



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
ODOBESTI

” ...evoluția înseamnă mișcare.

Mișcare în oraș, mișcare în teritoriu și mai departe.

Organizare..., planificare..., predicție... sunt cuvinte cheie pentru o eficiență în mișcare.

Pentru orașul prosper, mobilitatea înseamnă dezvoltare, spațiu public, interacțiune...”

ODOBESTI



Cuprins

ABSTRACT.....	4
DOMENIUL DE APLICARE.....	7
VIZIUNE PE TERMEN LUNG ȘI UN PLAN CLAR DE IMPLEMENTARE.....	7
ABORDARE PARTICIPATIVĂ.....	8
DEZVOLTAREA ECHILIBRATĂ ȘI INTEGRATĂ A TUTUROR MODURILOR DE TRANSPORT	8
INTEGRARE PE ORIZONTALĂ ȘI PE VERTICALĂ.....	10
EVALUAREA PERFORMANȚELOR ACTUALE ȘI VIITOARE.....	11
MONITORIZARE REGULATĂ, REVIZUIRE ȘI RAPORTARE.....	12
LUAREA ÎN CONSIDERARE A COSTURILOR EXTERNE PENTRU TOATE MODURILE DE TRANSPORT.....	12
BENEFICII.....	12
CONDITII CADRU PENTRU ADOPTAREA PLANULUI DE MOBILITATE URBANA DURABILA	16
Obiectivele specifice ale comunicarii care decurg din obiectivele generale sunt:	18
Principiile generale care trebuie sa guverneze activitatile de comunicare din cadrul Planul de Mobilitate Urbana Durabila sunt:	19
Activitatile tip de comunicare sunt:.....	19
INTRODUCERE – OBIECTIVUL STUDIULUI	19
MISIUNE	20
SCOPURILE PRINCIPALE ALE UNUI PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA sunt:	24
CONTEXTUL EUROPEAN	25
SCURTA DESCRIERE A ORASULUI ODOBESTI:.....	31
DATE GENERALE:.....	34
Etimologia numelui	34
Demografie	35
Cadru natural	36
Turism, istorie și cultura.....	42
Istorie si cultura	45
Terenuri.....	50
Terenul intravilan	51
Economia orașului Odobesti	53
Odobesti - evoluția demografică	57
Asistența socială.....	57
ANALIZA S.W.O.T.....	58
Faza I: EVALUAREA POTENȚIALULUI DE DEZVOLTARE DURABILĂ A ORAȘULUI ODOBEȘTI.....	66
Faza II: OBIECTIVE	70
1. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii urbane, cu respectarea mediului înconjurător	71
Faza III: MASURI DE DEZVOLTAREA A ORASULUI ODOBESTI	103
Condiții bune de viață	105
Referințe bibliografice:	106

ABSTRACT

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (masuri și proiecte) fiind adaptat în consecință.

Acesta este conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și a companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare și evaluare.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic și un instrument de politică de dezvoltare, având ca scop rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor pentru a îmbunătăți calitatea vieții, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene privind protecția mediului și eficiența energetică.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă prezintă perspective din domeniul transporturilor, nevoi actuale și de viitor ale populației, influențate de conceptul de intermodalitate. Este o mișcare ce are ca scop conectarea eficientă a diferitelor mijloace de transport, precum transportul pe cale ferată, tramvai, autobuz, etc.

Tendențele de integrare și transformare a diferitelor stații în noduri intermodale sunt din ce în ce mai evidente în ultimul timp. Pe lângă modificările de ordin spațial care au intervenit în arhitectura și designul interior pentru schimbarea imaginii convenționale a stațiilor, au intervenit și schimbările de natură socio-economică – subiecte discutate în prezenta lucrare. În România, Legea nr. 190 din data de 26/06/2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul introduce expresia Plan de mobilitate urbană, cu următoarea definiție:

„Planul de mobilitate urbană este instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor”.

Un plan de mobilitate urbană durabilă este un concept care contribuie la

atingerea țintelor europene de schimbare climatică și eficiență energetică stabilite de liderii U.E.

Un plan de mobilitate urbana durabila este mai intai de toate un proiect strategic si unificator.

Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate. Planurile sustenabile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană și care să țină cont de costurile și beneficiile sociale mai extinse, cu scopul de a internaliza costurile și de a sublinia importanța evaluării.

Aceste planuri au ca prioritate următoarele:

- Reducerea utilizării automobilelor personale în oraș;
- Dezvoltarea și modernizarea transportului public și a modurilor de transport local (mersul pe jos, mersul cu bicicleta);
- Organizarea transportului de mărfuri și persoane;
- Îmbunătățirea calității mediului și a vieții – prin creșterea eficienței în transport;
- Stimularea mediului de afaceri.

Planul de mobilitate urbană durabilă se adresează tuturor formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, cu precădere transportului public și privat, de marfă și de pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare. Două dintre țările care înregistrează progrese și care creează cadre strategice de planificare a mobilității urbane sunt Marea Britanie prin Local Transport Plans (L.T.P.) și Franța prin Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.).

Cu ajutorul Planurilor de mobilitate urbană durabilă, autoritățile publice:

- facilitează accesul la locurile de muncă și la servicii;
- îmbunătățesc siguranța și securitatea în trafic;
- reduc nivelul de poluare, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- cresc eficiența privind costurile transportului;

- sporesc atractivitatea și calitatea mediului urban, suburban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Scopurile principale Planului de mobilitate urbană durabilă sunt:

1. Eficienta energetica. Directiva nr.2006/32/CE privind eficienta energetica la utilizatorii finali care devine obligatorie din 2008, prevede ca statele membre UE se angajeaza sa realizeze reducerea consumului de energie finala cu cel putin 9% intr-o perioada de 9 ani(2008-2016) comparative cu media consumului din ultimii 5 ani pentru care exista date disponibile(2001-2005). In acest sens se vor adopta urmatoarele masuri in domeniul eficientei energetice:
 - Utilizarea instrumentelor financiare pentru economii de energie, inclusiv contractile de performanta energetica care prevad furnizarea de economii de energie masurabile;
 - Achizitii de echipamente si tehnologii tinad seama cu prioritate de specificatiile privind eficienta energetica;
 - Accelerarea procesului de executare a auditurilor energetice riguroase la consumatorii industriali, la cladirile publice si rezidentiale, audituri certificate de organisme abilitate, urmate de masuri de reducere a consumurilor energetice;
2. Accesul la finanțarea disponibilă pentru soluții inovatoare, aducând un avantaj decisiv față de alte orașe atunci când concurează pentru finanțarea publică. In acest sens prioritate la finantare au urmatoarele:
 - Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban
 - Investitii destinate transportului electric si nemotorizat
 - Alte investitii destinate reducerii emisiilor de CO2 in zona urbana
3. Crearea unui sistem de transport urban durabil și sustenabil.

Prin Planurile de mobilitate urbană durabilă se reglementează:

- organizarea intermodalității;
- dezvoltarea rețelelor de transport public;
- crearea unor artere ocolitoare;

- închiderea inelelor rutiere;
- crearea rețelelor pentru trafic nemotorizat și motorizat;
- redimensionarea arterelor majore de circulație în raport cu cerințele de trafic;
- organizarea infrastructurilor și suprastructurilor de staționare;
- clasificarea și corelarea zonelor cu restricții de circulație;
- reabilitarea zonelor centrale istorice și a zonelor gărilor, autogărilor și aerogărilor;
- integrarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice).

Caracteristicile unui Plan de mobilitate urbană durabilă sunt:

- O viziune pe termen lung și un plan de implementare clar definite;
- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Îmbunătățirea calității vieții;
- Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
- O abordare participativă;
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport;
- Costuri economisite – crearea unor beneficii economice;
- Utilizarea eficientă a resurselor limitate.

DOMENIUL DE APLICARE

Politicile și măsurile definite într-un plan de mobilitate urbană durabilă acoperă toate modurile și formele de transport din întreaga aglomerație urbană, inclusiv transport public și privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, deplasare și parcare.

VIZIUNE PE TERMEN LUNG ȘI UN PLAN CLAR DE IMPLEMENTARE

Un plan de mobilitate urbană durabilă se bazează pe o viziune pe termen lung asupra transportului și asupra dezvoltării mobilității dintr-o aglomerație urbană, care acoperă toate tipurile și modurile de transport, inclusiv cele publice și cele private, cele de pasageri și cele de marfă,

cele motorizate și cele nemotorizate, cele în mișcare și cele parcate. El conține un plan pentru implementarea pe termen scurt a strategiei, care include un calendar de implementare și planul de buget, precum și o alocare clară a responsabilităților și resurselor necesare pentru realizarea politicilor și măsurilor prevăzute în plan.

ABORDARE PARTICIPATIVĂ

Un plan de mobilitate urbană durabilă se concentrează pe oameni și pe satisfacerea nevoilor acestora legate de mobilitate. El urmărește o abordare transparentă și participativă, care aduce cetățenii și celelalte părți interesate împreună de la început și pe tot parcursul derulării planului și a procesului de implementare al acestuia. Planificarea participativă este o condiție prealabilă pentru ca cetățenii și părțile interesate să preia dreptul de proprietate asupra planului de mobilitate urbană durabilă și asupra politicilor pe care acesta le promovează. Aceasta face ca acceptarea de către public și sprijinul oferit de acesta să fie la un nivel ridicat și astfel se reduce la minimum riscurile pentru factorii de decizie, facilitându-se implementarea planului.

DEZVOLTAREA ECHILIBRATĂ ȘI INTEGRATĂ A TUTUROR MODURILOR DE TRANSPORT

Un plan de mobilitate urbană durabilă promovează o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând în același timp o trecere către moduri mai durabile. Planul propune un set integrat de acțiuni pentru a îmbunătăți performanța și eficiența costurilor în ceea ce privește scopurile și obiectivele declarate.

Aceste acțiuni includ măsuri și servicii tehnice, de promovare și de piață, precum și infrastructura. Următoarele subiecte sunt de obicei abordate în planul de mobilitate urbană durabilă:

-transport public, transport non-motorizat (mersul pe jos și cu bicicleta), intermodalitate și mobilitate « din poartă în poartă », siguranță rutieră urbană,

transport rutier în mișcare și în staționare, logistică urbană, management al mobilității și sisteme inteligente de transport (ITS).

Un nou mod de a planifica mobilitatea urbana

Tabelul de mai jos prezinta intr-o maniera simplificata cateva diferente principale dintre procesul de planificare descries in acest document de orientari si un process mai "traditional" de planificare

PLANIFICAREA TRADITIONALA A TRANSPORTULUI	>	PLANIFICAREA MOBILITATII URBA NE DURABILE
Axata pe trafic	>	Centrata pe oameni
Obiective primare: capacitatea si viteza fluxului de trafic	>	Obiective primare: accesibilitatea si calitatea vietii precum si durabilitate, viabilitate economica, echitate sociala sanata te si calitatea mediului and environmental quality
Axat modal	>	Dezvoltare echilibrata a tuturor modalitatilor de transport relevante si schimbare spre modalitati de transport mai curate si mai durabile
Axare pe infrastructura	>	Set integrat de actiuni pentru obtinerea unor solutii rentabile
Document de planificare sectoriala	>	Document de planificare sectoriala care este conform si complemntar cu domeniile de politici asociate(precum utilizarea terenurilor si planificare

		spatial)servicii sociale; sanatate; aplicare si control etc.; planning, social services, health;enforcement and policing, etc
Plan de livrare pe termen scurt si mediu	>	Plan de livrare pe termen scurt so mediu ca parte a unei viziuni si strategii pe termen lung
Referitor la o zona administrativa	>	Referitor la o zona functional bazata pe tipare de transport la locul de munca
Domeniul inginerilor de trafic	>	Echipe de planificare interdisciplinare
Planificare realizata de catre experti	>	Planificare cu implicarea partilor interesate prin utilizareaunei abordari transparente si participative
Evaluare de impact limitat	>	Monitorizare s evaluare regulate a impacturilor pentru a informa un process structurat de invatare si imbunatatire

INTEGRARE PE ORIZONTALĂ ȘI PE VERTICALĂ

Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă urmează o abordare integrată cu un nivel ridicat de cooperare și consultare între diferitele niveluri ale autorităților guvernamentale și cu alte autorități relevante.

Planificarea și implementarea integrată cuprinde:

Un angajament pentru dezvoltarea durabilă, adică dezvoltare economică echilibrată, echitate socială și calitate a mediului.

Consultarea și cooperarea între departamente la nivel local, pentru a asigura coerența și complementaritatea cu politicile din sectoarele conexe (transport, utilizare și amenajare a teritoriului, servicii sociale, sănătate, energie, educație, aplicare a legii și reglementare, etc). Un strâns schimb de informații cu autoritățile competente de la alte nivele de autoritate (de ex. de sector, municipiu, aglomerare urbană, regiune și stat membru). Coordonarea activităților între autoritățile din zonele urbane și periurbane vecine (care acoperă întregul "oraș funcțional", definite de fluxurile majore de navetiști). Un Plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabile către, prin și în zona urbană pentru care se elaborează

EVALUAREA PERFORMANTELOR ACTUALE ȘI VIITOARE

Dezvoltarea unui plan de mobilitate urbană durabilă se axează pe atingerea obiectivelor ambițioase, măsurabile, derivate din obiectivele pe termen scurt stabilite conform unei viziuni asupra mobilității, integrată într-o strategie generală de dezvoltare durabilă. Un plan de mobilitate urbană durabilă se bazează pe o evaluare amănunțită a performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban. Această evaluare oferă o analiză cuprinzătoare a situației actuale și permite stabilirea unei referințe în raport cu care poate fi măsurat progresul. Analiza stării de fapt include o trecere în revistă a actualului cadru instituțional stabilit pentru planificare și implementare.

Indicatori adecvați ar trebui să fie identificați pentru a descrie starea actuală a sistemului de transport urban. Planul de mobilitate urbană durabilă identifică anumite obiective de performanță, care sunt realiste în raport cu situația actuală în mediul urban, așa cum este stabilit prin analiza stării de fapt și ambițioase în raport cu obiectivele planului. Un plan de mobilitate urbană durabilă stabilește obiective măsurabile, care se bazează pe o evaluare realistă a situației actuale și a resurselor disponibile. Indicatori specifici sunt folosiți pentru a măsura progresul făcut în atingerea obiectivelor.

MONITORIZARE REGULATĂ, REVIZUIRE ȘI RAPORTARE

Implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă este monitorizată îndeaproape. Progresele realizate în îndeplinirea obiectivelor planului și gradul de îndeplinire a acestor obiective sunt evaluate în mod regulat pe baza sistemului de indicatori. În acest scop, sunt necesare măsuri adecvate pentru a asigura accesul în timp util la datele și statisticile relevante. Revizuirea planului de mobilitate urbană durabilă și a implementării lui ar putea sugera revizuiți ale obiectivelor și acțiuni corective în cazul în care sunt necesare. Un raport de monitorizare, comunicat în mod transparent cetățenilor și părților interesate, furnizează informații cu privire la progresele înregistrate în dezvoltarea și implementarea planului de mobilitate urbană durabilă.

LUAREA ÎN CONSIDERARE A COSTURILOR EXTERNE PENTRU TOATE MODURILE DE TRANSPORT

Dezvoltarea unui plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să conțină o analiză a costurilor și beneficiilor tuturor modurilor de transport. Acest lucru ar trebui să ia în considerare costurile și beneficiile sociale mai largi, în toate sectoarele, pentru o completă informare cu impact asupra alegerii acțiunilor.

BENEFICII

O provocare comună pentru planificatorii din administrațiile locale este de a convinge factorii decizionali de valoarea adăugată a unui plan de mobilitate urbană durabilă. Urmează zece argumente principale pentru această abordare.

1. ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITĂȚII VIEȚII

Există dovezi puternice că planificarea mobilității urbane durabile crește calitatea vieții într-o zonă urbană. Politicile bine coordonate, așa

cum sunt definite în planul de mobilitate urbană durabilă, duc la un spectru larg de beneficii, cum ar fi spații publice mai atractive, îmbunătățirea siguranței rutiere, sănătate mai bună, mai puțină poluare a aerului și mai puțină poluare fonică.

2. COSTURI ECONOMISITE - CREAREA UNOR BENEFICII ECONOMICE

Pentru ca Planul de mobilitate urbana durabila sa fie sustenabil, el trebuie sa fie, de asemenea si eficace si sa dezvolte un sistem de transport eficient din punct de vedere al costurilor.

Un astfel de sistem poate fi benefic atat pentru utilizatorii de servicii de transport ce pot beneficia de servicii confortabile si eficiente la un pret rezonabil si convenabil cat si pentru autoritatile publice si operatorii privati ce si pot gestiona mai bine bugetele pentru a dezvolta, nu doar intretine, sistemul, in timp ce acorda atentie mediului aflat mereu in schimbare.

Eficiența economică este un aspect sensibil al planificării durabile, deoarece atinge o varietate de probleme în multiple componente ale sistemului de la nivel instituțional până la gestionarea mobilității și a tehnologiilor de transport implicate.

Mobilitatea este un factor important pentru dezvoltarea economiei locale. Un mediu sănătos și congestiile reduse, ajută la diminuarea substanțială a costurilor pentru comunitatea locală și atrage noi afaceri. În competiția globală și națională a centrelor urbane, un oraș bine organizat și durabil este, de asemenea, un oraș mai atractiv pentru investitori. Un oraș durabil, pur și simplu reprezintă un "caz de afaceri" mult mai bun decât un oraș fără o politică clară legată de mobilitate.

3. CONTRIBUȚIE LA O MAI BUNA SANATATE ȘI MEDIU

Calitatea mediului urban este în permanentă supusă riscului de neglijare atunci când se planifică sectorul transporturilor. Practicile din trecut s-au concentrat deseori de dezvoltarea infrastructurii pe transport fără a extinde schimbările/îmbunătățirile realizate, pentru creșterea calității peisajului urban, acolo unde este posibil.

Concentrarea pe utilitate și structura în special în furnizarea unei infrastructuri de bună calitate pentru transportul motorizat, combinată cu creșterea numărului de autoturisme personale au determinat scăderea amenajărilor pentru pietoni și a calitatii spațiilor publice. Un mediu atractiv și confortabil asigurat de amenajările de bază, are potențialul de a influența toate celelalte aspecte ale vieții urbane și sistemului de transport.

Siguranța este îmbunătățită atunci când spațiul urban abundență în pietoni. Accesibilitatea este îmbunătățită atunci când se iau în considerare nevoile pietonilor, deoarece toate călătoriile încep și se termină, în mod natural, în calitate de pieton.

Calitatea aerului se îmbunătățește ca rezultat al gestionării traficului, a parcarilor și a utilizării tot mai frecvente a transportului nemotorizat. Chiar și eficiența sistemului economic crește, pe măsura ce mediile urbane atrag tot mai mulți turiști și utilizatori ai spațiilor urbane.

Mobilitatea mai durabilă se traduce direct în calitate mai bună a aerului și mai puțin zgomot. Mișcarea activă (mersul pe jos și cu bicicleta) îmbunătățește sănătatea cetățenilor. Pe termen mediu și lung, pentru un oraș este mai profitabil să investească în mai puțin zgomot și în calitate mai bună a aerului. Orașele joacă un rol important în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturilor. Planificarea mobilității urbane durabile este un element esențial al oricărei politici climatice.

4. REALIZAREA UNEI MOBILITĂȚI CONTINUE ȘI ÎMBUNĂȚIREA ACCESULUI

Planificarea mobilității urbane durabile este un instrument excelent pentru a crea soluții de transport multmodal poartă-în-poartă. Aducerea împreună a diferiților actori asigură faptul că nevoile de acces specifice ale cetățenilor și afacerilor sunt realizate eficient.

5. UTILIZAREA MAI EFICIENTĂ A RESURSELOR LIMITATE

În momentul în care resursele financiare sunt limitate, este și mai important să se asigure că soluțiile adoptate duc la utilizarea mai

eficiență a fondurilor disponibile. Planificarea mobilității urbane durabile mută accentul de pe infrastructura bazată pe drumuri, pe o combinație echilibrată de măsuri, inclusiv măsuri de management al mobilității cu costuri mai reduse. Adoptarea principiului "poluatorul plătește" introduce, de asemenea, un flux de venituri suplimentare care pot fi utilizate pentru a finanța alternative la folosirea mașinii.

6. CÂȘTIGAREA SUPTULUI PUBLIC

Implicarea părților interesate și a cetățenilor este un principiu de bază a unui plan de mobilitate urbană durabilă. Guvernarea unui oraș care arată că îi pasă de nevoile și dorințele cetățenilor săi și care implică părțile interesate în mod corespunzător, este într-o poziție mult mai bună pentru a obține un nivel ridicat de "legitimare publică", deci se reduce riscul de opoziție la punerea în aplicare a politicilor ambițioase.

