Brașov; contextul socio-economic cu identificarea densităţilor de populaţie şi a activităţilor economice; rețeaua stradală; turismul; transportul public privat; transportul pe calea ferată; transportul de marfă; mijloacele alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă); managementul traficului rutier; identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Modelul de transport

Modelul de transport pentru o comunitate este o reprezentare matematică a mobilității populației și mărfurilor dintr-un sistem de transport într-o zonă definită având anumite caracteristici sociale, economice și privind calitatea vieții. Analiza este împărțită în ”zone de modelare”, care reprezintă o împărțire virtuală a teritoriului ariei de studiu, fiecare zonă având caracteristici aparte privind populația, activitățile economice, industriale, turistice, educaționale, etc.

Modelul de transport:

- Oferă o imagine concludentă a utilizării infrastructurii existente, pe categorii și volume de utilizatori, scopul deplasărilor efectuate, sau originea și destinația deplasărilor ce utilizează infrastructura respectivă.
- Permite identificarea si cuantificarea supraîncărcării rețelelor de transport și înțelegerea necesarului pentru creșterea capacității de circulație a sistemului de transport.
- Oferă date privind cererea de transport, necesare pentru concepția, dimensionarea sau optimizarea infrastructurii sau serviciilor operaționale noi, ca răspuns la evoluția în timp a cererii de mobilitate. Propunerea de noi proiecte, în acord cu dezvoltările permise de situaţia actuaă şi prognozele rezultate.
- Arată impactul pe care un proiect sau o măsură de mobilitate propusă îl are asupra fluxurilor de transport în rețea, inclusiv pe alte moduri, arătând cum cererea se adaptează noii infrastructuri sau măsuri și prezentând impactul implementării acestora.
- Permite calcularea impactului asupra pasagerilor al unor schimbări în serviciile de transport public: rute, frecvență, viteză operațională, calitatea serviciilor oferite etc.
- În contextul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, modelul are capacitatea de a evalua toate deplasările din aria de influență ale orașului: cele din zona urbană a orașului, precum și deplasările-cheie înspre/dinspre oraș, inclusiv deplasările spre/dinspre principalele zone cu navetă exterioare, deplasările regionale importante și eventualele mișcări de tranzit semnificative.

Culegerea de date pentru modelul de transport:

Culegerea de date reprezintă procesul de culegere a informațiilor pentru PMUD Ghimbav și formularea concluziilor principale rezultate în urma prelucrării acestora. Informațiile prezentate sunt:

- Sisteme de transport existente.
- Caracteristici privind mobilitatea populației în urma interviurilor din teritoriu.
- Recenzări de trafic rutier și în principalele intersecții rutiere ale orașului.
- Recenzări de trafic rutier la toate intrările/ieșirile din oraș.

- Sondaje privind timpii de deplasare pe anumite rute de legătură dintre orașul Ghimbav și Zona Metropolitană Brașov.

- Recenzarea călătorilor care utilizează transportul public extern în stații și pe trasee.

Prevederile de dezvoltare economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale Unităților Administrativ Teritoriale Ghimbav, au fost luate în considerare astfel:

- din cadrul PUG Ghimbav au fost luate în considerare elemente de dezvoltare economică și socială la nivel local;

- din cadrul PUG Brașov au fost luate în considerare elemente de dezvoltare economică și socială la nivel global;

- din Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Ghimbav-2014, au fost preluate date și au fost luate în considerare elemente de dezvoltare economică și socială la nivel local pentru orașul Ghimbav;

- din Strategia de dezvoltare durabilă a Zonei Metropolitane Brașov au fost preluate date privind evoluția demografică a populației orașului Ghimbav.

Proiecte specificate în PUG și PIDU ale Brașovului au fost sintetizate acțiunile din sectoarele Drumuri, Aviație, Parcări și Căi ferate:

- drumuri: Drumuri de legătură în Zona Metropolitană Brașov;
- drumuri: Autostrada Comarnic – Brașov;
- drumuri: Construirea de drumuri de acces la autostradă – aeroport – campus;
- drumuri: Construirea de drumuri de acces la zonele de dezvoltare economică în PC Brașov;
- aviație: Aeroport International Brașov – Ghimbav;
- parcări: Parcări integrate – Zona Metropolitană Brașov;
- căi ferate: Parcul logistic de căi ferate.

Evaluarea impactului actual al mobilității

Impactul actual al mobilității populației asupra eficientei economice este dat de către timpul de deplasare, deci de către nivelul de serviciu real al rețelei de transport, deoarece un nivel de serviciu ridicat, fără întârzieri în traficul rutier, ajută la creșterea eficientei economice în întreaga zonă. Se observă că raportul volum/capacitate este optim în cazul intersecțiilor de pe arterele secundare, fiind sub 50%, însă în cazul intersecțiilor situate pe DN 1 acesta depășește în unele cazuri 100%. Astfel, din analiza rezultatelor prezentate mai sus se constată că sistemul de transport de pe teritoriul orașului Ghimbav oferă condiții bune pentru asigurarea unei eficiente economice ridicate în cazul rețelei stradale secundare și din interiorul orașului, mai puțin însă pentru zona tranzitată de DN1. În acest caz se impune realizarea unui segment ocolitor al orașului în viitorul apropiat.

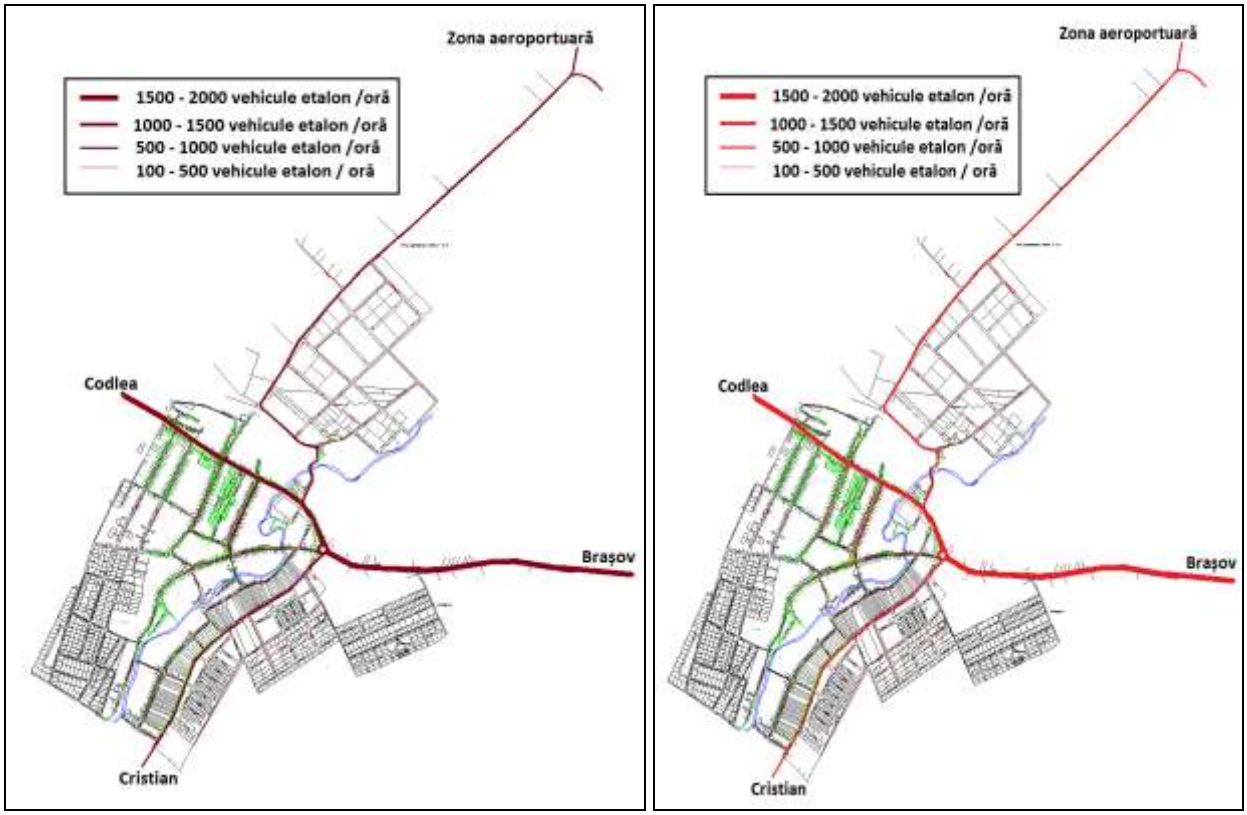


Fig. 28 - Fluxurile rutiere la orele de vârf de dimineață (stânga) și după-amiază (dreapta) conform modelului
Sursa: PMUD-2016 oraş Ghimbav

• Viziunea privind dezvoltarea mobilității urbane

Pentru creșterea mobilității și a calității vieții populației orașului Ghimbav sunt necesare acțiuni viitoare în ceea ce privește: îmbunătățirea infrastructurii rutiere a zonei; implementarea treptată a unor strategii durabile care să cuprindă domeniul transportului public; gestionarea cererii de transport și controlul traficului urban; implementarea de măsuri pentru reducerea poluării produse de transporturi.

Viziunea generală a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este definită de realizarea unui sistem de transport integrat, durabil, sigur și accesibil tuturor, conectând oameni si locuri, susținând economia, mediul și calitatea vieții, în orașul Ghimbav. Pentru PMUD s-au avut în vedere atât aspectele locale, cât și cele strategice legate de problemele de transport, așa cum au fost identificate în procesul de elaborare a planului.

Implementarea unui sistem de transport public inteligent de călători

Sistemul de transport public trebuie să țină cont de zonele cheie pe care trebuie să le deservească: centrul istoric al orașului; zonele rezidențiale existente; zonele rezidențiale aflate în dezvoltare; zona industrială; viitorul aeroport Internațional Ghimbav - Brașov; viitoarele zone socio-culturale și de agrement ale orașului; zona în care se anticipează a fi realizat punctul de descărcare al autostrăzii Comarnic - Brașov.

Implementarea transportului verde pe o linie a sistemului de transport public de călători

La momentul actual cele mai multe orașe europene încearcă să transforme transportul public echipat cu motoare cu ardere internă în transport public electric. Avantajele vor fi certe în ceea ce privește calitatea aerului din zone urbane dar și în privința consumurilor energetice. Avantajul principal al autobuzelor electrice este că nu poluează chimic și fonic la utilizarea intensivă în mediul urban.

Importanţa acestui demers este în consens cu deciziile luate la nivel european și susţinută şi de o serie de decizii, luate în premieră mondială de unele comunităţi afectate de poluare. De exemplu, una dintre decizii se refera la interzicerea maşinilor DIESEL într-un viitor cât mai apropiat, astfel

notabilitățile din capitalele europene precum Paris, Madrid, Atena si Mexico City au anunţat că, până în 2025, vor fi interzise maşinile diesel şi nici nu se va mai permite camioanelor să intre în oraş.

Edilii din marile capitale susţin că încurajează deja mersul pe jos şi pe cel cu bicicleta şi că vor împărţi stimulente pentru folosirea altor tipuri de vehicule (electrice, hibrid etc.).Conform statisticilor emise de Organizaţia Mondială a Sănătăţii, se arată că aproximativ 3 milioane de decese sunt cauzate anual din cauza poluării din aer.

Realizarea de parcări Park&Ride și parcări supraetajate

Park and Ride este un concept împrumutat din marile orașe europene. Facilitățile oferite de acest concept sunt reprezentate de locurile de parcare oferite în apropierea transportului public care oferă navetiștilor posibilitatea de a se îndrepta către centrul orașului. Mașinile sunt lăsate în parcare pe durata zilei și preluate când proprietarul se întoarce. De obicei, zonele „Park and Rides" sunt localizate în zonele de periferie ale orașelor metropolitane. Facilitățile „Park and Ride" permit navetiștilor să evite stresul provocat de condusul de-a lungul drumurilor aglomerate și căutarea de parcări în zonele în care parcatul este foarte scump. În acest mod se reduc concesionările prin utilizarea transportului public in zonele aglomerate din zonele urbane. Pentru orașul Ghimbav vor fi necesare parcări în punctele cheie: La capetele de linie a transportului public locat - Parcări Park and Ride. În zona viitorului Aeroport Internațional Ghimbav - Brașov - Parcare supraetajată multimodală. În zona în care se poate dezvolta un obiectiv de agrement important - Parcare supraetajată multimodală.

Implementarea unei infrastructuri necesare alimentării, utilizării și mentenanței vehiculelor electrice

Din punct de vedere al furnizorilor de energie electrică și al operatorilor de rețea, sistemul pentru încărcarea vehiculelor electrice trebuie corelat direct cu arhitectura rețelelor inteligente. Fată de scenariul de „încărcare" convențională, există diverse modalități de alimentare cu energie electrică a vehiculelor electrice. Acestea implică respectarea unor cerințe speciale, impuse atât de tehnologia utilizată cât și de interfața dintre vehiculele electrice și rețeaua electrică.

Realizarea unui segment de drum public pilot pe o arteră a orașului

În urma avansului accelerat al tehnologiei de transport, este de interes realizarea unui segment de drum inteligent (1 km) care va dispune de sisteme inteligente de transport (dale fotovoltaice generatoare de energie verde, sisteme de semnalizare inteligentă pentru creșterea siguranței.

Implementarea unui sistem de monitorizare a calității aerului în perimetrul orașului Ghimbav

Stația de monitorizare a calității aerului trebuie să fie dotată cu: echipamente de prelevare, echipamente de măsurare automată a concentrației poluanților din aerul înconjurător, echipamente care monitorizează parametrii meteorologici în timpul prelevării, echipamente pentru achiziția, stocarea și transmiterea datelor. Probele de aer vor fi prelevate continuu din aerul înconjurător și vor fi distribuite fiecărui analizor pentru a fi măsurată concentrația poluanților gazoși și particule în suspensie.

Realizarea de trasee pentru pistele de biciclişti

Bicicliștii sunt participanți vulnerabili la traficul rutier față de alte categorii de vehicule. De aceea este necesară o protejare specială a lor contra accidentelor în care sunt implicate autovehicule, fapt realizabil prin mai multe măsuri, printre care cea mai importantă este separarea traficului biciclist de cel rutier destinat autovehiculelor. Următoarele măsuri pot fi puse în aplicare pentru a promova și crește gradul de folosire a bicicletelor: extinderea și îmbunătățirea rețelelor de ciclism și a conectivității de tip rețea între diferitele secțiuni pentru a face toate zonele accesibile mijloacelor de transport nemotorizate; îmbunătățirea confortului și a siguranței benzilor pentru biciclişti, precum și adaptarea infrastructurii rutiere și a indicatoarelor de trafic pentru acorda prioritate bicicliștilor și a le garanta călătorii mai sigure; Oferirea de servicii suplimentare pentru biciclete, cum ar fi facilități de parcare și transfer sigure și confortabile, ateliere de reparații, sisteme de închiriere sau adaptarea la vehiculele de transport în comun; stimularea folosirii bicicletelor electrice, de exemplu, prin oferirea de informații, puncte de alimentare sau stimulente speciale; campanii de informare și marketing pentru influențarea

comportamentului de călătorie al cetățenilor; oferirea de cursuri de instruire pentru o folosire mai sigură a bicicletelor.

Implementarea unui sistem de iluminat urban inteligent

Proiectul este gândit pentru modernizarea iluminatului public existent şi echiparea cu tehnologie modernă de telegestiune pe teitoriul orașului Ghimbav. Beneficiarul proiectului principal este Comunitatea ghimbaveană, reprezentată de Consiliul Local și Primăria Ghimbav. Obiective de atins prin derularea proiectului: reducerea consumurilor energetice; refacerea, extinderea și modernizarea infrastructurii de iluminat public; crearea unui sistem de schizitii de date și telegestiune a managementului iluminatului public; îmbunătățirea confortului public urban prin echilibrarea factorilor de iluminat public; reducerea emisiei de dioxid de carbon; reducrea cheltuielilor publice ale orașului.

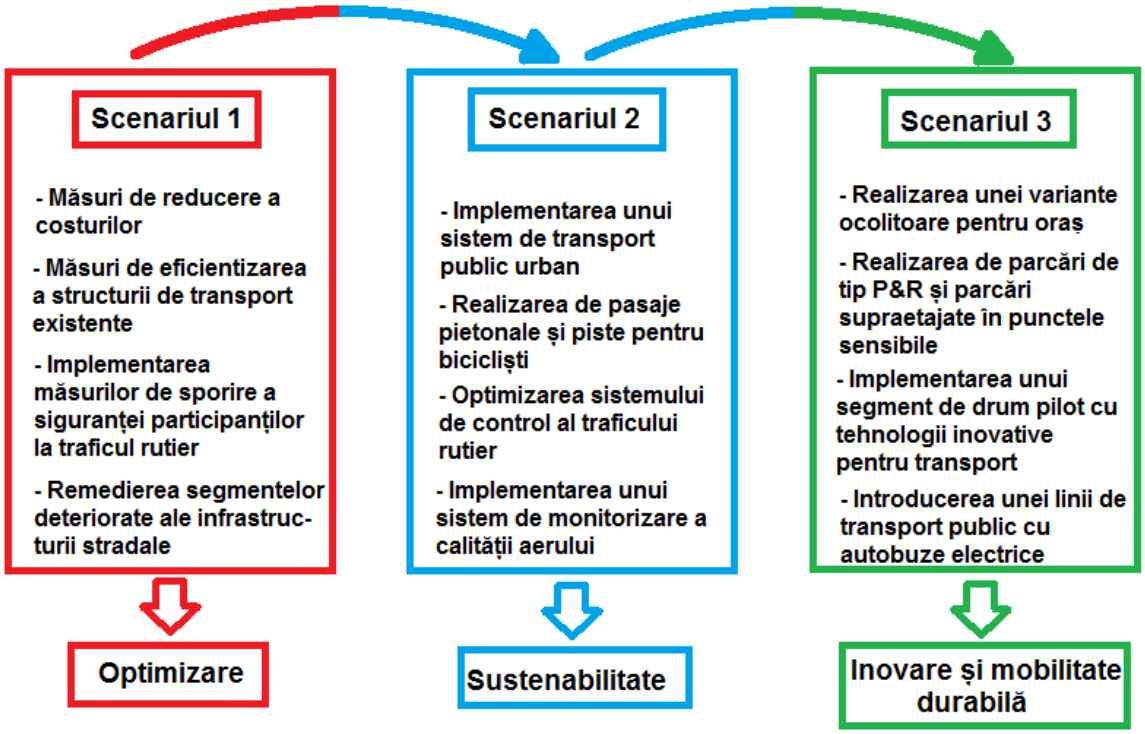


Fig. 29 - Dezvoltarea de scenarii alternative pentru realizarea viziunii
Sursa: PMUD-2016 oraş Ghimbav

Pentru a putea propune o viziune viabilă şi un algoritm eficient de realizare a ei, mai este nevoie şi de prelucrarea unui volum impresionant de date ce ţin de conectivitatea localităţii cu vecinătăţile, localităţile judeţului, reţeaua regională şi naţională de transport şi mobilitate. Reţea în care oraşul este întegrat şi pe care o înfluienţează în mare măsură. O radiografie a situaţiei actuale este prezentată mai jos.

• Conectarea la TEN-T și proiecte din Masterplanul General de Transport

Ghimbavul are o situaţie privilegiată, fiind un punct sau un nod pentru toate tipurile de transport: drum european si naţional -E58/DN1 şi DN73B, drumuri judeţene-DJ - DJ 103 C, cale ferată şi gară-M200, iar in viitor va avea pe teritoriul UAT un aeroport internaţional, autostradă şi acces la un centru intermodal, situat la cca 15 km de oraş(în Feldioara).

Un aspect inconfortabil şi generator de poluare intensă este legat de traversarea localităţii, practic prin mijlocul oraşului, de catre drumul DN1 / E60 / E68 (care face legătura între Bucureşti şi Braşov, via Ploieşti şi Predeal, respectiv între Brașov și Sibiu, via Ghimbav și Codlea).

- DN73B este drum cu o singură bandă pe sens care face legătura dintre Ghimbav și Cristian, reprezentând o alternativă a DN73 care leagă Brașovul de Cristian, Râșnov şi Bran, Zărneşti, intens circulat de turişti şi transporul de marfă.

- DJ 103 C – Ghimbav (DN 1) – Brașov (Stupini).

Fig. 30 - Rețeaua de drumuri strategice a orașului Ghimbav

Sursa: PMUD-2016 oraş Ghimbav

Teritoriul administrativ al orașului Ghimbav se învecinează la nord cu teritoriul comunei Hălchiu, la NV și V cu teritoriul municipiului Codlea, la NV și E cu teritoriul municipiului Brașov, iar la S cu teritoriul comunei Cristian.

- Ghimbav – Brașov 7 km.
- Ghimbav – Codlea 4 km.
- Ghimbav – Cristian 3 km.

Tot pe teritoriul orașului se află și linia ferată principală Brașov – Sibiu.

Un indicator important în serviciile de transport, îl reprezintă „Timpul de deplasare/ timpul de călătorie”.Se ia în considerare accesibilitatea localității, în ceea ce privește distanța dintre aceasta și municipiul Brașovsau alte localităţi și timpul de călătorie (bazat pe timpul de călătorie dat de Google). Distanța de călătorie medie este de 9,3km, iar timpul mediu de călătorie este de 12 minute, care, în mare, sugerează o viteză medie de călătorie de 48 k/h.

Localitate	**Distanța către orașul Ghimbav [km]**	**Timpul de deplasare către orașul Ghimbav [min]**
Brașov	9,5	13
Sânpetru	13,5	14
Hărman	19	20
Cristian	5,5	7

Săcele	18,8	26
Bod	21,2	23
Prejmer	26,1	25
Hălchiu	18,6	18
Codlea	7,2	9
Târlungeni	22,7	28
Poiana Brașov	20	28
Râșnov	12,7	15
Budila	27,3	32
Vulcan	14	14
Feldioara	22,7	21
Crizbav	27,7	29
Predeal	38,9	56
Zărnești	23,4	30
Media	*19,38*	*22,7*

Tabelul 13 - Distanțe și timpi de călătorie dintre fiecare localitate a polului de creștere Brașov și orașul Ghimbav

Sursa: http://www.distanta.com

Conectarea la rețeaua TEN-T rutieră (TEN-T extinsă) și feroviară (TEN-T principală) este susținută la nivel d econectivitate şi fluidizare și de planurile de realizare a aeroportului internațional Brașov (Ghimbav) şi transferul intermodal de la Feldioara.

Ghimbav este parte componentă a judeţului Braşov şi a Zonei Metropolitane Brașov (ZMB), care manageriază şi Polul de Creştere Braşov. ZMB este bine conectată la rețeaua de trafic rutier și feroviară, prin accesul la drumurile naționale aflate în stare bună, acoperirea cu drumuri județene a tuturor localităților componente și prin rețeaua feroviară, în care Brașov este nod de transfer între regiunile georgrafice sud, vest și est.

Harta de mai jos prezintă, în Zona Metropolitană Braşov, posibilităţilor actuale şi viitoare de conectivitate și mobilitate (infrastructura de transport).

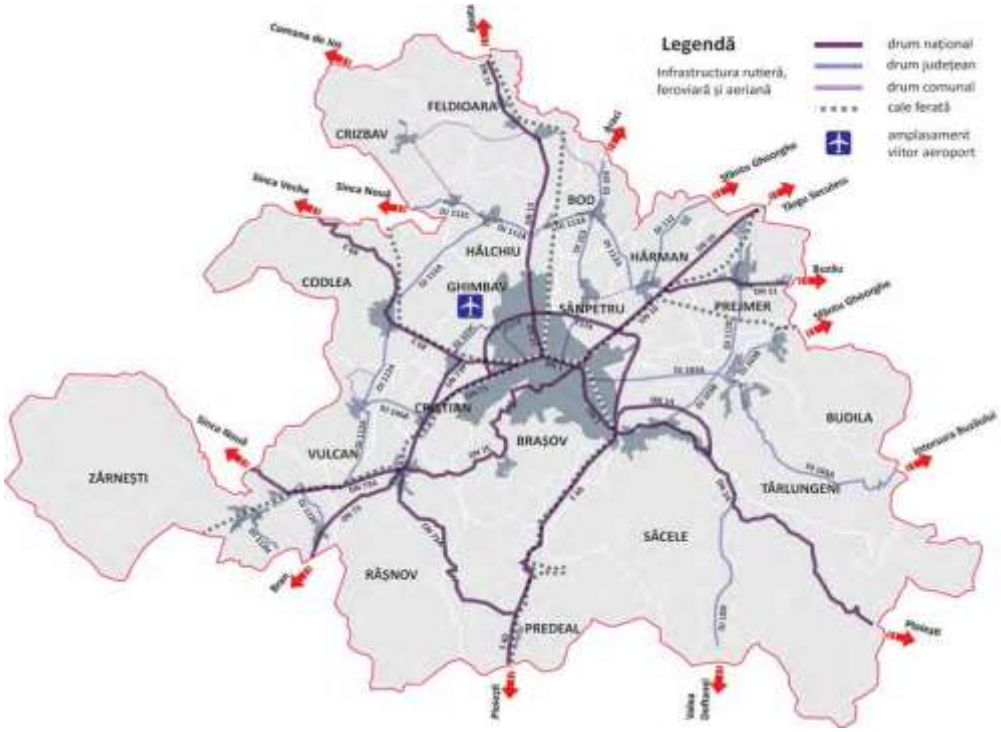


Fig. 31 – Harta posibilităţilor actuale şi viitoare de conectivitate și mobilitate în Zona Metropolitană Brașov

Sursa: SIDU Brașov

Conform strategiei MasterPlanului General de Transport (MPGT) al Romaniei, varianta finala aprobata prin Hotarare de Guvern in septembrie 2016, avem o bună corelare a proiectelor pentru investitii in infrastructura rutiera regionala, respectiv Regiunea Centru, care cuprinde în aria sa 6 (şase) judeţe. Dezvoltarea acestei componente la nivel regional va fi realizata in stransa legatura cu investitiile de la nivel national. Există aprobaţi indicatorii, la nivel national, referoitor la traseul stabilit pentru Autostrada A1, Sibiu – Pitesti, prima din Romania care va traversa Carpatii. Conform MPGT si avand in vedere strategia adoptata de decidentii regionali, in urmatorii ani Regiunea Centru va beneficia de cea mai buna conectivitate de transport cu celelalte regiuni europene, comparativ cu celelalte 7 (şapte) regiuni din Romania.

Un aspect negativ al MPGT este legat de factul că Autostrada Comarnic – Braşov, care să facă legătura cu Bucureştiul, se regăseşte abia pe locul trei ca prioritate în MPGT, după autostrada Bacău – Paşcani, zonă în care nici dezvoltarea turismului şi nici cea a industriei locale nu reclamă urgenţa prioritizării acesteia înaintea celei de la Comarnic -Braşov.

Deasemeni, autostrada Braşov-Făgăraş-Sighişoara-Târgu-Mureş, partea a autostrăzii Transilvania, a dispărut complet din acest Master Plan, iar pe lista pentru obiective prioritizate pentru drumuri expres, Piteşti-Braşov figurează abia pe ultima poziţie, ca atare considerată aproape nefinanţabilă.

Deşi Master Planul va oferi României un pilon de dezvoltare durabilă, iar pentru prioritizarea proiectelor s-a ţinut cont de discuţiile avute în Parlament sau la Ministerul Transporturilor, dar şi de dezbaterile publice avute şi a întregului volum de interpelări, sugestii şi observaţii primite pe marginea draft-ului de Master Plan, publicat pe site-ul oficial al Ministerului Transporturilor, forma actuală nu avantajează prea mult Braşovul, si implicit,oraşul Ghimbav.

Gândirea strategică, din care redăm mai jos extrase, formulată ca atare şi în SIDU-ZMB, cuprinde cîteva proiecte, care într-un orizont de timp rezonabil, pot fi demarate şi vor influenţa benefic judeţul şi regiunea noastră.

Proiecte de Nivel 1 – OR1 – Autostrada Ploiești-Brașov

Propunerea include o nouă secțiune de autostradă între Ploiești și Brașov pentru stabilirea unei legături cu autostrada Ploiești-București existentă. Această combinație va duce la stabilirea unui traseu la standard de autostradă între București și Brașov. Aceasta contribuie la îmbunătățirea conectivității regionale și naționale pentru traficul pe axa est-vest și reprezintă, de asemenea, un plus de valoare pentru transportul european deoarece este o legătură cheie de-a lungul coridorului care face legătura între granița de vest a României și Marea Neagră.

Traseul formează o parte a coridorului care va stabili o legătură între două noduri din cadrul rețelei de bază TEN-T, și anume București și Timișoara. De asemenea, traseul leagă municipiul Brașov, care este un nod din cadrul rețelei TEN-T, de municipiul București.

Proiecte de Nivel 1 – OR2 opțiunea B – Autostrada Brașov-Sibiu

Propunerea va prezenta o nouă secțiune de autostradă între Brașov și Sibiu. În combinație cu OR1, se va realiza un traseu la standard de autostradă între București și Sibiu și mai departe spre granița cu Ungaria, o dată cu finalizarea proiectelor aflate în execuție, pentru A1.

Obiectivul general al proiectului este de a spori eficiența economică a rețelei de transport din România. Obiectivul operațional specific este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește viteza de călătorie pe coridorul București-Sibiu.

Traseul formează o parte a coridorului care va stabili o legătură dinspre nodul București al rețelei de bază TEN-T. De asemenea, acesta leagă municipiul Brașov direct de municipiul Sibiu, ambele fiind noduri TEN-T. Accesul intern se face mai greu față de alte orașe care au o legătură de calitate superioară către București. Cea mai mare parte a infrastructurii pe acest coridor are o capacitate de circulație neadecvată – 72% din traseu este la standard de drum cu o singură cale de rulare.

Aeroportul Internațional Ghimbav-Brașov, un obiectiv important menit să completeze varietatea de tipuri de transport (călători şi mărfuri pe calea aerului) şi să sprijine o bună conectare la TEN-T, a fost inclus în MPGT-ul din septembrie 2016, iar legea necesară aprobată şi promulgată în noiembrie 2016. Sub rezerva îndeplinirii unor condiţionalităţi europene.

Rămâne incertă construirea Autostrazii Bucureşti-Comarnic-Brasov-Borş, porţiunea Comarnic-Braşov-Tg. Mureş, nefiind prinsă în MPGT.

Se continuă şi demersurile necesare proiectării şi finanţării Terminalului Intermodal de la Feldioara.

Fig. 32 – Rețeaua de drumuri naționale din România
Sursa: MPGT 2016

Fig. 33 – Rețeaua de autostrăzi din România
Sursa: MPGT 2016

Fig. 34 – Plan autostradă Comarnic-Brașov
Sursa: MPGT 2016

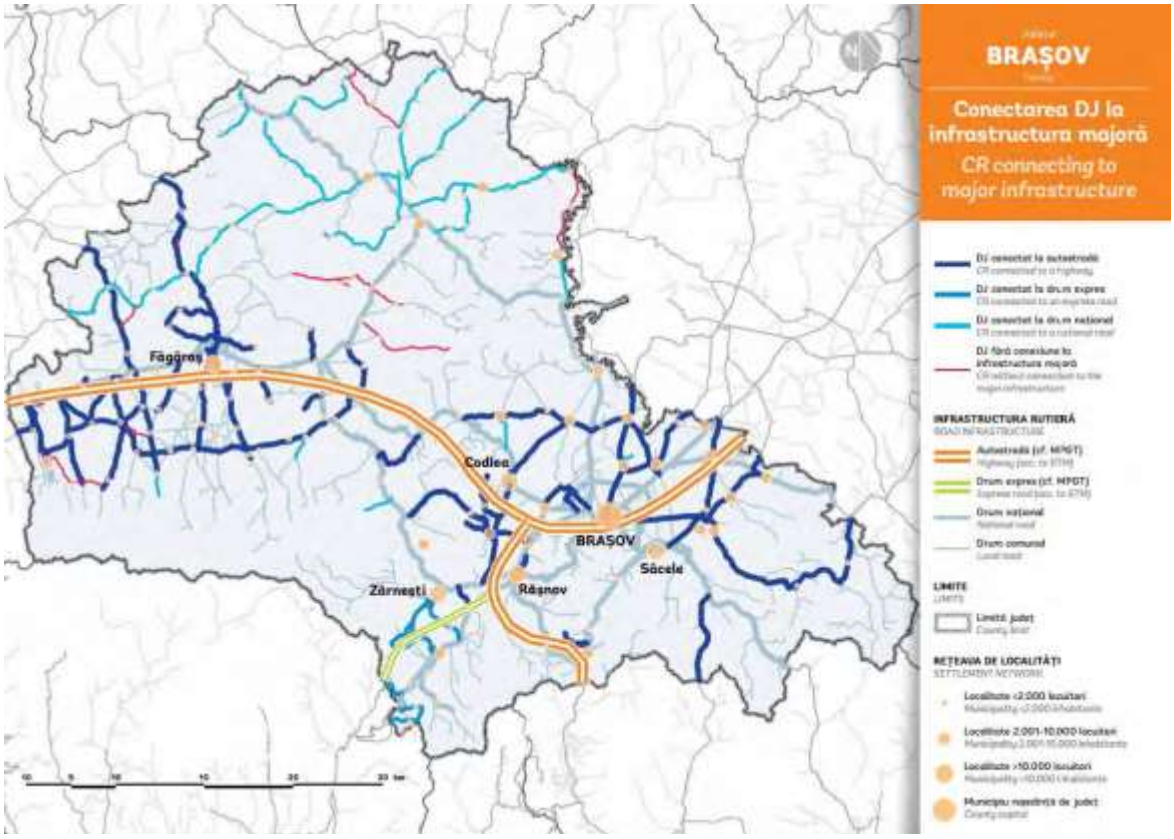


Fig. 35 – Conectarea drumurilor ce strabat orașul Ghimbav
Sursa: SIDU Brașov

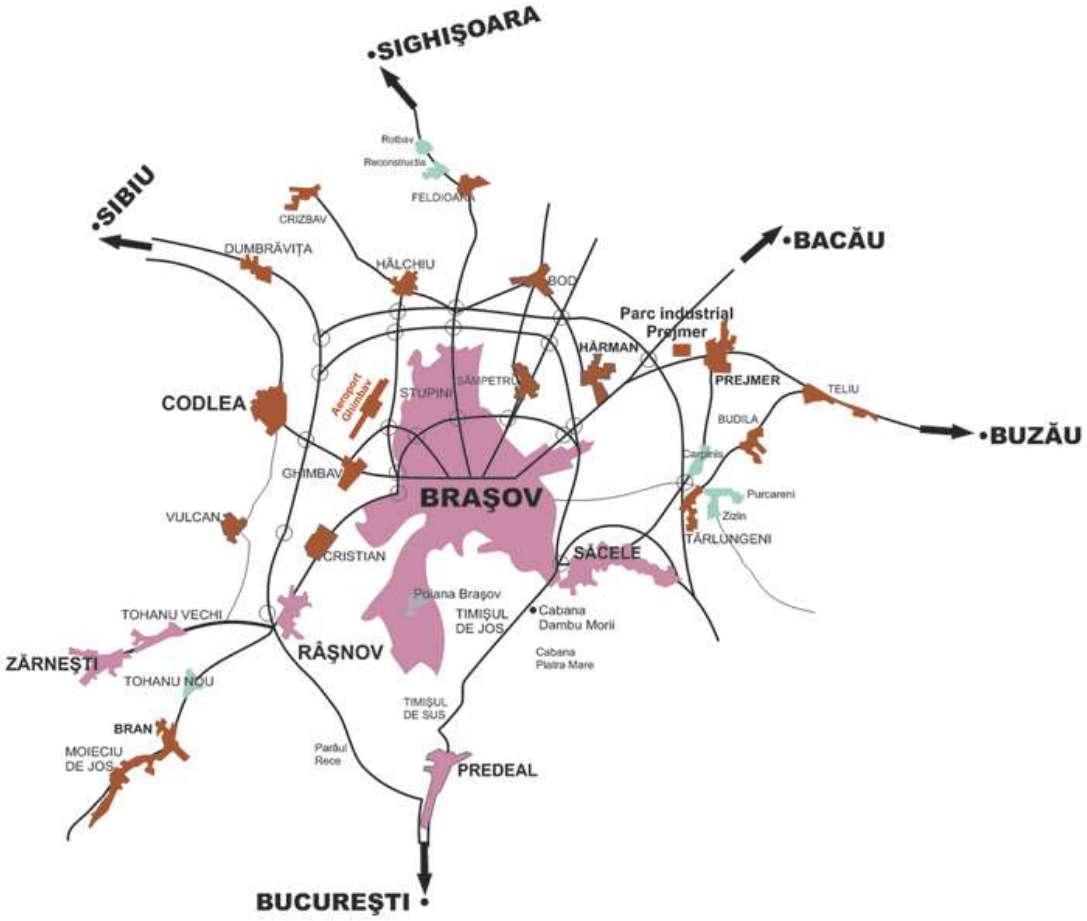


Fig. 36 – Punctele de intrare-ieșire în rețeua de drumuri naționale
Sursa: PMUD 2016 Ghimbav

Fig. 37 – Aeroportul international Ghimbav-Brașov-amplasare spațială
Sursa: Google Maps

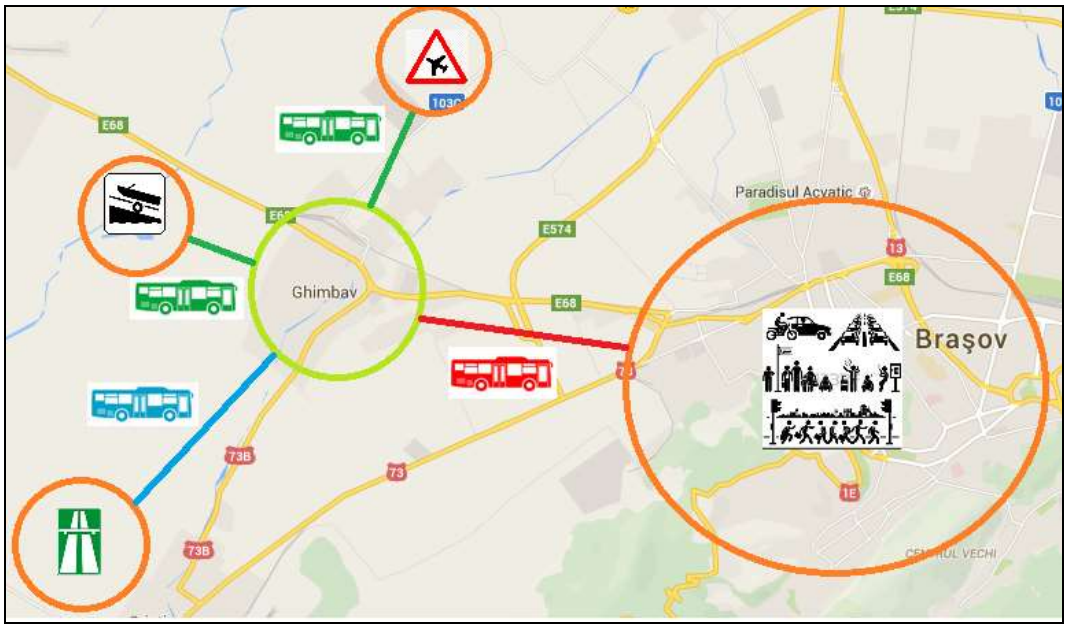


Fig. 38 - Viziunea conexiunilor transportului public Ghimbav cu obiectivele actuale și viitoare din zonă
Sursa: PMUD 2016 Ghimbav

• Rețeaua de drumuri

Drumuri orășenești	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ghimbav	20,0	21,0	21,0	25,0	25,0	25,0
din care modernizate	16,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0

Tabelul 14 – Lungime drumuri orășenești, total și modernizate, în Ghimbav
Sursa: Anuarul Teritorial al Județului Brașov 2009 – 2014

Prognoză privind numărul de vehicule deținute: prognoza numărului de vehicule deținute în Județul Brașov pentru anii 2015, 2020, 2025 și 2030, arată că numărul de vehicule deținute este posibil să se dubleze în următorii 15 ani, dacă rata curentă de creștere a acestui număr rămâne constantă.

Rețeaua de drumuri

Datorită structurii geografice a zonei Brașovului, rețeaua de drumuri se organizează pe o serie de artere principale, care se conectează la secțiunea radială interioară și exterioară din centrul și din jurul municipiului Brașov. Geografia locală a influențat modul de poziționare a dezvoltărilor și în consecință, rețeaua infrastructurii de sprijin a șoselelor și străzilor, a folosit vechile amplasamente.

Arterele radiale care pornesc din centrul Brașovului și circular/radial, se continuă în drumurile de legătură cu localitățile Polului de Creștere.Inclusiv Ghimbav.

Rețeaua de drumuri strategice: **c**onform PMUD-ZMB (2015), rețeaua de drumuri strategice care deservește ZMB include următoarele drumuri europene, naționale și județene, drumurile europene fiind desemnate prin litera E, drumurile naționale desemnate prin DN și drumurile județene prin DJ:

- DN1 / E60 / E68 (care face legătura între București și Brașov, via Ploiești și Predeal, respectiv între Brașov și Sibiu, via Ghimbav și Codlea)
- DN 13 / E60 (care face legătura între Brașov și Târgu Mureș, via Feldioara și oferă acces la drumul 112A spre Bod și Hălchiu);

- DN1A (care face legătura între Braşov și București, via Săcele și Ploiești)
- DN1E (care face legătura între Râșnov și Braşov via Poiana Braşov)
- DN11 / E574 (care face legătura între Braşov și Bacău, via Hărman, după care se intersectează cu DN 12/ E578, spre Sfântu Gheorghe și Miercurea Ciuc, precum și cu DN10 spre Buzău, via Prejmer)
- DN12 / E578(care se intersecteaza cu DN11 la limita zonei metropolitane și face legătura cu județele Covasna și Harghita)
- DN73 / E574 (care face legătura între Braşov și Pitești, via Cristian și Râșnov)
- DN73A (rută care face legătura cu DN1 între Predeal și Șercaia via Râșnov și Zărnești)
- DN73B (drum care conectează DN73A cu DN1 via Cristian și Ghimbav)
- Centura Brașov / E574 (formând o șosea de centură în nord în jurul Braşovului, între DN 1 (Segmentul Brașov- București), DN 11, DJ103, DN13 și înapoi la DN 1 (segmentul Brașov – Sibiu), la est de Ghimbav și oferind un drum de legătură cu DJ103 la Sânpetru).
- DJ 101 – Râșnov - Valea Glăjăriei
- DJ 112A - Hărman – Bod – Hălchiu – Codlea – Vulcan – DN 73A
- DJ 103 - Braşov – Sânpetru – Bod – Limita Jud. Covasna
- DJ 112 - Hărman (DN 11C) – Podu Oltului – Limita Jud. Covasna
- DJ 112D - Tărlungeni (DJ 103B) – Cărpiniş – Prejmer – Lunca Câlnicului – DN 11
- DJ 103A - Braşov –Tărlungeni – Zizin – Dălghiu
- DJ 103B - Săcele –Tărlungeni – Budila – Teliu - lim. jud. Covasna
- DJ 103C - Ghimbav – Braşov
- DJ 112B - Cristian (DN 73) – Vulcan (DJ 112A)
- DJ 112H - Zărneşti (DJ 112G) – Predeluţ – Bran (DN 73)
- DJ 102P - Predeal (DN 1) – Cabana Trei Brazi
- DJ 112C - Hălchiu (DJ 112A) – Satu Nou – Dumbrăviţa – Vlădeni

• Accesibilitate rutieră

Conectarea reţelei proprii de transport la cele existente ţine de accesibilitatea rutieră.

Accesibilitatea rutiera judeţeană şi locală.

Cu o reţea de drumuri strategice relativ scurte, oferind acces facil la alte județe și la orașe învecinate, se poate considera că judeţul Braşov dispune de o rețea generală a drumurilor destul de bine structurată.

Principalul „pol" de gravitare socio-economică în ZMB îl reprezintă municipiul Braşov, unde sunt concentrate cele mai importante instituţii publice şi sedii de firme. Există numeroase destinații frecventate zilnic în zona istorică a orașului, inclusiv instituții administrative, bănci etc, şi frecvent apar anumite blocaje în diferite momente ale zilei, lucru obişnuit în orice oraș istoric din Europa. Acest fenomen apare de asemenea în zonele periferice ale orașului, unde sunt alte tipuri de centre de interes, inclusiv gara, zonele industriale, depozitele, centrele de cumpărături etc.Aceste aspecte au consecinţe şi asupra conectivităţii şi fluidizării traficului, în şi dinspre localităţile din zonă. Inclusiv Ghimbav.

<u>Probleme identificate</u>

Braşovul este punct nodal/nod rutier pentru transportul din: Moldova (Botoşani-Suceava-Iaşi-Galaţi), Dobrogea(Constanţa-Tulcea), Muntenia (Giurgiu-Bucureşti-Ploieşti-Craiova), Nordul Transilvaniei (BaiaMare -Tg.Mureş), Vestul şi Centrul Transilvaniei (Oradea- Cluj şi Timişoara-Sibiu) şi Sudul ţări-Oltenia (Mehedinţi-Craiova-Piteşti).

Astfel că principala arteră DN1 (E68), cre străbate oraşul Ghimbav, preia majoritatea traficului dinspre Brașov către Sibiu şi retur. Şi este un drum foarte aglomerat pe tot timpul anului, în special în timpul sezonului turistic. Este format dintr-o șosea cu câte două benzi pe sens dinspre Brașov până în

localitatea Codlea, și cu o bandă pe sens până la Sibiu, principalele probleme fiind riscul de accidente datorate depășirilor.

DN73B este drum cu o singură bandă pe sens care face legătura dintre Ghimbav și Cristian, reprezentând o alternativă a DN73 care leagă Brașovul de Cristian, Râșnov, Bran, orașe frecventate de un număr mare de navetiști și turiști. Principalele probleme ale drumului o reprezintă calitatea carosabilului și aglomerația în sezonul turistic.

DJ103C este drum cu o singură bandă pe sens care face legătura dintre Ghimbav și Brașov-Stupini, tranzitând zona industrială Ghimbav. La orele de vârf drumul devine aglomerat din cauza numărului mare de mijloace de transport în comun și vehicule grele care tranzitează zona.

Strada Făgărașului (DN1) în orașul Ghimbav (zona intravilane) are două benzi pe sensul de circulație, însă dimensiunea unei benzi este de doar 3 metri, rezultând probleme legate de încadrarea pe carosabil a vehiculelor grele. Alte probleme legate de aglomerație apar din cauza parcărilor autovehiculelor neregulamentare pe una din cele două benzi, cu precădere în zonele comerciale.

Străzile Florii de Colț, Narcisei, Petuniei, Toporașului, Gardeniei, Daliei, Violetei, Liliacului, Begoniei, Azaleei, Bujorului, Lăcrămioarei, Crizantemei, Margaretei, Orhideei, Lalelei, Crăciunelului, Genționei, Brândușei, Zambilei și Sânzienei ce fac legătura dintre Strada Bisericii Române (DN73B) și cel mai nou cartier rezidențial din Ghimbav sunt străzi neasfaltate, zona fiind în dezvoltare.

Străzile Herman Oberth, Aurel Vlaicu, Aviatorilor, Traian Vuia, Henri Coandă, Alexandru Șerbănescu care reprezintă rețeaua stradală a noii zone industriale sunt afectate o parte de lucrări de amenajare și asfaltare, care îngreunează accesul și traficul autovehiculelor în acea zonă.

Din observațiile la fața locului și din discuțiile cu Municipalitatea și cu Poliția locală, rețeaua orașului trece prin perioade de aglomerație a traficului rutier la orele de vârf de dimineață (07:00-08:00), în special pe Strada Făgărașului, în special ca urmare a deplasării navetiștilor. Altă perioadă de aglomerație o reprezintă intervalul vârf de după-amiază (15:00-17:00).

Starea drumurilor

S-a realizat o evaluare a bazei de date cu starea drumurilor și au fost identificate drumurile în stare nesatisfăcătoare. Un drum într-o stare nesatisfăcătoare este măsurat, în mod normal, ținând cont de îmbrăcămintea rutieră, deoarece afectează nu doar calitatea călătoriei, dar și costurile provocate de întârzierea vehiculului, consumul de combustibil și costurile de mentenanță preconizate. Aceasta indică faptul că drumurile au gropi, drenaj necorespunzător și facilități inadecvate pentru trotuare și pietoni.

S-a semnalat un sector de drum de 7,5 km pe DJ103C care este considerat necorespunzător din punct de vedere a calității căii de rulare.

DN73B prezintă o calitate nesatisfăcătoare a asfaltului pe sectorul de legătură dintre Ghimbav și Cristian (asfaltul rupt / lipsă, crăpături și coroziune).

Starea nesatisfăcătoare a drumurilor are drept consecință viteze și capacități reduse ale vehiculelor, pentru că vehiculele trebuie să evite gropile prin manevre pe bandă și prin frânări bruște. Starea drumului este afectată de asemenea de nivelurile ridicate ale traficului greu de transport de mărfuri din zonele externe ale Polului de creștere, în special în Ghimbav, care conține un număr mare de depozite și de zone de exploatare industrială.

Parcările auto

General vorbind, parcările rezidențiale din Ghimbav par a fi relativ bine îngrijite, administrate și funcționează fără să afecteze semnificativ rețeaua rutieră în interiorul orașului. Totuși, ca în orice oraș, există excepții, în mod special în centrul istoric (zona Primăriei Ghimbav și Strada Școlii), unde există o cerere mai mare, începând cu mijlocul dimineții până după-amiază.

Pe Strada Lungă și pe Strada Nouă sunt parcate autovehicule pe prima bandă a sensului de circulație, însă nu reprezintă o problemă foarte mare zona nefiind foarte încărcată de fluxurile rutiere.

• Transport public

Transportul public din Polul de Creștere Brașov, în afara orașului, este organizat de Consiliul Județean Brașov (așa cum se întâmplă în alte zone urbane și rurale din România), cu excepția orașului Săcele, care are propria organizație de transport.

În alte părți ale Polului de Creștere operatorii privați au anumite trasee în baza unui sistem de licențe, în cadrul căruia licențele sunt atribuite în urma unui proces competitiv de licitație. Acesta este un sistem standard folosit în România, respectând regulile și determinările Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (ANRSC).

RAT Brașov va deservi în viitorul apropiat (2017-2018) cele 15 localități din Zona Metropolitană membre ale ADI-T. În acest sens, compania se va reorganiza din Regie Autonomă în Societate Comercială.

Noua structură juridică va prelua toate rapoartele juridice, începând cu cele de natură comercială şi contractele de muncă, precum şi patrimoniul deţinut în prezent de RAT Braşov. Totodată, noua societate va obţine o nouă licenţă de transportator, de la Autoritatea Rutieră Română, dar şi o nouă licenţă pentru trasee.

„De la 1 ianuarie 2019 vor fi eliberate noi licenţe. Pentru localităţile din Zona Metropolitană, de eliberarea acestor documente se va ocupa Asociaţia Metropolitană pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public (asociaţie constituită la nivelul Metropolei Braşov în vederea implementării unei strategii unitare privind transportul în comun), iar pentru traseele din afara Zonei Metropolitane licenţele vor fi acordate de Consiliul Judeţean”, a declarat recent directorul Agenţiei Metropolitane Braşov-AMB, Dragoş David.

În prezent, următoarele comunităţi sunt membre ale Agenţiei Metropolitane pentru Dezvoltare Durabilă Braşov AMDDBv: Braşov, Săcele, Codlea, Predeal, Ghimbav, Râşnov, Bod, Cristian, Tărlungeni, Prejmer, Hărman, Sânpetru, Hălchiu, Crizbav, Vulcan şi Feldioara, alături de Consiliul Judeţean Braşov.

Fiind un oraş de tranzit, aflat pe DN1, Ghimbavul are o particularitate: pe teritoriul oraşului serviciile operatorului public de transport este asigurat de trei societăţi comerciale, dar mai sunt şi alti operatori privaţi care tranzitează localitatea. Cei care fac curse Codlea-Ghimbav-Brasov şi retur; cei care au curse regulate intercomunale, interjudeţene şi internaţionale, la care se adaugă flotele proprii de transport ale firmelor mari de producţie şi logistică, localizate pe teritoriul UAT Ghimbav. Acestea au flote proprii pentru transportul personalului navetist ce lucrează pe platforma industrială.

Mai jos este prezentat un tabel cu cele mai relevante trasee de autobuz asigurate de Consiliul Județean, care deservesc și orașul Ghimbav.

Traseu numărul	Plecare din	Punct intermediar	Destinație	Km	Capacitate locuri	Număr autobuze	Interval între călătorii (L-V)
39	Brașov	Ghimbav	Dumbrăvița	27	> 22	1	30 minute
40	Brașov	Ghimbav	Codlea	13	> 9	6	15 minute
41	Brașov	Agrobârsa	Ghimbav	6	> 22	5	15 minute

Tabelul 15 - Trasee relevante ale operatorilor privați care deservesc și orașul Ghimbav

Sursa: PMUD Polul de Creștere Brașov

- Traseul 39 este operat de către firma SC Transbus SRL.
- Traseul 40 este operat de către firma SC San International Bussines SRL.
- Traseul 41 este operat de către firma SC Trubli SRL.

Un exemplu de dotare a unui operator privat: Societatea SC TRUBLI TRANSBUS SRL este cea care are in gestiune majoritar acest serviciu public de transport, avand in dotare un numar de mijloace auto care asigură capacitatea de transport şi se compune:

- 1 AUTOCAR MARCA MERCEDES-BENZ TOURISMO 50 LOCURI
- 1 AUTOCAR MARCA SETRA 48 LOCURI
- 1 AUTOCAR MARCA BMC 32 LOCURI
- 12 AUTOBUZE CAPACITATE ÎNTRE 34 - 72 LOCURI
- 1 MICROBUZ MARCA MERCEDES-BENZ SPRINTER-VIP 20 LOCURI
- 19 MICROBUZE MARCA MERCEDES-BENZ SPRINTER 14-20 LOCURI

- Contract pe 6 ani (expiră în 2019).
- Are punct de lucru si in orasul Ghimbav.

Oraşul nu excelează la capitolul parcări.

Din păcate, deși aceste autobuze sunt profitabile și potrivite pentru liniile pe care sunt folosite, nu sunt ușor accesibile pentru vârstnici și persoane cu dezabilități.

Operațiuni de taxi în Brașov şi Ghimbav

Reglementarea taxiurilor din Brașov se stabilește în cadrul Legii taximetriei din 2003, incluzând politica de a fundamenta numărul de autorizații emise la 4 autorizații pentru fiecare 1.000 de locuitori. Această decizie locală este în conformitate cu cadrul național.

Apropierea de Braşov, Codlea face ca taximetria din Ghimbav să fie deservită de firmele existente în ZMB.

Din luna noiembrie 2016 a patruns În ZMB şi noul model de taximetrie Uber, care funcţionează pe o structură înalt tehnologizată, văzut ca un pas intermediar spre taxiurile automate şi autonome, de tip Google sau Tesla, cu alimentare electrică.Sisteme autonome de transport, posibil a fi funcţionale după anul 2020.

Tări europene ca Olanda, în efortul inovativ de protejare a mediului şi de dezvoltare durabilă, a legiferat ca începind din anul 2025 să nu nu se mai permită pe teritoriul său achiziţia de maşini alimentate cu combustibili clasici, ci numai şi numai cu alimentare de energie electrică.

• Coeziune teritorială - Infrastructura rutieră și feroviară

Apreciere / evaluare

"Coloana vertebrală" a teritoriului zonei metropolitane Brașov poate fi reprezentată de o axă urbană care trece prin Săcele, orașul Brașov, Ghimbav și Codlea. Anumite aspecte legate de coeziunea teritorială a zonei sunt furnizate mai jos.

Transportul pe calea ferata

Conform datelor statistice şi informaţiilor celor publicate de CFR precum şi cele cuprinse în MPGT, SIDU-ZBM şi PMUD Braşov şi PMUD Ghimbav, se remarcă existenţa unei reţele de căi ferate din zona Brașov bine definită. Astfel,există o linie dublă electrificată care merge în direcția nord-sud și face parte din liniile Coridorului IV, care la rândul său este un element al rețelei de cale ferată Ten-T a UE, care merge de la Constanța la București, Ploiești, Brașov, Sighișoara, Arad și în exteriorul țării, spre Budapesta, Viena, centrul Europei. Singurul oraş care nu e deservit de trasport pe cale ferată este Săcele.

În prezent, in cadrul procesului de modernizare si reabilitare a Coridorului IV paneuropean feroviar pentru viteza de 160 km/h, sunt in executie sase tronsoane cu o lungime totala de circa 212 km.

In constructie sunt tronsoanele Sighisoara - Simeria si KM 614 - Curtici - Frontiera la o valoare totala contractata de circa 1,2 mld euro (85% fiind fonduri europene nerambursabile).

Coridoarele pan-europene reprezintă un sistem de drumuri din Europa centrală și de est. Au fost stabilite la Conferința a II-a pan-europeană privind transportul din Creta, în martie 1994, cu adăugiri în Conferința a III-a din Helsinki, petrecută în 1997.

Există propuneri de construire a unei linii de cale ferată de mare viteză, care ar face parte integrantă din rețeaua extinsă TEN-T, pe o valoare estimată de 11 miliarde euro.

Se va materializa printr-o prelungire a liniei de mare viteză Paris – Viena, conexată cu legătura: Viena – Budapesta – Szeged.

Există o singură linie neelectrificată dinspre Brașov care trece prin Ghimbav. Orașul Ghimbav are una din cele mai vechi gari din Țara Bârsei (1911), amplasată la cca 2 km de centrul orașului și face parte din Magistrala CFR 200 (este o magistrală a Căilor Ferate Române; județele tranzitate de către aceasta sunt, în ordine: Brașov, Sibiu, Alba, Hunedoara și Arad. Orașele deservite sunt: Brașov, Ghimbav, Codlea, Făgăraș, Avrig, Tălmaciu, Sibiu, Săliște, Miercurea Sibiului, Sebeș, Orăștie, Simeria, Deva, Lipova, Arad, Curtici.)

Fig. 39 - Schema rețelei de cale ferată din Zona Brașov

Sursa: CFR

În comparație cu liniile secundare din oricare altă parte a României, linia secundară care tranzitează Ghimbavul pare a fi relativ bine folosită, cu un orar destul de frecvent, ceea ce indică faptul că este puțin probabil ca aceasta să fie o țintă principală pentru închiderea de căi ferate pe viitor.

În prezent, autoritățile locale din România sunt puțin implicate în operarea și determinarea serviciilor de cale ferată, în afara dreptului de veto față de propunerile de a retrage serviciile existente de pe linii.

Fig. 40 - Stația CFR Ghimbav de pe magistrala 200

Atunci când se ia în considerare un serviciu de transport public integrat, posibilitatea de a îmbunătăți aceste servicii și analiza atentă, a modului cum se pot lega de serviciile paralele de autobuze operate la momentul de față în numele Consiliului Județean, sunt substanțiale și pot necesita implicarea ADI-T (asociaţia de dezvoltare intercomunitară de transport).

Probleme

Starea parcului rulant de pe linia secundară 200 este o chestiune importantă, care necesită analiză și evaluarea duratei de viață.

Se constată o lipsă a accesului la gară pentru unele zone urbane ale orașului Ghimbav.

Gara și trenurile nu sunt accesibile pentru persoanele în vârstă și pentru cei cu dizabilități.

• Servicii naționale și internaționale pe distanțe lungi

In orasul Ghimbav nu exista aceste servicii, dar aceste servicii de transport persoane şi marfă, sunt reprezentate, la nivelul ZMB, în principal de reţeaua feroviară naţională (CFR) şi cea rutieră privată internaţională (Autogara Internaţională Bartolomeu-aceasta este cea mai apropiată de oraşul Ghimbav).

Oferta urmează să fie completată, după anul 2020 cu servicii aeroportuare. Şi mai târziu prin construirea Autostrăzii-A3 „Transilvania" (Bucureşti-Braşov-Borş).

Autoritatea publică locală va colabora cu entitățile ce formează ZMB pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere și aeriene pentru dezvoltarea unor servicii de mobilități de foarte bună calitate.

• Proiecte realizate/ în implementare

Sintetic, proiectele privind dezvoltarea mobilităţii durabile sunt redate în tabelul nr.4 (Tabel proiecte propuse prin PMUD-2016 Ghimbav). Ele sunt inventariate, ordonate şi subscrise dupa 6 (şase) domenii de acțiune integatoare de atins ale Planului de acțiune:

1. Dezvoltare instituțională.
2. Proiecte integrate pentru îmbunătățirea integrării între planificarea urbană și infrastructura de transport, pietonală și pentru biciclişti.
3. Îmbunătățirea siguranței circulației și securității transportului pentru toți participanții la traficul rutier.
4. Transport rutier și politicile de parcare integrate.
5. Managementul mobilității.
6. Sisteme inteligente de transport rutier.

Sistem de transport public pentru oraşul Ghimbav

Sistemul de transport public destinat călătorilor pentru oraşul Ghimbav ar trebui să cuprindă:

- linie de transport public urban;
- linie de transport verde cu autobuze electrice;
- infrastructura necesară alimentării şi mentenanţei autobuzelor electrice;
- terminale şi staţii pentru călători;
- sistem de management a activităţii de transport.

Implementarea unui sistem de transport public urban

În urma sondajelor efectuate în perimetrul oraşului Ghimbav a rezultat necesitatea implementării unui transport public, în vederea creşterii calităţii vieţii şi a mobilităţii locuitorilor. Un procent de 81,32 % din populaţia recenzată au considerat oportună implementarea transportului public local pentru oraşul Ghimbav.

Sistemul de transport public trebuie să ţină cont de zonele cheie pe care trebuie să le deservească:

- Centrul istoric al oraşului.
- Zonele rezidenţiale existente.
- Zonele rezidenţiale aflate în dezvoltare.
- Zona industrială.
- Viitorul aeroport Internaţional Ghimbav - Braşov.
- Punctul de descărcare a traficului rutier de pe viitoarea autostradă Comarnic-Braşov.
- Viitoarele zone socio-culturale şi de agrement ale oraşului.
- Zona în care se anticipează a fi realizat punctul de descărcare al autostrăzii Comarnic - Braşov.