7. PREGĂTIREA UNOR PLANURI MAI BUNE

Planificatorii, mai ales atunci când s-au concentrat în mod tradițional pe dezvoltarea infrastructurii, pot înțelege mai bine nevoile de mobilitate ale diferitelor grupuri de utilizatori atunci când primesc un feedback timpuriu.

Părțile interesate vin uneori cu soluții foarte eficiente, deoarece acestea pot fi mai familiarizate deja cu o situație specifică. O abordare integrată și interdisciplinară a planificării (cu diferite departamente care își pun în comun expertiza) ajută la punerea unui plan de mobilitate pe o bază mai largă. Se asigură astfel că planul promovează o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând în același timp o schimbare spre moduri mai durabile. Astfel, se oferă beneficii pentru toți utilizatorii, legate de nevoile lor de acces și mobilitate.

8. ÎNDEPLINIREA EFICIENTĂ A OBLIGAȚIILOR JURIDICE

Orașele trebuie să îndeplinească mai multe cerințe legale, uneori contradictorii. Obligațiile legale pentru îmbunătățirea calității aerului și

reducerea zgomotului sunt doar două exemple dintr-o serie de reglementări naționale și europene. Un plan de mobilitate urbană durabilă oferă o modalitate eficientă pentru a răspunde acestor cerințe printr-o strategie globală.

9. UTILIZAREA SINERGIILOR DUCE LA CREȘTEREA RELEVANȚEI

Problemele de mobilitate urbană depășesc adesea granițele administrative, se leagă de mai multe politici sau se referă la un spectru larg de departamente și instituții. Planificarea mobilității urbane durabile caută soluții pentru "orașul funcțional" cu conexiunile sale cu zonele înconjurătoare și cu rețeaua de transport național și european. Un plan de mobilitate urbană durabilă inspiră o cultură a colaborării în planificare între diferite domenii și sectoare ale politicilor și între diferite niveluri de guvernare în cadrul "orașul în funcțiune". Această cultură susține găsirea unor soluții care să reflecte caracterul de sistem conectat al mobilității urbane.

10. CĂTRE O NOUĂ CULTURĂ MOBILITĂȚII

Așa cum arată exemplele din multe orașe, rezultatul planificării continue a mobilității urbane durabile este o viziune comună specifică unei noi culturi a mobilității: o viziune cu care sunt de acord grupurile politice majore și care este împărtășită de către instituțiile și cetățenii unei societăți urbane, o viziune care transcende ciclurile electorale și care poate include și elemente mai puțin atractive, atunci când acestea oferă beneficii pe termen lung.

CONDITII CADRU PENTRU ADOPTAREA PLANULUI DE MOBILITATE URBANA DURABILA

Forma exactă de adoptare va depinde de cadrul de reglementare național și de structura administrativă. În termeni generali, trebuie realizate următoarele:

- Acele autorități responsabile cu întocmirea planului de acțiune și buget ar trebui să îl și adopte, asigurând conformitatea cu reglementările naționale cu privire la adoptarea planului și (unde este cazul) cerințele minime de planificare a mobilității urbane durabile. Trebuie anticipată și posibilitatea ca orice parte implicată să poate întreprinde o acțiune legală împotriva unui plan care contravine acestor reguli.
- Planul de acțiune și buget al unui plan de mobilitate urbană durabilă trebuie evaluat ținând cont de impactul politicilor și măsurilor, de cerințele procedurale și progresul făcut și de realizarea conformității cu directiva CE cu privire la Evaluarea Strategică de Mediu (SEA). Pentru a garanta o evaluare credibilă ar trebui ca un organism independent să fie responsabil cu evaluarea planului.
- Dacă asigurarea fondurilor naționale depinde de îndeplinirea criteriilor naționale de calitate, planul de acțiune și buget al unui plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să fie aprobat și de un nivel superior de guvernare (legat de rezultatele evaluării). *Sursa: Manualul Pilot 2007, www.pilot-transport.org/index.*

Obiectivele generale ale comunicării Planului de Mobilitate Urbana Durabila din strategia de comunicare isi propune:

- sa se asigure recunoasterea importantei Planului de Mobilitate Urbana Durabila in procesul de dezvoltare si modernizare a regiunii S-E
- sa se informeze constant si correct toate grupurile tinta despre proiectele Planului de Mobilitate Urbana Durabila punandu-se accentual pe beneficii
- sa se urmareasca in mod insistent obtinerea de sustinere a proiectelor propuse de catre Planul de Mobilitate Urbana Durabila.

Aceste obiective generale enuntate mai sus vor duce la indeplinirea urmatoarelor aspect esentiale in procesul de comunicare a Planului de Mobilitate Urbana Durabila dar si a proiectelor ce fac parte din Planul de Mobilitate Urbana Durabila, dupa cum urmeaza:

- asigurarea informării corecte și la timp a publicului interesat (atât publicul profesionist cât și publicul larg) asupra stadiului de implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și a rezultatelor implementării;
- facilitatea unui flux bidirecțional de informații în vederea punerii în practică a procesului participativ;
- implicarea publicului interesat în procesul de implementare a proiectului de la planificare la execuție;
- identificarea celor mai bune canale și instrumente de comunicare cu publicul;
- crearea cadrului prin care se asigură corectitudinea informațiilor puse la dispoziția mass-media;
- realizarea unei comunicări transparente cu publicul.

Obiectivele specifice ale comunicării care decurg din obiectivele generale sunt:

- informarea părților interesate și a beneficiarilor finali implicate în implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă asupra priorităților, măsurilor și rezultatelor implementării Planului, dar și a responsabilităților pe care le dețin aceștia în ceea ce privește acțiunile de comunicare;
- asigurarea comunicării interne și a coordonării între instituțiile și organismele implicate în implementarea activităților din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă;
- asigurarea unei coordonări eficiente a măsurilor de comunicare și a activității de relații publice desfășurate de către diversele părți interesate și de către beneficiarii finali în vederea susținerii din punct de vedere comunicational a procesului de implementare a proiectelor propuse de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă;
- asigurarea unui grad ridicat de informare a populației asupra activităților desfășurate de către părțile interesate și beneficiarii finali în scopul implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și a activităților propuse în Plan;

- asigurarea consultarii publice necesare implementarii activitatilor propuse de Planul de Mobilitate Urbana Durabila;
- informarea asupra si promovarea beneficiilor aduse de implentarea activitatilor din Planul de Mobilitate Urbana Durabila;

Principiile generale care trebuie sa guverneze activitatile de comunicare din cadrul Planul de Mobilitate Urbana Durabila sunt:

- Transparenta-comunicarea rezultatelor proiectului pe parcursul implementarii activitatilor acestora
- Cresterea gradului de constientizare a publicului pentru a scoate in evidenta:
- importanta Planului de Mobilitate Urbana Durabila la nivelul regiunii S-E
- importanta si beneficiile fiecarui proiect in parte
- importanta participarii civice
- asigurarea unei informari constante si corecte a publicului tinta identificat
- asigurarea diseminarii eficiente a informatiilor in functie de fiecare grup tinta identificat in cadrul publicului tinta al fiecarui proiect in parte

Activitatile tip de comunicare sunt:

- dezvoltarea identitatii vizuale a Planului de Mobilitate Urbana Durabila
- comunicarea cu autoritatile publice
- comunicarea cu ONG-urile
- dezvoltarea relatiei cu presa/mass media
- dezvoltarea comunicarii cu populatia
- dezvoltarea comunicarii online
- consultarea publica

INTRODUCERE – OBIECTIVUL STUDIULUI

MISIUNE

Realizarea prezentului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă abordează o serie de provocări care reies atât din politica de mobilitate a orașului, cât și din dinamica dintre actorii implicați, astfel:

Provocarea legată de coeziunea teritorială: Planul de mobilitate urbană durabilă face față provocărilor dezvoltării infrastructurii de transport și mobilitate. Politica de mobilitate este concepută în concordanță cu domeniile prioritare de intervenție ale comunității și ale autorităților;

Planul de mobilitate este elaborat în spiritul protecției mediului și conservării patrimoniului natural, accent punându-se pe crearea traseelor pietonale și reorganizarea circulațiilor, astfel încât calitatea mediului să crească;

Dezvoltarea intermodalității este fundamentală pentru eficiența politicilor de transport și mobilitate, indiferent dacă se referă la bunuri, mărfuri sau călători.

Având în vedere faptul că spațiile nu au aceeași destinație sau funcție, planul de mobilitate permite reechilibrarea gradului de utilizare a drumurilor publice prin ierarhizarea zonelor de intervenție, pornind de la centrul istoric, zona centrală și până la punctele de intrare în oraș.

Obiectivul planului de mobilitate constă în analiza stării actuale a orașului Odobesti din diferite perspective, în care infrastructura de transport reprezintă elementul angrenant în dezvoltarea unei localități și a unei regiuni. Un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții. Aceasta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare. Un plan de mobilitate urbană durabilă este un concept care contribuie la atingerea țintelor europene de schimbare climatică și eficiență energetică stabilite de liderii U.E. Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate.

Planurile sustenabile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană și care să țină cont de costurile și beneficiile

sociale mai extinse, cu scopul de a internaliza costurile și de a sublinia importanța evaluării. În vederea realizării acestui plan, s-au studiat numeroase alte localități cu caracteristici comune, ce au avut parte de o dezvoltare bazată pe măsurile și intervențiile cuprinse în planurile de mobilitate aferente fiecăreia. O importanță majoră în eficientizarea unei rețele o reprezintă intermodalitatea – „Constă în colaborarea între diverse moduri de transport în scopul unei activități economice maxime pentru fiecare mod de transport în parte. Astfel se pun în valoare diferitele mijloace de transport, deschizând calea spre o utilizare mai rațională a infrastructurilor existente și viitoare pentru asigurarea mobilității circulației.

Planul de mobilitate urbană durabilă al orasului Odobesti este mai întâi de toate:

- Un proiect strategic și unificator;
- Un instrument de dialog:
 - între parteneri;
 - între populație și utilizatori;
- Un instrument de acțiune:
 - în ceea ce privește eficiența mobilității pe termen scurt și mediu;
 - în ceea ce privește perspectiva pe termen mediu pentru următorii 10 ani și perspectiva de dezvoltare durabilă pentru următorii 25 de ani.

Etapele misiunii:

1. Etapa 1: Definirea situației actuale și identificarea problemelor. Această etapă are ca scop conturarea unei imagini de ansamblu privind mobilitatea în context teritorial și suprateritorial.
2. Etapa 2: Scenarii de politici privind mobilitatea, evidențiind strategiile sectoriale propunerea unei liste de măsuri și acțiuni.
3. Etapa 3: Dezvoltarea proiectului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.
4. Etapa 4: Constituirea dosarului anchetei publice, în conformitate cu textele legislative în vigoare.

Planul de mobilitate urbana durabila 2016-2016 va trata următoarele subiecte:

1. Transportul în comun: planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.

2. Transportul nemotorizat: planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat.

Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.

3. Intermodalitate: planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.

4. Siguranța rutieră urbană: Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zone urbană respectivă.

5. Transportul rutier (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.

6. Logistica urbană: planul de mobilitate urbană durabilă va prezenta măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă în orașe, vizând totodată reducerea externalităților conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.

7. Gestionarea mobilității: planul de mobilitate urbană durabilă va include măsuri de facilitare a unei tranziții către tipare de mobilitate mai durabile. Ar trebui implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alți actori relevanți.

8. Sisteme de transport inteligente: Deoarece STI sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.

Plan de mobilitate urbană durabilă 2016 - 2020

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă prezintă perspective din domeniul transporturilor, nevoi actuale și de viitor ale populației, influențate de conceptul de intermodalitate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă are ca tinta principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate urbană. Se adresează tuturor formelor de transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare. Teritoriul aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă cuprinde teritoriul administrativ al localității urbane care a generat PMU și teritoriul aflat în zona periurbană sau metropolitană, ce poate fi delimitat printr-un studiu de specialitate.

Documentul se elaborează în format GIS (rezultatele simularilor cu ajutorul modelului de transport urban), fiind corelat în mod direct cu propunerile de dezvoltare spațială ale unităților administrativ teritoriale din zona de studiu, de către echipe de lucru pluridisciplinare se vor cuprinde specialiști în domeniul urbanismului, mobilității, traficului și în domenii conexe dezvoltării urbane.

Implicarea : Comunitatii Primaria Orasului Odobesti Consiliul Judetean Vrancea Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud Est	Transportul in comun	Management si administratie publica
	Trasportul nemotorizat	
	intermodalitate	
	Siguranta rutiera urbana	
	Transportul rutier (in miscare si stationar)	
	Logistica urbana	
	Gestionarea mobilitatii	
	Sisteme de transport inteligente	

Planul de mobilitate urbană durabilă va include și Modelul de Transport Urban multimodal și baza de date aferentă acestuia.

Planul de mobilitate urbană se avizează de către Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism și de către Comisia de circulații/ comisia de siguranța rutieră și fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor și consiliilor județene și se aprobă de către consiliile locale. Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul P.U.G și P.M.U., acestea pot fi elaborate

concomitant, bazandu-se pe o viziune de dezvoltare integrate la nivelul territorial studiat, in acest sens, autoritatile publice locale pot organiza grupuri de lucru commune. Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilitatii pentru personae si marfa se face prin preluarea datelor de la ultimul recensamant si din PUG la nuvel de unitate administrativ teritoriala si de la nivel de unitate teritoriala de referinta si prin:

- Efectuarea interviurilor privind mobilitatea populatie(esantion minim 1.5% din totalul populatiei)
- Realizarea rencesamintelor de circulatie in intersectiile principale si la intrarile in localitate
- Realizarea anchetelor privind originea/destinatia deplasarilor in traffic la intrarile inlocalitate si in interiorul localitatilor, la nivel de unitate teritoriala de referinta.

SCOPURILE PRINCIPALE ALE UNUI PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA sunt:

1. Oferă acces la finanțarea disponibilă pentru soluții inovatoare, aducând un avantaj decisiv față de alte orașe atunci când concurează pentru finanțarea publică și
2. Crearea unui sistem de transport urban durabil și sustenabil.

Prin Planurile de mobilitate urbană durabilă se reglementează:

- organizarea intermodalității;
- dezvoltarea rețelelor de transport public;
- crearea unor artere ocolitoare;
- închiderea inelelor rutiere;
- crearea rețelelor pentru trafic nemotorizat și motorizat;
- redimensionarea arterelor majore de circulație în raport cu cerințele de trafic;
- organizarea infrastructurilor și suprastructurilor de staționare;
- clasificarea și corelarea zonelor cu restricții de circulație;
- reabilitarea zonelor centrale istorice și a zonelor garilor, autogărilor și aerogărilor;

Obiectivul planului de mobilitate constă în analizarea stării actuale a orașului Odobesti din diferite perspective, în care infrastructura de transport reprezintă elementul angrenant în dezvoltarea unei localități și a unei regiuni. Un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții. Aceasta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare.

Un plan de mobilitate urbană durabilă este un concept care contribuie la atingerea țăintelor europene de schimbare climatică și eficiență energetică stabilite de liderii U.E. Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate. Planurile sustenabile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană și care să țină cont de costurile și beneficiile sociale mai extinse, cu scopul de a internaliza costurile și de a sublinia importanța evaluării. În vederea realizării acestui plan, s-au studiat numeroase alte localități cu caracteristici comune, ce au avut parte de o dezvoltare bazată pe măsurile și intervențiile cuprinse în planurile de mobilitate aferente fiecăreia.

CONTEXTUL EUROPEAN

Strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii a subliniat importanța unui sistem de transport european durabil și modernizat pentru dezvoltarea viitoare a Uniunii și a evidențiat necesitatea de a aduce în discuție dimensiunea urbană a transporturilor.

Comunicarea Comisiei din decembrie 2013, COM(2013) 913 solicita ca țările membre să participe la realizarea unei mobilități urbane competitive care utilizează eficient resursele. Comunicarea urmărește să solidifice sprijinul care se acordă orașelor europene în încercarea lor de a soluționa problemele de mobilitate urbană. Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe

o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitive și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite.

Conceptul de plan de mobilitate urbană durabilă ia în calcul zonele urbane funcționale și propune ca măsurile privind mobilitatea urbană să se înscrie într-o strategie urbană și teritorială mai amplă. Prin urmare, aceste planuri ar trebui să fie elaborate în cooperare în diferite domenii și sectoare de politică (transporturi, utilizarea terenurilor și amenajarea teritoriului, mediu, dezvoltare economică, politică socială, sănătate, siguranță rutieră etc.), la diferite niveluri guvernamentale și ale administrației, precum și cu participarea autorităților din zonele învecinate, atât în zonele urbane, cât și cele rurale. Tehnologiile inteligente și, în special, sistemele de transport inteligente (STI) sunt elemente cheie pentru planificarea mobilității urbane. Ele sprijină factorii de decizie la realizarea obiectivelor de politică și la gestionarea operațiunilor de trafic concrete, ajutând totodată utilizatorii finali prin prezentarea unor opțiuni documentate în ceea ce privește mobilitatea.

Măsurile pentru mobilitatea urbană pot fi sprijinite de fondurile europene, dacă acestea contribuie la scăderea emisiilor de carbon. Măsurile de mobilitate urbană pot fi finanțate în cadrul unei strategii de dezvoltare urbană integrate și durabile, care abordează problemele economice, de mediu, climatice, sociale și demografice care afectează zona urbană respective. Comisia europeană, la randul său, a înființat în 2014, o platformă europeană a planurilor de mobilitate urbană durabilă care să coordoneze cooperarea la nivelul UE în ceea ce privește dezvoltarea conceptului și a instrumentelor relevante în continuare, să înființeze un ghid unic și să extindă actualul website www.mobilityplans.eu, transformându-l într-un centru virtual de cunoștințe și de competențe. De asemenea, vor fi sprijinite autoritățile naționale, regionale și locale la elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, inclusiv prin instrumente de finanțare. Comisia recomandă să se adopte un set concret de măsuri la diferite niveluri, care să trateze mai multe chestiuni relevante precum logistica urbană, reglementarea accesului urban, implementarea de soluțiilor pentru STI în mediul urban și siguranța rutieră, urmând să monitorizeze cu atenție acțiunile subsecvente.

Conform Strategiei de dezvoltare locală a Orasului Odobesti, în perioada 2009-2020:

- institutiile publice si serviciile deconcentrate care, potrivit legii, au atributii specifice în anumite sectoare de activitate;
- organizatiile neguvernamentale, inclusiv sindicatele care, potrivit statutelor proprii au atributii în domeniul social;
- serviciile publice deconcentrate care au atributii în elaborarea, implementarea, monitorizarea si evaluarea politicilor si strategiilor sectoriale, ale caror obiective si prioritati trebuie sa coincida cu cele ale Strategiei de Dezvoltare Locala;
- mediul de afaceri, inclusiv asociatiile patronale, care este interesat de dezvoltarea economica locala;

În concluzie, în vederea alinierii la standardele europene, este imperios necesara existenta unei strategii durabile si competitive de dezvoltare locala a orasului Odobesti, care, prin rezultatele pe care le va genera, va contribui în mod esential la dezvoltarea economico – sociala a orasului si va avea un impact pozitiv asupra nivelului de trai si calitatii vietii locuitorilor sai.

De asemenea, strategia este relevanta pentru grupurile de actori locali implicati pentru ca le pune în lumina calitatile si potentialul, determinându-i sa se considere parte activa în procesul de dezvoltare durabila la nivel local si regional, ca si în procesul de aliniere a României la standardele Uniunii Europene.

Totodata, prin constientizarea problemelor si asumarea prioritatilor si proiectelor cuprinse în Planul de Actiune de catre actorii locali ca urmare a abordarii participative a realizarii Strategiei de Dezvoltare Locala, se asigura premisele unei dezvoltari economico-sociale durabile.

Strategia de Dezvoltare Locala a orasului Odobesti reprezinta un document de programare durabil si echilibrat, fundamentat pe principiile europene ale parteneriatului si consultarii publice pe parcursul întregii proceduri. Strategia este un instrument indispensabil de management si programare a planificarii echilibrate si integrate a dezvoltarii locale pentru perioada 2009 -2020 în perspectiva implementarii acquisului comunitar definit în Cadrul Strategic si este un suport pentru Planul de mobilitate urbana durabila.

La întâlnirea de la Vilnius din anul 2005 a fost adoptata Strategia U ECE1 pentru Educatia pentru Dezvoltare Durabila ca instrument practic pentru promovarea

dezvoltării durabile prin intermediul educației și a fost lansat Deceniul Națiunilor Unite de Educație pentru Dezvoltare Durabilă.

Obiectivul Strategiei este de a încorpora temele cheie ale dezvoltării durabile în toate sistemele de educație. Aceste teme includ o varietate de subiecte, precum eradicarea sărăciei, pacea, etica, democrația, justiția, securitatea, drepturile omului, sănătatea, echitatea socială, diversitatea culturală, economia, protecția mediului, managementul resurselor umane.

Deceniul Națiunilor Unite de Educație pentru Dezvoltare Durabilă (2005 - 2014) are drept obiectiv general integrarea principiilor, valorilor și practicilor specifice dezvoltării durabile în toate aspectele educației și învățării, cu scopul de a încuraja modificările de comportament care să ducă la crearea unui viitor durabil în ceea ce privește integritatea mediului, viabilitatea economică și o societate dreaptă pentru generația actuală și cele viitoare. În contextul Deceniului Națiunilor Unite, au fost evidențiate patru idei principale cu privire la educația pentru dezvoltare durabilă:

- îmbunătățirea accesului la educația de bază de calitate;
- reorientarea programelor de educație existente;
- dezvoltarea înțelegerii și conștientizării publice;
- asigurarea de programe de formare.

Consiliul European din martie 2005 a relansat strategia de la Lisabona prin reorientarea pe dezvoltare și ocupare în Europa. În acest sens, Uniunea Europeană și fiecare stat membru își vor concentra atenția către aceste domenii și vor lua toate măsurile necesare promovării cunoașterii, atragerii a cât mai multor oameni pe piața muncii și creării a cât mai multor locuri de muncă. Comisia a recomandat statelor membre următoarele linii directoare:

Linii directoare macroeconomice:

- * Asigurarea stabilității economice;
- * Protejarea dezvoltării economice;
- * Promovarea alocării eficiente a resurselor;
- * Promovarea unei coerente mai puternice între politicile macroeconomice și cele structurale;
- * Asigurarea ca sporirea salariilor contribuie la stabilitatea și dezvoltarea macroeconomică;
- * Contribuția la o Uniune Economică și Monetară dinamică și funcțională.

Linii directoare microeconomice:

- * Extinderea si adâncirea pietei interne;
- * Asigurarea de piete deschise si atractive;
- * Crearea unui mediu de afaceri mai atractiv;
- * Promovarea mai puternica a culturii antreprenoriale si crearea unui mediu de sprijin pentru IMM-uri;
- * Îmbunatatirea si extinderea infrastructurii europene si finalizarea proiectelor transfrontaliere convenite;
- * Cresterea si îmbunatatirea investitiei în Cercetare & Dezvoltare;
- * Facilitarea inovatiei si concentrarea pe TIC;
- * Încurajarea utilizarii adecvate a resurselor si întarirea legaturilor dintre protectia mediului si dezvoltare;
- * Contributia la o baza industrială puternică.

Linii directoare pentru ocupare:

- * Implementarea politicilor de ocupare care au ca scop ocuparea deplina, îmbunatatirea calitatii si productivitatii muncii si întarirea coeziunii sociale si teritoriale;
- * Promovarea unei abordari a muncii pe tot parcursul vietii;
- * Asigurarea includerii pe piata muncii a persoanelor aflate în cautarea unui loc de munca si a grupurilor dezavantajate;
- * Îmbunatatirea corelarii cu nevoile pietei muncii;
- * Promovarea flexibilitatii combinata cu siguranta ocuparii si reducerea segmentarii pe piata muncii;
- * Asigurarea de stimulente pentru ocupare si a altor costuri ale muncii;
- * Extinderea si îmbunatatirea investitiei în capitalul uman;
- * Adaptarea sistemelor de educatie si formare la noile cerinte de competente.

Strategia Lisabona de a transforma Uniunea Europeana în cea mai dinamica si competitiva economie bazata pe cunoastere din lume, capabila de crestere economica durabila cu locuri de munca mai multe si mai bune si cu o mai mare coeziune sociala si respect pentru mediu pâna în 2010 a fost adoptata de catre Consiliul European în anul 2000.

În actualul context economic, dezvoltarea competitivitatii locale si regionale este un obiectiv vital pentru a permite Uniunii Europene sa faca fata urmatoarelor provocari:

- disparitățile socio-economice aparute după fiecare val de aderare; globalizarea;
- revoluțiile tehnologice; progresul economiei și al societății bazate pe cunoaștere;
- îmbatrânirea populației europene și creșterea imigrării.

Pentru a răspunde așteptărilor cetățenilor Uniunii Europene, Consiliile europene de la Lisabona și Göteborg au definit o strategie foarte largă care dorește să dinamizeze competitivitatea Uniunii, având în vedere o creștere durabilă a acesteia. În perioada de programare 2000-2006, diversele instrumente ale politicii de coeziune au contribuit, direct sau indirect, la strategia Lisabona având un impact major asupra competitivității regiunilor și ameliorând condițiile de viață ale cetățenilor săi într-o manieră substanțială.

Comisia europeană a prezentat în februarie 2005 o strategie revizuită în scopul stimulării creșterii și creării de locuri de muncă, având ca scop revitalizarea agendei Lisabona – agenda reformei economice a Uniunii Europene din 2000.

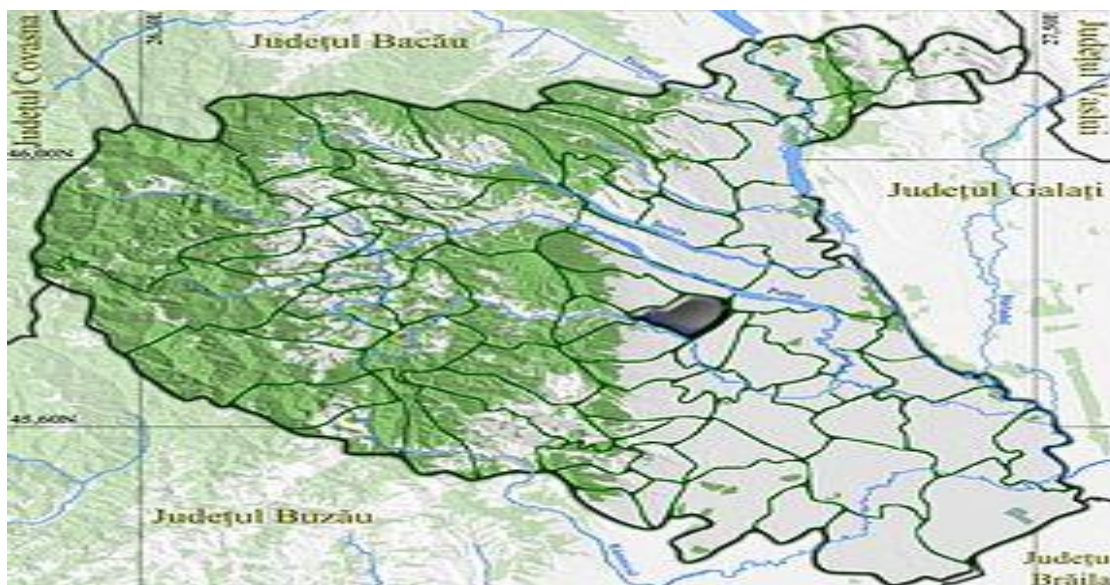
Problema schimbărilor climatice a capatat amploare în ultimii ani datorită efectelor generate de acestea: creșterea temperaturii globale, seceta, inundațiile, incendiile, nivelul ridicat al emisiilor de dioxid de carbon și necesitatea reducerii acestora etc.

Consiliul European din martie 2007 a stabilit reducerea cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2020, față de nivelul acestora în 1990, reducerea consumului de energie cu 20% și un prag minim de 20% pentru utilizarea energiilor regenerabile până în 2020 (20, 20, 20).

În cadrul societății informaționale, tehnologiile informaționale și de comunicație (TIC) reprezintă un sector major al activității economice, generând aproape 6% din PIB-ul Uniunii Europene. Deoarece acest sector este de o importanță vitală pentru creșterea eficienței și competitivității tuturor sectoarelor productive și de prestări de servicii, Uniunea Europeană urmărește să asigure accesul cetățenilor și întreprinderilor la o infrastructură de comunicații și la o gamă largă de servicii la standarde internaționale și puțin costisitoare. Fiecare cetățean trebuie să aibă cunoștințele necesare pentru a trăi și a munci în această nouă societate informațională, Uniunea Europeană punând un accent sporit pe educația

pe tot parcursul vietii ca o componenta de baza a modelului social european. Cercetarea, educatia si inovarea formeaza o structura indispensabila pentru o economie dinamica, bazata pe cunoastere -triunghiul cunoasterii. Institutul Tehnologic European care îsi va începe activitatea în cursul anului 2008 va interconecta cele trei componente, rezultatele obtinute din cercetare urmând sa fie transpuse în activitatile comerciale. Prevederile comunitare referitoare la oportunitati egale / sanse egale / crestere economica si ocupare a fortei de munca se regasesc în Politica sociala si de ocupare a fortei de munca, având doua componente de baza : Strategia Europeana pentru Ocupare si Agenda Sociala. În cadrul Strategiei Europene pentru Ocupare, statele membre adopta în comun linii directoare pentru ocupare care vin în sprijinul politicilor nationale de a atinge obiectivele de ocupare totala a fortei de munca, de a îmbunatati calitatea si productivitatea muncii si de a întari coeziunea sociala si teritoriala. Agenda Sociala acopera masurile menite sa creeze noi locuri de munca, sa lupte împotriva saraciei si sa promoveze egalitatea de sanse pentru toti. Implementarea politicii sociale este sustinuta de doua agentii europene: Agentia Europeana pentru Securitate si Sanatate în Munca si Fundatia Europeana pentru imbunatatirea Conditiei de Viata si de Munca. Obiectivele politicii Uniunii Europene pentru o mai buna legiferare cuprind simplificarea si îmbunatatirea reglementarii existente, pentru a elabora mai bine legislatia si pentru a consolida respectarea si eficacitatea normelor, în baza principiului proportionalitatii. În contextul Strategiei Lisabona revizuite, Comisia Europeana a lansat o vasta strategie privind o mai buna legiferare pentru a asigura contributia cadrului comunitar de reglementare la realizarea obiectivului de crestere economica si ocupare a fortei de munca, având în vedere si obiectivele sociale si de mediu si avantajele pentru cetateni si pentru administratiile nationale.

SCURTA DESCRIERE A ORASULUI ODOBESTI:



Orașul este situat pe malul stâng al râului Milcov, la 10 km nord-vest de Focșani, la limita de est a Subcarpaților de Curbură, între ei și partea de est a Câmpiei Române (culoarul Siretului). La nord-vest se înalță Măgura Odobești, care ajunge la înălțimea de 996m, iar la sud trece cursul de mijloc al Milcovului. Altitudinea medie la care se află orașul este de 150 m.

La nord Odobeștiul se învecinează cu comuna Bolotești, important centru viticol, la est cu Focșani, la sud cu Broșteni și Vârteșcoiu, iar la vest cu comuna Jariștea, având și ea plantații însemnate de viță de vie.

Prin oraș trece șoseaua națională DN2M, care îl leagă spre sud-est de Focșani (unde se termină în DN2D) și spre vest de Broșteni, Mera, Reghiu, Andreiașu de Jos și Nereju. La Odobești, acest drum se intersectează cu șoseaua județeană DJ205B, care duce spre nord la Jariștea și Bolotești (unde se intersectează cu DN2D), Țifești și Panciu și spre sud la Broșteni, Vârteșcoiu, Cârligele, Cotești și Urechești (unde se termină în DN2). O linie de cale ferată leagă orașul de Focșani. Orașul devine reședința de subprefectură, se înființează oficiul telegrafic și postal, în 1888 și fiinta linia telefonică Odobesti-Vidra, iar în 1894 se constituie Societatea cooperatistă "Podgoria".

La 22 septembrie 1895 a fost dată în circulație calea ferată Focșani – Odobesti, iar între anii 1899 -1905, primăria urbei Odobesti tipărea la Focșani "Buletinul Oficial".

Principala ocupație a odobestenilor a fost și este încă, viticultura. Un episod

dramatic s-a petrecut în 1883, când filoxera s-a instalat în viile razesilor, distrugându-le în proporție de 95%. Nu s-au mai replantat hibridi, ci soiuri nobile, aduse din străinătate, în special din Algeria, pastrându-se în proporții mici sortimentul tradițional alcătuit din soiurile Galbena de Odobesti, Plavaie și Mustoasa. La Odobesti a fost transferată, la începutul secolului XX, Școala Elementară de Viticultură de la Focsani, funcția de director revenindu-i, din 1902, unui specialist francez în viticultură, Jossef Dodun de Perriers, cel care a scris și prima lucrare monografică a Odobestilor.

Pentru a cerceta și proteja soiurile odobestene, între anii 1935-1936, a fost construită Stațiunea de Cercetări Viti-Vinicole. Între 1916-1918, orașul a fost ocupat de Armata Germană.

În vara anului 1917, în preajma ofensivei germane, Kaiserul Wilhelm al III-lea a venit într-o vizită în regiunea frontului și a petrecut noaptea în casa Săchegheșcu din fața Primăriei, actuala Bibliotecă Orășenească. În timpul ocupației germane a fost construită linia ferată îngustă Odobesti-Cucuieti, de interes militar la început. După încheierea ostilităților și până în 1975, linia ferată a fost utilizată pentru transportul materialului lemnos.

Nationalizarea din 1948 și emigrarea evreilor în Israel a distrus sistemul economic capitalist și a schimbat și structura socială a localității. Între anii 1944-1989, multe din clădirile vechi ale orașului fiind distruse, inclusiv lacăsurile de cult, o biserică ortodoxă și o sinagogă fiind demolate. În 2005 au fost înființate două cartiere: Mihai Sturza și Tineretului.

La nord Odobestiul se învecinează cu comuna Bolotești, important centru viticol, la est cu Focsani, la sud cu Brosteni și Vârtescoiu, iar la vest cu comuna Jaristea. Localitatea include în jurisdicție satul Unirea (în trecut Pătești), aflat la est. Suprafața totală a orașului este de 5.754 ha. Zona orașului Odobesti se caracterizează prin risc de inundații și seismicitate ridicată, întrucât se află în proximitatea Munților Vrancei. Pentru aceasta, la Odobesti există chiar o stație seismică.

Administrativ, orașul Odobesti este compus din 2 localități: localitatea reședință – Odobesti și un sat aparținător -Unirea.

Altitudinea medie existentă în orașul Odobesti este de 150 m.

DATE GENERALE:

Atestare 1288

Suprafață 3.65 km²

Populație 8.839 locuitori (2010)

Densitate 2.42 loc./km²

Altitudine medie 195 metri n. m.

Etimologia numelui

După Gheorghe I. Lahovary numele localității vine de la cuvântul "odobă" însemnând "vale".

Nicolae Iorga a emis teoria potrivit căreia numele orașului a fost folosit de un oier din Vrancea, care a fost fondatorul satului „Odoaba” și care a trăit în această zonă.

Orașul Odobesti, a aparținut până de la sfârșitul secolului XV regiunii Muntenia, însă, ca urmare a cuceririi cetății Craciuna de către Ștefan Cel Mare în anul 1482, hotarul dintre cele două țări române a coborât la sud de Milcov, iar satul de răzeși a trecut la Moldova.

Prima atestare documentară a orașului datează din 17 septembrie 1626, fiind un act prin care se vând două pământuri la Cofești și trei la Capotești.

La sfârșitul secolului al XVII-lea, familia Motoc din Odobesti a ridicat un schit pe Valea Milcovului, iar în aprilie 1686 a vândut lui Constantin Cantemir (1685-1693), domn al Moldovei, Schitul cu moșiile și averile de pe Valea Milcovului, dar și din Odobesti și Focsani.

Din aceeași perioadă datează cea mai veche biserică din Odobesti, cu hramul Ovidenia, ctitorită în jurul anului 1670 de lordache Cantacuzino, care prezintă, pe ancadramentul din piatră al ușii principale, semnul heraldic al Cantacuzinilor, vulturul bicefal. Un secol mai târziu, la 1769, familia Capatanu din Odobesti a fondat Schitul „Sfântul Nicolae” din Capatanu, în partea de vest a actualului oraș, localitatea Capatanu de Jos aparținând administrativ de Odobesti până la sfârșitul Primului Război Mondial, ca și satul Varsatura Mica.

În anul 1717, austriecii au ocupat orașul, în 1758 tătarii l-au ars, urcând pe Valea Milcovului, iar între 1787-1788 austriecii, turcii și rușii s-au batut la Odobesti, l-au ocupat și l-au jefuit. Cutremurul cel mare din 1802 și incendiul din 1803 au deschis

calea distrugerilor din secolul al XIX-lea, iar în 1821 grecii care coborau din Rusia spre Elada, pentru a o elibera de turci, s-au înfruptat nemilos din odoarele bisericilor și conacelor târgului. Între anii 1854-1856, ostasii ruși și austrieci au fost încartiruiți în oraselul de pe Milcov, provocând pierderi ireparabile patrimoniului odobestean. La jumătatea secolului al XVIII-lea negustorii cazaclii se aflau la Odobesti, iar prezenta acestora era atât de importantă încât negustorii au fixat până la 1859, prețul vinurilor din Europa de Est, la Odobesti, și au făcut cunoscut orasul dintre văi până la Odessa, Sankt Petersburg și Kiev. Spre mijlocul secolului al XIX-lea, satele de sub Dealul Sarba s-au contopit dând naștere comunei Odobesti.

Demografie

Componenta etnică a orașului Odobești

-Români (93.17%)

-Romi (1.14%)

-Necunoscută (5.51%)

-Altă etnie (0.17%)

Componenta confesională a orașului Odobești

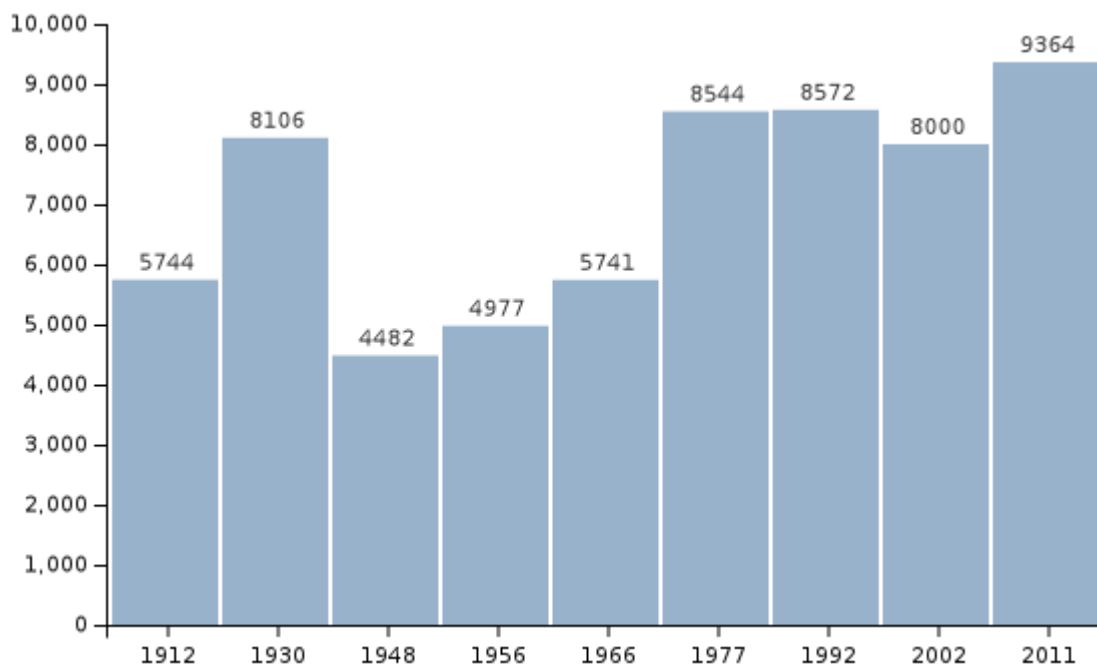
-Ortodocși (94.09%)

-Necunoscută (5.48%)

-Altă religie (0.41%)

Conform recensământului efectuat în 2011, populația orașului Odobești se ridică la 9.364 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 8.000 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (93,18%), cu o minoritate de romi (1,14%). Pentru 5,51% din populație, apartenența etnică nu este cunoscută. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (94,09%). Pentru 5,49% din populație, nu este cunoscută apartenența confesională

Odobești - evoluția demografică



Date: Recensăminte sau birourile de statistică - grafică realizată de Wikipedia

Cadru natural

Climă

Clima este temperat continentală și se caracterizează prin patrunderea de mase de aer din nord-est iarna și dinspre nord-vest vara. Temperatura medie anuală este de aproximativ 9,5 grade Celsius.

Câmpia are o temperatură medie anuală mai mare de 9 grade Celsius, dealurile subcarpatice, inclusiv glacisul subcarpatic între 6 și 9 grade Celsius. Circulația diferită a maselor de aer, de la o perioadă la alta, determină schimbări nepericuloase ale stării vremii datorită faptului că teritoriul Odobestiului este destul de deschis maselor de aer de proveniență și cu proprietăți diferite, formate în zone situate la mii de kilometri.