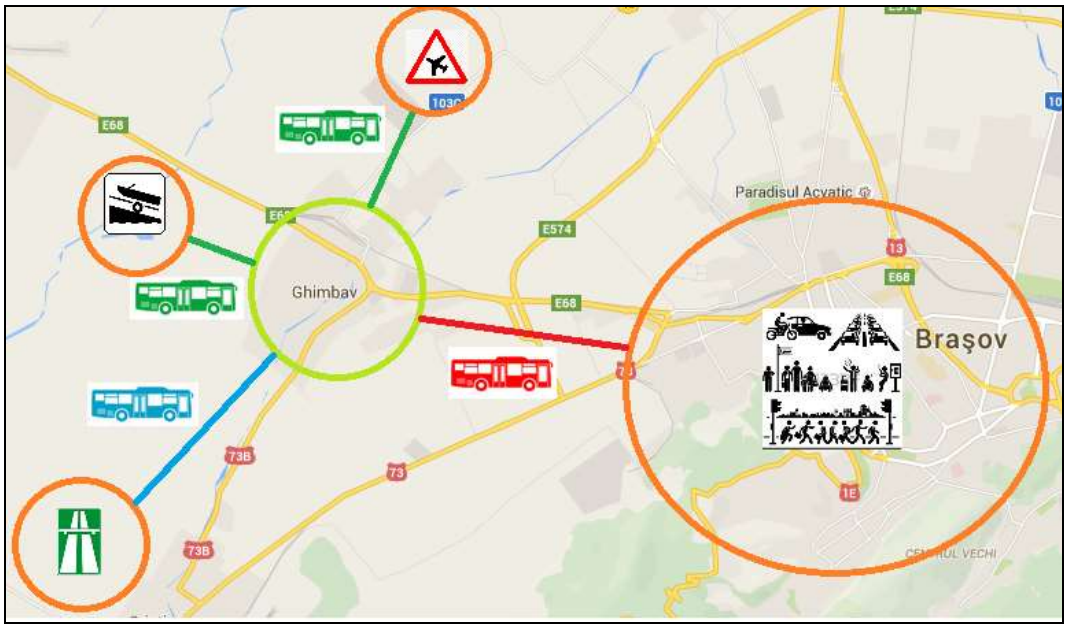


Fig. 41 - Viziunea conexiunilor transportului public Ghimbav cu obiectivele actuale şi viitoare din zonă

Direcţii de acţiune şi proiecte de dezvoltare a mobilităţii urbane

- Introducerea de proceduri de planificare în domeniul transporturilor
- Amenajarea unei variante ocolitoare pentru oraşul Ghimbav
- Înfiinţarea unui serviciu de transport public în oraşul Ghimbav

- Implementarea unui sistem de transport public local modern
- Implementarea transportului verde pe o linie a sistemului de transport public de călători
- Implementarea unei infrastructuri necesare alimentării, utilizării și mentenanței vehiculelor electrice
- Introducerea unui sistem de informare în timp real cu privire la serviciile de transport public
- Amenajarea unor parcări supraetajate multimodale
- Realizarea de parcări de tip Park&Ride
- Dezvoltarea unei serii de politici de planificare a transporturilor care să integreze utilizarea terenurilor
- Înființarea unei stații de monitorizare a calității aerului
- Conexiunea dintre sistemul de iluminat inteligent subteran și sursele de energie regenerabile cu infrastructura de transport intermodal
- Realizarea de perdele verzi în perimetrul orașului și în proximitatea principalelor căi rutiere
- Îmbunătățirea calității rețelei pietonale, inclusiv reabilitarea trotuarelor și unele proiecte de amenajare pentru pietoni
- Realizarea de cărări / piste pentru biciclete pe marginea apelor
- Realizarea de trasee pentru biciclete înspre localitățile învecinate și spre principalele obiective comerciale/industriale ale zonei
- Realizarea unui segment de drum public pilot pe o arteră a orașului
- Implicarea publicului și planificarea deplasărilor

1. Dezvoltare instituțională			
Măsura	**Obiectiv strategic**	**Desrierea obiectivelor**	**Buget**
CC1 - Introducerea de proceduri de planificare în domeniul transporturilor	Accesibilitate Eficiență economică	- Creșterea numărului de persoane care au acces ușor la serviciile de transport public către punctele majore de atracție. - Creșterea frecvenței serviciilor de transport public urban. - Creșterea nivelului de utilizare a mijloacelor de transport, altele decât autoturismele personale.	2016 - 2020 0 Euro
			2020 - 2030 0 Euro
			Total 0 Euro
CC2 - Înfiinţarea unui serviciu de transport public în oraşul Ghimbav	Accesibilitate Eficiență economică	- Creșterea numărului de persoane care au acces ușor la serviciile de transport public către punctele majore de atracție. - Creșterea calității serviciilor de transport public urban. - Scurtarea duratei călătoriilor pe teritoriul orașului. - Creșterea potențilului strategic, economic și turistic al zonei orașului Ghimbav.	2016 - 2020 500.000 Euro
			2020 - 2030 0 Euro
			Total 500.000 Euro
IN1 - Dezvoltarea unei serii de politici de planificare a transporturilor care să integreze utilizarea	Calitatea mediului urban	- Echilibrarea utilizării spațiului rutier pentru a reduce predominanța vehiculelor personale. - Protejarea și dezvoltarea patrimoniului istoric și cultural.	2016 - 2020 10.000 Euro

terenurilor		- Creșterea nivelului de conștientizare privind mobilitatea durabilă. - Creșterea numărului de persoane care au acces ușor la serviciile de transport public către punctele majore de atracție. - Reducerea emisiilor poluante produse de traficul rutier și a gazelor cu efect de seră (CO_2). - Minimizarea ambuteiajelor rutiere.	2020 - 2030 15.000 Euro Total 25.000 Euro
IN2 - Înființarea unei stații de monitorizare a calității aerului	Calitatea mediului urban	- Reducerea nivelului de emisii de gaze poluante și de gaze cu efect de seră. - Cuantificarea nivelului de poluare a aerului în zona orașului Ghimbav. - Conștientizarea populației asupra gradului de degradare a mediului urban.	2016 - 2020 70.000 Euro 2020 - 2030 0 Euro Total 70.000 Euro
IN3 - Conexiunea dintre sistemul de iluminat inteligent subteran și sursele de energie regenerabile cu infrastructura de transport intermodal	Eficiență Economică Calitatea mediului urban Mediu	- Reducerea consumurilor energetice - Refacerea, extinderea și modernizarea infrastructurii de iluminat public - Crearea unui sistem de schizitii de date și telegestiune a managementului iluminatului public - Îmbunătățirea confortului public urban prin echilibrarea factorilor de iluminat public - Reducerea emisiei de dioxid de carbon - Reducrea cheltuielilor publice ale orașului	2016 - 2020 6.000.000 Euro 2020 - 2030 0 Euro Total 6.000.000 Euro
IN4 - Realizarea de perdele verzi în perimetrul orașului și în proximitatea principalelor căi rutiere	Calitatea mediului urban Mediu	- Crearea unui microclimat plăcut pentru locuitori - Îmbunătățirea confortului public urban prin extinderea zonei verzi - Reducerea emisiei de dioxid de carbon - Reducerea poluării aerului în oraș - Reducerea zgomotului rutier - Realizarea de parcuri - Realizarea de zone verzi în proximitatea benzilor de biciclişti, aleilor pietonale, zonelor de agrement, parcărilor, căilor rutiereşi zonelor rezidențiale	2016 - 2020 250.000 Euro 2020 - 2030 250.000 Euro Total 500.000 Euro
2. Proiecte integrate pentru îmbunătățirea integrării între planificarea urbană și infrastructura de transport, pietonală și pentru biciclişti			
Măsura	**Obiectiv strategic**	**Desrierea obiectivelor**	**Buget**

MB1 - Îmbunătățirea calității rețelei pietonale, inclusiv reabilitarea trotuarelor și unele proiecte de amenajare pentru pietoni	Mediu Accesibilitate	- Creșterea ponderii deplasărilor făcute pe jos, pentru distanțe scurte. - Creșterea ponderii deplasărilor făcute cu bicicleta, pentru distanțe scurte. - Număr micșorat de kilometri-vehicul privat parcurși pe șosele. - Reducerea volumului de trafic rutier pe șosele orașului.	2016 - 2020 200.000 Euro
			2020 - 2030 200.000 Euro
			Total 400.000 Euro
MB2 - Realizarea de cărări / piste pentru biciclete pe marginea apelor	Mediu Accesibilitate	- Creșterea nivelului de conștientizare a populației cu privire la modurile alternative de transport. - Realizarea unui obiectiv turistic în perimetrul orașului Ghimbav.	2016 - 2020 2.505.000 Euro
			2020 - 2030 13.600 Euro
			Total 2.518.600 Euro
MB3 - Realizarea de trasee pentru biciclete înspre localitățile învecinate și spre principalele obiective comerciale/industriale ale zonei	Mediu Accesibilitate	- Craşterea gradului de mobilitate dintre orașul Ghimbav și localitățile învecinate. - Creșterea ponderii deplasărilor făcute cu bicicleta, pentru distanțe scurte, medii și lungi. - Număr micșorat de kilometri-vehicul privat parcurși pe șosele. - Reducerea volumului de trafic rutier pe principalele drumuri de legătură dintre localitățile zonei.	2016 - 2020 3.005.600 Euro
			2020 - 2030 4.514.000 Euro
			Total 7 519 600 Euro
TM1 - Amenajarea unei variante ocolitoare pentru orașul Ghimbav	Eficiență economică	- Reducerea duratei călătoriei. - Minimizarea impactului ambuteiajelor rutiere. - Reducerea costurilor de operare a vehiculelor (de întreținere). - Reducerea numărului de vehicule aflate în căutarea unui loc de parcare. - Reducerea emisiilor poluante produse de transportul rutier. - Reducerea nivelului de zgomot și vibrații produse de traficul rutier.	2016 - 2020 7.000.000 Euro
			2020 - 2030 0 Euro
			Total 7.000.000 Euro
TM2 - Realizarea unui pod mobil (str. Cuza Vodă - pentru cazuri de inundații severe)	Accesibilitate Siguranța și Securitatea	- Reducerea riscului de întrerupere a circulației pe Strada Cuza Vodă în zona trecerii peste Ghimbășel în cazul inundațiilor. - Asigurarea accesibilității în zona Centrului istoric din toate direcțiile.	2016 - 2020 0 Euro
			2020 - 2030 500.000 Euro
			Total 500.000 Euro

TM3 - Realizarea unui studiu de mobilitate privind traficul rutier al orașului Ghimbav	Eficiență Economică Calitatea mediului urban	- Definirea rețelei rutiere a orașului Ghimbav. - Analiza fluxurilor de circulație rutieră existente pentru zece intersecții aflate pe principalele artere ale orașului. - Culegerea de date a parametrilor geometrici ai zonei analizate (măsurători, observații la fața locului, fotografii) și realizarea schemelor pentru intersecțiile analizate. - Culegerea de date de fluxuri rutiere pentru intersecțiile analizate la orele de vârf de dimineață și de seară. - Sintetizarea datelor culese și întocmirea unei baze de date (fluxuri rutiere). - Analiza datelor culese. - Realizarea unui studiu de anticipare a traficului rutier din momentul realizării autostrăzii Comarnic - Beașov, Aeroportului Internațional Brașov - Ghimbav și ținând cont de gradul de dezvoltate demografică a Zonei Metropolitane Brașov.	2016 - 2020 3.500 Euro
			2020 - 2030 0 Euro
			Total 3.500 Euro
PT1 - Analiza nivelului actual al serviciilor de transport public din Ghimbav și al acoperirii acestora	Accesibilitate Eficiență economică	- Creșterea numărului de persoane care au acces facil la serviciile de transport public către punctele majore de atracție. - Creșterea nivelului de folosire a mijloacelor de transport, altele decât autoturismele personale.	2016 - 2020 3.000 Euro
			2020 - 2030 0 Euro
			Total 3.000 Euro
PT2 - Implementarea unui sistem de transport public local modern	Accesibilitate Eficiență economică	- Creșterea frecvenței serviciilor de transport cu autobuzul. - Creșterea nivelului de folosire a mijloacelor de transport, altele decât autoturismele personale. - Îmbunătățirea accesului către Brașov, zona industrială, zona aeroportuară și către celelalte zone sensibile. - Reducerea timpului de deplasarea a autobuzelor de-a lungul coridoarelor cheie ale rețelei rutiere.	2016 - 2020 10 000 000 Euro
			2020 - 2030 0 Euro

		- Reducerea emisiilor poluante produse de traficul rutier. - Creșterea procentului de vehicule de transport public cu acces pentru persoanele cu dizabilități. - Reducerea costurilor de exploatare a autovehiculelor personale.	Total 10 000 000 Euro
PT3 - Implementarea transportului verde pe o linie a sistemului de transport public de călători	Eficiență Economică Calitatea mediului urban	- Reducerea emisiilor poluante produse de traficul rutier - Reducerea cantității de gaze cu efect de seră produse de sectorul transporturi - Creșterea procentului de vehicule de transport public cu impact minim asupra mediului înconjurător	2016 - 2020 2.200.000 Euro
			2020 - 2030 500.000 Euro
			Total 2.700.000 Euro
3. Îmbunătățirea siguranței circulației și securității transportului pentru toți participanții la traficul rutier			
Măsura	**Obiectiv strategic**	**Desrierea obiectivelor**	**Buget**
RS1 - Vopsirea trecerilor pentru pietoni cu material antiderapant	Siguranța și Securitatea	- Reducerea numărului de accidente mortale și grave. - Îmbunătățirea siguranței pietonilor. - Creșterea nivelului de conștientizare cu privire la aspectele de siguranță și de securitate.	2016 - 2020 25.000 Euro
			2020 - 2030 25.000 Euro
			Total 50.000 Euro
RS2 - Realizarea unei treceri de pietoni inteligentă	Siguranța și Securitatea	- Reducerea numărului de accidente mortale și grave - Îmbunătățirea siguranței pietonilor	2016 - 2020 0 Euro
			2020 - 2030 1.000.000 Euro
			Total 1.000.000 Euro
4. Transport rutier și politicile de parcare integrate			
Măsura	**Obiectiv strategic**	**Desrierea obiectivelor**	**Buget**
CP1 - Amenajarea unei parcări supraetajate multimodale	Accesibilitate Siguranță și Securitate Eficiență economică	- Reducerea numărului de vehicule aflate în căutarea unui loc de parcare. - Echilibrarea utilizării spațiului pentru a reduce predominanța vehiculelor personale. - Minimizarea ambuteiajelor rutiere. - Reducerea riscului de poluare.	2016 - 2020 7.000.000 Euro
			2020 - 2030 7.000.000 Euro

		- Realizarea unor zone ce vor satisface nevoia de staționare în punctele sensibile ale orașului.	Total 14.000.000 Euro
CP2 - Realizarea de parcări de tip Park&Ride	Accesibilitate Eficiență economică	- Realizarea de zone de parcare cu acces la soluții alternative de transport. - Încurajarea transportului public. - Încurajarea utilizării transportului nepoluant.	2016 - 2020 5.500.000 Euro
			2020 - 2030 11.000.000 Euro
			Total 16.500.000 Euro
5. Managementul mobilității			
Măsura	**Obiectiv strategic**	**Desrierea obiectivelor**	**Buget**
MM1 - Implicarea publicului și planificarea deplasărilor	Mediu Calitatea mediului urban	- Sporirea interacțiunii cu grupurile excluse din punct de vedere social. - Creșterea nivelului de conștientizare cu privire la modurile alternative de transport rutier. - Creșterea nivelului de conștientizare privind mobilitatea Durabilă.	2016 - 2020 5.000 Euro
			2020 - 2030 5.000 Euro
			Total 10.000 Euro
6. Sisteme inteligente de transport rutier			
Măsura	**Obiectiv strategic**	**Desrierea obiectivelor**	**Buget**
IT1 - Introducerea unui sistem de informare în timp real cu privire la serviciile de transport public	Accesibilitate Eficiență Economică Mediu	- Reducerea duratei de așteptare a călătorilor în stații. - Reducerea timpul de deplasare a autobuzelor. - Minimizarea ambuteiajelor rutiere. - Reducerea duratei călătoriei pe liniile transportului public.	2016 - 2020 1.000.000 Euro
			2020 - 2030 0 Euro
			Total 1.000.000 Euro
IT2 - Implementarea unei infrastructuri necesare alimentării, utilizării și mentenanței vehiculelor electrice	Accesibilitate Eficiență Economică Mediu Calitatea mediului urban	- Creșterea nivelului de conștientizare cu privire la modurile alternative de transport. - Creșterea nivelului de conștientizare privind Mobilitatea Durabilă. - Creșterea frecvenței serviciilor de transport. - Reducerea numărului de vehicule aflate în căutarea unui loc de parcare. - Reducerea emisiilor poluante produse de transportul rutier. - Reducerea nivelului de zgomot și vibrații produse de traficul rutier.	2016 - 2020 1. 000 Euro
			2020 - 2030 7.000 Euro
			Total 8.000 Euro

IT3 - Realizarea unui segment de drum public pilot pe o arteră a orașului	Accesibilitate Siguranța și Securitatea	- Reducerea numărului de accidente mortale și grave. - Îmbunătățirea siguranței pietonilor. - Creșterea nivelului de conștientizare cu privire la aspectele de siguranță și de securitate.	2016 - 2020 0 Euro
			2020 - 2030 2.200.000 Euro
			Total 2.200.000 Euro

Tabelul 16 - Tabel proiecte propuse prin PMUD- 2016 Ghimbav

Patru obiective majore de investiţii în sectorul transporturi, preconizate în judeţul Braşov, pe termen mediu şi lung (5-10 ani), vor marca definitoriu dezvoltarea durabilă a orasului Ghimbav şi regiunea din care face parte.

1. Aeroportul Internaţional Ghimbav- Braşov

Aeroportul InternaţionalGhimbav- Brașov, declarat de importanţă regională în Master Planul de Transporturi- MPGT

În Master Planul privind transporturile, aprobat în şedinţa de Guvern din 14 septembrie 2016, se regăseşte şi proiectul pentru Aeroportul Braşov. Potrivit acestui document, aeroporturile din România sunt împărţite în patru categorii, respectiv:

- Aeroport Hub Internaţional Major;
- Aeroport Hub Internaţional cu variaţia „Strategic Internaţional”;
- Aeroport Regional;
- Aeroport Regional Mic cu variaţia „Aerodrom”.

Pentru stabilirea categoriilor de aeroport în România s-a plecat de la potenţialul fiecărui aeroport raportat la populaţia din aria de captare (catchment area) şi numărul locuitorilor oraşului din zona administrativă în care îşi desfăşoară activitatea aeroportul.

În urma acestor analize, aeroportul de la Ghimbav- Braşov a fost inclus în categoria celor regionale, având în vedere că oraşul deservit are o populaţie cuprinsă între 50.000 şi 350.000 de persoane, iar populaţia din aria de captare este mai mare de 500.000 locuitori.

Totuşi, în Master Plan se precizează că „dezvoltarea aeroportului Braşov este condiţionată de negocierea cu Comisia Europeană şi cu planificarea investiţiei în perioada de programare 2020 – 2030. În intervalul 2014-2020, autorităţile locale/judeţene din Braşov vor elabora strategia de dezvoltare a aeroportului Braşov conţinând ca şi indicatori de monitorizare valoarea investiţiilor şi numărul de locuri de muncă create în acest interval. Indicatorii îndepliniţi sunt condiţie pentru obţinerea finanţării în 2020-2030”.

Aeroportul Internațional Ghimbav- Brașov este un aeroport în construcție la Ghimbav, aproape de Brașov, chiar lângă viitoarea autostradă A3-Transilvania. Aeroportul este proiectat să opereze aeronave de mărime medie, cu o capacitate de un milion de persoane pe an. Proiectul este estimat la 90 milioane €, valoare finală cu tot cu TVA, dinc are s-au cheltuit deja aproape 30 de milioane de euro.În luna noiembrie 2016 a afost publicată legea aeroportului în Monitorul Oficial.

Propunerea legislativă de modificare a art. 2 din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 41/2007 privind transmiterea unei suprafeţe de teren din domeniul public al statului şi din administrarea Institutului Naţional de Cercetare - Dezvoltare pentru Cartof şi Sfeclă de Zahăr Braşov, judeţul Braşov, în domeniul public al judeţului Braşov şi în administrarea Consiliului Judeţean Braşov, pentru realizarea obiectivului „Aeroport Internaţional Braşov – Ghimbav” a fost aprobată cu 233 de voturi, deputaţii prelungind de la 5 la 15 ani termenul pentru realizarea obiectivului. Legea privind

transmiterea terenului pe care se construieşte aeroportul de la Ghimbav în proprietatea Consiliului Judeţean Braşov, a fost promulgată de Preşedintele României, Klaus Iohannis, în data de 17 noiembrie 2016, actul normativ a fost publicat şi în Monitorul Oficial şi este în vigoare.

Recent, preşedintele CJ a anunţat că, anul viitor (2017), administraţia judeţeană ar putea asigura aproximativ 10 milioane de euro pentru deblocarea lucrărilor la aeroport, banii provenind dintr-un împrumut în valoare de 6,5 milioane de euro.

De asemenea, tot pentru aeroport s-ar putea utiliza şi excedentul bugetar. *„Cu fondurile pe care le avem la dispoziţie, anul viitor am putea finaliza lucrările la căile de rulare şi ar putea fi gata turnul de control”,* declara recent Adrian Veştea-Preşeddintele CJ Braşov. Potrivit documentaţiilor realizate de administraţia judeţeană, pentru finalizarea lucrărilor la aeroport va mai fi nevoie de aproximativ 35 de milioane de euro. Până acum, în acest proiect au fost investite aproximativ 27,7 milioane de euro, din care 17 milioane de euro (inclusiv TVA) pentru realizarea pistei de decolare aterizare. / http://www.bzb.ro/stire/legea-aeroportului-a-fost-votata-a104058

Va fi stucturat pe două linii de transport: persoane şi cargo (marfă).

Estimările arată că aeroportul va crea: în jur de 5.000 locuri de muncă și va ajunge la 1 milion de pasageri în 8 ani, prilej cu care va genera alte 5.000 locuri de muncă.

Viitorul aeroport din Brașov este situat la vest de orașul Brașov, în proximitatea a două drumuri importante, drumul național (DN 1 şi DN 13) .

Proiectul iniţial considera că punctul de acces principal la aeroport, va fi prin autostrada propusă A3. Conform noului MPGT, rămâne incertă construcţia autostrăzii şi traseul final în viitorul imediat şi mediu. Ca atare va fi cu certitudine gata, undeva intre 2020 şi 2022, doar Aeroportul Internaţional Ghimbav-Braşov.

2. Autostrada

Deorece construcţia autostrăzii se amână sine die, trebuie luată în calcul o nouă cale de acces alternativă pentru aeroport. Legat, evident, de cele doua drumuri naţionale existente.

Cel mai probabil va exista un nou studiu, în 2017, care va estima cererea de transport a viitorului aeroport şi care va ţine cont de situaţia națională și internațională precum și de politicile Europene în ceea ce privește transportul aerian.

În prezent, proiectul privind realizarea Aeroportului Internațional Ghimbav- Brașov (localizat la 12 km de municipiul Brașov, în localitatea Ghimbav) este în derulare. Investițiile ce mai trebuie realizate sunt: turnul de control și terminalul la aeroport. Deși încă nu au fost desemnate liniile aeriene care vor opera, din declarațiile consiliului județean rezultă că vor exista, cel mai probabil, zboruri către Budapesta, München, Bergamo, Istanbul sau Tel Aviv, dar și curse interne spre Timișoara, Oradea, Iași sau București.

Fig. 42 - Foto SF Aeroport Internaţional Ghimbav

Sursa: www.aeroportbrașov.ro

3. Terminalul Intermodal de Transport de Marfă

Deşi ideea este lansată de mulţi ani, "Terminalul intermodal de transport de marfa Feldioara" este încă în faza de studiu şi propuneri (un terminal interodal reprezintă nodul care să asigure transferul rapid de pe un tip de transport pe altul: transport feroviar, transport urban și interurban, transport velo și pietonal etc.). Au fost realizate câteva studii în acest sens, cel mai avansat fiind Studiul de Fezabilitate, pentru obiectivul de investiţii "Centrul Intermodal Regional de Marfa în Zona Brașov-Feldioara"- Incertrans S.A. Bucureşti, realizat în anul 2014.

In cadrul studiului se mentioneaza că "Promovarea Centrului Intermodal Regional de Transport Marfa în zona Brașov-Feldioara" prezinta, prin amplasamentul propus numeroase atuuri, dintre care cele mai importante se refera la:

¤ poziția sa centrala, Brașovul fiind cel mai mare nod de circulație din tara, atât referitor la transportul feroviar cât si la cel rutier;

¤ amplasarea investiției intre doua importante artere de circulație:

- nodul rutier: DN13 Brașov – Tg. Mureș şi
- nodul feroviar, magistrala CF300 Predeal – Teiuș

¤ amplasarea terminalului în apropierea viitorului aeroport de la Ghimbav, la cca. 12.00 km, pe direcția sud-vestica;

¤ viitoarea autostrada „Transilvania" se desfășoară în vestul amplasamentului investiției, la cca. 15.00 km;

Valoarea totala a investiției este estimata la circa 18,8 milioane Euro inclusiv TVA.

4. La nivelul rețelei de cale ferată, există propuneri pentru îmbunătăţirea și modernizarea Coridorului IV, pentru a permite viteze mai mari de deplasare. În zona Braşov, aceasta se va realiza în două etape, în primul rând secțiunea de la Braşov la Sighișoara (130 km), cu următoarele detalii:

- Valoarea estimată: 1.739.712.000 EUR
- Propunerea financiară: Fonduri de coeziune (POS-T 2014 - 2020) + Bugetul de Stat
- Status: Studiu de fezabilitate finalizat, Proiectul tehnic realizat, EIM în derulare
- Durata de execuție: 2014 – 2019

În a doua etapă, secțiunea de la Braşov la Predeal (26 km) are următoarele detalii:

- Valoarea estimată: 200.488.000 EUR
- Propunerea financiară: Fonduri de coeziune (POS-T 2014 - 2020) + Bugetul de Stat
- Status: Studiu de fezabilitate în analiză
- Durata de execuție: 2015 – 2019

La sud de localitatea Predeal, linia a fost deja modernizată.

• Concluzii – provocari; propuneri

La nivel metropolitan conform SIDU, se remarcă următoarele:

• Zona metropolitană are o rețea de drumuri publice bine structurată, fiind traversată de rețeaua TEN-T rutieră (extinsă) și feroviară (principală). Implementarea proiectului privind amplasarea aeroportului internațional Brașov (Ghimbav) va crește accesibilitatea zonei pentru investitori și vizitatori.

• Poziționarea pe drumuri naționale asigură accesul municipiului la rețeaua majoră de transport și conexiunea cu alți poli urbani din România: nod rutier important ce face legătura între principalii poli urbani din partea de sud a țării (mai ales cu capitala) și cu cei din partea de nord și vest (zona metropolitană este traversată de DN1, DN1A, DN10, DN 11, DN 73, DN 73B); nod feroviar important (zona este traversată de magistralele feroviare 200, 300 si 400) - datorate poziției geografice favorabile.

• Localitățile cuprinse în zona metropolitană sunt conectate între ele și cu celelalte localități prin drumuri naționale sau județene; principalele drumuri naționale se află într-o stare bună, beneficiind de investiții pentru modernizare și întreținere.

• Există și câteva zone de drum județean / local, ce fac legătura prin nordul municipiului Brașov cu Râșnov, Codlea și Zărnești, în care frecvența accidentelor rutiere este foarte mare.

• Infrastructura rutieră nu este insuficient dimensionată, mai ales în zonele de concentrare economică, turistică – fapt care conduce la suprasolicitarea și suprautilizarea acesteia (așa cum se întâmplă în lungul DN 1 sau DN 1E care duce către Poiana Brașov).

• Nerespectarea orarului privind livrările (accesul autovehiculelor de tonaj mai mare) pe anumite străzi, conduce la ocuparea de către vehiculele de livrare a unei benzi din carosabil în timpul orelor de vârf, reducând astfel capacitatea drumului.

• Este de remarcat lipsa unor terminale intermodale, care să asigure transferul rapid de pe un tip de transport pe altul (transport feroviar, transport urban și interurban, transport velo și pietonal etc.), deși la nivel local există mai multe gări și autogări și există și o cerere mare din partea utilizatorilor (pasageri, navetiști, elevi etc.).

• În ceea ce priveşte infrastructura de transport feroviar, aceasta este dezvoltată, lungimea totală a liniilor având o densitate de 62 km/1.000 km², două treimi dintre localităţile zonei metropolitane au stații CF.

• Starea infrastructurii de cale ferată (a șinei, a podurilor, macazurilor, semnalizării și gărilor) trebuie evaluată printr-un studiu tehnic detaliat, pentru a aprecia costurile principale care pot apărea, după toate probabilităţile, pe lângă întreținerea de rutină.

• Accesibilitatea redusă a persoanelor în vârstă și a celor cu dizabilități – este necesară renovarea gărilor suburbane din zona metropolitană.

• Rețeaua de piste de biciclete este slab dezvoltată – piste special amenajate se găsesc doar în municipiul Brașov; este necesară dezvoltarea unei rețele la nivelul zonei metropolitane, cu precădere spre și între zonele de interes turistic (Poiana Brașov, Prejmer, Râșnov, Predeal).

La nivel local, avem următoarele concluzii şi probleme identificate la Ghimbav:

Rețeaua stradală

Disfuncționalitățile prezente sunt comune multor localități de la nivel județean și național, fiind legate în special de gradul de modernizare al străzilor și anume:

- sistemele rutiere și elementele geometrice în profil longitudinal și transversal ale străzilor existente nu sunt adaptate noilor cerințe ale traficului rutier;
- traficul rutier de tranzit, inclusiv cel greu, traversează intravilanul producând efecte negative inerente;
- intersecțiile (rutiere și pietonale) sunt insuficient amenajate și dotate, în special cele dintre străzile pe trasee de drumuri clasificate și străzile locale;
- locurile de parcare sunt insuficiente;
- zonele necesar a fi protejate nu beneficiază de restricții de circulație cum ar fi crearea de trasee pietonale sau limitări de viteză, menite sa conducă la descurajarea traficului auto în aceste zone

Starea drumurilor

Probleme

S-a realizat o evaluare a bazei de date cu starea drumurilor și au fost identificate drumurile în stare nesatisfăcătoare.Aceasta indică faptul că drumurile au gropi, drenaj necorespunzător și facilități inadecvate pentru trotuare și pietoni.

DN73B prezintă o calitate nesatisfăcătoare a asfaltului pe sectorul de legătură dintre Ghimbav și Cristian (asfaltul rupt / lipsă, crăpături și coroziune).

Starea nesatisfăcătoare a drumurilor are drept consecință viteze și capacități reduse ale vehiculelor, pentru că vehiculele trebuie să evite gropile prin manevre pe bandă și prin frânări bruște. Starea drumului este afectată de asemenea de nivelurile ridicate ale traficului greu de transport de mărfuri din zonele externe, în special în Ghimbav, care conține un număr mare de depozite și de zone de exploatare industrială.

Parcările auto

General vorbind, parcările rezidențiale din Ghimbav par a fi relativ bine îngrijite, administrate și funcționează fără să afecteze semnificativ rețeaua rutieră în interiorul orașului. Totuși, ca în orice oraș, există excepții, în mod special în centrul istoric (zona Primăriei Ghimbav și Strada Școlii), unde există o cerere mai mare, începând cu mijlocul dimineții până după-amiază.

Probleme

Pe Strada Lungă și pe Strada Nouă sunt parcate autovehicule pe prima bandă a sensului de circulație, însă nu reprezintă o problemă foarte mare zona nefiind foarte încărcată de fluxurile rutiere.

Transport public

Exită amenajari şi firme care deservesc oraşul mulţumitor prin servicii de transport public.

Probleme

Din păcate, deşi aceste autobuze sunt profitabile și potrivite pentru liniile pe care sunt folosite, nu sunt ușor accesibile pentru vârstnici și persoane cu dezabilități. Imaginile următoare sunt exemple tipice pentru acest tip de autobuze.

Transportul pe calea ferată

Probleme

Starea parcului rulant de pe linia secundară 200 este o chestiune importantă, care necesită analiză și evaluarea duratei de viață.

Se constată o lipsă a accesului la gară pentru unele zone urbane ale orașului Ghimbav.

Gara și trenurile nu sunt accesibile pentru persoanele în vârstă și pentru cei cu dizabilități.

Transportul de marfă

Probleme

Pentru a îmbunătăți eficiența și mobilitatea din zonele industriale și logistice existente, precum și a zonelor propuse de dezvoltare logistică și comercială, este esenţial să existe o viziune și un plan de acțiune pentru logistică la nivel intern, cât și internațional, concentrat pe întregul lanț de distribuție, adică depozitare, încărcare, manipulare și transport

Problemele din zonele amintite sunt:

- lipsa unor legături coordonate cale ferată / transport rutier;
- lipsa de centre logistice și conexiuni intermodale pentru mobilitatea eficientă a traficului rutier și a mărfurilor;
- nevoia de identificare a zonelor pentru centrele urbane aflate în dezvoltare pe teritoriul orașului Ghimbav

Rețeaua pietonală

Rețeaua pietonală din orașul Ghimbav este situată cu precădere în proximitatea căilor rutiere.

Pietonii reprezintă, poate cea mai frecventă categorie de utilizatori ai drumului, în special în zonele urbane aglomerate şi în zonele rezidențiale. De aceea, este obligatoriu să li se acorde o atenție sporită, chiar dacă decizia poate fi în detrimentul circulației autovehiculelor

Din nefericire, însă, foarte multe dintre soluțiile de amenajare a rețelei rutiere adoptate în orașe mari din România nu favorizează circulația pietonilor.

De exemplu:

- amenajările de tip „sens giratoriu” chiar dacă în aparență fluidizează circulația vehiculelor, introduc un risc major pentru pietoni sau generează distanțe foarte mari pentru traversarea unei străzi prin îndepărtarea trecerilor de pietoni din zona intersecției;
- intersecțiile nesemaforizate introduc puncte de conflict între vehiculele care virează și pietonii care traversează;
- în anotimp rece marcajele de trecere de pietoni sunt acoperite și greu de distins.

Trecerile de pietoni sunt amplasate corespunzător pe principalele artere rutiere ale orașului. Pe Strada Bisericii Române există o trecere de pietoni semaforizată cu buton de comandă.

Deplasările cu bicicleta

Orașul Ghimbav nu dispune de o rețea de piste de biciclete. Totuși, un procent de aproximativ 8% din populația orașului utilizează bicicleta ca mijloc frecvent de deplasare. În aceste condiții realizarea unei infrastructuri de piste de biciclete ar fi o necesitate în următorii ani.

Principalele conflicte ale bicicliștilor cu traficul rutier sunt întâlnite pe drumurile naționale și județene care tranzitează orașul.

Deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă

În orașul Ghimbav, asemenea celor mai multe orașe din Zona metropolitană Brașov nu dispune de o infrastructură necesară deplasării persoanelor cu mobilitate redusă și a celor cu deficiențe de locomoție.

<u>Probleme</u>

Problemele care au fost identificate în legătură cu rețeaua pietonală și infrastructura de ciclism sunt:

- unele artere de circulație de lungime relativ mare au o distanță prea mare între trecerile de pietoni;
- Drumul național 1 (DN 1) care tranzitează orașul încurajează șoferii să circule cu viteze mari, existând situații de conflict cu traficul pietonal;
- nu există o infrastructură existentă a pistelor pentru biciclişti în oraș;
- nu există facilități de închiriere a bicicletelor;
- nu există parcări pentru biciclete;
- nu există facilități pentru pietonii cu mobilitate redusă;
- nu există facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- în sezonul rece precipitațiile îngreunează mobilitatea pietonilor atât pe trotuare cât și pe trecerile de pietoni.

Capitolul 8 - SERVICII PUBLICE ȘI UTILITĂȚI

A. Servicii publice

Serviciile publice se inființează și funcționează în baza Legii administrației publice locale nr.215/2001, care, în articolul 38 alineat 1 litera i) și în articolul 107 alineat 1 litera h) stipulează dreptul Consiliilor locale și județene de a înființa instituții publice, societăți comerciale și servicii publice de interes local, respectiv județean și:

- urmăresc, controlează și analizează activitatea serviciilor publice înființate;
- instituie, cu respectarea criteriilor generale stabilite prin lege, norme de organizare și funcționare pentru aceste servicii publice;
- numesc și eliberează din funcție, în condițiile legii, conducătorii serviciilor publice din subordinea lor;
- aplică sancțiuni disciplinare, în condițiile legii, persoanelor pe care le-au numit.

Atribuțiile Consiliilor locale și județene se referă și la serviciile publice comunitare care nu sunt altceva decât o sub categorie a serviciilor publice de interes local sau județean, după caz.

În eventualitatea în care unele dintre atribuții, prevăzute de Legea nr.215/2001, ar putea fi date, prin lege specială, în competența administrației publice centrale, se va aplica reglementarea specială, potrivit principiului *lex specialia generalibus derogat*. Este însă necesar ca reglementarea specială să aibă cel puțin aceeași forță juridică cu reglementarea generală, ceea ce nu este cazul pentru Ordonanța Guvernului nr. 84/2001.

În doctrina juridică, **serviciul public** a fost definit sub un dublu aspect: material și formal.

Din **punct de vedere material**, serviciul public este privit ca o activitate de interes general care se desfășoară de către organele administrației publice sau de către persoane particulare autorizate, abilitate în acest scop.

Din **punct de vedere formal**, serviciul public poate fi definit ca ansamblul de structuri ale administrației publice sau al organismelor private care desfășoară activități în regim de serviciu public.

În funcție de **modul de organizare**, serviciile publice pot fi interioare sau exterioare.

Serviciile interioare sunt reprezentate de compartimentele de lucru ale autorităților administrației publice, a căror competență și atribuții sunt strict determinate de legile de organizare și funcționare ale fiecăruia în parte.

Serviciile exterioare sunt constituite din entitățile distincte, autonome, cu sau fară personalitate juridică, constituite de către administrația publică, care au organizare de sine stătătoare și conducere proprie. Aceste servicii, organizate de particulari, sunt împuternicite, în baza legii, de către autoritățile publice competente pentru a desfășura o anumită activitate și trebuie să se conformeze dispozițiilor legale în temeiul cărora funcționează, sub sancțiunea retragerii autorizației administrative. Astfel, în conformitate cu prevederile articolului 104 alineat 1 litera f), Consiliul județean „*hotărăște asocierea cu Consiliile locale, pentru realizarea unor interese comune, scop în care poate înființa, împreună cu acestea instituții publice, societăți comerciale și servicii publice*” iar potrivit articolului 138 litera i), Consiliile locale „*Înființează instituții publice, societăți comerciale și servicii publice de interes local*”.

Serviciile publice de **interes local** sunt organizate de autoritățile administrației publice locale sau de către organisme private, autorizate în acest scop, care își limitează activitatea la nivelul unei singure unități administrativ-teritoriale. Potrivit prevederilor legilor în vigoare, autoritățile administrației publice locale au obligația de a organiza și asigura funcționarea corespunzătoare a serviciilor publice de interes local, atât a propriilor servicii interioare și exterioare, cât și a serviciilor publice gestionate de particulari.

După modul lor de gestionare, serviciile publice gestionate în mod direct de Consiliul local sunt cele care nu pot fi încredințate unor particulari și sunt organizate sub forma unor compartimente proprii:

- serviciu urbanism și amenajarea teritoriului;
- registru agricol;
- autoritate tutelară;
- stare civilă;
- asistența socială;
- menținerea ordinii publice;
- serviciu de întreținere parcuri și spații verzi.

Servicii publice gestionate indirect, sub forma unor structuri exterioare;

- serviciul taxe și impozite;
- serviciu public comunitar de evidența populației, serviciu nou înființat în Ghimbav ce va asigura cetățenilor o modalitate mai accesibilă la actele de stare civilă. Acest serviciu nou înființat funcționează în baza O.G. nr.84/2001 și asigură întocmirea, păstrarea, evidența și eliberarea, în sistem de ghișeu unic, a actelor de stare civilă, a cărților de identitate, a cărților de alegător, a listelor electorale permanente, are o dublă subordonare (atât față de autoritățile publice locale, care hotărăsc cu privire la înființarea lor, cât și față de administrația publică centrală care asigură îndrumarea și controlul tehnic de specialitate asupra activității acestor servicii;
- serviciile publice comunitare pentru situații de urgență (ISU). Acestea au statut de instituții publice, cu personalitate juridică, aflate în subordinea Consiliului Local și Consiliului Județean.

Pentru o mai bună funcționare a anumitor servicii publice (salubrizare; furnizare apă potabilă și canalizare) acestea sunt încredințate unor operatori regionali ce-și desfășoară activitatea în cadrul Agenției Metropolitane Brașov.

- serviciu de salubrizare oraș și colectare deșeuri a fost delegat către S.C. Comprest S.A. Brașov, operator regional, prin contract nr.39/05.01.2010, prelungit prin act adițional. Acesta este un serviciu public cu caracter economic prin care prestarea serviciilor este achitată de către contribuabili conform taxei stabilite de comun acord către operator și UAT;
- furnizare apă potabilă și colectarea și epurarea apelor uzate, serviciu delegat către S.C. Compania APA Brașov, operator regional în cadrul A.D.I., prin contract de delegare a gestiunii serviciilor publice de alimentare cu apă și canalizare în 24.09.2008 încheiat între Asociația de Dezvoltare Intercomunitare „În domeniul apei din jud. Brașov” și aprobat prin HCL nr. 255/20.12.2007. Acesta este un serviciu public cu caracter economic prin care prestarea serviciilor este achitată de către contribuabili conform taxei stabilite de comun acord către operator și UAT.

Funcționarea serviciilor publice din cadrul UAT Ghimbav este în conformitate cu regimul juridic al serviciilor publice în România și respectă următoarele principii fundamentale:

1. Principiul egalității tuturor cu privire la funcționarea serviciilor publice se degajă din principiul egalității în fața legii și a autorităților publice, fară discriminări și fără privilegii. Principiul se referă și privește atât egalitatea condițiilor de încredințare, prin concesionare sau prin delegare, a gestiunii serviciilor publice către stabilimente, instituții publice, agenți economici și/sau regii autonome, cât și calitatea de beneficiari ai cetățenilor în ce privește funcționarea serviciilor publice, poziția lor în raporturile juridice cu aceste servicii publice, în cadrul cărora nu trebuie să fie dezavantajate sub nici un motiv. Pe cale de excepție, s-a admis ca anumite persoane, aflate în situații sociale dezavantajoase, să poată beneficia de unele facilități pentru serviciile prestate, prin stabilirea unor tarife mai mici și/sau acordarea unor ajutoare bănești suportate de către administrația publică sau de către operatorii de servicii publice. Facilitățile despre care vorbim sunt acordate prin hotărâri ale organelor administrației publice atât persoanelor fizice aflate în situații deosebite cât și operatorilor economici în scopul de a facilita atragerea investițiilor economice.

2. Principiul continuității presupune asigurarea funcționării neîntrerupte a serviciilor publice, esența și caracteristica principală a serviciilor publice, create și destinate eminamente pentru a răspunde în permanență nevoilor de interes general și privat. În acest scop, prin lege și prin normele interne ale autorităților publice centrale și locale, se reglementează în mod detaliat nu numai modul de organizare și funcționare, ci, mai ales, statutul personalului, drepturile și obligațiile acestuia raportate la continuitatea serviciului, condițiile de exercitare a dreptului la grevă de către personalul fiecărui serviciu, modul de rezolvare a situațiilor excepționale care se pot ivi pe timpul funcționării serviciilor publice, cu excepția situațiilor de forța majoră.

3. Principiul adaptării serviciilor publice la exigențele interesului public general sunt schimbările și nevoile de adaptare la evoluțiile de ordin politic, economic, social și juridic care au loc în timp și determină premisele noi ale funcționării acestor servicii. Potrivit acestui principiu, toate organele administrației publice centrale sau locale, care răspund direct sau indirect de buna funcționare a tuturor formelor de servicii publice, au obligația legală și morală de a se adapta pe moment evoluțiilor care au loc și de a adapta funcționarea serviciilor publice, gestionate direct sau indirect, pentru a răspunde așteptărilor beneficiarilor, în primul rând ale cetățenilor. Legea stabileste că, în acest scop, dacă situația impune, pot fi denunțate unilateral concesiunile sau delegările de servicii publice. În sensul acestui principiu, ținând cont că nu dispunea de resursele materiale și financiare pentru prestarea unor servicii publice în interesul comunității la standardele cerute de dezvoltarea ascendentă a orașului atât din punct de vedere economic cât și demografic, UAT Ghimbav a delegat gestionarea serviciilor de salubrizare și furnizare apă potabilă către doi operatori regionali, acreditați în Zona Metropolitană a Brașovului prin asocieri contractuale.

Serviciile publice interne sunt deservite de personal ce are statutul de funcționar public; personalul serviciilor publice administrative gestionate direct de către organele administrației publice, prin propriile compartimente sau prin stabilimente publice, este supus regimului juridic de drept public, fiindu-i aplicate dispozițiile din statutul funcționarilor publici. Relațiile dintre serviciile publice amintite mai sus și administrația publică, pe de o parte, precum și cele dintre aceste servicii și terți, pe de altă parte, sunt, de asemenea, guvernate de normele de drept public, iar contractele încheiate cu terți vor fi supuse regulilor de drept privat. Serviciile publice economice gestionate direct sau prin operatorii de servicii publice (operatorii regionali) sunt supuse atât regimului juridic de drept public cât și regimului juridic de drept privat. În relațiile contractuale dintre operatorii de servicii publice și administrația publică concendentă, sunt aplicabile, de regulă, normele de drept public și doar în subsidiar cele de drept privat. Ne referim, în primul rând, la încheierea contractelor de concesiune care se supun normelor dreptului administrativ, deci normelor de drept public. În acest sens, majoritatea clauzelor viitorului contract sunt fixate de organele administrației publice concendente, iar eventuala modificare a acestora și/sau încetarea contractului, în mod unilateral, numai din inițiativa acestuia. Relațiile contractuale ale agenților economici, care au calitatea de operatori de servicii publice, sunt de asemenea, guvernate de normele dreptului privat (Dreptul comercial: spre exemplu, cel de furnizare de produse sau de prestare de servicii).

B. Utilități

Orașul Ghimbav este conectat la toate utilitățile edilitare din zona Metropolitană Brașov.

Furnizarea utilităților publice este asigurată atât prin delegarea serviciilor către operatorii regionali (salubrizare; furnizare apă potabilă și canalizare) cât și în mod direct de la operatorii privați (energia electrică; gaz metan).

Alimentarea cu gaze naturale a orașului Ghimbav se face încă prin sistemul de distribuție gaze naturale cu presiune redusă ce are o vechime de cca 60 ani.

Debitul actual este de 1.844 mc.

În zonă există și 3 conducte de transport gaze naturale de înaltă presiune Dn 500 mm în zona de nord-industrială a orașului care fac legătura între bazinele de captare și zonele Râșnov, Bran, Predeal.

De asemenea există și o stație de predare - primire din care se alimentează orașul și o stație din care pleacă conducta de presiune înalta pentru alimentarea municipiului Brașov și stațiunea Poiana Brașov. Lungimea totală a conductelor de distribuție este de 29,8 km iar rețeaua este administrată de S.C. GDF SUEZ România S.A.

În perioada 2014-2016 s-au realizat modificări și extinderi ale rețelei de gaz atât în zona industrială cât și în zona rezidențială (DN73/cartierul Florilor și zona Livada datorită creșterii numărului de consumatori. Cu toate acestea, la nivel casnic, tendinta a fost de scadere a consumului casnic.

Evolutie consum gaz/mc	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Oras Ghimbav	1984	2107	2083	1937	1844	1844

Tabelul 17 - Evolutia consumului de haz în orașul Ghimbav

Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date Tempo Online

Provocări și propuneri:

Creșterea solicitărilor de branșare la rețeaua de gaz metan existent ca urmare a creșterii numărului de consumatori casnici și industriali - necesar a fi redimensionate traseele de transport gaz metan sau găsirea unor alternative.

Modificarea vechilor trasee ale magistralelor rămase încă nemodificate în vederea valorificării superioare a fondului funciar și păstrării siguranței vecinătăților;

Asigurarea debitului necesar de gaze naturale de 6.500 mc până în anul 2017.

Alimentarea cu energie electrică este furnizată direct consumatorilor prin contracte individuale încheiate cu S.C. ELECTRICA S.A.

Infrastructura este atât aeriană (în zonele rezidențiale tradiționale) cât și subterană (zonele rezidențiale noi și zona industrială). Infrastructura aeriană este montată pe stâlpi care aparțin atât UAT Ghimbav cât și furnizorului de energie electrică (statistic vorbind, un procent estimat de sub 25% din stâlpii de iluminat au rețeaua electrică îngropată). Infrastructura din zona tradițională asigură energie electrică locuințelor și clădirilor în care funcționează servicii, depozite, mica industrie și iluminatului public.

Prin implicarea UAT Ghimbav în colaborare cu S.C. Electrica S.A. s-a realizat parțial infrastructura subterană pentru amplasarea cablurilor atât de energie electric cât și pentru celelelete utilități (internet, telefonie, rtv). Costurile sunt ridicate și deocamdată operatorul nu se implică.

Infrastructura este în mare parte învechită și generează consumuri ridicate și emisii de carbon.

În perspectiva aderării la „Convenția Primarilor" (inițiativă a UE), asociație la care tinde și orașul Ghimbav să se afilieze, a dezvoltării socio-economice durabile a orașului și în conformitate cu principiile după care se guvernează „orașele inteligente", UAT Ghimbav a elaborat PAED (Planul de Acțiune Durabilă) prin care se definesc acțiunile şi măsurile ce vor fi întreprinse la nivel local, în vederea atingerii obiectivului general de reducere a emisiilor de CO_2 cu 32% până în anul 2020, faţă de anul de referinţă (2008).

Această strategie (PAED) se sprijină pe un inventar de bază al emisiilor de CO_2 pentru a identifica domeniile de acţiune cu potenţialul cel mai ridicat de eficientizare a consumurilor de energie traduse în scăderea emisiilor echivalente de CO_2, domenii aflate în responsabilitatea sau în sfera de intervenţie a autorităţilor locale de pe teritoriul oraşului.

Conform analiştilor în Politici energetice: "…Sistemele energetice din întreaga lume sunt supuse astăzi unor provocări datorate, pe de o parte, creşterii populaţiei şi a consumului de energie, a schimbărilor climatice şi a dorinţei de protejare a mediului înconjurător, a promovării surselor regenerabile de energie în cantităţi mari, iar pe de altă parte datorită crizei economice mondiale şi

instabilităţii politice în unele zone de pe glob. Din această perspectivă Organizaţia Naţiunilor Unite a declarat anul 2012 ca fiind „International Year of Sustainable energy for all” şi recomandă implementarea a trei obiective până în anul 2020:

a) asigurarea accesului universal la servicii energetice moderne;

b) dublarea ratei de îmbunătăţire a eficienţei energetice;

c) creşterea până la 30% a cotei de energie regenerabilă în mixul global. Pentru a răspunde acestor provocări, a fost lansat conceptul de *reţele electrice inteligente* – „Smart Grid” în SUA şi „Smart Grids” în Europa. European Technology Platform Smart Grids defineşte Smart Grids ca „*reţele electrice care pot integra în mod inteligent comportamentul şi acţiunile tuturor utilizatorilor conectaţi la acestea – generatoare, consumatori şi entităţi care îndeplinesc ambele roluri – pentru asigurarea unui proces de alimentare cu energie electrică sustenabil, economic şi sigur*”. IEC defineşte Smart Grids ca „*un concept de modernizare a reţelelor electrice care integrează tehnologiile electrice şi informatice în orice punct al reţelei, de la cele de generare până la cele de consum*”. Utility Standards Board (SUA) afirmă că: „*Viziunea asupra smart grid caută să îmbunătăţească fiabilitatea, eficienţa şi securitatea ale tuturor elementelor sistemelor electroenergetice, de la centralele electrice, către transport şi distribuţie, iar în final spre consumatorul final*”.

Comisia Europeană a lansat strategia pentru dezvoltare durabilă de la Lisabona în cadrul căreia defineşte caracteristicile pe care trebuie să le îndeplinească reţelele electrice ale viitorului – smart grids:

a) **Flexibilitate**. Reţelele electrice trebuie să prezinte configuraţii care să permită menţinerea continuităţii în alimentarea cu energie electrică a consumatorilor în orice condiţii de funcţionare.

b) **Accesibilitate**. Reţelele electrice trebuie să permită accesul liber tuturor utilizatorilor, atât consumatori cât şi producători. În particular, reţelele electrice trebuie să permită oricărei surse de energie regenerabilă să se conecteze fără restricţii, chiar dacă acestea prezintă probleme specifice de funcţionare (intermitenţa puterii produse etc.).

c) **Securitatea** funcţionării, atât a producătorilor cât şi a consumatorilor, este o cerinţă impusă reţelelor electrice moderne. În particular, securitatea furnizării energiei electrice se referă la asigurarea continuităţii în alimentarea cu energie electrică a consumatorilor la parametrii de calitate predefiniţi.

d) **Economicitate**. Dezvoltarea infrastructurii reţelelor electrice trebuie încurajată prin inovare, management eficient al energiei, competiţie şi reglementări tehnice şi economice.

Pentru a atinge aceste obiective, reţelele electrice trebuie să devină mai „active”, permiţând integrarea noilor tehnologii. În viitorul sistem electroenergetic generarea va avea două componente, respectiv centralizată şi distribuită. Generatoarele distribuite pot fi agregate şi controlate astfel încât să formeze microreţele sau centrale virtuale care vor facilita integrarea acestora în sistemul fizic dar şi pe piaţa de energie electricică./(Mircea Eremia:Lucian Toma-Catre orasele inteligente ale Romaniei” M. Eremia, L. Toma, C. Bulac, I. Triştiu – *Reţele electrice inteligente*)

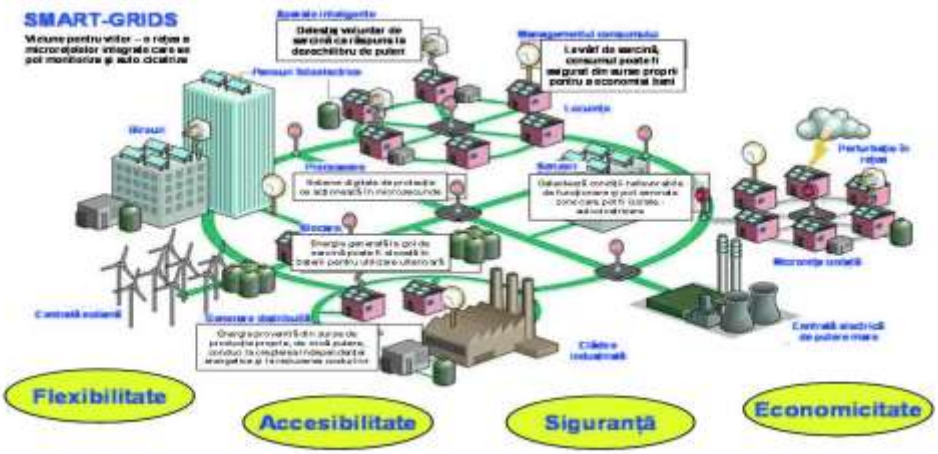


Fig. 43 - Configuraţia şi obiectivele Smart Grids
Sursa – Lucrările celei de-a VII-a ediţii a Conferinţei anuale a ASTR

Strategia PAED, împreună cu PMUD (Planul de Mobilitate Urbană) sunt documente prin care UAT se obligă să:

- implementeze „un sistem de iluminat inteligent" pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite de UE pentru 2020, reducând cu cel puţin 20% emisiile de CO_2 din arealul administrat;
- elaboreze un inventar de bază al emisiilor, ca bază a Planului de Acţiuni privind Energia Durabilă;
- prezinte Planul de Acţiuni privind Energia Durabilă;
- adapteze structurile administrative pentru implementarea PAED;
- mobilizeze societatea civilă pentru a participa la dezvoltarea PAED;
- organizeze evenimente specifice (conferinţe, etc.) prin care să împărtăşească experienţa acumulată şi rezultatele obţinute în favoarea comunităţii;

Este de aşteptat ca autoritatea locală să joace un rol exemplar din punct de vedere al măsurilor întreprinse în clădirile şi facilităţile proprii, în parcul auto, producerea energiei din surse regenerabile, a mobilităţii urbane (extindere și amenajări parcări suplimnetare dotate cu instalații de alimentare mașini electrice).

PAED-ul şi PMUD-ul s-au concentrat pe următoarele domenii de intervenţie:

- eficientizarea clădirilor şi instalaţii aferente (clădiri administrate de UAT, clădiri din sectorul terţiar, clădiri rezidenţiale, iluminat public);
- transport (transport public, transport privat şi comercial) prin utilizarea autovehiculelor cu alimentare electrică;
- sisteme de încălzire (centralizate și private);
- posibilitatea utilizării surselor de energie alternative (instalaţii termice solare şi fotovoltaice solare, pompe de caldură, instalaţii termice cu combustibil biomasă);
- planificare urbană (planificare urbană strategică, plan urban de mobilitate durabilă, dezvoltarea de reglementări locale în sprijinul construcţiilor durabile);
- achiziţii (reglementări locale de eficienţă energetică, reglementări locale de utilizare surse de energie regenerabilă, cu respectarea principiilor cuprinse în Directiva EcoDesign);
- comunicare (servicii de asistenţă tehnică şi consultare, suport financiar şi subvenţii, campanii de informare şi conştientizare, sesiuni de instruire, organizarea de evenimente specifice);
- management deşeuri (colectare selectivă, reciclare).

Provocări cu care se va confrunta în următoarea perioadă UAT Ghimbav:

- creșterea numărului de consumatori casnici și industriali de energie electrică;
- creșterea consumurilor de energie electrică datorate învechirii actualelor sisteme de iluminat în clădirile proprii și iluminatului public;
- creșterea gradului de poluare datorat învechirii parcului auto dar și măririi numărului de autovehicule în perspectiva construirii și dării în folosință a aeroportului;
- creșterea gradului de poluare datorită aglomerărilor de autovehicule din lipsa unor spații de parcare suficient dimnesionate.

Propuneri:
- implementarea măsurilor propuse în PAED și în PMUD în vederea asigurării unei dezvoltări durabile locale și pentru reducerea emisiilor de carbon;
- implementare sistem de iluminat inteligent, ecoeficient;
- planificare responsabilă a mobilității urbane (înnoire parc auto; redimensionare și dotare parcări cu stații electrice de încărcare; constituire „parc auto cu mașini electrice"; construire și echipare „velo-parc" și piste de biciclete pentru încurajarea cetățenilor să utilizexe biclicletele.

Alimentare cu apă potabilă; Evacuarea, colectarea și epurarea apelor uzate

România este Stat Membru al Uniunii Europene din ianuarie 2007. Prin urmare, o parte dintre standardele europene au fost deja transpuse în legislația românescă. Altele sunt pe cale de a fi transpuse și vor fi puse în aplicare în următorii ani având în vedere perioadele de tranziție stabilite pentru conformarea la Directiva 91/271/CE privind epurarea apelor uzate urbane și Directiva 98/83/CE privind calitatea apei potabile. În urma negocierilor cu Comisia Europeană pentru Capitolul 22, pentru Protecția mediului înconjurator, România are anumite obligații care presupun investiții substanțiale în sectorul de apă, și apă uzată care trebuie aplicate într-o perioadă relativ scurtă de timp. În concordanță cu Tratatul de Aderare, României i s-a acordat o perioadă de tranziție pentru a fi în concordanță cu acquis-ul pentru calitatea apei potabile și pentru colectarea apei uzate în spațiul urban, tratarea și evacuarea apelor uzate, așa cum este menționat mai sus. Directiva 91/271/CEE a fost complet transpusă în legislația românească de HG 188/2002 pentru a aproba normele în ceea ce privește evacuarea apei uzate în mediul acvatic, modificată și completată de OG 352/2005. În procesul de realizare a acestor obiective, România ar trebui de asemenea să își ducă la îndeplinire și obligețiile incluse în Convenția semnată la București cu privire la tratarea apei uzate din mediul urban. Pornind de la aceste obiective, România a pregatit și adoptat Planul Național de Aplicare a Directivei 91/271/CEE, iar concordanța cu aceasta include obiective imediate pentru fiecare județ.

Din cele patru obiective principale, pentru a fi în concordanță cu Directiva CE 91/271 obiectivele 3 și 4 sunt specifice orașelor cu aglomerare urbană mai mare de 2.000 locuitori deci și localității Ghimbav.

Obiectiv 1	Până la 31/12/2013 România trebuie să asigure rțele de canalizare pentru comunitățile cu o populație echivalentă mai mare de 10.000 de locuitori
Obiectiv 2	Până la 31/12/2015 România trebuie să aibă stații de tratarea apei uzate din mediul urban pentru a corespunde normelor pentru comunități cu o populație echivalentă mai mare de 10.000 de locuitori
Obiectiv 3	Până la 31/12/2015 România trebuie să asigure rețele de canalizare pentru comunitățile cu o populație echivalentă mai mare de 2.000 de locuitori
Obiectiv 4	Până la 31/12/2018 România trebuie să aibă stații de tratarea apei uzate din mediul urban pentru a corespunde normelor pentru comunități cu o populație echivalentă mai mare de 2.000 de locuitori

Tabelul 18 - Obiective principale în concordanță cu Directiva CE 91/271
Sursa: MASTER PLAN APA-Strategia la nivel de județ Brașov

România și-a luat de asemenea angajamentul față de CE să realizeze obiective privind aplicarea Directivei CE 98/83/CE în ceea ce privește calitatea apei folosită pentru consum. Această directivă 98/83/EC a fost transpusă în legislația românească. Până la 31 Decembrie 2015 România trebuie să inițieze și să aplice toate măsurile necesare astfel încât să asigure alimentarea cu apă potabilă în concordanță cu prevederile Directivei, înțelegând prin aceasta că se stabilește cererea de apă potabilă, se inspectează sistemele de alimentare cu apă, se urmărește și se monitorizează calitatea apei potabile, se diseminează infomația și se raportează.

Aceste obiective principale au fost subliniate în „Planul Național de Implementare a Directivei CE 98/83/CE" privind calitatea apei destinată consumului uman.

În esență, Planul Național de Implementare recunoaște mărimea și complexitatea adecvată în ceea ce privește calitatea apei, și impune ca Planurile de Conformare să fie pregătite pentru fiecare furnizor de servicii sau autoritate locală, (Articolul 13 (1) din legea 458/2002 care presupune ca planurile de conformare să fie pregătite de producător/ furnizor).

Din cele șase obiective majore la nivel național conform cu Directiva 98/83/CE, obiectivele 3, 4 și 5 sunt specifice orașelor cu aglomerări urbane mai mici de 10.000 locuitori deci și localității Ghimbav.

Obiectiv 1	Până la 31 decembrie 2010 România trebuie să răspundă în concordanță cu Directiva 98/83/CE pentru oxizi, amoniac, nitrați, turbiditate, aluminiu, fier, metale grele, pesticide, mangan pentru localitățile cu mai mult 100.000 de locuitori
Obiectiv 2	Până la 31 decembrie 2010 România trebuie să răspundă în concordanță cu Directiva 98/83/CE pentru oxizi și turbiditate pentru localitățile cu o populație între 10.000 și 100.000 de locuitori
Obiectiv 3	Până la 31 decembrie 2010 România trebuie să răspundă în concordanță cu Directiva 98/83/CE pentru oxizi și mangan, pentru localitățile cu mai puțin de 10.000 de locuitori
Obiectiv 4	Până la 31 decembrie 2015 România trebuie să răspundă în concordanță cu Directiva 98/83/CE pentru amoniac, nitrați, aluminiu, fier, metale grele, pesticide și mangan pentru localitățile cu o populație între 10.000 și 100.000 de locuitori
Obiectiv 5	Până la 31 decembrie 2015 România trebuie să răspundă în concordanță cu Directiva 98/83/CE pentru amoniac, nitrați, aluminiu, fier, metale grele și pesticide, pentru localitățile cu mai puțin de 10.000 de locuitori
Obiectiv 6	Până la 22 decembrie 2015, pentru acele sate care nu sunt conectate la o rețea de alimentare cu apă, autoritățile locale au responsabilitatea să identifice soluții alternative și să asigure conectarea la un sistem centralizat de alimentare deja existent sau să investească pentru a dezvolta altul nou

Tabelul 19 - Obiective majore în concordanță cu Directiva 98/83/CE
Sursa: MASTER PLAN APA-Strategia la nivel de județ Brașov

Situație existentă

Echipare edilitară

Începând din anul 2006, orașul Ghimbav ca și „aglomerare urbană" face parte integrană din „clusterul Brașov" împreună cu aglomerările Brașov, Cristian, Râșnov, Hărman, Sânpetru, Săcele, Stupini, Codlea, Dumbrăvița, Hălchiu.

Prin „Master-plan", Strategia privind dezvoltarea sistemului de gestionare a rețelelor de alimnetare cu apă a fost realizată o inventariere tehnico-finnaciară a infrastructurilor existente precum și a investițiilor necesar a fi făcute pe termen scurt, mediu și lung în județ.

În acest context sistemul de alimentare cu apă potabilă și canalizare din Ghimbav este operat de Compania APA Brașov.

Există două tipuri de alimentare:

a. Alimentare centralizată

Surse de apă: bazinul hidrografic al Oltului superior;

- Surse subetrane: două foraje amplasate în zona centrală a localității/zona blocuri;

- Branșament Dn 500 mm la conducta de distribuție PEDn 1.000 a municipiului Brașov cu alimentare din rezervoare „Poiana lui Lupan”;

- Regim funcționare permanent 24 din 24 ore/365 zile pe an.

Instalații captare:

- 3 foraje de medie adâncime (40 m) echipate cu pompe submersibile cu următoarele caracteristici: H=80 mcA, Q=36 mc/h; P=12 kw; n=300 rot/min (debit=8,33 l/s/foraj);

Instalații aducțiune:

- conductă de refulare de la foraje cu L=0,1 km până la rezervorul tip „castel de apă” care are înălțimea de 30 m și capacitate de 500 mc;

- conductă de aducțiune PEDn 500 mm, L=7 km, de la rețeaua de distribuție a municipiului Brașov până la rezervorul R=500 mc.

Amplasare: în subteranul rețelei stradale; rețeaua este realizată din conducte vechi din Ol 50-80 mm și conducte din PEDe 90 -160 mm în lungime totală de 13,09 km.

Rețea alimentare apă tehnologică: nu este cazul

Apă pentru stingerea incendiilor: 17 hidrați supraterani

- Hidranți de incendiu amplasați subteran cu diametrul de 80 mm;

- Necesarul de apă (volum intangibil de 163 mc) asigurat de castelul de apă cu capacitatea de 500 mc.

b. Alimentare proprie - 5 puțuri proprii forate, realizate de societățile comerciale aflate în zona industrială estică.

Conform previziuni Master Plan, pentru localitatea Ghimbav la sfârșitul anului 2015 rata de racordare la sistemul de alimentare cu apă în procente era preconizat a fi de 84%. Acest procent a fost realizat și depășit, în momentul de față fiind racordate la rețeaua de alimentare cu apă toate construcțiile din localitate.

Calitatea apei de captare: apa subterană captată corespunde condițiilor de potabilitate, conform standardelor în vigoare. Caracteristicile fizico-chimice precum și parametrii de calitate micobiologici ai apei brute captate, ai apei tratate și ai apei la consummator sunt determinate de DSPJ Brașov. Prelevarea probelor și monitorizarea calității apei se face conform prevederi HG 974/2004.