Disponerea reliefului în trepte, ce coboară către est, deschide larg spațiul în primul rând influențelor est-continentele dar, în același timp, și climatului nordic și sudic. Totodată, Carpații de curbură au funcția unui deversor natural pentru masele de aer vestice. Influența reliefului este predominantă în traseul izotermelor. Câmpia are o temperatură medie anuală mai mare de 9 grade Celsius, dealurile subcarpatice, inclusiv glacisul subcarpatic între 6 și 9 grade Celsius, iar munții între 2

și 6 grade Celsius. Circulația diferită a maselor de aer, de la o perioadă la alta, determină schimbări nepericuloase ale stării vremii, tocmai datorită faptului că teritoriul județului Vrancea este destul de deschis maselor de aer de proveniență și cu proprietăți diferite, formate în zone situate la mii de kilometri.

Aici se primește o cantitate de precipitații mai mare de 400 mm.

Relieful orasului este de tip câmpie înalta, ușor înclinat, marginit de râul Milcov în partea de sud (cursul de mijloc) și de Magura Odobesti în partea nord-vestică (cota 1001).

Solul este în general bun pentru agricultura și în special pentru viticultura, potrivit pentru construcția de clădiri, iar apa potabilă este furnizată printr-o rețea de aducțiune.

Disponerea reliefului în trepte, ce coboară către est, deschide larg spațiul în primul rând influențelor est-continentale dar, în același timp, și climatului nordic și sudic.

Totodată, Carpații de curbura au funcția unui deversor natural pentru masele de aer vestice. Influența reliefului este predominantă în traseul izotermelor.

La Odobesti s-au dezvoltat de-a lungul timpului ocupații specifice, bazate pe agricultura și comerț, activități care nu au dus decât într-o mică măsură la fenomene de degradare a mediului înconjurător. De aceea, la Odobesti poluarea agricolă și industrială este la un nivel scăzut.

Relieful determină însă, o repartizare inegală de precipitații. Astfel, în Câmpia Siretului, treapta de relief cea mai joasă, cantitatea medie de precipitații este mai mică de 600 mm, în regiunea dealurilor subcarpatice, însă ea nu depășește decât local 800 mm, pe când în regiunea muntoasă această cantitate ajunge până la 1200 mm.

Intervalul cel mai ploios este mai – iunie, iar cel mai uscat decembrie – februarie, cu prelungiri până în luna martie. Căderile de precipitații în cantități mai mari de 30 mm în 24 ore sunt foarte frecvente pe întreg teritoriul județului. Cea mai mare cantitate de precipitații, 199.5 mm în 24 ore, a fost înregistrată în depresiunea intra-deluroasă Mera. Foarte frecvente sunt cantitățile cuprinse între 40 și 80 mm în 24 ore, ceea ce arată agresivitatea mare a precipitațiilor și, implicit, rolul important pe care îl are scurgerea superficială, fie în pânze, fie concentrată, în eroziunea solurilor de pe întinsul teritoriului județului, în special a celor din regiunea dealurilor și glaciului subcarpatic. Referitor la căderile de zăpadă și păstrarea lor pe sol, în

regiunea muntoasă și în dealurile subcarpatice înalte aceasta persistă 80 – 120 de zile, pe dealurile joase, iar pe dealurile Tutovei rămâne între 60 – 80 zile.

Soluri, floră și faună

Pajistile ocupa o buna parte a teritoriului de pe care padurea a fost defrisata. Aceste pajisti sunt formatiuni de Festuca pseudovina cu diverse specii stepice. Pe versantii cu expunere sudica, se gasesc asociatii de Botriochloa ischaemum. Vegetatia acestor asociatii acopera terenul pâna la 60 – 90 %. Pe alocuri, unde pajistile sunt degradate, apar tufarisuri de paducel si porumbar. În unele locuri pajistile sunt invadate de Juniperus communis si Pteridium aquilinum.

Pozitia geografica, particularitatile reliefului si compozitia învelisului vegetal si-au pus amprenta si asupra compozitiei si raspândirii faunei. Caprioara traieste pe un spatiu foarte întins din zona montana pâna în cea de silvostepa, la fel si pisica salbatica. Între mamifere mai pot fi citate urmatoarele specii: mistretul, jderul, veverita, nevastuica, iepurele si ariciul.

Ariile naturale protejate, conform O.U.G. nr. 236/2000 – pe teritoriul orasului Odobesti nu sunt arii naturale protejate (rezervatii ale biosferei, parcuri nationale, parcuri naturale, rezervatii stiintifice, rezervatii naturale, monumente ale naturii).

Protectia mediului

Pe raza orasului Odobesti exista 1 producator de servicii pentru protectia mediului, cu capital privat, CAEN clasa 5157 (comert cu ridicata al deseurilor si resturilor).

Orasul Odobesti este afectat în foarte mica masura de factorii poluanti, singurele probleme care necesita rezolvare urgenta sunt tratarea apelor uzate si trecerea la utilizarea gazelor naturale deoarece majoritatea locuintelor din oras, inclusiv apartamentele de la blocuri sunt încalzite cu material lemnos, un factor important de poluare.

În domeniul protectiei mediului, autoritatile orasului Odobesti au desfasurat în ultimii ani mai multe activitati, prin care se urmareste diminuarea poluarii, poluare generata în ultimul deceniu de disfunctionalitatile statiei de epurare si slaba dotare a fostei institutii care asigura salubritatea orasului. Prin câteva proiecte pilot, din care unele au fost deja implementate cu succes între 2007-2009, s-a reusit deja scaderea

poluării și se fac pași repezi spre atingerea parametrilor ceruți de Uniunea Europeană.

Astfel, cu sprijinul unei asistente tehnice din partea Ministerului Mediului și a autorităților locale din județul Vrancea, între 2007 – 2008 a fost elaborat un Master Plan în care sunt stabilite măsurile necesare pentru atingerea standardelor din domeniul apei și apei uzate, stabilite la nivel național și european. Odobestiul face parte din Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de utilități publice pentru serviciul de alimentare cu apă și de canalizare „Vranceaqua”, constituită din noua unități administrativ-teritoriale, respectiv: CJ Vrancea, orașele Focsani, Adjud, Panciu, Odobesti, Marasesti și comunele Homocea, Cîmpineanca și Golesti. Asociația are ca scop reglementarea, înființarea, organizarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de alimentare cu apă și de canalizare, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a proiectelor de investiții publice de interes zonal sau regional, destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de alimentare cu apă și de canalizare aferente serviciului de apă și de canalizare, pe baza strategiei de dezvoltare a acestuia la nivelul județului Vrancea. Operatorul Regional desemnat pentru județul Vrancea este S.C. Compania de Utilități Publice S.A. Focsani care are ca acționari Consiliile Locale din Focsani, Odobesti, Adjud, Panciu Marasesti.

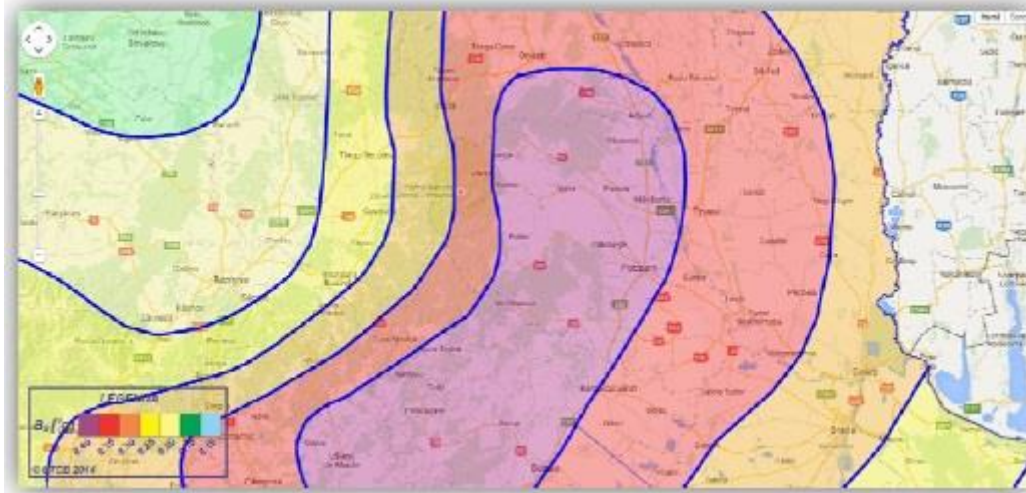
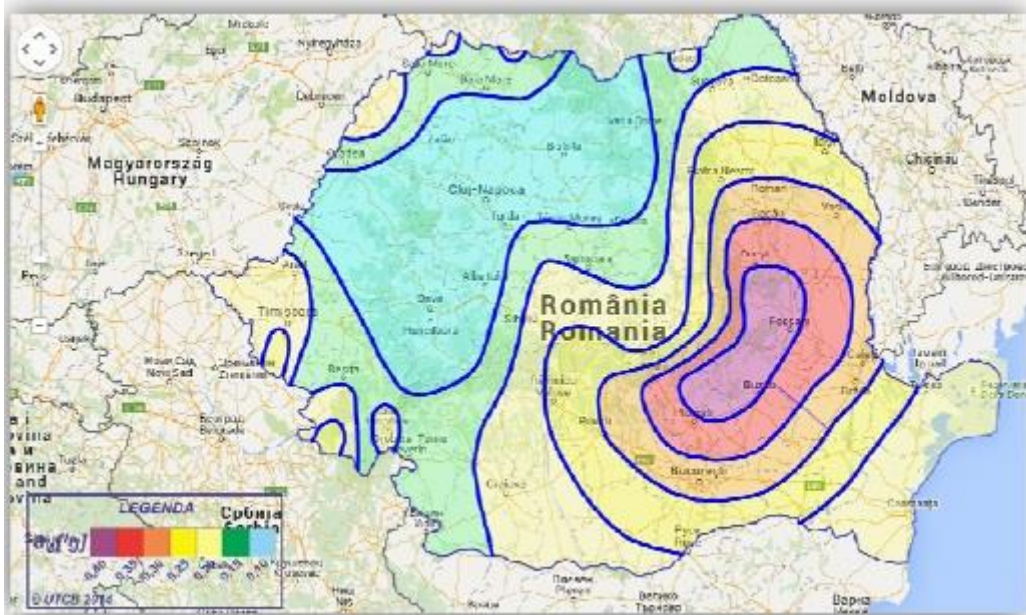
Județul Vrancea are o acoperire de soluri foarte variată și complexă, datorită diversității condițiilor geografice. În Câmpia Siretului, ele sunt constituite din cernoziomuri levigate și compacte, precum și cernoziomuri freatic-umede levigate, ce ocupă partea mai joasă a câmpiei înalte. O caracteristică pentru câmpia joasă și luncile râurilor este existența solurilor aluvionare cu carbonați. Glacisul subcarpatic și dealurile înalte estice sunt acoperite cu soluri brune-gălbui, soluri brune tinere de grohotișuri. În văile principale se găsesc soluri aluvionare nisipoase crude, necarbonate, superficiale, poduri de terase cu soluri brune de pădure, soluri luto-nisipoase, luto-argiloase sau brune podzolite cu pseudoglei. Culmile dealurilor din partea înaltă a depresiunii și culmile dealurilor sud-estice, unde procesul de eroziune este foarte activ, au un înveliș de soluri brune, brune-gălbui tipice și divers podzolite, în mare parte cu caracter scheletic. În regiunea dealurilor înalte vestice, terenurile sunt acoperite cu soluri brune, brun-gălbui tipice și brun-gălbui crude superficiale, cu soluri brune în diferite stadii de eroziune. Pe suprafețe întinse apar : roca de bază și materialele de pantă. În depresiunile submontane, pe podurile teraselor, predomină

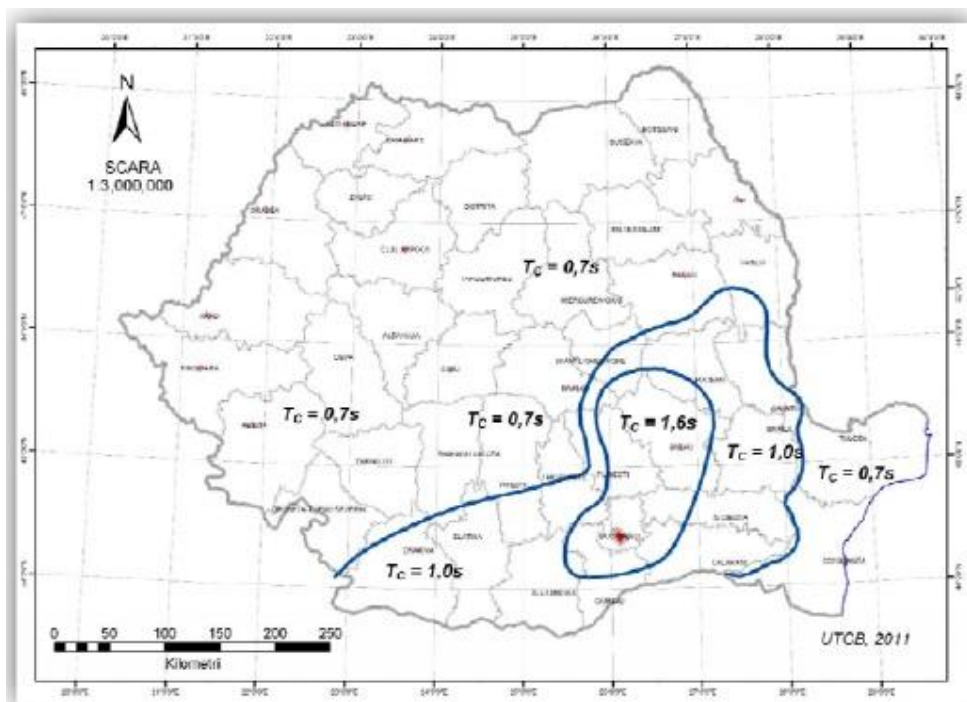
solurile brune tipice, mai ușor podzolite sau pseudogleizate. Solurile ce acoperă suprafețele luncilor sunt superficiale și scheletice, în părțile mai stabile tinzând către un sol brun. Culmile muntoase mai joase au un înveliș de soluri montane brune de pădure, predominant ușoare, sau predominant grele, în funcție de roca parentală, formată din soluri montane brune de pădure, precum și din soluri montane podzolice și din podzoluri. Culmile montane mai înalte au soluri montane brune acide podzolice, podzoluri humio-feruginoase, humus brut și podzoluri turboase. Cu excepția regiunilor de câmpie, ce se încadrează în domeniul silvostepii, vegetația județului Vrancea aparține în întregime zonei de pădure. Culmile Vrancei sunt acoperite cu molidișuri pure, înconjurată, la exterior, de un brâu de brădet pur și în amestec. Din loc în loc, în porțiunile cele mai înalte, pădurea face loc unor rariști de molid, ienupăr și pajiști montane. Culmile muntoase mai joase, ca și partea dealurilor în alte vestice, sunt acoperite cu făgete montane pure sau în amestec. În regiunea dealurilor subcarpatice, pădurea s-a păstrat pe culmile plate și în porțiunea superioară a versanților, fiind constituită din făgete, făgete-gorunete, gorunete-făgete și șleauri de deal. În depresiuni apare stejărișul de talie pitică, petice și porțiuni de făgete montane pure și de amestec. În zona dealurilor Tutovei, interfluviile sunt acoperite, din loc în loc, de gorunete, iar în regiunea de câmpie apar insule de păduri cu stejar pedunculat. Pajiștile ocupă o bună parte a teritoriului de pe care pădurea a fost defrișată.

Poziția geografică, particularitățile reliefului și compoziția învelișului vegetal și-au pus amprenta și asupra compoziției și răspândirii faunei. Vrancea deține un important cinegetic renumit nu numai în țara noastră dar și departe, peste hotarele ei. În zona montană se întâlnește cerbul, care uneori coboară până în zona depresionară. Ursul apare cam în aceleași zone montane, dar cu precădere în Zboina Neagră. Aria lui de răspândire se întinde până în Măgura Odobești. Căprioara trăiește pe un spațiu foarte întins din zona montană până în cea de silvostepă, la fel și pisica sălbatică. între mamifere mai pot fi citate următoarele specii : mistrețul, jderul, veverița, nevăstuica, iar în zona de dealuri și câmpie iepurele și ariciul.

Seismicitate

Harta Seismica a Romaniei (conform Normativului P100-1/2013)





Turism, istorie și cultura

Județul Vrancea oferă numeroase posibilități de drumeție și odihnă : stațiunea Soveja, cunoscută pentru cel mai ozonat aer din țară, valea Putnei – Lepșa, podgoriile și beciurile domnești de la Panciu și **Odobesti**.

Industria vinului este puternic reprezentată în orasul Odobesti:



Beciul Domnesc

În conformitate cu Lista Monumentelor Istorice, publicată pe site-ul Ministerului Culturii, Cultelor și Patrimoniului Cultural. Beciul Domnesc se află situat pe strada Beciul Domnesc nr.5, fiind un monument istoric de categorie A, asadar de importanta nationala si dateaza din secolul al XVI lea, fiind probabil refacut de medelnicerul

Asanache Pamfil, între 1834-1839, pentru domnitorul Mihail Sturdza(1834-1849). La

1834 pe moșia domnitorului Mihail Sturdza se păstrau ruinele a două crame de piatră acoperite cu sindrila. Una dintre acestea, Beciul Domnesc a fost consolidat cu piatră ponce de pe Milcov, devenind un loc ideal pentru învechirea vinului în butoaie de stejar și în sticle. Zidit din piatră cioplită, beciul este cea mai bine zidită construcție.

Beciurile Bahamat, monument istoric de categorie B, situate pe strada Fundatura Cetății nr. 5, datează din secolul XIX. Construcția este compusă din două mari galerii care pleacă din partea de jos a orașului până în inima Dealului Odobestiului.

Poziția geografică și cadrul natural și cel cultural istoric favorizează diferitele forme de turism: de circulație, de sejur, cultural, rural, de vânătoare și pescuit, agromontan sau de weekend. Turismul de sejur, în zonele montane, de podgorie sau șes este favorizat de existența a numeroși factori naturali care pot determina mai multe forme de petrecere a vacanțelor, de odihnă și recreere, în stațiuni balneoclimaterice, cu peisaj pitoresc, nepoluat și cu particularități microclimatice deosebite.

Vrancea pastorală este și în prezent deținătoarea vechilor meșteșuguri populare tradiționale: oieritul, cașul afumat, cioplitul lemnului (mica dogărie, tiparele și păpușarele de caș, troițele, obiectele gospodărești), olăritul, țesutul pânzei, stofei, ștergarelor și confecționarea (cusutul, brodatul) portului popular vrâncenesc, făuritorii de instrumente populare (fluier, caval, trișcă, cimpoi, bucium, ocarină) din Nereju, Nistorești, Spulber și a autenticelor măști tradiționale din Nereju, Năruja, Vintileasca, practicate în special în zona montană, prelucrarea artistică a răchitei, papurei la Suraia și nu în cele din urmă meșteșugul vinului cu excelențele sale soiuri autohtone reunite într-o salbă de podgorii și crame de prelucrare, stocare și degustare, renumite, cum sunt: Cotești, Jariștea, Odobești și Panciu cu al său vestit vin spumant, reunite într-un străvechi "Drum al Podgoriilor", meșteșuguri practicate în zonele de deal și de șes ale Vrancei.

Turism

Orașul Odobesti este o destinație cu un dezvoltat potențial turistic, atât în ceea ce privește monumentele istorice, dar și datorită existenței numeroaselor crame și Beciuri, orașul fiind traversat în toate direcțiile de galerii de beciuri, zidite din piatră sau caramida ori sapată în lut.

Podgoria Odobestilor apare pentru prima dată menționată încă de pe

vremea domniei lui Eustatie Dabija (1661-1665), care avea proprietati în Podgorie . Fiind unul din cele mai importante orase viticole ale tarii, Odobestiul își poate pune în valoare specificul si produsele sale traditionale în cadrul unor târguri sau evenimente cu specific.

Soiurile de vin, printre care celebra "Galbena de Odobesti", vin sec, putin acidulat constituie un important punct de reper, cu toate ca, se apreciaza ca, în urmatorii 15 – 20 ani galbena de Odobesti va fi înlocuita cu soiuri ca Merlot, Aligote sau Cabernet, fapt ce ar distruge un brand local de mare importanta.

Asezarea geografica precum si renumele podgoriei atrag în aceasta zona numerosi turisti. Primaria Odobesti organizeaza din 2004 festivalul „Toamna Odobesteană” care continua o traditie începuta înainte de al II-lea Razboi Mondial când, în octombrie, de „Sfinta Parascheva”, se organiza Târgul de toamna.