Evacuarea apelor uzate - situație existentă: în privința evacuării și epurării apelor uzate, aglomerarea urbană Ghimbav face parte din clusterul Brașov. Administrarea și monitorizarea se face de către operatorul regional „Compania Apa Brașov”.

Evacuarea și epurarea apelor uzate menajere și tehnologice se realizează la:

- stația de epurare a apelor uzate Stupini - colectate printr-o rețea de canalizare cu diametre cuprinse între 250 mm și 400 mm cu o lungime totală de 8,7 km cu deversare în colectorul de canalizare ovoid 600/900 mm. Stația de la Stupini este o stație regională, este amplasată la cca. 4 km est de localitatea Ghimbav și a fost reabilitată și retehnologizată prin programul de finațare „ISPA” al UE.

- stații de epurare proprii - în zona industrială de nord există societăți ce încă au stații proprii de epurare sau evacuare ape uzate prin vidanjare.

Evacuare ape pluviale - colectate în rigole și evacuate în pârâul Ghimbășel prin 10 guri de vărsare.

În momentul de față toate construcțiile din zona rezidențială sunt conectate la rețeaua de canalizare centralizată.

În perioada 2008-2015 au fost făcute lucrări de înlocuire a conductelor vechi și extinderea rețelei existente la cca. 9 km.

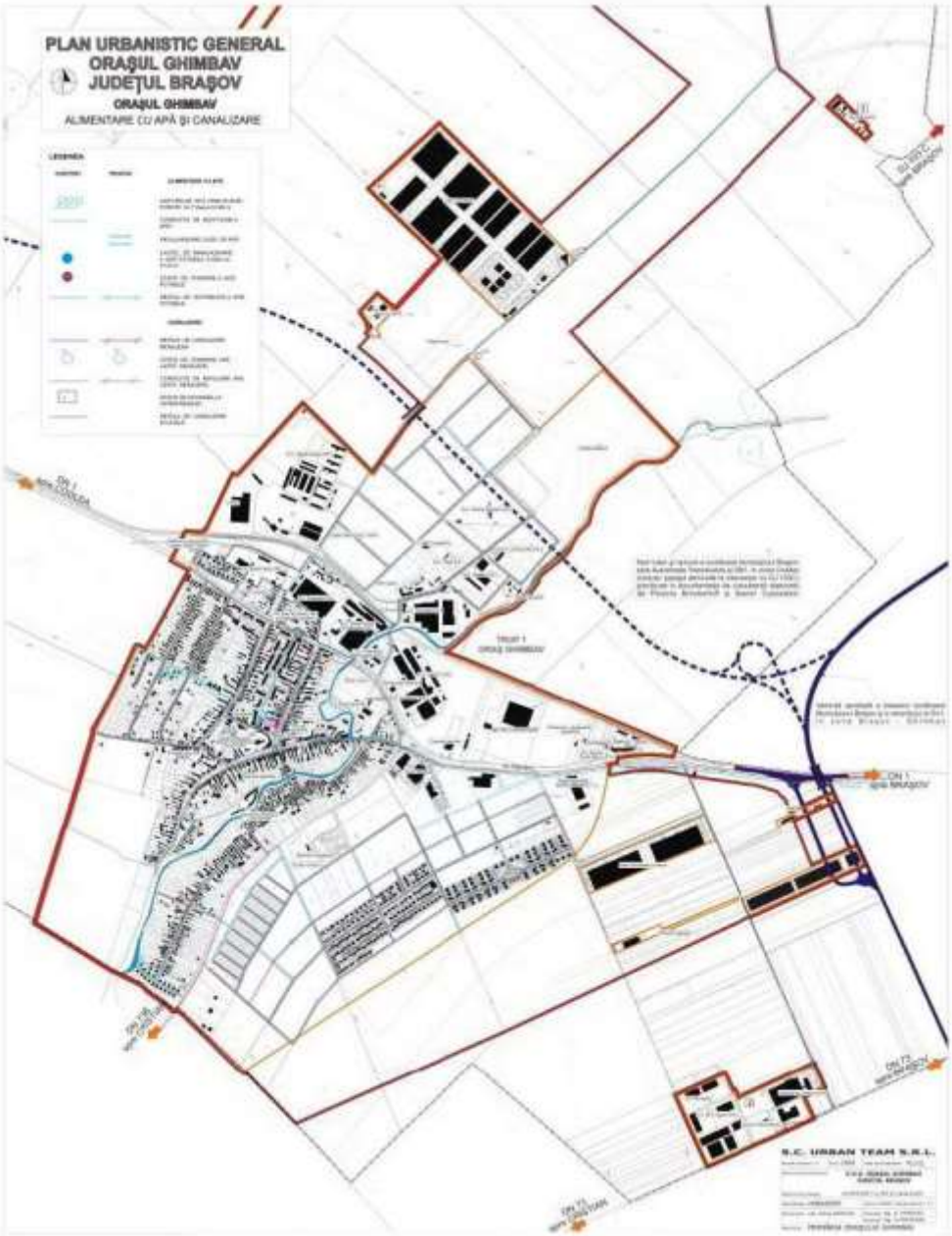


Fig. 44 - Plan alimentare apă și rețea canalizare al orașului Ghimbav

Propuneri: atingerea cerințelor asumate de România pentru orașele sub 10.000 de locuitori referitoare la extinderea rețelelor de alimentare cu apă și extinderea rețelelor de evacuare a apei menajere pentru conectarea integrală a construcțiilor rezidențiale și nerezidențiale la sistemul centralizat de canalizare.

Lucrări de apărare împotriva inundațiilor

Orașul Ghimbav este traversat de cursurile a doua pârâuri: Pârâul Ghimbășel, traversează orașul prin zona rezidențială mediană sudică; pârâul Bârsa aflat la cca 1,2 km spre nord, delimitează administrativ orașul Ghimbav de orașul Codlea, pe latura nordică.

Pârâul Ghimbășel este afluent de gradul II al râului Olt având codul cadastral VIII-1.50.6. Acesta străbate localitatea pe o lungime de 2.390 m.

Pentru evitarea inundațiilor produse ca urmare a colmatării albiei pârâului Ghimbășel, au fost realizate lucrări de decolmatare, regularizare a albiei și de consolidare a malurilor până în zona industrială. În mai multe etape (1990-1995; 2007), lucrările de regularizare efectuate în timp au vizat o lungime de 8,77 km, împărțită pe 4 tronsoane și au fost efectuate în cadrul proiectului „Amenajarea pârâului Ghimbășel pentru apărarea împotriva inundațiilor în zona Cristian-Ghimbav, județul Brașov". Au fost efectuate ziduri de sprijin din beton; subzidiri și supraînălțări; pereuri zidite din piatră brută; traverse de stabilizare talveg.

Propuneri pentru efectuarea de lucrări de apărare împotriva incendiilor

În vederea dezvoltării durabile a localității și ținând cont de prevederile Strategiei naționale de management a riscului la inundații pe termen mediu și lung se propune continuarea executării lucrărilor prevăzute prin Studiul de gospodărire a apelor nr. 422/22.02.2012 și verificarea pentru debite maxime cu probabilitate de depășire de 1% astfel:

- continuare investiții pentru amenajarea Bazinului Hidrografic Olt în vederea efectuării în avalul orașului a unui amplasament necesar pentru protecția Aeroportului Brașov-Ghimbav;
- executare lucrări prevăzute pentru realizarea amplasamentului incintei aeroportului, care au fost propuse în faza SF „Lucrări hidrotehnice de apărare împotriva inundațiilor pe râul Bârsa în zona localității Ghimbav, județul Brașov".

Concret sunt prevăzute a se realiza următoarele lucrări:

- 2 tronsoane de dig pe zona amonte respectiv aval cu o lungime de 1.800 m;
- 2 consolidări de mal la râul Bârsa cu o lungime de 100 m;
- canal deviere pârâul Beselcin cu o lungime de 1.700 m.

Capitolul 9 - PATRIMONIU; LOCUINȚE; POPULAȚIE

Orașul Ghimbav, din punct de vedere administrativ, nu are localități componente.

Fig. 45 – Harta orașului Ghimbav

Ca și sat liber, Ghimbavul s-a dezvoltat odată cu evoluția Țării Bârsei (Burzenland-districtul Brașovului) ca un element component al „Pământului crăiesc“ (lat. *Fundus regius*, germ *Königsboden*”) și cuprindea 4 unități administrative mari (zone geografice distinct) din care făceau parte Scaunele Altland (regiunea Sibiului), Burzenland (Țara Barseidistrictul Brașovului), Weiland (Zona Târnavelor) și Nösnerland. Primele urme de locuire datează din perioada anului 1250, dată la care o fost ridicată o basilică romană iar prima mențiune documentară a toponimului WIDINBACH-25 aprilie 1342 este legată de unul dintre conducătorii orașului Korona „Conradus de WIDINBACH” care face o donație în favoarea mănăstirii dominicane din Brașov (document păstrat în Arhiva Bisericii Negre, cel mai vechi document original păstrat la Brașov).

Primul document din care reiese apartenența la jurisdicția Brașovului este cel din1420 în care se menționează că „locuitorii din Ghimbav, Sânpetru, Hărman și Bod contribuie la construcția fortificațiilor orașului Korona”.

În 1510 are loc cel mai vechi recesământ al populației din Țara Bârsei, și la cel mai vechi recesământ, așezarea Wydenbach avea „133 gospodării, 11 văduve cu case la stradă; 2 jeleri; 2 case ale bisericii; 10 oameni săraci; 2 morari; 6 păstori; 1 slujitor comunal; 5 case pustii, 1 conducător al școlii; 1 clopotar”.

În 1520, satul Ghimbav contribuie cu „5,5 case de plată (domun numerale) la impozitele strânse din Țara Bârsei (care avea 100 de case de plată în total din care 37 erau în Korona).

La recesământul din anul 1532, Ghimbavul este menționat cu 92 gospodării, fiind al treilea dintre satele Țării Bârsei ca mărime (după Brașov și cele 4 târguri).

La recesământul din 1536 în satul Ghimbav sunt consemnate 4 străzi cu 81 de gospodării împărțite astfel: 30 gospodării pe prima stradă; 22 gospodării pe a doua stradă; 9 gospodării pe a treia stradă; 20 gospodării pe a patra stradă).

În perioada dintre anul 1526, când în Prima listă a locuitorilor contribuabili din Ghimbav sunt consemnați: 162 nume sași. În anul 1536, 81 gospodării; în 1541, 111 gospodării iar în anul 1550 erau 165 gospodării.

La recesământul din 1550, sunt consemnate pentru prima dată și numele celor 4 străzi din Ghimbav pe care existau 165 gospodării, astfel:

- strada Morii (Myl Gasse)-42 gospodării;
- strada Pieții (Morth gasse)-35 gospodării;
- strada Seacă (Dyrr gasse)-44 gospodării;
- strada Lungă (Lang gasse)-44 gospodării.

În anul 1679 în satul Ghimbav este menționată existența a 3 „vecinătăți”:
- vecinătatea străzii Lungi;
- vecinătatea străzii Nouă;
- vecinătatea străzilor Pieții și a Morilor.

În secolul următor apare și a patra vecinătate rezultată din împărțirea celei de a treia vecinătăți în strada Pieții și strada Morilor.

În 1708 sunt consemnate 11 gospodării românești și 88 gospodării săsești iar în anul 1733 sunt menționate „23 familii de români ortodocși”. În anul 1783, urmare a indicațiilor împăratului Iosif al II-lea, sistemul administrativ al vechilor scaune din Transilvania este desființat iar teritoriul împărțit în 10 comitate și 9 cetăți libere. În 1787 sunt menționate 284 case cu 376 familii ce însumau 1.000 persoane.

Din punct de vedere al apartenței religioase în 1787, exista următoarea structură: 856 evanghelici; 334 ortodocși; 5 romano-catolici.

La începutul secolul XIX populația are o ușoară evoluție pozitivă (1.099 locuitori) iar la recesământul din 1838 situația se prezintă astfel: 1.195 locuitori din care: 853 sasi și germani, 8 maghiari și secui.

În 1870 populația era de 1.295 locuitori din care 863 ași evanghelici, 415 români ortodocși și încă 19 persoane de alte religii.

În 1880 sunt înregistrați 1.412 locuitori din care 515 români iar în anul 1896 sunt înregistrați 944 ași care dețineau 2.744 iugare de pământ, 542 români cu 212 iugare de pământ.

În anul 1833 este menționat „satul liber Ghimbav, din districtul Brașov” având 287 de familii, 855 vite și impozit plătit de 3.427 florini.

În anul 1894, proprietatea Agricolă din Ghimbav este de 6.884 parcele, care prin comasarea realizată până în anul 1896 ajung la 2.230 parcele, având un total de 2.956 de iugăre (1 iugăr=0,57 ha).

În 1923 sunt consemnate următoarele proprietăți imobiliare ale comunei Ghimbav: Primăria, 2 birturi comunale date în arendă; cazarma, măcelaria; curtea taurilor; depoul pompierilor; moara comunală; cântarul decimal; șopronul de vite, șopronul de mânji; abatorul.

În 1931 hotarul comunei Ghimbav este format din 4.345 iugare din care 2.613 iugăre teren agricol, 478 iugăre livezi, 962 iugăre pășuni, 290 iugăre neproductiv.

În anul 1.930 structura populației se prezintă astfel: 1.722 locuitori din care 1.045 ași, 632 români; 45 maghiari;

În anul 1941 erau înregistrați 1.893 locuitori iar în anul 1956 Ghimbavul avea 2.481 locuitori.

Preluarea puterii de către comuniști a dus la sfârșitul poziției dominante, din punct de vedere politic și economic, a saților. Începe pentru toți germanii din România un drum al suferințelor, care se va sfârși abia cu emigrarea în Germania. Emigrarea saților, determinată de reducerea permanentă a libertăților politice și de situația economică negativă a regimului Ceaușescu a dus în anii '70 și mai ales '80 la dorința crescândă a emigrării în Germania și astfel la slăbirea continuă a comunității săsești.

La recesământul din anul 2002 erau înregistrați 5.112 locuitori structurați astfel: Români-4.785 ; maghiari-227; germani-61; alte naționalități-17.

La recesământul din 2011, situația locuitorilor orașului Ghimbav era următoarea: 4.698 locuitori structurați astfel: Români-4.298; maghiari-155; germani-41; alte naționalități-204.

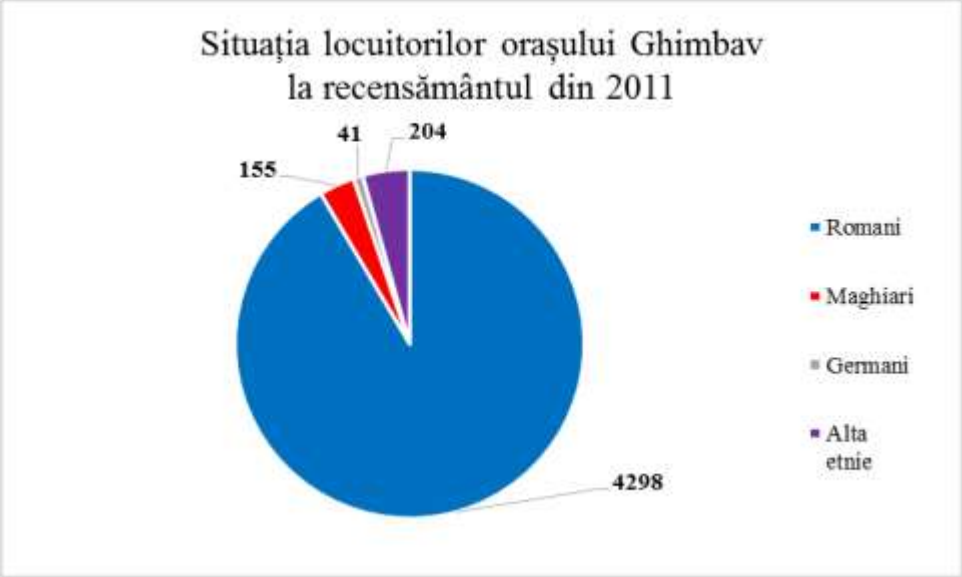


Fig. 46 - Structura populaţiei oraşului Ghimbav la recensământul din 2011
Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date Tempo Online / Evoluția populației după etnie la recensământul din 2011

Din punct de vedere al apartenenţei religioase evoluția a fost următoarea:

În perioada secolelor XI-XII, regatul maghiar a susținut răspândirea religiei catolice pe teritoriul Transilvaniei. Odată cu Reforma lui Martin Luther, religia populației de etnie germană devine religia evanghelic-luterană, religie la care această populație nu va renunța nici în timpul dominației habsburgice care dorea trecerea supușilor la catolicism. Cea mai veche clădire de cult din Ghimbav este Biserica evanghelică cu Hramul „Sf.Petru" edificată în sec XIII, inițial bazilică în stil romanic cu 3 nave (una centrală și 2 laterale), cor cu absida rotunjită și clopotnița în partea de vest. În timp contrucția suferă modificări, astfel în sec. XV este reconstruită în stil gotic, i se adaugă mai multe turnuri de apărare, un bastion în zona porții de intrare, pe latura SE și este împrejmuită cu incinta fortificată.

Religia ortodoxă apare odată cu populația românească, menționata documentar în jurul anului 1700. Primul lăcaș de cult orthodox este ridicat în anul 1780, pe locul unei bisericuțe din lemn ce a ars în anul 1777. Biserica este finalizată în anul 1830, ctitor fiind negustorul brașovean Ioan Boghici, cunoscut și pentru alte ctitorii din Țara Bârsei.

În prezent pe teritoriul localității funcționează 3 lăcașe de cult pentru cele 3 religii importante: 2 Biserici ortodoxe pentru creștinii ortodocși (Biserica „Sfanta Treime", obiectiv de interes istoric de categoria „B" și noua biserică „Sfinții Petru și Pavel") și un lăcaș evanghelic – Biserica fortificată „Sf.Petru" utilizat atât de creștinii evanghelici cât și de creștinii romano-catolici din Ghimbav (biserica fortificată se află pe lista monumentelor istorice de categoria „A", categorie de interes național și internațional).

Demografie

În orașul Ghimbav la sfârșitul anului 2015 erau înregistrați 5.970 locuitori din care femei-3.077 și bărbați-2.893.

Evoluția demografică a orașului poate fi analizată în contextual evoluției demografice a Zonei Metropolitane Brașov.

Conform rezultatelor de la ultimul recensământ general al populației din 2011, în unitățile administrativ-teritoriale ce compun Zona Metropolitană Brașov exista o populație stabilă totală de 410.808 locuitori, dintre care 253.200 în municipiul Brașov. Aceasta reprezintă 75% din populația totală a județului Brașov. Populația legală (cu domiciliul) a Zonei Metropolitane Brașov era însă mai

mare cu circa 60.000 de persoane față de cea stabilă, diferența fiind reprezentată de brașovenii care locuiesc efectiv în alte zone din România sau în străinătate. Densitatea medie a populației la nivelul teritoriului său este de 271 locuitori/kmp. Din perspectiva mărimii geodemografice, municipiul Brașov este al șaptelea oraș ca mărime din România, iar Zona Metropolitană Brașov reprezintă a treia aglomerare urbană din țară după Cluj și Constanța.

Dinamica populației cu domiciliul a UAT-urilor componente ale Zonei Metropolitane Brașov, în intervalul 2009-2014.

UAT	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Densitate/loc/kmp
Brașov	294.898	294.090	293.159	292.337	292.071	291.490	1.090
Codlea	26.333	26.380	26.408	26.356	26.237	26.192	207
Săcele	33.671	34.144	34.630	35.025	35.265	35.638	110
Ghimbav	5.572	5.602	5.682	5.730	5.786	5.885	212
Predeal	5.377	5.414	5.426	5.358	5.321	5.282	90
Râșnov	17.028	17.165	17.237	17.356	17.411	17.481	114
Zărnești	27.137	27.135	27.031	26.881	26.777	26.747	130
Bod	4.334	4.434	4.533	4.591	4.616	4.663	138
Budila	4.116	4.201	4.272	4.332	4.415	4.486	75
Cristian	4.281	4.373	4.530	4.653	4.770	4.889	176
Crizbav	2.527	2.552	2.586	2.638	2.665	2.706	51
Feldioara	7.087	7.113	7.142	7.200	7.248	7.327	96
Hălchiu	4.526	4.564	4.617	4.650	4.701	4.753	112
Hărman	5.100	5.301	5.562	5.668	5.770	5.939	
Prejmer	9.268	9.362	9.411	9.511	9.511	9.586	140
Sânpetru	4.161	4.340	4.605	4.823	5.042	5.042	134
Tărlungeni	8.220	8.334	8.521	8.705	8.846	9.019	66
Vulcan	4.753	4.788	4.847	4.887	4.926	4.964	117
ZMB	***468.389***	***469.292***	***470.199***	***470.701***	***471.445***	***472.341***	***311***
Județ Brașov	*625.988*	*627.049*	*627.957*	*628.598*	*629.159*	*629.814*	***1.174***

Tabelul 20 - Dinamica populației cu domiciliul a UAT-urilor componente ale Zonei Metropolitane Brașov, în intervalul 2009-2014

Sursa – Anuar Teritorial al județului Brașov 2009 – 2014 / SIDU, vol.I

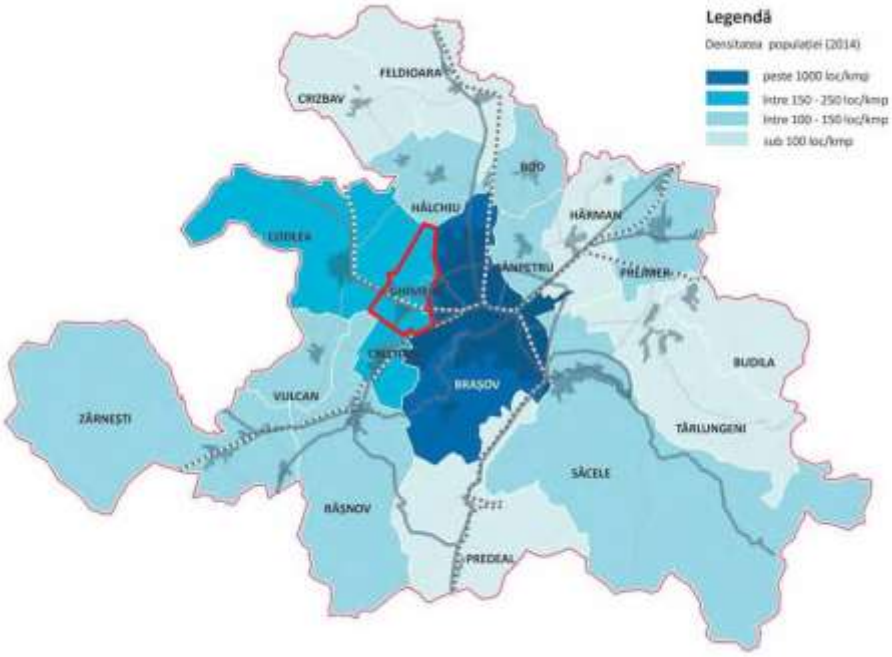


Fig. 47 - Densitatea populației în Zona Metropolitană Brașov-2014
Sursa – SIDU Brașov, vol.I

Se observă că localitatea Ghimbav are cea mai mare densitate de locuitori/kmp, respectiv de 212 loc/km.

Evoluția demografică a localității Ghimbav la recensămintele din 1992, 2002, 2011.

Orașul	**1992**	**2002**	**2011**	**Evoluție procentuală (%)**
Ghimbav	5380	5112	4698	-8,1%

Tabelul 21 – Evoluția demografică a localității Ghimbav la recensămintele din 1992, 2002, 2011

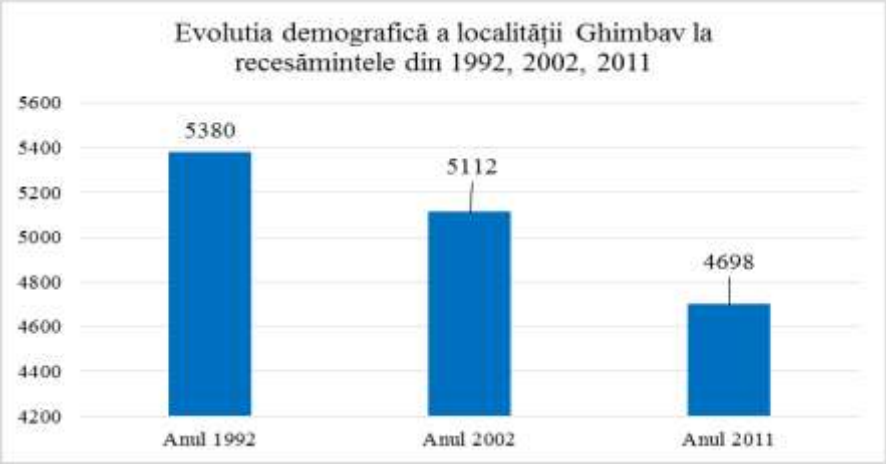


Fig. 48 - Evoluția demografică a localității Ghimbav la recensămintele din 1992, 2002, 2011
Sursa: Institutul Naţional de Statistică. Baza de date Tempo Online

Evoluția demografică a localității Ghimbav în 2015 față de recensământul din 2011.

Orașul	2011	2015	Evoluție procentuală (%)
Ghimbav	4698	5970	+21%

Tabelul 22 - Evoluția demografică a localității Ghimbav în 2015 față de recensământul din 2011

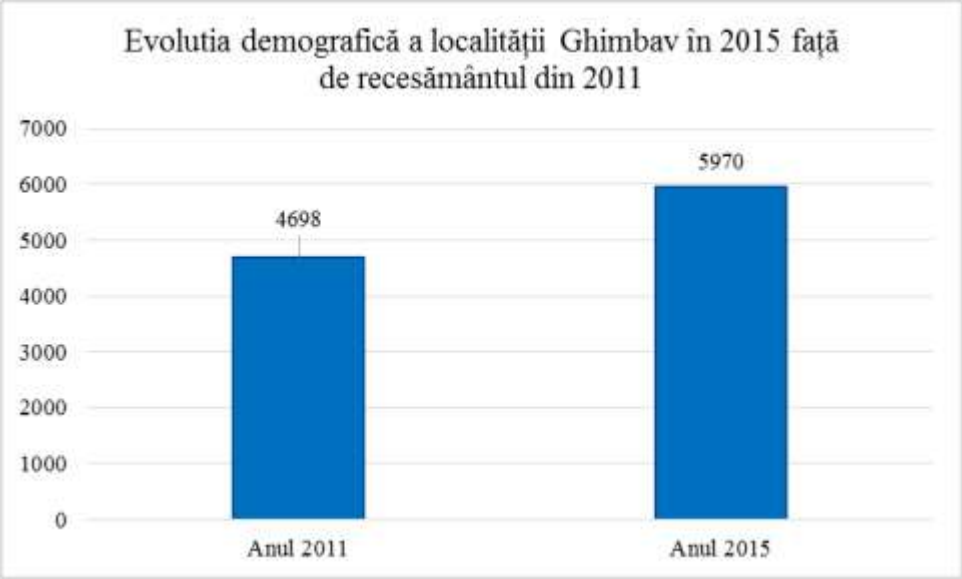


Fig. 49 - Evoluția demografică a localității Ghimbav în 2015 față de recensământul din 2011
Sursa: Institutul Național de Statistică. Baza de date Tempo Online

Evoluția teritoriului administrativ

Localitatea Ghimbav este oraș de rang III, face parte integrantă din Zona Metropolitană Brașov alături de alte 13 localități, este pe locul 4 în clasificarea orașelor mici și face parte din cele 58 localități ce compun administrativ județul Brașov.

Teritoriul administrativ ocupat este de 2.707 ha (990 ha intravilan) din care 1.802 ha reprezentă suprafaţa agricolă și 905 ha suprafață neagricolă. Suprafața agricolă este ocupată de 1.625 ha suprafaţa arabilă, 153 ha pășuni, 24 ha fânețe iar suprafața neagricolă este ocupată de 77 ha ape, bălți, 729 ha construcții, 35 ha căi de comunicații și căi ferate și 64 ha terenuri degradate și neproductive.

Caracterizare geografică: orașul Ghimbav este amplasat în estul Depresiunii „Țara Bârsei”, la vest de municipiul Brașov (7 km), la sud-est față de municipiul Codlea (cca 4 km).

Localitatea, amplasată la o altitudine medie de 535 m și având coordonatele geografice: 42* 39’46-latitudine nordică și 25*30’22” este străbătută la sud de pârâul Ghimbășel, afluent de dreapta al pârâului Bârsa, care delimitează la nord orașul de localitatea Codlea.

Orașul este traversat de 2 artere auto principale, DN 1 / E 68 București-Brașov-Sibiu și DN 73B Brașov-Ghimbav-Bran-Pitești și de calea ferată București-Brașov-Sibiu.

Cu o suprafața de 2.707 ha și cu o populație de 5.970 locuitori se încadrează, la nivel național, în categoria orașelor mici. Din punct de vedere al teritoriul administrativ orașul se află pe locul 5 în cadrul orașelor din județul Brașov iar din punct de vedere al numărului de locuitori pe locul 4. Localitatea Ghimbav, oraș de rangul III, este integrat în Zona Metropolitană a Brașovului și sigurul pol de creștere din regiunea Centru.

În anul 2015, teritoriul intravilan al orașului Ghimbav era format 990 ha față de 2012 unde teritoriul intravilan era format din 635 ha.

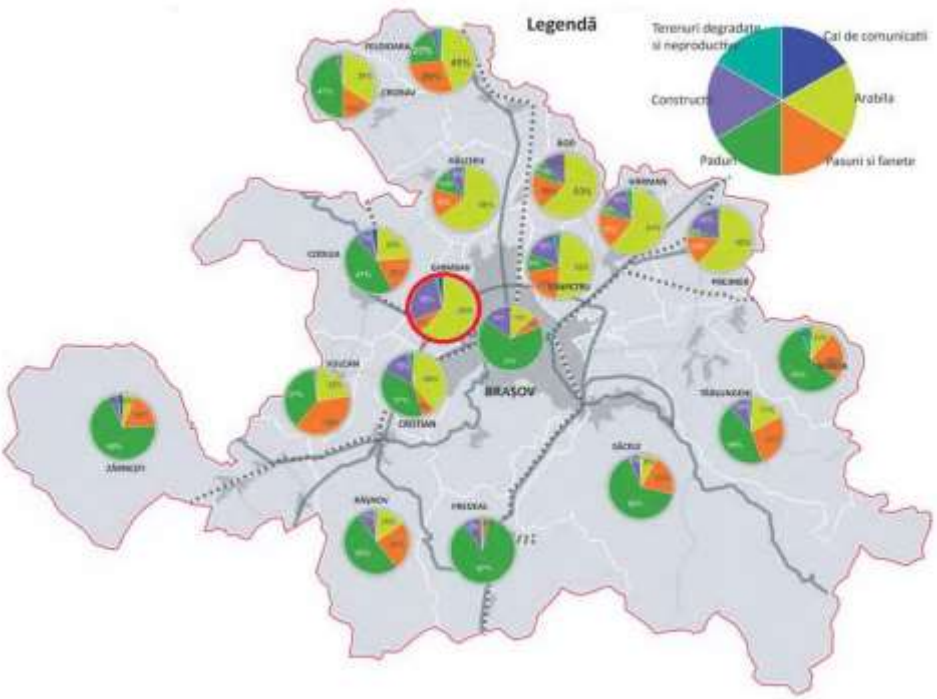


Fig. 50 - Modul de uitilizare a terenurilor, pe localități, pentru ZMBv
Sursa – SIDU Brașov

Situație existentă la 2014:

Zonele funcționale identificate din intravilanul existent al orașului Ghimbav:

1. Zona de industrie, mică industrie, depozite și prestări servicii: identificată în partea de de nord-nord-est a localității (zona adiacentă străzii Herman Obert / fosta str. Fabricilor; zona adiacentă DN 1; zona mediană urbană aflată pe partea dreaptă a străzii Făgărașului / DN 1, pe sensul Brașov-Sibiu);

2. Zona unităților agro-zootehnice: identificată în partea de nord a localității (în front secundar față de fosta IAR);

3. Zona rezidentială: identificată în zonele sud-sud-vest și nord-vest.

4. Zona căi de comunicaţtie și transport

Orașul Ghimbav, component al Zonei Metropolitane Brașov, este traversat de drumurile naționale DN 1 / str. Făgărașului/E 68 București-Sibiu-Arad-Budapesta-Viena pe o lungime de 7 km și de DN 73B / str. Bisericii Române-Brașov-Ghimbav-Bran-Pitești, pe o lungime de 2 km.

Pe latura N-E se găsește magistrala feroviară București-Brașov-Ghimbav-Sibiu; clădirea gării este una din cele mai vechi din județul Brașov.

Infrastructura stradală cuprinde 72 străzi principale și secundare, asfaltate sau în curs de asfaltare (străzile din zonele rezidențiale noi sunt în număr de 33 străzi).

5. Zona spații verzi-sport și agrement.

Deși este un oraș curat și „aerist architectural”, spațiile verzi și cele dedicate sportului și agrementului sunt slab reprezentate.

Pe teritoriul orașului există 2 stadioane de sport, amplasate unul adiacent DN 1 și unul amplasat în zona industrială Transilana. Ambele stadioane se află în administrarea UAT Ghimbav și sunt bine întreținute (sunt împrejmuite, luminate, dotate cu gradene acoperite pentru antrenori, jucători, etc.). Zonele de agrement sunt slab reprezentate, mici parcuri de joacă pentru copii amenajate în zona centrală (în spatele Zidului Bisericii Fortificate și în zona blocurilor). Spațiul alocat terenurilor de sport, parcurilor și locurilor de joacă totalizează 10,4 ha din întreg intravilanul orașului.

Deasemenea a fost construită în perioada 2009-2010 o sală de sport în zona noului cartier rezidențial. Sala are o capacitate de cca. 250 locuri și permite atât organizarea de meciuri de baschet, volei, handbal cât și alte activități cultural (concerte de muzică, dansuri).

Spații verzi, plantații de aliniament de-alungul străzilor principale sau în fața gospodăriilor; pe mijlocul străzilor Lungi, Morii, Nouă și izolat de-alungul pârâului Ghimbașel; squarul din zona centrală dintre Primărie și Biserica Fortificată.

Zona de spații verzi și de protecție era la 2012 de 14,17 ha, respectiv 26 mp la un locuitor. În prezent, zona de protecție și spații verzi este de 6 ha, respectiv 2 mp la un locuitor, din acest punct de vedere orașul se află pe penultimul loc într-un clasamente al orașelor din Zona Metropolitană Brașov.

Suprafața spațiilor verzi în localitățile urbane din Zona Metropolitană Brașov este constantă în perioada 2009-2014, conform datelor INSSE:

Denumire localitate	Suprafața/mp	Cota ce revine unui locuitor /mp/loc
Brașov	1.460.000	5 mp/loc
Codlea	42.000	16
Săcele	40.000	1,1
Ghimbav	60.000	2
Predeal	40.000	7,6
Râșnov	16.000	9,2
Zărnești	62.000	23,2

Tabelul 23 - Suprafața spațiilor verzi în localitățile urbane din Zona Metropolitană Brașov
Sursa: Anuarul teritorial al judeţul Braşov 2009 – 2014

UAT Ghimbav trebuie să se preocupe să fie respectate condițiile de asigurare a sănătății populației și prin asigurarea permanentă a zonei verzi astfel încât fiecărui să-i revină min. 26 mp conform mediei stabilite la nivelul UE.

Propuneri:

- UAT Ghimbav trebuie să se preocupe de mărirea fondului funciar prin achiziția de terenuri libere;
- extinderea spațiilor verzi astfel încât, conform prevederi OG nr.195/2005 actualizată fiecărui locuitor să-i fie asigurate minim 26 mp spațiu verde;
- prin PUG-ul propus, suprafața spațiilor verzi și de protecție din intravilanul orașului să fie păstrată sau crescută astfel încât să fie alocate fiecărui locuitor minim 26 mp, integrându-se în normele OUG 114/2007;
- amenajarea de plantații de protecție în zona infrastructurii majore de circulație, a infrastructurii tehnico-edilitară, a zonei industriale și în lungul malurilor cursurilor râurilor;
- pentru zona de locuințe ce urmează a se dezvolta în zona sudică (Florilor) și în zona nord-vestică (Livadă) se recomandă ca un procent de minim 25% din fiecare lot să fie alocat și amenajat pentru îmbunătățirea microclimatului zonei.

Evoluția fondului construit

Caracteristicile și înfățișarea localității sunt legate de originea locuitorilor ce au venit din apusul Europei și de condițiile istorice în care aceștia s-au stabilit în acest teritoriu. Nucleul localității a fost constituit din piața ca spațiu public de dimensiuni reduse mărginit de edificiile uzuale (clădiri de locuit, biserică, cazarmă, școală, primărie). În decursul timpului, odată cu creșterea numărului de locuitori localitatea s-a extins către S-SE și apoi către N.

Localitatea Ghimbav prezintă caracteristicile vechii localități săsești cu 2 străzi principale, largi, paralele situate de-a lungul unui curs de apă. În zona tradițională casele sunt așezate la stradă iar anexele gospodărești sunt amplasate în frontal secundar urmate de grădini. Clădirile rezidențiale

individuale, în general au regim de înălțime S+P+E/M iar construcțiile pentru locuințe colective au regim de înălțime P+4E. Compartimentarea locuințelor este de 2-3 încăperi pentru locuințele românești și 4-5 încăperi pentru locuințele tradiționale săsești. Clădirile sunt realizate din materiale durabile, (fundații de piatră și zidărie cărămidă); acoperiș cu structură lemn și învelitoare de țiglă ceramică pentru construcțiile individuale și structură din beton armat pentru locuințele colective. Construcțiile rezidențiale săsești sunt așezate perpendicular pe strada principală, iar anexele (șuri, grajduri) sunt amplasate în front secundar, perpendicular pe construcția casei. Specific acestui stil este și acoperișul clădirii principale, realizat în două ape, cu pinionul tăiat către strada principală sau către curte, frontonul înalt triunghiular având ferestre mici, oarbe, realizate în scop ornamental sau doar o fereastră amplasată pe axul frontonului (pentru iluminatul podului). Ca materiale folosite pentru construcții se consemnează că începand cu sec XVII saşii utilizau caramida. În timp și populația românească din „cartierul românesc" își însușeste tipologia construcțiilor rezidențiale și a anexelor, alinierea stradală, amenajarea edilitară, ornamentarea exterioară. Spre deosebire de casele sășesti, construcțiile rezidențiale românești vor avea inițial structură din paiantă sau lemn, iar din sec. XVIII se schimbă predominând structura din caramidă. Spre deosebire de localitățile învecinate, localitatea Ghimbav nu se poate mândri cu spații publice spectaculoase, precum cele din Râșnov, Codlea; elementele semnificative sunt reprezentate de piața centrală, care reprezintă o extindere a Străzii Lungi și Ansamblul Bisericii Evanghelice Fortificate. Alături de acestea se află clădirea Primăriei inclusă în ansamblul fostei cazărmi (din care face parte și actuala școală gimnazială; acest ansmablu pornește din str. Lungă nr. 69 și se continuă către str. Pieții nr.70). Alte clădiri reprezentative sunt „casele" cu specific săsesc din str. Școlii nr. 259 și din str. Pieții nr.75, obiective incluse și în Lista monumentelor istorice, categoria B.

Fondul construit din orașul Ghimbav este constituit din locuințe în proprietate publică în număr de 22 și în proprietate privată în număr de 2.141.

Datorită cerințelor apărute ca urmare a creșterii populației în urma expansiunii economice și implicit a atragerii forței de muncă se află în dezvoltare zonă sudică și nord-vestică, zone în care se edifică imobile tip case, regim P+1E, conform reglementari urbanistice în vigoare. Fondul de locuințe a cunoscut o îmbunătățire calitativă continuă chiar și pe durata crizei globale, pe fondul construcției de unități locative noi moderne și mai spațioase. În ultimii 10 ani, în jurul municipiului Brașov se manifestă un proces de suburbanizare, concretizat în apariția de zone rezidențiale noi în special în Hărman, Sânpetru, Ghimbav, Cristian, etc., unde au existat terenuri pentru construcții la prețuri mult mai scăzute decat în municipiul Brașov.

În anul 2014 orașul Ghimbav, în cadrul Agenției Metropolitane, ocupă locul 2 după orașul Râșnov (48%).

An	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**% de schimbare între 2010 și 2014**
Nr.construcții noi	536	536	569	569	729	**+36%**

Tabelul 24 - Numărul de constucții noi din Zona Metropolitană Brașov

Sursa: INSE-Tempo online

Propuneri pentru asigurarea unui mediu durabil construit conform principiilor „smart cities":

- Clădire Verde;
- Gestionarea Deșeurilor;
- Iluminat Stradal Inteligent;
- Clădiri Inteligente;
- Sisteme de Automatizare a Clădirilor (BAS): Sisteme de Iluminare a Clădirii, Sisteme Electrice și Aparate; Sisteme de Comunicare; Sisteme de Management HVAC; Sisteme pentru Controlul Accesului, Supraveghere Video; Sisteme de incendiu;

- Sisteme de Gestionare a Clădirii (BMS);
- Modelarea Informațiilor despre Clădire (BIM);
- Case Pasive;
- Servicii: Software, Date, Telefonie & CATV, etc.

Capitolul 10 - EDUCAȚIE ȘI ÎNVĂȚĂMÂNT

Educația de calitate reprezintă cheia reușitei în viață. Prin educație și cultură se definește viitorul unei națiuni. Educația este pilonul principal pe care se bazează întreaga construcție europeană.

Dezvoltarea capitalului uman, amplificarea rolului cunoașterii în toate domeniile economice și sociale, alături de sprijinirea categoriilor și grupurilor de persoane vulnerabile se numără, în mod firesc, printre prioritățile politicilor comunitare în perioada următoare. Astfel, în cadrul Strategiei Europa 2020, documentul programatic al Uniunii Europene pentru următorii 10 ani, sunt incluse trei priorități strategice pentru statele Uniunii, dintre care două vizează în mod direct domeniul cercetării și sfera socialului:

- creșterea inteligentă: dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;
- creșterea favorabilă incluziunii: promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, care să asigure coeziunea socială și teritorială.

Aceste priorități au prevăzute obiectivele specifice de atins până în anul 2020 la nivelul ansamblului Uniunii Europene. Acestea sunt:

- 75% din populația cu vârsta cuprinsă între 20 și 64 de ani ar trebui să aibă un loc de muncă;
- 3% din PIB- ul UE ar trebui investit în cercetare-dezvoltare;
- rata abandonului școlar timpuriu ar trebui redusă sub nivelul de 10% și cel puțin 40% din generația tânără ar trebui să aibă studii superioare;
- numărul persoanelor amenințate de sărăcie ar trebui redus cu 20 de milioane.

Patru județe din cele șase componente ale Regiunii Centru înregistrează o valoare a Indicelui de Dezvoltare Umană peste media națională.

Indicele de Dezvoltare Umană (IDU) a fost calculat pe baza mediei geometrice a indicilor celor 3 dimensiuni fundamentale ale dezvoltării umane: o viață lungă și sănătoasă, acces la informație și educație și un standard decent de trai.

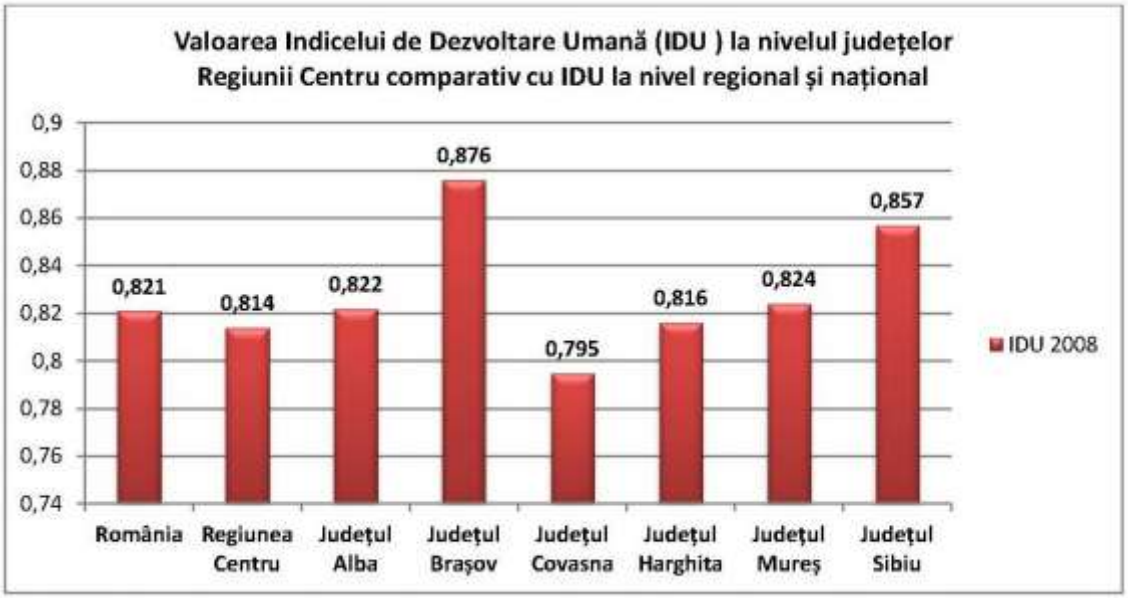


Fig. 51 - Valorile IDU la nivelul județelor Regiunii Centru în anul 2008, calculate pe baza metodologiei utilizate de PNUD

Sursa: Institutul Național de Statistică. Baza de date Tempo Online

Tânăra generație reprezintă șansa pe care o are România și Regiunea Centru și este necesar să fie valorificată fiecare oportunitate aparută pentru a conștientiza rolul pe care îl are educația în dezvoltarea societății, în general. Pe de o parte, activitatea autorității publice implică susținerea potențialilor

investitori, pentru a investi în sectoarele care aduc creștere economică și investiții, inclusiv în infrastructura educațională, dar pe de altă parte își concentrează atenția și pe creșterea coeziunii interne a societății, prin faptul că încearcă să aducă Europa cât mai aproape de cetățeni prin aplicarea principiilor de dezvoltare ale „orașelor inteligente”.

În orașul Ghimbav funcționeaza 2 unități de învățământ cu 17 clase:

- învățământ preșcolar - grădinița cu program normal, str. Școlii nr.257 și grădinița cu program prelungit și creșă din cartierul Florilor;

- învățământ primar cu clasele I-IV și învățământ gimnazial cu clasele V-VII.

Numărul copiilor prinși în sistemul de învățământ preșcolar și școlar (primar și gimnazial) este de 461.

Activitatea didactică este îndrumată de 34 cadre didactice din care 8 educatori; 10 învățători; 16 profesori.

Problemele cu care se confruntă orașul din acest punct de vedere sunt:

- o parte din clasele de învățământ primar funcționează într-o clădire veche (str.Școlii) ce urmează a fi retrocedată, cladirea nu este modernizată și are consumuri energetice mari;

- o parte din clasele de grădiniță funcționează într-un imobil vechi, nemodernizat, amplasat pe strada Școlii; spațiile sunt mici, cladirea nu este izolată, consumurile energetice sunt mari.

Pentru buna desfășurare a activității în școli, UAT Ghimbav a dovedit preocupare și interes, prin implementarea proiectului de renovare și dotare a școlii cu echipamente IT, prin atragerea de granturi nerambursabile POR 2007-2013, Axa 4.3 „Etajare, mansardare și extindere corp 4 Școala generală, Ghimbav, strada Pieții nr. 70”, cod SMIS 12074. De asemenea unitatea de învățământ a fost dotată și cu un număr de 48 unități PC.

Probleme cu care se va confrunta orașul în următoarea perioadă:

- ca urmare a creșterii demografice, va crește cererea pentru înființarea de clase suplimentare atât la nivelul grădiniței cât și la nivelul învățământului primar;

- ca urmare a creșterii și dezvoltării investițiilor economice de top (aeonautică; electronic, auto, etc.) va crește și cererea de forță de muncă calificată care să aducă plus-valoare activității economice.

- datorită stării tehnice cele două corpuri în care funcționează școala și grădinița nu vor mai primi aviz de funcționare de la instituțiile în drept;

- creșterea gradului de cuprindere a copiilor în învățământul antepreșcolar datorită emigrației, în pofida declinului natalității.

Propuneri:

- îmbunătățirea infrastructurii educaționale și adaptarea ofertei de creșe și grădinițe la cererea locală, construirea unor noi corpuri de gradiniță/școală, moderne, echipate cu instalații ecoeficiente, în zonele cu densitate mare de locuitori prin atragerea de fonduri din Programele operaționale regionale (POR, axa 10, măsura 10.1) sau din fonduri guvernamentale prin programele lansate anual de MDRAP;

- pentru menținerea tinerilor în oraș se propune înființarea unui liceu, cu profil preponderant tehnic pentru domeniile de vârf ale tehnicii (electronică; IT; aeronautică, astrofizică) domenii în care investițiile din Ghimbav există și solicită forță de muncă specializată. UAT Ghimbav se va implica în găsirea terenului pe care să se edifice construcția noului liceu și construirea corpurilor de școală. UAT Ghimbav împreună cu operatorii economici din zonă și inspectoratul școlar Brașov se vor implica pentru obținerea acreditărilor necesare funcționării învățământului liceal pe teritoriul localității.

- ar mai fi demn de luat în considerare şi construirea unui centru de cercetare multidisciplinară în domeniul aerospatial, in colaborare cu academiile forțelor aeriene civile şi militare;

- reanalizarea, în cadrul legii, a programelor analitice în funcție nevoile de forță de muncă a orașului;

- programe de ridicare a standardelor de învățământ pentru fiecare instituție de învățământ din oraș;

- dezvoltarea profesională/recompensarea cadrelor didactice;

- continuarea procesului de reabilitare a şcolilor;
- dotarea şcolilor cu materiale didactice şi echipamente informatice;
- asigurarea şcolilor cu personal didactic calificat;
- organizarea formării continue specializate pentru cadrele didactice;
- promovarea învăţământului ca adoua sansa pentru eliminnarea excluziunii sociale;
- dezvoltarea infrastructurii sociale (locuințe și servicii) pentru tineri, pentru persoanele cu venituri scăzute prin accesarea granturilor nerambursabile oferite de Programele operaționale capital Uman (POCU) 2014-2020;
- reducerea consumurilor energetice prin eficientizarea copurilor de clădiri vechi în care se desfășoară activitatea educațională (imobilele de pe strada Pieții nr.70) prin atragerea de finanțări prin Programele Operaționale Regionale 2014-2020, axa 3, măsura 3.1 B și 3.2.

Capitolul 11 – SĂNĂTATEA; ASISTENTĂ SOCIALĂ

Situaţie existentă

Datorită distanţei relative reduse faţă de Braşov şi numărului mic de locuitori (cca 5.800) Oraşul Ghimbav nu are o unitate sanitară proprie tip policlinică sau spital orăşenesc. Serviciile aferente unor asemenea unităţi sunt oferite de unităţile medicale din Braşov. În Ghimbav, exista 3 cabinete ale medicilor de familie ce-şi desfăşoară activitatea doar pe timpul zilei şi sunt deservite de un personal medical format din 3 persoane.

Sunt lansate în dezbatere publică câteva proiecte de către Consiliul Judeţean şi Primăria Braşov, inclusiv unul pentru construcţia unui spital modern la nivel regional, ce va fi amplasat la circa 4 km-Est de Ghimbav, pe teritoriul municipiului Braşov.

Situaţie propusă

Pentru asigurarea unor condiţii ridicate privind serviciile de sănătate „sănătate inteligentă" şi implicit a ridicării bunăstării sociale a locuitorilor din Ghimbav se propun următoarele:

- transformarea serviciilor de sănătate prin tehnologia informaţiei;
- telemedicina ca tehnologie importantă pentru Oraşe Inteligente/Smart Cities;
- infiinţarea unei infrastructuri sanitare permanente tip policlinică;
- dezvoltarea unor sisteme integrate prin folosirea informatiei şi tehnologiei specifice;
- îmbunătăţirea condiţiilor de trai şi muncă ale personalului sanitar prin oferirea de locuinţe; creearea unor cabinete dotate modern;
- acces rapid şi eficient la servicii medicale, 24 din 24 ore;
- promovarea unui stil de viaţă sănătos prin edificarea unor spaţii tip baze sportive (acoperite şi în aer liber, bazin de înot), săli pentru activităţi culturale prin recuperarea căminului cultural (săli pentru dans sportiv);
- organizarea de acţiuni specifice în şcoli, instituţii, cabinete medicale pentru sprijinirea celor afectaţi de consumul de droguri şi alcool;
- sprijinirea activităţilor de educaţie sanitară atât la nivelul învăţământului primar cât mai ales la nivelul învăţământului gimnazial;
- iniţierea unor acţiuni concrete pentru îmbunătăţirea condiţiilor de viaţă şi sănătate ale persoanelor vulnerabile - persoane de vârsta a treia, singure, afectate sau nu de dizabilităţi (edificarea unor spaţii speciale în bazele sportive, organizarea unor activităţi specifice pentru aceste categorii de persoane).
- Sprijinirea initiativei Zonei Metropolitane Brasov pentru transformarea initiativei de a se construit un Spital de importanta zonala in arealul Institutului Cartofului.

Asistenţa socială; Infrastructură şi serviciile sociale; Persoane defavorizate

Sistemul de asistenţă şi protecţie socială cuprinde acele măsuri care vizează prevenirea, limitarea sau înlăturarea acelor situaţii care pot genera marginalizarea sau excluziunea socială a persoanelor defavorizate, de aceea serviciile şi prestaţiile sociale sunt acordate în vederea creşterii calităţii vieţii şi promovării principiilor de incluziune socială.

Sistemul de asistenţă socială poate fi structurat după două criterii: al vârstei (copii, tineri, adulţi, vârstnici) şi al problemelor cu care se confruntă aceste categorii (copii părăsiţi, persoane cu dizabilităţi, nevăzători, persoane cu sindromul Douwn, şomeri, persoane supuse violenţei în familie). În ultimii ani, complementar cu sistemul public de protecţie socială, s-a dezvolatat şi sectorul privat, prin apariţia unor furnizori acreditaţi de servicii sociale, fapt ce a condus la creşterea numărului de organisme care pot acorda asistenţă persoanelor şi familiilor aflate în dificultate şi la diversificarea serviciilor acordate

La nivelul localităţii Ghimbav există înregistraţi mai mulţi furnizori de servicii sociale:

1. Centrul de Servicii „Sf. Stelian” Ghimbav (25 de locuri pentru copii care au comis fapte penale și nu răspund penal);

2. Casa Prichindel-fundația pentru copii abandonați - susținerea și organizarea unui cămin pentru copii abandonați sprijin moral, material, financiar pentru persoane aflate în situații limită; stabilirea unor contacte și schimburi de experiență cu alte organizații similare, în domeniul educației, pedagogiei, asistenței sociale.

3. Asociația DOMINO - este subordonată Direcției Generale de Asistență Socială și Protecția Copilului Brașov, instituție din cadrul Consiliului Județean Brașov. Centrul a fost modernizat cu ajutorul poliției din New Castle (Anglia) și pe parcurs a mai fost sprijinit și de alte firme românești sau străine. „Samariteanul Milos” - oferă protecție copiilor abandonați sau aflați în situație de risc, copii din familii ce se confruntă cu grave probleme sociale și economice. Beneficiari: 70 copii cu vârste până la 18 ani aflați în situație de risc datorită dificultăților socio-economice ale părinților; Coordonator: Dr. Scheytt Gotthold.

O categorie specială ce necesită servicii de asistență socială sunt tinerii.

Această categorie socială se confruntă cu mai multe fenomene negative: şomajul, emigrarea, creşterea nivelului de sărăcie, delicvenţa, creşterea violenţei în familie şi a numărului divorţurilor. Tinerii, și în special cei care părăsesc sistemul care oferă serviciile de protecţie socială, reprezintă o categorie cu risc de marginalizare şi excluziune socială din mai multe motive: nu dispun de o locuinţă şi nu au posibilităţi de închiriere sau de cumpărare; nu au mijloace proprii de subzistenţă; întâmpină greutăţi la angajare, fiind expuşi şomajului; sunt expuşi vagabondajului şi delicvenţei; cad adesea victime criminalităţii, consumului de droguri.

În anul 2015 la nivelul Zonei Metropolitane Brașov erau autorizați, peste 50 de furnizori de servicii sociale, atât publici, cât și privați, cu un număr mare de servicii puse la dispoziția diferitelor categorii de beneficiari. Deși cei mai mulți dintre aceștia sunt ONG-uri, cele mai multe centre de servicii sociale continuă să rămână în subordinea Direcției Generale de Asistență Socială și Protecția Copilului Brașov, din subordinea CJ, respectiv a Direcției de Servicii Sociale din subordinea Primăriei Brașov. La nivelul Zonei Metropolitane există 7 centre de zi private, în care tinerii beneficiază de asistenţă şi suport, de adăpost pe timp de noapte sau educaţie pentru prevenţia consumului de droguri, de consiliere specifică pentru integrarea în societate.

Dacă la nivelul Zonei Metropolitane Brașov sectorul economiei sociale s-a dezvoltat în ultimii ani, nu același lucru se poate spune despre orașul Ghimbav, iar acest sector rămâne încă subdimensionat.

La nivelul Zonei Metropolitane Brașov, în pofida numărului mare de furnizori de servicii sociale și a cooperării bune dintre sectorul public și cel ONG în furnizarea acestora către beneficiari, infrastructură și ofertă rămân inferioare cererii. Astfel, numărul de locuri în centrele rezidențiale pentru vârstnici este insuficient, listele de așteptare fiind de peste un an la majoritatea unităților de profil. De asemenea, numărul solicitanților de locuințe sociale este mult mai mare decât fondul locativ administrat de administrația locală. Nu în ultimul rând, există categorii de beneficiari pentru care oferta de servicii nu e foarte bine conturată, precum tinerii care părăsesc sistemul de protecție, victimele violenței domestice, persoanele cu adicții.

În orașul Ghimbav, în categoria persoanelor defavorizate intră persoanele cu un nivel foarte scăzut al veniturilor, datorat în special lipsei școlarizării și a unei profesii. Orașul Ghimbav este un pol al investițiilor în zona metropolitană, cererea de forță de muncă depășind oferta.

Numărul șomerilor este foarte scăzut și se datorează în principal gradului scăzut de calificare a acestor persoane sau lipsei de interes din partea lor. Această categorie de persoane, cu venituri foarte scăzute nu își pot permite nici condiții minime ale nivelului de trai decent, marea majoritate locuiesc cu chirie într-un imobil vechi, insalubru, (fostele grajduri ale armatei imperiale habsburgice din zona de nord a orașului/str. Gării) aflat în administrarea UAT Ghimbav.

Provocări:

- Creșterea cererii de locuințe sociale în contextul creșterii cererii de forță de muncă, a salarizării și politicilor bancare de creditare mai putin favorabile;
- Creșterea cererii de servicii medicale, ca urmare a tendințelor demografice;
- Creșterea numărului persoanelor varstnice
- Creșsterea cheltuielilor cu asistența socială.

În scopul rezolvării acestor probleme sociale, în ultimii doi ani administrația publică a implementat un proiect pentru edificarea unui bloc de locuințe prin atragerea de fonduri guvernamentale. Darea în folosință are loc în ultimul trimestru al anului 2016 iar repartizarea apartamentelor se va face pe baza de cerere și pe baza analizelor făcute de Serviciul social împreună cu Consiliul Local Ghimbav.

Este o soluție de moment ce nu rezolvă integral problema socială a locuințelor astfel încât conducerea UAT Ghimbav trebuie să găsească în primul rând teren pe care să-l aloce dezvoltăriilor imobiliare ulterioare rezolvarea nevoilor sociale.

Prin atragerea de granturi europene tip POCU sau fonduri SEE-EEA grants (tip norvegiene, elvețene, etc.), se pot realiza proiecte complexe care să asigure formarea continuă a persoanelor defavorizate în scopul învățării unei meserii dar și găsirea de soluții pentru realizarea de locuițe decente pentru aceste categorii. UAT împreună cu furnizorii de servicii sociale pot inița și promova proiecte privind ”îmbătrânirea activă” consolidând rețeaua națională de servicii sociale de proximitate destinate persoanelor vârstnice în dificultate. Orașul Ghimbav nu dispune de un centru de zi pentru persoane vârstnice și prin programele de finanțare se pot edifica asemena locații pentru încurajarea serviciilor de îngrijire la domiciliu, cantine sociale, precum și, după caz, activități de distribuire a hranei la domiciliu, prin intermediul serviciilor de tip „masa pe roți”, activităţilor de socializare şi de petrecere a timpului liber în cluburi de profil, iniţiativelor de asistenţă comunitară și de promovare a voluntariatului printre persoanele vârstnice.

Capitolul 12 - RESURSE UMANE

În procesul de adaptare al legislaţiei româneşti în domeniul funcţiei şi funcţionarului public, ca urmare a integrării ţării noastre în Uniunea Europeană, s-a impus adoptarea şi implementarea valorilor care definesc spaţiul administrativ european (între care amintim transparenţa, predictibilitatea, responsabilitatea, adaptabilitatea, eficienţa şi eficacitatea). S-a încercat astfel, un răspuns în acest mod, la cerinţele de reformă profundă a administraţiei publice locale, ce trebuie să fie orientată către creşterea gradului de satisfacere a interesului cetăţeanului, către eficienţă, eficacitate, funcționabilitate.

Rolul resurselor umane este fundamental pentru funcţionarea eficientă a oricărei organizaţii.

Alături de celelalte categorii de resurse necesare pentru implementarea oricărui proiect sau desfăşurarea oricăror activităţi atât în domeniul public cât şi în domeniul privat, resursele umane reprezintă o componentă fără de care nu se poate atinge targhetul previzionat, cu respectarea „sine qua non" a principiilor de bază al managementului iar performanţa reală, trebuie obţinută, cuantificată, popularizată şi integrată în cultura fiecărei organizaţii, în aşa fel încât să devină un obiectiv strategic individual, al fiecărui salariat, muncitor sau funcţionar.

Incontestabil că dincolo de abordările politicianiste, politicile proprii ale entităţilor în care performanţa profesională este elementul avut permanent în vedere de către manageri, generează cu adevărat eficiență, eficacitate și/sau funcționabilitate.

Întărirea capacităţii administrative a autorităţilor şi instituţiilor publice, prin activitatea de reglementare, planificare şi coordonare, mai ales în domeniul gestiunii funcţiei şi funcţionarilor publici, în vederea alinierii sistemului administrativ românesc la instituţiile juridice europene, reprezintă o prioritate, printre efecte scontate anticipăm o mai bună planificare a calităţii serviciilor publice şi administrative, prin stabilirea politicilor, a procedeelor, a acţiunilor, în definitiv a sistemului care să permită satisfacerea necesităţilor şi expectativelor cetăţenilor.

În acest sens orientările strategice guvernamentale privesc cu prioritate realizarea unui management al resurselor umane (în special al funcţiei şi al funcţionarilor publici) pe baza unei strategii coerente şi durabile, a principiului profesionalizării şi specializării funcţiei publice, precum şi a standardizării procedurilor de recrutare pe baze legale, asigurându-se totodată şi atingerea altor obiective cum ar fi creşterea responsabilităţii, a integrităţii şi imparțialității profesionale a funcţionarilor publici sau schimbarea fundamentală a relaţiei dintre cetăţean şi administraţie în sensul creşterii gradului de satisfacerii interesului acestuia din urmă.

Legea nr. 188/1999 privind Statutul funcționarilor publici - Republicată și actualizată 2016 legiferează Funcția publică și funcționarul public.

a. Funcția publică - reprezintă ansamblul atribuțiilor și responsabilităților, stabilite în temeiul legii, în scopul realizării prerogativelor de putere publică de către administrația publică centrală, administrația publică locală și autoritățile administrative autonome.

Principiile care stau la baza exercitării funcției publice sunt:

a) legalitate, imparțialitate și obiectivitate;

b) transparență;

c) eficiență și eficacitate;

d) responsabilitate, în conformitate cu prevederile legale;

e) orientare către cetățean;

f) stabilitate în exercitarea funcției publice;

b. Funcționarul public - este persoana numită, în condițiile legii, într-o funcție publică. Totalitatea funcționarilor publici din cadrul autorităților administrative autonome și din cadrul autorităților și instituțiilor publice din administrația publică centrală și locală constituie corpul funcționarilor publici.