Orasul prezinta un potential ridicat de atragere a turistilor, atât prin monumentele sale, prin monumentele din împrejurimi, cât mai ales prin faptul ca este unul din cele mai importante centre viticole din România.

Turismul cultural si religios

În orasul Odobesti se pot dezvolta mai multe trasee tematice. Pornind de la Cetatuia, trecând pe la biserica "Ovidenia" pe Dealul Odobestilor si coborând în orasul vechi, în cartierul evreiesc, veritabila fresca a Odobestilor antebelici. Traseul poate continua cu vizitarea monumentelor istorice din apropiere, printre care vestigiile istorice din oras, respectiv biserica negustorilor cazaclii (cu hramul Sf. Apostoli Petru si Pavel) sau biserica negustorilor români din centrul orasului. Chiar în curtea spitalului orasenesc – fosta cazarma militara – se afla singurul monument istoric din toata Moldova care aduce aminte de razboiul din anii 1912-1913. Trecând Milcovul, turistul ar putea vizita casa scriitorului Duiliu Zamfirescu de la Vârtescoiu si casele boierului Dimitrie Râmnicianu, cel care a fost immortalizat de scriitor sub numele de Tanase Scatiu.

Obiective turistice

- Ruinele cetății Crăciuna de pe Dealul Șarba (secolul al XV-lea)

- Beciul domnesc ce datează din timpul domniei lui Ștefan cel Mare, reconstruit și reamenajat în 1834-1839 de Asanache Pamfil pentru domnul Mihail Sturdza
- Biserica „Vovidenia” (1670-1680), ctitorie a vistiernicului lordache Teodorescu-Cantacuzino, refăcută în anii 1780-1795 de familia Pamfil
- Biserica cu hramul „Înălțarea Sfintei Cruci” (din secolul al XVIII-lea, reclădită în 1832 de Șerban Guranda, restaurată și repictată în 1994-1998)
- Biserica cu hramul „Sfântul Gheorghe” (datează dinainte de 1708)
- Biserica cu hramul „Nașterea Maicii Domnului” (1732)
- Biserica cu hramul „Sfântul Nicolae” a fostului schit Căpătan (1759, reparată în 1936)
- Biserica cu hramul „Sfântul Ilie” (1777)
- Biserica Negustorilor (din secolul al XVIII-lea)
- Biserica catolică din secolul al XVIII-lea
- Casa „Ferhat” din secolul al XVII-lea

Istorie si cultura

În zona Odobeștiului există urmele unor așezări din epoca neolitică, de asemenea mărturii de așezare romană. Pe la 1227 pe locul actualei urbi se presupune că a fost cetatea Milcovia - Civitas de Mylco, sediul Episcopiei catolice de Milcov, a cumanilor. După Neagu Djuvara ar fi fost vorba de o adevărată capitală a Cumaniei catolice ce se constituise în sudul Moldovei. Ea a fost însă curând distrusă de Marea invazie mongolă, din 1241. Mai târziu au fost prezenți în zonă și cavalerii teutoni care au ridicat aici o cetate, Kruceburg (Kreuzburg?) pe dealul Șarba. Pe locul ei s-ar fi zidit ulterior cetatea Crăciuna, dar asupra locului precis al acesteia există teorii contradictorii. După unii, actuala Cetățuie de pe dealul Șarba ar fi ruinele cetății Crăciuna. Odobeștiul a început printr-o așezare de răzeși în secolul al XIII-lea, care a ținut vreme de circa două veacuri de Principatul Munteniei și apare pomenit în cronică lui Grigore Ureche care relatează despre un canal construit de Ștefan cel Mare în jurul localității. În 1482 se știe că și cetatea Crăciuna a trecut în stăpânirea lui Ștefan, având un rol în apărarea de turci. Granița cu Muntenia fiind mutată mai la sud, așezarea a intrat definitiv în componența Principatului Moldovei.

Prima atestare documentară a localității datează din 17 septembrie 1626, fiind vorba de un contract de vânzare de pământuri din vremea domnitorului Miron Barnovski, în care este amintit „socrul popii lui Toader din Odobești”. Asemănător cu alte locuri din Vrancea, în Odobești și în împrejurimile sale s-au ctitorit în secolele al XVII-lea - al XIX-lea un număr mare de biserici și mănăstiri, Măgura Odobești cu schiturile ei fiind asemuită oarecum de C.C.Giurescu cu Muntele Athos. În 1670 lordache Cantacuzino ridică prima biserică - Biserica Ovidenia. Răzeșii zidesc pe Măgură mănăstirile Buluc și Tărnița. În 1732 se inaugurează Biserica Nașterii Maicii Domnului, iar prin 1777 negustorii cazaclii sfințesc și ei biserica lor a Apostolilor Petru și Pavel. În secolul al XVII-lea - al XVIII-lea apar în localitate negustori greci, armeni și cazaci (cazaclii), iar la sfârșitul secolului al XVIII-lea sunt așezați aici și numeroși evrei. După cum apreciază Constantin C. Giurescu, care a scris o istorie a pogoriei Odobești, în primele decenii ale veacului al XIX-lea, în vremea Eteriei și a răscoalei lui Tudor Vladimirescu (1821) localitatea va începe să primească caracterul unui târg.

În veacul al XVII-lea ia avânt în regiune cultura viței de vie, existența aici încă din vremea domnitorului Petru Rareș și care va face faima orașului. Podgoria Odobești apare în Descrierea Moldovei a lui Dimitrie Cantemir, fiind cotate de autor ca a treia ca importanță după cea de la Cotnari și Huși.

Negustorii cazaclii dețin mult timp o poziție privilegiată, ei fiind cei ce stabilesc prețul vinului. O parte din podgorii sunt posesia unor familii de boieri, altele sunt proprietatea mănăstirilor și ale episcopilor din apropiere și de mai departe, ca Mitropolia Iașului și Episcopia Romanului. Se construiesc numeroase biserici ortodoxe, schituri și mănăstiri, multe din ele suferind împreună cu întreaga localitate pagube foarte mari în cursul războaielor și ocupațiilor militare dese din veacul al XVIII-lea și al XIX-lea: în 1717 e ocupată temporar de austrieci, apoi în 1758 e incendiată de tătari, în anii 1787-1788 este teatrul unor lupte între ruși, austrieci și turci (Războiul ruso-turc din 1787-1792). Intemperii suplimentare provocatoare de mari distrugerii sunt cutremurul de pământ din 1802 și marele incendiu din 1803, la care se adaugă soldatesca Eteriei elene în 1821. În 1854-1856 din nou sunt încartiruiți aici soldați austrieci și ruși. Localitatea e refăcută în repetate rânduri, în 1834-1839 domnul Mihai Sturza reamenajează Beciul domnesc de vinuri existent încă din vremea lui Ștefan cel Mare. După Unirea Principatelor la 4 decembrie 1861. prin decret al prințului Alexandru Ioan Cuza localitatea, în care s-au contopit mai

multe sate de sub poalele dealului Șarba, primește statutul de oraș. Între 1852-1868 s-a construit o șosea între Odobești și orașul vecin Focșani, care devenise în urma Unirii centrul principal al regiunii. La 22 septembrie 1895 se pune în funcțiune și calea ferată între cele două orașe. În 1878, în împrejurările Războiului de independență din 1877-1878 se inaugurează spitalul local. Orașul devine reședință de subprefectură și e dotat cu un oficiu de poștă și telegraf, apoi cu o primă linie telefonică (1888, Odobești-Vidra). În 1885 se deschide prima școală primară de băieți, în 1886 școala de fete și cea de viticultură și comerț, care va căpăta cu adevărat profil de viticultură din octombrie 1901, mai târziu devenind liceu. În anul 1883 locuitorii Odobeștiului, a căror principală îndeletnicire era viticultura, au fost loviți de o gravă criză atunci când filoxera a distrus 95 % din plantațiile de viță de vie. Prin eforturi deosebite, cu concursul primarului Manea Băiatu, au fost salvate în cantități mici soiurile tradiționale locale Galbena de Odobești, Plăvaia și Mustoasa, într-o pepinieră amenajată în satul Vărsătura. În rest, în podgorie au fost plantate soiuri nobile de import, aduse mai ales din Algeria, care pe atunci era colonie franceză și astfel arealul viticol a fost refacut până în anul 1910.

La viața Odobeștiului participă alături de români, și minorități naționale — greci, maghiari, armeni, o importantă comunitate de evrei (900 locuitori) precum și romii. (Cazaclii s-au repatriat, între timp, pe la mijlocul secolului al XIX-lea în Imperiul Rus). La sfârșitul secolului al XIX-lea, Odobești avea statut de comună urbană și era reședința plășii Gârlele din județul Putna, fiind formată din satele Odobești, Grozești și Vineșești, cu 3594 de locuitori ce trăiau în 954 de case. În oraș existau șapte biserici și două școli (una de băieți și una de fete) având în total 297 de elevi. La acea vreme, pe teritoriul actual al orașului mai era organizată în aceeași plasă și comuna Pățești, formată din satele Botești, Florești, Gugești, Pânticești, Pățești și Slobozia-Vidrașcu, cu 1592 de locuitori, cinci biserici și o școală mixtă cu 73 de elevi.

Primul Război Mondial cu luptele grele pe care le prilejuiește chiar în zona Vrancei, apoi ocupația austro-germană aduc și ele pagube serioase. Măgura Odobești devine în această perioadă sediul comandamentului german, iar zona ajunge să fie inspectată în 1917 de către însuși Kaiserul Wilhelm al II-lea, care înnoptează în Odobești. După război, în 1925, orașul este consemnat de anuarul Socec cu 5748 și același statut administrativ, dar fără vreun sat component altul decât localitatea principală.[10] Tot atunci, comuna Pățești avea 1921 de locuitori și

aceeași alcătuire.[11] În 1931, orașul Odobești avea drept comune suburbane Pățești și Vărsătura; comuna Pățești avea în compunere doar satele Pățești și Botești, în vreme ce satele Florești-Slobozia și Gugești alcătuiseră comuna Florești-Slobozia, suburbie a Focșaniului.

În anul 1935 ia ființă la Odobești stația de cercetări viticole. Anii dominației comuniste, la al cărui debut începe emigrarea în masă a comunității evreiești spre Israel, pun capăt economiei de piață și schimbă structura socială a localității. Sistematizarea impusă de autoritățile noului regim include distrugerea multor clădiri vechi, inclusiv a unor lăcașuri de cult. În 1950, Odobești a căpătat statut de oraș raional al raionului Focșani din regiunea Putna, apoi (după 1952) din regiunea Bârlad și (după 1956) din regiunea Galați. Comuna și satul Pățești au fost rebotezate în 1964 Unirea. În 1968, orașul Odobești a fost transferat la județul Vrancea și a primit în administrare și satul Unirea, cu care a fost comasat și satul Botești.

După revoluția din 1989, în anii 2000 începe un nou avânt economic și demografic. În anul 2005 se înființează două noi cartiere: Mihai Sturza și Tineretului. În oraș există în prezent două licee: Liceul Teoretic "Duiliu Zamfirescu" și Grupul Școlar Agricol. Casa culturală a orașului a primit numele istoricului Constantin C. Giurescu.

În anul 2001 s-au sărbătorit 100 de ani de existență a învățământului viticol în Odobesti. Cu această ocazie numeroși foști elevi ai școlii, astăzi personalități de marcă ale viticulturii românești s-au întâlnit cu actualii elevi ai școlii și au depănat amintiri. Astfel, liceul a luat ființă în toamna anului 1901, mai precis în 27 octombrie 1901 – pe stil vechi – imediat după “număratul oilor”, după cum spune tradiția. Pe scurt, în urma eforturilor unor localnici ai urbei Odobesti, pe atunci o comuna cu 5.000 de suflete, s-a înființat o școală viticolă, școală ce avea să dăinuie peste veacuri. Funcționarea școlii a început într-adevar în localul casei Potop, alcătuit din două încăperi. Până la data de 15 martie 1902 a funcționat numai un atelier de dogărie condus de un maestru și sub conducerea lui Vasile Popa – directorul în exercițiu al Școlii Primare de băieți din localitate. Școala a funcționat în acest local până la data de 26 octombrie 1906, după care, împreună cu toate dependențele ei, a fost mutată în localul propriu, construit cu ajutorul județului Putna și a primăriei Odobești. Localul nou construit avea 13 încăperi. Din 1902 vreme de circa treizeci de ani școala a fost condusă de un specialist de origine franceză, Joseph Dodun des Perrières,[16] care a fost și autorul unei prime monografii despre Odobești. La

Începutul anului școlar 1945-1946, tot la data de 26 octombrie, sub denumirea de Școala Medie Tehnică de Viticultură, școala s-a mutat în localul în care se află și astăzi. În anul 1951 s-a construit pe lângă clădirea principală și în continuarea ei, bucătăria și sala de mese. Mai târziu, în anii 1980, datorită creșterii numărului de elevi de liceu școlarizați, s-a construit așa-numita anexă, care cuprinde două laboratoare, patru săli de clasă și dependințe. S-a construit, de asemenea, un internat cu capacitatea de 150 locuri, iar blocul de nefamiliști a fost repartizat liceului, tot pentru internat școlar.

În decursul celor peste 100 de ani, în funcție de evoluția societății, de necesitățile pentru agricultură, existența specialiștilor și a bazei didactico-materiale, școala și-a desfășurat activitatea sub denumirile următoare:

1901-1908 – Școala Elementară de Viticultură;

1908-1955 – Școala Medie Tehnică de Viticultură;

1955-1962 – Centrul Școlar Agricol;

1962-1966 – Școala Tehnică de Horticultură;

1966-1976 – Liceul Agricol;

1976-1990 – Liceul Agroindustrial;

din 1990 – Grupul Școlar Agricol.

În orașul Odobești se află patru monumente istorice de arhitectură de interes național: beciul domnesc din secolul al XVI-lea; biserica „Sfinții Apostoli Petru și Pavel”-Cazaclii datând din 1777; ansamblul bisericii „Sfânta Cruce” datând din secolul al XVIII-lea și cuprinzând biserica propriu-zisă, turnul-clopotniță și zidul de incintă; și biserica „Nașterea Maicii Domnului” (ridicată în 1732) din strada Tudor Vladimirescu.

În rest, alte cincisprezece monumente sunt incluse în lista monumentelor istorice din județul Vrancea ca monumente de interes local. Unul este situl arheologic din punctele „Cetățuia” și „Antoniu”, aflate la nord-vest de oraș, pe malul Milcovului. El cuprinde vestigiile unei așezări fortificate și ale unei necropole din

Epoca Bronzului (cultura Monteoru), precum și necropole din perioada Halstatt și din Epoca Medievală (secolele al XIII-lea–al XVI-lea). Monumentele de arhitectură sunt: gara (1893); școala cu două corpuri din strada C. Dobrogeanu-Gherea (sfârșitul secolului al XIX-lea); beciurile Bahamat (secolul al XIX-lea) din strada Fundătura Cetățuia; casa Gaicu (începutul secolului al XX-lea) din incinta fostei ferme IAS; casa Apostu (1901); primăria (1900); casa dr. Georgescu (sfârșitul secolului al XIX-lea, ultimele trei pe strada Libertății); casa Curețeanu (sfârșitul secolului al XIX-lea) din strada Smârdan; casa Pogorevici (începutul secolului al XX-lea); și casa Vianu (începutul secolului al XX-lea), ultimele două în strada Ștefan cel Mare. Alte patru obiective sunt clasificate ca monumente memoriale sau funerare: monumentul eroilor din Primul Război Mondial din localitatea componentă Unirea, ridicat în 1934; un monument similar ridicat în piața centrală a orașului în 1921; cimitirul evreiesc de la sfârșitul secolului al XIX-lea, aflat în strada Ștefan cel Mare; și monumentul eroilor Regimentului 10 Putna căzuți în al Doilea Război Balcanic din 1913, monument construit în 1914.

Terenuri

Situat în inima Podgoriei cu același nume, orașul Odobesti este un oraș prin definiție viticol, viticultura fiind o activitate tradițională în Odobesti. Alături de viticultura la Odobesti se cultivă aproape o mie de hectare cu alte culturi agricole, în special grâu, porumb și pe loturi mai mici floarea soarelui și rapiță. Însă, agricultura nu este principala ramură economică a localității, dar este ramură definitorie prin producțiile record de vinuri. Producția anuală de vin se ridică la cca. 120 mii hl, soiurile cele mai întâlnite fiind Feteasca Alba și Regala, Sauvignon Blanc, Sarba, Aligote, Merlot și Galbena de Odobesti, cel din urmă fiind soiul clasic odobestean alături de Babeasca și Frângusa. Din nefericire, soiurile clasice ocupă un loc din ce în ce mai mic între soiurile de via de vie din Podgorie, fiind mai sensibile și mai costisitoare.

Cei mai importanți producători de vin sunt Compania viticolă S.C. VINCON SA Focsani (capacitate de 600 vagoane vin) și asociația a 47 de mici producători de vin privați din zona "Clubul Podgorenilor", care a fondat compania viticolă SC VINCLUB SRL. Suprafața cultivată de aceștia din urmă se ridică la 120 ha. În ce privește prima companie, aceasta este unul din cei mai mari procesatori de struguri din țară, în proprietatea acesteia aflându-se și faimosul Beci Domnesc.

Per total, podgoriile ocupau în 2007, 36% din totalul suprafeței arabile a orașului. Deși nu există o statistică oficială a beneficiilor directe din comercializarea vinurilor, neoficial viticultura este coloana vertebrală a economiei odobestene, mai mult de jumătate din populația orașului fiind implicată direct sau indirect în această ramură de activitate. Acest lucru poate fi observat și din structura populației. Din totalul locuințelor, doar o treime din populație locuiește la bloc. Majoritatea locuiește la casa și posedă un lot agricol pe care cultivă vița de vie. Din 2006 autoritățile locale au lansat o acțiune prin care încearcă să-i grupeze pe producătorii de mici suprafețe viticole în asociații sau cooperatii pentru ca beneficiile acestora să crească. Fiind diseminate în sute de mici parcele, micile proprietăți cu vița de vie nu sunt rentabile, iar întreg procesul tehnologic este foarte scump și în fiecare an, toamna, mici producători se luptă cu marii procesatori care achiziționează strugurii la prețul impus de ei. Fiind economie de piață, producătorii nu pot impune prețul, nici măcar să-l negocieze. De aceea, demersul autorităților și sprijinul pe care acestea îl acordă micilor proprietari pentru ca aceștia să se grupeze în forme asociative. Din păcate, amintirea perioadei comuniste, care a distrus structura orașului, expropriind pe toți producătorii de vinuri, persistă în mentalul colectiv și asocierea micilor proprietari întârzie să aibă loc, deși beneficiile asocierii sunt evidente.

Numărul de tractoare și mașini agricole este insuficient. Astfel la 100 ha teren arabil revin 5,87 mașini agricole și tractoare în timp ce în România revin 180, 42. Acest fapt arată că numărul lucrătorilor agricoli pe hectar este ridicat, productivitatea fiind mică.

Există un deficit semnificativ de mașini specializate pentru cultura vitei de vie, fapt determinat în primul rând de modul în care sunt executate plantațiile. În viitor, plantațiile trebuie executate astfel încât să corespundă lucrului mecanizat cu utilaje productive (orientare rânduri, distanța dintre rânduri, distanța dintre plante, etc.). În același timp, trebuie luat în considerare faptul că o serie dintre activitățile specifice viticulturii sunt eminemant manuale și necesită o mare cantitate de muncă puțin calificată și necalificată (taiat, cârnit, legat, etc.).

Terenul intravilan

Cresterea suprafeței locuibile: 2,97% în 2007 față de 2006 și 0,9% în 2006 față de 2005. Suprafața minimă locuibilă în orașul Odobesti se află sub limita minimă

stabilita prin Legea locuintei (L114/1996, anexa 1, pct. B) care prevede 37 mp suprafata utila/persoana (camera de zi, loc de luat masa, bucatarie, încăperi sanitare, spatii de depozitare). Pentru perioada analizata scaderea suprafetei locuibile ce revine unui locuitor este cca. 1% anual.

Raportat la populatie, necesarul minim de suprafata locuabila pentru anul 2007 este de cca. 163.000 m², deficitul fiind de 37.000 m². Acest indicator determina necesitatea accelerarii ritmului de construire de locuinte si, concomitent, dezvoltarea retelor de utilitati, respectiv, apa potabila, canal, gaze, strazi si servicii comunitare.

Evolutia suprafetei locuibile, atât a totalului, cât si a suprafetei pe cap de locuitor se va schimba din 2010-2011. Acest lucru va fi determinat de finalizarea mai multor ansambluri de locuinte care se afla în constructie. Tonul l-a dat deja anul 2009 când a fost finalizat ansamblul de blocuri din strada Muncii, cu cele 48 de apartamente. Anul acesta va fi terminat si ansamblul de blocuri pentru tineri din Centrul Civic, respectiv încă 48 de apartamente, plus 16 unitati locative pentru chirasii din casele nationalizate în strada Stefan Cel Mare. De asemenea, se afla în stadiu de licitatie 4 blocuri ce vor fi construite prin ANL în cartierul Mihai Sturza, cu 48 de unitati localitive. Asta înseamna un ritm de 48 unitati locative construite numai de stat în fiecare an, începând cu 2009, iar autoritatile locale au în lucru proiectul unui ansamblu de blocuri sociale în cartierul Mihai Struza, tot cu 48 de unitati locative, precum si un ansamblu de 35 de locuinte pentru cetatenii de etnie roma.

Asta înseamna ca suprafata construita se va extinde constant (dupa estimarile noastre cu peste 5 mii mp anual), însa suprafata construibila pe cap de locuitor va ramâne sub necesarul minim locuibil. Aceasta pentru ca la Odobesti nu au mai fost construite locuinte sociale dupa 1989, la birourile de specialitate ale Primariei existând sute de cereri pentru locuinte sociale. Numai daca ritmul ascendant de constructie de ansambluri de blocuri sociale si ANL se va mentine pentru perioada 2010-2020 orasul Odobesti ar putea acoperi necesarul de locuinte pentru toate categoriile de populatie si suprafata locuabila pe cap de locuitor va putea ajunge la necsarul minim de 37 mp. Actualmente, orasul are putin sub jumatatea din norma stabilita prin Legea locuintei.

Pentru a creste calitatea vietii între anii 2008-2009 au fost amenajate si modernizate trei parcuri si s-au înfiintat trei locuri de joaca pentru copii. Daca socotim suprafata spatiilor verzi, la Odobesti media pe locuitor este de 13,2 mp, aproximativ jumatate din media europeana, care este de 26 mp pe locuitor. Cu toate acestea, la

nivel de judet Odobestiul este pe primul loc la suprafata de spatiu verde pe cap de locuitor.

Daca însa luam în calcul doar suprafata parcurilor, atunci la Odobesti media este de 2,2 mp/locuitor, adica mai putin de o treime din norma europeana recomandata de 8 mp/locuitor. Din analiza ultimilor cinci ani am constatat ca suprafata spatiilor verzi a crescut cu 30 mii ha. Acest trend va continua, Orasul Odobesti având deja un proiect în evaluare pentru înfiintarea unui parc de 10 mii mp în cartierul Mihai Sturza. De asemenea, Biroul de Proiecte cu Finantare Internationala lucreaza la un proiect pe POR AXA 5.1. care cuprinde si amenajarea si extinderea unui parc în fata Garii. În partea de nord a orasului va fi extinsa perdeaua verde pâna în canalul Sturza, iar pe malul Milcovului, în zona Supusi va continua plantarea de salcâmi pentru a preveni eroziunea solului, suprafete care vor adauga înca 10.000 mp spatii verzi

Economia oraşului Odobesti

Profilul economic al teritoriului este preponderent agricol cu specific viticol în judetul Vrancea, zona colinara a Carpatilor de curbura constituind bazinul viticol cel mai important al României, beneficiind din punct de vedere natural de cea mai propice expunere cardinala a suprafetelor plantate cu vita de vie. Astfel podgoria

Odobesti este renumita în domeniul vini-viticol de sute de ani, în prezent aceasta activitate constituind principala sursa de venit si cu gradul cel mai mare de ocupare al fortei de munca pentru orasul Odobesti.

Utilizarea îngrasamintelor naturale organice a redevenit importanta o data cu cresterea pretului îngrasamintelor chimice, fapt care este benefic prin prisma reducerii nitritilor si nitratilor din apele freactice si revenirii la agricultura ecologica. Dealtfel, marea oportunitate a agriculturii din Odobesti este productia ecologica, solul, apele si aerul fiind cu mult mai putin infestate decât în alte regiuni ale tarii. De aceea, prezenta îngrasamintelor chimice este un element care trebuie sa dea de gândit autoritatilor care încearca de câtiva ani sa promoveze o imagine cât mai ecologica a economiei locale.

O ramura puternica înainte de 1989, industria odobesteană a disparut dupa 1990. Toate întreprinderile din acest domeniu au fost desfiintate, iar refacerea sectorului industrial s-a produs relativ greu, cu toate ca exista mâna de lucru

calificata. Lipsa unor investitori si a unor oportunitati din partea orasului a facut ca la Odobesti sa nu existe mari societati industriale. Cel mai mare impediment pentru investitori a fost lipsa gazelor naturale. Probabil, dupa finalizarea proiectului aductiunii de gaze naturale, investitorii vor fi tentati sa dezvolte afaceri la Odobesti, de genul Fabricii de mobila, investitie româno-franceza.

Activitatea industrială prezintă reprezentativitate în domeniul industrializării producției de struguri – prepararea și conservarea vinului până la asigurarea pieței de consum a vinului. De asemenea, în orașul Odobesti s-a dezvoltat activitatea mestesugărească organizată în unități mici de producție, croitorie, dogarie, marochinarie, prepararea fructelor și legumelor semiconservate.

Dintotdeauna la Odobesti comerțul a fost foarte dezvoltat. Un rol important în comerțul odobestean l-a jucat diaspora evreiască. Cartierul evreiesc era o adevărată zonă comercială până în 1948 când naționalizarea a pus capăt acestui comerț, iar evreii din Odobesti au plecat în Țara Sfântă, iar sistematizarea localității pusă în practică de regimul comunist a delimitat o parte din cartier, inclusiv zona veche a pieței și Bazarul. Comerțul la Odobesti a cunoscut un adevărat boom după 1989.

Acesta se caracterizează prin numărul mare de firme cu capital integral privat care oferă în același spațiu o gamă largă de din domeniul alimentar și nealimentar. Există 2 supermarketuri în centrul localității, iar Hala veche a fost modernizată între 2007-2009 și transformată în Centru Comercial. Multe dintre spațiile comerciale nu au condiții de depozitare și vânzare care corespund într-un total unui comerț modern.

În ultima perioadă, a capatat amploare activitatea comercială vizând o paletă largă de preocupări legate în principal de fenomenul de privatizare – liberă inițiativă în domeniul afacerilor, conducând la creșterea numărului agenților economici.

În ce privește serviciile, acestea s-au dezvoltat după 1989, dar continuă să fie o ramură puțin dezvoltată, oferta firmelor din sectorul terțiar se limitează numai la acele servicii pentru care a existat o cerere expresă și sunt oferite de firme cu capital integral privat.

Date infrastructura de transport

În ceea ce privește starea infrastructurii rutiere, rezultă că doar un procent de 32.4% din lungimea totală a străzilor orașenești reprezintă lungimea străzilor modernizate.

Reteaua stradală existentă se caracterizează prin neuniformitatea în suprafața

intravilanului și diversitatea mare în privința caracteristicilor geometrice în plan și în profilul longitudinal și a tipului și stării îmbracamintii.

Din punct de vedere al dimensiunilor în plan, și în profil transversal, strazile sunt de categoria a III-a (principale) de interes general și de categoria a IV-a (secundare) de interes local.

Strazile principale, au partea carosabilă asfaltată, cu profil transversal de tip acoperis, având cel puțin 6,0 m lățime carosabilă.

Trotuarele sunt bine reprezentate, de cel puțin 1,0 m lățime unele strazi având și spații verzi intermediare (strazile Libertății, Stefan cel Mare, Caporal Diea, Oborului, Calugăreni, Constantin Dobrogeanu Ghinea).

În satul Unirea strazile sunt fără trotuare și cu împietruirea la carosabil. Excepție fac strazile Frăției și Eroilor (parțial) care au carosabil și trotuare din asfalt.

Din cei 52,4 de km de drum existenți în orașul Odobesti, doar 17 sunt modernizați, rezultând o lungime totală de 35,4 km de drum nemodernizați.

În ceea ce privește disfuncționalitățile circulației din oraș, acestea sunt:

starea precară a îmbracamintilor de la strazi și trotuare,

-multe strazi cu îmbracaminte de tip inferior: pavaje din bolovani, împietruire și chiar drumuri de pământ;

-strazi inaccesibile circulației auto;

-neasigurarea elementelor de vizibilitate la marea majoritate a intersecțiilor;

-strazile cu îmbracaminte asfaltice sunt în stare avansată de degradare prezentând denivelări și fisuri pe suprafețe mari ale îmbracamintii, gropi, etc.;

-dispozitivele de preluat apele pluviale actuale (în majoritate santuri și rigole) sunt colmatate și nu asigură funcționalitatea normală a lor;

-lipsa canalizării pluviale sau a celei în sistem unitar în localitate;

-pe strazile pe care se desfășoară trafic cu mijloace de transport în comun dotările necesare sunt precare (amplasament stație, spații de acces și staționare, protecție călători, spații protejate pentru așteptare, etc.); Sistematizarea intersecțiilor, etc.);

-sistematizarea intersecțiilor principale este inexistentă.

Conexiunile directe ale orașului Odobesti se fac prin drumuri județene (DJ205B-Drumul Podgoriilor) aflat într-o stare avansată de degradare, ceea ce limitează posibilitățile de dezvoltare sinergică a acestui centru urban.

Mijloace de transport există pe ruta Focșani-Odobesti și către satele de pe valea Milcovului și de pe valea Putnei.

Reteaua de strazi a orasului este formata din 25% strazi asfaltate, 36% drumuri pietruite si 39% drumuri de pamânt.

Exista patru zone rezervate parcarilor, parcarile fiind marcate. În centrul orasului exista, de asemenea, spatii de parcare. Toate locurile de parcare sunt gratuite.

Reteaua de alimentare cu apa si canalizare, gaz

La nivelul orasului, reseaua de distributie a apei potabile este mult mai bine dezvoltata comparativ cu reseaua de canalizare, astfel ca aceasta din urma acopera, în anul 2009, doar 26.14% din lungimea totala a strazilor orasenesti.

De asemenea, lungimea simpla a conductelor de distributie a gazelor naturale acopera doar un procent de 43.7% din lungimea totala a strazilor orasenesti.

Tinând cont de faptul ca reseaua de alimentare cu apa potabila prezinta o mai mare acoperire comparativ cu reseaua de canalizare, acest lucru se reflecta si în numarul locuintelor racordate la reseaua de canalizare, doar 48.43%, respectiv 1343 de locuinte fiind racordate, în comparatie cu cele 2773 locuinte racordate la reseaua de alimentare cu apa potabila.

Statia de epurare a apelor reziduale se afla într-o stare tehnica improprie stadiului de dezvoltare a orasului si noilor norme privind calitatea apelor evacuate. Practic, din 1993 a început modernizarea si extinderea acesteia, dar din cauza sistarii finantarii de la Guvern, din 1995 proiectul a fost abandonat. Si tot de atunci statia de epurare nu mai lucreaza la parametrii tehnici pentru care a fost construita. Acest fapt a condus la penalitati mari pentru depasirea indicatorilor chimici. Reglementarea acestei situatii genereaza necesitatea construirii unei noi statii de epurare si modernizarea întregului sistem de canalizare, inclusiv extinderea acestuia.

Între 2005-2009 a fost construita o statie de epurare pentru cartierul Mihai Sturza, iar din 2011 va începe constructia unei statii de epurare moderne, cu fonduri europene, Odobestiul facând parte dintre localitatile care au participat împreuna cu Compania pentru Utilitati Publice Focsani la formarea Asociatiei Intercomunitare "Vranceaqua".

În master planul proiectului, pentru orasul Odobesti este prevazuta suma de 16 milioane de euro, pentru modernizarea întregii retele de distributie apa si canalizare, precum si constructia unei statii de epurare, care va procesa si apele uzate din localitatile vecine.

Odobesti - evoluția demografică

În ceea ce privește infrastructura de sanătate a orașului Odobesti, raportată la infrastructura de sanătate a județului Vrancea, în anul 2008, rezulta ca:

- 12.5 din numărul total al spitalelor se afla pe raza orașului Odobesti;
- 2.04% din numărul total al cabinetelor medicale se afla pe raza orașului Odobesti;
- 12.5 din numărul total al ambulatoriilor se afla pe raza orașului Odobesti;
- 1.49% din numărul total al cabinetelor stomatologice se afla pe raza orașului Odobesti;
- niciunul din cele două centre de sanătate din județul Vrancea nu se afla pe raza orașului Odobesti;
- media paturilor în spitale în județul Vrancea este de apx. 198 paturi/spital, iar în orașul Odobesti numărul total al paturilor din Spitalul Orasenesc este de 58. Rezulta o capacitate mai mare a spitalurilor la nivel de județ;
- 2.21% din numărul total al medicilor din județul Vrancea se afla pe raza orașului Odobesti, dintre care 3.04% din totalul medicilor de familie se afla în Odobesti;
- 1.38% din numărul total al medicilor stomatologi se afla pe raza orașului Odobesti
- 2.28% din numărul total al personalului sanitar mediu se afla pe raza orașului Odobesti.

Asistenta sociala

Principalul furnizor de asistentă socială din oraș este Serviciul Public de Asistentă Socială (SPAS), subordonat Consiliului Local Odobesti, și care lucrează în colaborare cu Direcția Generală de Asistentă Socială și Protecția Copilului (DGASPC) a Consiliului Județean Vrancea. SPAS oferă servicii de bază precum informarea și consilierea persoanelor cu nevoi. Acesta se ocupă, de asemenea, cu distribuirea de ajutoare sociale asigurate de Guvernul României.

ANALIZA S.W.O.T

Analiza S.W.O.T. reprezintă o analiză a punctelor tari, a punctelor slabe, a oportunităților și a amenințărilor care a fost creată și utilizată de întreprinderi ca instrument de formulare a strategiilor. Acest instrument face posibilă analizarea rapidă a punctelor strategice cheie, precum și identificarea alternativelor strategice.

Astăzi, analiza S.W.O.T. este aplicată în cadrul analizei teritoriului și este utilizată ca instrument pentru facilitarea planificării în cadrul administrației publice. Înainte de a începe o analiză S.W.O.T. este absolut necesară prezentarea unei descrieri a cadrului general al situației existente pentru că în cadrul discuțiilor toți participanții să aibă o „bază comună”. Această etapă preliminară reprezintă un element fundamental din moment ce, de cele mai multe ori, persoanele active de la nivelul comunității dispun de o informare asimetrică și au viziuni diferite asupra temelor de dezvoltare. Tehnica S.W.O.T. de discuție/analiză și cercetare se bazează pe metoda „brainstorming-ului” care s-ar putea traduce printr-o discuție între persoanele implicate în activitatea de elaborare a strategiei. Ce înseamnă punct tare pentru o comunitate? Dintr-o analiză a indicatorilor comunității pot rezulta o întreagă gamă de puncte tari. Acestea pot fi „puncte tari-grele (hard)” și „puncte tari-usoare(soft)”. Dacă, în mod normal, primele se identifică destul de repede, celelalte se conturează prin discuții ulterioare sau prin activități de cercetare.

Al doilea parametru îl reprezintă punctele slabe. Aflăte la polul opus față de punctele tari, acestea reprezintă slăbiciunile cadrului local. Și în cazul analizei punctelor slabe este posibil să se facă distincția între „puncte slabe-grele” și „puncte slabe-usoare”.

Al treilea parametru se referă la zona oportunităților. Acestea pot fi studiate și discutate doar dacă o alegere preliminară a fost proiectată. În acest stadiu, se impune o nouă descriere, mult mai clară, persoanelor implicate. Ar putea exista disfuncții în cadrul analizei dacă punctele tari și oportunitățile se suprapun. Există o diferență clară între acești doi parametri.

O regulă simplă, dar folositoare pentru o analiză S.W.O.T. corectă, este aceea de a verifica dacă există o distincție clară între punctele tari și oportunități.

Amenințările includ implicațiile negative ale măsurătorilor adoptate. Analiza oportunităților și a amenințărilor implică un melanj al efectelor interne și externe ale politicii. Efectele externe pot genera într-un fel amenințări. În analiza S.W.O.T. nu există o corespondență exclusivă între puncte tari și oportunități, pe de o parte, și puncte slabe și amenințări pe de altă parte.

Punctele tari și punctele slabe sunt concepte „statice”, bazate pe parametrii descriptivi ai unei zone, într-o perioadă determinată de timp = MEDIUL INTERN.

Oportunitățile și amenințările au în vedere viitorul, și fac referire la alegerile pe care le au de făcut persoanele implicate în procesul de planificare = MEDIUL EXTERN.

Cel mai puternic mesaj transmis de analiza S.W.O.T. este acela că, indiferent de acțiunile stabilite, procesul decizional ar trebui să includă următoarele elemente:

S= folosește în primul rând punctele tari

W= ameliorează impactul și efectul punctelor slabe

O=exploatează oportunitățile

T=indepartează amenințările

S	W
PUNCTE FORTE	PUNCTE SLABE
<ul style="list-style-type: none"> • Poziționarea la numai 10 km distanță față de orașul Focsani, reședința de județ; • Existența soluțiilor bune pentru agricultura și în special pentru viticultura; • Existența numeroaselor plantații viticole; • Usoara creștere a numărului de locuitori; • Rata scăzută a emigranților; • Numărul salariaților în creștere, cu 36,7%, ajungând la 1884 în 2008, comparativ cu 1378 în 2006; • Număr mare al locuitorilor tineri din localitate, populația între 0-35 de ani reprezentând mai mult de jumătate din totalul numărului de locuitori; • Distribuție echilibrată pe sexe a populației, în anul 2008 înregistrându-se 4222 de bărbați și 4344 de femei; • Numărul locuințelor în creștere, ajungând la 3088 în 2009, comparativ cu 2890 în 2005; • Evoluția ascendentă a suprafeței locuibile; • Evoluția pozitivă a numărului clădirilor pentru locuințe în perioada 2005-2009, ajungând la un nr. de 2168 în 2009, comparativ cu 1674 câte erau în 2005; • Trend ascendent al noilor construcții în perioada 2006-2009, 	<ul style="list-style-type: none"> • Existența gospodăriilor neracordate la rețeaua de alimentare cu apă, alimentarea cu apă și canalizarea reprezentând a treia problemă de importanță maximă în opinia locuitorilor orașului Odobesti, 87.2% dintre aceștia menționând acest lucru; • Cantitate de apă potabilă distribuită sub limita minimă; • Pretul ridicat la apă potabilă și canalizare, 45.1% dintre respondenții studiului apreciind că suma pe care o plătesc lunar pentru a avea acces la apă potabilă și canalizare este medie, în timp ce 42.9% consideră că este mare sau foarte mare; • Infrastructura drumurilor locale în stare avansată de degradare, drumurile reprezentând o problemă de importanță maximă pentru respondenții studiului sociologic din Odobesti, 93.2% dintre ei apreciind acest lucru, iar 70% dintre aceștia apreciază că starea drumurilor din oraș este proastă sau foarte proastă ; • Lungime mică a rețelei de canalizare(10, 5 km comparativ cu 55,2 km lungimea rețelei de alimentare cu apă); • Lipsa unor rețele IT moderne și extinse în oraș și în zonele din jurul acestuia; • Număr mare al fondului de locuințe mai vechi de 50 de ani;