Activitățile desfășurate de către funcționarii publici, care implică exercitarea prerogativelor de putere publică, sunt următoarele:

- punerea în executare a legilor și a celorlalte acte normative;
- elaborarea proiectelor de acte normative și a altor reglementări specifice autorității sau instituției publice, precum și asigurarea avizării acestora;
- elaborarea proiectelor politicilor și strategiilor, a programelor, a studiilor, analizelor și statisticilor necesare realizării și implementării politicilor publice, precum și a documentației necesare executării legilor, în vederea realizării competenței autorității sau instituției publice;
- consilierea, controlul și auditul public intern;
- gestionarea resurselor umane și a resurselor financiare;
- colectarea creanțelor bugetare;
- reprezentarea intereselor autorității sau instituției publice în raporturile acesteia cu persoane fizice sau juridice de drept public sau privat, din țară și străinătate, în limita competentelor stabilite de către conducătorul autorității sau instituției publice, precum și reprezentarea în justiție a autorității sau instituției publice în care își desfășoară activitatea;
- realizarea de activități în conformitate cu strategia de informatizare a administrației publice.

Gestiunea curentă a resurselor umane și a funcțiilor publice este organizată și realizată, în cadrul instituțiilor publice, de către un compartiment specializat, care colaborează direct cu ANFP.

Dezvoltarea carierei este procesul de gestionare a carierei și se referă la evoluția funcționarilor publici în cadrul instituției publice, potrivit nevoilor acesteia și în funcție de performanța, potențialul și aspirațiile fiecarui funcționar public. Se poate vorbi despre trei obiective de bază în ceea ce privește dezvoltarea carierei:

- satisfacerea nevoilor de resurse umane ale instituției publice;
- asigurarea pregătirii și dezvoltării necesare funcționarilor publici pentru a le permite să facă față oricarui nivel de responsabilitate, cu condiția ca aceștia să aibă potențialul sau capacitatea de a îl atinge;
- îndrumarea și susținerea funcționarilor publici competitivi pentru atingerea obiectivelor personale în funcție de potențialul, nevoile și aspirațiile acestora, precum și de contribuția lor în cadrul instituției publice.

Organizația UAT Ghimbav este formată din 59 persoane din care funcții publice de conducere 4 persoane și funcții publice de execuție 28 persoane și personal contractual 27 persoane.

Activitatea externă este reprezentată de 1 jurist care are contract de prestări servicii cu instituția.

Activitatea internă este împărțită în 16 compartimente și 6 subcompartimente.

Condițiile de lucru, evoluție, remunerare, protecția muncii, corespund reglementărilor privind Legislația funcționarului public.

În vederea îmbunătățirii calității serviciilor oferite cetățenilor și implicit a îmbunătățirii performanțelor resurselor umane proprii, instituția are implementat un Sistem de management al calității conform Regulament de funcționare al Primăriei orașului Ghimbav adoptat prin Dispoziția nr.73/18.06.2012.

Orașul este în continuă dezvoltare la fel și sfera provocărilor la care trebuie administrația publică să facă față.

În urma analizei interne efectuate s-a ajuns la concluzia că este necesar a fi mărită organigrama și profitând și de oportunitatea legală de a debloca posturile din administrația publică au fost organizate, în cursul anului 2016 concursuri publice pentru satisfacerea nevoilor de resurse umane ale instituției publice locale.

Principiile care au stat la baza selectării de noi funcționari publici au fost:

a) competența: persoanele care doresc să acceadă sau să promoveze într-o funcție publică trebuie să dețină și să confirme cunostințele și aptitudinile necesare exercitării funcției publice respective;

b) competiția: confirmarea cunoștințelor și aptitudinilor necesare exercitării unei funcții publice se face prin concurs sau examen;

c) egalitatea de șanse, prin recunoașterea vocației la carieră în funcția publică a oricarei persoane care îndeplinește condițiile stabilite potrivit legii;

d) profesionalismul: exercitarea funcției publice se face cu respectarea principiilor prevăzute de lege;

e) motivarea: în vederea dezvoltării carierei, autoritățile și instituțiile publice au obligația să identifice și să aplice instrumente de motivare morală și materială a funcționarilor publici, precum și să sprijine inițiativele privind dezvoltarea profesională individuală a acestora;

f) transparența: autoritățile și instituțiile publice au obligația de a pune la dispoziție tuturor celor interesați informațiile de interes public referitoare la cariera în funcția publică.

În urma analizei activității resurselor umane din cadrul instituției publice s-au constatat următoarele:

- personalul este insuficient, mai ales în domeniul achizițiilor;
- nu există personal specializat în întocmirea proiectelor cu finațare europeană și guvernamentală;
- nu există personal tehnic specializat în lucrări de construcții și instalații.

Propuneri:

- creearea de politici privind ridicarea nivelului de performanță al funcționarilor publici. Instituția publică în calitate de angajator trebuie să asigure performanța, eficiența profesională și imparțialitatea administrației publice. Această responsabilitate managerială creează nevoia unor reglementări specifice ale activității angajatorilor statului în calitatea sa de angajator: politici privind conducerea și cariera, sisteme manageriale de selecție, recrutare, promovare și remunerare, care au scopul de a garanta calitatea înaltă și omogenă a conducerii și a performanțelor sale la toate nivelurile instituției. Statul prin reprezentantul său în teritoriu trebuie să asigure performanța administrației publice, în concordanță cu principiile de bază.
- identificarea unor standarde mai bune de eficiență și eficacitate în aplicarea legii prin delegarea responsabilităților în favoarea managerilor publici cu perspective reale și cu abilitatea de a-și coordona munca în relațiile cu instituții naționale și internaționale devine și mai acută. Delegarea va fi însoțită de mecanisme de control corespunzătoare în corelare cu modelele europene de bună guvernanță;
- evaluarea permanentă obiectivă, privind îndeplinirea obiectivelor fiecărui loc de muncă;
- asigurarea mobilității între instituții diferite;
- asigurarea instruirii permanete a funcționarilor, participarea la schimburile de bune practici cu instituții publice similare ca mărime și organizare din UE. Finanțarea acestor schimburi de experiență se poate realiza accesând granturile europene 2014-2020 de tipul:
    - POCA OS.1.2 - Sprijin pentru dezvoltarea și implementarea de metode unitare de management în domeniul resurselor umane.
    - Programul ORIZONT 2020: o mai bună înțelegere a unității culturale și sociale a Europei și a diversității ei;
    - Programul ERASMUS: reducerea decalajelor dintre mediul educațional și mediul de afaceri; Îmbunătățirea relevanței educației și formării pentru nevoile pieței muncii, promovarea excelenței;
    - Programul Justiție: Programul Drepturi, Egalitate și Cetățenie;
    - Romania Start Up Plus: Programul Operațional Capial Uman, AP 3, PI 8.III, OS 3.7;
- sprijinirea acțiunilor privind aplicarea unitară a normelor, mecanismelor și procedurilor în materie de etică și integritate, precum și a măsurilor referitoare la prevenirea corupției la nivelul autorităților și instituțiilor publice (POCA 2014-2020/AP 2, O.S. 2.2); Aplicarea unitară a normelor, mecanismelor și procedurilor în materie de etică și integritate în autoritățile și instituțiile publice; Grad crescut de implementare a măsurilor referitoare la prevenirea corupției și a indicatorilor de evaluare în

autoritățile și instituțiile publice; Grad crescut de conștientizare a corupției atât în rândul cetățenilor cât și al personalului din administrația publică; Îmbunătățirea cunoștințelor și a competențelor personalului din autoritățile și instituțiile publice în ceea ce privește prevenirea corupției;

- introducerea unor reguli care să definească mai clar sarcinile, responsabilitățile și drepturile angajaților, stipulate de o legislație specifică a serviciului public;
- îmbunătățirea managementului personalului și a standardelor acestuia.

Capitolul 13 - SIGURANȚA CETĂȚEANULUI ȘI ORDINEA PUBLICĂ

Ordinea publică, ca parte componentă a securităţii naţionale şi implicit locale, reprezintă starea de legalitate, de echilibru şi de pace, corespunzătoare unui nivel socialmente acceptabil de respectare a normelor legale şi de comportament civic, care permite exercitarea drepturilor şi libertăţilor constituţionale, precum şi funcţionarea structurilor specifice statului de drept şi se caracterizează prin credibilitatea instituţiilor, sănătatea şi morala publică, starea de normalitate în organizarea şi desfăşurarea vieţii politice, sociale şi economice, în concordanţă cu normele juridice, etice, morale, religioase şi de altă natură, general acceptate de societate.

a. Siguranţa publică exprimă sentimentul de linişte şi încredere pe care îl conferă serviciul poliţienesc pentru aplicarea măsurilor de menţinere a ordinii şi liniştii publice, a gradului de siguranţă al persoanelor, colectivităţilor şi bunurilor, precum şi pentru realizarea parteneriatului societate civilă – poliţie, în scopul soluţionării problemelor comunităţii, al apărării drepturilor, libertăţilor şi intereselor legale ale cetăţenilor.

Starea de ordine şi siguranţă publică se realizează prin măsuri generale, de natură economică, socială şi politică, precum şi prin măsuri speciale, cu caracter preponderent preventiv. Din analiza acesteia rezultă menţinerea vulnerabilităţii siguranţei cetăţeanului, perpetuarea fenomenului infracţional şi dezvoltarea criminalităţii organizate, deşi capacitatea de răspuns a instituţiilor statului de drept la riscurile şi ameninţările specifice a crescut.

Obiectivul general al acestui sector de activitate îl reprezintă creşterea climatului de siguranţă a populaţiei, pe fondul întăririi ordinii şi liniştii publice în oraşul Ghimbav.

În cadrul eforturilor depuse la nivelul UAT Ghimbav pentru a-i asigura orașului statutul de oraș cu aspect de civiliaţie europeană se numără şi încercarea creării pentru cetăţenii municipiului, a unui climat de siguranţă, apărat de elemente antisociale, ferit de agresiunea şi consecinţele nocive ale comerţului neautorizat, eliberat de teama confruntării cu unele comportamente abuzive, imorale şi obscene

La nivelul orașului Ghimbav funcționează un serviciu al Poliției Locale aflat în subordinea Ministerului Afacerilor Interne. Măsurile și modalitățile de menținere a ordinii publice și a siguranței cetățeanului sunt conforme cu Strategia Națională de ordine și Siguranță Publică 2015-2020 elaborată de MAI. Poliția Locală din Ghimbav funcționează într-un spațiu provizoriu pus la dispoziție de UAT Ghimbav pe str. Pieții nr. 88 și este organizat astfel:

a) şef birou, respectiv ofiţer desemnat la conducerea formaţiunii de ordine publică;

b) compartiment poliţie de proximitate;

c) compartiment siguranţă publică şi patrulare;

d) compartiment sisteme de pază.

Orașul Ghimbav nu se confruntă cu probleme majore privind ordinea publică și siguranța cetățeanului.

Este orașul din cadrul Agenției Metropolitane Brașov cu cele mai puține probleme din punct de vedere al siguranței publice, cu cel mai scăzut număr de șomeri (26 persoane la nivelul anului 2016).

În vederea asigurării unei stări de ordine și siguranță, UAT Ghimbav s-a preocupat permanent atât prin luarea de măsuri cu impact economic, oferirea de facilități investitorilor ce au creat locuri de muncă și au redus aproape total numărul șomerilor de pe teritoriul localității, cât și prin măsuri sociale, cu caracter preventiv.

Sursele potenţiale de instabilitate internă derivă din dificultăţile de natură economico-socială şi politică, generate (ca fenomene colaterale) de efectele, uneori contradictorii, ale procesului de democratizare şi implementare a principiilor economiei de piaţă, precum şi din riscurile cu caracter non-militar din mediul internaţional.

În orașul Ghimbav convețuiesc în mod pașnic reprezentanții mai multor naționalități și confesiuni religioase (români, sași, maghiari, romi, italieni, turci - ultimele 3 reprezentând sub 1% din totalul populației).

Această convețuire a durat de peste 700 de ani și nu au fost înregistrate incidente semnificative, manifestări antinaţionale, extremiste, separatiste şi xenofobe, dimpotrivă chiar dacă numărul locuitorilor de origine săsească a scăzut foarte mult, orașul în ansamblul său se consideră „burg săsesc”.

Pe teritoriul localității funcționează filiale a mai multor partide fără ca existența lor să determine simpatizanții sau membrii săi să comită acte de violență și de subminare a autorității publice.

Atunci când vorbim de siguranţa cetăţeanului la nivelul oraşului, se are în vedere o serie de elemente care însumate asigură acest deziderat şi anume: siguranţa în şcoli, siguranţa publică şi siguranţa alimentară.

Prin activitatea desfăşurată de agenţii Poliţiei Comunitare se doreşte asigurarea unui nivel corespunzător de siguranţă pentru cetăţenii municipiului, de combatere a fenomenelor de violenţă stradală sau comportament civic inadecvat.

Este recunoscut faptul că în acest domeniu (siguranţa publică) s-au făcut paşi importanţi prin înfiinţarea Poliţiei Comunitare. Asta nu înseamnă că problemele au fost şi rezolvate. Un minus al acestui serviciu este calitatea resursei umane, nivelul de pregătire a celor care activează în aceste servicii. Siguranţa publică trebuie să constituie un pilon de bază al guvernării locale, deoarece fenomenele sociale specifice societăţii de consum comportă şi riscuri care erau violente până cu ceva ani în urmă. Traficul şi consumul de droguri, violenţa aşa-ziselor găşti de cartier, vandalismul, în special al locurilor de joacă şi de ce nu teribilismul „împrumutat” de generaţia tânără din miezul lumii informatice, internetului sau cea a audio-vizualului, sunt probleme reale care trebuie înfruntate cu soluţii concrete. Probleme mai apar în zona cartierului de blocuri de pe strada Făgărașului și din zona Transilana atât în ceea ce privește violența domestică cât și vandalismul, consumul de alcool, droguri mai ales în rândul tinerilor.

Datele statistice de la nivelul UAT Ghimbav în ceea ce priveşte fenomenul infracţionalităţii arată o scădere semnificativă a acestuia în ultimii ani. O explicaţie logică este o acţiune mai bine conturată a organelor de ordine publică de la nivelul oraşului cu cetăţenii, instituțiile școlare dar și dezvoltarea economică ce a atras forță de muncă calificată și necalificată din zonă.

<u>b. Siguranţa în şcoli</u>: Unul din cele mai sensibile puncte al acestui capitol este siguranţa în şcoli, siguranţa copiilor pe drumul de acasă spre şcoală şi invers. În prezent se asigură în unităţile de învăţământ de pe raza localității, supravegherea elevilor în incinta locaţiilor acestora prin intermediul agenţilor comunitari, fără însă a se avea în vedere şi siguranţa acestora pe traseul casă-şcoală şi retur. Datorită climatului din oraș, configurării arhitecturale tradiționale a localității problemele ce pot apărea pe traseul școală-casă-școlă sunt minore și în general copiii din ciclul preșcolar și primar sunt însoțiți de părinți, bunici. Dar este real faptul că nu poate fi înființat un serviciu de supraveghere a fiecărui elev pe parcursul acestui itinerariu, dar se va avea în vedere suplimentarea patrulelor care să supravegheze proximitatea şcolilor şi principalelor artere la orele fixate, precum şi păstrarea unei permanente legături dintre Poliţia Comunitară şi conducerea unităţilor şcolare.

<u>c. Siguranţa alimentară:</u> este asigurată prin monitorizarea menţinerii curăţeniei şi a igienei în zonele comerciale (zona str. Făgărașului; zona centrală-zona Cetății; zona DN1 unde funcționează pensiunile).

Pentru exercitarea corespunzătoare a atribuţiilor de siguranţă publică ce revin organelor abilitate, UAT Ghimbav în colaborare cu Poliția Locală are în vedere următoarele:

- Respectarea principiilor „Smart cities”- Securitate inteligentă asigurată prin:
  1. Servicii de Urgență în oraș
  2. Managementul situațiilor de urgență
  3. Soluții integrate de securitate

- edificarea unui nou sediu al Poliției: în primul semestru al anului 2016 C. L. Ghimbav a adoptat un proiect de reabilitare a incintei Primăriei, zonă în care va fi edificat și spațiul pentru funcționarea Poliției locale deoarece cel vechi era impropriu desfășurării oricaror activități;
- îmbunătăţirea suportului logistic necesar Poliţiei locale, pentru a putea să răspundă cu promptitudine la cerinţele operaţionale;
- montarea unui sistem de iluminat și supraveghere inteligent la nivelul întregii comunități și pentru creşterea eficienţei activităţii de supraveghere, prevenție și acțiune a poliției locale;
- asigurarea necesarului de resurse umane pentru îndeplinirea atribuţiilor ce îi revin;
- monitorizarea intersecţiilor şi a zonelor cu infracţionalitate ridicată pentru prevenirea săvârşirii faptelor antisociale.
- odata cu creșterea demografică în urma migrației pot apărea noi fenomene infracționale astfel încât este necesară intensificarea măsurilor pentru prevenirea, descoperirea şi combaterea fenomenului infracţional;
- iniţierea şi derularea, în cooperare cu societatea civilă, de programe pentru prevenirea şi reducerea criminalităţii comise cu violenţă, având ca obiectiv creşterea gradului de siguranţă civică;
- consolidarea şi dezvoltarea relaţiilor parteneriale cu comunitatea prin permanentizarea acţiunilor de parteneriat;
- realizarea sistemului dual de ordine şi siguranţă publică ca serviciu public în slujba comunităţii;
- armonizarea legislaţiei privind activitatea în domeniul ordinii publice cu reglementările europene;
- reformarea şi reorganizarea structurilor funcţionale şi operaţionale, conform standardelor europene, în domeniul ordinii publice;
- asigurarea respectării curăţeniei în zonele arondate; supravegherea bunurilor aparţinând domeniului public și supravegherea mobilierului stradal şi a materialului dendrofloricol pentru a evita distrugerea acestora;
- realizarea efectivă a unui parteneriat cu societatea civilă, necesar obţinerii sprijinului acestuia în efortul comun de prevenire şi contracarare a fenomenului infracţional, prin:
- întărirea capacităţii de promovare a unei imagini coerente, credibile şi stabile a Ministerului Administraţiei şi Internelor; în urma chestionarului organizat la nivelul anului 2015, cetățenii și-au manifestat în mod covârșitor încrederea în Serviciul de ordine asigurat de Poliția Locală.
- adoptarea unei atitudini transparente, active şi a unui limbaj adecvat; crearea unei conduite profesionale moderne în rândul personalului instituţiilor din domeniul ordinii publice, pentru a răspunde nivelului de aşteptare al cetăţeanului;

În activitatea de asigurare și monitorizare a ordinii publice, Administrația locală va avea în vedere respectarea următoarelor principii de realizare a ordinii şi siguranţei publice:

Principiul legalităţii. Acţiunea forţelor de ordine şi siguranţă publică se desfăşoară în spiritul şi cu respectarea legilor, iar cetăţenii – în exercitarea drepturilor şi libertăţilor constituţionale – nu sunt supuşi decât îngrădirilor stabilite prin lege şi cerinţelor fireşti ale moralei.

Principiul teritorial şi al mobilităţii forţelor. Forţele de ordine şi siguranţă publică sunt organizate la nivel central şi teritorial, cu structuri şi competenţe corespunzătoare dispunerii şi organizării unităţilor administrativ-teritoriale şi evoluţiei fenomenului infracţional.

Principiul prevenirii acţiunilor de tulburare a ordinii publice reflectă capacitatea organismelor de conducere şi a forţelor de ordine de a lua la timp măsurile necesare pentru evitarea producerii oricăror acte sau fapte prin care se aduce atingere ordinii publice, pentru evitarea amplificării acestora şi degenerării lor în acţiuni violente sau care afectează grav ordinea publică.

Principiul operabilităţii şi interoperabilităţii reflectă capacitatea şi disponibilitatea forţelor de ordine de a executa acţiuni în spaţiul naţional, de a conlucra cu forţe similare din alte state şi de a

îndeplini misiuni specifice de menţinere a păcii şi înlăturare a efectelor unor dezastre, în compunerea organismelor internaţionale, pe teritoriul altor state.

Principiul nediscriminării impune forţelor de ordine şi siguranţă publică adoptarea unui comportament corect, imparţial şi nediscriminatoriu, fără deosebire de rasă, sex, religie, naţionalitate, apartenenţă politică, avere sau origine socială, faţă de toţi cetăţenii.

Principiul evitării surprinderii presupune obligaţia factorilor de decizie din domeniul ordinii şi siguranţei publice de a atenţiona şi de a soma cu privire la folosirea mijloacelor din dotare, îndeosebi a armelor de foc, şi, după caz, acordarea timpului necesar pentru încetarea acţiunilor şi/sau părăsirea zonei de către cei implicaţi.

Principiul suficienţei, gradualităţii şi proporţionalităţii presupune folosirea forţei proporţional cu tipul şi gradul de tulburare a ordinii publice, numai atât cât este strict necesar şi pe o perioadă limitată, suficientă pentru atingerea obiectivului propus. Procedeele şi mijloacele de acţiune care implică măsuri de constrângere vor fi utilizate în mod progresiv şi numai dacă este absolut necesar.

Principiul colaborării permanente cu comunitatea. În îndeplinirea atribuţiilor ce le revin, forţele de ordine îşi sprijină întreaga activitate pe concursul larg al cetăţenilor şi acţionează cu respect pentru public.

Principiul inviolabilităţii persoanei stabileşte că orice persoană are dreptul de a i se respecta viaţa, integritatea fizică şi morală, precum şi atributele inseparabile personalităţii sale. Acest principiu include interzicerea torturii sau a relelor tratamente precum şi dreptul persoanei la un proces echitabil, public şi corect, în faţa unei instanţe competente, independente şi imparţiale, conform legii.

Principiul intervenţiei specializate şi cooperării. Folosirea forţelor de ordine şi siguranţă publică principale şi de sprijin, complementare şi de excepţie în menţinerea şi restabilirea ordinii publice se realizează în raport de atribuţiile legale, pregătirea şi dotarea specifică fiecărei categorii de forţe.

Principiul conducerii unitare – optimizarea structural-relaţională, armonizarea şi sincronizarea acţiunilor în vederea atingerii scopurilor propuse, cu eforturi minime şi rezultate superioare.

Capitolul 14 - ACHIZIȚII PUBLICE ȘI INVESTIȚII

Orice investiție preconizată a fi realizată de administrația publică locală se poate realiza doar prin achiziție publică, conform prevederilor legale. Prin achiziţie publică se înţelege procedura pe care o autoritate contractantă trebuie să o efectueze conform legii pentru încheierea, cu unul sau mai mulţi operatori economici, a unui contract de furnizare de produse, de prestare de servicii sau de execuţie de lucrări cu titlu oneros.

Procesul de achiziție publică este guvernat de prevederile următoarelor legi naționale:

- Legea nr. 98/ 2016 privind achizițiile publice, publicată în M.O nr. 390/23.05.2016; Norme de aplicare: Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, publicată în M.O nr.423/06.06.2016;

- Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, publicată în M.O nr.390/23.05.2016; Norme de aplicare: Hotărârea Guvernuluinr.394/2016, Publicată în M .O nr.423/06.06.2016;

- Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 392/2016; Norme de aplicare: în curs de elaborare;

- Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea CNSC, publicată în Monitorul Oficial al României Nr. 393/2016.

Prezenta lege reglementează modul de realizare a achiziţiilor publice, procedurile de atribuire a contractelor de achiziţie publică şi de organizare a concursurilor de soluţii, instrumentele şi tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor de achiziţie publică, precum şi anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor de achiziţie publică.

Legislația națională a achizițiilor publice este în concordanță cu legislația Uniunii Europene:

1. Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (Text cu relevanță pentru SEE)-sectorul clasic;

2. Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transportului și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (Text cu relevanță pentru SEE)-sectorul utilități;

3. Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesionare (Text cu relevanță pentru SEE)-sectorul concesiuni.

Scopul Legii nr. 98/2016 îl constituie asigurarea cadrului legal necesar pentru a realiza achiziţionarea de bunuri, servicii şi lucrări în condiţii de eficienţă economică şi socială.

Conform prevederilor legii de mai sus, Art.2. / (1) Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziţie publică şi a organizării concursurilor de soluţii sunt:

a) nediscriminarea;

b) tratamentul egal;

c) recunoaşterea reciprocă; transparenţa;

e) proporţionalitatea;

f) asumarea răspunderii

Toate achizițiile publice au fost făcute cu respectarea procedurilor legale. UAT Ghimbav are un serviciu specializat în problema achizițiilor publice, „Birou Achiziții publice, integrare europeană și autorizări”. În sarcina acestui birou intră emiterea „programului anual de achiziiți publice”, program întocmit pe baza proiectelor propuse de administrația locală ca urmare a evaluării necesităților comunității și instituției.

Programul anual al achizițiilor publice este un instrument managerial utilizat pentru planificarea și monitorizarea portofoliului de procese de achiziție la nivel de autoritate contractantă, pentru

planificarea resurselor necesare derulării proceselor și pentru verificarea modului de îndeplinire a obiectivelor din strategia locală/regională/națională de dezvoltare, acolo unde este aplicabil.

Autoritatea contractantă are obligația de a publica în SEAP extrase din P.A.A.P referitoare la:

a) contractele/acordurile - cadru de produse și/sau servicii a căror valoare estimată este mai mare sau egală cu Pragurile prevăzute la art.7alin. (1) din Legea nr .98/2016;

b) contractele/acordurile - cadru de lucrări.

Respectarea procedurilor de achiziție publică este verificată prin Compartimentul de audit intern; Curtea de conturi; Agenția națională a achizițiilor publice.

Provocări:

- creșterea numărului de posibile achiziții ca urmare a strategiei de dezvoltare a orașului pe mai multe paliere (lucrări publice pentru edificarea unor corpuri de școală; spații sportive și de agrement; rețele utilități; Furnizare de servicii; furnizare de produse) necesită resurse umane suplimnetare prin dezvoltarea biroului de achiziții publice;

Măsuri:

- Respectarea prevederilor obiectivelor propuse în Strategia națională anticorupție 2016-2020;

- Obiectiv specific 3.6 - Creşterea integrităţii, reducerea vulnerabilităţilor şi a riscurilor de corupţie în domeniul achiziţiilor publice.

Acţiuni principale:

1. Dezvoltarea unui mecanism de recompensare pentru ofertanţii care s-au dovedit a fi integri în derularea afacerilor lor (Angajament OGP/Summit Londra);

2. Dezvoltarea unei baze de date accesibile publicului privind societăţile cu condamnări definitive, precum şi cu cele care nu au executat în mod corespunzător contractele atribuite în cadrul procedurilor de achiziţii publice; (Angajament OGP/Summit Londra);

3. Testarea, în două instituţii publice, a instituţiei pactelor de integritate în achiziţiile publice;

4. Realizarea controlului ex-ante al documentaţiilor de atribuire, prin trecerea la o verificare selectivă a autorităţilor contractante în funcţie de o metodologie bazată pe criterii aleatorii şi de risc;

5. Publicarea în SEAP a modificărilor care determină o creştere a preţului, o prelungire a duratei de execuţie sau o extindere/reducere considerabilă a obiectului contractului;

6. Organizarea periodică de cursuri de formare profesională multidisciplinară pentru promovarea bunelor practici naţionale şi internaţionale în materia achiziţiilor publice (măsură preluată din SNA 2012-2015);

7. Analizarea practicii judiciare în materie de achiziţii publice şi evaziune fiscală, analiză utilă pentru unificarea practicii, inclusiv prin promovarea recursurilor în interesul legii (măsură preluată din SNA 2012-2015);

8. Publicarea oricărei modificări a relaţiilor contractuale din SEAP şi SICAP pe portalul de date deschise data.gov.ro

9. Specializarea inspectorilor cu atribuții în domeniul achizițiilor, domeniul ethnic (întocmirii caietelor de sarcini; urmăririi implementarii și monitorizării proiectelor);

10. Permanenta monitorizare a aplicării prevederilor legale pe perioada desfășurării etapelor de achiziții publice;

11. Pregătirea personalului juridic pentru a răspunde la solicitările de clarificare ale participanților.

Capitolul 15 - ANTICORUPȚIE ȘI ANTIFRAUDĂ

La nivel de țară, corupţia şi frauda sunt încă percepute ca o ameninţare serioasă şi din acest motiv a fost adoptată Strategia naţională anticorupţie pe perioada 2016-2020.

Prin Hotărârea nr. 583/2016 privind aprobarea Strategiei naţionale anticorupţie pe perioada 2016-2020, au fost aprobate seturile de indicatori de performanţă, riscurile asociate obiectivelor şi măsurilor din strategie şi a surselor de verificare, inventarul măsurilor de transparenţă instituţională şi de prevenire a corupţiei, indicatorii de evaluare, precum şi standardele de publicare a informaţiilor de interes public.

Scopul strategiei este proiectarea şi implementarea unor noi măsuri de combatere sau reducere a corupţiei în sectoarele vulnerabile şi în administraţia locală, pe baza evaluărilor interne şi externe realizate pe parcursul perioadei de aplicare a precedentei strategii, precum şi continuarea eforturilor de luptă împotriva corupţiei iniţiate anterior.

Definită ca fiind o stare de abatere de la normalitate, de la datorie, corupția înseamnă folosirea abuzivă de către o persoană a funcției de intermediar sau de decizie pe care o îndeplinește, pentru a acorda celui care corupe sau comunității de interese pe care acesta o reprezintă, un avantaj economic sau administrativ, în schimbul unei sume de bani, a unor cadouri, a unor deplasări, excursii, concedii sau distracții sau a primirii unor proprietăți. Tot corupție înseamnă și folosirea de către o persoană a funcției sau poziției sale publice, pentru a eluda sau evita îndeplinirea unor norme, baremuri sau proceduri legale, la obținerea în folosul ei a unor avantaje materiale sau a unor funcții profesionale sau administrative. Corupția constituie o amenințare pentru democrație, pentru supremația dreptului, echității sociale și a justiției, erodează principiile unei administrații eficiente, subminează economia de piață și pune în pericol stabilitatea instituțiilor statale.

Ca membră a UE România a luat parte la Inițiativa de Combatere a Corupției din Sud Estul Europei, din cadrul Pactului de Stabilitate (SPAI). Obiectivul precis al acesteia este să ajute și să susțină efortul țărilor din regiune să adopte o legislație eficientă, să creeze instituții și să dezvolte practici adecvate în societatea civilă pentru a combate corupția.

Conform Raportului de monitorizare privind stadiul şi impactul implementării SNA 2012-2015 la nivelul administraţiei publice locale în anul 2014, elaborat de MDRAP (R3), o atenţie deosebită a fost acordată domeniului achiziţiilor publice. O serie de sesiuni de instruire au fost organizate în perioada 2013-2014, în proiectul „Combaterea criminalităţii în domeniul achiziţiilor publice", implementat de Freedom House România în parteneriat cu mai multe instituţii publice, organizaţii ale societăţii civile şi parteneri internaţionali.

Principalele dificultăţi semnalate de către reprezentanţii autorităţilor administraţiei publice locale se referă la:

• lipsa personalului şi nivelul de pregătire a celui existent neadecvat îndeplinirii atribuţiilor;

• cumulul de atribuţii ale persoanelor desemnate cu monitorizarea şi implementarea SNA;

• lipsa capacităţii proprii de realizare a analizei riscurilor şi vulnerabilităţilor la corupţie, de identificare a măsurilor de remediere, de elaborare a celorlalte documente solicitate la raportare;

• lipsa consultanţei în ceea ce priveşte redactarea autoevaluării măsurilor preventive anticorupţie şi a indicatorilor aferenţi, precum şi a celorlalte documente solicitate la raportare;

• lipsa unui model de procedură de sistem privind colectarea sistematică a datelor necesare autoevaluării gradului de implementare a măsurilor preventive anticorupţie obligatorii;

• instabilitatea şi insecuritatea resimţite la nivel individual, induse de reorganizările care au dus la reconfigurarea colectivelor, constituie problema aflată în prim-planul preocupărilor personalului chestionat şi mai puţin problema corupţiei, care nu este percepută ca având un efect direct şi imediat asupra individului, ducând la neimplicarea acestuia în prevenirea fenomenului;

• rigiditatea şi teama angajaţilor de a raporta abaterile disciplinare şi faptele de corupţie identificate;

• dificultatea de a atrage şi de a menţine în sistem personal specializat şi lipsa unor mecanisme eficiente de descoperire, raportare şi sancţionare a abuzurilor funcţionarilor;

• lipsa unei comunicări interne eficiente cu efecte semnificative negative asupra asigurării unui climat organizaţional optim;

• salarizarea necorespunzătoare;

• lipsa resurselor financiare pentru implementarea prevederilor SNA (de exemplu, pentru dezvoltarea unor noi soluţii de administrare ca platformă de accesare a serviciilor publice de către cetăţeni);

• resurse financiare insuficiente pentru asigurarea accesului la pregătirea profesională a angajaţilor instituţiei;

• resurse financiare şi umane insuficiente pentru dezvoltarea reţelelor de elaborare şi evaluare a politicilor publice anticorupţie de la nivel teritorial/local;

• nivelul relativ scăzut al interesului salariaţilor şi al instituţiilor publice privind organizarea de consultări şi dezbateri periodice pentru diseminarea bunelor practici privind integritatea şi lupta împotriva corupţiei;

• lipsa de informare şi conştientizare a consecinţelor faptelor de corupţie în rândul cetăţenilor.

La vulnerabilităţile expuse mai sus se adaugă şi insuficienţa resurselor umane şi financiare alocate structurilor de audit, control administrativ şi control intern managerial din instituţiile publice, insuficienta cunoaştere şi aplicare a cadrului normativ cu impact semnificativ asupra deficitului constatat în materia educaţiei anticorupţie.

Situație existentă în cadrul UAT Ghimbav;

Organigrama Primăriei Orașului Ghimbav este împarțită în 2 aparate (aparat de specialitate al primarului și aparat permanent de lucru al CL); 7 compartimente cu 4 subconpartimente; 7 servicii și 4 birouri în care lucrează 59 persoane.

Dintre aceștia 32 persoane sunt funcționari publici și 27 persoane cu contract.

Pentru buna funcționare a UAT-ului și pentru evitarea și combaterea fenomenelor de corupție și frauda în instituție au fost luate o serie de măsuri și bune practici în implementarea principiilor Strategiei Naționale Anticorpuție:

- elaborarea și instituirea unui Regulament de funcționare a Primăriei Orașului Ghimbav/Decizia nr.73/18.06.2012;

- implementarea unui sistem de management de control pentru o mai bună soluționare a trebuirilor publice, a patrimoniului și a bugetului de venituri și cheltuieli.

Sistemul de management are următoarele subsisteme:

1. Subsistemul metodologic;
2. Subsistemul decizional;
3. Subsistemul informațional;
4. Subsistemul organizațional.

- elaborarea de coduri de etică şi conduită, specializate pe domeniul fondurilor europene, respectiv al achiziţiilor publice;

- implementarea unor proceduri on-line de tip e-guvernare;

- organizarea de dezbateri şi activităţi de instruire pentru promovarea bunelor practici anticorupţie la nivelul administraţiei publice locale, pentru informarea cetăţenilor;

- constituirea de registre pentru evidenţa cazurilor de abţinere în luarea deciziei în situaţii de conflict de interese, respectiv privind evidenţa incidentelor de integritate;

- monitorizarea îndeplinirii obiectivelor prin control: controlul intern și auditul public.

Măsurile luate au dobândit sustenabilitate şi predictibilitate, și activitatea UAT-ului s-a îmbunătățit. S-a constatat o mai mare transparență în luarea deciziilor prin faptul că toate intențiile și

proiectele de hotărâri, investiții, sunt anunțate public pe platforma on-line, se dezbat public în cadrul Ședințelor Consiliului Local și apoi, devin definitive cu luarea în considerare a propunerilor de la dezbaterile publice.

- s-a instituit un sistem de comunicare pentru îmbunătățirea fluxului informațional între compartimente și analiza feed-back-lui urmărit;

- s-a permis accesul cetățenilor la sedințele publice și s-a și încercat implicarea persoanelor interesate în procesul de eleaborare a actelor normative de interes general;

- s-a urmărit îmbunătățirea fluxului informațional între cetățenii și funcționarii publici;

- întocmirea periodică de rapoarte privind îndeplinirea obiectivelor și aplicării principiilor de funcționare a autorităților publice la nivelul superior;

- întocmirea periodică de rapoarte privind îndeplinirea obiectivelor și aplicării principiilor de lucru a funcționarilor publici la nivelul operativ;

- o atenție importantă a fost acordată perfecționării resurselor umane, care sunt insuficiente și fac cu greu față provocărilor cu care se confruntă un oraș în dezvoltare ascendentă atât din punct de vedere social cât și economic.

- nu în ultimul rând există un sistem de raportare și control, al achizițiilor publice; procedurile sunt publicate on-line pe SEAP. Procesul de achiziţie publică reprezintă o succesiune de etape, după parcurgerea cărora se obţine produsul sau dreptul de utilizare al acestuia, serviciul sau lucrarea, ca urmare a atribuirii unui contract de achiziţie publică. Pe parcursul întregului proces de achiziţie publică, la adoptarea oricărei decizii, UAT Ghimbav are în vedere următoarele principii: nediscriminarea; tratamentul egal; recunoaşterea reciprocă; transparenţa; proporţionalitatea; eficienţa utilizării fondurilor publice; asumarea răspunderii.

- emiterea de raporte în urma auditurilor interne și externe;

Sistemele de control intern instituit se desfășoară în două direcții:

1. Controlul intern general se înfăptuiește în baza raportului de subordonare dintre persoanele ce formează colectivul unui organ al administrației.

2. Controlul intern specializat se realizează sub forma controlului financiar preventiv sau a controlului financiar de gestiune. Controlul financiar preventiv este activitatea prin care se verifică legalitatea și regularitatea operațiunilor efectuate pe seama fondurilor publice sau a patrimoniului public, înainte de aprobarea acestora.

Anual, activitatea administrației publice este verificată prin Controlul administrativ extern care este efectuat de organisme specializate și exercită o deosebită influență asupra controlului intern, contribuind la perfecționarea acestuia și la eficientizarea actului decizional. Controlul extern este exercitat de către funcționari sau organe din afara celor controlate. Acest control se clasifică în:

- control ierarhic;
- control de supraveghere generală;
- control de tutelă administrativă;
- control specializat exercitat de organe administrative cu atribuții speciale de control.

Cu toate acestea, au fost semnalate erori atât în activitatea nivelului superior de conducere cât și la nivelul sistemului operativ, datorită interpretării greșite a unor articole de lege; a insuficientei pregătiri în cunoașterea valorilor și principiilor de funcționare ale administrației publice, asupra încărcării personalului.

În luna martie 2016, în cadrul conferinţei „Monitorizarea Guvernului: Măsurarea Riscurilor de Corupţie în Datele privind Achiziţiile Publice", organizată de către Societatea Academică din România împreună cu Institutul pentru Transparenţă Guvernamentală (Budapesta), Consiliul Concurenţei şi ANAP, a fost prezentată metodologia de elaborare a Indicelui riscului de corupţie (IRC) care este aplicat contractelor publicate în Tenders Electronic Daily (TED). IRC poate fi folosit pentru a estima riscul de corupţie la nivel de contract în fiecare stat membru. Principalele concluzii referitoare la situaţia corupţiei în achiziţiile publice s-au referit la faptul că România este pe primul loc în UE în ceea

ce priveşte volumul şi calitatea informaţiilor oferite per contract publicat în TED. Aceste date nu sunt neapărat şi corecte în fiecare caz, dar spre deosebire de ţările cu cele mai puţine date disponibile (Finlanda, Spania şi Suedia), care au o rată medie de eroare administrativă între aproximativ 32% şi 40%, România are o rată de numai 0,2%. România se află la mijlocul clasamentului în ceea ce priveşte frecvenţa atribuirii contractelor de achiziţii unui singur ofertant (22% din cazuri). Situaţia este mai bună decât în ţări precum Lituania, Grecia şi Italia, dar mai rea decât în Slovenia, Bulgaria, Letonia şi chiar decât media instituţiilor UE (acestea pot atribui contracte la fel ca statele membre). România este pe primul loc în UE în ceea ce priveşte costul corupţiei în achiziţiile publice. Din cauza riscului mărit de corupţie, măsurat prin IRC, care, în cazul României înregistrează prezenţa mai multor indicatori de risc, preţul mediu per contract este mai mare cu aproximativ 33% decât în restul ţărilor europene.

În perspectiva îmbunătățirii activității UAT pentru conbaterea corupției și fraudei și a aplicării principiilor și valorilor Strategiei Naționale Anticorupție (SNA 2016-2020) se păstrează premisa asumării și de către UAT, inclusiv întreprinderile publice şi alte instituţii aflate în coordonarea, subordinea şi sub autoritatea instituţiilor publice, a următoarelor valori fundamentale: (conform OUG nr. 109/2011 privind guvernanţa corporativă a întreprinderilor publice/Legea nr. 111/2016).

Valori:

- Voinţa politică: toate cele trei puteri în stat, respectiv puterea executivă, judecătorească şi cea legislativă, înţeleg importanţa unei societăţi lipsite de corupţie şi vor conlucra pentru ducerea la îndeplinire a măsurilor prevăzute de prezenta strategie;
- Integritatea: reprezentanţii instituţiilor şi autorităţilor publice au obligaţia de a declara orice interese personale care pot veni în contradicţie cu exercitarea obiectivă a atribuţiilor de serviciu. Totodată, aceştia sunt obligaţi să ia toate măsurile necesare pentru evitarea situaţiilor de conflict de interese şi incompatibilităţi;
- Prioritatea interesului public: reprezentanţii instituţiilor şi autorităţilor publice au datoria de a considera interesul public mai presus de orice alt interes în îndeplinirea atribuţiilor de serviciu. Aceştia nu trebuie să se folosească de funcţia publică pentru obţinerea de beneficii necuvenite patrimoniale sau nepatrimoniale, pentru ei, familiile lor sau persoane apropiate;
- Transparenţa: reprezentanţii instituţiilor şi autorităţilor publice vor asigura accesul neîngrădit la informaţiile de interes public, transparenţa procesului decizional şi consultarea societăţii civile în cadrul acestui proces.

Principii:

Fiecare măsură se subsumează următoarelor principii, a căror respectare este esenţială pentru realizarea unei administraţii publice moderne şi eficiente:

- Principiul statului de drept în baza căruia este consacrată supremaţia legii, toţi cetăţenii fiind egali în faţa acesteia. Acesta are la bază respectarea drepturilor omului şi presupune separaţia puterilor în stat;
- Principiul răspunderii potrivit căruia autorităţile statului răspund pentru îndeplinirea atribuţiilor ce le revin, respectiv pentru modul de implementare şi eficienţa strategiilor;
- Principiul gestionării responsabile a riscurilor generate de comportamente lipsite de integritate, ca parte integrantă din procesul managerial desfăşurat de către fiecare organizaţie;
- Principiul proporţionalităţii în elaborarea şi punerea în aplicare a procedurilor anticorupţie: Instituţiile publice trebuie să elaboreze, să implementeze şi să menţină proceduri puternice, care să fie proporţionale cu riscurile şi vulnerabilităţile instituţionale şi dimensionate în funcţie de resursele şi complexitatea organizaţiei;
- Principiul răspunderii la cel mai înalt nivel de angajament: Politicile „anti-mită” nu vor fi eficiente dacă nu există un mesaj clar dat de administraţie de la nivelul cel mai înalt că mita nu este tolerată. Nivelul superior al conducerii pe fiecare palier al administraţiei trebuie să iniţieze, să supravegheze şi să conducă, prin puterea exemplului, punerea în aplicare a unei politici de respingere a

corupţiei, recunoscând faptul că mita este contrară valorilor fundamentale ale integrităţii, transparenţei şi responsabilităţii şi că aceasta subminează eficacitatea organizaţională;

- Principiul prevenirii săvârşirii faptelor de corupţie şi a incidentelor de integritate potrivit căruia identificarea timpurie şi înlăturarea în timp util a premiselor apariţiei faptelor de corupţie sunt prioritare şi imperative. Atât instituţiile publice, cât şi cele private trebuie să dea dovadă de diligenţă în evaluarea partenerilor, agenţilor şi contractorilor. Fiecare entitate ar trebui să evalueze riscurile de luare de mită asociate cu intrarea într-un parteneriat sau de contractare a unor acorduri cu alte entităţi şi este datoare apoi să efectueze evaluări periodice ale riscurilor. La încheierea de parteneriate sau aranjamente contractuale trebuie să verifice dacă respectivele organizaţii au politici şi proceduri care sunt în concordanţă cu aceste principii şi orientări;

- Principiul eficacităţii în combaterea corupţiei, care se bazează pe evaluarea continuă a activităţii instituţiilor cu atribuţii în domeniu, atât din punctul de vedere al îndeplinirii cât mai complete a obiectivelor asumate pentru a produce efectele pozitive pe care societatea le aşteaptă, cât şi al managementului organizaţional;

- Principiul cooperării şi coerenţei, în baza căruia instituţiile implicate în prevenirea şi combaterea corupţiei trebuie să coopereze îndeaproape, asigurând o concepţie unitară asupra obiectivelor ce trebuie îndeplinite şi a măsurilor ce urmează a fi luate;

- Principiul parteneriatului public - privat, care recunoaşte importanţa cooptării societăţii civile şi a mediului de afaceri în activităţile concrete de implementare a măsurilor de prevenire a corupţiei;

- Principiul accesului neîngrădit la informaţiile de interes public şi al transparenţei decizionale.

Creşterea integrităţii, reducerea vulnerabilităţilor şi a riscurilor de corupţie în domeniul achiziţiilor publice

Acţiuni principale:

1. Dezvoltarea unui mecanism de recompensare pentru ofertanţii care s-au dovedit a fi integri în derularea afacerilor lor (conform Angajament OGP/Summit Londra asumat și de România ca țară membră UE);

2. Dezvoltarea unei baze de date accesibile publicului privind societăţile cu condamnări definitive, precum şi cu cele care nu au executat în mod corespunzător contractele atribuite în cadrul procedurilor de achiziţii publice; (conform Angajament OGP/Summit Londra asumat și de România ca țară membră UE);

3. Testarea, în două instituţii publice, a instituţiei pactelor de integritate în achiziţiile publice;

4. Realizarea controlului ex-ante al documentaţiilor de atribuire, prin trecerea la o verificare selectivă a autorităţilor contractante în funcţie de o metodologie bazată pe criterii aleatorii şi de risc;

5. Publicarea în SEAP a modificărilor care determină o creştere a preţului, o prelungire a duratei de execuţie sau o extindere/reducere considerabilă a obiectului contractului;

6. Organizarea periodică de cursuri de formare profesională multidisciplinară pentru promovarea bunelor practici naţionale şi internaţionale în materia achiziţiilor publice (măsură preluată din SNA 2012-2015);

7. Analizarea practicii judiciare în materie de achiziţii publice şi evaziune fiscală, analiză utilă pentru unificarea practicii, inclusiv prin promovarea recursurilor în interesul legii (măsură preluată din SNA 2012-2015);

8. Publicarea oricărei modificări a relaţiilor contractuale din SEAP şi SICAP pe portalul de date deschise data.gov.ro

Creşterea integrităţii, reducerea vulnerabilităţilor şi a riscurilor de corupţie în administraţia publică locală

Acţiuni principale:

1. Identificarea, pe fiecare tip de unitate administrativ-teritorială, a procedurilor administrative care sunt cele mai vulnerabile la corupţie, pentru eliberarea certificatelor şi autorizaţiilor (cel puţin trei proceduri);

2. Revizuirea şi simplificarea procedurilor administrative inclusiv prin utilizarea noilor tehnologii ale informaţiei în vederea furnizării serviciilor publice online;

3. Generarea unui index al integrităţii în cadrul administraţiei publice locale prin agregarea indicatorilor privind incidentele de integritate, evaluarea calităţii serviciului de către public şi transparenţa instituţională;

4. Elaborarea unui studiu privind gradul de adecvare a structurilor organizatorice de la nivelul UAT-urilor prin raportare la standardele de cost şi populaţia deservită;

5. Implementarea metodologiei de identificare a riscurilor şi vulnerabilităţilor la corupţie (autorităţi ale administraţiei publice locale) elaborată de MDRAP cel puţin la nivelul consiliilor judeţene şi municipiilor;

6. Derularea de campanii de conştientizare, organizarea de dezbateri publice periodice în plan local şi promovarea bunelor practici anticorupţie;

7. Realizarea unor proiecte/activităţi în comun cu participarea autorităţilor publice locale şi a reprezentanţilor societăţii civile, având ca obiectiv prevenirea corupţiei, promovarea eticii şi integrităţii;

8. Dezvoltarea, cu sprijinul structurilor asociative, a unor reţele de elaborare şi evaluare a politicilor publice anticorupţie de la nivel local;

9. Elaborarea/actualizarea şi implementarea codurilor de conduită la nivelul instituţiilor administraţiei publice locale.

Creşterea gradului de cunoaştere şi înţelegere a standardelor de integritate de către angajaţi şi beneficiarii serviciilor publice

Cunoaşterea insuficientă a normelor de integritate, neasimilarea corectă a conceptului de etică sau tratarea marginală a acestor teme în programele de formare profesională au condus, în ultimii 20 de ani, la crearea unei veritabile reticenţe colective în faţa măsurilor anticorupţie, altele decât cele de combatere. Instrumentele de evaluare a percepţiei publicului, a experienţelor directe sau indirecte cu fenomenul corupţiei arată un scepticism ridicat faţă de orice formă de remediere prin măsuri de prevenire sau educaţie.

Acest scepticism este totodată sporit de o legislaţie aparent inaccesibilă în absenţa unor explicaţii suplimentare sau supraspecializată pentru a-şi atinge scopul. De altfel, cetăţenii au acces direct şi gratuit la legislaţia naţională consolidată doar începând cu anul 2015, prin intermediul aplicaţiei NLEX, realizată de ministerul justitie. Similar, demersurile de diseminare a conceptului de educaţie juridică în rândul tinerilor au devenit mai consistente relativ recent.

Recentele rezultate ale măsurilor de combatere a corupţiei pot genera numai într-o măsură redusă o schimbare de abordare.

Pentru a schimba percepţii, atitudini şi comportamente, e nevoie de mult mai mult:

- adaptarea instrumentelor de educare a angajaţilor;
- consistenţa demersului din partea instituţiei angajatoare ;
- stimularea conduitei corecte, etice.

Demersul educativ nu trebuie să rămână însă unul direcţionat exclusiv spre instituţiile publice. Publicul, de la cel tânăr până la cel adult sau vârstnic, este atins de fenomenul corupţiei şi trebuie să îşi cunoască drepturile, să aibă acces la mecanisme clare şi eficiente de semnalare a corupţiei sau a neregulilor mărunte şi, nu în ultimul rând, să aibă acces la informaţii privind finalitatea proceselor astfel iniţiate. Prezenta strategie propune ca victimele corupţiei să beneficieze de informaţii corecte, transparente şi utile pentru apărarea şi exercitarea drepturilor lor. Spre acest public-ţintă vor fi

îndreptate prioritar resursele alocate prezentei strategii, inclusiv sub forma reutilizării sociale a bunurilor sau sumelor confiscate de stat în procedurile judiciare penale.

Creşterea gradului de educaţie anticorupţie a personalului din cadrul autorităţilor şi instituţiilor publice de la nivel central şi local

Acţiuni principale:

- Dezvoltarea de către MJ a unui program anual, on-line, de formare profesională pe teme privind integritatea în funcţia publică, cu caracter obligatoriu, dedicat personalului cu funcţii de conducere şi de execuţie din instituţiile publice (Angajament OGP/Angajament Summit Londra);
- Organizarea şi derularea de programe sectoriale de creştere a gradului de conştientizare şi a nivelului de educaţie anticorupţie în rândul personalului din administraţia publică centrală şi locală.

Consolidarea mecanismelor de control administrative

Acţiuni principale:

- Reglementarea unitară a funcţiei de control administrativ din autorităţile publice şi întreprinderi publice, inclusiv prin consolidarea autonomiei operaţionale a structurilor de control intern şi alocarea resurselor adecvate;
- Prioritizarea acţiunilor de control prin creşterea ponderii acestora în zone expuse la corupţie, precum educaţia, sănătatea, transporturile, întreprinderile publice;
- Valorificarea rezultatelor activităţii Curţii de Conturi şi ale structurilor de control intern prin sesizarea organelor judiciare competente;
- Aplicarea de sancţiuni disciplinare cu caracter disuasiv pentru încălcarea standardelor etice şi de conduită anticorupţie la nivelul tuturor funcţiilor şi demnităţilor publice;
- Utilizarea la nivelul instituţiilor publice a infrastructurii dezvoltate în cadrul sistemului naţional de raportare potrivit prevederilor O.U.G. nr. 88/2013 privind adoptarea unor măsuri fiscal-bugetare pentru îndeplinirea unor angajamente convenite cu organismele naţionale, precum şi pentru modificarea şi completarea unor acte normative;
- Publicarea unui studiu privind sistemul sancţiunilor administrative şi implementarea lui;
- Publicarea pe site-ul fiecărei autorităţi de control a listei integrale de amenzi sau a altor măsuri administrative aplicate.

Creşterea gradului de implementare a măsurilor anticorupţie prin aprobarea planului de integritate şi autoevaluarea periodică la nivelul tuturor instituţiilor publice centrale şi locale, inclusiv a celor subordonate, coordonate, aflate sub autoritate, precum şi a întreprinderilor publice

SNA 2016-2020 continuă abordarea strategiei precedente în ceea ce priveşte implementarea la nivelul autorităţilor şi instituţiilor publice a planurilor de integritate. Astfel, pe lângă măsurile cu impact naţional care se regăsesc în prezentul document strategic, fiecare instituţie care aderă la SNA urmează să îşi dezvolte propriul plan de integritate şi va continua să ofere expertiză, îndrumare şi suport pentru aceste demersuri. Pentru autorităţile publice locale, ministerul justitiei va continua parteneriatul cu MDRAP, asigurând în acest fel coordonarea măsurilor de implementare a SNA şi la nivel local.

Obiectiv specific: Consolidarea integrităţii instituţionale prin planuri dezvoltate pe baza analizei de risc şi a standardelor de control.

Acţiuni principale:

1. Adoptarea declaraţiei de aderare la valorile fundamentale, principiile, obiectivele şi mecanismul de monitorizare al SNA şi comunicarea către Secretariatul tehnic al SNA, inclusiv a listei structurilor subordinate /coordonate/aflate sub autoritate şi a întreprinderilor publice care intră sub incidenţa SNA;

2. Consultarea angajaţilor în procesul de elaborare a planului de integritate;

3. Identificarea riscurilor şi vulnerabilităţilor specifice instituţiei;

4. Identificarea măsurilor de remediere a vulnerabilităţilor specifice instituţiei, precum şi a celor de implementare a standardelor de control managerial intern;

5. Aprobarea şi distribuirea în cadrul instituţiei a planului şi a declaraţiei de aderare la SNA;

6. Evaluarea anuală a modului de implementare a planului şi adaptarea acestuia la riscurile şi vulnerabilităţile nou apărute;

7. Transmiterea contribuţiilor solicitate de secretariatul tehnic şi participarea la activităţile de coordonare şi monitorizare ale strategiei.

Stadiul implementării strategiei va fi evaluat pe baza unor rapoarte de monitorizare, elaborate anual de către secretariatul tehnic şi vor include evaluări privind stadiul implementării strategiei, deficienţele constatate şi recomandările pentru remediere.

Capitolul 16 - COMUNICARE. IDENTITATE. BRAND. STRATEGIA DE COMUNICARE A BRANDULUI DE ORAŞ

O strategie fezabilă, bine documentată şi racordată realităţii actuale, cu bune premize de a fi în trendul economiei globale, are nevoie de o activitate susţinută de comunicare, permanentă şi inovativă a obiectivelor, politicilor, mijloacelor şi acţiunilor pe care le propune şi le implementează.

Apariţia unui aeroport internaţional, a unor obiective de investiţii majore (autostrada, un circuit turistic cu Biserica Evanghelică restaurată ca element central, un muzeu al colonizării Transilvaniei de către saşi, monumentul bisericii ortodoxe" Sf Treime" ca dovada a bunei convetuiri intre etnii, clădiri vechi restaurate, centre de comerciale speciale (tip outlet-turism de shopping), spaţii de agrement, spaţii culturale multdisciplinare, un hub al aeronauticii mondiale, etc., vor crea o IDENTITATE şi o IMAGINE foarte bună a oraşului Ghimbav, care vor fi cunoscute inevitabil, în ţară şi peste hotare. Devine imperativă deschiderea către spaţiul european, prin toate căile posibile (de la simple găzduiri de conferinţe legate de provocările administraţiei publice în contextul globalizării, digitalizarea servicilor publice, înfrăţirea de comunităţi şi schimburi de bune practici cu unitati ale administratiilor publice din orase din Europa, etc., până la deschiderea unor birouri cu tematici şi interese proprii oraşului la Bruxelles şi/sau marile capitale europene).

Orice demers ar face un oraș modern pe calea dezvoltării durabile și sustenabile, este necesar sa-și fundamenteze istoria cu care vine din trecut, zestrea cultural-tradițională cu care a "navigat" prin istorie până acum și un set de valori proprii dar și universal valabile în timp și spatiu, cu care să cucerească un viitor din ce în ce mai pregnant dominat de tehnologie și știință.

Vectorul sau "săgeata" cu care scrutează viitorul poate fi un vehicol neconvențional: Brandul ca promisiune și Brandingul de oraș, ca set de măsuri menite să indeplinească promisiunea/promisiuniile comunitătii de mai bine și mai confortabil.

Odată creionată și stabilită arhitectura de brand, orașul va integra viziunea unui trecut glorios cu aceea unui viitor prosper, securizat și în profundă armonie cu natura care îl găzduiește și îl ţine în viață! Apoi, natural, va căuta și va găsi acele activități și evenimente, proiecte și politici care vor atrage, după interes și disponibilități, fie turiști și călători care doresc să cunoască o nouă locație, o veche istorie și o nouă dimensiune a comunuității moderne, fie investitori care doresc să-și multiplice proiectele și investițiile într-un oraș cu potențial de dezvoltare durabilă, cu oameni care cunosc valoarea culturii înaintașilor, respectă valorile comunității și prezintă garanții solide de înțelegere a relației de dezvoltare, mediu prietenos. Desigur, fără a face rabat de la calitatea muncii și a inovării inteligente, cu final profitabil tuturor părților. Un astfel de fundament creat și recreat mereu sub semnul prosperității nu poate lăsa indiferentă o categorie specială a umanității: tinerii plini de energie, entuziasm și bucuria creației mereu imaginative.

Un oraș cu un brand puternic, cu o serie de valori tradiționale și îndreptat spre viitor prin aspirații și proiecte cu încărcătură modernă și inovativă, cu o structură bine definită și puternic ancorată în cultură și armonie cu natura înconjurătoare, cu o economie înfloritoare, spații universitare și de cercetare, creație și relaxare, cu facilități pentru petrecerea timpului liber într-un mediu curat, prietenos, sportiv si cultural deopotrivă, cu parcuri si urbanism atractiv, cu o administrație puternică, modernă, flexibilă și orientată spre îndeplinirea nevoilor comunității, nu poate decât să atragă și să stabilizeze ca un magnet pe oricine din lumea aceasta!

"Branding-ul de oraș trebuie să fie preocupat de modul în care cultura și istoria, creșterea economică și dezvoltarea socială, infrastructura și arhitectura, peisajul și mediul, printre altele, pot fi combinate într-o identitate vandabilă, care este acceptabilă tuturor oamenilor "./ Li Zhang si Simon Xiaobin Zhao-Profesori universitari in Politici Publice pentru Dezvoltare Sociala (China si Hong Kong)

Ca atare se poate vorbi şi în termenii unei strategii de comunicare a brandului de oraş (strategie de branding) la nivelul Ghimbavului, subscrisă Strategiei de Dezvoltare Durabilă, precum şi de o corelare practică cu instrumente şi mijloace specifice industriei promovării imaginii.

Strategia de comunicare a brandului de oraş defineşte domeniul de aplicare al proiectului și se referă la Metodologia de Branding. Toate sau doar o parte din elementele prezentate pot fi incluse în Programul Strategiei de Brand și Planul de Communicare și Marketing, în funcție de obiectivele și bugetul proiectului de branding.

Scopul unui proiect al campaniei de comunicare de brand de oraş, rezultat al unei strategii de comunicare eficiente, are ca sferă de acțiune cinci până la şapte faze ale metodologiei de branding.

În rezumat, o bună campanie de comunicare se va desfăşura, orientativ, după următorul algoritm:

- faza de execuție și de punere în aplicare a strategiei de comunicare, va lansa brandul la nivel intern și extern. Ghimbavul posedă propriul brand de oraş deja lansat;

- unul dintre indicatorii cheie de performanță ale unui brand de succes este câștigarea consensului cu cetățenii și construirea brandului prin implicarea și unui atașament emoțional;

- la nivel intern, vor fi implicate toate departamentele administratiei publice locale care vor cunoaşte în amănunt valorile brandului, principiile de comunicare ale acestuia şi materialele specifice brandului. Se vor amenaja în incinta primăriei, standuri expoziționale cu materiale grafice şi cu conţinut de mesaje de brand.;

- -se va initia o campanie pentru constientizarea cetatenilor asupra importantei brandului, a insemnelor si logo-ului si a beneficiilor lui asupra imaginii orasului.

- la nivel extern, partea exterioară a campaniei va include simultan cu cea internă, o campanie integrată care va conține inclusiv comunicări publicitare, publicitate, marketing de conținut, e-mail marketing, marketing direct, comunicări interne și social media.

<u>În faza de execuţie şi implementare, se vor realiza:</u>

- Dezvoltarea de conținut și copywriting;
- Producția (digital, print, produs);
- Plan Media;
- Lansare Conferința de presă de brand (dacă este cazul);
- Destinații de plasare Ziar / Revista;
- Planificări Radio / TV Tours Media (dacă este cazul);
- Luări de cuvânt;
- Marketing Direct;
- Conferințe,
- Târguri.

<u>Ultima fază va cuprinde :</u>

- Activitățile managementului de brand;

- Elaborarea de instrumente de măsurare / tablou de bord pentru a evalua notorietatea brandului și RBI (randamentul investițiilor brand) de la stadiul actual la starea rebranding;

- Măsurarea şi Analiza randamentul investițiilor brand, care va începe o dată cu lansarea noii inițiative de brand. Datele colectate vor fi evaluate în relație cu datele din anul precedent, cum ar fi piste generate, vizibiltate, puncte realizate, canale folosite, etc.;

- Elaborarea rapoartelor şi propunerilor de modificări utile.

Un bun element de legătură între necesitate şi posibilitate de comunicare la nivelul oraşului Ghimbav, poate fi identificat prin noul concept, denumit „*Industriile Culturale și Creative”.* Acestea pot deveni, alaturi de turism, producţie industrială şi agricultură, un pilon cu certe valenţe economice sustenabile. Ele conţin în structura lor foarte multă tehnologie IT integrată şi, evident, creaţii şi spaţii cuturale, arhitecturale, educaţionale.

Ca durată de construire şi desfăşurare de proiecte specifice, ele au nevoie de circa 15-20 de ani. Ca atare se pot uşor armoniza cu dezvoltările propuse de comunitatea ghimbăveană prin SDD.

Pentru ca Industriile Culturale şi Creative să îşi poată îndeplini rolul de generator activ de competenţe culturale, antreprenoriale, şi în afaceri competitive internaţional pentru livrarea de produse şi servicii, este necesară implicarea factorilor importanţi pentru a construi un ecosistem economic circular.

Ariile de interes educaţional (şcoli, licee şi universităţi) trebuie să fie un element furnizor de idei novatoare pe care, prin diverse forme de colaborare, autorităţile locale să le transforme în acţiuni şi investiţii concrete.

Deşi apropierea de Zona Metropolitană Braşov poate fi considerate ca un factor de inhibiţie la adresa administraţiei locale, aceasta trebuie să depăşească situaţia ingrată de a fi o comunitate mică şi să propună şi să prevadă investiţii în infrastructura publică utilă ecosistemului propriu: clădiri publice precum centre noi administrative şi urbane, centre de afaceri, de cercetări, sedii de facultăţi şi campusuri universitare, incubatoare şi clustere dar şi centre culturale, sportive, galerii şi muzee, etc., care sunt necesare atât pentru rolul funcţional cât şi pentru cel de creare şi susţinere a identităţii comunitatii.

Prin atragerea de persoane cu competenţe potrivite în varii domenii, Ghimbavul poate deveni pentru sine şi pentru Zona Metropolitană Braşov, o referință a vieții culturale, dar şi a unui mediu antreprenorial competitiv la nivel naţional şi european. **Excelenţa** devine astfel dezideratul principal care trebuie atins, cu o validare certă a acesteia prin rezultatele deja atinse, dar şi pentru cele preconizate în viitor. Autoritatea publică din Ghimbav, are obligaţia morală să devină astfel principalul instrument de regenerare sociala a comunităţii.

Secţiunea II: Strategia de dezvoltare. Concepte și principii. Viziunea și obiectivele de dezvoltare a oraşului Ghimbav

Capitolul 1 - INTRODUCERE

Sub ”umbrela” conceptului generos și generic denumit ”Orașul Inteligent sau Smart City”, o nouă paradigmă și o noua abordare a dezvoltării durabile și sustenabile a zonelor urbane și urbanizate, își face loc în conștiința publică modernă. În principiu, acest concept-paradigmă cuprinde câteva direcții și politici publice simple, apicabile unor arii de interes pentru comunitate:

- **Mediu** sănătos și propice unei vieții moderne, prospere și calitativ superioară. Viaţa care ”merită să fie trăită”.