<p>având 79, respectiv 139 de autorizații de construcții eliberate și o suprafață de 8650mp, respectiv 17000mp construite;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Execuția lucrărilor de reabilitare termică la 5 blocuri din orașul Odobesti în anul 2008; • Număr mai mare al stabilirilor cu domiciliul în localitate, decât cel al plecarilor, în anul 2007 înregistrându-se 284 de stabiliri și 160 de plecări; • Număr mare al stabilirilor cu domiciliul în Odobesti, ca urmare a politicii autorităților publice locale care din 2005 acordă anual gratuit loturi de case pentru tinerii sub 35 de ani din Odobesti; • Trend crescător în anul 2008 al producției principalelor culturi agricole: grâu, rapiță, porumb, floarea soarelui, vii; • Suprafețe de teren disponibile pentru dezvoltarea orașului; • Spor natural pozitiv (6 în 2008); • Interes crescut al administrației publice locale în planificarea strategică pentru dezvoltarea localității. • Potențial turistic dezvoltat atât în orașul Odobesti cât și în împrejurimile lui (ex: degustarea vinului, crama medievală, mănăstiri, mosteniri culturale, etc.); • Existența numeroaselor obiective turistice pe raza localității: Cetățuia pe dealul Suba, Beciul Domnesc, Beciurile Bahamat, Orașul vechi și cartierul evreiesc, Biserica Nasterii Maicii Domnului – 1732, Biserica „Ovidenia”, Ansamblul Bisericii „Sfânta Cruce”, Biserica Sf. Gheorghe – 1767, Casa Curețeanu, Casa Odobesti, Casa Postu, Casa dr. Georgescu, Casa Pogorevici, Casa Gaicu, Casa Curețeanu, Școala Odobesti, Gara din Odobesti, Monumentul eroilor primului război mondial, Monumentul războiului balcanic, monumentul ridicat în amintirea „Eroilor 1916-1918”; • Existența sistemului de colectare selectivă a deșeurilor și un managementul deșeurilor; • Existența unei stații seismice în orașul Odobesti; • Existența unui operator economic având ca obiect de activitate comerț cu ridicata al deșeurilor și resturilor; • Deversările frecvente ale râului Milcov care produc pagube caselor și terenurilor pe care le dețin locuitorii; • Risc de seismicitate ridicat, datorită așezării în proximitatea Munților Vrancei; • Neutilizarea potențialului de energie solară sau eoliană în perioadele favorabile meteorologic; • Resurse hidrografice semnificative; • Nivel scăzut al poluării agricole și industriale; • Nivelul scăzut al concentrației medii anuale de metale grele, 0,208 μg/m³, mai mică decât valoarea limită indicativă de 0,5μg/m³; • Încadrarea în valorile limită ale nivelului poluanților gazoși, în conformitate cu Ord.592/2002, respectiv STAS 12574/87; • Încadrarea în limitele admise ale nivelului de poluare al 	<ul style="list-style-type: none"> • Deficit al fondului locativ; • Număr insuficient al tractoarelor și mașinilor agricole; • Sectorul industrial foarte slab dezvoltat în localitate; • PUG-ul este neactualizat din 2002. <p>TURISM</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promovarea insuficientă a potențialului turistic al orașului Odobesti; • Finantarea neadecvată a investițiilor în turism, ca urmare a alocărilor bugetare în domenii considerate prioritare, precum infrastructura urbană; • Lipsa organizațiilor non-guvernamentale având ca obiect de activitate turismul; • Infrastructura de cazare foarte slab dezvoltată pe teritoriul orașului Odobesti; <p>MEDIU</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inexistența ONG-urilor cu obiect de activitate protecția mediului; • Majoritatea locuințelor din oraș, inclusiv apartamentele de bloc utilizează încălzirea cu material lemnos, un factor important de poluare; • Starea tehnică improprie a stației de epurare a apelor reziduale; • Încadrarea sub norma europeană a suprafeței spațiilor verzi și a parcurilor pe cap de locuitor; • Insuficiența educației ecologice; • Deversarea de ape uzate insuficient epurate în râul Milcov; • Scăderea foarte mare a profitului pentru operatorii economici din localitate; • Lipsa parteneriatelor public-private; • Lipsa investitorilor în localitate; <p>SERVICII SOCIALE, EDUCATIE, SANATATE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Număr mic al asistentilor sociali care deservește cazuistica orașului Odobesti; • Insuficiența dotare cu aparatură medicală de specialitate a spitalului din localitate; • Număr scăzut al medicilor stomatologi din localitate – 1, în mediul privat; • Număr mare al beneficiarilor de ajutor social din localitate, asistența socială și serviciile de sănătate fiind aspecte evaluate cu importanță maximă de către respondenții • Pondere necunoscută a persoanelor active neocupate și neînregistrate ca someri; • Rată crescută a abandonului școlar în cadrul Grupului Școlar Agricol, sistemul local de învățământ fiind o problemă de maximă importanță pentru 79.7% dintre respondenții orașului Odobesti; • Stare precară de conservare a corpurilor de clădire B și C ale liceului teoretic „Dimitrie Zamfirescu”; • Slabă dezvoltare a ONG și implicarea acestora în proiecte educaționale;
---	---

<p>atmosferei cu pulberi sedimentabile;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existenta unei statii automate de monitorizare a calitatii aerului; • Implementarea proiectului „Managementul deseurilor în Orasul Odobesti”, constând în dotarea cu pubele, baterii cosuri, containere metalice, achizitionarea a doua autogunoiere, o masina tip sasiu si constructia a 11 platforme pentru colectarea selectiva a deseurilor ; • Existenta unui proiect în implementare de aductiune si distributie de apa potabila, canalizare si statie de epurare ape uzate în cartierul Mihai Sturdza, în cadrul Programului de dezvoltare a infrastructurii din spatiul rural; • Implementarea în curs a unui proiect în cadrul Programului „Casa Verde”, prin care institutiile publice din oras vor folosi surse de energie alternativa, respectiv panouri solare; • Implementarea în curs a unui proiect de aductiune gaze naturale în Odobesti, prin care se urmareste reducerea poluarii rezultate din folosirea materialului lemnos la încalzitul locuintelor; • Existenta în oras a 11 puncte de colectare selectiva material recuperabile (PET, sticla, etc.); • Evolutia ascendenta a numarului de locuinte racordate la rețeaua de canalizare, însumând 1343 de locuinte în anul 2009 si 1240 în anul 2005; • Amenajarea si dotarea a 3 parcuri si înfiintarea a 3 locuri de joaca pentru copii în perioada 2008-2009; • Cresterea suprafetei spatiilor verzi în localitate, cu 30.000 ha în ultimii 3 ani; • Existenta Serviciului de Salubritate, gestionând sistemul de colectare selectiva a deseurilor menajere; • Forta de munca calificata si existenta atelierelor traditionale de mestesugarit în domeniul textilelor, confectiilor si industriei vinului; • Suprafata mare de teren disponibila pentru investitii; • Industria viticola bine dezvoltata, podgoriile din Odobesti ocupând în anul 2009 o pondere de 35% din totalul suprafetei agricole; • Grad mare de ocupare al fortei de munca în domeniul viticol; • Cifra de afaceri a operatorilor economici în crestere ; • Spirit antreprenorial dezvoltat rezultat din cresterea numarului firmelor active, în domeniile servicii, constructii, productie, comert; <p>SERVICII SOCIALE, EDUCATIE, SANATATE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existenta unui birou zonal de asistenta sociala; • Existenta modulelor familiale care acorda sprijin copiilor si tinerilor în risc; • Existenta a 14 centre sociale care acorda sprijin persoanelor adulte cu diverse forme de handicap; 	<ul style="list-style-type: none"> • Locuri de munca insuficiente; <p>CULTURA, TINERET SI SOCIETATE CIVILA</p> <ul style="list-style-type: none"> • O singura sala de spectacole pe raza localitatii; • Peste 1000 de locuitori, mai ales tineri, nu au buletin de Odobesti; • Participarea redusa a cetatenilor la viata civica si implicarea în luarea deciziilor; • Lipsa unei baze sportive pentru organizarea de manifestari sportive; <p>SERVICII PUBLICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacitate înca limitata de absorbtie a Sociala, subordonat Consiliului Local fondurilor structurale/adaptarea dificila la Odobesti, oferind servicii de baza persoanelor cerintele fondurilor structurale;
---	--

<ul style="list-style-type: none"> • Existenta unui centru de îngrijire zi pentru copii provenind din familii aflate în dificultate; • Rata mare a promovabilitatii în oras la examenele de capacitate si bacalaureat; • Rata scazuta de abandon scolar în cadrul Liceului Teoretic „Duliul Zamfirescu” • Existenta unui spital în oras; • Actualele unitati de învățământ corespund necesarului numeric al prescolarilor si scolarilor; <p>CULTURA, TINERET SI SOCIETATE CIVILA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existenta a 5 biblioteci, dintre care doua publice; • Existenta formatiilor de dansuri, cântece, teatru, cor; • Organizarea anuala a festivalului „Toamna Odobesteană”; • Organizarea spectacolelor în localitate <p>CULTURA, TINERET SI SOCIETATE CIVILA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existenta a 5 biblioteci, dintre care doua publice; • Existenta formatiilor de dansuri, cântece, teatru, cor; • Organizarea anuala a festivalului „Toamna Odobesteană”; • Organizarea spectacolelor în localitate <p>CULTURA, TINERET SI SOCIETATE CIVILA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existenta a 5 biblioteci, dintre care doua publice; • Existenta formatiilor de dansuri, cântece, teatru, cor; • Organizarea anuala a festivalului „Toamna Odobesteană”; • Organizarea spectacolelor în localitate 	
<p><u>O</u> OPORTUNITATI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximizarea potentialului de productie a vinului si cresterea numarului de fabrici de vin prin oferirea de servicii clientilor din alte localitati si judete; • Posibilitati de promovare a produselor locale traditionale; • Disponibilitatea finantarilor pentru mediul rural (în special prin PNDR); • Accesarea unor finantari nerambursabile în vederea reabilitarii si redimensionarii sistemelor de utilitati; • Existenta programelor de dezvoltare a rețelei nationale de cai ferate conform Strategiei de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare din România – perioada 2001 – 2010, elaborata de Compania Nationala de Cai Ferate S.A.; • Contextul legislativ (directivele europene transpuse în legislatia nationala) sustine eforturile Administratiilor Publice Locale, privind extinderea si modernizarea serviciilor publice de alimentare cu apa, canalizare si epurare a apelor uzate; • Existenta programelor guvernamentale de sustinere a unor investitii în domeniul reabilitarii si extinderii rețelelor de apa, canalizare si epurare a apelor uzata; • Existenta programelor nationale pentru reabilitarea termica a cladirilor care vor contribui la cresterea confortului termic; • Îmbunatatirea aspectului cladirilor din oras, respondentii 	<p><u>T</u> AMENINTARI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procedurile de implementare a proiectelor finantate din fonduri comunitare sunt complicate si necesita un volum documentar de anvergura; • Deteriorarea conditiilor de trai; • Reducerea investitiilor publice în infrastructura ca urmare a crizei economico-financiare; • Depopularea spatiului rural cauzata de lipsa interventiilor prompte în ceea ce priveste echiparea cu instalatii centralizate de apa si canalizare; <p>TURISM</p> <ul style="list-style-type: none"> •Concurenta zonelor turistice cu oferte nationala; turistice similare în alte regiuni sau tari învecinate; •Nerealizarea unor proiecte de turism din (montan, balneo-climateric) pentru turism; cauza dificultatilor legate de proprietatea •Excluderea turismului din rândul prioritatilor locale; <p>MEDIU</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lipsa unui sistem de preluare a apelor de pe versanti si de canalizare a acestora; • Risc permanent de degradare a factorilor de mediu, ca urmare a rețelei insuficiente de canalizare; • Gospodariile care au alimentare cu apa în sistem centralizat,

<p>studiului considând ca aspectul cladirilor din oras este deteriorat si au atribuit acestui aspect o importanta maxima în vederea dezvoltarii ulterioare;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Îmbunatatirea transportului public, 54.9% dintre locuitorii orasului Odobesti considerând ca transportul public reprezinta o problema de importanta maxima; • Înfiintarea bazelor de agrement si sport si a locurilor de joaca pentru copii, mai mult de jumatate dintre locuitorii orasului Odobesti considerând ca în oras nu exista suficiente; • Stabilirea turismului ca prioritate nationala • Existenta programelor de valorificare si promovare a capitalului / potentialului natural • Gradul ridicat de dezvoltare al sectorului viticol, factor ce favorizeaza dezvoltarea turismului viticol; • Dezvoltarea serviciilor turistice, acest aspect prezentând importanta medie pentru cei mai multi dintre respondentii studiului 60.2%; • Consolidarea organizarii turismului pe plan local; • Dezvoltarea unor parteneriate public-private în vederea promovarii obiectivelor turistice din localitate; • Dezvoltarea campaniilor de responsabilitate sociala în rândul companiilor private prin masuri care vizeaza "adoptarea" unui monument istoric de catre acestea; terenurilor din zonele cu potential turistic; <p>MEDIU</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accesarea unor programe de finantare în vederea crearii de noi parcuri si spatii verzi; • Amenajarea locurilor de joaca pentru copii, parcuri si spatii verzi, 65.4% dintre respondentii studiului considerând ca în oras acestea ar trebui amenajate, 76.7% dintre respondenti apreciind ca acestea necesita îmbunatatiri pe viitor; • Întarirea structurilor administrative drept element de baza pentru construirea unui sistem robust de management al mediului si contributia la dezvoltarea durabila; • Evaluarea starii reale si monitoringul factorilor de mediu în vederea fundamentarii unor scenarii si strategii de dezvoltare pe termen scurt, mediu si lung în domeniul mediului, a sanatatii populatiei si în domeniul resurselor regenerabile si neregenerabile; • Posibilitatea utilizarii energiilor neconventionate prin tehnologii noi; • Întarirea parteneriatelor nationale si internationale cu institutii care au ca domeniu de activitate evaluarea biodiversitatii si protectia mediului; • Realizarea de programe/proiecte pentru atragerea de fonduri nationale si europene în vederea protectiei mediului si implementarii politicilor de mediu si a dezvoltarii durabile; • Instruirea permanenta si specifica pentru dezvoltarea capacitatii personalului care implementeaza si aplica efectiv politicile în domeniul protectiei mediului; 	<p>dar nu au sistem de canalizare si epurare al apelor uzate sunt un factor major de presiune asupra mediului;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insuficienta colaborare cu Institute de cercetare-dezvoltare din tara si/sau strainatate si realizarea de consortii în vederea monitoringului integrat al mediului si luarea unor decizii pe termen mediu si lung; • Insuficienta resurselor financiare pentru realizarea unor proiecte la nivel judetean si cofinantarea unor proiecte din fonduri UE; • Personal insuficient instruit pentru implementarea si aplicarea efectiva a politicilor în domeniul protectiei mediului • Slaba identificare a unor surse suplimentare de finantare, în conditii de sustenabilitate, pentru realizarea unor proiecte si programe de anvergura, în special în domeniile infrastructurii, energiei, protectiei mediului, sigurantei alimentare, educatiei, sanatatii si serviciilor sociale; • Manifestarea unor fenomene climatice extreme cu consecinte negative asupra unor activitatii economice; • Posibile inundatii ca urmare a deversarii râului Milcov si a deficitului de lucrari hidrotehnice pentru scurgerea apelor pluviale; • Distrugerea habitatului natural ca urmare a deversarii de ape uzate insuficient epurate în râul Milcov; <p>MEDIUL DE AFACERI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costuri mari de conformare a agentilor economici la standardele de mediu; • Proceduri dificile de obtinere a avizelor (de ex. mediu) de catre societatile comerciale; • Disfunctionalitati ale pietei funciare si de arendare; • Preluarea unor modele gresite de dezvoltare a locatiilor cu destinatii de vacanta; • Sistarea activitatii unor operatori economici ca urmare a cresterii contributiei la sistemul de impozite; <p>SERVICII SOCIALE, EDUCATIE, SANATATE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subfinantare ca urmare a descentralizarii administrative; • Suspendarea / întreruperea / diminuarea unor programe nationale de finantare ca urmare a crizei economice mondiale; • Degradarea si închiderea unor unitati medicale din cauza lipsei fondurilor si a managementului defectuos; • Migratia cadrelor medicale cu pregatire superioara si medie în afara localitatii; • Insuficienta motivare a personalului medical din motive financiare; • Abandonul scolar si frecventa redusa a elevilor din motive financiare si din lipsa perspectivelor pe piata muncii; • Migratia cadrelor didactice spre medii de viata mai avantajoase; • Migrarea locuitorilor în afara localitatii ca urmare a locuri de munca insuficiente; <p>CULTURA, TINERET SI SOCIETATE CIVILA</p>
---	---

- Introducerea ferma a criteriilor de eco-eficienta în toate activitățile de producție sau servicii;
- Asigurarea securității și siguranței alimentare prin valorificarea avantajelor oferite de mediul natural al orașului Odobesti în privința dezvoltării producției agricole;
- Corelarea măsurilor de creștere cantitativă și calitativă a producției agricole, fără a face rabat de la exigențele privind menținerea și sporirea fertilității solului, biodiversității și protejării mediului;
- Extinderea rețelei de gaze naturale și construirea de centrale termice alimentate pe gaze, în vederea reducerii poluării din localitate;
- Organizarea de campanii de informare și educare pentru protecția mediului;
- Nivelul scăzut de poluare a aerului și a apelor din localitate ce favorizează producția ecologică a culturilor agricole;

MEDIUL DE AFACERI

- Disponibilitatea finanțării pentru dezvoltarea mediului de afaceri și susținerea IMM-urilor;
- Folosindu-se de apropierea geografică de Focsani, atragerea investitorilor și a oamenilor care nu doresc să locuiască într-un oraș mare;
- Potențial de dezvoltare a unor grupuri de IMM-uri (clustere);
- Dezvoltarea unor parteneriate între mediul de afaceri și administrația publică locală;
- Susținerea micilor întreprinzători, criteriu evaluat cu importanță maximă de 57.1% dintre respondenți;

SERVICII SOCIALE, EDUCATIE, SANATATE

- Programe de finanțare pentru sănătate (POR, programe naționale);
- Programe de finanțare pentru asistența socială (POR, programe naționale);
- Programe de finanțare pentru reabilitarea unităților de învățământ (POR, Banca Mondială);
- Noile reglementări ale Ministerului Sănătății care creează posibilitatea dotării cu aparatură performantă a unităților ambulatorii de specialitate;
- Legislația privind cabinetele medicale și posibilitatea modernizării acestora;
- Dezvoltarea fondului de locuințe pentru tineri, 74.4% dintre respondenții studiului atribuind locuințelor pentru tineri o importanță maximă;
- Dezvoltarea fondului de locuințe sociale, o altă problemă de importanță maximă în opinia locuitorilor orașului Odobesti, 73.3% dintre respondenții studiului menționând acest lucru;
- Măsuri de susținere a bătrânilor, minorilor fără părinți și a persoanelor cu dizabilități, acestea fiind principalele categorii sociale care necesită cu prioritate asistența socială în opinia respondenților studiului sociologic;
- Promovarea și dezvoltarea parteneriatului public-privat în

- Legea sponsorizării nu prevede facilități fiscale pentru sponsorii pentru cultura;
 - Sucursalele locale ale băncilor nu pot lua decizii de susținere financiară a unor evenimente culturale;
 - Accentuarea stării de degradare în care funcționează o parte din biblioteci;
 - Slabă protecție și punerea în valoare a patrimoniului cultural și natural local;
- #### SERVICII PUBLICE
- Cadru legislativ instabil, care determină – slabă capacitate managerială a autorităților administrației publice în promovarea și susținerea reformelor, a unei reglementări mai bune și a unei bune guvernări

furnizarea serviciilor sociale;

CULTURA, TINERET SI SOCIETATE CIVILA

- Programe de finantare pentru cultura;
- Programe nationale de reabilitare, modernizare si dotare a asezamintelor culturale, din mediul rural si mic urban;
- Oportunitati sporite de accesare a fondurilor europene, ca urmare a încadrării orasului Odobesti în oras de categoria a II-a, cu peste 10 000 de locuitori;
- Reabilitarea spatiilor destinate activitatilor culturale, 42.9% dintre respondentii studiului considerând problema spatiilor destinate activitatilor culturale ca fiind de importanta medie în viitoarea dezvoltare a orasului;

SERVICII PUBLICE

- Existenta unor programe care urmaresc cresterea calitatii si eficientei furnizării serviciilor publice la nivelul administratiei publice locale, locuitorii orasului Odobesti fiind în acord cu afirmatia "Va creste calitatea serviciilor de utilitate publica" în proportie de 69.9%,
;
- Continuarea procesului de descentralizare a serviciilor publice.;
- Organizarea periodica a dezbaterilor publice, tinând cont de faptul ca locuitorii orasului Odobesti nu se considera informati cu privire la viitorul orasului în care locuiesc si apreciaza în proportie de 69.2% ca nu exista suficiente dezbateri publice pe aceasta tema;
- Serviciile publice de alimentare cu apa si canalizare, prin dimensiunea lor sociala, asigura locuri de munca pentru un numar mare de salariati, dar mai ales asigura populatiei conditii optime de trai;

Concluzii analiza SWOT

Luand in considerare principalele amenitari:

- "Tendinta generala de imbatranire a populatiei datorita migratiei externe a populatiei tinere, in cautare de locuri de munca, respectiv venituri superioare celor existente la nivelul mediului economic din Odobesti;
- Rata sporului natural al populatiei (diferenta algebrica între rata natalitatii si rata mortalitatii generale a populatiei) inregistreaza valori negative. Acest aspect alaturi de tendinta generala de imbatranire a populatiei denota o tendinta de scadere populatiei totale din orasul Odobesti pe termen mediu si lung".

Primele masuri adoptate trebuie să vizeze ameliorarea și chiar eliminarea acestui fenomen. Creșterea populației orașului Odobesti se poate realiza prin măsuri socio-economice, dar și prin crearea unor condiții legislative optime care să faciliteze atragerea de capital pentru realizarea unor structuri investitoriale majore, în condițiile în care numărul scăzut al locurilor de muncă este principala cauză a migrației către mediul extern. Potențialul de dezvoltare a orașului Odobesti depinde într-o mare măsură și de capacitatea de creare a parteneritelor public-private prin intermediul programelor cu finanțare europeană. Dezvoltarea a turismului rural, având în vedere tradiția zonei în cultivarea și exploatarea vitei de vie conduce la o creștere economică, o protecție a mediului natural, la o creștere a calității vieții și un pilon de bază în dezvoltarea regiunii.