- Un complex **social** bazat pe idei, concepte, cutume, traditii, politici publice și legi articulate care să întărească coeziunea comunității și comunitară, să creeze șanse egale de dezvoltare într-o comunitate, să asigure siguranța cetățenilor și să producă o efervescență inovatoare în toate sferele activității umane, cu păstrarea adecvată a mediului, consum redus și eficient de resurse, inclusiv de energii alternative, în mod durabil și sustenabil.

- Elaborarea de studii și strategii moderne, pe diverse specializări și domenii sau arii specifice de interes (social-**economic**-mediu!), cuplate la realitățile localităților interesate, în mod integrator și inteligent.

Ariile specifice de cuprindere/interes:

- În zona **socială**: arheologie, istorie, sociologie, antropologie, urbanism, educație, cultură, sport, petrecerea timpului liber.

- În zona **economie**: industrializare, tehnologizare, informatizare, cercetare-inovare, o economie bazată pe cunoaștere (cercetare, inovare, transfer tehnologic, fructificare economica).

- În zona **mediu**: o armonizare a politicilor de dezvoltare și creștere a gradului de confort, fară a dăuna mediului inconjurător. O dezvoltare durabilă și sustenabilă.

Cuprinderea acestor domenii sau arii de interes într-un cadru general de desfășurare și existență, necesită o componentă de legătură puternică: inteligența! Ea se bazează pe cunoașterea și înțelegerea legităților naturale și economico-sociale, din ce în ce mai complexe. Acest instrument specific și profund uman, poate și trebuie să fie un factor catalizator și unificator al oricărei societăţi.

Fundamental pentru o comunitate, urbană sau rurală este să perceapă cât mai corect, din timp, tendinţele şi dinamica dezvoltării sociale, în conextul globalizării. În acest sens, merită reţinute spusele lui Ralf Nejedl, vicepreşedinte senior B2B & ICT la Deutsche Telekom: "*Trecem în prezent prin cel mai mare val de creștere urbană din istorie. Peste jumătate din populația lumii trăiește azi în orașe, iar până în 2030 acest număr va crește până la aproximativ 5 miliarde. Nu e de mirare că orașele zilelor noastre fac față unor mari provocări – de la populații în creștere și bugete în scădere, la nevoia de a eficientiza utilizarea resurselor*".

O posibilă configurație a unui oraș inteligent, poate integra între 20-30 de componente.

Un exemplu în acest sens, din perspectiva aspectelor practice şi conceptuale, în România îl poate oferi cu prisosinţă oraşul Alba Iulia (proiect pilot).

Metodologia aplicată prezentului document, care reprezintă în sens mai larg, o actualizare a Strategiei de Dezvoltare Durabilă din 2014 aprobată prin HCL nr.52/2014, a urmat parcursul de mai jos şi a realizat:

- o analiză a conceptelor, politicilor şi ideilor deja conturate şi incluse în strategia anterioară;

- o sinteză a principalelor elemente de conţinut şi selectarea celor rămase valabile, în mod particular, cele legate de viziunea şi setul de valori organice al comunităţii ghimbaşene,

- analiza, selectarea şi, eventual, reintrepretarea principalelor tendinţe şi abordari în conceperea şi realizarea de proiecte conţinute în Strategia de Dezvoltare Durabilă din 2014;

- analiza factorilor interni şi externi comunităţii ghimbăşene care au schimbat dinamica proceselor sociale, economice, politice, educaţionale, culturale şi de mediu,

- selectarea tendinţelor globale ce vor influenţa oraşul Ghimbav în viitor,

- selecţia principalelor arii de interes (din cele 26 propuse) privind dezvoltarea oraşului Ghimbav, păstrarea celor viabile, definirea unora noi şi amplificarea unora dintre ele, în ipoteza în care ele vor deveni „stâlpii de sprijin" ai noii proiecţii de dezvoltare sustenabila, în această etapă preconizată a se încheia în 2024.

În orice perspectivă de dezvoltare durabilă, sustenabilă şi inteligentă, este necesară fundamentarea unei planificări riguroase pentru strategii valoroase.

La baza procesului de elaborare şi implementare a unei politici de dezvoltare, stă planificarea strategică. Planificarea strategică este un proces sistematic de luare a deciziilor prin care autoritatea locală, în parteneriat cu comunitatea urbană, îşi stabilesc viitorul – direcţii, obiective şi acţiuni, pornind de la situaţia existentă (potenţial, probleme, oportunităţi, ameninţări) şi identifică modalităţile prin care pot acţiona pentru a schimba în bine / mai bine această situaţie, utilizând resursele existente. Ca atare, acest proces oferă un cadru general de acţiune: o modalitate de identificare a priorităţilor, de a lua decizii bune şi de a aloca eficient resursele (bani, timp, oameni, informaţii) pentru atingerea obiectivelor stabilite.

În cadrul procesului de elaborare a politicii integrate de dezvoltare urbană, implicit a strategiei de dezvoltare durabilă, se derulează mai multe etape, asa după cum sunt prezentate în figura de mai jos.

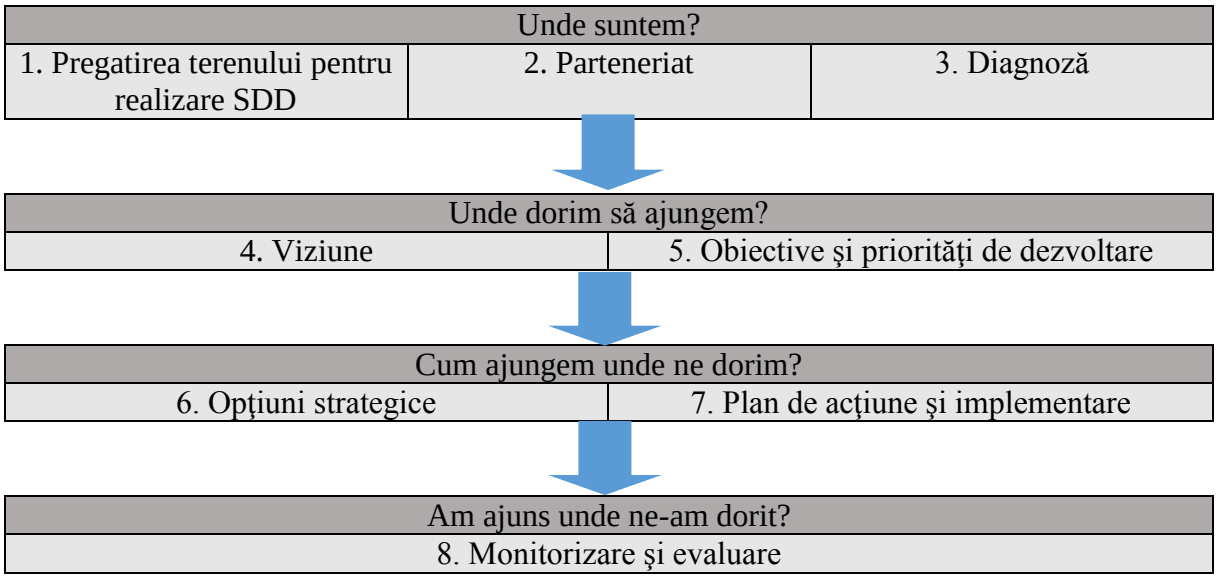


Fig. 52 - Etape în elaborarea de politici de dezvoltare urbană (şi întocmire SDD)

Sursa: "Ghid privind dezvoltarea şi implementarea de politici urbane integrate"(prelucrare pe baza www.unhabitate.org)

Capitolul 2 - PREGATIREA TERENULUI PENTRU REALIZARE SDD. STABILIREA UNUI CADRU ŞI A INSTRUMENTELOR DE LUCRU (ETAPA 1)

Un rol important în „Pregătirea terenului pentru realizarea SDD" l-a avut definirea obiectivelor urmărite în procesul de elaborare a politicii de dezvoltare urbană (obiectivul principal fiind acela de a elabora o Strategie de dezvoltare durabilă şi sustenabilă).

Urmează inventarierea resurselor disponibile (oameni, timp, bani, informaţii), instrumentele şi metodologia de lucru.

Instituţia coordonatoare este administraţia publică a oraşului. Reprezentată legal de către Primarul oraşului Ghimbav, dl. TOMA Dorel. Rolul ei fiind acela de lansare a temei în spaţiul public, de identificare a obiectivelor şi de conştientizare a comunităţii asupra importanţei provocărilor şi oportunităţilor economice, sociale şi de mediu la care sunt şi vor fi supuşi toţi actorii implicaţi în viaţa oraşului. Deasemeni, se asigură de buna coordonare şi menţinere a procesului elaborării strategiei, alocă resursele convenite.

Strategia acoperă întreaga arie a oraşului, respectiv limitele Unităţii Administrativ Teritoriale-UAT Ghimbav.

Personalul primăriei este implicat în toate etapele de elaborare a SDD.

Planificarea activităţilor ţine cont de timpul avut la dispoziţie (cca 9 luni), corelarea cu finalizarea unor studii importante şi necesare dezvoltării oraşului (realizare Studii de trafic, PMUD, PAED, SF-uri şi PT-uri,etc), cât şi de sincronizarea cu lansarea şi închiderea programelor operaţionale regionale de finanţare nerambursabilă (lansate la mijlocul şi la sfârşitul anului 2016, cu extindere în semestrul I al anului 2017). Nu în ultimul rând, legat de apariţia SIDU la nivelul Polului de Creştere Braşov, a documentelor programatice ale Zonei Metropolitane Braşov, ale Consiliului Judeţean şi a evoluţiilor politice şi guvernamentale interne. Obiectivul principal s-a raportat şi la resursele disponibile şi la constrîngerile impuse de acestea.

Capitolul 3 - PARTENERIAT. IDENTIFICAREA ŞI IMPLICAEA PARTENERILOR ÎN CADRUL PROCESULUI DE ELABORARE, APROBARE ŞI IMPLEMENTARE SDD (ETAPA 2)

În „etapa de parteneriat”, se aplică o abordare de tip participativ şi colaborativ, ce presupune implicarea diferiţilor actori relevanţi sau interesaţi de la nivel local şi metropolitan, care doresc să îşi expună interesele, problemele, dorinţele şi viziunile proprii, în raport cu oraşul şi strategia de dezvoltare. Implicit, pentru îmbunătăţirea acesteia şi creşterea gradului de susţinere şi succes în perioada de implementare.

Astfel, la nivelul oraşului, apar beneficii:

- se asigură o viziune comună şi coerentă;
- se asigură un impact pozitiv în relaţie cu alte politici şi strategii sectoriale sau de nivel teritorial superior (judeţ, regiune, etc);
- se asigură efectul de multiplicare al investiţiilor publice prin investiţii private;
- se asigură un transfer facil de informaţii şi de idei la nivelul comunităţii urbane şi către alte strategii teritoriale superioare (metropolitane, ADR Centru, etc.).

Există şase tipuri de parteneri sociali sau actori, posibil de a fi implicaţi:

1. Din sectorul public: instituţii deconcentrate, servicii publice descentralizate, instituţii de educaţie şi cercetare;
2. Mediul de afaceri: companii, firme mici-IMM, Camere de Comerţ, Asociaţii de profil, Instituţii financiare şi de credit;
3. Forţă de muncă: asociaţii patronale, asociaţii sindicale;
4. Organizaţii nonguvernamentale şi comunitare: ONG-uri, Grupuri de Iniţiativă locală, Asociaţii de propietari, organizaţii de cult;
5. Publicul larg: lideri locali, celebrităţi din diferite domenii, alţi cetăţeni;
6. Alţi actori: partide politice, mass-media, direcţia de statistică, etc.

În ce priveşte constituirea de parteneriate, la nivelul comunităţii, se reiterează o parte din mesajele ce dau consistenţă viziunii, strategiei, planificării, acţiunii şi rezultatelor preconizate, foarte necesare efortului actorilor implicaţi în dezvoltarea urbei (**specialiștii din diferite domenii – urbaniști, arhitecți, constructori, ingineri, furnizori de servicii, responsabilii de elaborarea politicilor publice, consilieri și personalul din primărie, oameni de afaceri și antreprenori, societatea civilă, mediul academic**, și nu în ultimul rând, **cetățenii)**.

Astfel, au fost utile întâlnirile, discuţiile şi dezbaterile, participarea la diverse manifestări ale comunităţii, chestionare, sondaje, etc. pentru conturarea valorilor cetăţenilor ghimbăşeni, ale problemelor cu care se confruntă, a soluţiilor preconizate pentru rezolvarea dificultăţilor întâmpinate în activitatea curentă, precum şi efortul comunităţii (actori şi instituţii) în vederea desluşirii ameninţărilor diverse (naturale, economice, sociale) şi a interacţiunilor diverse, interne şi externe, în efortul dezvoltării durabile şi a îmbunătăţirii calităţii vieţii lor.

Capitolul 4 - DIAGNOZĂ. ANALIZA ŞI IDENTIFICAREA PROBLEMELOR DE LA NIVEL LOCAL (ETAPA 3)

În „etapa de diagnoză”, cel mai mult timp a fost folosit la analiza documentelor şi a corelaţiilor dintre ele: date diverse, strategii naţionale, strategii sectoriale elaborate, strategii locale, planuri de acţiune, programe, exemple de bune practici, rapoarte şi studii de specialitate, elaborate de diverse instituţii şi organisme specilizate (de exemplu: ONU, Comisia Europeană, Ministere ale Guvernului României, institute de cercetare şi sondare a opiniei publice, Agenţia Metropolitană Braşov, ADR Centru, Agenția Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă Brașov, etc). De asemenea, s-au cules informații din anchetele de teren (realizate prin interviuri cu factori de decizie la nivel local, studii şi documentări despre viaţa cetăţenilor din Ghimbav şi din Zona Metropolitană), cu scopul declarat de a identifica prioritățile de dezvoltare și de investiții pe termen scurt, mediu și lung.

Multe din ideile şi propunerile incluse în SDD, sunt expresii ale activităţilor întreprinse în diferite faze şi pe parcursul derulării de proiecte sectoriale (Brandul oraşului Ghimbav, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă-PMUD, Studiul de Fezabilitate pentru un Iluminat Inteligent, etc.) şi care au fost supuse dezbaterilor publice, pentru îmbunătăţirea perspectivei comunităţii locale asupra dezvoltării oraşului.

Culegerea de informaţii cantitative şi calitative s-a finalizat prin elaborarea „analizei diagnostic” şi a analizei potenţialului, dificultăţilor, oportunităţilor şi ameninţărilor posibile. Pe baza lor s-au identificat problemele specifice şi s-au stabilit obiectivele şi priorităţile, intervenţiile prioritare propuse şi acţiunile/proiectele strategice necesare implementării politicilor de dezvoltare durabilă şi sustenabilă, ce sunt cuprinse în corpul Strategiei de Dezvoltare Durabilă.

Analiza Comparativă.

În anii 2010 şi 2014 comunitatea din oraşul Ghimbav, prin Consiliul Local şi Primărie, au iniţiat, conceput, dezbătut şi implementat o serie de documente programatice, denumite generic: „Strategia de Dezvoltare Durabilă-SDD”. Rolul lor a fost multiplu:

- să identifice şi să inventarieze patrimoniul localităţii, existenţa sau lipsa politicilor publice, acţiunile, evenimentele şi existenţa unor bune practici în administrarea oraşului;
- să documenteze, analizeze, sintetizeze şi evalueze necesităţile comunităţii;
- să conceapă, elaboreze şi să implementeze politici publice moderne în administraţia publică locală;
- să creeze mediul conceptual şi pragmatic pentru elaborarea şi derularea unor proiecte fundamentale pentru dezvoltarea oraşului;
- să creeze un spaţiu al ideilor, dezbaterilor şi conceptelor ce privesc comunitatea şi relaţia ei cu vecinătăţile şi mediul socio-economic românesc şi internaţional;
- să selecteze acele idei, propuneri de proiecte şi viziuni care, bine fundamentate tehnic şi cu surse de finanatre, să poată fi transpuse în realitatea urmatorilor ani şi decenii.

Iar pentru etapa de diagnoză, se iau în considerare:

- evaluarea stadiului de realizare a proiectelor propuse în Strategia de Dezvoltare Durabila din 2014; preluarea unor idei de proiecte lansate Evaluarea stadiului de realizare a proiectelor propuse în Strategia de Dezvoltare Durabila din 2014 şi îmbuntăţirea lor;
- crearea unei noi liste de proiecte propuse pentru etapa urmatoare, 2016-2026;
- un inventar de documentaţii, strategii, documente programatice proprii precum şi cele emise la nivelul Uniunii Europeane, Guvernul şi Parlamentul României, instituţii publice, institute de prognoză;
- corelarea Strategiei cu alte instrumente strategice elaborate de autorităţi locale, poli de creştere, autorităţi judeţene, regionale, naţionale şi europene. Pentru susţinerea propunerilor, actuala Strategie

reactualizată (STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ 2014-2024 – ACTUALIZARE PENTRU ANUL 2016 ÎN CORELARE CU S.I.D.U. POL DE CREȘTERE BRAȘOV)

- beneficiază de materiale ample ca întindere şi densitate informaţională, anexate (hărţi, grafice, statistici, extrase din documente şi documentaţii, strategii naţionale, regionale şi europene, publicaţii, informaţii din mediul online, etc).

Extrase din **Strategia Ghimbav 2010:**

Direcţiile strategice de acţiune elaborate în 2010

1. Derularea investiţiilor în infrastructura majoră de transport tangenţială oraşului Ghimbav.
2. Modernizarea şi extinderea infrastructurii de baza şi serviciilor publice, educaționale şi medicale în orașul Ghimbav.
3. Dezvoltarea structurilor de sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri şi a turismului de afaceri şi de tranzit.

Obiective

a) Imbunătățirea mobilității şi accesibilității în oras;
b) Dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;
c) Dezvoltarea infrastructurii sociale şi a serviciilor sociale;
d) Dezvoltarea şi promovarea potenţialului turistic;
e) Dezvoltarea serviciilor;

Probleme identificate pe domenii strategice

- insuficiența spațiilor destinate învățământului școlar şi preșcolar datorită proceselor de retrocedare ale Corpului A de pe str.Școlii;
- scăderea populației școlare datorită migrației către Brașov;
- lipsa serviciilor medicale specializate în localitate;
- lipsa unui centru medical de permanență pentru urgențe minore în localitate;
- lipsa spaţiilor amenajate în vederea desfăşurării activităților de divertisment şi recreere: cinematograf, săli de spectacole;
- insuficientă valorificare şi implicare pentru patrimoniul cultural;
- migrarea elevilor spre Brașov - scăderea efectivului de elevi care vor frecventa cursurile școlii din localitate;
- continuarea creșterii ratei șomajului în localitate;
- creșterea nevoii şi a costurilor de protecție sociaă pentru categorii dezavantajate tot mai numeroase care vor fi afectate de criza economică;
- lipsa fondurilor publice pentru investiții în domeniul social în contextul reducerii drastice a cheltuielilor publice la nivelul anului 2010 (investiții negeneratoare de venit);
- evoluțiile contradictorii în sectorul descentralizării învățământului şi educației;
- fluctuațiile legislative în domeniul educației, cu impact asupra calității procesului de formare.

Proiecte propuse spre a fi implementate

- construcția aeroportului internațional Brașov – Ghimbav;
- construcția autostrăzii Transilvania (București – Brașov – Borș);
- construirea aerodromului Brașov-Ghimbav pentru avioane de tip ATR 42;
- realizarea de locuri de parcare;
- amenajarea de spații verzi;
- lucrări de înlocuire la rețelele învechite de apă şi canalizare;
- realizarea rețelei de utilități în întreg cartierul nou DN 1- DN 73B - șoseaua Cristianului;
- reabilitarea termică a blocurilor;

- îmbunătățirea condițiilor de transport- suplimentarea curselor auto spre Brașov sau realizarea sistemelor de transport inter-modale urbane şi metropolitane;
- amenajarea infrastructurii adiacente aeroportului – modernizarea gării, introducerea de curse de transport la şi de la aeroport;
- investiții în sisteme regenerabile de producere a energiei regenerabile pentru utilizare publică (rețea iluminat public, încalzire clădiri publice, etc);
- centrul rezidențial pentru persoane vârstnice și persoane cu handicap;
- amenajarea spațiilor pentru recreere - amenajarea căminului cultural, constuirea unei noi săli de spectacole (cinema, teatru, concerte);
- dezvoltarea unui centru sau a unei rețele de servicii sociale şi comunitare;
- finalizarea lucrărilor la grădiniţa nouă cu program prelungit în zona cartier DN 73 B;
- construire noi spații pentru învățământul școlar;
- construirea unui bazin de înot în zona cartier DN 73 B;
- construirea unei policlinici;
- realizarea de noi structuri de cazare la standarde moderne;
- renovarea întregului centru istoric al orașului, cu valorificarea cetății Ghimbav;
- crearea unui centru de promovare a localității (economic, turistic, formare profesională);
- continuarea investițiilor în infrastructura de agrement sportivă: sporturi cu motor, sporturi aeronautice;
- construirea unui Centru de expoziții, conferințe, concerte care va deservi întreg județul Brașov;
- realizarea unui centru comercial propriu al orașului.

Activități:
- drumetii;
- pista de karting;
- paraşutism, pilotaj şi planorism oferite de aeroclubul „Mircea Zorileanu”;
- aerodromul Ghimbav;
- gastronomie specifică;
- mărturii ale convieţuirii românilor cu saşii.
- evenimente prin care se promovează obiceiurile și tradițiile locale;
- Zilele Ghimbavului;
- Carnavalul organizat de saşi.

Extrase din **Strategia de Dezvoltare Durabilă- 2014**

Preambul Ghimbav SDD 2014

- Pregătindu-se să răspundă eficient la schimbările rapide din mediul economic, social şi politic românesc, Consiliul Local şi Primaria Ghimbav (CL şi PGH) recunosc necesitatea unor noi abordări în modul în care işi desfăşoară activitatea.
- În ultima perioadă au avut loc importante schimbări în legislație şi în modul în care administraţia publică locală operează, şi este de aşteptat ca acestea să continue în perioada ce urmează.
- Deşi la o privire superficială s-ar putea crede că problematicile ce afectează activitatea administraţiei locale provin în special de la administraţia centrală, o examinare mai atentă reflectă o schimbare în atitudinea cetățenilor, în modul în care ei se raportează la activitatea şi cultura administraţiei la nivel local.
- Notiuni ca: transparența/deschiderea, eficiența şi competitivitatea trec tot mai mult din zona problematicilor abstracte în cea a aşteptărilor cetățenilor. În acelaşi timp CL şi PGH se vor confrunta tot mai mult, pe de o parte cu penuria de resurse, şi cu o competiție acerbă pentru aceste resurse limitate cu alte orașe ale județului, pe de altă parte.

- Noi, CL şi PGH, trebuie să acceptăm, să înțelegem şi să facem față tuturor acestor provocări pentru a putea oferi servicii de cea mai bună calitate cetățenilor Ghimbavului.

- Înainte de toate, membrii Consiliului şi aparatul/serviciile primăriei trebuie să lucreze împreună, să adopte o abordare integrată față de multitudinea de servicii ce trebuie oferite cetățenilor şi, poate cel mai important lucru, să întelegem DE CE facem ceea ce facem. Pe scurt, avem nevoie de o strategie clară, de un cadru care va sta la baza tuturor activităților noastre şi la care trebuie să ne raportăm în momentul în care ne evaluăm activitatea.

- Toate acţiunile noastre trebuie să se subordoneze principalei noastre raţiuni de a fi, şi anume, deservirea cetățenilor Ghimbavului prin valorificarea creativității şi profesionalismului personalului aparatului primăriei.

- CL şi PGH trebuie sa facă față şi să se implice nu numai în ariile de activitate considerate tradiționale pentru administraţia locală ci să se implice viguros, împreună cu partenerii lor, în dezvoltarea economică a oraşului, în crearea de noi locuri de muncă.

- În vederea dezvoltării acestui cadru, a strategiei de dezvoltare, executivul primăriei va implica întreg personalul, membri Consiliului şi cetățenii Ghimbavului, pentru a transpune viziunea şi valorile Consiliului în strategii sectoriale şi programe concrete menite să transforme oraşul nostru în cel mai prosper şi civilizat oraș din județ.

Viziune

Consiliul Local şi Primăria Ghimbav sunt dedicate îmbunătățirii calității vieții tuturor cetățenilor oraşului şi transformării Ghimbavului în cel mai civilizat şi prosper oraș din județ.

Valori Organice

În stricta legatură cu această viziune, CL şi PGH îşi propun ca întreagpa lor activitate să se bazeze pe următorul set de valori :

1. Aşezarea nevoilor şi doleantelor Ghimbăşenilor în prim planul preocupărilor noastre.

2. Obiective şi direcţie clare. CL şi PGH consideră că întreg personalul primăriei trebuie să aibă o imagine foarte clară a direcţiei în care ne îndreptam, a obiectivelor pe care trebuie să le atingem, cât şi a rolului pe care trebuie să îl îndeplinească în acest proces.

3. Integritate şi încredere. În toată activitatea lor, CL şi PGH vor dezvolta şi menține în organizație o cultură de integritate şi încredere.

4. Profesionalism CL şi PGH sunt decise să ofere servicii de înaltă calitate cetățenilor Ghimbavului şi să cheltuiască cu eficiență şi chibzuință banul public.

5. Parteneriat/ Lucru în echipă. CL şi PGH vor lucra în parteneriat cu principalii actori de care depinde viitorul oraşului şi cu asociațiile şi organizațiile cu care colaborează în prezent.

6. CL şi PGH prețuiesc personalul primăriei şi consideră că ei reprezintă principala resursă a activității lor, resursa pe care o vor dezvolta şi răsplăti.

7. Inovarea. CL şi PGH vor promova în organizație o cultura ce sprijină şi încurajează ideile, inovarea şi talentul personalului.

8. Deschidere şi comunicare. CL şi PGH îşi desfăşoară activitatea într-o manieră deschisă şi onestă. Recunoaştem de asemenea că principala modalitate pentru atingerea obiectivelor noastre este comunicarea.

9. Respectul pentru mediu. CL şi PGH vor pune la baza tuturor programelor lor, principiile dezvoltării durabile şi vor încuraja respectul şi protecția mediului.

O cultură de dialog cu comunitatea

În vedera realizării strategiei, CL şi PGH trebuie să dezvolte un dialog susținut cu comunitatea.

Dezvoltarea viitoare a Ghimbavului depinde în mod hotărâtor de adoptarea, mai degrabă, din partea CL şi a PGH a unei atitudini pro-active, inovative decât simpla satisfacere a îndatoririlor ce decurg din lege.

Pentru a atinge aceste obiective este necesar să avem în vedere următoarele :

- Identificarea sferelor de acţiune
- Dezvoltarea relațiilor/comunicării cu cetățenii
- Utilizarea eficientă a personalului
- Inventarierea resurselor disponibile

Aceste patru elemente sunt esențiale pentru succesul oricărei strategii de dezvoltare şi trebuie avute în vedere în dezvoltarea oricărui tip de program.

Sferele de acţiune

Deşi viziunea Consiliului este clară, ea trebuie înțeleasă, tradusă şi comunicată în termeni foarte practici.

Dacă dorim să avem un impact clar asupra condițiilor de viață, a calității vieții cetățenilor Ghimbavului, sferele de acţiune trebuie să cuprindă :

- *Infrastructura şi construcţiile de locuințe*. CL şi PGH trebuie să facă tot ce le stă în putință pentru ca fiecare cetățean al oraşului să aibă acces la o locuință decentă. De asemenea programele de dezvoltare trebuie să prevadă posibilitatea asigurării întregii game de calități de locuințe şi într-o măsură suficientă pentru ca nevoile de creştere a populației să fie satisfăcute.
- *Crearea de locuri de muncă*. CL şi PGH trebuie să joace un rol central pentru ca, în parteneriat cu alte organisme ce au responsabilități în domeniu, Ghimbavul să devină oraşul cel mai atractiv din țară pentru investiții, pentru crearea de locuri de muncă.
- *Agrement şi petrecerea timpului liber*. CL şi PGH vor dezvolta programe pentru a asigura o gamă cât mai diversificată de facilități/oportunităţi pentru petrecerea timpului liber.
- *Mediul*. CL şi PGH vor acţiona împreună cu organismele abilitate, pentru păstrarea calității mediului şi vor pune la baza tuturor programelor lor de dezvoltare principiile dezvoltării durabile.
- *Cultura, Învățământ, Sănătate*. CL şi PGH recunosc faptul că serviciile în domeniul culturii, sanătății şi învățământului au un rol central în ceea ce priveşte calitatea vieții cetățenilor Ghimbavului şi vor face tot ce le stă în putință pentru ca, împreună cu celelalte organizații ce au atribuții în aceste domenii, să asigure dezvoltarea continuă a calității acestora.

Primăria Ghimbav va realiza strategii sectoriale şi programe în sferele de acţiune menționate mai sus, şi le va supune spre dezbatere Consiliului şi cetățenilor Ghimbavului.

Este evident ca pentru realizarea celor propuse mai sus, trebuie ținut cont şi de :

Dezvoltarea relațiilor/comunicării cu cetățenii

Exista percepția că, deşi calitatea serviciilor prestate de primărie se îmbunătățeşte constant, CL nu este suficient în contact cu aspirațiile şi nevoile cetățenilor. Dacă este asa, CL şi PGH trebuie să îşi dezvolte activitatea de consultare a cetățenilor, de schimb de informații cu comunitatea, pentru a răspunde aspirațiilor Ghimbăşenilor şi de a-i informa asupra activității pe care o desfăşurăm.

Acest proces nu este de loc unul simplu şi trebuie evitate promisiunile goale sau reducerea comunicării cu cetățenii la simple sondaje de opinie.

În plus trebuie să existe un echilibru între anumite nevoi pe termen scurt ale cetățenilor şi proiectele pe termen lung ale CL şi PGH.

Instituțiile noastre trebuie să evite raporturi paternaliste cu cetățenii şi să se deschidă mai mult spre comunitate. Nu numai că avem noi înşine mai mult de învățat, ci, în procesul de comunicare putem la rândul nostru să îi informăm pe Ghimbăşeni asupra rolului şi eforturilor noastre pentru oferirea unor servicii de calitate.

Utilizarea eficientă a personalului

Principala resursă în realizarea obiectivelor propuse o reprezintă talentul şi dedicarea personalului aparatului primăriei. Acest talent trebuie stimulat şi canalizat în aşa fel încât să contribuie în mod eficient la realizarea reformei în administraţie. Există încă loc pentru îmbunătățirea comunicării dintre conducere şi personal, pentru implicarea acestuia în elaborarea strategiilor şi programelor, şi mai general, în procesul de luare a deciziilor.

Conducerea primăriei trebuie să se mişte înspre un stil de mangement care să încurajeze comunicarea deschisă, în ambele sensuri, cu implicarea parsonalului şi descentralizarea luării deciziilor. Aceste lucruri ar ajuta la motivarea personalului, la stimularea entuziasmului şi ar încuraja inovarea şi implicarea sa. Barierele dintre direcţii trebuie la rândul lor străpunse şi trebuie încurajat stilul de lucru interdepartamental, de echipă.

Este esențial de asemenea să se treacă la acţiune pentru a dezvolta un stil de lucru centrat pe comunitate, pentru strângerea legăturilor dintre Consiliu, respectiv primărie şi cetățeni.

Inventarierea resurselor disponibile

Este foarte clar că în dezvoltarea strategiei şi a programelor specifice trebuie să fim realişti şi să ținem cont de constrângerile în ceea ce priveşte volumul resurselor disponibile. Trebuie de aceea să realizăm un inventar clar al tuturor resurselor disponibile, inclusiv al celor din surse „netradiționale" (cum ar fi programele europene spre exemplu).

Până de curând majoritatea resurselor proveneau din redistribuirile de la nivel central. În viitor, atragerea de resurse va deveni un proces din ce în ce mai complex, divers şi inovativ. În special, parteneriatele cu sectorul privat vor deveni din ce în ce mai utilizate în dezvoltarea de proiecte şi programe.

VALORI

SFERE DE ACTIUNE

GRUPE DE LUCRU INTERDISCIPLINARE

SITUATIE EXISTENTA

IDENTIFICARE PROBLEME

ELABORARE POLITICI

ACTIUNI/ACTIVITATI

PRIORITATI

PROIECTE/PROGRAME

Strategia pe 2014 Lista de proiecte propuse

Sector	Proiecte / Acțiuni
Infrastructura	1. Extinderea rețelei de alimentare cu apă
Infrastructura	2. Realizarea branșamentelor la alimentarea cu apă până în curțile caselor (pentru a permite modernizarea trotuarelor)
Infrastructura	3. Extinderea rețelei de canalizare
Infrastructura	4. Realizarea branșamentelor la canalizare până în curțile caselor
Infrastructura	5. Informare: pentru următorii 7 ani, Compania Apa, prin programul operațional sectorial valabil în perioada 2014 - 2020, are planificată o extindere cu aproximativ 7 km a sistemului apă-canal, în cartierul ”Gențiana” (cf. Master Plan al Companiei APA Brașov)
Infrastructura	6. Extinderea rețelei electrice
Infrastructura	7. Redimensionarea stațiilor de transformare în concordanță cu nevoile generate de construcțiile de locuințe și de firme
Infrastructura	8. Parteneriat public privat (PPP) cu Universitatea Transilvania din Brașov pentru desemnarea Ghimbavului ca localitate pilot pentru realizarea de proiecte pe energii alternative pasive (electrică, termică, biomasă și fotovoltaică) și consumuri reduse la nivel comunitar. Primul oraș cu consum energetic zero (financiar)
Infrastructura	9. Reabilitarea termică a locuințelor
Infrastructura	10. Extinderea rețelei de alimentare cu gaz
Infrastructura	11. Introducerea rețelei de fibră optică pentru sisteme computaționale
Infrastructura	12. Îmbunătățirea transportului public, inclusiv în parteneriat cu zona metropolitană. Resistematizarea căilor de transport local. Studiu/studii de trafic local și optimizare. Trasee noi, pentru traficul greu și scurtarea distanțelor de transport cu circa 2 km (Zona Industrială – Baza de Producție Vectra - Ieșirea din Ghimbav)
Infrastructura	13. Analiza și reglementarea transportului școlar și preșcolar
Infrastructura	14. Creșterea (în funcție de necesități) a ponderii transportului pe calea ferată
Infrastructura	15. Studiu privind oportunitatea unui pod mobil (str. Cuza Vodă - pentru cazuri de inundații severe). Posibil în tandem cu o cale de sub/supra traversare a DJ spre noul cartier al Tineretului
Infrastructura	16. Elaborarea de programe de transport comun în mijloace eco-poluante: linii de trenuri ușoare (locomotivă plus maxim 2 vagoane) Brașov –Ghimbav (cu un orar zilnic, curse la ½ oră). Înființarea unei linii locale de biciclete gratuite, autobuze ecologice, etc. (inclusiv ”sport”, mersul pe jos de la gară la locul de muncă) în conexiune cu restul mijloacelor de transport (inclusiv cele private)
Infrastructura	17. Elaborarea de studii privind capacitățile de parcare în oraș
Infrastructura	18. Elaborarea de studii privind racordarea unor piste de biciclete la traseele existente și crearea unor noi trasee pentru biciclete
Dezvoltarea economică	1. Înființarea forului economic consultativ (Primărie - mediu de afaceri - societatea civilă - alte instituții)
Dezvoltarea economică	2. Controlul strict al aspectului construcțiilor pentru păstrarea / armonizarea lor cu specificul Ghimbavului, inclusiv prin elaborarea unui Cod de Urbanism propriu
Dezvoltarea economică	3. Dezvoltarea de investiții în spații și imobile, pentru sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii (susținerea apariției de “parcuri industriale, clustere de producție si inovare, incubatoare de afaceri”)
Dezvoltarea economică	4. Relocarea la Ghimbav a firmelor localnicilor situate în Județul Brașov, printr-un program susținut de facilități comunitare. La fel, pentru firmele mari din domeniul aeronauticii (exemplu Aerofina București)
Dezvoltarea economică	5. Atragerea de investitori de la Brașov și definirea unui “pol” de interes și dezvoltare în jurul industriei aeronautice din Ghimbav și a planurilor de dezvoltare a unui Aeroport Internațional. Facilitarea unor industrii noi de cercetare, proiectare și mentenanță

	aeronautică, conform tehnologiilor actuale precum și a unor industrii adiacente - electronică și telecomunicații, mecatronică, etc.)
Dezvoltarea economică	6. Atragerea de noi resurse financiare. Împreună cu proprietarii terenurilor și cu sprijinul celor două agenții de dezvoltare, a consultanților, etc., se vor identifica sursele de finanțare europene, guvernamentale sau private (fonduri de investiții) din cadrul programelor privind diversificarea economiei rurale / urbane și care ar putea susține cu fonduri, investițiile pentru dezvoltarea spațiilor / terenurilor din perimetrul localității
Dezvoltarea economică	7. Identificarea și "marcarea" unui "Centru" al orașului. Sprijinirea și menținerea vitalității si viabilității Centrului orașului Ghimbav
Dezvoltarea economică	8. Stimularea investițiilor (cu păstrarea caracterului Centrului) și crearea unui mediu de înaltă calitate, ușor accesibil (d.p.d.v. al transportului), unde cetățenii orașului si vizitatorii să se simtă în siguranță
Dezvoltarea economică	9. Promovarea imaginii Centrului / Centrelor orașului ca un loc atractiv, plin de viață și unde oamenii își doresc să trăiască, să-și facă cumpărăturile, să lucreze, loc pe care să îl viziteze și unde să se distreze
Dezvoltarea economică	10. Încurajarea colaborării dintre sectorul public și privat, cu scopul de a dezvolta și promova Centrul
Dezvoltarea economică	11. Analiza tuturor clădirilor din zonele centrale și împreună cu proprietarii acestora să lucreze la conceperea unui proiect pe termen mediu / lung (5-10 ani) de punere în valoare / renovare a acestora în conformitate cu politicile prezentate în broșurile Inspectoratului pentru Cultură Brașov. Pe termen lung această acțiune se va extinde la nivelul întregului oraș
Dezvoltarea economică	12. Elaborarea de Studii de impact privind efectul probabil asupra modernizărilor în Centrul orașului
Dezvoltarea economică	13. Amenajarea unor spații culturale specifice, declarate apoi " Zone de turism cultural"
Dezvoltarea economică	13. Diversificarea serviciilor oferite în oraș pentru acoperirea tuturor nevoilor existente (librărie, papetărie, croitorie, cizmărie, etc.)
Dezvoltarea economică	14. Elaborarea de studii privind remodelarea spațiilor centrale. Ghimbavul deține în zonele centrale spații generoase ce pot fi valorificate prin transformarea lor în zone pietonale frumos pavate, pline de verdeață și cu un mobilier urban de calitate. Primăria va întocmi un studiu privind amenajarea acestora și în funcție de resurse, va demara un program pe termen mediu /lung de amenajare a acestora. În această acțiune trebuie implicați și locuitorii din Ghimbav. Fiecare dintre ei, este interesat ca în fața locuinței / clădirii lui să arate frumos și ca aceasta, prin aspect să aibă o valoare cât mai mare. Este important ca înainte de a se face investiții în zonă să existe un proiect unitar pentru a se evita soluțiile individuale ce în mod sigur vor strica aspectul zonei. Acest lucru este foarte important și în ceea ce privește și plantările și amenajările de spații verzi
Dezvoltarea economică	15. Îmbunătățirea accesului în centru. Pentru ca locuitorii din Ghimbav să vină în centru la cumpărături și să apeleze la serviciile din zonă, Primăria, pe un program pe termen mediu, va trebui sa aducă trotuarele la un alt standard înalt și să asigure benzi pentru biciclete
Dezvoltarea economică	16. Specific pentru zona centrală există soluții relativ ieftine de instalare în "punctele fierbinți" de camere de luat vederi. Studii de impact
Dezvoltarea economică	17. Analiza și lansarea de programe vizând ridicarea standardelor de locuire în centrul orașului. Primăria va elabora un ghid pentru proprietarii de clădiri din zonă prin care locuitorii din Ghimbav să fie informați asupra îmbunătățirilor ce pot fi aduse clădirilor pentru sporirea confortului locatarilor
Dezvoltarea economică	18. Asigurarea de spații adecvate pentru instalarea / dezvoltarea firmelor, în principal prin regenerare urbană, redezvoltarea spațiilor disponibilizate, respectiv prin investiții noi, speculative, adecvate firmelor ce operează în sectoare cu potențial de creștere
Dezvoltarea economică	19. Elaborarea de statistici privind evoluțiile economice ale localității, în ansamblu cât și a factorilor economici, analiza lor și propunerea de soluții de îmbunătățire a

	indicatorilor economici pe termen mediu și lung
Dezvoltarea economică	20. Elaborarea de strategii de "înfrățire" cu orașe similare din lume dar și de creare a unor "bune vecinătăți" cu localitățile mai mari sau mai mici din apropierea Ghimbavului. Aceste strategii vor consolida dezvoltările economice existente și vor crea noi oportunități economice și prosperitate
Dezvoltarea economică	21. Inițierea și realizarea de asocieri între Primărie și diverse entități care susțin dezvoltări în zone de graniță între științe și tehnologii (Asociații de Inovare și Dezvoltare Tehnologică, Institute de Cercetări în Domenii Neconvenționale, ca nanotehnologia, robotica, etc.)
Dezvoltarea economică	22. Încurajarea, prin politici publice sustenabile, a Clusterelor și HUB-urilor aeronautice existente și crearea unora noi, a formelor asociative și inițiative inovative (de exemplu: pregătirea și lansarea unor "târguri specializate de inventică și inovație" sau centre permanente de "comercializare idei și prototipuri"), a parcurilor economice tematice (de IT, auto), obiective care pot transforma Ghimbavul în poli de atracție pentru produse și servicii cu valoare adăugată mare (producția de programe software), într-un mediu verde și prietenos cu natura. Posibilitatea susținută de către Primărie de a deveni Ghimbavul o altă "Vale a Siliconului" (după un model deja consacrat) și / sau o "Casă Virtuală a Arhitectului" care să "aducă împreună" pe cei mai buni proiectanți și arhitecți ai viitorului
Dezvoltarea economică	23. Întocmirea de studii de specialitate care în funcție de condițiile actuale și tendințele de dezvoltare să propună o zonalitate a întregului teritoriu
Dezvoltarea economică	24. Eficientizarea activității în cadrul agențiilor de dezvoltare metropolitană și județeană (prin propunerea de proiecte proprii)
Dezvoltarea economică	25. Întărirea relațiilor cu Camera de Comerț și Industrie Brașov pentru realizarea de cursuri, specializări și atragerea de finanțări
Dezvoltarea economică	26. Elaborarea de strategii pentru "Creșterea potențialului economic al Ghimbavului, prin parteneriat cu Universitatea Transilvania din Brașov și cu institutele de cercetări din Brașov sau din țară și străinătate", prin transfer de tehnologii și inovare
Dezvoltarea economică	27. Identificarea și redarea în circuitul economic a spațiilor neutilizate
Turismul	1. Identificare unei posibile "liste de proiecte turistice" și prezentarea unui "portofoliu" de posibile investiții oamenilor de afaceri locali și din afara orașului, români sau străini
Turismul	2. Elaborarea unor planuri de amenajare urbanistică (în directă legătură cu PUG –ul Ghimbavului) pentru a crește valoarea localității și a interesului unor turiști și a localnicilor. Exemple: amenajarea malurilor râurilor cu trasee de biciclete pe dig; amenajarea spațiilor verzi, plantări de stejari; amenajări de mobilier pentru picnic, inclusiv construirea de plaje pe malurile lacurilor și râurilor (folosind nisipul extras din zonă)
Turismul	3. Mixarea unor idei și soluții de creștere economică (în baza unor studii de fezabilitate) și racordarea la un posibil turism cu specific: "Ferma expoziție" și / sau " Ferma piscicolă cu specii antedeluviene sau exotice". Pistele de antrenament și zbor pentru aparate ușoare sau planoare, de lângă complexul aeronautic "IAR" puse la dispoziția turiștilor și localnicilor amatori de senzații tari (săritura cu parașuta, zborul cu balonul cu aer cald sau heliu, etc.)
Turismul	4. Studiul fezabilității execuției unor obiective nespecifice, tip "Teren de golf" (în proprietatea Primăriei sau în PPP). Puținele terenuri de golf din România sunt departe de a satisface atât nevoile de recreere ale clasei de mijloc, cu stil de viață și de petrecere a timpului liber asemănătoare celor din occident, cât și pe cele ale turiștilor aflați în vizită. Un complex de golf cuprinde: un teren de golf la standarde internaționale; terenuri de tenis; piscină; club cu restaurante, săli de conferințe, magazin de echipamente sportive, sală de sport; complex de cazare; facilități de agrement pentru copii. Poate fi gândit și în contextul dezvoltării agrementului și sportului în mod integrat, pentru comunitatea din Ghimbav.

Turismul	5. Studiu de oportunitate pentru investiții majore. Complex de echitație / hipodrom. În România nu există un hipodrom de galop. Complexul va permite de asemenea și organizarea de concursuri pentru atelaje și dresaj. De asemenea, mulți iubitori și crescători de cai din București, Brașov și alte orașe românești sau din străinătate, și-ar dori o locație de excelență hipică, unde să își etaleze exemplarele și să participe la competiții interne și internaționale de anvergură. Aceștia iși doresc și condiții deosebite pentru îngrijirea, întreținerea și dresajul cailor. Aceștia vor avea și o locație unde să petreacă un sfârșit de săptămâna în condiții similare celor din occident
Turismul	6. Elaborarea de planuri pentru construirea unui site "Satul Românesc". Site-ul este un complex turistic / hotel de 4-5 stele original. Satul valorifică într-un context comercial solid, cadrul natural, arhitectura, obiceiurile, tradițiile și ocupațiile vieții de la țară / satul românesc
Turismul	7. Studii de impact de mediu pentru refacerea zonelor mlăștinoase de pe malurile pârâului Bârsa și crearea unei zone de biodiversitate (minim 5-10 hectare), cu impact benefic asupra naturii și turismului
Turismul	8. Elaborarea unui plan integrat pentru valorificarea / restaurarea monumentelor istorice din arealul orașului Ghimbav (exemplu: "Casa monument Ghimbav")
Turismul	9. Inițierea unor dialoguri și elaborarea de studii comune, de specialitate, pentru restaurarea și reintroducerea edificiului "Biserica evanghelică" în viața socială a localnicilor și în circuitul turistic
Turismul	10. Analiza și identificarea unor "Zone de turism cultural specializat"; demararea de acțiuni de identificare a resurselor financiare necesare pentru implementarea unui astfel de proiect necesar dezvoltării turistice
Turismul	11. Elaborarea unor studii privind necesitatea înființării unui Muzeu local. Deoarece apariția unui muzeu în Ghimbav ar angrena multe instituții, ONG-uri și chiar simpli cetățeni, acest demers poate deveni un act de solidaritate comunitară. Astfel, prin donații de obiecte și înscrisuri valoroase ce aparțin istoriei locale sau naționale aflate în colecții private, Muzeul poate deveni un punct de atracție turistică și educație culturală. În același context se pot realiza studii pentru necesitatea înființării unui Muzeu Aeronautic
Turismul	12. Realizarea unui portal informatic, cu conținut electronic de interes public și promovarea, în și prin toate mediile, a unei realități: "Ghimbavul, orașul prietenos cu mediul și în care iți place să trăiești!" Portalul va funcționa pe trei direcții importante: 1. comunicare interactivă cu proprii cetățeni (informări, publicitate instituțională, plăți on-line, chioșcuri de informare, etc.); 2. promovarea brandului orașului, promovarea economică, istorică, culturală multi-lingvală; 3. „Loc de întâlnire virtuală" între locuitorii din Ghimbav și orice locuitor al planetei.
Turismul	13. Evaluarea posibilității de a reînvia manifestări / festivaluri: "Un Turnir al Cavalerilor Teutoni" și inițierea unui „Târg medieval de iarnă" (comercial). Integrarea festivalului și a târgului în acțiuni mai ample și, eventual, permanente (asemănător cu „Turul Cetăților Fortificate Transilvane", „Drumul Vinului", „Dracula Tur", etc.)
Turismul	14. Identificarea de oportunități pentru desfășurarea de concerte diverse, în spații închise / deschise. Creșterea vizibilității manifestărilor: „Muzica Barthensis" și a celor de orgă, coroborate cu cele promovate la secțiunea „Cultură" și „Educație"
Turismul	15. Studiu de caz: în registrul manifestărilor cu tradiție în localitățile României se regăsesc și festivalurile comunitare "Fii Satului". Un proiect posibil de succes ar fi instituirea unor zile de sărbătoare, anual, de tip " Rechemați Fii satului de origine germană"
Turismul	16. Atragerea unor firme puternice de OUTLET- MAGAZINE de "BRANDURI". Analiza tipurilor de facilități pe care Primăria le poate oferi unor firme pentru a crea și un "turism de cumpărături", benefic oricărei localități care posedă și un aeroport.
Turismul	17. Prin asocieri cu ONG-uri de profil, în special turism istoric, turism montan, asociații

	de salvare de monumente, asociații culturale (inclusiv prin aderarea la unele asociații și grupuri specifice, cum ar fi GAL-Grupul de Acțiune Locală, ANT, ANTREC, A. P. D. T. Brașov, Asociația "Mihai Eminescu"- patronată de către Prințul Charles al Marii Britanii, etc.), precum și cele specializate în domeniul resurselor umane, a comunicării, se pot extinde acțiunile și la nivel regional, național și european.
Turismul	18. Un trenuleț turistic poate fi mijlocul ideal de a realiza legătura între obiectivele turistice din orașul Ghimbav, între Centru și zonele de agrement, între Ghimbav și localități învecinate în cadrul unui parteneriat turistic
Turismul	19. Întocmirea de studii de fezabilitate pentru construirea unui spațiu expozițional permanent care să găzduiască evenimentele și manifestările de afaceri, culturale, educaționale, divertisment, etc. (ex. Târguri, expoziții, spectacole)
Siguranța populației	1. Realizarea parteneriatului pentru siguranța locuitorilor din Ghimbav
Siguranța populației	2. Stabilirea de criterii clare de performanță pentru toți cei implicați / cu atribuții în domeniu. Analiza coerentă a necesarului de personal din cadrul Poliției Comunitare și dotarea adecvată a acesteia cu mijloace tehnice specifice activității
Siguranța populației	3. Elaborarea în sprijinul cadrului legislativ de coduri de comportament: codul șoferului ghimbăvean; codul cetățeanului; codul excursionistului / turistului prin Ghimbav. Ghimbavul poate și trebuie să devină orașul în care cetățenii săi și vizitatorii să se simtă în siguranță
Siguranța populației	4. Identificarea zonelor / persoanelor cele mai expuse (în special persoanele în vârstă) la furturile din locuințe
Siguranța populației	5. Dezvoltarea unui sistem de schimburi de informații cu serviciile sociale, poșta, agenții de proximitate, etc. pentru supravegherea sistemelor de siguranță în locuințele persoanelor vulnerabile
Siguranța populației	6. Editarea de ghiduri de bune practici pentru asociațiile de locatari
Siguranța populației	7. Instalarea de camere de luat vederi în zonele cu criminalitate ridicată și construirea unui dispecerat pentru monitorizarea zonei perimetrale, industriale. Eventual, înființarea unui dispecerat comun cu ONATOP (CJ), în spațiul Centrului Infoturism din Ghimbav
Siguranța populației	8. Colaborarea cu întreprinderile de transport, respectiv cu responsabilii de mediu, pentru analiza și îmbunătățirea sistemelor de iluminat, respectiv a planurilor de transport
Siguranța populației	9. Încurajarea investitorilor să adopte, încă din faza de proiectare a obiectivelor pe care le construiesc, de bune practici pentru prevenirea criminalității
Mediul natural	1. Centura Verde a Ghimbavului va reprezenta un program de mediu ce va viza realizarea de programe pentru atingerea tuturor obiectivelor menționate in strategie. Centura Verde va include toate zonele verzi din intravilanul si extravilanul Ghimbavului. În Centura Verde se vor lua măsuri pentru a: proteja interesele fermierilor care lucrează în cadrul Centurii pentru a produce alimente proaspete pentru regiune; menține și îmbunătățește / dezvoltă zonele valoroase din punctul de vedere al mediului
Mediul natural	2. În cadrul Centurii Verzi vor fi permise construcții numai care ajută la dezvoltarea de funcțiuni de agrement ce generează zone verzi / plantări ca: terenuri de golf, parcuri, lacuri, hipodrom, cimitire "verzi"
Mediul natural	3. În Ghimbav mediul natural va fi protejat și dezvoltat. Designul, amplasamentul, caracterul clădirilor, respectiv amenajările vor trebui să respecte și să protejeze cadrul natural și peisajele
Mediul natural	4. Pe raza orașului Ghimbav, în Centura Verde și pe proprietățile orașului se va stimula dezvoltarea zonelor verzi, inclusiv prin plantarea de pomi și arbuști
Mediul natural	5. Asociațiile de proprietari vor fi încurajate / sprijinite pentru realizarea de programe de "înverzire" / management al zonelor verzi din orașul Ghimbav
Mediul natural	6. În parteneriat cu Consiliul Județean, cu Romsilva și cu Agenția de Mediu se vor dezvolta programe de curățare, purificare, amenajare a pâraielor, râurilor și lacurilor. Se vor aplica cele mai drastice amenzi pentru cei ce vor polua apele. De asemeni se vor inventaria locurile unde pot fi realizate și alte lacuri cu scop de agrement sau de

	dezvoltare / protejare a biodiversității în zonă
Mediul natural	7. Se vor încuraja plantările de pomi / arbuşti respectiv dezvoltarea biodiversității pe malurile apelor
Mediul natural	8. Se va încuraja realizarea de cărări / piste pentru biciclete pe marginea apelor
Mediul natural	9. Investițiile vor fi permise doar acolo unde nu vor crea un nivel de zgomot ce provoacă disconfort funcțiunilor învecinate
Mediul natural	10. Se vor identifica toate terenurile contaminate de pe raza oraşului Ghimbav. Investițiile pe aceste terenuri nu vor fi permise decât după decontaminarea lor. Nu se vor permite investiții ce contaminează solul. Deoarece vechile tehnologii poluează excesiv, se pot gândi soluții alternative prin care Primăria să devină asociat unic sau parțial în diferite Societăți Comerciale de profil (SA sau SRL) şi să implementeze proiecte care să ducă la independența energetică a localității şi oraşul să devină prietenos şi sustenabil cu mediul
Mediul natural	11. Se pot elabora Politici de Mediu prin care, la solicitările investitorilor privați pentru eliberarea de certificate de urbanism, să se prevadă că aceştia vor putea construi imobile comerciale, industriale, etc., cu condiția ca 10% din suprafața alocată să fie spațiu verde
Mediul natural	12. Există şi posibilitatea legală ca Primăria să achiziționeze propria pădure, amplasată în altă unitate teritorială decât a sa
Mediul natural	13. Măsuri de conservare a energiei vor fi luate, inclusiv prin: proiectarea, amplasamentul, structura clădirilor, respectiv prin soluțiile de încălzire, şi prin locația investițiilor, îmbunătățirea managementului transportului în oraş
Mediul natural	14. Prin programe pe termen lung, Primăria poate include Horticultura comunitară în zone urbane; Horticultura durabilă ca modalitate de îmbunătățire a biodiversității, reducere a amprentei ecologice şi de încurajare a utilizării adecvate a resurselor naturale; Horticultura socială în vederea îmbunătățirii incluziunii sociale; Educația şi terapia prin horticultură; Horticultura ca metodă de creare de locuri de muncă pentru tinerii aflați în situații de risc
Agrement, Sport	1. În oraş există locuri unde se pot amenaja cu costuri relativ reduse facilități pentru sport. Se pot amenaja terenuri de baschet / volei, iar în fața blocurilor se pot amplasa mese de şah din beton. Mesele de acest tip se pot amplasa în toate locurile unde se observă că în timpul verii se adună persoanele de vârsta a treia
Agrement, Sport	2. În zonele de blocuri se pot instala mese de ping pong (tot din beton)
Agrement, Sport	3. Vor fi încurajate noi investiții de agrement şi vor fi îmbunătățite cele existente în zonele unde nu există asemenea facilități şi/sau în zonele mai "sărace" ale oraşului respectiv, se vor realiza cât mai multe facilități la scară mai redusă. Ele se vor face acolo unde există acces la mijloace de transport în comun
Agrement, Sport	4. Spațiile deschise vor fi protejate de construcții acolo unde au potențial pentru relaxare, contribuie la protejarea mediului, a moştenirii istorice, la calitatea vieții. Se vor identifica oportunități pentru: creşterea calității spațiilor deschise existente; creare de noi spații deschise / verzi
Agrement, Sport	5. Investițiile în facilități de agrement în zonele cu spații deschise nu vor fi permise acolo unde: afectează zone protejate din punctul de vedere al mediului, zone cu valoare istorică; implică tăieri semnificative de copaci; afectează prin aspect / vecinătate clădiri istorice sau blochează privelişti; afectează prin aspect parcurile / aleile de promenadă; afectează caracterul / aspectul spațiilor publice; creează aglomerarea unei zone construite; funcțiunea de agrement este incompatibilă cu funcțiunile zonelor învecinate
Agrement, Sport	6. Se va porni un program de investiții / îmbunătățiri în spațiile deschise existente: în zonele "sărace" ale oraşului; acolo unde nu există facilități de acces în special pentru copii şi pentru vrâstnici, respectiv persoane cu handicap
Agrement, Sport	7. Pe noi terenuri disponibile se va promova crearea de noi spații deschise / verzi acolo unde: nu există spații de recreere; ghimbăvenii nu au acces uşor la parcuri, zone de agrement; se poate extinde "Centura Verde" a oraşului; este nevoie de realizarea de

	zone verzi tampon; promovarea, în şi prin toate mediile, a unei realităţi: ”Ghimbavul, oraşul prietenos cu mediul şi mijloacele alternative de transport”
Agrement, Sport	8. Se vor introduce fântâni arteziene şi “ţâşnitoare” cu apă potabilă, funcţionale pe timpul verii şi amplasate în zone frecventate de populaţie
Agrement, Sport	9. Primăria îşi propune realizarea unui studiu şi a unei hărţi a tuturor traseelor existente şi posibile, necesar pentru realizarea unei reţele de trasee de piste asfaltate şi alei (reunite cu zonele de agrement, zone verzi, centre de fitness), destinate mersului pe bicicletă, pe role, plimbărilor, jogging, etc.
Agrement, Sport	10. Promovarea de “Microzone de fitness în aer liber şi în spaţii închise” şi realizarea de spaţii sportive şi de agrement complexe, în arealul lacurilor. Se vor studia amplasamente optime pentru edificarea unor complexe sportive (spaţii deschise şi închise / acoperite, de exemplu: stadioane de fotbal, de handbal, baschet, bazine de înot, etc., alăturate terenului de fotbal existent)
Transporturile	1. În parteneriat cu Căile Ferate Române se va examina posibilitatea introducerii de garnituri de tren cu frecvenţă ridicată pe ruta Codlea - Ghimbav - Braşov
Transporturile	2. Mersul pe jos şi cu bicicleta vor fi promovate ca alternativă la deplasarea cu autoturismul personal, inclusiv prin realizarea de facilităţi ca aceste moduri de deplasare să fie mai plăcute şi mai sigure. În repararea de drumuri şi realizarea de drumuri noi se va acorda o atenţie deosebită nevoilor pietonilor şi bicicliştilor
Transporturile	3. Siguranţa, utilitatea şi atractivitatea aleilor pietonale, a trotuarelor va fi îmbunătăţită / dezvoltată, pentru ca Ghimbavul să devină un mediu “prietenos” pentru pietoni
Transporturile	4. Un accent important se va pune pe calitatea materialelor folosite (trotuarele, zonele pietonale vor fi realizate din materiale care să dureze) respectiv de plantarea de pomi şi arbuşti. Se vor folosi materialele cele mai durabile iar aleile / trotuarele vor fi prevăzute cu facilităţi pentru persoanele cu handicap
Transporturile	5. Investitorii din cadrul noilor complexe comerciale / parcuri de afaceri vor trebui încă din faza de proiect să prevadă zonele respective cu facilităţi conform politicilor actuale
Transporturile	6. Pentru realizarea de trasee pietonale / benzi pentru biciclete lungi, care sa lege Ghimbavul de noile parcuri comerciale / de afaceri respectiv de localităţile vecine oraşului se va întocmi un studiu şi un proiect de investiţii pe termen mediu şi lung. Nu vor fi permise investiţii pe traseele stabilite care să obstrucţioneze realizarea acestora
Transporturile	7. Propuneri pentru noi drumuri / şosele în oraş vor fi luate în considerare în cazul în care acestea vor: permite să reducă impactul traficului asupra zonelor locuite, zonelor comerciale şi în general a zonelor publice; îmbunătăţesc desfăşurarea transportului în comun, a bicicliştilor, a pietonilor; contribuie la creşterea siguranţei circulaţiei; reduce impactul vehiculelor grele; atrage / face disponibile noi terenuri pentru dezvoltare economică. Reconstrucţia / refacerea drumurilor existente va avea prioritate faţă de deschiderea de noi drumuri
Transporturile	8. Realizarea de spaţii de parcare trebuie să ţină cont de politicile din strategie, şi în plus, spaţiile pentru parcare vor trebui să fie prevăzute în următoarele situaţii: când sunt esenţiale pentru viabilitatea unor noi (existente) parcuri de afaceri / comerciale; uşurează accesul în zona centrală în afara orelor de vârf; îmbunătăţesc aspectul, siguranţa străzilor; ajută persoanele cu handicap
Transporturile	9. Impactul transportului de mărfuri în oraş va fi redus dacă transportul greu este concentrat / direcţionat pe ocolitoarele Braşovului
Transporturile	10. Dezvoltarea unei infrastructuri (integrată, pentru tot oraşul şi centura verde) pentru biciclişti, inclusiv prin acordarea priorităţii faţă de automobilişti şi eliminarea cauzelor ce limitează utilizarea bicicletelor
Transporturile	11. Promovarea în rândul ghimbăşenilor a utilizării bicicletei, inclusiv prin parteneriate cu operatori privaţi (de exemplu, cu fabrica de biciclete din Ghimbav care ar putea pune la dispoziţia Primăriei câteva sute de biciclete, cu însemnele firmei şi a oraşului Ghimbav care să fie oferite copiilor, tinerilor şi seniorilor gratuit)

Transporturile	12. Asigurarea infrastructurii privind parcarea / securizarea bicicletelor
Transporturile	13. Etapizat, fiecare stradă (fără excepție) va fi prevăzută cu benzi / semnalizări pentru biciclete
Transporturile	14. Se vor interzice orice fel de intervenții la rețeaua stradală care descurajează utilizarea bicicletei
Transporturile	15. Rețeaua de trasee pentru biciclete se va dezvolta în parteneriat cu Consiliul Județean, în etape și înspre comunele învecinate, respectiv înspre Brașov, Codlea și Cristian
Transporturile	16. Ghimbavul va dezvolta treptat programul "Un Ghimbav Fără Autoturisme", de la o săptămână pe an, până la weekenduri fără autoturisme
Transporturile	17. Primăria va sprijini organizațiile (inclusiv crearea de noi organizații / asociații) care: promovează un stil de viață sănătos; organizează competiții / concursuri tematice
Transporturile	18. Instituirea în parteneriat cu poliția (în cadrul legii) a celor mai drastice amenzi pentru șoferii ce nu respectă legile, regulamentele și codurile de conduită locale ce au în vedere folosirea bicicletei
Transporturile	19. Studii privind introducerea de autovehicule de transport urban cu emisii zero de noxe (autobuze, mini-autocare, autoturisme electrice), achiziționate de către Primărie și puse la dispoziția cetățenilor. Achiziția va fi din resurse proprii sau / și atrase (fonduri nerambursabile, parteneriate public-private PPP, alte fonduri) și vor favoriza unele categorii de persoane (bătrâni, copii, cazuri sociale, etc). Se pot imagina și proiecte prin care unii producători de "vehicule verzi" pot primi facilități din partea Consiliului Local pentru a se localiza în Ghimbav. În scop publicitar aceștia pot oferi (prin parteneriat cu Primăria) vehicule nepoluante comunității
Transporturile	20. Inventarierea tuturor drumurilor și șoselelor din perimetrul orașului Ghimbav și întreținerea permanentă a acestora în bună stare de funcționare
Transporturile	21. Asigurarea infrastructurii de drumuri asfaltate pentru firmele care dezvoltă investiții mari, care aportează un important număr de locuri de muncă
Transporturile	22. Realizarea unui Studiu de mobilitate privind traficul rutier al orașului Ghimbav care să cuprindă: Definirea rețelei rutiere a orașului Ghimbav; Analiza fluxurilor de circulație rutieră existente pentru zece intersecții aflate pe principalele artere ale orașului; Culegerea de date a parametrilor geometrici ai zonei analizate (măsurători, observații la fața locului, fotografii) și realizarea schemelor pentru intersecțiile analizate; Culegerea de date de fluxuri rutiere pentru intersecțiile analizate la orele de vârf de dimineață și de seară; Sintetizarea datelor culese și întocmirea unei baze de date (fluxuri rutiere); Analiza datelor culese; Realizarea unui studiu de anticipare a traficului rutier din momentul realizării autostrăzii Comarnic - Brașov, Aeroportului Internațional Brașov - Ghimbav și ținând cont de gradul de dezvoltate demografică a Zonei Metropolitane Brașov
Comunicarea	1. Ca parte a fiecărui proiect, alocare de resurse din partea administrației (respectiv: proiect tehnic impecabil + pachet financiar cât mai puțin costisitor pentru contribuabil + consultare cu cetățenii). Se va asigura ca acestea trec printr-un proces transparent de consultare politică și publică
Comunicarea	2. Stabilirea prin buget de resurse clare și transparente pentru procedurile de consultare / comunicare
Comunicarea	3. Planificarea profesională a proceselor de consultare și comunicare, respectiv măsurarea și comunicarea eficientei acestor procese / proceduri
Comunicarea	4. Stabilirea clară a situațiilor în care comunicarea nu este posibilă/dezirabilă (cazul negocierilor prealabile pentru realizarea unor investiții) și a procedurilor ce trebuie respectate astfel încât să se poate face o verificare ulterioară a corectitudinii abordărilor / acțiunilor
Comunicarea	5. Brandul orașului: elaborarea, realizarea și promovarea unui nou Brand, unitar, consecvent cu valorile tradiționale și cele inovatoare ale orașului Ghimbav

Achizițiile publice	1. Reanalizarea / restructurarea activității de achiziții pe (și cu responsabilități directe) categorii manageriale / proiecte
Achizițiile publice	2. Dezvoltarea / rafinarea procedurilor de audit intern (inclusiv școlarizarea / educarea personalului) pentru a elimina orice slăbiciuni / zone de incompetență
Achizițiile publice	3. Publicarea unui Plan Anual de Achiziții care să proiecteze necesarul în fiecare an al categoriilor de bunuri, servicii și lucrări, astfel încât ghimbășenii să fie mai bine informați, iar firmele locale să poată să își planifice afacerile având în plan și potențialele contracte cu administrația locală
Achizițiile publice	4. Promovarea la nivelul furnizorilor a politicilor Primăriei vizând dezvoltarea durabilă; reducerea consumurilor deșeurilor și a poluării; utilizarea materialelor ”verzi” și eficiență energetică mare
Achizițiile publice	5. Implicarea partidelor, inclusiv prin școlarizarea Consilierilor în tehnici și proceduri de eficientizare a procesului de achiziții publice
Agricultura	1. Principalul proiect în domeniul agriculturii, care va da și cea mai mare pondere în stabilirea imaginii de ”Grădină a Țării Bârsei” a orașului Ghimbav, îl reprezintă elaborarea proiectului de plantări masive de pomi fructiferi, de arbori și arbuști, flori și amenajări de spații verzi
Agricultura	2. Elaborarea unei Strategii unificate pentru atragerea unor sume de bani, cât mai însemnate pentru proiecte, de la Uniunea Europeană (pe programele destinate agriculturii, denumite generic PNDR). Extinderea și la alte surse de finanțare (guvernamentale, fundații, etc.)
Agricultura	3. Acordarea de sprijin administrativ privind constituirea unor asociații sau sisteme de tip clustere pentru “Dezvoltarea rețelelor de distribuție și marketingul produselor agricole ale ghimbășenilor”
Agricultura	4. Inventarierea / renașterea unor produse tradiționale. Institutul de Cercetări Alimentare din Băneasa are o baza de date extrem de bogată, cu toate rețetele tradiționale din majoritatea regiunilor țării. Elaborarea unui “Ghid/catalog al produselor tradiționale ghimbășene”
Agricultura	5. Dezvoltarea agroturismului. În țară sunt nenumărate exemple de ferme agricole, piscicole, care au evoluat și în obiective turistice, mai ales că și-au dezvoltat și capacități de procesare ca puncte de sprijin pentru consumul propriu
Agricultura	6. Achiziția de terenuri în vederea participării în parteneriate publice-private la proiecte de dezvoltare, investiții și exploatare eficiente
Locuințe Patrimoniu	1. Utilizarea cât mai eficientă a patrimoniului orașului pentru sprijinirea construcției de locuințe, respectiv pentru punerea la dispoziție de apartamente celor mai vulnerabili dintre ghimbășeni (pentru șomeri, persoane cu venituri reduse, etc.), prin închiriere sau vânzare. Întocmirea unui “inventar” de imobile (terenuri și clădiri) care pot deveni elemente de bază în PPP, privind creșterea fondului locativ al Primăriei (se impune necesitatea unor studii și/sau analize mai aprofundate privind conceptul denumit ”Coeziunea Socială”). Reconversia unor spații și imobile în centre de artă, atracție turistic-comercială, culturală sau educativă
Locuințe Patrimoniu	2. Sprijinirea cu prioritate a investitorilor care își propun să dezvolte locuințe pe segmentele de piață C1; C2 și D (cele cu venituri medii și sub medie)
Locuințe Patrimoniu	3. Completarea documentațiilor și identificarea terenurilor noi, construibile, pentru înscrierea în programul ANL (program național de construcție de locuințe pentru persoanele cu probleme sociale)
Locuințe Patrimoniu	4. Primăria deține un patrimoniu de locuințe. Se va analiza posibilitatea amenajării mansardelor acestor locuințe ca locuințe pentru tineri și/sau locuințe sociale
Locuințe Patrimoniu	5. Organizarea de concursuri pe teme de arhitectură și urbanism, pentru a revitaliza restaurarea, refacea și conservarea de case și monumente vechi, cu valoare istorică și culturală, precum și definirea unitară a unui nou habitat, prietenos cu natura și oamenii
Locuințe Patrimoniu	6. Achiziția de spații și terenuri neutilizate de către Primărie, remodelarea și reconversia

	lor în spații moderne pentru diverse funcțiuni (manifestari de artă, film, studiori de creație și cercetare, muzee "virtuale" ale obiectelor de patrimoniu, ateliere-școală pentru experimente științifice, astronomice, etc.
Locuințe Patrimoniu	7. Pentru o mai bună siguranță a locuințelor la incendii este necesară achiziționarea unei Autospeciale pentru stins incendii, care să permită un timp de intervenție mult mai scurt la incendii (5 minute). Localitățile învecinate au mijloace proprii de stins incendii și servicii de specialitate bine organizate și antrenate
Locuințe Patrimoniu	8. Întocmirea de studii și analize pentru sondarea realităților și tendințelor imobiliare în vederea dimensionării și zonificării corecte a teritoriului pentru preîntâmpinarea dezvoltării haotice

Comparaţia celor doua strategii anteriorare permite emiterea unei concluzii.

Deşi conceptele, principiile, ideile şi proiectele propuse au ramas în esenta aceleaşi, dinamica socio-economică şi politică interna şi internaţionala, a creat premise pentru reevaluarea acestora şi adaptarea lor la necesitatile de azi-2016, în corelare cu tendinţele şi proiecţiile de viitor.

Se reiterează o parte din mesajele ce dau consistenţă viziunii, strategiei, planificării, acţiunii şi rezultatelor preconizate, prin efortul actorilor implicaţi în dezvoltarea urbei (specialiştii din diferite domenii – urbanişti, arhitecţi, constructori, ingineri, furnizori de servicii, responsabilii de elaborarea politicilor publice, oameni de afaceri şi antreprenori, societatea civilă, mediul academic, şi nu în ultimul rând, cetăţenii).

Dacă fiecare strategie a avut un concept cheie, definit printr-un cuvânt specific sau un brand caracteristic (Brandul sau cuvintele cheie ale Strategiilor):

- în 2008: „Oraşul Modern";
- în 2014: „Oraşul Verde – Oraşul Politicilor Administrative");
- pentru perioada 2016-2024 acesta ar putea fi definit de: „Oraşul Inteligent – Smart City".

„Coloana vertebrală" a noii paradigme de dezvoltare durabilă, se sprijină pe rezultatele analizei diagnostic, aplicate UAT Ghimbav. Acestea confirmă un anumit dezechilibru în coerenţa dezvoltării pe arii de interes. Astfel, datorită factorilor de dezvoltare istorici, avem la acest moment, pe de o parte arii de interes și sectoare bine şi foarte bine dezvoltate şi integrate în comunitate iar, pe de altă parte, funcţuni şi dezvoltări minore sau inexistente.

În prima categorie:

- o demografie în uşoară creştere (unică la nivel judeţean);
- o economie industrială în plin avânt (industria aeronautică şi parcurile îndustriale din Zona Industrială;
- o forţă de muncă ce o egalează şi e în curs de depăşire a acesteia (cca. 6.000 de de angajaţi la o populaţie de 5.900 locuitori rezidenţi) ca număr pe cea a polpulaţiei comunităţii;
- un trafic greu şi supraponderal (datorat existenţei DN1-E68, ce traversează oraşul pe mijloc),
- două mega proiecte de transport (punctul de deversare al autostrzii Bucureşti-Braşov şi Aeroportul Internaţioanl Ghimbav) ;
- o agricultură ce acoperă mai mult de jumătate din teritoriul UAT;
- o administraţie publică matură;
- o infrastructură hibridă;
- o generaţie veche şi una nouă, majoră ca pondere;
- o tradiţie istorică importantă;
- un sistem educativ cu notorietate, dar oprit la ciclul gimnazial;
- o modestă activitate culturală, sportivă şi de agrement.

În cea de a doua categorie:

- un trecut istoric dens de fapte şi arhitectură specifică burgului tradiţional săsesc, dar nepus în evidenţă şi valoare (Biserica Evanghelică, casa monument istoric de sec.18, Biserica Ortodoxă de sec.19, moara veche de sec.19, case, etc.);

- lipsa unei strategii privind turismul cultural, şi pespectiva dezvoltărilor aeroportuare, a celui de shopping;

- lipsa învătământului liceal şi universitar şi a unuia sau mai multe centre de cercetare (de înalte tehnologii aerospațiale, istorice şi culturale, montaniarde, etc.), importante în atragerea şi stabilizarea celei mai puternice forțe motoare în dezvoltare durabilă: tineretul!

- lipsa unor spații sau zone dedicate relaxării şi loasirului;

- lipsa de investiții majore în sport, cultura şi mobilitaţii urbane (biciclete, plimbări şi drumeții);

Pentru re/echilibrare prezentul document susține o serie de propuneri de acțiune, cu țintire pe ariile de interes mai puțin dezvoltate. Acestea coincid cu cele înscrise în structura orașului Smart City.

Capitolul 5 - VIZIUNE (ETAPA 4)

O propunere de „viziune”, care va anima dezvoltarea oraşului Ghimbav pe termen lung, conţine principalele obiective privind dezvoltarea, durabilitatea şi sustenabilitatea comunităţii.

Viziunea oraşului Ghimbav stabileşte un curs de urmat, în mod realist şi stimulator, având valori proprii şi specifice spaţiului de conveţuire, oferind o imagine vie şi motivantă a viitorului dorit de ghimbăşeni.

Valorile care stau la baza viziunii oraşului sunt comune cu cele promovate de brandul de oraş.

Brandul oraşului Ghimbav are câteva caracteristici de unicitate, relevate prin valorile aparţinătoare comunităţii ghimbăşene: tradiţie culturală şi inovaţie, solidaritate umană şi aspiraţii înalte de dezvoltare.

Concret, la nivelul anilor 2030, oraşul Ghimbav va fi un oraş modern, de dimensiuni mici, inclus în categoria „oraşelor inteligente” (Smart Cities), cu o economie activă în domeniile înaltelor tehnologii, cu o societate civilă omogenă şi solidară cu problemele ei, cu adânc respect pentru respectarea mediului înconjurător, adică un oraş durabil şi sustenabil, capabil să susţină prosperitatea şi calitatea vieţii ridicată pentru cetăţenii săi.

Capitolul 6 - OBIECTIVELE DE DEZVOLTARE (ETAPA 5)

„Obiectivele majore şi priorităţile de dezvoltare” de urmărit şi de urmat:

→ Oraşul Ghimbav îşi propune ca în următorii 15-20 (cincisprezece-douăzeci) ani:

1. Să facă parte din “TOP 10, oraşe sub 25.000 locuitori”!	La un numar de 250 de orase sub 50.000 de locuitori în Romania
2. Să sporească populaţia localităţii cu 100% (prin spor natural şi acreţie)	Plecând de la 5.800 locuitori în anul 2016 Preconizat la 12.000 în 2040 (prin spor natural şi acreţie noi locuitori)
3. Să fie în topul celor mai inovative oraşe din România	După criterii valabile în UE
4. Să se dezvolte de aşa manieră încât să fie declarat „Smart City” (Oraşul Inteligent) şi unul dintre cele mai prietenoase cu mediul înconjurator, un oraş regenerat urban.	În conformitate cu: “Ghid de Prezentare a conceptului de Smart City în România, elaborat de către Ministerul Comunicațiilor și pentru Societatea Informațională, în 2016
5. Transformarea oraşului Ghimbav din ”consumator” de servicii şi facilităţi metropolitane, în “furnizor” pentru zona metropolitană	Prin inversarea facilităţilor: punct de transport aerian şi terestru(autostadă), staţii park and ride majore, sistem de transport autonom electric, spaţii de cultură, agrement şi habitat natural

→ Oraşul Ghimbav îşi propune ca în următorii 10 (zece) ani:

1. Să includă atracţiile Centrului Istoric Ghimbav şi ale oraşului, în circuitele turistice culturale interne şi internaţionale.	Diversificare ofertă culturală.
2. Să devină, pe lânga Aeroportul Internaţional Ghimbav, recunoscut ca o “Platformă Aeronautică” de vîrf.	Atragere investitori şi creere locuri de muncă atractive. Oraşul tinerilor/Atragerea tinerilor.
3. Să devină spaţiul favorit de agrement şi relaxare al braşovenilor şi turistilor aflaţi în vizită în Ţara Bârsei.	Diversificare oportunităţi de petrecere a timpului liber.

→ Oraşul Ghimbav îşi propune ca în următorii 5 (cinci) ani:

1. Să continue extinderea şi modernizarea infrastructurii tehnico-edilitare din UAT.	Conform planurilor şi proiectelor aprobate sau în curs de aprobare
2. Să schimbe paradigma dezvoltarii liniare a spaţialităţii urbane, cu una nouă, de tip dinamic.	Integrarea noilor PUG-uri, subscrise noii paradigme. Concursuri de soluţii.
3. Să participe în competiţia pentru obţinerea titlului de „Capitala verde a Europei în 2019” (analog cu Capitala Culturală Europeană).	Indiferent de rezultatele preliminare, să se afirme ca un competitor cu potenţial ridicat în domeniu
4. Să conceapă strategii operaţionale privind dezvoltarea oraşului, în sensul conceptului de „Smart City”.Iluminat inteligent urban, îmbunătăţire accesibilitate, trafic şi mobilitate la nivel local şi metropolitan. Promovare eficienţă energetică şi tehnologii energii regenerabile.	O viziune pragmatică, în interesul cetăţenilor săi
5. Oraşulsă se înscrie, puternic motivat, în cursa pentru ajungerea din urmă (alt termen:	Pe trendul actual al dezvoltării durabile

recuperarea decalajului) a oraşelor cu potenţial cultural, turistic şi de agrement.	
6. Să se înscrie printre oraşele competitive de mâine, conform Strategiei Naţionale – Proiect de Ţară „Româia Competitivă”.	Explorarea de noi posibilităţi şi oportunităţi de dezvoltare: cercetare tehnologii de vârf, clustere tehnologice şi inovare, oraş-laborator.
7. Să asigure accesul locuitorilor şi oricui doreşte, la servicii educaţionale, culturale şi de promovare a formării profesionale continue.	O societate orientată spre învăţare şi cunoaştere continuuă
8. Să asigure dezvoltarea capacităţii administrative.	Modernizare şi virtualizare (prin IT) servicii comunitare.
9. Să asigure şi să valideze unul dintre cele mai puternice şi bine susţinute branduri de oraş din România	Acţiuni ample şi de durată pentru promovarea şi susţinerea brandului de oraş: “Ghimbav, un oraş la înălţime”

Direcţiile strategice de acţiune

1. Derularea investiţiilor în infrastructura majoră de transport (internă şi tangenţială/metopolitană) a oraşului Ghimbav.
2. Modernizarea și extinderea infrastructurii de baza și serviciilor publice, educationale, culturale, sportive și medicale în orasul Ghimbav.
3. Dezvoltarea structurilor de sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri, a investiţiilor în cercetare-inovare, a infrastructurii culturale şi de agrement, precum și a turismului cultural şi de afaceri (economie, antreprenoriat, turism comercial).
4. Dezvoltarea politicilor şi tehnicilor de economisire a resurselor energetice, folosirea energiilor alternative regenerabile, protejrea mediului.

Obiective principale

a) Imbunătățirea mobilității și accesibilității în oraș;
b) Dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;
c) Dezvoltarea infrastructurii sociale și a serviciilor sociale;
d) Dezvoltarea și promovarea potențialului turistic;
e) Dezvoltarea serviciilor;
f) Dezvoltarea infrastructurii educaţionale, de cercetare-inovare şi antreprenoriale

Probleme identificate pe domenii strategice

- insuficiența spațiilor destinate învățământului școlar și preșcolar datorită proceselor de retrocedare ale ale imobilelor;
- scăderea populației școlare datorită migrației către Brașov;
- lipsa unor segmente din ciclul educaţional (liceal, universitar şi post universitar);
- lipsa unui centru medical de permanență pentru urgențe minore în localitate;
- lipsa spațiilor amenajate în vederea desfășurării activităților de divertisment și recreere: cinematograf, săli de spectacole;
- insuficienta valorificare și implicare pentru restaurarea patrimoniului cultural;
- lipsa unei infrastructuri de mobilitate urbană (transport electric cu emisii zero de bioxid de carbon, piste de bicilete, sistem propriu de transport public local, cai alternative de promenadă şi mişcare în aer liber);
- lipsa unei infrastructuri majore de agrement/loisir;
- lipsa infrastructurii de cercetare-inovare și a dezvoltării antreprenoriatului.

Capitolul 7 - OPŢIUNI STRATEGICE. EVALUAREA OPŢIUNILOR STRATEGICE, ALEGEREA ŞI DETALIEREA STRATEGIEI. CORELAREA CU ALTE STRATEGII ŞI POLITICI EXISTENTE (ETAPA 6)

De principiu, corelarea elementelor de diagnoză (după analiza potenţialului, dificultăţilor, oportunităţilor şi ameninţărilor posibile), cu viziunea creionată, în tandem cu obiectivele pe termen lung, priorităţile de dezvoltare şi acţiunile preconizate, ajută procesul decizional în alegerea unei opţiuni sau variante de strategie de urmat.

Din cele 4 (patru) posibile variante de strategie, respectiv:

1. Strategia orientată spre schimbare, de eliminare a vulnerabilităţilor, prin valorificarea oportunităţilor,
2. Strategia defensivă, de eliminare a vulnerabilităţilor, pentru a preveni efectul negativ al ameninţărilor potenţiale,
3. Strategia ofensivă, de valorificare a potenţialităţilor pozitive ale comunităţii, pentru valorificarea oportunităţilor,
4. Strategia diversificată, de valorificare a potenţialităţilor pozitive ale comunităţii, pentru a preveni efectul negativ al ameninţărilor potenţiale,

În ce priveste oraşul Ghimbav, mixul de strategii orientat spre schimbare (strategia nr. 1-S1) şi strategie ofensivă (S3), oferă cele mai mari şanse de identifcare a problemelor majore cu care se poate confrunta localitatea şi a soluţiilor potenţiale de rezolvare. Altfel spus, prin alegerea şi întocmirea unei strategii anume, va rezulta o serie de obiective, priorităţi şi propuneri de proiecte integrate de atins, a cărei origine o reprezintă problemele comunităţii. Strategie care transformă aspectele negative identificate, în aspecte pozitive dorite.Urmarea va fi realizarea unei liste de proiecte integrate la nivelul oraşului, integrată în documentul final al Strategiei de Dezvoltare Durabilă-SDD a oraşului Ghimbav.

Elaborarea SDD a oraşului Ghimbav este sincronizată şi realizată în coordonare cu o serie de documente programatice elaborate la nivel european, național și regional, după cum urmează:

La nivel global

- Agenda ONU 2030 pentru dezvoltare durabilă, Summitul ONU din septembrie 2015 – OBIECTIVE de dezvoltare ale mileniului (ODM),
- Forumul Economic Mondial: Cele 4 mari teme ale reuniunii de la Davos din 2016
- Clubul de la Roma
- Comisia Brundtland our common future (Comisia Brundtland pentru un viitor comun)

La nivel european

- Strategia EUROPA 2020, cu cele trei priorități de dezvoltare: (1) creştere inteligentă, care să dezvolte o economie bazată pe cunoştinţe şi inovaţie; (2) creştere durabilă, care să promoveze o economie mai verde, mai competitivă şi care să gestioneze resursele într-un mod mai eficient; (3) creştere incluzivă care să stimuleze o economie cu un potenţial înalt de angajare, care să asigure coeziunea teritorială şi socială;
- Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020, având ca priorități de dezvoltare teritorială: (1) Promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și echilibrate, (2) Incurajarea dezvoltării integrate în orașe, regiuni rurale și specifice, (3) Integrarea teritorială în regiunile funcționale transfrontaliere și transnaționale, (4) Asigurarea competitivității globale a regiunilor pe baza economiilor locale

puternice, (5) Îmbunătățirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunități și întreprinderi, (6) Gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor.

La nivel național

- Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2035 (aprobata 2016) – rapoartele privind Rețeaua de localități după rang și importanță, Formarea și dezvoltarea sistemelor de localități, Caracteristicile localităților urbane și rurale;
- Programul Naţional de Cadastru și Carte Funciara
- Codul Amenajarii Teritoriului 2016. REGULAMENT DE URBANISM
- Programul Național de Dezvoltare Locală (Subprogramul ”Regenerarea urbană a municipiilor și orașelor”)
- Cadrul Naţional Strategic de Referinta
- Strategia de Dezvoltare a României
- PROGRAMUL DE CONVERGENTA AL ROMÂNIEI 2016
- Master Planul pentru turismul naŃional al României 2016
- Planul Strategic MCSI 2015 –Strategia Naţionala de Informatica
- Strategia ANCOM pentru comunicaţiile digitale 2020”
- Agenda Digitală pentru România 2020
- StrategiA Naționale Anticorupție 2016
- STRATEGIA SECTORIALA ÎN DOMENIUL CULTURII 2014-2020
- Strategia Naţionala de Locuire -Fond Naţional de Locuire
- Strategia energetică a României 2016
- Strategia Naţionala de Aparare a Tarii 2015
- Programul Operațional Regional 2014-2020
- Programul Operațional Competitivitate 2014-2020
- Program Operațional Infrastructură Mare 2014-2020
- Programul Operațional Capital Uman 2014-2020
- Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020
- Programul Operațional Ajutorarea Persoanelor Dezavantajate 2014-2020
- Programul Național pentru Agricultură și Dezvoltare Rurală 2014-2020 -
- Monografia Judeţului Braşov 2012-2013, Studiu Banca Naţională a României

La nivel regional

- Planul Regional de Dezvoltare – Regiunea Centru 2014-2020, aprobat prin Hotărârea nr.12/ 15 iulie 2014 a Consiliului pentru Dezvoltare Regională Centru, precum și studiile sectoriale realizate la nivel regional de ADR Centru, în perioada 2012-2013;
- Analiza privind stadiul implementării POR 2007-2013 la nivelul Regiunii de Dezvoltare Centru la data de 31.01.2016
- Strategia de Specializare Inteligentă a Regiunii Centru (2014) realizată de ADR Centru (ȘI Documentul Cadru pentru Strategia de Cercetare și Inovare Regionala pentru Specializare Inteligenta-2016)

La nivel județean

- Planul de Amenajare a Teritoriului Județului Brașov: Volumul I: situația existentă, probleme și priorități & Volumul II: propuneri, program de măsuri, Institutul Naţional de Cercetare - Dezvoltare pentru Urbanism şi Amenajarea Teritoriului – URBANPROIECT Bucureşti (2002);
- Strategia de Dezvoltare a Județului Brașov orizonturi 2013 - 2020 – 2030, aprobată prin Hotărârea nr. 325 din 02.11.2010 a Consiliului Județea Brașov (2010).
- Strategia de Dezvoltare a Judetului Brasov 2014-2020-2030 (2010)

- Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal PATZ Interorășenesc Sinaia- Bușteni-Azuga-Predeal-Râșnov-Brașov (Poiana Brașov), Universitatea Babeş-Bolyai – Facultatea de Geografie (2009)

- „Direcţiile şi Planurile de Dezvoltare, precum şi identificarea oportunităţilor de afaceri şi investiţii în judeţul Braşov”- Document programatic al Consiliului Judeţean Braşov 2015

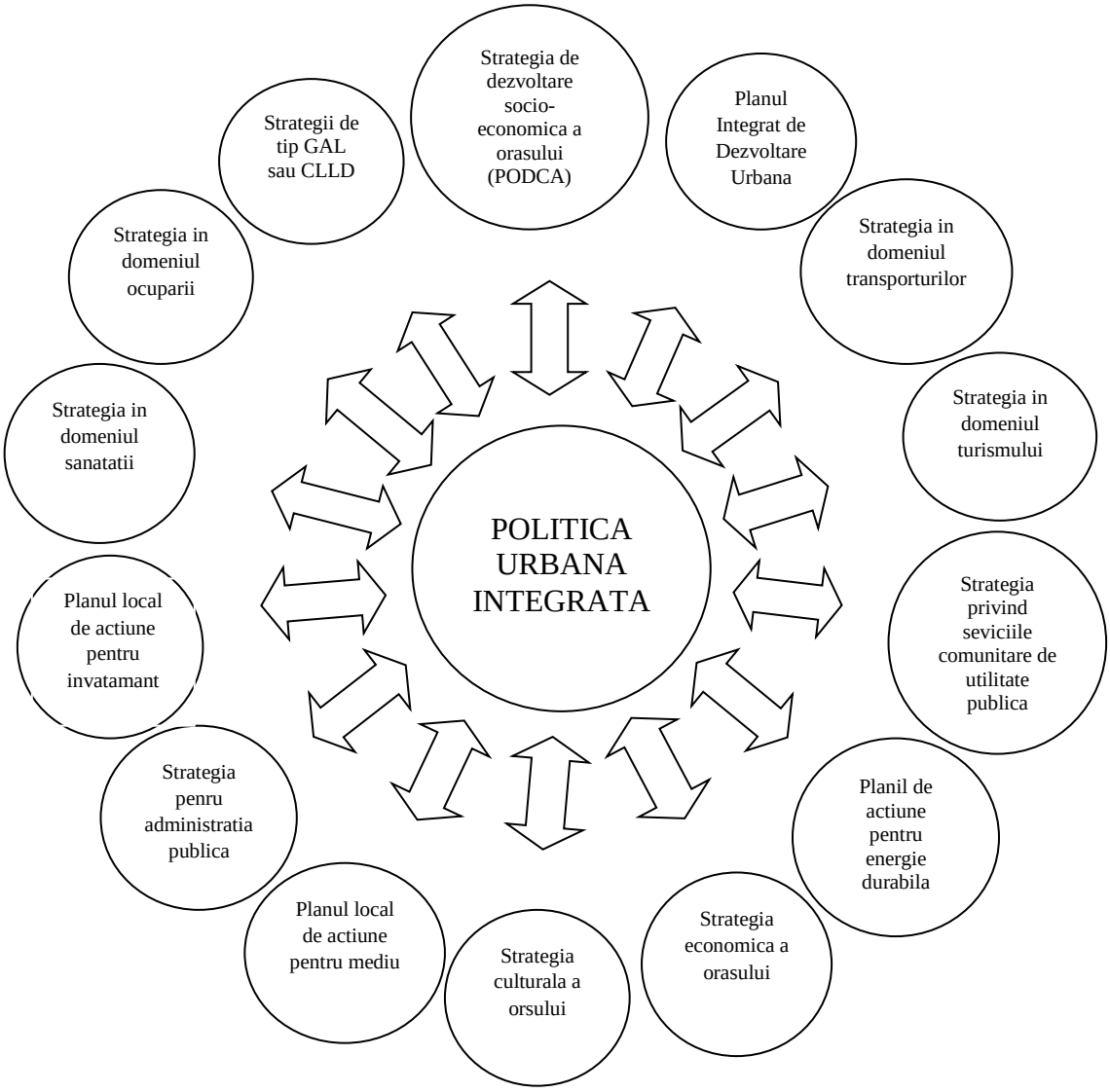
La nivel local

- Strategia de Dezvoltare Durabilă 2014-2024 –Oraşul Ghimbav, aprobat pin HCL nr.52/2014
- Brandul oraşului Ghimbav, aprobat prin HCL nr. 38/2016
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) oraş Ghimbav, aprobat pin HCL nr.54/31.10.2016.
- Planul de Acţiune pentru Energie Durabila (PAED) oraş Ghimbav, aprobat prin HCL nr.55/31.10.2016.
- Eficienţă energetică şi iluminat inteligent, aprobat prin HCL nr.52/31.10.2016.
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Metropolitane-Septembrie 2016
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Polul de Creștere Brașov (2015)
- Îmbunătățirea eficienței energetice în Brașov TRACE / Improving energy efficiency în Brasov România TRACE (2013)
- Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Brașov 2030
- Proiect Terminal Intermodal Braşov – Parc Logistic Brasov
- Strategia de Dezvoltare Durabilă a Zonei Metropolitane Brașov 2012-2020 (2012)
- Studiu privind Starea Economică și Prognoza de Dezvoltare Economică a Zonei Metropolitane Brașov pentru orizontul de timp 2011-2020 (2011)
- Studiu privind Starea Mediului Înconjurător și Protecția Mediului a Zonei Metropolitane Brașov pentru orizontul de timp 2011-2020 (2011)
- Structura și rolul Agenției Metropolitane pentru Transport Public Brașov (2009)
- Plan Urbanistic Zonal Regenerare Urbană GHIMBAV– Regulament Local de Urbanism (2008)
- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU) pentru Polul de Creștere (PC) Brașov
- Planul de Dezvoltare Locala al teritoriului Curbura Carpatilor
- Planul de Dezvoltare Locală al Grupului de Acţiune Locală ŢINUTUL BÂRSEI
- Agenția Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă Brașov - NICER - Networks for the Internaţionalization of Cluster Excellence în Regions componentă a proiectului DISTRICT+, derulat prin Programul de Cooperare Teritorială INTERREG IV C
- Sistem de Management Integrat al Deşeurilor Solide în Judeţul Braşov – Draft Masterplan Deşeuri
- Strategia Energetică Locală a Municipiului Braşov până în anul 2020, Sustainable Energy Action Plan (SEAP)

În plus, o serie de documente elaborate de UE/Guvernul României/MDRAP/Instrumente Structurale 2007-2013, împreună cu Banca Mondială, oferă recomandări pentru revizuirea și actualizarea planurilor de dezvoltare integrată a polilor de creștere:

- Consolidarea capacității de planificare spațială – Precondiție pentru dezvoltarea urbană sustenabilă;
- Orașe competitive;
- Evaluarea strategică a PID-urilor şi SIDU-urilor;

Schematic, legatura intre Politica urbană de dezvoltare durabilă şi sustenabilă şi alte strategii sectoriale elaborate la nivelul oraşului, poate fi reprezentata astfel:



Capitolul 8 - PLAN DE ACŢIUNE ŞI IMPLEMENTARE. SURSE DE FINANŢARE (ETAPA 7)

Printr-un „Plan de acţiune şi implementare” a Strategiei-SDD, se fac propuneri privind activităţile necesare derulării şi implementării în cele mai bune condiţi a acesteia, se identifică responsabilităţi, rezultate aşteptate, termene de realizare, bugete necesare şi surse posibile de finanţare.

Implementarea politicii strategiei de dezvoltare durabilă se face sub coordonarea instituţiilor desemnate (primarul şi echipa de coordonare numită) dar şi cu implicarea actorilor şi partenerilor interesaţi.

Pentru buna şi corecta implementare a politicii şi priorităţilor şi obiectivelor strategice, se pot folosi o serie de instrmnte specifice: fişa/fişele de măsuri, planul de acţiune şi planificarea multianuală a investiţiilor.

Fişele de măsuri sunt standardizate şi se folosesc pentru a detalia ce proiecte şi cu ce sume se vor finanţa prin politicile aprobate. Vor conţine indicatori şi ţinte de urmărit la nivel de masură, tipuri de proiecte finanţate, ipoteze şi riscuri, detalii despre locaţii şi grupul ţintă.

Prioritate Masură	
- Scop	-
- Justificare	-
- Obiective	-
- Acțiuni	-
- Beneficiari	-
- Locație	-
- Indicatori de monitorizare	-

Tabelul 25 - Model fisă de măsură

Planul de acţiune conţine planificarea temporală a obiectivelor politicilor de implementat, rezultate de etapă (sau intermediare) şi termenele în care trebuie atinse. Un instrument des folosit este graficul sau diagrama Gantt.

Planul de acţiune mai conţine şi managementul de proiect şi responsibilităţile asociate, inclusiv monitorizarea şi efectele ei.

Va conţine activităţi care vor fi derulate pe termen scurt, mediu şi lung, menţionând instituţia sau departamentul desemnat cu derularea proiectelor, calendarul de desfăşurare a activităţilor şi resursele alocate. Estimarea financiară se va face pe baza bugetelor estimative şi costurilor estimate ale proiectelor.

Planificare multianuală a investiţiilor se face pe baza unei liste de proiecte eligibile pentru finanţare, se estimează numărul de proiecte implementate anual, mărimea costurilor pe fiecare proiect şi tipul sursei financiare necesare (bugetare naţionale sau interne, bugetare atrase extern-asistenţă financiară nerambursabilă sau rambursabilă- sau surse de finanţare private-inclusiv parteneriat-public-privat)

Un exemplu de Plan de acţiune este redat în tabelul de mai jos.

MĂSURĂ							
Proiect prioritar	*Activităţi*	*Zona/localizare*	*Instituţii responsabile*	*Rezultat*	*Termen*	*Estimare financiară*	*Surse de finanţare*
Termen scurt (1-2 ani)							
Termen mediu (3-5 ani)							
Termen lung (6-7 ani)							

Tabelul 26 - Model Plan de acţiune

După aprobarea de către primar şi prin hotărâre de consiliu local, Strategia SDD va parcurge drumul implementării şi monitorizării.

Surse de finanţare posibile, altele decât bugetul local propriu şi cele derulate prin Programele operaţionale de finanţare europeană nerambursabilă în exerciţiul financiar 2014-2020:

Fondul european de dezvoltare regională (FEDER) pentru îmbunătăţirea eficienţei energetice şi utilizarea energiei regenerabile în locuinţele existente

- În fiecare stat membru, cheltuielile cu îmbunătăţirea eficienţei energetice şi utilizarea energiei regenerabile în locuinţele existente sunt eligibile până la valoarea de 4% din alocarea totală a FEDER.
- Statele membre ar trebui să modifice priorităţile existente pentru a realoca fondurile FEDER primite către măsuri de economisire a energiei în locuinţele existente.
- Nu sunt necesare aprobări oficiale ale Programelor Operaţionale din partea Comisiei Europene.
- Statele membre nu trebuie să aştepte sfârşitul anului 2013 pentru a pune în aplicare schimbările necesare.

Asistenţa tehnică JESSICA

JESSICA – Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas (Sprijin european comun pentru investiţii durabile în zonele urbane) – este o iniţiativă lansată de Comisia Europeană şi Banca Europeană de Investiţii în colaborare cu Banca de Dezvoltare a Consiliului Europei.

Asistenţa tehnică JASPERS

JASPERS – Joint Assistance to Support Projects in European Regions (Asistenţă comună pentru susţinerea proiectelor în regiunile europene) ¬– acordă asistenţă celor 12 state membre ale UE din Europa Centrală şi de Est în pregătirea unor proiecte majore în vederea solicitării de finanţare din granturile acordate de fondurile structurale şi de coeziune. Scopul este de a creşte cantitatea şi calitatea proiectelor care vor fi trimise pentru aprobare la serviciile Comisiei. Asistenţa JASPERS, acordată gratuit, este direcţionată către accelerarea absorbţiei fondurilor disponibile.

Fondurile europene gestionate central de către comisia europeană:

Programele de cooperare INTERREG IV C şi URBACT

Cooperare interregională (INTERREG IV C): proiectele se axează strict pe schimbul de experienţă şi anumite iniţiative pilot de tip „light" – metodologii şi instrumente de testare. Activităţile de investiţii nu sunt sprijinite.

***URBACT*:** program european de schimb şi învăţare pentru oraşele care promovează dezvoltarea urbană durabilă. Oraşele lucrează împreună pentru a dezvolta soluţii la problemele urbane majore, reafirmând rolul cheie pe care îl au în abordarea schimbărilor societale din ce în ce mai complexe.

Orizont 2020

Programul Orizont 2020 a fost lansat în 2014 ca succesor al programului Energie inteligentă - Europa. Orizont 2020 este instrumentul financiar care implementează Uniunea inovării, o iniţiativă emblematică Europa 2020 care urmăreşte să asigure competitivitatea globală a Europei. Orizont 2020, programul de cercetare şi inovare cu un buget de 80 miliarde EUR al Comisiei Europene, se va axa pe excelenţa în ştiinţă, asigurarea poziţiei de lider în industrie şi abordarea schimbărilor societale. Există o serie de cereri de candidaturi care oferă finanţare pentru a sprijini autorităţile publice în derularea politicilor de energie durabilă

Facilitatea ELENA

ELENA – European Local Energy Assistance (Asistenţă europeană pentru energie locală) – este o facilitate care oferă granturi pentru asistenţă tehnică. Gama largă de măsuri eligibile pentru o astfel de finanţare include: studii de fezabilitate şi de piaţă; programe de structurare a investiţiilor; planuri de afaceri; audituri de energie; pregătirea procedurilor de licitaţie şi a aranjamentelor contractuale şi alocarea gestionării programului de investiţii către personalul nou recrutat. Scopul este de a grupa proiectele locale dispersate în investiţii sistemice şi de a le face bancabile.

Acţiunile pevăzute în planurile de acţiuni şi în programele de investiţii ale municipalităţilor trebuie să fie finanţate prin alte mijloace, precum împrumuturile, societăţile de servicii energetice sau fondurile structurale.

Facilitatea ELENA este finanţată prin programul Energie inteligentă pentru Europa cu un buget anual de 15 milioane de euro.

BERD-ELENA

Facilitatea BERD-ELENA sprijină pregătirea şi mobilizarea finanţării investiţiilor în energie durabilă de către autorităţile locale şi regionale şi alte organisme publice.

Facilitatea va acoperi până la 90% din costurile totale de cooperare tehnică (CT) necesare pentru pregătirea şi implementarea investiţiilor în energia durabilă din sectorul municipal, inclusiv studiile de fezabilitate şi de piaţă, identificarea şi pregătirea proiectelor eligibile, planificarea de afaceri, audituri energetice, implementarea şi verificarea proiectelor, crearea unor unităţi de implementare a proiectelor, pregătirea documentaţiei de licitaţie şi lansarea proceselor de licitaţie.

Facilitatea sprijină cinci tipuri de proiecte de investiţii de eficienţă energetică susţinute de BERD:

- proiecte de clădiri municipale,
- proiecte de termoficare,
- proiecte de transport urban,
- proiecte de infrastructură locală,
- şi infrastructură de utilităţi.

Ţările eligibile sunt: Bulgaria, Croaţia, Estonia, FRI Macedonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Polonia, România, Slovacia şi Slovenia.

Oraşe inteligente (Smart Cities)

Semnatarii Convenţiei care s-au angajat politic să atenueze schimbările climatice şi care au dezvoltat un plan de acţiune holistic privind energia durabilă în teritoriile lor pot beneficia şi de componenta tehnologică a politicii energetice europene. Iniţiativa Smart Cities sprijină un număr

limitat de proiecte mari tehnologice la nivel urban şi regional care conţin măsuri de pionierat în domeniul utilizării durabile şi al producerii de energie, precum şi în domeniul mobilităţii.

Aceasta se va inspira din celelalte inţiative ale Planului strategic privind tehnologiile energetice (Planul SET), în special iniţiativa Solar Europe şi iniţiativa Reţeaua europeană de electricitate (European Electricity Grid), precum şi parteneriatul public-privat UE pentru clădiri şi maşini ecologice, stabilit în cadrul Planului european de redresare economică.

https://setis.ec.europa.eu/set-plan-implementation/technology-roadmaps/european-initiative-smart-cities

Facilitatea de finanţare pentru eficienţă energetică

Un nou fond european de investiţii pentru proiectele privind energia durabilă urmează să fie lansat în 2011. Acest fond va utiliza cele 146 de milioane de euro necheltuite din Programul european de redresare economică, la care se adaugă o cofinanţare din partea Băncii Europene de Investiţii, pentru a oferi participaţii la capital, garanţii şi titluri de creditare autorităţilor publice şi entităţilor care acţionează în numele acestora. Fondul se va axa pe investiţiile în clădiri, infrastructuri energetice locale, instalaţii de distribuţie a energiei regenerabile şi mobilitatea urbană.

Facilitatea de finanţare municipală

Facilitatea de finanţare municipală este o iniţiativă a Comisiei Europene şi a Băncii Europene pentru Reconstrucţie şi Dezvoltare (BERD) de a dezvolta şi stimula împrumuturile bancilor comerciale către municipiile mici şi mijlocii şi companiile acestora de utilităţi în ţările UE care au aderat la UE în 2004 (Republica Cehă, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Polonia, Slovacia şi Slovenia, împreună cu Bulgaria şi România). Facilitatea combină finanţarea BERD sub formă de împrumuturi pe termen lung şi/sau partajare a riscurilor

Iniţiativa privind energia durabilă

Banca Europeană pentru Reconstrucţie şi Dezvoltare (BERD) sprijină proiectele municipale din domeniul energiei durabile din ţările în care aceasta operează.

Domeniile de intervenţie (de exemplu, infrastructura municipală de energie, transportul, piaţa de carbon, etc.) se axează pe municipalităţi, băncile locale, întreprinderile mici şi mijlocii şi pe alţi actori locali.

Avantaje și dezavantaje ale diferitelor tipuri de finanțări

Avantaje	Dezavantaje
Fonduri europene	
Esența unor alocări certe pe ciclul de programe Posibilitatea de implementare a unor proiecte în parteneriat	Concurență mare între potențialii beneficiari Durată lungă a procesului de evaluare Birocrație mare Nevoia de co-finanțare Multe criterii de eligibilitate
Fonduri guvernamentale	
Durata mai redusă de evaluare a proiectului Permit realizarea de investiții și pentru domenii care sunt neeligibile pe fonduri europene Restricții de eligibilitate mai puține pentru proiect și solicitant Se solicită mai puține documente pregătitoare față de fondurile europene	În funcție de alocările bugetare
Parteneriat public - privat	
Atragerea de surse de finanțare din sfera privată Partajarea riscurilor între parteneri Transparența pregătirii și implementării proiectului	Legislația neclară, nestimulativă Lipsa de know-how de la nivelul administrației publice locale în implementarea de PPP Nu toate proiectele de investiții sunt atractive pentru partenerii privați (ex. cele care nu generează profit)

Pentru aproximativ 20 de proiecte implementabile pe termen scurt şi mediu, cuprinse în actuala strategie (identificabile în tabelul proiectr…..), s-au identificat atât surse financiare bugetare proprii cât şi atrase (bancare şi nerambursabile europene şi de la terţi).

Pe măsură ce se vor implementa cele 20 de proiecte, se vor identifica noi surse posibile de finanţare pentru derularea celorlalte proiecte, selectate în ordinea importanţei şi anvergurii lor.

Identificăm două liste de propuneri de proiecte pentru a fi realizate: o lista scurtă şi una lungă, ordonate după criterii ce vizează inteligenţa acestora, durabilitatea lor (asigurarea egalității de șanse, adaptarea la schimbările climatice şi respectarea principiilor dezvoltării durabile) şi gradul de urgenţă sau ierarhizare (funcţie de nevoile de dezvoltare a comunităţii astfel încât investiţiile să fie optim proiectate, aducând laolaltă proiectele europene, proiectele de dezvoltare locală şi investițiile private).

La modul generic, rămân valabile prioritățile definite în strategiile anterioare şi vor fi suplimentate cu unele noi:

- construcția infrstructurii aeroportuare (a aeroportului internațional Brașov – Ghimbav şi construirea aerodromului Brașov-Ghimbav pentru avioane de tip ATR 42);
- extinderea rețelei de transport existente (construcția autostrăzii „Transilvania” București – Brașov – Borș);

Explorarea unor noi căi de transport nespecifice zonei (construirea unui canal de navigaţie ambarcaţiuni uşoare pe râul Bârsa, în scop recreativ)

- - realizarea de locuri de parcare;
- amenajarea de spatii verzi;
- lucrări de înlocuire la rețelele învechite de apă și canalizare;
- realizarea rețelei de utilități în întreg orașul
- reabilitarea termică a blocurilor;
- îmbunătățirea condițiilor de transport- şi dezvoltarea de noi sisiteme de transport;
- amenajarea infrastructurii adiacente aeroportului – modernizarea gării, introducerea de curse de transport la și de la aeroport; centre adevcate turismuli de cumpărături-outlet) ;
- investiții în sisteme regenerabile de producere a energiei regenerabile pentru utilizare publică (rețea iluminat public, încălzire clădiri publice, etc);
- amenajarea infrastructurii pentru cetăţenii de vârsta a treia şi a celor cu dizabilităţi sau aflaţi în zona de excludere socială;
- crearea şi amenajarea de noi spații pentru recreere, agrement şi loisir;
- dezvoltarea unor centre suport sau a unor rețele de servicii sociale și comunitare;
- construire noi spații pentru învățământul școlar (preşcolar, gimnazial, liceal şi de învățământ universitar şi post universitar);
- deschiderea şi dezvoltarea unor centre de cercetare şi dezvoltare tehnologii disruptive;
- construirea unor infrastructuri de facilităţi medicale;
- realizarea de noi structuri de cazare şi etrecerea timpului liber la standarde moderne;
- restaurarea şi renovarea întregului centru istoric al orașului, cu valorificarea monumentelor istorice ale cetății Ghimbav;
- continuarea investițiilor în infrastructură de agrement sportivă: sporturi cu motor, sporturi aeronautice, sporturi nautice;
- construirea unui spatiu tip „Centru de expoziții, conferințe, concerte, - (cinema, teatru) etc” care va deservi întreg județul Brașov;
- realizarea unor centre comerciale și de turism de shopping;
- remodelarea spaţialităţii urbane a oraşului prin organizarea de concursuri arhitecturale specifice.

În mod concret se propun următoarele proiecte pentu a fi realizate în orașul Ghimbav:

Nr. crt.	Titlul proiectului (inclusiv o scurtă descriere)	Localizare (zona urbană, sau satul, după caz)	Grad de maturitate (idee de proiect, SF, PT, alte documentații existente)	Valoarea estimată (acolo unde este disponibilă)	Sursa de finanțare
Obiectiv specific 1.1. Îmbunătățirea conectivității teritoriale1					
1.1.1. Conectivitate CF					
1	Renovare gară Ghimbav	UAT Ghimbav	Idee; SDD 2016	-	POIM. 12 Buget local POR 5.2
1.1.2. Conectivitate rutieră					
1	Construcție Autogară	UAT Ghimbav	Idee; PMUD și SDD 2016	-	POIM. 12 POR 5.2 Buget local MDRAP
2	Conectare rutieră Aeroport Internațional - oraș Ghimbav	UAT Ghimbav	Idee-PMUD	-	Buget local; Buget Pol Creștere; Buget MDRAP
1.1.3. Conectivitate aeriană					
1	Construirea aeroportului Brașov-Ghimbav	UAT Ghimbav	SIDU Brasov; SF; Strategia de Dezvoltare Durabilă 2030	Proiect în derulare	Bugete diferite-local; județean; regional; național POIM
Obiectiv specific 1.2. Îmbunătățirea mobilității în interiorul ZMBrașov					
1.2.1. Terminale multimodale					
1	Conectare rutieră la terminalele intermodale prin DN si DJ	UAT Ghimbav	PROIECT PMUD	-	POIM 6.1; Buget POL Creștere; Buget local MDRAP
1.2.2. Modernizare drumuri, intersecții, pasaje					
1	Asfaltare și amenajare străzi secundare; alei pietonale	UAT Ghimbav	Idee proiect	-	Buget local MDRAP
2	Realizarea de perdele vegetale de protecție dealungul arterelor de trafic și la limita zonelor industriale	UAT Ghimbav	Idee proiect	-	POS Mediu; Buget local MDRAP
1.2.3. Transport public					
1	Introducere sistem de transport urban inteligent și ecologic în orașul Ghimbav. Trasee și infrastructură pentru transport electric	UAT Ghimbav	Idee proiect	-	Buget local MDRAP
2	Îmbunătățirea transportului public și monitorizarea acestuia în parteneriat cu zona metropolitană.	UAT Ghimbav	Idee proiect	-	Buget local MDRAP
3	Analiza și reglementarea transportului școlar și preșcolar	UAT Ghimbav	Idee proiect	-	Buget local MDRAP MEI
4	Achiziționarea unei autospeciale pentru stins incendii	UAT GHIMBAV	Idee proiect	-	Buget local MDRAP

1.2.4. Piste de biciclete					
1	Construcție sistem integrat de trasee pentru biciclete pentru încurajarea navetismului pe bicicletă; Realizarea de trasee pietonale / benzi pentru biciclete/ lungi, care să lege Ghimbavul de zonele industriale și comerciale / de afaceri respectiv de localitățile vecine orașului	UAT Ghimbav	Idee proiect-PMUD+SDD	-	POR4.1 POR 4.1 Buget local MDRAP
2	Centura de cicloturism a orașului Ghimbav în legatură cu centura cicloturistică a ZMB	UAT Ghimbav	PMUD+SDD	-	POR4.1 POR 4.1 BUGET LOCAL MDRAP
1.2.5. Parcări					
1	Amenajare parcare pt. autovehicole electrice;	UAT Ghimbav	Idee; PMUD și SDD 2016	-	Buget local MDRAP+ppp
2	Realizarea de parcări de tip Park&Ride	UAT Ghimbav	proiect PMUD	16.500.000 Euro	Buget local / PPP / Finanțări guvernamentale și europene
2	Amenajare parcări biciclete”velopark”	UAT Ghimbav	PMUD+SDD	-	Buget local / PPP / Finanțări guvernamentale și europene
3	Amenajarea unei parcări supraetajate multimodale	UAT Ghimbav	proiect PMUD	14.000.000 Euro	Buget local / PPP / Finanțări guvernamentale și europene
1.2.6. Drumuri agricole/forestiere					
	Nu e cazul				
Obiectiv specific 2.1. Susținerea activităților de cercetare și inovare					
2.1.1. Parcuri inovative					
1	Centru transfer tehnologic în domeniul aero-spațial /transport auto inteligent	UAT Gimbav	Idee proiect	-	POR1.1; POC1.2 Buget local MDRAP
Obiectiv specific 2.2. Sprijinirea sectorului IMM, antreprenoriatului și startului în afaceri					
2.2.1. Incubatoare de afaceri					
1	Atragerea Investițiilor de Capital prin: - Promovarea oportunităţilor de investiţii; - Elaborarea Strategiei de atragere a Investițiilor Ghimbav.	UAT Ghimbav	Idee proiect	-	Buget local MDRAP
2	Sprijinirea operatorilor economici care demarează proiecte privind construirea unui accelerator de afaceri/incubator	UAT Ghimbav	Idee proiect	500.000 Euro	Buget local/ Bugete diferite/ MDRAP
3	Atragerea de noi investitori prin: - concesionare/închiriere terenuri necesare construirii de spații de producție; - amenajare infrastructură rețelele de utilități și acces; - implementarea unui sistem de taxare favorabil.	UAT Ghimbav	Idee proiect	500.000 Euro	Buget local

4	Dezvoltarea facilităților de infrastructură pentru conferințe, ateliere tematice, expoziții	UAT Ghimbav	Idee proiect	500.000 Euro	Buget local
2.2.2. Susținerea producătorilor locali					
1	Sprijinirea activităților meșteșugărești prin amenajarea de spații dotate cu utilități și acces în centrul orașului	UAT Ghimbav	Proiect în desfășurare	-	Buget local
2	Înființarea unui Cluster agro-alimentar	UAT Gimbav	Idee proiect	-	Buget local/ Bugete diferite
3	Dezvoltarea clusterelor și HUB-urilor aeronautice existente și crearea unora noi, a formelor asociative și inițiative inovative (de exemplu: pregătirea și lansarea unor „târguri specializate de inventică și inovație" sau centre permanente de „comercializare idei și prototipuri"), a parcurilor economice tematice (de IT, auto)	UAT Ghimbav	Idee proiect	250.000 Euro	Bugete diferite (local+ PPP)
Obiectiv specific 2.3. Dezvoltarea resurselor umane în corelare cu piața de muncă					
2.3.1. Formare profesională					
1	Formare şi calificare pentru personalul care va fi angajat în serviciul de dezvoltare turistică şi culturală;	UAT Ghimbav	Idee proiect	30.000 Euro	POCU
2	Formare și calificare în Branding si dezvoltare de produs	UAT Ghimbav	Idee proiect	30.000 Euro	Buget local/ POCU
3	Instruirea resurselor umane în domneiul achizițiilor publice	UAT Ghimbav	Idee proiect	25.000 Euro	Buget local; AFP;
4	Instruire personal pentru însușirea principiilor de combatere a fraudei și spălării banilor	UAT Ghimbav	Idee proiect	25.000 Euro	Buget local; bugete diverse SEE; Erasmus+
2.3.2. Ocupare pentru incluziune socială					
1	„Bunicii comunității" — Servicii sociale și socio-medicale pentru vârstnici"- promovarea îmbătrânirii active și consolidarea rețelei naționale de servicii sociale de proximitate destinate persoanelor vârstnice în dificultate	UAT Ghimbav în parteneriat cu furnizorii de servicii sociale	-	500.000 Euro	Buget local; POC 4.PI 9.OS4.4, măsurile 65.1, 65.2, 65.5
Obiectiv specific 3.1. Îmbunătățirea echipării teritoriului cu servicii și utilități publice					
3.1.1. Infrastructura de sănătate					
1	Promovarea măsurilor medico-sociale de prevenție	UAT Ghimbav	Idee proiect	250.000 Euro	Buget local; DRAP
3.1.2. Licee și școli profesionale					
1	Construirea și Echiparea infrastructurii educaționale pentru liceul tehnologic aeronautic în orașul Ghimbav	UAT Ghimbav	Idee proiect	2.000.000 Euro	POR 10.1; Buget local; ppp; bugete diverse;
2	Construirea și echiparea			2.000.000 Euro	POR 10.1; Buget

	infrastructurii educaționale pentru școala profesională în orașul Ghimbav				local; ppp; bugete diverse
3.1.3. Școli și grădinițe					
1	Reabilitare Școală Gimnazială prin eficientizare energetică a clădirii	UAT Ghimbav	SF	250.000 Euro	POR 3.1B; Buget local
2	Construcția, modernizarea și echiparea infrastructurii educaționale timpurii pentru învățământul antepreșcolar și preșcolar și educație timpurie- pentru inființarea unei crese și grădinițe (0-2 ani și 3-5 ani)	UAT Ghimbav	SF executat; Documentație finantare contractata	1.500.000 Euro	Buget local; POR10.1; bugete diverse; MDRAP
3	Siguranța în școli – îmbunătățirea infrastructurii de supraveghere și organizarea de acțiuni pentru conștientizarea elevilor asupra fenomenului infracțional	UAT Ghimbav	Idee proiect	50.000 Euro	Buget local; MDRAP; Bugete diverse
4	Susţinerea elevilor pentru participarea la competiţii naţionale şi internaţionale	UAT Ghimbav	Idee proiect	20.000 Euro	Buget local; surse atrase de la operatorii privați;
5	Implementarea de proiecte educaționale pentru elevii din categorii defavorizate	UAT Ghimbav	Idee proiect	50.000 Euro	Buget local
3.1.4. Infrastructură edilitară și salubritate					
1	Igienizarea și consolidarea pârâului Ghimbășel în aval de zona industrială;	UAT Ghimbav	Idee proiect	250.000 Euro	Buget local; Buget Ministerul Mediului; Bugete MDRAP
2	Extindere sistem de canalizare din zona rezidențială nouă și din zona industrială	UAT Ghimbav	Proiect etapa 2	1.000.000 Euro	Buget local; MDRAP; Bugete diverse
3	Extindere şi reabilitare reţele apă zona rezidentială și industrială		Proiect, etapa 2	1.000.000 Euro	Buget local; MDRAP; Bugete diverse
4	Introducerea unor pubele etanșe îngropate pentru deșeuri	UAT Ghimbav	Plan de acțiune privind adaptarea la schimbările climatice în orașul Ghimbav	250.000 Euro	Buget local Buget Ministerul MEDIULUI; Operatori salubritate. Bugete diferite; PPP
5	Extinderea și modernizarea reţelei de alimentare cu gaze naturale	UAT Ghimbav	Idee proiect	500.000 Euro	Buget local; bugete diferite
6	Parteneriat public privat (PPP) cu Universitatea Transilvania din Brașov pentru desemnarea Ghimbavului ca localitate pilot pentru realizarea de proiecte pe energii alternative pasive (electrică, termică, si fotovoltaică) și consumuri reduse la nivel comunitar. Primul oraș cu consum	UAT Ghimbav	Idee proiect	2.500.000 Euro	Bugete atrase; buget local

	energetic zero (financiar)				
7	Introducerea rețelei de fibră optică pentru sisteme computaționale	UAT Ghimbav	Idee proiect	500.000 Euro	POR 3.1.C; Buget local; MDRAP
3.1.5. Iluminat public					
1	Introducerea iluminat inteligent din surse alternative;	UAT Ghimbav	PAED; Proiect tehnic	1.500.000 Euro	POR 3.1.c; Buget local; MDRAP; Alte bugete;
3.1.6. TIC					
1	Modernizarea şi extinderea reţelei de internet şi wi-fi urban gratuit	UAT Ghimbav;	Idee proiect	2.500.000 Euro	POC 2.1; MDRAP;PPP
2	Informatizarea serviciilor oferite de autoritățile publice locale, inclusiv consolidarea aplicațiilor TIC pentru guvernare electronică, e-learning	UAT Ghimbav	Idee proiect	1.500.000 Euro	POC 2.3; Buget local; Bugete diferite
3	Dezvoltarea de portale interactive și îmbunătățirea conţinutului digital şi a infrastructurii TIC sistemice în domeniul e-educaţie, e-incluziune, e-sănătate şi e-cultură	UAT Ghimbav	Idee proiect	2.500.000 Euro	POC 2.3 Buget local; MDRAP; Bugete diverse
4	Realizarea unui portal informatic, cu conținut electronic de interes public și promovarea, în și prin toate mediile, a unei realități: „Ghimbavul, orașul prietenos cu mediul și în care îți place să trăiești!”	UAT Ghimbav	Idee proiect	50.000 Euro	Bugete diferite
Obiectiv specific 3.2. Creșterea calității spațiului public și a fondului de locuit					
3.2.1. Locuințe sociale					
1	Construirea de locuinţe pentru tineri şi locuinţe sociale	UAT Ghimbav	Idee proiect	500.000 Euro	Buget local – central - MDRAP
2	Construire Centru zi/cămin bătrâni pentru persoane vârstnice	UAT Ghimbav;	Idee proiect; SDD	350.000 Euro	POCU4/AP.4.4/ Buget local; MDRAP
3.2.2. Eficientizare energetică pentru clădiri de locuit					
3.2.3. Eficientizare energetică pentru clădiri publice					
1	Eficientizarea energetică a clădirilor publice	UAT Ghimbav	DALI în curs; Documentație finanțare	500.000 Euro	POR 3.1B; Buget local; Bugete diverse
2	Eficientizare energetică clădire primărie/corp 2	UAT Ghimbav	DALI in curs; Documentație finanțare	500.000 Euro	POR 3.1B; Buget local; Bugete diverse
3	Eficientizarea energetică a clădirilor publice –cămin cultural	UAT Ghimbav	Idee proiect	500.000 Euro	POR 3.1B; Buget local; Bugete diverse
3.2.4. Spații publice și căi pietonale					
1	Elaborarea unui studiu de fundamentare cu privire la regimul construcțiilor și a	UAT Ghimbav	Plan de acțiune privind adaptarea la schimbările climatice	30.000 Euro	Buget local /Bugete diverse

	suprafețelor verzi		în Municipiul Brașov		
2	Creșterea suprafețelor și a spațiilor verzi și gestiunea corespunzătoare a celor existente, inclusiv terase și fațade verzi	UAT Ghimbav	Plan de acțiune privind adaptarea la schimbările climatice în Municipiul Brașov	500.000 Euro	POR 2014-2020, APM Fonduri proprii Buget local; Buget MDRAP
3	Îmbunătățirea calității rețelei pietonale, inclusiv reabilitarea trotuarelor, a indicatoarelor și unele proiecte de amenajare pentru pietoni/spațiu comun oraș Ghimbav;	UAT Ghimbav	proiect PMUD	500.000 Euro	Buget local/ POR 2014-2020; Bugete diverse
4	Reamenajarea malurilor pârâului Ghimbășel pentru crearea unor zone de promenadă;	UAT Ghimbav	Idee proiect	100.000 Euro	Buget local; MDRAP; APM.
5	Instalare hotspot-uri Wi-Fi în spațiile publice, mai ales în zonele Bisericii Evanghelice	UAT Ghimbav	Idee proiect	50.000 Euro	Buget local /bugete diferite
6	Extindere sistem de monitorizare video; zona istorică; zona școlii	UAT Ghimbav	PAED	100.000 Euro	Buget local/ POR 3.1.C
7	Instalarea de camere de supraveghere în zonele identificate cu risc de producere incidente (furturi/ accidente/ etc)	UAT Ghimbav	PAED; SDD	200.000 Euro	Buget local/ POR 3.1.C
8	Reabilitarea, modernizarea centrului urban istoric al orașului	UAT Ghimbav	proiect PMUD	500.000 Euro	Buget local/ Buget MDRAP POR 4.1, 3.2
3.2.5. Brownfields (cladiri de reconstructie)					
1	Reconversia funcțională și reutilizarea terenurilor și suprafețelor abandonate din zona periferică Ghimbav-Codlea/fostă zonă balastiere	UAT Ghimbav	Idee proiect	2.500.000 Euro	POR 2014-20120; Buget local; PPP
2	Realizare plase verzi prin plantare arbori și arbuști de-alungul arterelor principale și la limita zonei industriale;	UAT Ghimbav	Idee proiect	100.000 Euro	Buget local; Bugete diverse
3	Amenajare a noi spații de joacă și doatrea cu instalații și echipamente de sport pentru copiii mai mari de 10 ani	UAT Ghimbav	Idee proiect	250.000 Euro	Buget local; Fonduri atrase; Parteneriate cu operatorii privați
3.3.1. Zone marginalizate					
1	Regenerare zona urbană periferică Ghimbav nord prin crearea de zone recreative comerciale tip out-let	UAT Ghimbav	Idee proiect	1.500.000 Euro	Buget local/ POR 2014-2020/ppp
Obiectiv specific 4.1. Dezvoltarea infrastructurii turistice, culturale și de recreere					
4.1.1. Domeniul schiabil					
4.1.2. Infrastructură culturală					
1	Reabilitare Biserică evanghelică fortificată Ghimbav pentru introducerea în circuitul turistic național și internațional	UAT Ghimbav în parteneriat cu Biserica Evnaghelică CA.	DALI 2016+Cerere finanțare depuse.	2.000.000 Euro	Buget local; POR 5.1

2	Reabilitare imobil rezidențial, înscris în LMI pentru transformarea sa în muzeu	UAT Ghimbav	DALI în curs	500.000 Euro	Buget local; POR 5.1; Bugete diverse
3	Reabilitare Biserica ortodoxă „SF Treime" monument istoric, categ.B	UAT Ghimbav	DALI în curs	200.000 Euro	Buget local; POR 5.1/Bugete diverse
4	Reabilitare cămin cultural pt. transformarea în „Muzeu al colonizării saşilor în Transilvania	UAT Ghimbav	Idee proiect	300.000 Euro	Buget local/ Buget județean
4.1.3. Infrastructură sportivă					
1	Centru agrement Zona Ghimbav nord	UAT Ghimbav	Idee proiect	2,500.000 Euro	Buget local/ Surse private/ POR 2014-2020
2	Amenajare bazin înot	UAT Ghimbav	Idee proiect	250.000 Euro	Buget local/ Surse private POR 2014-2020
3	Amenajarea unei rețele de terenuri de sport (volei, baschet, tenis skateboard) în cartierele orașului	UAT Ghimbav	Idee proiect	250.000 Euro	Buget local/ Surse private POR 2014-2020
4.1.4. Zone verzi/de recreere					
1	Realizarea unui - spațiu multifuncțional de recreere, sport și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii biciclişti	UAT Ghimbav	Idee proiect	-	Buget local/ Surse private POR 2014-2020
2	Reabilitare şi extindere spaţii verzi, publice şi de agrement şi dezvoltarea perdelelor de protecție și a aliniamentelor stradale	UAT Ghimbav	Idee proiect	100.000 Euro	Buget local/ Bugete diverse POR 3.2 POR 5.2
3	Refacerea zonelor mlăștinoase de pe malurile pârâului Bârsa și crearea unei zone de biodiversitate	UAT Ghimbav	Idee proiect	100.000 Euro	Buget local; APM; Buget județean
4.1.5. Dezvoltarea infrastructurii turistice					
1	Extindere și mărire parc tehnologic Centru de informare turistică	UAT Ghimbav	Idee proiect	50.000 Euro	Buget local; Bugete diverse
Obiectiv specific 4.2. Conservarea și valorificarea patrimoniului natural și construit					
4.2.1. Monumente istorice					
1	"Recuperarea Identității Burgului Ghimbav prin Lucrări de Restaurare, Conservare și Echipare Moderna și Valorificare Durabilă pentru Introducerea în Circuitul Turistic Național și Internațional, a Bisericii Evanghelice Fortificate"	UAT Ghimbav	DALI+Cerere de finanțare depuse în noiembrie 2016	2.000.000 Euro	Buget local/POR 5.1
2	Refacerea, reabilitarea și conservarea CENTRULUI ISTORIC și a spațiilor aferente	UAT Ghimbav	Idee proiect		
3	Restaurarea, conservarea și modernizarea unui edificiu de secol XVIII-monument istoric, imobil str. Școlii nr. 259 în	UAT Ghimbav	DALI în curs	200.000 Euro	POR 5.1/Buget local

	scopul conversiei clădirii în „Muzeu al Orașului” Ghimbav și promovarea acestuia pentru valorificarea durabilă a patrimoniului cultural și a identității culturale locale				
4	Reabilitare Biserica ortodoxă „SF Treime” monument istoric, categ.B	UAT Ghimbav	DALI în Curs	200.000 Euro	Buget local; POR 5.1/Bugete diverse
4.2.2. Mediu și biodiversitate					
1	Studii privind evaluarea vulnerabilității diferitelor ecosisteme și specii la efectele schimbărilor climatice –habitat castori	UAT Ghimbav	Plan de acțiune privind adaptarea la schimbările climatice în orașul Ghimbav,	200.000 Euro	Buget local; APM; bugete diverse
2	Igienizarea cursurilori râurilor Ghimbășel și Bârsa și înăsprirea sancțiunilor pentru factorii poluatori	UAT Ghimbav	Idee proiect	10.000 Euro	Buget local /APM; Bugete diverse
3	Campanii de conştientizare şi programe de educare pentru protecția biodiversității	UAT Ghimbav	Idee proiect	50.000 Euro	Buget local /bugete diverse
4	Acțiuni pentru încurajarea colectării selective a deșeurilor și monitorizarea păstrării curățeniei în zonele rezidențiale dintre blocuri-Premierea celor mai curate „asociații”	UAT Ghimbav	Idee proiect	3.000 Euro	Buget local; APM
5	Organizarea de acțiuni ducaționale în școli și plantarea de pomi / arbuști pentru păstrarea unui mediu curat și sănătos	UAT Ghimbav	Idee proiect	10.000 Euro	Buget Local; RA Pădurilor; APM; Bugete diverse
Obiectiv specific 4.3. Diversificarea și promovarea ofertei de produse turistice și de recreere					
4.3.1. Evenimente culturale					
1	Festival medieval	UAT Ghimbav	Proiect în realizare	5.000 Euro	Buget local/ Surse private/ Bugete diverse
2	Festival de film	UAT Ghimbav	Proiect în realizare	5.000 Euro	Buget local/ Surse private/ Fonduri guvern
3	Concerte de muzică clasică	UAT Ghimbav în parteneriat cu Biserica Evanghelică	Proiect în realizare	5.000 Euro	Buget local/ Surse private/ Fonduri guvern
4	Concurs de proiecte în colaborare cu liceele brașovene pentru îmbunătățirea imaginii urbane	UAT Ghimbav	Idee poriect	30.000 Euro	Buget local/ Surse private/ Fonduri guvern
5	Inventarierea și reanimarea meșteșugurilor specifice zonei săsești - crearea de întreprinderi sociale cu specific meșteșugăresc	UAT Ghimbav	Idee proiect	1.000.000 Euro	Buget local/ Surse private
6	Festivalul istoric-pentru sprijinirea ansamblurilor folclorice	UAT Ghimbav	Proiect în derulare	10.000 Euro	Buget local; Surse private
4.3.2. Promovare					

turistică					
1	Revitalizarea prezenței în mediul online a orașului Ghimbav și a monumentelor sale istorice prin: - Aplicații turistice pentru smartphone /tablete; - Utilizarea brandului de oraș; - Card turistic pt. circuiturl bisericilor fortificate	UAT Brașov	Idee proiect	-	Buget local; POC 2.3; Bugete diverse
2	Digitalizarea monumentelor istorice locale pentru realizarea unui sistem unitar de promovare la nivel local, național și internațional: brand turistic local, materiale promoționale tipărite cu informații despre obiectivele turistice, evenimente culturale, semnalizarea corespunzătoare la nivelul orașului a obiectivelor turistice, a locurilor de cazare și unităților de servire a mesei	UAT Ghimbav	Idee proiect	100.000 Euro	Buget local; Bugete diverse
Obiectiv specific 5.2. Creșterea capacității de management și implementare a proiectelor în structurile publice locale					
5.2.2. Administrația Publică Locală					
1	Acțiuni pentru pregătirea intrării în Convenția Primarilor	UAT Ghimbav	Idee proiect	10.000 Euro	Buget local;
2	Pregatirea pentru intrarea în asociația orașelor „Smart cities”	UAT Ghimbav	Idee proiect	25.000 Euro	Buget local; Bugete diverse
3	Centru de informare economică a potențialilor investitori	UAT Ghimbav	Idee proiect	25.000 Euro	Buget local; Bugete diverse
4	Cursuri de specializare pentru angajații primăriei în ce privește competitivitatea și accesarea fondurilor Europene, prin parteneriate	UAT Predeal	Idee proiect	25.000 Euro	Buget local; Bugete ministeriale;
4	Îmbunătățirea sistemului de comunicare cu cetățenii pentru inființarea unui centru de primire și soluționare petiții; Organizarea de acțiuni privind încurajarea participării cetățenilor la procesul decizional	UAT Ghimbav	Idee proiect	100.000 Euro	Buget local; POCA 2.2
5	Dezvoltarea unei infrastructuri on-line pentru relații publice și serviciile cu cetățenii	UAT Ghimbav	Idee proiect	100.000 Euro	Buget local; Bugete diverse
6	Achiziția și implemetarea sistemelor informatice integrate și de e-guvernare la nivelul compartimentelor Primăriei: - Îmbunătățirea comunicării între departamente și instituțiile publice; - Crearea de baze de date comune între serviciile din cadrul Uat Ghimbav	UAT Ghimbav	Idee proiect	150.000 Euro	POC 2.3 Buget local
7	Organizarea unui concurs de	UAT Ghimbav	Proiect în derulare;	30.000 Euro	Buget local;

	soluții privind dezvoltarea spațială a orașului Ghimbav în perspectiva următorilor 20 ani		Tema Proiect; Regulament		Bugete diverse
8	Adoptarea Planului de Urbanism General actualizat al orașului	UAT Ghimbav	Idee proiect		Buget local
9	Identificarea patrimoniului imobiliar al orașului; întocmire documentații cadastrale – intabularea în Cărțile funciare ale orașului domeniului public și privat al localității	UAT Săcele	Idee proiect	-	Programul Operațional Regional 2014 – 2020
5.2.3. Alte instituții publice					
1	Îmbunatatirea comunicării APL cu alte instituții prin organizarea de întâlniri, simpozionae, mese rotunde	UAT Ghimbav	Idee proiect	10.000 Euro	Buget local; Bugete diverse
2	Creșterea gradului de informare și conștientizare inclusiv prin educație formală și non-formală (a APL-urilor și instituțiilor publice, a populație privind transparența în achizițiile publice și luarea deciziilor și lupta anticorupție și antifraudă în institutiile publice	UAT Ghimbav	Idee proiect	100.000 Euro	Buget local; Erasmus; Orizont 2020
3	Comunicare și internaționalizare a relatiilor instituții, investitori și comunități similare din Europa	UAT Ghimbav	Idee proiect	50.000 Euro	Buget local; Bugete diverse
4	Creșterea gradului de informare și conștientizare inclusiv prin educație formală și non-formală (a APL-urilor și instituțiilor publice, a populației, a firmelor) privind adaptarea la schimbările climatice (Toate activitățile vor viza următoarele domenii: insule de căldură urbană, imobile, comportamentul în perioadele cu temperaturi extreme și impactul asupra sănătății, deratizare și colectare selectivă, depozitarea necontrolată a deșeurilor, calitatea/poluarea aerului, afectarea mediului de către firme, avertismente legate de trafic etc.)	Plan de acțiune privind adaptarea la schimbările climatice în zona orașului Ghimbav	Idee proiect	50.000 Euro	POCU 2014-2020 Buget local (inclusiv concurs de proiecte derulate de ONG-uri)
5	Încurajarea cercetării aplicative și a transferului de bune practici și de know-how în domeniul adaptării la schimbări climatice	Plan de acțiune privind adaptarea la schimbările climatice în oraș	Idee proiect	100.000 Euro	Bugetul local; Bugete diverse

Tabelul 27 – Listă proiecte propuse a fi realizate în orașul Ghimbav

Capitolul 9 - MONITORIZARE ŞI EVALUARE. DEFINIRE SISTEM MONITORIZARE ŞI EVALUARE (ETAPA 8)

In etapa 8 se are în vedere definirea sistemului de monitorizare şi evaluare a politicii şi identificarea măsurilor corective, necesare a fi luate în situațiile în care progresul nu este cel aşteptat.

Finalitatea acestui amplu proces de planificare urbană constă în realizarea unui document de politica urbană, respectiv a unei Strategie de Dezvoltare Durabilă (SDD), văzută ca un instrument de implementare a politicii urbane aleasă. Astfel, politica urbană reprezintă expresia unui proces de planificare urbană caracterizat de următoarele elemente:

- structura partenerială şi proces participativ – cadru colaborativ şi de dialog între structurile administraţiei publice, societatea civilă, mediul privat şi educațional;
- strategie urbană durabilă – palierul strategic al politicii urbane durabile;
- planul de acţiune – palierul operațional al politicii urbane şi a SDD;
- operațiunea de regenerare urbană - instrument operational, care combină mai multe tipuri de investiții, focalizat pe o anumită zonă de intervenție pe care sunt aduse la îndeplinire obiectivele politicii urbane durabile.

Etapa ultimă, de „Monitorizare şi evaluare”, va cuprinde o serie de rezultate aşteptate şi indicatori de monitorizare a acestora, în acord cu întregul proces laborios de cercetare, conceptualizare, analiză şi sinteză, elaborare şi redactare a documentului strategic al oraşului Ghimbav.

Aceşti indicatori vor fi necesari pentru stabilrea unui cadru simplu şi eficient privind monitorizarea, evaluarea şi ajustare a politicii de dezvoltare şi a obiectivelor propuse. Se va masura astfel eficiența, eficacitatea, utilitatea şi sustenabilitatea strategiei rezultate din politica de dezvoltare a oraşului.

Pentru obiectivele strategice majore se folosesc indicatorii de impact pentru evaluarea temporală, pentru obiective se folosesc indicatori de obiectiv, măsuraţi la data finalizării implementării polticii şi strategiei aferente. Pentru măsurarea rezultatelor, respectiv măsuri, se folosesc indicatorii de rezutat (sau intermediari) şi pentru activităţi şi categorii de proiecte eligibile se stabilesc mijloace şi resurse, utile procesului de moniorizare.

În tabelul 27 regasim consemnate tipurile de monitorizare mai des folosite.

Monitorizarea activităților	- Se compară durata previzionată cu cea efectivă; - Se verifică atingerea rezultatelor intermediare la momente diferite de timp.
Monitorizarea rezultatelor	- Se verifică progresul în atingerea indicatorilor prevăzutți pentru activități şi măsuri.
Monitorizarea resurselor	- Surse de finanțare; - Cheltuieli.
Monitorizarea ipotezelor	- Analiza periodică a probabilității realizării ipotezelor

Tabelul 28 - Tipuri de monitorizare

In cele de mai jos, redăm câteva tipuri de indicatori de impact şi de obiectiv, aplicabili şi strategiei oraşului Ghimbav.

Indicatori de impact:

- Creşterea contribuției turismului la cifra de afaceri a oraşului;
- Creşterea gradului de atractivitate a centrului vechi (sondaj în rândul populației şi a turiştilor);
- Reducerea ratei abandonului şcolar şi a excluziunii sociale;
- Reducerea numărului de persoane sărace;

- Creșterea gradului de satisfacție privind spațiile și serviciile publice oferite (sondaj în rândul populației);
- Creșterea cifrei de afaceri (CA) și a CA "per capita" a orașului;
- Creșterea gradului de ocupare a forței de muncă;
- Creșterea nivelului de salarizare;
- Creșterea ponderii consumului de energie regenerabilă în consumul final;
- Scăderea consumului de energie primară;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- Reducerea timpului de deplasare în zonele de interes;
- Reducerea nivelului de poluare datorat transportului (aer, zgomot);
- Creșterea gradului de cooperare cu partenerii sociali / privați.

Indicatori de obiectiv

- Creșterea nr. de turiști;
- Creșterea nr. de locuri de muncă în turism;
- Creșterea nr. de obiective turistice integrate în circuite județene, regionale;
- Creșterea nr. de evenimente culturale organizate;
- Creșterea nr. de persoane calificate în domeniul turismului și domenii conexe;
- Creșterea nr. de programe de formare profesională oferite în domenii cerute pe piața locală;
- Scăderea ratei mortalității;
- Reducerea nr. de îmbolnăviri;
- Creșterea capacității uităților de asistență socială;
- Creșterea ponderii spațiilor verzi;
- Creșterea nr. de gospodării cu acces la infrastructuri tehnico-edilitare;
- Creșterea gradului de racordare la rețelele tehnico-edilitare;
- Creșterea nr. de spații publice regenerate;
- Creșterea nr. de proiecte integrate, identificate și implementate la nivelul zonelor defavorizate ale orașului;
- Reducerea migrației;
- Creșterea nr. de firme locale de producție și servicii;
- Creșterea nr. de salariați calificați pe domeniile cerute pe piața locală;
- Creșterea nr. de constucții reabilitate termic;
- Creșterea capacității de producere de energii regenerabile;
- Creșterea cantității de deșeuri colectate selectiv;
- Creșterea cantității de deșeuri prelucrate;
- Creșterea ponderii drumurilor modernizate în total drumuri;
- Creșterea nr. de personae care utilizează mijloace de transport ecologice;
- Creșterea nr. de proiecte integrate identificate și implementate la nivelul întregii comunități.
  Funcție de necesități, se pot aplica oricât de mulți indicatori specifici.

În concluzie, întregul proces de planificare strategică, pe fiecare etapă de elaborare document, se finalizeză cu un document programatic de politică urbană integrată, ce cuprinde trei părţi: elementele **„Strategiei de dezvoltare"** a oraşului cu liste de propuneri integrată, **„Planul de acţiuni"** şi **„Indicatorii de monitorizare şi planificare"**. Acest document reprezintă **„Strategia de Dezvoltare Durabilă a Oraşului Ghimbav"**!

Secţiunea III: Adnotari şi anexe

Abrevieri

AACR	-	AUTORITATEA AERONAUTICA CIVILA ROMANA
ADR	-	AGENȚIA PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ
AMDD	-	AGENȚIEI METROPOLITANE PENTRU DEZVOLTARE DURABILĂ
ANRSC	-	AUTORITĂȚII NAȚIONALE DE REGLEMENTARE PENTRU SERVICIILE COMUNITARE DE UTILITĂȚI PUBLICE
BERD	-	BANCA EUROPEANĂ PENTRU RECONSTRUCȚIE ȘI DEZVOLTARE
CL	-	CONSILIUL LOCAL
ECE	-	EUROPA CENTRALĂ ŞI DE EST
FMI	-	FONDUL MONETAR INTERNAȚIONAL
HCL	-	HOTĂRÂREA CONSILIULUI LOCAL
IMM	-	ÎNTREPRINDERI MICI ȘI MIJLOCII
INSSE	-	INSTITUTUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ
IT	-	TEHNOLOGIA INFORMAȚIEI
MDRAP	-	MINISTERUL DEZVOLTARII REGIONALE SI ADMINISTRATIEI PUBLICE
MPGT	-	MASTER PLANUL GENERAL DE TRANSPORT
OR	-	OBIECTIV RUTIER
PAED	-	PLANUL DE ACȚIUNE PRIVIND ENERGIA DURABILĂ
PIB	-	PRODUS INTERN BRUT
PIDU	-	PLAN INTEGRAT DE DEZVOLTARE URBANĂ
PMUD	-	PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
PODCA	-	PROGRAMUL OPERAȚIONAL DEZVOLTAREA CAPACITĂȚII ADMINISTRATIVE
POR	-	PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL
PUG	-	PLAN URBAISTIC GENERAL
RATBV	-	REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT BRAȘOV
SDD	-	STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ
SIDU	-	STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ
TEMPO	-	BAZA ONLINE A INSTITUTULUI NAȚIONAL DE STATISTICĂ
UAT	-	UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ
UE	-	UNIUNEA EUROPEANĂ
ZMB	-	ZONA METROPOLITANĂ BRAȘOV

Listă tabele

Tabelul 1 - Exporturile (FOB), importurile (CIF) şi soldul FOB/CIF al operaţiunilor de comerţ internaţional de bunuri (mii euro) 9
Tabelul 2 - Clasificarea agenţilor economici din Parcul Industrial Braşov, după cifra de afaceri înregistrată în 2015 11
Tabelul 3 - Clasificarea agenţilor economici din oraşul Ghimbav, după cifra de afaceri înregistrată în 2015 13
Tabelul 4 - Structura agenţilor economici din oraşul Ghimbav după obiectul principal de activitate 14
Tabelul 5 - Repartizarea fondului funciar al oraşului pe categorii de folosință 16
Tabelul 6 - Structura întreprinderilor active, pe clase de mărime, în anul 2014 25
Tabelul 7 – Numărul de turiști în județul Brașov 38
Tabelul 8 – Numărul de turiști în cadrul Regiunii Centru iulie 2016 față de iulie 2015 38
Tabelul 9 – Lista Monumentelor Istorice din orașul Ghimbav 41
Tabelul 10 – Lista evenimentelor culturale din orașul Ghimbav 42
Tabelul 11 – Numărul de turiști care au tranzitat orașul Ghimbav în perioada ianuarie 2015-octombrie 2016 53
Tabelul 12 – Valori admisibile ale nuvelului de zgomot și vibrații 60
Tabelul 13 - Distanțe și timpi de călătorie dintre fiecare localitate a polului de creștere Brașov și orașul Ghimbav 70
Tabelul 14 – Lungime drumuri orășenești, total și modernizate, în Ghimbav 76
Tabelul 15 - Trasee relevante ale operatorilor privați care deservesc și orașul Ghimbav 79
Tabelul 16 - Tabel proiecte propuse prin PMUD- 2016 Ghimbav 90
Tabelul 17 - Evolutia consumului de haz în orașul Ghimbav 99
Tabelul 18 - Obiective principale în concordanță cu Directiva CE 91/271 102
Tabelul 19 - Obiective majore în concordanță cu Directiva 98/83/CE 103
Tabelul 20 - Dinamica populației cu domiciliul a UAT-urilor componente ale Zonei Metropolitane Brașov, în intervalul 2009-2014 110
Tabelul 21 – Evoluția demografică a localității Ghimbav la recensămintele din 1992, 2002, 2011 111
Tabelul 22 - Evoluția demografică a localității Ghimbav în 2015 față de recensământul din 2011 112
Tabelul 23 - Suprafața spațiilor verzi în localitățile urbane din Zona Metropolitană Brașov 114
Tabelul 24 - Numărul de constucții noi din Zona Metropolitană Brașov 115
Tabelul 25 - Model fisă de măsură 172
Tabelul 26 - Model Plan de acțiune 173
Tabelul 27 – Listă proiecte propuse a fi realizate în orașul Ghimbav 186
Tabelul 28 - Tipuri de monitorizare 187

Listă figuri

Fig. 1 - Abordarea oraşului inteligent în viziunea IBM 2
Fig. 2 - PIB per locuitor, în preţuri curente, în perioada 2000-2013 8
Fig. 3 - Localizare tipuri de activităţi ZMB 10
Fig. 4 - Structura întreprinderilor din oraşul Ghimbav, în funcţie de clasa de mărime 13
Fig. 5 - Structura firmelor după cifra de afaceri, din oraşul Ghimbav 14
Fig. 6 - Structura cifrei de afaceri totale (% din total) a agenţilor economici din oraşul Ghimbav, pe principalele sectoare de activitate, la 31.12.2015 15
Fig. 7 - Suprafaţa agricolă, după destinaţie în anul 2014 16
Fig. 8 - Suprafaţa cultivată cu principalele culturi, în anul 2003 16
Fig. 9 - Structura sectorului industrie, în oraşul Ghimbav, la 31.12.2015 17
Fig. 10 - Numărul mediu de salariaţi în oraşul Ghimbav, în perioada 2010-2015 19
Fig. 11- Structura ocupaţională a populaţiei Zonei Metropolitane Braşov, la nivel de UAT 19
Fig. 12 - Structura salariaţilor din oraşul Ghimbav (% din total), pe principalele activităţi economice în anul 2015 20
Fig. 13 - Evoluţia numărului de şomeri în perioada 2012-2015, în oraşul Ghimbav 21
Fig. 14 - Structura locurilor de muncă din Zona Metropolitană Braşov, după localizarea acestora 22
Fig. 15 - Structura ocupării populaţiei, pe principalele sectoare economice şi pe localităţi 22
Fig. 16 - Număr de firme active la 1.000 de locuitori stabili, la nivelul polilor de creştere din România, în anul 2014 23
Fig. 17 - Dinamica operaţiunilor care au vizat societăţile comerciale din judeţul Braşov, în perioada 2008-2015 24
Fig. 18 - Numărul de firme active la 1.000 de locuitori, pe localităţi, în anul 2014 25
Fig. 19 - Număr firme active pentru ZMB 26
Fig. 20 - Dinamica salariului mediu net lunar la nivel național, regional și judetean, în perioada 2010-2014 27
Fig. 21 - Situl arheologic de la Ghimbav, *Podul Bârsei* sau *La Bârsa*, reglementări urbanistice, plan. 44
Fig. 22 - Situl arheologic de la Ghimbav, *Podul Bârsei* sau *La Bârsa*, reglementări urbanistice, ortofotoplan sus), reglementări urbanistice, plan 45

Fig. 23 - Siturile arheologice de la Ghimbav, *Înainte de arini / Vor den Erlen / Hattert* (jos) și La Arini (sus), reglementări urbanistice, plan 46
Fig. 24 - Siturile arheologice de la Ghimbav, *Înainte de arini / Vor den Erlen / Hattert* (jos) și La Arini (sus), reglementări urbanistice, ortofotoplan 47
Fig. 25 - Sus – Ansamblul bisericii evanghelice fortificate, jos – Biserica ortodoxă „Sf. Treime", reglementări urbanistice, plan 48
Fig. 26 - Sus – Ansamblul bisericii evanghelice fortificate, jos – Biserica ortodoxă „Sf. Treime", ortofotoplan 49
Fig. 27 – Zonă propusă a fi reabilitată 53
Fig. 28 - Fluxurile rutiere la orele de vârf de dimineață (stânga) și după-amiază (dreapta) conform modelului 66
Fig. 29 - Dezvoltarea de scenarii alternative pentru realizarea viziunii 68
Fig. 30 - Rețeaua de drumuri strategice a orașului Ghimbav 69
Fig. 31 – Harta posibilităților actuale și viitoare de conectivitate și mobilitate în Zona Metropolitană Brașov 71
Fig. 32 – Rețeaua de drumuri naționale din România 73
Fig. 33 – Rețeaua de autostrăzi din România 73
Fig. 34 – Plan autostradă Comarnic-Brașov 74
Fig. 35 – Conectarea drumurilor ce strabat orașul Ghimbav 74
Fig. 36 – Punctele de intrare-ieșire în rețeua de drumuri naționale 75
Fig. 37 – Aeroportul international Ghimbav-Brașov-amplasare spațială 75
Fig. 38 - Viziunea conexiunilor transportului public Ghimbav cu obiectivele actuale și viitoare din zonă 76
Fig. 39 - Schema rețelei de cale ferată din Zona Brașov 81
Fig. 40 - Stația CFR Ghimbav de pe magistrala 200 82
Fig. 41 - Viziunea conexiunilor transportului public Ghimbav cu obiectivele actuale și viitoare din zonă 83
Fig. 42 - Foto SF Aeroport Internaţional Ghimbav 91
Fig. 43 - Configuraţia şi obiectivele Smart Grids 101
Fig. 44 - Plan alimentare apă și rețea canalizare al orașului Ghimbav 105
Fig. 45 – Harta orașului Ghimbav 107
Fig. 46 - Structura populaţiei oraşului Ghimbav la recensământul din 2011 109
Fig. 47 - Densitatea populației în Zona Metropolitană Brașov-2014 111
Fig. 48 - Evoluția demografică a localității Ghimbav la recensămintele din 1992, 2002, 2011 111
Fig. 49 - Evoluția demografică a localității Ghimbav în 2015 față de recensământul din 2011 112
Fig. 50 - Modul de uitilizare a terenurilor, pe localități, pentru ZMBv 113
Fig. 51 - Valorile IDU la nivelul județelor Regiunii Centru în anul 2008, calculate pe baza metodologiei utilizate de PNUD 117
Fig. 52 - Etape în elaborarea de politici de dezvoltare urbană (şi întocmire SDD) 145

Anexe

Anexa 1. Fișa orașului Ghimbav

Anexa 2. Centralizator proiecte Ghimbav

Anexa 3. Fise de proiecte

Anexa 4. Extras Plan de Mobilitate Urbană

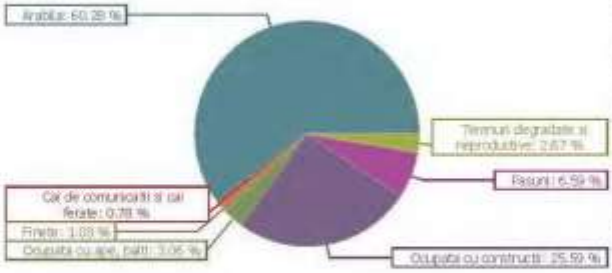
Anexa 5. Proiecte SMART pentru orașul Ghimbav

Anexa 6. Modele de proiecte culturale

Anexa 7. Rolul Politicii Urbane Integrate si al metodologiei de elaborare a acesteia

Fisa oraș Ghimbav

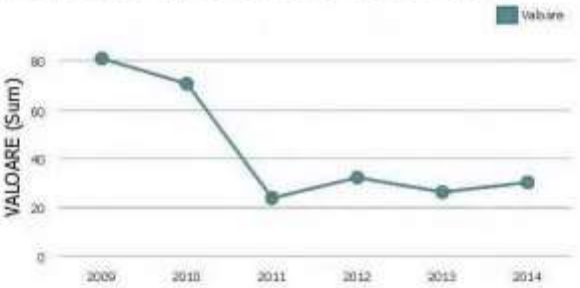
Categorii de folosință a terenurilor
Anul 2014



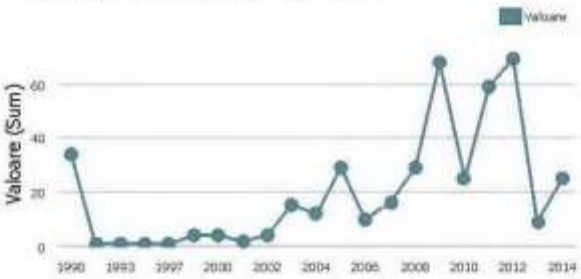
Categorii de folosință a terenurilor

Modul de folosinta	Suprafata (ha)	Procent
Arabila	2,798.00	
Cai de comunicatii si cai ferate	36.00	
Fineta	48.00	
Livezi si pepiniere pomicole	0.00	
Ocupata cu apa, balti	142.00	
Ocupata cu constructii	1,188.00	
Paduri si alta vegetatie forestiera	0.00	
Pasuni	306.00	
Terenuri degradate si neproductive	124.00	
Agricola	3,152.00	
Terenuri neagricole total	1,490.00	
Total	4,642.00	

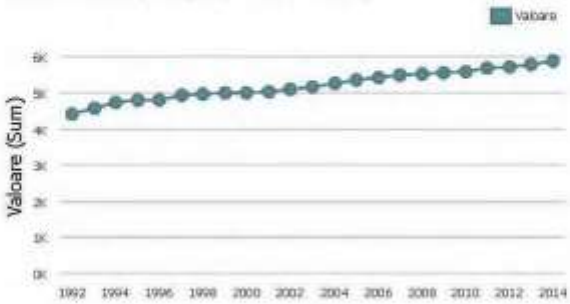
Număr autorizații de construire - 2009 - 2014



Locuințe noi terminate 1991 - 2014

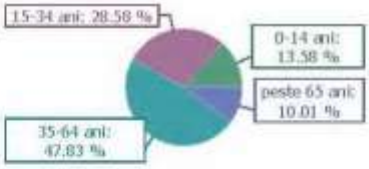


Dinamica populației (1990 – 2014)

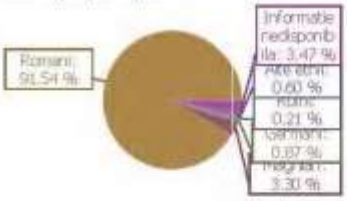


Populație totală	Număr someri
5,885	24
Retea apa (km)	**Retea canalizare (km)**
15	9

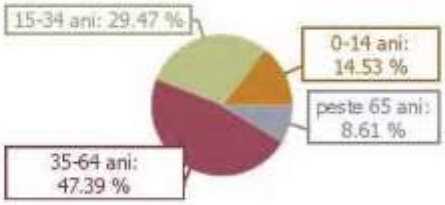
Structura pe grupe de vârstă



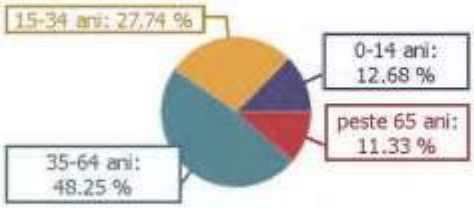
Structura etnică a populației



Populația masculină pe grupe de vârstă



Populația feminină pe grupe de vârstă



Anexa nr.2

NR CRT	TITLU PROIECT	AXA PRIORITARA / PRIORITATEA DE INVESTITII	VALOARE ESTIMATA MEDIE (euro)	SUMA ALOCATA POR 2014-2020 pe Romania	TIMP MEDIU ESTIMAT- ani
1	Eficienta energetica imbunatatita in infrastructura publica institutionala in orasul Ghimbav	AP 3 / PI 3.1	2.000.000	1187,28 mil euro	3
2	Introducere sistem de transport urban inteligent si ecologic in orasul Ghimbav. Trasee si infrastructura pentru transport electric	AP 3 / PI 3.2	10.000.000		5
3	Un sistem de iluminat inteligent si de telegestiune pentru orasul Ghimbav	AP 3 / PI 3.1	6.000.000		3
4	Realizarea unui Plan de Mobilitate Urbana pentru teritoriul UAT Ghimbav(PMUD)	AP 3.2			1
5	Realizarea unei strategii de eficienta energetica pe teritoriul UAT Ghimbav (PAED)	AP 3 / PI 3.1			1
6	Restaurarea, conservarea si promovarea Bisericii Evanghelice din sec XVIII din Ghimbav pentru valorificarea durabila a patrimoniului cultural și a identității culturale locale	AP 5 / PI 5.1	3.000.000	326,97 mil euro	5
7	Restaurarea, conservarea si modernizarea unui edificiu de secol XVIII-monument istoric, in scopul conversiei cladirii in ”Muzeu al Orasului” Ghimbav si promovarea acestuia pentru valorificarea durabila a patrimoniului cultural și a identității culturale locale	AP 5 / PI 5.1	500.000		3
8	Construcția, modernizarea si echiparea infrastructurii educaționale timpurii pentru învățământul anteprescolar si prescolar si educatie timpurie- pentru infiintarea unei crese si gradinite (0-2 ani si 3-5 ani)	AP 10 / PI 10.1	300.000	352,19 mil euro	2
9	Construirea si echiparea infrastructurii educationale pentru liceu tehnologic aeronautic in orasul Ghimbav	AP 10 / PI 10.1	800.000		4

TOTAL ESTIMAT 22.600.000

Anexa nr.3

FISA PROIECT - EFICIENTA ENERGETICA IMBUNATATITA IN INFRASTRUCTURA PUBLICA INSTITUTIONALA IN ORASUL GHIMBAV

I. INFORMATII GENERALE DESPRE PROIECT

1	TITLUL PROIECTULUI	Creşterea eficienței energetice în clădirile publice și sistemele de iluminat public din orasulGhimbav, inclusiv prin utilizarea surselor regenerabile de energie si a implementarii sistemelor de management energetic inteligent.	Axa prioritară 3 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon	3.1 Sprijinirea eficienței energetice, a gestionării inteligente a energiei și a utilizării energiei din surse regenerabile în infrastructurile publice, inclusiv în clădirile publice, și în sectorul locuințelor
2	Domeniul acoperit(ex. Infrastructura de transport, sociala, educationala, turism, dezvoltare urbana, resurse umane, mediu, etc)	Acopera domeniul dezvoltarii urbane sustenabile si durabile, cu partile ei componente insemnate: - Imbunatatiterea calitatii vietii - Protectia mediului - Reducerea risipei		
3	Localizarea proiectului (localitate si judet)- Vezi drumuri si strazi	Proiectul este gandit pentru eficientizarea consumurilor de utilitati, modernizarea surselor de energie, inclusiv regenerabila, si introducere de sisteme si instalatii inteligente de management a exploatarii si functionarii unor cladiri publice ale UAT Ghimbav (gradinita, scoala, primarie), judetul Brasov.		
4	Beneficiarul proiectului/Parteneri daca este cazul	Beneficiarul proiectului principal este Comunitatea ghimbaveana, reprezentata de Consiliul Local si Primaria Ghimbav. Prin proiect se doreste identificarea de resurse financiare pentrru derularea proiectului.		
5	Coordonatele de contact ale beneficiarului proiectului (persoana de contact> nume, telefon, fax si email)	Primaria Ghimbav. Primar Dorel TOMA, Telefon: 0268 258 006; 506 604 Email: primariagh@artelecom.net Fax: 0260 258 355		

II. DESCRIEREA PROIECTULUI

1	Obiectivele proiectului	Obiectivul principal este legat de dezvoltarea durabila si sustenabila a orasului Ghimbav pentru viitor. Obiective de atins prin derularea proiectului: a. pe termen imediat si mediu - Scăderea consumului anual de energie primară în clădirile publice - Scăderea consumului anual de energie primară în iluminat public b. pe termen lung: - Scăderea gazelor cu efect de seră - Modernizarea abordarilor traditionale privind investitiile in domeniul cladirilor passive (cu consum redus si din surse regnerabile) - Modificarea perceprtiei publice si individuale privind folosirea resurselor enrgetice si utilitare si orientarea spre o strategie de folosire mai inteligenta si sustenabila a mediului.
2	Zonele tinta si/ sau grupurile tinta	Zonele vizate sunt atit cele locale. Grupurile tinta: - cetatenii din orasul Ghimbav

		- angajatii primariei, a institutiilor din subordinea sa.
3	Principalele activitati din proiect	- Analiza si evaluarea starii tehnice a elementelor de structura si de arhitectura, amenajari, izolare termica, etc. - Intocmire proiect de eficientizare energetica - Intocmire proiect tehnic si executarea lucrarilor prevazute - Lucrari prevazute pentru imbunatatirea eficientei energetice a cladirilor publice
4	Justificarea proiectului: nevoi identificate in judet / localitate	Prin realizarea proiectului, orasul Ghimbav va urmari implementarea directivelor europene in domeniul eficientei energetice si a tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de bioxid de carbon, o scadere a costurilor de functionare si intretinere a cladirilor si sitemelor de iluminat, o abordare mai prietenoasa legata de mediu, cresterea calitatii vietii locuitorilor localitatii.
5	Va rugam sa mentionati daca proiectul se integreaza cu alte investitii din zona si daca da care ar fi acestea	Orasul Ghimbav este un oras de mici dimensiuni (circa 6.000 de locuitori, aflat in Zona Metropolitana a Brasovului (zona cu cea mai densa amplasare de obiective turistice cu recunoastere internationala: Biserica Neagra Brasov, Castelul Bran, Statiunile turistice Poiana Brasov, Predeal, cetatile sasesti de la Feldioara, Prejmer (monument recunoscut UNESCO), bisericile fortificate de la Harman, Bod, Sanpetru, Vulcan, Halchiu dar si obiective economice de anvergura (platforme industriale cu investitii majore in automotive, aeronautica, industria mecanica, electrotehnica, etc). Pe masura ce economia Zonei Metropolitane va lua avint va creste semnificativ si consumul energetic, transportul, de diverse utilitati, etc ce va avea un impact negativ asupra mediului prin poluare. Proiectul poate fi gAndit a se integra cu alte proiecte din zona ce vizeaza reducerea consumurilor de taote felurile, a cresterii eficientei energetice, a folosirii energiilor regenerabile, a introducerii de inovatii si produse tehnologice de inalta performanta, etc.
6	Va rugam sa mentionati daca proiectul ar putea fi corelat sau integrat cu alte investitii din judetele limitrofe sau din Regiune si daca da care ar fi acestea	La nivel global, proeictul se va integra efortului general de transfer catre o economie cu emisii reduse de bioxid de carbon din Regiunea Centru.

III.STADIUL PROIECTULUI:

1	Stadiul pregatirii proiectului(va rugam sa ne mentionati daca exista anumite documente elaborate pentru proiect: ex. SF, PT, studii topo, etc) sau calendarul estimat pentru pregatirea proiectului	Proiectul nu are studii si documentatii efectuate, lansate in lucru sau in derulare. Un calendar estimat pentru pregatirea proiectului este in lucru cu incepere din 15 februarie 2015 si va fi gata in circa 2 (doua) luni.

IV. COSTUL PROIECTULUI SI PLANUL FINANCIAR:

1	Costul total estimativ al proiectului - de mentionat procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala. - in estimarea costului total de inclus si costurile privind pregatirea proiectului si mentionarea separata ce inseamna aceste costuri din total cost proiect	Prin comparare cu proiecte similare derulate in alte localitati, se estimeaza ca sumele de cheltuit sa fie max 2 milioane de euro. Procentul maxim care poate fi acoperit de autoritatea locala este estimat la cca 10 la suta

FISA PROIECT - Introducere sistem de transport urban inteligent si ecologic in orasul Ghimbav. Trasee si infrastructura pentru transport electric

I. INFORMATII GENERALE DESPRE PROIECT

1	TITLUL PROIECTULUI	Infiintarea si introducerea unui sitem Public de Transport Urban in orasul Ghimbav; Trasee si infrastructura pentru transportul electric inteligent	**Axa Prioritara 3 Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de carbon**	3.2. Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor
2	Domeniul acoperit (ex. Infrastructura de transport, sociala, educationala, turism, dezvoltare urbana, resurse umane, mediu, etc)	Acopera domeniul dezvoltarii urbane si sustenabile, in domeniul infrastructurii de transport		
3	Localizarea proiectului (localitate si judet) Vezi drumuri si strazi	Proiectul este gindit pentru transportul public din orasul Ghimbav, judetul Brasov		
4	Beneficiarul proiectului/Parteneri daca este cazul	Beneficiarul proiectului principal este Comunitatea ghimbaveana, reprezentata de Consiliul Local si Primaria Ghimbav. Prin proiect se doreste identificarea de resurse financiare pentrru derularea proiectului.		
5	Coordonatele de contact ale beneficiarului proiectului (persoana de contact> nume, telefon, fax si email)	Primaria Ghimbav. Primar Dorel TOMA, Telefon: 0268 258 006; 506 604 Email: primariagh@artelecom.net Fax: 0260 258 355		

II. DESCRIEREA PROIECTULUI

1	Obiectivele proiectului	Obiectivul principal este legat de dezvoltarea durabila si sustenabila a orasului Ghimbav in viitor. Obiective de atins prin derularea proiectului: - Crearea unui sistem modern de transport public in comun, inteligent, ecoficient cu emisii scazute de bioxid de carbon folosind tehnologii pe baza de energie electrica. - Infiintarea unui serviciu public pilot pentru transportul “verde”, prin crearea unui sistem de management inteligent si de eficientizare a energiei si resurselor.
2	Zonele tinta si/ sau grupurile tinta	Zonele vizate sunt cele locale. Grupurile tinta: - localnicii din judetul Brasov si cei din Zona Metropolitana; - turistii din tara si strainatate;
3	Principalele activitati din proiect	- lucrari prevazute in PMUD si in proiectul tehnic pentru imbunatatirea infrastructurii de transport; - elaborarea unei metodologii de infiintare a unui nou serviciu public de transport modern si electric; - construire infrastructură necesară transportului electric si trasee exclusive sau speciale pentru transportul public (inclusiv staţii de alimentare a autobuzelor si automobilelor electrice (EEV-Vehicol ecologice), infrastructurii tehnice aferente-depouri, statii de verificare, mentenanta, statii si terminale intermodale, etc) - realizarea de sisteme de e - ticketing pentru călători; - construirea si/sau modernizarea infrastructurii rutiere (pe coridoarele deservite de transport public) pentru

		creşterea nivelului de siguranță și eficiență în circulaţie şi exploatare al reţelei de transport (cu asigurarea creării/modernizării traseelor pentru pietoni și biciclişti, acolo unde este posibil), etc.; - realizarea de sisteme de monitorizare video bazat pe instrumente inovative şi eficiente de management al traficului; - modernizarea si/sau reabilitarea infrastructurii rutiere existente, fundamentate de măsurile propuse de PMUD pentru reducerea emisiilor de CO2; - realizarea sistemelor de tip park and ride, destinate transportului electric și nemotorizat (construirea/ modernizarea/ reabilitarea pistelor/ traseelor pentru biciclişti şi a infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete etc); crearea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere a traficului auto în anumite zone, etc).
4	Justificarea proiectului: nevoi identificate in judet / localitate	- In urma realizarii de studii si strategii de dezvoltare durabila a orasului Ghimbav, a crearii si lansarii brandului de oras (Ghimbav fiind prima localitate de mici dimensiuni ce si-a lansat propriul brand in 2015), a diverselor strategii de dezvoltare a localitatilor invecinate si –in special- municipiului Brasov aflat la 7 km distanta de oras, a realizarii deja prin fonduri europene, a rezultat ca se impune realizarea de studii si strategii de mobilitate urbana pentru orasul Ghimbav. - Brasovul este unul din cele 7 Poluri de Crestere alese pentru dezvoltarea accelerata si sustenabila a zonelor urbanizate. - Orasul Ghimbav nu a beneficiat de a lungul timpului de vreun serviciu public de transport in comun necesar comunitatii ghimbavene. - Este si va fi de stringenta necesitate introducerea unui sistem public de transport in contextul dezvoltarii rapide a economiei locale, prin consolidarea vechilor unitati productive si aparitia altora noi (in special in domeniul constructiei aeronautice), preconizatele investitii majore in infrastructura (Aeroportul International Ghimbav, autostrada Bucuresti-Brasov, cu punct de descarcare in Ghimbav), aparitia si dezvoltarea Polului de Crestere Brasov si alte investitii private au dus si vor duce la o accentuata crestere a mobilitatii persoanelor care lucreaza, tranziteaza si locuiesc in localitate si in zona metropoilitana, judeteana si nationala. Forta de munca angajata pe platforma industriala Ghimbav este de peste 4.000 de persoane (din care circa o treime sunt localnici si restul din afara orasului), la o populatie de cca 5.800 de locuitori. Cea mai mare parte venind si plecind zilnic din oras. Aceasta multime de angajati va creste semnificativ in urmatorul deceniu. Din studiul de fezabilitate al Aeroportului International Ghimbav, reiese ca se preconizeaza un trafic de calatori de intre 500.000- 800.000 pe an. La nivelul anului 2015 in judetul Brasov au fost in vizita peste 1 (un) milion de turisti si calatori. Peste 600.000 numai in municipiul Brasov (aflat la circa 7 km de Ghimbav). - Proiectul este gandit cu dubla functiune: un sistem modern si ecoeficient al transportului public cu racordare la traficul din Zona Metropolitana si Proiect Pilot in domeniul transportului Electric, cu sansa de a a fi primul in areal si de a deveni un proiect model de bune practici in domeniu.
5	Va rugam sa mentionati daca proiectul se integreaza cu alte investitii din zona si daca da care ar fi acestea	Orasul Ghimbav este un oras de mici dimensiuni (circa 6.000 de locuitori, aflat in Zona Metropolitana a Brasovului. In acest areal sunt cateva sute de proiecte in derulare sau incheiate de curand, mare parte executate prin finantari nerambursabile europene, cu aplicabilitate in varii domenii. Cel mai important proiect din zona, cu care proiectul propus se va integra, este Aeroportul International Ghimbav si mai apoi sunt proiectele ce deriva din Planul de Mobilitate Urbana Durabila a Polului de Crestere Brasov, editia draft 4 din noiembrie 2015. Pe masura ce acesta din

		urma va evolua spre forma finala, proiectul va incerca sa faca modificarile necesare armonizarii, daca va fi necesar. Deasemeni proiectul va fi gandit a se integra si in Strategia SIDU de la nivelul Polului de Crestere Brasov care se afla in plin proces de reconfigurare si armonizare cu realitatile actuale. - Este corelat, si speram sa se integreze foarte bine, si cu cele doua proiecte majore in transport: Aeroportul International si autostrada Bucuresti-Brasov.

III. STADIUL PROIECTULUI:

1	Stadiul pregatirii proiectului (va rugam sa ne mentionati daca exista anumite documente elaborate pentru proiect: ex. SF, PT, studii topo, etc) sau calendarul estimat pentru pregatirea proiectului	Proiectul nu are studii si documentatii finalizate, ci doar citeva lansate in lucru sau in derulare. Studii de trafic realizate. S-a initiat si este in derulare pregatirea Planul de Mobilitate Urbana a orasului, in directa corelare cu documentul similar din Zona Metropolitana Brasov (aflat in lucru). Un calendar estimat pentru pregatirea proiectului este in lucru cu incepere din 15 februarie 2015 si va fi gata in circa 2 (doua) luni.

IV. COSTUL PROIECTULUI SI PLANUL FINANCIAR:

1	Costul total estimativ al proiectului - de mentionat procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala. - in estimarea costului total de inclus si costurile privind pregatirea proiectului si mentionarea separata ce inseamna aceste costuri din total cost proiect	Printr-o evaluare generala, se estimeaza ca sumele de cheltuit sa fie de 10 milioane de euro. Procentul maxim care poate fi acoperit de autoritatea locala este estimat la cca 10 la suta.

FISA PROIECT - Un sistem de iluminat inteligent si de telegestiune in orasul Ghimbav

I. INFORMATII GENERALE DESPRE PROIECT

1	TITLUL PROIECTULUI	Un sistem de iluminat inteligent si de telegestiune pentru orasul Ghimbav.	**Axa Prioritara 3 Sprijinirea tranzitiei catre o economie cu emisii scazute de carbon**	Prioritatea de Investitii 3.1 "Sprijinirea eficientei energetice, a gestionarii inteligente a energiei si a utilizarii energiei din surse regenerabile in infrastructurile publice, inclusiv in cladirile publice, si in sectorul locuintelor"
2	Domeniul acoperit (ex. Infrastructura de transport, sociala, educationala, turism, dezvoltare urbana, resurse umane, mediu, etc)	Acopera domeniul dezvoltarii urbane, pe componentele insemnate: - Iluminat public, - Eficienta energetica - Mediu		
3	Localizarea proiectului (localitate si judet)- Vezi drumuri si strazi	Proiectul este gandit pentru modernizarea iluminatului pulic existent si echiparea cu tehnologie moderna de telegestiune pe teitoriul orasului Ghimbav, judetul Brasov		
4	Beneficiarul proiectului/Parteneri daca este cazul	Beneficiarul proiectului principal este Comunitatea ghimbaveana, reprezentata de Consiliul Local si Primaria Ghimbav. Prin proiect se doreste identificarea de resurse financiare pentrru derularea proiectului.		
5	Coordonatele de contact ale beneficiarului proiectului (persoana de contact> nume, telefon, fax si email)	Primaria Ghimbav. Primar Dorel TOMA, Telefon: 0268 258 006; 506 604 Email: primariagh@artelecom.net Fax: 0260 258 355		

II. DESCRIEREA PROIECTULUI

1	Obiectivele proiectului	Obiectivul principal este legat de dezvoltarea durabila a orasului Ghimbav pentru viitor. Obiective de atins prin derularea proeictului: -reducerea consumurilor energetice -refacerea, extinderea si modernizarea infrastructurii de iluminat public -Crearea uni sistem de schizitii de date si telegestiune a managementului iluminatului public -imbunataiterea confortului public urban prin echilibrarea factorilor de iluminat public -Reducerea emisiei de boxid de carbon Reducrea cheltuielilor publice ale orasului
2	Zonele tinta si/ sau grupurile tinta	Zonele vizate sunt cele locale ale orasului (cartiere si zone economice) Grupurile tinta: - Localnicii, persoane aflate temporar in Ghimbav si turistii
3	Principalele activitati din proiect	- Analiza si evaluarea starii tehnice a elementelor de structura si de instalaii existente, amenajari, lucrari tehnice, etc. - înlocuirea sistemelor de iluminatul public cu incandescență cu iluminat prin utilizarea unor lămpi cu eficiență energetică ridicată, durată mare de viață și asigurarea confortului corespunzător (ex. LED), inclusiv prin reabilitarea instalațiilor electrice – stâlpi, rețele, reproiectarea traseelor existente si coborirea acestora in subteran etc.; - achiziționarea/instalarea de sisteme de telegestiune a iluminatului public;

		- extinderea/reîntregirea sistemului de iluminat public în oras; - utilizarea surselor regenerabile de energie (ex. panouri fotovoltaice, etc.); - montarea de senzori speciali; - realizarea de strategii pentru eficiență energetică (ex. strategii de reducere a CO2) care au proiecte implementate prin POR 2014 – 2020.
4	Justificarea proiectului: nevoi identificate in judet / localitate	In urma realizarii de studii si strategii de dezvoltare durabila a orasului Ghimbav, a crearii si lansarii brandului de oras (Ghimbav fiind prima localitate de mici dimensiuni ce si-a lansat propriul brand in 2015), a diverselor strategii de dezvoltare a localitatilor invecinate si –in special- municipiului Brasov aflat la 7 km distanta de oras, a realizarii deja prin fonduri europene, a rezultat necesitatae ca orasul Ghimbav s as etransforme dintr-un oras clasic, industrial intr-un oras inteligent, in conformitate cu tendintele si conceptele actuale de dezvoltare. Refacerea urbanismului local si gindirea unor directii de dezvoltare pe viitor, au inclus si elemnte de confort si arhitectura urbana imbunatatite. Peisagistica si spatiul urban, transportul si iluminatul sunt parte a cestui concept de Oras Inteligent.
5	Va rugam sa mentionati daca proiectul se integreaza cu ale investitii din zona si daca da care ar fi acestea	Orasul Ghimbav este un oras de mici dimensiuni (circa 6.000 de locuitori, aflat in Zona Metropolitana a Brasovului (zona ce mai cuprinde obiective turistice de recunoastere internationala: Biserica neagra Brasov, Castelul Bran, Statiunile turistice Poiana Brasov, Predeal, cetatile sasesti de la Feldioara, Prejmer (monument recunoscut UNESCO), bisericile fortificate de la Harman, Bod, Sanpetru, Vulcan, Halchiu) Proiectul este gindit a se integra cu alte proiecte locale (aroportul international Ghimbav, noul serviciu public de transport electric urban, refacerea unor monumente istorice (Biserica evanghelica si Muzeul Orasului) si redarea lor circuitului turistic
6	Va rugam sa mentionati daca proiectul ar putea fi corelat sau integrat cu alte investitii din judetele limitrofe sau din Regiune si daca da care ar fi acestea	In principiu se integreaza filozofiei generale si a strategiilor de dezvoltare durabila a Regiunii Centru

III. STADIUL PROIECTULUI:

1	Stadiul pregatirii proiectului (va rugam sa ne mentionati daca exista anumite documente elaborate pentru proiect: ex. SF, PT, studii topo, etc) sau calendarul estimat pentru pregatirea proiectului	Proiectul are studii lansate sau in derulare. Un calendar estimat pentru pregatirea proiectului este in lucru cu incepere din 15 ianuarie 2015 si va fi gata in circa 1 (una) luna.

IV. COSTUL PROIECTULUI SI PLANUL FINANCIAR:

1	Costul total estimativ al proiectului - de mentionat procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala. - in estimarea costului total de inclus si costurile privind pregatirea proiectului si mentionarea separata ce inseamna aceste costuri din total cost proiect	Prin comparare cu proiecte similare derulate in alte zone, se estimeaza ca sumele de cheltuit sa fie max 6 milioane de euro. Procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala este estimat la cca 10 la suta.

FISA PROIECT - Lucrari de restaurare si valorificare durabila Biserica Evanghelica

I. INFORMATII GENERALE DESPRE PROIECT

1	TITLUL PROIECTULUI	Restaurarea, conservarea si promovarea Bisericii Evanghelice din sec XIII din Ghimbav pentru valorificarea durabila a patrimoniului cultural și a identității culturale locale.	**Axa Prioritara 5 -Îmbunătățirea mediului urban și conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural**	Prioritatea de Investitii 5.1 Conservarea, protejarea, promovarea si dezvoltarea patrimoniului natural si cultural”
2	Domeniul acoperit	Restaurarea, consolidarea, protectia si conservarea Bisericii Evanghelice- Cetate fortificata –obiectiv inclus pe lista monumentelor istorice. - restaurarea, protectia , conservarea si reabilitarea picturilor interioare, a frescelor,picturilor murale exterioare - restaurarea si remodelarea plasticii fatadelor. - realizarea dotari interioare (instalatii, echopamente si dotari pentru asigurarea conditiilor de climatizare, siguranta la foc, antiefractie). - dotari pentru expunerea si protectia patrimoniului cultural mobil si imobil. -activitati de marketing si promovare turistica a obiectivului restaurant, inclusive digitizarea acestuia, in cadrul proiectului.		
3	Localizarea proiectului(localitate si judet)-	Oras Ghimbav, judet Brasov. Proiectul este gindit pentru restaurarea si introducerea in circuitul turistc, cultural si educational a Bisericii Evanghelice fortificate aflate in orasul Ghimbav, judetul Brasov		
4	Beneficiarul proiectului/Parteneri daca este cazul	UAT Ghimbav in calitate de lider in parteneriat cu Biserica Evanghelica. Beneficiarul proiectului principal este Comunitatea ghimbaveana. Pe baza de parteneriat intre Primaria Ghimbav si Biserica Evanghelica saseasca se doreste identificarea de resurse financiare pentru derularea proeictului.		
5	Coordonatele de contact ale beneficiarului proiectului (persoana de contact> nume, telefon, fax si email)	Lider-Primaria Ghimbav. Primar :Dorel TOMA, Secretar:Dan Szinatovici Telefon: 0268 258 006; 506 604; Fax: 0260 258 355 mail: primariagh@artelecom.net		

II. DESCRIEREA PROIECTULUI

1	Obiectivele proiectului	Obiectivul principal este legat de dezvoltarea durabila a orasului Ghimbav pentru viitor. Obiective de atins prin derularea proeictului: -recuperarea istoriei si culturii specifice comunitatii ghimbavene -consolidarea si promovarea identitatii proprii, a brandului orasului -Crearea unui punct de atractie turistica, culturala si educationala si promovarea valorilor traditionale si inovatoare ale comunitatii ghimbavene -introducerea obiectivului turistic si cultural restaurat „Biserica Evanghelica”, in circuitele turistice existente in Tara Barsei (de exemplu in circuitul „Bisericile fortificate ale Cavalerilor teutoni, mândria Ţării Bârsei„ -crearea unui punct de echilibru prin istorie si traditie culturala, necesar in competitia orasului- ca viitor posesor de Aeroport International- cu orasele din zona.

2	Zonele tinta si/ sau grupurile tinta	Zonele vizate sunt atit cele locale cat si cele nationale si internationale. Grupurile tinta: - Comunitatea locala si din judetul Brasov si - Turistii din tara si strainatate,ce tranziteaza zona Brasovului - Elevii si tinerii din localitate - Cercetatori si pasionati de istoria specifica bisericilor sasesti din Transilvania - Coruri si orchestre de muzica clasica, religioasa sau specifica de orga (pentru sustinerea de concerte de orgă, muzică corală şi de cameră)
3	Principalele activitati din proiect	- Analiza si evaluarea starii tehnice a elementelor de structura si de arhitectura, amenajari, lucrari de arta, etc. - Intocmire proiect de reabilitare si restaurare, in baza evaluarii si expertizarii constructiei Bisericii -Cetate - Intocmire proiect tehnic si executarea lucrarilor prevazute - Obtinere avize si autorizatii;Lucrari prevazute pentru imbunatatirea infrastructurii de orientare, acces si primire a turistilor in zona in care se afla biserica fortificata, respectiv pentru incurajarea altor investitii conexe in comunitate.
4	Justificarea proiectului: nevoi identificate in judet / localitate	In urma realizarii de studii si strategii de dezvoltare durabila a orasului Ghimbav, a crearii si lansarii brandului de oras (Ghimbav fiind prima localitate de mici dimensiuni ce si-a lansat propriul brand in 2015), a diverselor strategii de dezvoltare a localitatilor invecinate si –in special- municipiului Brasov aflat la 7 km distanta de oras, a realizarii deja prin fonduri europene, a unei ample actiune de reabilitare a 18 biserici fortificate din Transilvania(patru din judetul Brasov). In jurul Brasovului sunt peste 15 biserici fortificate sau cetati, ridicate de comunitatile sasesti in diferite secole, din Evul Mediu. Unele au fost restaurate recente si redate circuitului turistic din zona. Altele nu au beneficiat de astfel de lucrari, Biserica Evanghelica din Ghimbav fiind una dintre ele. Brasovul este unul din cele 7 Poluri de Crestere alese pentru dezvoltarea accelerata si sustenabila a zonelor urbanizate. Pentru prima data, judetul Brasov a depasit in anul 2015 cifra de 1 milion de turisti. Acestia au genrat multe activitati culturale, sportive si de relaxare, antrenuind si impulsionind puternic economia locala. Restaurarea si introducerea, mai apoi, si a Bisericii-cetate Ghimbav pe harta monumentelor turistice ar impulsiona turismul local. Deasemenea s-ar produce si o crestere exponentiala a turismului in zona, precum si prelungirea timpilor de sedere a turistilor in Regiunea Centru a Romaniei.
5	Va rugam sa mentionati daca proiectul se integreaza cu ale investitii din zona si daca da care ar fi acestea	Da- Orasul Ghimbav este un oras de mici dimensiuni (circa 6.000 de locuitori, aflat in Zona Metropolitana a Brasovului (zona ce mai cuprinde obiective turistice de recunoastere internationala: Biserica Neagra Brasov, Castelul Bran, Statiunile turistice Poiana Brasov, Predeal, cetatile sasesti de la Feldioara, Prejmer (monument recunoscut UNESCO), bisericile fortificate de la Harman, Bod, Sanpetru, Vulcan, Halchiu) Proiectul este gindit a se integra cu alte proiecte din zona Tarii Barsei (Cetatea Rasnov, care a implementat deja proiecte de refacere cu bani europeni, construirea unui Aeroprt International chiar in orasul Ghimbav, Parcul Dinozaurilor din Rasnov, etc) tocmai pentru a benficia de atractiile existente si a adauga una noua si un plus de atractivitate turistica, culturala si educationala zonei. OT6-protectia mediului si promovarea a utilizarii efecinete a resurselor
6	Va rugam sa mentionati daca proiectul ar putea fi corelat sau integrat cu alte investitii din judetele limitrofe sau din Regiune si daca da care ar fi acestea	Credem cu tarie ca da, proiectul se va integra perfect cu alte proeicte similare sau diferite din Regiune. In octombrie 2014 s-au finalizat in Regiunea Centru, lucrarile de reabilitare a 18 biserici fortificate amplasate pe teritoriul a patru judete limitrofe(judetul Brasov se invecineaza cu sapte judete aflate in Transilvania si Muntenia). Aceasta actiune ampla are deja o experienta acumulata care poate fi data exemplu de bune practici si altor localitati si deja atrag mai multi turisti in zona.

III. STADIUL PROIECTULUI:

1	Stadiul pregatirii proiectului(va rugam sa ne mentionati daca exista anumite documente elaborate pentru proiect: ex. SF, PT, studii topo, etc) sau calendarul estimat pentru pregatirea proiectului	Proiectul nu are studii lansate sau in derulare. Un calendar estimat pentru pregatirea proiectului este in lucru cu incepere din 15 ianuarie 2015 si va fi gata in circa 1 (una) luna.

IV. COSTUL PROIECTULUI SI PLANUL FINANCIAR:

1	Costul total estimativ al proiectului -de mentionat procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala. -in estimarea costului total de inclus si costurile privind pregatirea proiectului si mentionarea separata ce inseamna aceste costuri din total cost proiect	Prin comparare cu proiecte similare derulate in alte zone, se estimeaza ca sumele de cheltuit sa fie max 3 milioane de euro. Procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala este estimat la cca 10 la suta

FISA PROIECT - Lucrari de restaurare si valorificare durabila Muzeul orasului Ghimbav

I. INFORMATII GENERALE DESPRE PROIECT

1	TITLUL PROIECTULUI	Restaurarea, conservarea si modernizarea unui edificiu de secol XVIII-monument istoric, in scopul conversiei cladirii in ”Muzeu al Orasului” Ghimbav si promovarea acestuia pentru valorificarea durabila a patrimoniului cultural și a identității culturale locale.	**Axa Prioritara 5 Îmbunătățirea mediului urban și conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural**	Prioritatea de Investitii 5.1 “Prioritatea de Investitii 5.1 Conservarea, protejarea, promovarea si dezvoltarea patrimoniului natural si cultural”
2	Domeniul acoperit	Restaurarea, consolidarea, protectia si conservarea casei monument (1789)–obiectiv inclus pe lista monumentelor istorice -restaurarea, protectia ,conservarea si reabilitarea picturilor interioare, a frescelor, picturilor murale exterioare -restaurarea si remodelarea plasticii fatadelor specific arhitecturii sasesti -realizarea dotari interioare (mobilier specific culturii sasesti instalatii, echipamente si dotari pt asigurarea conditiilor de climatizare, siguranta la foc, antiefractie) -dotari pt. expunerea si protectia patrimoniului cultural mobil si imobil -activitati de marketing si promovare turistica a obiectivului restaurant, inclusive digitizarea acestuia, in cadrul proiectului		
3	Localizarea proiectului(localitate si judet)-	Proiectul este gindit pentru restaurarea si introducerea in circuitul turistc, cultural si educational a unei cladiri de patrimoniu , specific culturii sassesti din sec.18, aflate in orasul Ghimbav, judetul Brasov		
4	Beneficiarul proiectului/Parteneri daca este cazul	Beneficiarul proiectului principal este Comunitatea ghimbaveana, reprezentata de Consiliul Local si Primaria Ghimbav. Prin proiect se doreste identificarea de resurse financiare pentrru derularea proiectului .		
5	Coordonatele de contact ale beneficiarului proiectului (persoana de contact> nume, telefon, fax si email)	Primaria Ghimbav. Primar Dorel TOMA, Telefon: 0268 258 006; 506 604 Email: primariagh@artelecom.net Fax: 0260 258 355		

II. DESCRIEREA PROIECTULUI

1	Obiectivele proiectului	Obiectivul principal este legat de dezvoltarea durabila a orasului Ghimbav pentru viitor. Obiective de atins prin derularea proeictului: -recuperarea istoriei si culturii specifice comunitatii sasesti din Ghimbav, - Transformarea in Muzeu local, a unei cladiri cu arhitectura specifica din secol XVIII, -consolidarea si promovarea identitatii proprii, a brandului orasului -Crearea unui punct de atractie turistica, culturala si educationala si promovarea valorilor traditionale si inovatoare ale comunitatii sasesti din Ghimbav, -introducerea obiectivului turistic si cultural restaurat „Casa saseasca din sec.18”in circuitele turistice existente in Tara Barsei (de exemplu in circuitul „Bisericile fortificate ale Cavalerilor teutoni, mândria Ţării Bârsei„ -crearea unui punct de echilibru prin istorie si traditie culturala, necesar in competitia orasului- ca viitor posesor de Aeroport International- cu orasele din zona.

2	Zonele tinta si/ sau grupurile tinta	Zonele vizate sunt atit cele locale cit si cele nationale si internationale. Grupurile tinta: Comunitatea saseasca din zona Tarii Barsei; Localnicii din judetul Brasov si cele din vecinatate Turistii din tara si strainatate Elevii si tinerii din localitate Cercetatori si pasionati de istoria specifica comunitatilor sasesti din Transilvania si a culturii romanesti din orasele mici.
3	Principalele activitati din proiect	Analiza si evaluarea starii tehnice a elementelor de structura si de arhitectura, amenajari, lucrari de arta, etc. Intocmire proiect de reabilitare si restaurare, in baza evaluarii si expertizarii vechii constructii a „Casei din sec.18” Intocmire proiect tehnic si executarea lucrarilor prevazute Avizare proiecte-obtinere avize de la organelle abilitate; Lucrari prevazute pentru imbunatatirea infrastructurii de orientare, acces si primire a turistilor in zona in care se afla biserica fortificata, respectiv pentru incurajarea altor investitii conexe in comunitate. Restaurarea, consolidarea, protecţia şi conservarea monumentelor istorice ; Restaurarea, protecţia, conservarea şi realizarea picturilor interioare, frescelor, picturilor murale exterioare; Restaurarea şi remodelarea plasticii faţadelor; Dotări interioare (mobilier specific culturii sasesti din sec.18, instalaţii, echipamente şi dotări pentru asigurarea condiţiilor de climatizare, siguranţă la foc, antiefracţie); Dotări pentru expunerea şi protecţia patrimoniului cultural mobil şi imobil; Activităţi de marketing şi promovare turistică a obiectivului restaurat, inclusiv digitizarea acestuia, în cadrul proiectului; Activităţi conexe pentru punerea în valoare sau funcţionalitate a obiectivului de patrimoniu restaurat
4	Justificarea proiectului: nevoi identificate in judet / localitate	In urma realizarii de studii si strategii de dezvoltare durabila a orasului Ghimbav, a crearii si lansarii brandului de oras(Ghimbav fiind prima localitate de mici dimensiuni ce si-a lansat propriul brand in 2015), a diverselor strategii de dezvoltare a localitatilor invecinate si –in special- municipiului Brasov aflat la 7 km distanta de oras, a realizarii deja prin fonduri europene, a unei ample actiune de reabilitare a 18 biserici fortificate din Transilvania (patru din judetul Brasov) si multe muzee. Ghimbavul nu a avut si nici nu poseda un muzeu in localitate. Tara Barsei, din care face parte si comunitatea Ghimbavului este compusa din localitati in care dovada continuitatii comunitatii sasesti este dovedita prin bisericile fortificate, case-muzeu, obiceiuri si traditii specifice. Unele au fost restaurate recente si redate circuitului turistic din zona, inclusiv cu functiuni de muzeu. Altele nu au beneficiat de astfel de lucrari, „casa din sec.18: din Ghimbav fiind una dintre ele. Brasovul este unul din cele 7 Poluri de Crestere alese pentru dezvoltarea accelerata si sustenabila a zonelor urbanizate. Pentru prima data, judetul Brasov a depasit in anul 2015 cifra de 1 milion de turisti. Acestia au generat multe activitati culturale, sportive si de relaxare, antrenuind si impulsionind puternic economia locala. Restaurarea si introducerea, mai apoi in viitor, si „casei sasesti din sec 18” din Ghimbav pe harta monumentelor turistice ar impulsiona turismul local introducand orasul pe traseul circuitului istoric al bisericilor fortificate. In directa legatura cu acest monument istoric si de patrimoniu, se afla si proiectul de a o transforma in Muzeu local, o cladire de secol XVIII, inca viabila, in care a locuit timp de 2 zile Imparatul Franz Joseph I al Austriei impreuna cu suita sa/atestare documentara existenta. Astfel, prin punerea in opera a acestui proeict, s-ar produce si o crestere exponentiala a turismului in zona, precum si prelungirea timpilor de sedere a turistilor in Regiunea Centru a Romaniei.

5	Va rugam sa mentionati daca proiectul se integreaza cu ale investitii din zona si daca da care ar fi acestea	Orasul Ghimbav este un oras de mici dimensiuni(circa 6.000 de locuitori, aflat in Zona Metropolitana a Brasovului(zona ce mai cuprinde obiective turistice de recunoastere internationala: Biserica neagra Brasov, Castelul Bran, Statiunile turistice Poiana Brasov, Predeal, cetatile sasesti de la Feldioara, Prejmer(monument recunoscut UNESCO), bisericile fortificate de la Harman, Bod, Sanpetru, Vulcan, Halchiu) Proiectul este gindit a se integra cu alte proiecte din zona Tarii Barsei (Cetatea Rasnov, care a implementat deja proiecte de refacere cu bani europeni, construirea unui Aeroprt International chiar in orasul Ghimbav, Parcul Dinozaurilor din Rasnov, etc) tocmai pentru a beneficia de atractiile existente si a adauga una noua si un plus de atractivitate turistica, culturala si educationala zonei.
6	Va rugam sa mentionati daca proiectul ar putea fi corelat sau integrat cu alte investitii din judetele limitrofe sau din Regiune si daca da care ar fi acestea	Credem cu tarie ca da, proiectul se va integra perfect cu alte proeicte similare sau diferite din Regiune. In octombrie 2014 s-au finalizat in Regiunea Centru, lucrarile de reabilitare a 18 biserici fortificate amplasate pe teritoriul a patru judete limitrofe(judetul Brasov se invecineaza cu sapte judete aflate in Transilvania si Muntenia). Aceasta actiune ampla are deja o experienta acumulata care poate fi data exemplu de bune practici si altor localitati si deja atrag mai multi turisti in zona.

III. STADIUL PROIECTULUI:

1	Stadiul pregatirii proiectului(va rugam sa ne mentionati daca exista anumite documente elaborate pentru proiect: ex. SF, PT, studii topo, etc) sau calendarul estimat pentru pregatirea proiectului	Proiectul nu are studii lansate sau in derulare. Un calendar estimat pentru pregatirea proiectului este in lucru cu incepere din 15 ianuarie 2015 si va fi gata in circa 1 (una) luna.

IV. COSTUL PROIECTULUI SI PLANUL FINANCIAR:

1	Costul total estimativ al proiectului -de mentionat procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala. -in estimarea costului total de inclus si costurile privind pregatirea proiectului si mentionarea separata ce inseamna aceste costuri din total cost proiect	Prin comparare cu proiecte similare derulate in alte zone, se estimeaza ca sumele de cheltuit sa fie max 0,5 milioane de euro. Procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala este estimat la cca 10 la suta

FISA PROIECT - Lucrari de edificare infrastructura pentru educatie timpurie, respectiv cresa si gradinita in orasul Ghimbav

I. INFORMATII GENERALE DESPRE PROIECT

1	TITLUL PROIECTULUI	Construcția, modernizarea si echiparea infrastructurii educaţionale timpurii pentru învăţământul anteprescolar si prescolar si educatie timpurie- pentru infiintarea unei crese si gradinite (0-2 ani si 3-5 ani)	**Axa prioritară 10 - Îmbunătățirea infrastructurii educaționale**	**Prioritatea de Investitii 10.1** "Investițiile în educație și formare, inclusiv în formare profesională pentru dobândirea de competențe și învățare pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurilor de educație și formare"
2	Domeniul acoperit (ex. Infrastructura de transport, sociala, educationala, turism, dezvoltare urbana, resurse umane, mediu, etc)	Acopera domeniul dezvoltarii urbane cu privire la investitiile in educatie pentru creșterea gradului de participare la nivelul educaţiei timpurii şi învăţământului obligatoriu, în special pentru copii cu risc crescut de părăsire timpurie a sistemului .		
3	Localizarea proiectului (localitate si judet)- Vezi drumuri si strazi	Proiectul va fi amplasat in orasul Ghimbav, judetul Brasov.		
4	Beneficiarul proiectului/Parteneri daca este cazul	Beneficiarul proiectului principal este Comunitatea ghimbaveana, reprezentata de Consiliul Local si Primaria Ghimbav iar ca parteneri Ministerul Educației și Cercetării Științifice. Prin proiect se doreste identificarea de resurse financiare pentrru derularea proiectului.		
5	Coordonatele de contact ale beneficiarului proiectului (persoana de contact nume, telefon, fax si email)	Primaria Ghimbav. Primar Dorel TOMA, Telefon: 0268 258 006; 506 604 Email: primariagh@artelecom.net Fax: 0260 258 355		

II. DESCRIEREA PROIECTULUI

1	Obiectivele proiectului	Obiectivul principal este legat de dezvoltarea durabila a orasului Ghimbav pentru viitor. Obiective de atins prin derularea proiectului: - cresterea capacitatii de cuprindere in activitati educationale a copiilor din localitate si creșterea gradului de participare la nivelul educaţiei timpurii şi învăţământului obligatoriu, în special pentru copii cu risc crescut de părăsire timpurie a sistemului; - atragerea tinerelor familii in localitate, cresterea sporului natural demografic si stabilizarea/ mentinerea acestora in oras; - crearea de noi locuri de munca in sistemul educational local si regional; - pe termen, mediu si lung, mentinerea verigilor ciclului educational (de la virsta prescolara pina la studii universitare) si asigurarea de forta de munca bine educata.
2	Zonele tinta si/ sau grupurile tinta	Zonele vizate sunt cele locale. Grupurile tinta: - Tinerii parinti care locuiesc si lucreaza in orasul Ghimbav. - Tineri parinti, cu domiciliu in alte localitati dar care au loc de munca in localitate. - Tineri ce-si doresc un loc de rezidenta cu facilitati si infrastructuri educationale moderne in vedera intemeierii unei familii cu copii.

		- Educatori si pedagogi pasionati .
3	Principalele activitati din proiect	- Intocmire proiectului tehnic si al documentatiilor aferente autorizatiei de constructie. - Toate activitatile prevazute de legislatia in vigoare si practica dezvoltatorilor /constructorilor imobiliari, cu precadere pe construtia imobiliara de spatiu prescolar.
4	Justificarea proiectului: nevoi identificate in judet / localitate	In urma realizarii de studii si strategii de dezvoltare durabila a orasului Ghimbav, a crearii si lansarii brandului de oras, implicit a studiilor de demografie si antropologie urbana (Ghimbav fiind prima localitate de mici dimensiuni ce si-a lansat propriul brand in 2015!), a diverselor strategii de dezvoltare a localitatilor invecinate si –in special- a municipiului Brasov aflat la 7 km distanta de oras, a realizarii in zona deja (inclusiv prin fonduri europene) a unei infrastructuri de transport solide, a unei ample actiuni de reabilitare si remodelare a localitatii pe diverse coordonate (arhitectura, PUG, cadastru, infrastructura, etc), rezulta ca pe termen mediu si lung, Ghimbavul va fi printre foarte putinele localitati din Regiunea Centru ce va a vea parte de cresterea populatiei si o puternica dezvoltare economica (ce se va adauga platformei economice aflata in plina dezvoltare). Astfel, pentru Ghimbav, se anunta o crestere demografica prin acretie de resursa umana din alte localitati si, pe cale de consecinta, o crestere a numarului de familii cu copii. Prin derularea proiectului se anticipeaza o satisfacere cat mai completa a necesitatilor viitoare de educatie in localitate.
5	Va rugam sa mentionati daca proiectul se integreaza cu alte investitii din zona si daca da, care ar fi acestea	Proiectul este gandit a se integra cu alte proiecte din localitate. Orasul Ghimbav este un oras de mici dimensiuni (circa 6.000 de locuitori), aflat in Zona Metropolitana a Brasovului. Este influentat, pe termen mediu si lung, de strategiile gandite si puse in opera de catre Consiliul Judetean si Primaria Brasov.Poate fi influentat si de strategiile localitatilor vecine, dar in masura in care vor fi de tip colaborativ si nu exclusiv concurential pe aceeazi zona. Aspiratia urbei spre modernitate este intrinsec legata si de existenta strategiilor elaborate la nivel european, ale Planului National de Dezvoltare si Strategiile elaborate la nivelul Regiunii Centru. Proiectul este gandit a se integra cu alte proiecte din zona Tarii Barsei, o parte fiind cuprinse in SDJBV cat si in PIDU- Plan Integrat de Dezvoltare Urbana pentru POLUL DE CREŞTERE (PC) BRAŞOV. Corelarea si integrarea ar fi in concordanta cu Proiectul de Construire a Aeroportului International Ghimbav, Centrului Regional de Orientare Scolara si Vocationala, Dezvoltarile mediului privat in industria constructoare aeronautica (ale Eurocopter, Airbus, ICA si IAR Ghimbav, Aerotec, etc) toate amplasate pe Platforma Economica a orasului Ghimbav.
6	Va rugam sa mentionati daca proiectul ar putea fi corelat sau integrat cu alte investitii din judetele limitrofe sau din Regiune si daca da care ar fi acestea	Poate fi corelat cu proiectele de dezvoltare in conformitate cu documentul elaborat de catre ADR Centru „Planul de Dezvoltare a Regiunii Centru 2014 -2020- Analiza socio-economică a Regiunii Centru”, dar intr-o masura mai mica.

III.STADIUL PROIECTULUI:

1	Stadiul pregatirii proiectului (va rugam sa ne mentionati daca exista anumite documente elaborate pentru proiect: ex. SF, PT, studii topo, etc) sau calendarul	Proiectul are toate documentele realizate, inclusiv Autorizatie de Constructie.

	estimat pentru pregatirea proiectului	

IV. COSTUL PROIECTULUI SI PLANUL FINANCIAR:

1	Costul total estimativ al proiectului - de mentionat procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala. - in estimarea costului total de inclus si costurile privind pregatirea proiectului si mentionarea separata ce inseamna aceste costuri din total cost proiect	Conform proiectului tehnic si devizului general se prevede ca sumele de cheltuit sa fie max 0,3 milioane de euro. Procentul maxim care poate fi acoperit de autoritatea locala este estimat la cca 10 la suta.

FISA PROIECT - Construirea si echiparea infrastructurii educationale pentru liceu tehnologic aeronautic in orasul Ghimbav

I. INFORMATII GENERALE DESPRE PROIECT

1	TITLUL PROIECTULUI	Construcția, modernizarea si echiparea infrastructurii educaţionale pentru învăţământul prescolar profesional şi tehnic pentru infiintarea unui liceu tehnologic cu profil aeronautic.	**Axa prioritară 10 - Îmbunătățirea infrastructurii educaționale**	**Prioritatea de Investitii 10.1** "Investițiile în educație și formare, inclusiv în formare profesională pentru dobândirea de competențe și învățare pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurilor de educație și formare"
2	Domeniul acoperit (ex. Infrastructura de transport, sociala, educationala, turism, dezvoltare urbana, resurse umane, mediu, etc)	Acopera domeniul dezvoltarii urbane cu privire la investitiile in educatie si formare profesionala pe profil tehnic (scoala profesioanla si liceu tehnic)		
3	Localizarea proiectului (localitate si judet)- Vezi drumuri si strazi	Proiectul va fi amplasat in orasul Ghimbav, judetul Brasov		
4	Beneficiarul proiectului/Parteneri daca este cazul	Beneficiarul proiectului principal este Comunitatea ghimbaveana, reprezentata de Consiliul Local si Primaria Ghimbav iar ca parteneri Ministerul Educației și Cercetării Științifice. Prin proiect se doreste identificarea de resurse financiare pentrru derularea proiectului.		
5	Coordonatele de contact ale beneficiarului proiectului (persoana de contact nume, telefon, fax si email)	Primaria Ghimbav. Primar Dorel TOMA, Telefon: 0268 258 006; 506 604 Email: primariagh@artelecom.net Fax: 0260 258 355		

II. DESCRIEREA PROIECTULUI

1	Obiectivele proiectului	Obiectivul principal este legat de dezvoltarea durabila a orasului Ghimbav pentru viitor. Obiective de atins prin derularea proiectului: - revigorarea activitatii educationale profil tehnic, aeronautica ca activitate economica specifica comunitatii ghimbavene - consolidarea si promovarea identitatii proprii orasului, a educatiei tehnice cu specialitate rara - crearea unui centru vocational tehnic puternic si consolidarea educatiei in zona in scop de promovare a valorilor traditionale si inovatoare ale comunitatii ghimbavene - introducerea obiectivului educational in circuitul liceelor tehnice de elita intr-un timp relativ scurt. - crearea unui punct de echilibru intre istorie si traditie culturala si competitie economica, echilibru necesar in competitia orasului- ca viitor posesor de Aeroport International- cu orasele din zona.
2	Zonele tinta si/ sau grupurile tinta	Zonele vizate sunt atit cele locale cit si cele nationale. Grupurile tinta: - Elevii si tinerii din localitate si din tara.

		- Profesori si pedagogi pasionati - Firmele si universitatile de profil din tara si strainatate
3	Principalele activitati din proiect	- Intocmire proiectului tehnic si al documentatiilor aferente autorizatiei de constructie - Toate activitatile prevazute de legislatia in vigoare si practica dezvoltatorilor /constructorilor imobiliari, cu precadere pe construtia imobiliara de spatiu scolar.
4	Justificarea proiectului: nevoi identificate in judet / localitate	In urma realizarii de studii si strategii de dezvoltare durabila a orasului Ghimbav, a crearii si lansarii brandului de oras, implicit a studiilor de demografie si antropologie urbana (Ghimbav fiind prima localitate de mici dimensiuni ce si-a lansat propriul brand in 2015!), a diverselor strategii de dezvoltare a localitatilor invecinate si –in special- a municipiului Brasov aflat la 7 km distanta de oras, a realizarii deja prin fonduri europene a unei infrastructuri de transport care pot fi solide, a unei ample actiune de reabilitare si remodelare a localitatii pe diverse coordonate (arhitectura, PUG, cadastru, infrastructura, etc), rezulta ca pe termen mediu si lung, Ghimbavul va fi printre foarte putinele localitati din Regiunea Centru ce va a vea parte de cresterea populatiei. In acest moment exista o lipsa acuta de personal si forta de munca mediu si inalt calificata in zona Brasovului si imprejurimi. Brasovul este unul din cele 7 Poluri de Crestere alese pentru dezvoltarea accelerata si sustenabila a zonelor urbanizate;se anticipeaza o crestere a cererii pe piata muncii. Intre cauzele pentru care exista o rata de abandon scolar mare, regasim si lipsa de incredere a tinerilor privind calitatea buna a invatamintului si sigurantei gasirii unei slujbe, a pietei muncii neinteresante si lipsa de resurse financiare ale parintilor. Peste cinci ani (adica in 2020), o treime dintre competențele și abilitățile care sunt acum considerate importante pe piața muncii își vor pierde din valoare, arată un studiu prezentat în cadrul Forumului Economic Mondial de la Davos. În 2020, A Patra Revoluție Industrială ne va fi adus roboți avansați și vehicule autonome, materiale noi, descoperiri ale biotehnologiei și o mai mare implicare a inteligenței artificiale în viața de zi cu zi. Domenii care sunt acum distincte- precum IT-ul și biotehnologia- se vor unifica, spun specialiștii, iar asta ne va afecta modul în care trăim și muncim. Aparitia unei structuri de invatamint profesional/liceal cu tinta in educatia de inalta tehnologie(sectorul industriei aviatice) ar aduce beneficii comunitatii locale si regionale si ar rezolva, partial, o serie de probleme existente. Un argument suplimentar ar fi legat de faptul ca, prin realizarea proiectului, aceste asezamint educational ar putea fi si veriga lipsa intre studiile primare/gimnaziale si studiile universitare/postuniversitare din ciclul educational.Astfel liceul aeronautic ar fi „furnizorul”de studenti ai Universitatilor brasovene si din tara sau strainatate.
5	Va rugam sa mentionati daca proiectul se integreaza cu alte investitii din zona si daca da, care ar fi acestea	Proiectul este gandit a se integra cu alte proiecte din zona Tarii Barsei. Orasul Ghimbav este un oras de mici dimensiuni (circa 6.000 de locuitori, aflat in Zona Metropolitana a Brasovului. Este influientat, pe termen mediu si lung, de strategiile gindite si puse in opera de catre Consiliul Judetean si Primaria Brasov. Poate fi influientat si de strategiile localitatilor vecine, dar in masura in care vor fi de tip colaborativ si nu exclusiv concurential pe aceeazi zona. Aspiratia urbei spre modernitate este intrinsec legata si de existenta strategiilor elaborate la nivel european, ale Planului National de Dezvoltare si Strategiile elaborate la nivelul Regiunii Centru. Proiectul este gandit a se integra cu alte proiecte din zona Tarii Barsei, o parte fiind cuprinse atat in SDJBV cat si in PIDU- Plan Integrat de Dezvoltare Urbana pentru POLUL DE CREȘTERE (PC) BRAȘOV. Corelarea si integrarea ar fi in concordanta cu Proiectul de Construire a Aeroportului International Ghimbav, Centrului Regional de Orientare Scolara si Vocationala, Dezvoltarile mediului privat in industria constructoare aeronautica

		(ale Eurocopter, Airbus, ICA si IAR Ghimbav, Aerotec, etc) toate amplasate pe Platforma Economica a orasului Ghimbav. Merita amintita si functionarea Academiei Fortelor Aeriene Henri Conada la Brasov- care asigura educatie in domeniul pilotilor de aviatie militara.
6	Va rugam sa mentionati daca proiectul ar putea fi corelat sau integrat cu alte investitii din judetele limitrofe sau din Regiune si daca da care ar fi acestea	Credem cu tarie ca da, proiectul se va integra perfect cu alte proiecte similare sau diferite din Regiune. Resursa umana inalt calificata ar putea sa fie distribuita si in regiunea Centru(pe linga Zonele Metropolitane Sibiu, Tg. Mures, Alba Iulia) in conformitate cu documentul elaborat de catre ADR Centru „Planul de Dezvoltare a Regiunii Centru 2014 -2020- Analiza socio-economică a Regiunii Centru”

III. STADIUL PROIECTULUI:

1	Stadiul pregatirii proiectului (va rugam sa ne mentionati daca exista anumite documente elaborate pentru proiect: ex. SF, PT, studii topo, etc) sau calendarul estimat pentru pregatirea proiectului	Proiectul nu are studii de specialitate si documente solicitate de legislatie si ghiduri de finantare, lansate sau in derulare. Un calendar estimat pentru pregatirea proiectului este in lucru cu incepere din 15 februarie 2016 si va fi gata in circa 2 (doua) luni.

IV. COSTUL PROIECTULUI SI PLANUL FINANCIAR:

1	Costul total estimativ al proiectului - de mentionat procentul maxim care poate fi acoprit de autoritatea locala. - in estimarea costului total de inclus si costurile privind pregatirea proiectului si mentionarea separata ce inseamna aceste costuri din total cost proiect	Prin comparare cu proiecte similare derulate in alte zone, se estimeaza ca sumele de cheltuit sa fie max 0,8 milioane de euro. Procentul maxim care poate fi acoperit de autoritatea locala este estimat la cca 10 la suta.

Anexa nr.4

PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI GHIMBAV

1. Scopul şi rolul planului de mobilitate

Planul abordează următoarele teme:

- *Structura şi capacitatea instituţională:* Planul prezintă soluțiile pentru asigurarea unei planificări și coordonări corespunzătoare a mobilității la nivelul orașului Ghimbav și pentru aplicarea legislației europene și naționale.
- *Transportul public:* Planul oferă o strategie pentru implementare a transportului public în orașul Ghimbav, acoperind infrastructura, materialul rulant și serviciile.
- *Transportul pietonal și nemotorizat:* Planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și o implementare a unui sistem de transport cu bicicleta. Dezvoltarea de noi infrastructuri ar trebui să ia în considerare și alte opțiuni în afara celor de-a lungul rutelor de transport motorizat. Ar trebui luate în considerare infrastructuri create special pentru biciclişti şi pietoni pentru a le separa de traficul motorizat intens și pentru a reduce distanțele de deplasare, acolo unde este cazul.
- *Inter-modalitatea:* PMUD contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri, și va identifica măsuri menite în mod special să faciliteze transportul și mobilitatea permanentă și multimodală.
- *Siguranța rutieră:* PMUD prezintă acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere pe baza unei analize a problemelor principale de siguranță rutieră pe arterele orașului Ghimbav.
- *Transportul rutier:* Pentru rețeaua de drumuri și transportul motorizat, PMUD va prezenta stadiul actual al infrastructurii rutiere și a volumelor de trafic rutier la orele de vârf de dimineață și de seară. Măsurile vor avea ca scop optimizarea utilizării infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației în zonele cu probleme identificate. Se va investiga dacă și unde există o posibilitate de realocare de spațiu rutier pentru sisteme de transport verde.
- *Logistica urbană:* PMUD prezintă măsuri de îmbunătățire a eficienței logistice urbane privind monitorizarea emisiilor de CO_2, poluanți specifici autovehiculelor și zgomotului.
- *Sisteme Inteligente de Transport:* Având în vedere că sistemele inteligente de transport se aplică tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru persoane cât și pentru marfă, se vor identifica cele mai potrivite sisteme care pot fi implementate în orașul Ghimbav.

2. Necesitatea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din orașele și împrejurimile lor, pentru o mai bună calitate a vieții. Acestea subliniază că un PMUD se bazează pe practici de planificare existente, luând în considerare principii precum integrare, participare și evaluare. Orientările sugerează că PMUD ar trebui să ia în considerare următoarele obiective principale:

• asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;

• îmbunătățirea siguranței și securității;

• reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;

• îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;

• creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

3. Metodologia de realizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Metodologia se bazează pe bunele practici internaționale în pregătirea planurilor de mobilitate și este în concordanță cu orientările prevăzute în ghidul UE în acest domeniu.

Acțiunile de culegere a datelor privind stadiul actual al mobilității din orașul Ghimbav precum și a interesului populației privind creșterea gradului de mobilitate și a siguranței rutiere vor fi materializate prin:

• identificarea stadiului actual al infrastructurii stradale;

• determinarea stadiului actual a fluxurilor de trafic rutier pe principalele artere din orașul Ghimbav;

• determinarea stadiului actual a nivelului de poluare a aerului din proximitatea infrastructurii stradale în principalele intersecții ale orașului Ghimbav;

• identificarea zonelor cu nivel ridicat de risc privind siguranța tuturor participanților la traficul rutier;

• determinarea numărului de călători repartizați pe vehicule în trafic;

• interviuri la domiciliu sau aleatoriu în orașul Ghimbav privind gradul actual de mobilitate a populației;

• recenzarea călătorilor în transport public de călători în stațiile de transport public.

4. Planul de acțiune al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Planul de acțiune va cuprinde o serie de măsuri care vor crește gradul de mobilitate, siguranța și calitatea vieții în zona analizată.

Se vor analiza următoarele concepte:

• Implementarea unui sistem de transport public inteligent de călători care va face legătura dintre:

- orașul Ghimbav și Zona Metropolitană Brașov(cu referire punct de descarcare trafic autostrada);
- orașul Ghimbav și viitorul Aeroport Internațional Ghimbav-Brașov;
- orașul Ghimbav și viitoarele zone socio-culturale si de agrement,

• Implementarea transportului verde pe o linie a sistemului de transport public de călători (autobuze electrice).

• Realizarea de parcări Park&Ride și parcări subterane în zonele socio-culturale si de agrement care se vor dezvolta și la intrările în oraș.

• Implementarea unei infrastructuri necesare alimentării, utilizării și mentenanței vehiculelor electrice.

• Realizarea unui segment de drum public pilot (1 km) care va dispune de sisteme inteligente de transport(dale fotovoltaice generatoare de energie verde, sisteme de semnalizare inteligenta pentru cresterea sigurantei).

• Implementarea unui sistem de monitorizare a calității aerului în perimetrul orașului.

• Transpunerea in practica a conceptului de mobilitate urbana: realizarea unui traseu (pistă) pentru biciclete.

Segment de drum public pilot care dispune de sisteme inteligente de transport pentru sporirea siguranței pietonilor

Un scenariu de implementare a transportului public în orașul Ghimbav și a unor soluții de transport verde (nepoluant)

Anexa nr.5

PROPUNERI PENTRU CONCEPEREA PROIECTELOR TIP SMART IMBUNATATIREA COMUNICARII CU CETATENII IN VEDEREA REZOLVARII DOLEANTELOR LOR

1. Edu Quiz-Edu Quiz este un proiect prin care emisiunile de cultură generală, pe care le urmăream cu mare interes la televizor, sunt mutate în băncile şcolilor. Cu ajutorul tehnologiei şi jocului, profesorul va verifica în timp real răspunsurile tuturor elevilor sau studenţilor pe un anumit subiect.
Care vor fi beneficii ale acestui proiect?
- participanţii vor folosi tehnologia pentru a învăţa şi în felul acesta învăţarea va fi mai atractivă
- testarea cunoştinţele se va face prin joc, cu un stres mult mai mic decât cel de la examene
- toţi elevii vor răspunde, nu doar cel care ridica primul mâna sau e observat mai bine de profesor
- profesorul va verifica în timp real dacă un concept predat a fost înţeles corect
- elevii vor fi mai atenţi pe tot parcursul orei, fiind nevoiţi sa întreţină dialogul digital cu profesorul
- profesorul va observa evoluţia elevilor pe întreaga perioada de timp, nu doar la momentul examenului final, şi va putea dirija eventuale corecţii din timp

2. City Alerts
Ştiaţi că securitatea şi siguranţa sunt în top când este vorba de prioritătile cetăţenilor? Din siguranţă se naşte confortul căutat de locuitori, iar acest confort are de suferit când apar surprize în ceea ce priveşte funcţionarea infrastructurii oraşului. Fie ca este vorba despre un mijloc de transport, apa, gazul sau curentul electric din case, drumul spre serviciu sau şcoala copilului, orarul unei instituţii, orice modificare provoacă surprize şi disconfort. Iar dacă aceste "excepţii" nu sunt semnalizate corect şi din timp, ele sunt adevărate bătăi de cap pentru derularea activităţii oraşului. Citi Alerts este proiectul care face aceste intervenţii vizibile intre instituţii şi cunoscute din timp cetăţenilor.

3. City POI
Am văzut mai sus cum inteligenţa colectivă poate face diferenţa între un oraş digital şi unul inteligent. Este limpede că rezultatele obţinute de o echipă organizată sunt semnificativ mai mari decât cele ale unei singure persoane. City POI (POI = Points Of Interest = Puncte/locuri de interes) este proiectul prin care mutam gestionarea datelor de interes de la doar câţiva oameni către toţi cei care doresc să contribuie. Fie că este vorba despre străzile dintr-un oraş, staţiile de transport, parcările, clădirile istorice, locaţiile cu evenimente, parcurile, restaurantele, scolile, farmaciile sau spitalele acelui oraş, autorităţile şi persoanele voluntare vor putea gestiona împreună aceste informaţii. O importantă parte a proiectului o reprezintă modul în care persoanele "neoficiale" se vor putea implica în gestionarea acestor informaţii, într-un mod care să asigure corectitudinea datelor şi viteza lor de colectare.
Care vor fi beneficii ale acestui proiect?
- gestionarea punctelor de interes se face independent de un provider de hărţi (google, openstreetmap)
- platforma oferă posibilitatea filtrării printr-un API a locaţiilor dorite
- o serie largă de proiecte vor beneficia de o vastă şi naţională bază de date
- locaţiile salvate pot fi din toată ţara şi de diferite tipuri
- aplicaţiile mobile construite pentru un anumit oraş vor putea fi uşor extinse la orice alt oraş
- în lipsa reacţiei din partea autorităţilor unei anumite localităţi, voluntarii pot prelua responsabilitatea gestionării datelor
- informaţiile eronate sau lipsa vor fi uşor observate de comunitate şi corectate

4. Piaţa Mea
Oare câţi dintre noi ne-am întrebat ce produse sunt în pieţele locale şi care-i preţul lor? Şi care dintre noi ne-am întrebat care ar fi cea mai bună perioadă pentru a face aprovizionarea pe un termen lung, la preţul cel mai avantajos? Piata Mea este un proiect prin care preţurile şi produsele vândute în pieţele oraşului vor fi publicate zilnic.
Care vor fi beneficii ale acestui proiect?
- transparenţa asupra preţurilor practicate în pieţele oraşului
- informarea cetăţenilor vis-à-vis de produsele disponibile în pieţe
- vizualizarea evoluţiei preţurilor la un anumit produs pe perioada întregului an

Propunerile de proiecte pot fi inregistrate pe o platforma om-line pe care UAT Ghimbav o poate implementa pentru o mai buna comunicare cu cetatenii in vederea inregistrarii doleantelor si rezolvarii acestora
Open Culture Hackathon / http://mysmartcity.ro/Timisoara
Date deschise pentru un oraş inteligent / http://mysmartcity.ro/date-deschise-pentru-un-oras-inteligent/

Anexa nr.6

Arta și orașul

- http://revistasinteza.ro/orase-mici-din-romania-proceduri-de-resuscitare/

Text de Oana Romocea

Arta în secolul al XXI-lea adesea ocupă spații urbane pe care istoria le-a lăsat goale, nefolosite, ignorate sau părăsite. Atunci când arta intervine în aceste perimetre, le transformă în spații vii, memorabile.

În inima Londrei, în istorica piață Trafalgar Square peste care se lasă umbra grandioasei clădiri ce găzduiește galeriile naționale de artă, National Galleries, ochiul trecătorului e atras, adeseori, de a „patra plintă" care nu se încadrează în peisajul înconjurător. Aceasta face parte dintr-un ansamblu de patru piedestale destinate unor sculpturi impunătoare cu regi și generali, construit la mijlocul secolului al XIX-lea, doar că cel de-al patrulea a rămas gol din lipsă de fonduri. Timp de 150 de ani, s-au dus multe dezbateri pentru a se decide ce statuie să ocupe locul pe a patra plinta. În anii 1990, Royal Society of Arts a venit cu propunerea ca al patrulea piedestal să servească ca suport pentru lucrări de artă sau sculpturi temporare, cu scopul de a aduce arta mai aproape de oameni, de comunitate. Această inițiativă s-a dovedit a fi un succes. Ca rezultat, a patra plintă a devenit o expresie artistică a identității pieței, și de asemenea marchează o schimbare de paradigmă în relația dintre oraș, artă și comunitate.

Arta în secolul al XXI-lea adesea ocupă spații urbane pe care istoria le-a lăsat goale, nefolosite, ignorate sau părăsite. Atunci când arta intervine în aceste perimetre, le transformă în spații vii, memorabile. Scopul artei în spațiul public are menirea să interacționează cu trecătorii, producând reacții și atitudini și să aducă plus-valoare locației în care e situată și care, altfel, ar trece neobservată. Pe fondul acestui experiment artistic, în anul 2000 a apărut o intervenție de natură artistică în spațiul urban la o scară mult mai mare: transformarea unei centrale electrice în ceea ce va deveni unul dintre cele mai mari muzee de artă contemporană, Tate Modern.

Timișoara e la stadiul în care câteva manifestări artistice, la scară mai mică, încearcă să împlinească acest deziderat al apropierii artei de comunitate și de oraș. Dar dacă vrei să le descoperi, trebuie să știi unde să le cauți, pentru că ele ocupă locații diverse, surprinzătoare, de multe ori improvizate, în peisajul urban arid al orașului, iar dacă nu ești atent s-ar putea să treci pe lângă ele fără să le observi.

În Timișoara e o tradiție ca arta să ia forme în spații publice neconvenționale

Și arta trece strada

O astfel de inițiativă este Grădina Triade care, așa cum o definește dna Sorina Jecza, fondatoarea acestui proiect, este „o pepinieră de sculptură". Acest centru artistic, unic ca și concept în România, e situat la un fost capăt al Timișoarei, acolo unde șirul blocurilor comuniste cenușii se transformă într-o suburbie cu case colorate ale mediului rezidențial modern. La granița dintre aceste două lumi, cea a trecutului și cea a viitorului, un parc de forma triunghiulară îți atrage atenția prin aglomerația de sculpturi, reflectând parcă aglomerația cotidiană a orașului. Din 2004, această grădină a adunat pe o jumătate de hectar destulă artă cât să încapă într-un muzeu, sau să ornamenteze un oraș întreg, ceea ce a fost, de fapt,și scopul inițial al acestui proiect: „crearea unui spațiu în care, anual, să amplasăm un număr de lucrări de sculptură ambientală, de dimensiuni cuprinse între 3- 3,5 metri, având drept material principal metalul sudat, a unor artiști reprezentativi din țară și străinătate", ne informează dna Jecza.

Conceput ca un stadiu pregătitor pentru etapa următoare, anume alimentarea spațiului urban cu sculpturi, potrivit nevoilor de dezvoltare urbanistică a orașului, grădina nu este o destinație pentru artă, ci se autodefinește prin funcția ei de tranziție – tranziție a artei și tranziție a vizitatorului. Prin acest spațiu intermediar au trecut deja mai multe sculpturi cum ar fi: „Portal/ Poartă spre Serbia" și „Hommage a Vasarelly" ale artistului Ingo Glass, „Trigona" artistului Constantin Flondor, „Simbolul UPT" realizat de

Peter Jecza. Dintre cele 52 de lucrări care populează acum Gradina Triade, alte șase își așteaptă destinația finală în spațiul urban al Timișoarei.
Itinerarul micro-inițiativelor artistice timișorene ne duce într-un alt spațiu inedit – pasajul de sub un pod de peste râul Bega. „Typopassage", un concept inspirat de un eveniment similar organizat la Viena, este un micro-muzeu de artă tipografică ce își dorește să aducă în atenția publicului interesat designul grafic și tipografic, ramuri ale designului, destul de puțin înțelese și cunoscute, deși fac parte din cotidian. „Typopassage e făcut pentru trecătorul de rând. Dacă reușim să stârnim o anume reacție – fie pozitivă, fie negativă – din parte trecătorului, pentru mine e destul. Pentru cei care sunt interesați și vor să afle mai mult, pot găsi informații și note explicative lângă fiecare lucrare grafică expusă. Dacă revin la Typopassage, înseamnă că le-am trezit apetitul pentru a descoperi un anumit fel de artă," declară Ovidiu Hrin, inițiatorul proiectului și curatorul expoziției.
În fiecare an, Typopassage TM organizează o expoziție principală, un workshop, o conferință și editează o publicație-catalog. Pentru toamna 2016 echipa Typopassage pregătește o expoziție specială, cu peste 50 de afișe realizate de cei mai apreciați designeri americani, în colaborare cu School of Visual Arts, New York. Cu toate că proiectul a crescut în notorietate în fiecare an, Typopassage a reușit să rămână fidel conceptului inițial: un micro-muzeu găzduit într-un spațiu public inedit care e accesibil de oricine și oricând.

Cazarma U – o clădire datând din secolul al XVIII-lea a fost cea mai vizitată locaţie a evenimentului Art Encounters

Primul festival de artă stradală

În Timișoara e o tradiție ca arta să ia forme în spații publice neconvenționale. Astfel a luat ființă în 2011 primul festival de artă stradală. Ideea a pornit de la existența unor lucrări de graffiti sau street art notabile și integrate deja în peisajul urbanistic al orașului: „Totul a plecat de la o pură pasiune pentru street art, încărcat cu sens, cu profunzime, cu simbolistică. Pasiunea – o pasiune ce evoluează pe dimensiunile prospecțiunii și a experimentelor pe de o parte, iar pe de altă parte este o pasiune a unei afectivități stimulată de spațiul urban," dezvăluie Corina Nani, fondatoarea festivalului.
Astfel, obiecte urbane care au o întrebuințare zilnică banală prind altă semnificație în peisajul colorat al artei stradale. Spațiul urban,adeseori anost, dezolant,părăsit sau învechit, devine un partener – complice al artistului, în procesul de transmitere a unor discursuri care pun în lumină o varietate de atitudini contradictorii, conflictuale, provocatoare.
Povestea acestor proiecte ne arată cum, la Timișoara, urbanul a îmbrățișat arta în diferitele ei forme. Dar ele nu au apărut într-un vid cultural și artistic, ci continuă o tradiție a locului unde creativitatea, experimentul și libera exprimare au reușit să se manifeste, în ciuda sau în afara sistemului. Înainte de 1989, grupul Sigma avea reputația de a efectua experimente în parcurile orașului, în timp ce în anii 90 o serie de festivaluri de artă performativă care au avut loc în ruinele Palatului Baroc și pe străzile orașului au adus la Timișoara cei mai renumiți artiști români ai acelor ani.
Profitând de acest etos al orașului, unde arta încercă să devină o componentă intrinsecă a urbanului, o altă inițiativă, la o scară mai mare, care a încercat să aducă arta mai aproape de oameni și de oraș, a avut loc în octombrie 2015. Art Encounters, prima ediție a bienalei de artă românească contemporană, a fost o premieră pentru scena artistică din România, prin însuși conceptul evenimentului și povestea din spatele proiectului. Ovidiu Șandor, fondatorul evenimentului, a dorit ca arta să cucerească orașul. Vizitatorul și locuitorii orașului au descoperit arta în cele mai variate forme, prezentată în cele mai diverse spații: de la clasicele muzee și galerii, până la locațiile cele mai neconvenționale incluzând Sinagoga Cetate, Piața Libertății, Atelierul Balamuc, Liceul romano-catolic Gerhardinum, sau spații reconvertite temporar, cum ar

fi, cea mai vizitată locație a evenimentului, Cazarma U – o clădire datând din secolul al XVIII-lea, dar părăsită și fără o anume întrebuințare de zeci de ani, sau Halele Timco – un fost spațiu industrial care a găzduit lucrările celor mai importanți artiști români contemporani, ca parte din expoziția principală a bienalei, sau spațiile moderne de birou din incinta City Business Centre, unde a fost spusă povestea emblematicului Grup Sigma.
În ciuda faptului că un astfel de eveniment nu s-ar încadra în categoria inițiativelor mici, totuși Art Encounters a prezentat o multitudine de posibilități artistice, transformându-se într-un experiment care a dovedit că interacțiunea dintre artă și urban poate lua multiple forme.
Inițiativele descrise aici, precum și altele, încearcă să alinieze Timișoara atât la trendurile artistice internaționale care aduc arta în stradă, cât și la cele de dezvoltare urbană care reconvertesc spații părăsite sau anoste în spații vii, cu aportul artei. Emergența acestor forme de expresie a identității artistice a locului este mărturie a bogatului spirit creator individual venit din mediul artistic și cultural local al acestui oraș. Primele semne ale reconsiderării artei în spațiul urban încep să apară. În cel mai recent proiect major de reabilitare a centrului vechi al orașului, șase sculpturi răspândite pe noile pietonale fac trecătorul să-și oprească pașii, sau măcar gândurile. De aici și până la proiecte artistice strategice, mai complexe, de dimensiuni mai mari e drum lung, dar nu imposibil, de parcurs. Premisele au fost create deja.
„Nu mai fusesem în cazarma din centrul orașului de pese treizeci de ani. Era un loc pentru aruncat gunoiul, acolo creșteau bălării și dormeau boschetarii. Dar cineva a văzut potențialul ei, a curățat-o și a făcut-o spațiu pentru artă. Doar ziduri din cărămidă, fără uși și ferestre, dar plină de artă modernă, cazarma arăta splendid!”
Brîndușa Armanca, jurnalistă din Timișoara/

SIN TE ZA Revistă de cultură și gândire strategică

Patrimoniu industrial, street-art și regenerare urbană

- O perspectivă antropologică asupra artei stradale

- Orașul urban și „dreptul la oraș”

- Artă la soare

- Curtea de Argeș, reactivarea legendei

Anexa nr.7

Rolul Politicii Urbane Integrate si al metodologiei de elaborare a acesteia

Care sunt beneficiile elaborarii unei politici integrate urbane? Au fost identificate urmatarele raspunsuri la aceasta interbare:

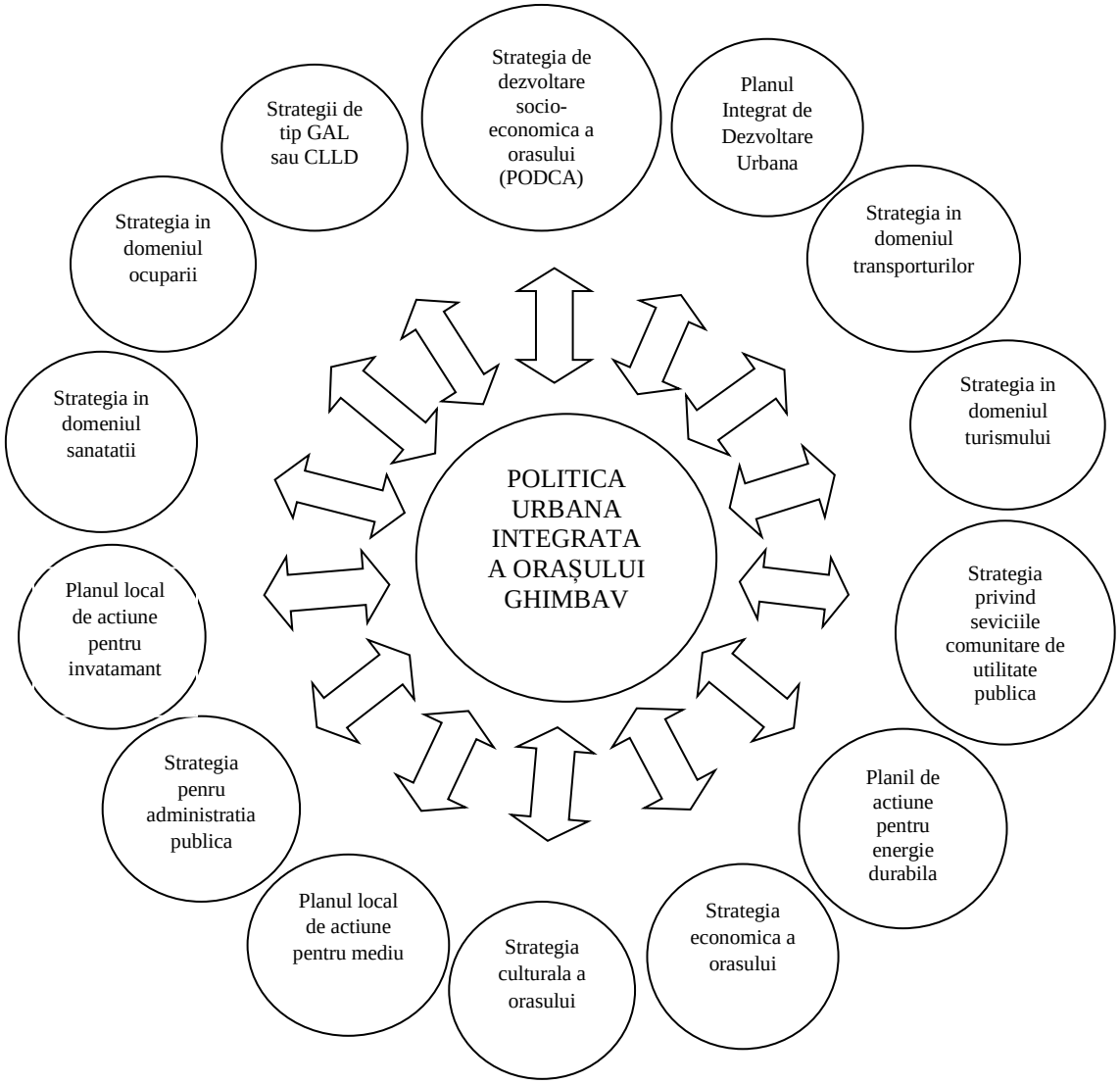
- Serveste drept material clar si structurat (privind partile de dezvoltare ale orasului) pentru administratia locala, dar si pentru toti cei interesati sa se implice in dezvoltarea orasului;
- Sprijina dezvoltarea strategica a comunitatii locale;
- Sprijina imbunatatirea implicarii comunitatii in luarea deciziilor care privesc orasul (consultarea populatiei);
- Ofera o baza pentru utilizarea mai buna a capacitatii si potentialului local;
- Ajuta la identificarea celor mai bune cai de urmat pentru asigurarea unei dezvoltari echilibrate, sustenabile (integrate) a orasului;
- Ofera baza pentru elaborarea interventiilor de regenerare urbana, identificarea si implementarea unor proiecte isolate;
- Ofera baza pentru identificarea si implementarea unor investitii cerute la nivel national (de ex. Programul National de Dezvoltare Locala, Strategia Nationala pentru accelerarea dezvoltatrii serviciilor comunitare de utilitati publice);
- Ofera informatiile necesare pentru realizarea/actualizarea unor documentatii de amenajarea teritoriului si urbanism (cel mai important fiind Planul Urbanistic General).

In cadrul prezentului Ghid, politica urbana integrata este vazuta ca un document de planificare strategica la nivelul oraselor cu populatia stabila sub 50.000 locuitori, adica o strategie integrata de dezvoltare a orasului, care combina elemente precum: coordonarea intersectoriala a actiunilor strategice, concentrarea interventiilor pe zone cheie de la nivelul orasului, cresterea responsabilitatilor actorilor urbani, dezvoltarea de parteneriate orizontale puternice, impilcarea populatiei si a grupurilor tinta in procesul de planificare, implementarea si monitorizarea actiunilor strategice.

O astfel de politica, spre deosebire de strategiile elaborate in aceasta perioada de programare (2007 – 2013) cu finantare prin Programul Operational Dezvoltarea Capacitatii Administrative (PODCA), abordeaza nu doar provocarile economice si sociale, cat sip e cele de mediu, climatice, culturale, vizand toate domeniile de activitate care contribuie la dezvoltatea orasului (spre deosebire de strategiile sectoriale care au in vedere un singur domeniu) si asigurand integrarea acestor aspecte la nivelul orasului. Viziunea comunitatii cu privire la dezvoltarea viitoare a orsului este transpusa intr-un set de obiective specific si un plan de actiune concret, permitand luarea unor decizii la un anumit moment, pe baza unor evaluari anterioare cu character justificativ. De asemenea, spre deosebire de Planul Integrat de Dezvoltare Urbana (PIDU), care era orientat spre analiza si identificarea unor proiecte finantabile prin Programul Operational Regional (POR) dintr-o anumita zona de interventie, politica urbana integrata asigura analiza la nivelul intregului oras si identificarea unor proiecte integrate (din mai multe domenii de avtivitate) si prioritizate pe mai multe zone de interventie, care pot fi finantate din diferite surse.

Politica urbana integrata ofera cadrul pentru orientarea deciziilor, determinand natura si directia unei comunitati urbane spre dezvoltare, fixand o directive unitara pentru comunitate in termini de obiective operationale. Scopul principal al acesteia este de a oferi o baza pentru alocarea resurselor necesare si orientarea pentru atingerea obiectivelor unitare identificate la nivelul orasului. Aceasta abordare integrata permite o corelare mai buna a viitoarelor investitii care se doresc a fi realizate in diferite sectoare, identificarea unor proiecte majore care sa asigure rezolvarea unor problem din mai multe domenii, precum si o prioritizare in timp a acestora. Politica asigura directionarea actiunilor menite sa determine dezvoltarea urbana si poate fi vazuta ca un document unic de dezvoltare a orasului.

Schematic, legatura intre Politica urbana si alte strategii sectoriale elaborate la nivelul orasului, poate fi reprezentata astfel:



Politici urbane integrate – modele si instrumente de elaborare si implementare (metodologia de realizare a demersului de cercetare – fundamentare a unor politici de dezvoltare urbana integrata)

In cadrul acestui capitol este prezentata propunerea de metodologie pentru realizarea demersului de cercetare – fundamentare a unor politici de dezvoltareurbana integrate. In cadrul subcapitolelor sunt stabilite, pornind de la rezultatele analizei situatiei existente, a modelelor de politici de dezvoltare urbana de la nivel european si a altor modele prezentate in literatuae academica, etapele si pasii necesari in elaborarea si implementarea unei politici de dezvoltare urbana integrata, precum si diferite mecanisme si instrumente care pot fi implementate cu succes in orasele cu populatia stabile sub 50.000 de locuitori din Romania.

Orasele sunt considerate „motoarele” Europei, locul unde exista cele mai mari oportunitati de dezvoltare economica, concentrande cele mai multe locuri de munca, in care exista institutii de invatamant superior, acces la servicii medicale, la comert, posibilitati exceptionale privind conservarea si promovarea valorilor culturale. In acelasi timp, orasele se confrunta cu provocari majore in ceea ce priveste dezvoltarea durabila si coeziunea sociala, segregarea sociala, problemele de mediu sau de mobilitate. In ultima perioada au aparut noi provocari la nivelul oraselor, precum criza economica, globalizarea, riscurile industrial – fenomene la care decidentii politici si specialistii trebuie sa raspunda eficient.

In acest context, abordarea integrata in cadrul politicilor urbane devine unul din mecanismele principale in considerarea aspectelor care vizeaza dezvoltarea economica, insotita de masuri de reducere a saraciei si excluziunii sociale si de protejare a mediului, precum si mijlocul de a atinge o crestere durabila si incluziva.

Asa cum spuneam, orasele sunt recunoscute ca elemente cheie ale dezvoltarii teritoriale, importanta abordarii integrate a planificarii urbane fiind subliniata prin prevederile mai multor documente cadru de la nivel European. De ex. Carta de la Leipzig sau declaratia de la Toledo, subliniaza importanta abordarii integrate in cadrul politicilor de dezvoltare urbana pentru ca modelul orasului inteligent, inclusive si durabil sa devina o realitate.

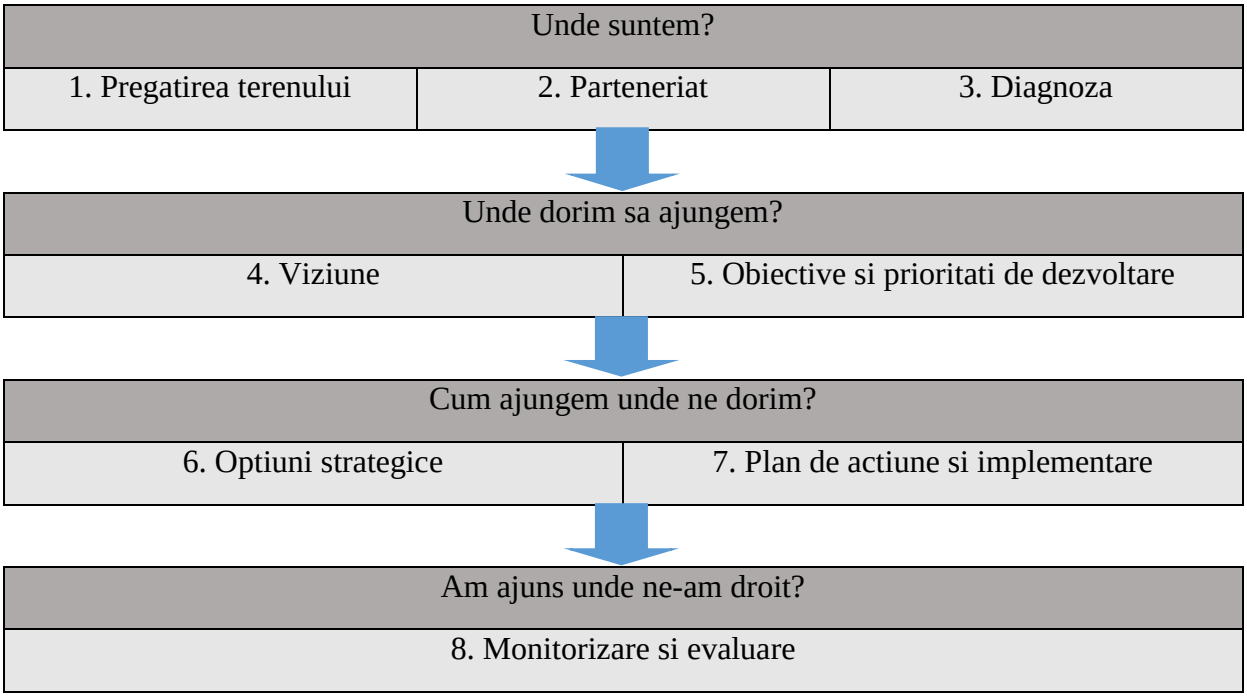
Astfel, prin dezvoltarea urbana integrata se reuseste combinarea unor elemente precum: coordonarea intersectoriala a actiunilor strategice; dezvoltarea de parteneriate puternice orizontale; cresterea responsabilitatii actorilor urbani; concentrarea interventiilor pe zone cheie de la nivelul orasului; implicarea populatiei si a grupurilor tinta in procesul de planificare si monitorizarea actiunilor strategice.

Detalii privind dimensiunea urbana si importanta abordarii integrate in dezvoltarea urbana asa cum sunt evidentiate in politicile si documentele Uniunii Europenese gasesc in Anexa 1. De asemenea, in cadrul Anexei 2 se pot vedea principiile care stau la baza elaborarii unei politici urbane integrate.

Principalele etape de urmat in procesul de elaborare a unei politici urbane integrate

La baza procesului de elaborare si implementare a unei politici de dezvoltare sta planificarea strategica. Planificarea strategica este un proces systematic de luare a deciziilor prin care administratia locala, in parteneriat cu comunitatea urbana, isi stabilesc viitorul – directii, obiective si actiuni, pornind de la situatia existenta (potential, probleme, oportunitati, amenintari) si identifica modalitatile prin care pot actiona pentru a achimba in bine / mai bine aceasta situatie utilizand resursele existente. Astfel, acest proces ofera un cadru general de actiune: modalitatea de identificare a prioritatilor, de a lua decizii bune si de a aloca eficient resursele (bani, timp, oameni) pentru atingerea obiectivelor stabilite.

In cadrul procesului de elaborare a politicii integrate de dezvoltare urbana se deruleaza mai multe etape asa cum sunt prezentate in diagrama de mai jos.



Sursa: preluare proprie pe baza UN-HABITAT, Training Manuals, Promoting Local Economic Development through Strategic Planning 2005 (www.unhabitate.org)

Din diagrama perzentata se remarca faptul ca, in cadrul acestui proces, exista trei faze mari, care vin sa raspunda unor intrebari importante: Unde suntem? Unde vrem sa ajungem? Cum putem sa ajungem unde ne dorim si in ce masura am reusit sa facem ceea ce ne-am propus? In cele ce urmeaza sunt prezentate pe scurt cele 8 etape care se deruleaza in cadrul acestui proces, pentru ca

ulterior acestea sa fie detaliate, prezentandu-se metode si instrumente care pot fi utilizate in elaborarea si implementarea politicii urbane integrate.

Dupa cum se poate observa, prima faza a procesului de elaborare a politicii urbane integrate este dedicata crearii cadrului necesar pentru elaborarea si implementarea politicii (etapele 1 si 2), dar si activitatii de cercetare, inclusiv metodele si instrumentele utilizate (Etapa 3), necesare pentru fundamentarea politicii urbane integrate.

Etapa 1. Pregatirea terenului (a se vedea detaliile din capitolul 2, sectiune II)

In cadrul acestei etape se identifica obiectivele urmarite in cadrul procesului de elaboare a politicii de dezvoltare urbana (obiectivul principal fiind cel de elaborare a politicii urbane integrate), resursele disponibile (oameni, bani, timp, informatii), instrumentele si metodologia de lucru si se vor clarifica aspectele institutionale si administrative.

Etapa 2. Parteneriat (a se vedea detaliile din capitolul 3, sectiune II)

Aceasta etapa este una deosebit de importanta pentru asigurarea asumarii si implementarii cu succes a politicii. Este etapa in care vor fi identificati factorii interesati (stakeholderii), se vor construi structurile parteneriale (de coordonare, consultative, executive, de monitorizare si control, generale sau grupuri de lucru tematice) si se va stabili modalitatea de lucru cu partenerii).

Etapa 3. Diagnoza (a se vedea detaliile din capitolul 4, sectiune II)

In etapa 3 se au in vedere urmatoarele activitati: consultarea documentelor de referinta (strategii de dezvoltare anterioare, atrategii sectoriale, strategii si politici de la nivelele superioare, exemple de bune practice), identificarea informatiilor cheie si a indicatorilor relevanti, stabilirea structurii documentului de politica urbana, culegerea datelor si elaborarea efectiva a diagnozei.

Etapa 4. Viziune (a se vedea detaliile din capitolul 5, sectiune II)

Etapa 4 presupune elaborarea viziunii si a obiectivelor pe termen lung la nivelul orasului.

Etapa 5. Obiective si prioritati de dezvoltare (a se vedea detaliile din Subcapitolul 1.5.)

Pe baza analizei situatiei existente si a viziunii de dezvoltare, in aceasta etapa vor fi identificate obiectivele si prioritatile de dezvoltare urbana.

Etapa 6. Optiuni strategice (a se vedea detaliile din capitolul 6, sectiune II)

In cadrul acestei etape vor fi identificate si evaluate optiunile strategice, se va alege una dintre strategiile identificate (pe baza criteriilor de evaluare a diferitelor optiuni) si se va datalia respectiva strategie de dezvoltare a zonei urbane. Pornind de la obiectivele si prioritatile stabilite in etapa anterioara, se vor identifica masuri si proiecte de dezvoltare prioritare pentru oras.

Etapa 7. Implementare (a se vedea detaliile din capitolul 7, sectiune II)

In aceasta etapa se va elabora sistemul de implementare al politicii de dezvoltare urbana, adica Planul de actiune, care are in vedere stabilirea activitatilor, resposabililor, resurselor necesare pentru a pune in practica aceasta politica.

Etapa 8. Monitorizare si evaluare (a se vedea detaliile din capitolul 9, sectiune II)

In etapa 8 se are in vedere definirea sistemului de monitorizare si evaluare a politicii si identificarea masurilor corective, necesare a fi luate in situatiile in care progresul nu este cel asteptat.

Finalitatea acestui amplu proces de planificare urbana consta in realizarea unui document de politica urbana integrate. Astfel, politica urbana integrata reprezinta expresia unui procesde planificare urbana caracterizat de urmatoarele elemente:

- structura parteneriala si proces participativ – cadru colaborativ si de dialog intre structurile administratiei publice, societatea civila, mediul privat si educational;
- strategie urbana integrata – palierul strategic al politicii urbane integrate;
- planul de actiune – palierul operational al politicii urbane integrate;
- operatiunea de regenerare urbana - instrument operational, care combina mai multe tipuri de investitii, focalizat pe o anumita zona de interventie pe care sunt aduse la indeplinire obiectivele politicii urbane integrate.

Avand in vedere etapele care sunt urmate in procesul de elaborare si implementare a politicii urbane integrate, pentru documentul final realizat la nivelul oraselor cu populatia stabila sub 50.000 de locuitori, se propune urmatoarea structura minimala:

Politica de dezvoltare a orasului

1. Parteneriat
2. Analiza situatiei existente (Diagnoza):
    a. Dezvoltare urbana
    b. Economia orasului
    c. Mobilitatea in orasul…
    d. Resurse umane si aspecte sociale
    e. Protectia mediului
    f. Guvernanta locala
3. Principalele probleme identificate la nivelul orasului…
4. Analiza SWOT
5. Contextul strategic European, national, regional, judetean
6. Viziunea de dezvoltare si obiective pe termen lung
7. Strategia de dezvoltare urbana integrate a orasului
8. Sistemul de implementare> Plan de actiune
9. Sistemul de monitorizare si evaluare

Casuta 1. Exemplu de structura pentru documentul de politica urbana integrata in cazul minicipiului ...

Document de politica urbana integrata al municipiului …

Capitolul 1. Parteneriat

Capitolul 2. Analiza diagnostic la nivelul orasului

2.1. Specific geographic si resurse

2.2. Analize tematice

2.2.1. Dezvoltarea economica locala

2.2.2. Resurse umane si aspecte sociale

2.2.3. Protectia mediului

2.2.4. Transporturi si accesibilitate

2.2.5. Dezvoltare urbana

2.2.6. Guvernanta locala

2.3. Analiza transversala – principalele probleme identificate la nivelul orasului si vectori de sustinere

2.4. Analiza SWOT

Capitolul 3. Strategia de dezvoltare urbana

3.1. Contextul strategic European, national, regional, judetean

3.2. Viziunea de dezvoltare si obiective pe termen lung

3.3. Strategia de dezvoltare urbana integrata a municipiului Brad la orizontul anului 2020

3.4. Sistemul de implementare. Plan de actiune

3.4.1. Plan de actiune pentru implementarea politicii urbane integrate

3.4.2. Proiecte prioritare

3.4.3. Surse de finantare

3.5. Sistemul de monitorizare si evaluare

Capitolul 4. Operatiuni integrate de regenerare urbana