Faza I: EVALUAREA POTENȚIALULUI DE DEZVOLTARE DURABILĂ A ORAȘULUI ODOBEȘTI

Pentru perioada 2016-2020 trebuie elaborat instrumentul menit să stabilească fundamentul dezvoltării viitoare a orașului, luând în considerare toate aspectele relevante ale vieții cetățenilor săi. Prin urmare, strategia Orașului Odobesti este baza tuturor lucrărilor viitoare și se constituie într-un cadru complex de planificare integrată în care converg sectoare și priorități multiple, identificate drept relevante și semnificative pentru direcțiile viitoare ale dezvoltării orașului.

Dezvoltarea unei așezări urbane este determinată semnificativ de schimbările care se produc în structura economiei locale, în structura populației și în cultura comunitară.

Pe de altă parte, dezvoltarea unui sistem urban este în mod substanțial influențată de aplicarea unui management adecvat, ținând cont de faptul că nu toate nevoile pot fi satisfăcute, iar întrucât resursele disponibile sunt limitate și trebuie utilizate în mod rațional, eficient și eficace, este necesar să se identifice direcții de dezvoltare strategice ale comunității. În urma analizei întreprinse la nivelul unității administrativ-teritoriale, au fost identificate următoarele caracteristici ale orașului Odobesti:

Caracteristici pozitive :

-existența unui potențial natural favorabil în ceea ce privește dezvoltarea agriculturii

si viticulturii, inclusiv dezvoltarea agriculturii ecologice;

-existenta potentialului turistic;

-existenta potentialului de dezvoltare al mediului de afaceri;

-numarul mare al locuitorilor tineri (0-35 ani).

Caracteristici negative:

-deficiente în ceea ce priveste gradul de racordare al locuintelor la retelele de utilitati (retea de alimentare cu apa potabila, retelele de canalizare si alimentare cu gaze naturale);

-starea avansata de degradare a infrastructurii drumurilor locale;

-deficitul fondului locativ;

-slaba valorizare a potentialului turistic;

-probleme de mediu cauzate de deversarea de ape uzate insuficient epurate în râul Milcov, inundatii care produc pagube caselor si terenurilor pe care le detin locuitorii, dar si probleme cauzate de defrisarile necontrolate în vederea utilizarii materialului lemnos, ca principala sursa de încălzire în localitate;

-slaba calitate a serviciilor medicale, ca urmare a gradului scazut de dotare cu aparatura medicala de specialitate.

Din perspectiva modalitatilor de crestere economica, ODOBESTI are, in prezent, un numar mai redus de avantaje comparative fata de principalele localitati urbane ale judetului (Focsani, Adjud): lipsa resurselor materiale exploatabile durabil; sector industrial foarte slab dezvoltat, aproape inexistent; absenta facilitatilor de practicare a turismului de agrement (baze sportive, spatii amenajate pentru petrecerea timpului liber si relaxare, bazine de inot, etc). Astfel, cresterea economica nu poate fi asigurata prin dezvoltarea industriei, iar nivelul de trai scazut al zonei impiedica dezvoltarea serviciilor sau a sectorului tertiar.

In acest fel, agricultura de subzistenta reprezinta ocupatia de baza a unei parti insemnate a populatiei. Pe de alta parte zona ODOBESTI dispune de un potential turistic de exceptie, care permite practicarea mai multor forme de turism: turism cultural, uval, istoric, religios, educational, si peisagistic. In consecinta, dezvoltarea turismului local reprezinta principala directie de actiune pe termen scurt in vederea imbunatatirii calitatii vietii cetatenilor si consolidarii a rolului orasului Odobesti ca centru urban de crestere in judetul Vrancea. Sporirea investitiilor publice si private in turism si valorificarea resurselor si a potentialului turistic existent vor contribui in mod

decisiv la îmbunătățirea gradului de atractivitate a localității și la crearea de noi locuri de muncă. În plus, luând în considerare caracterul predominant agrar al economiei locale, precum și lipsa industriei la nivel zonal, dezvoltarea turismului reprezintă singura garanție a dezvoltării durabile a orașului ODOBESTI.

Cu toate acestea, dezvoltarea durabilă și sustenabilă a orașului Odobesti nu poate fi realizată fără o abordare integrată, care să ia în calcul interdependențele sectoriale ale economiei locale.

Dezvoltarea sectorului turistic, deși prioritară, nu poate fi realizată fără măsuri și acțiuni de îmbunătățire a infrastructurii rutiere, promovarea incluziunii sociale, protecție a mediului și eficientizare energetică, rețonare și modernizare a clădirilor publice rezidențiale, dezvoltare a infrastructurii culturale, construire a unei infrastructuri de transport în comun și dezvoltare a infrastructurii agricole în special a celei destinate viticulturii.

Ca și viziune de dezvoltare, în anul 2020, orașul Odobesti va fi o destinație turistică atractivă, un loc plăcut în care să trăiești, să muncești și să studiezi; un oraș cu autorități locale responsabile și deschise, cu cetățeni activi și o comunitate de afaceri dinamică și implicată.

În anul 2020 orașul Odobesti va fi un oraș care s-a dezvoltat durabil în ceea ce privește:

- Valorificarea potențialului turistic, prin așezarea în partea de est a Câmpiei Române, într-o zonă de margine care face legătura dintre câmpie și Subcarbura Carpaților;
- Dezvoltarea pe plan economic a localității printr-o activitate viticolă și agricolă performantă, care valorifică durabil resursele locale, materiale și umane;
- Îmbunătățirea continuă a calității vieții oamenilor, asigurându-le acces egal la utilități, servicii de asistență socială și sănătate, educație;
- Implicarea activă a instituțiilor pentru dezvoltarea economică și socială echilibrată a județului, consultând democratic comunitatea, partenerii sociali și mediul de afaceri în procesul decizional;
- Existența unei forțe de muncă calificate pentru care există un număr suficient de locuri de muncă bine plătite.
- Misiunea Orașul Odobesti va oferi locuitorilor săi servicii publice, infrastructura și dotări socio-edilitare la standarde europene, asigurându-le acestora un

nivel de trai decent și confortabil, un mediu prielnic formării, muncii și petrecerii timpului liber, precum și acces la servicii publice de calitate.

Scopul Consiliului Local al Orasului Odobesti în elaborarea planului de mobilitate urbană durabilă 2016-2020 de a asigura o viziune coerentă în promovarea proiectelor de investiții la nivelul Autorității Publice Locale, astfel încât să se asigure dezvoltarea economică și socială durabilă a Orasului

Faza II: OBIECTIVE

Obiectivul general consta în îmbunătățirea continuă a calitatii vieții locuitorilor orașului Odobesti, prin creșterea continuă a capacității de planificare și parteneriat a actorilor de la nivel local. În realizarea obiectivului general se va urmări atingerea următoarelor obiective specifice:

- Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii urbane, cu respectarea și cu respectarea mediului înconjurător
- Dezvoltarea economică și crearea condițiilor pentru o piață a muncii flexibilă;
- Dezvoltarea educației, a serviciilor sociale și a serviciilor medicale;
- Dezvoltarea capacității administrației publice locale;

Prin planul de mobilitate Urbana Durabila a orașului Odobesti se organizează și se controlează mobilitatea în funcție de nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială ale orașului având ca țintă următoarele obiective:

- Transportul în comun: eficientizarea transportului în comun prin furnizarea unei strategii de creștere a calitatii, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun care acoperă infrastructura, materialul rulant și serviciile;
- Transportul nemotorizat: creșterea gradului de deplasare utilizând mijloace de transport nemotorizate prin crearea unei infrastructuri dedicate pietonilor și biciclistilor, separate de traficul greu motorizat și menite să reducă timpurile de deplasare;
- Intermodalitatea: stabilirea zonelor și punctelor care integrează diferite moduri de transport și identificarea măsurilor menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent;
- Siguranța rutieră urbană: creșterea siguranței rutiere prin prezentarea de acțiuni dedicate îmbunătățirii siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor și pe factorii de risc din zonele urbane respective;

- Transportul rutier (în mișcare și staționar): optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivelul general, realocând spațiul rutier către alte moduri de transport alternative;
- Logistica urbană: îmbunătățirea eficienței logisticii și a serviciilor de livrare de marfă în oraș către zonele logistice;
- Gestionarea corectă a mobilității: facilitarea tranziției către tipuri de mobilitate durabile, cu implicarea cetățenilor, angajatorilor, școlilor și a altor actori relevanți în domeniul transporturilor;
- Sisteme de transport inteligente: stabilirea unui sistem integrat pentru toate modurile de transport și servicii de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, prin sprijinirea formulării unei strategii, prin implementarea politicilor și prin monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă;

1. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii urbane, cu respectarea mediului înconjurător

1.1. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere și de transport

Analizând gradul de importanță al domeniilor care necesită îmbunătățiri în localitate, 93.2% dintre respondenți consideră că drumurile reprezintă o problemă de importanță maximă, 5.3% apreciază același domeniu ca fiind de importanță medie, doar pentru 0.8% dintre respondenți drumurile din oraș sunt o problemă de importanță mică, un procent egal, de 0.8% spunând că nu pot aprecia.

De asemenea, percepția locuitorilor din Odobesti cu privire la starea drumurilor din oraș este proastă sau foarte proastă în proporție de 70%. 23.3% dintre respondenți apreciază starea drumurilor ca fiind mai puțin bună, în timp ce doar 1.5% dintre cei intervievați o consideră foarte bună.

Curățenia orașului este o altă problemă de importanță maximă pentru locuitorii orașului Odobesti, 88% dintre aceștia menționând acest lucru. 8.3% dintre respondenți au acordat o importanță medie acestui aspect, în timp ce 0.8% au spus că are o importanță mică, iar un procent de 3% dintre aceștia nu pot aprecia. 54.9% dintre locuitorii orașului Odobesti consideră că transportul public reprezintă o problemă de importanță maximă, 27.8% au atribuit un grad de importanță medie, în

timp ce 12.8% au evaluat gradul de importanta al acestui aspect ca fiind mic, iar 4.5% au spus ca nu pot aprecia.

În ceea ce priveste calitatea transportului în comun, 64.7% dintre respondenti îl apreciaza a fi bun , 23.3% l-au apreciat ca fiind deficitar si doar 8.3% ca fiind foarte bun.

1.1.1. Modernizarea strazilor prin pavare/asfaltare, realizarea si modernizarea trotuarelor, a aleilor pietonale si înfiintarea pistelor pentru biciclete;

Proiecte propuse:

- Modernizarea drumurilor comunale în satul Unirea
- Modernizarea drumurilor pietruite si reabilitarea celor aflate în stare tehnica mai putin buna din orasul Odobesti
- Amenajare drum de acces catre amplasamentele locuintelor persoanelor sinistrate în satul Unirea *

1.1.2. Constructie/ reabilitare poduri si podete

Proiecte propuse:

- Constructie/ reabilitare poduri si podete

1.1.3. Modernizarea si dezvoltarea sistemului rutier local si integrarea acestuia în sistemul judetean si national

Proiecte propuse:

- Conectarea directa a orasului la drumul european E85 si implicit cu cel de al IX-lea Coridor Rutier European
- Realizarea unei semaforizari tip „linie verde”
- Amenajarea parcarilor auto în oras

1.1.4. Dezvoltarea si modernizarea sistemului de transport public

Proiecte propuse:

- Achizitionarea unor mijloace de transport în comun ecologice

Plan de mobilitate urbană durabilă 2016 - 2020

- Modernizarea statiilor de autobuze si microbuze printr-un sistem tip de semnalizare si amenajare unitara

Posibile scenarii raportate la starea actuală

Stadiul actual

Mijloc de transport	Procent
Transport personal ca sofer	60%
Transport personal ca pasager	3%
Transport pe jos	20%
Transport in comun	0%
Transport cu bicicleta	17%
Total	100%

Scenariu pesimist

Mijloc de transport	Procent
Transport personal ca sofer	70%
Transport personal ca pasager	5%
Transport pe jos	15%
Transport in comun	0%
Transport cu bicicleta	10%
Total	100%

Plan de mobilitate urbană durabilă 2016 - 2020

Scenariu cu rezultate minime

Mijloc de transport	Procent
Transport personal ca sofer	48%
Transport personal ca pasager	2%
Trasport pe jos	20%
Trasport in comun	10%
Transport cu bicicleta	20%
Total	100%

Scenariu cu rezultate maxime

Mijloc de transport	Procent
Transport personal ca sofer	35%
Transport personal ca pasager	0%
Trasport pe jos	25%
Trasport in comun	20%
Transport cu bicicleta	20%
Total	100%

Scanarii evolutie intermodalitate, orizont 2020

Mijloc de transport	Stadiul actual	Scenariu pesimist	Scenariu cu rezultate minime	Scenariu cu rezultate maxime
Transport personal ca sofer	60%	70%	48%	35%
Transport personal ca pasager	3%	5%	2%	0
Transport pe jos	20%	15%	20%	25%
Transport in comun	0%	0%	10%	20%
Transport cu bicicleta	17%	10%	20%	20%
Total	100%	100%	100%	100%

1 – Îmbunătățirea legăturilor și realizarea unei coerențe în transport

Urbanizarea pe care au cunoscut-o orașele din România în ultimii 20 de ani au încurajat extinderea activităților și dispersarea habitatului. Aceasta dispersare a condus la reducerea eficienței transporturilor în general și a transportului public în particular, precum și subutilizarea modurilor de transport alternativ.

Transportul în comun, cu bicicleta sau pe jos, conform ultimelor statistici au o pondere redusă de până la 20%. Creșterea numărului de înmatriculări din ultima perioadă contribuie semnificativ la saturarea rețelelor rutiere. Dezvoltarea zonelor periferice din oraș și transformarea zonelor centrale în zone comerciale, au un impact semnificativ în încurajarea utilizării automobilelor personale. Zonele centrale și-au mărit capacitatea locurilor de parcare în detrimentul spațiilor pietonale, astfel avantajând dezvoltarea hipermarket-urilor. În concluzie, este necesară reconsolidarea și reorganizarea circulației în teritoriu pentru întreg sistemul de circulație.

<p>Activitatea 1</p>	<p>Coordonarea politicilor de mobilitate in dezvoltarea urbana a oraşului Odobesti și asigurarea nevoilor de mobilitate a populației, promovând in același timp soluții alternative la utilizarea mijloacelor de transport, atenta autoritatilor fiind indreptata catre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizarea unor proiecte in zonele cu densitate mare si operatiuni de reinnoire; • Echilibrarea intensitatii urbane cu cea a locurilor de munca; <ul style="list-style-type: none"> • Mixitate a functiunilor urbane; • Înființarea de transport în comun local; • Retea dimensionata si dezvoltata adecvat pentru practicarea transportului nepoluant.
<p>Obiect/efect</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reducerea timpilor petrecuti in trafic; • Dezvoltarea si incurajarea calatoriilor pe distante scurte cu moduri de transport alternative (bicicleta sau pe jos de exemplu); • Reducerea utilizarii automobilelor personale;
<p>Criteriu de evaluare</p>	<p>Localizarea noilor proiecte dezvoltate</p>
<p>Actori implicați</p>	<p>Primaria oraşului Odobesti – Directia tehnica si Arhitect Sef, operatori de transport, investitori</p>
<p>Termen realizare</p>	<p>2016 – 2020 Avand in vedere importanta acestei actiuni, ea trebuie pusa in aplicare imediat dupa aprobarea P.M.U.D.</p>
<p>Măsuri suplimentare</p>	<p>Legatura cu celelalte documentatii de urbanism si amenajarea teritoriului, etc.</p>

<p>Activitatea 2</p>	<p>Mentinerea controlului cu privire la transportul în comun, deplasările pietonale, cu bicicleta, transportul de marfa sau stationarea automobilelor implicate in noile proiecte de dezvoltare urbana cu impact major pentru orasul Odobesti;</p> <p>Este recomandat ca fiecare proiect sa fie implementat in baza concluziilor si solutiilor desprinse dintr-o analiza asupra mobilitatii din teritoriu;</p>
<p>Obiect/efect</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; • Dezvoltarea si incurajarea calatoriilor pe distante scurte cu moduri de transport alternative (bicicleta sau pe jos de exemplu); • Reducerea utilizarii automobilelor personale;
<p>Criteriu de evaluare</p>	<p>Numărul de proiecte analizate</p>
<p>Actori implicați</p>	<p>Dezvoltatori, investitori, Regiile de transport, Primaria orașului Odobesti – Directia tehnica si Arhitect Sef</p>
<p>Termen realizare</p>	<p>2016 – Aceasta acțiune poate fi pusa in aplicare imediat dupa aprobarea P.M.U.D.</p>
<p>Măsuri suplimentare</p>	<p>Implicarea regiilor/asociațiilor de transport, asociatiilor de biciclisti, pietoni etc.</p> <p>Trimiterea spre consultare catre serviciul responsabil din teritoriu a documentatiei ce face obiectul investitiei.</p>

Activitatea 3	<p>Valorificarea transportului public prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • incurajarea noilor investitii si structurarea lor in jurul axelor de transport in comun; • amenajarea circuitelor pietonale, a pistelor pentru biciclisti si transformarea acestora in trasee confortabile si sigure; • reînființarea transportului feroviar; • valorificarea potentialului de dezvoltare urbana pe baza resurselor feroviare pe care le detine orașul Odobesti;
Obiect/efect	<ul style="list-style-type: none"> • Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; • Dezvoltarea si incurajarea calatoriilor pe distante scurte cu moduri de transport alternative (bicicleta sau pe jos de exemplu); • Reducerea utilizarii automobilelor personale;
Criteriu de evaluare	Analizare prin documentatii de urbanism.
Actori implicați	Dezvoltatori, investitori, Operatori de transport, Primaria orașului Odobesti – Directia tehnica si Arhitect Sef, CFR
Termen realizare	2016 – 2020
Măsuri suplimentare	Legatura cu celelalte documentatii de urbanism si amenajarea teritoriului, etc.

2 – Transformarea transportului public intr-unul atractiv

Obiectivul planului de mobilitate urbana durabila este de a favoriza accesibilitatea locala si de a promova multimodalitatea. Planul de mobilitate urbana durabila are ca scop cresterea eficientei transportului in comun prin realizarea unor fluxuri care sa satisfaca nevoile prezente si viitoare ale utilizatorilor. Obiectivul este


Plan de mobilitate urbană durabilă 2016 - 2020

de a realiza o crestere de 80% a utilizarii mijloacelor de transport in comun pana in anul 2020. Acest lucru este strans legat si de preturile carburantilor, o crestere a preturilor va contribui semnificativ la atractivitatea transportului public.

Activitatea 4	Atingerea obiectivelor propuse prin Planul de Mobilitate Urbana Durabila prin crearea unei oferte calitative de transport public in zonele unde exista cerere – in special zone de locuit si de activitati economice.
Obiect/efect	Dezvoltarea retelei de transport public si a utilizarii acesteia.
Criteriu de evaluare	Monitorizarea numarului de km parcursi pe an a mijloacelor de transport in comun; Numarul de pasageri transportati;
Actori implicați	Operatorii de transport, investitori.
Termen realizare	2016-2020 – Primele masuri de imbunatatire pot fi luate imediat dupa aprobarea P.M.U.D.
Măsuri suplimentare	Feedback prin informatiile colectate de la calatori.

Activitatea 5	Inființarea rețelei de transport in comun prin linii simplificate, bucle si trase pentru îmbunătățirea serviciilor oferite utilizatorilor si prin conectarea zonelor de locuit cu cele de activitati pentru facilitarea calatoriilor de acasa la munca si invers.
Obiect/efect	Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun;
Criteriu de evaluare	Structura rețelei de transport; Frecventa si densitatea liniilor de transport in comun.
Actori implicați	Dezvoltatori, investitori, operatori de transport, Primaria orașului Odobesti - Directia tehnica si Arhitect Sef
Termen realizare	2016 – Aceasta acțiune ar putea fi pusa in aplicare pe termen mediu, concomitent cu realizarea unui terminal de transport (nod intermodal). Studiile prealabile cu privire la restructurarea si realizarea nodului intermodal ar putea fi lansate imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
Măsurile suplimentare	Feedback prin informatiile colectate de la calatori; Imbunatatirea relatiilor cu utilizatorii; Initierea unor campanii de comunicare/dezbateri;

<p>Activitatea 6</p>	<p>Realizarea rețelei de transport în comun și optimizarea timpilor de parcurgere a traseelor prin identificarea zonelor de hazard din punct de vedere al desfășurării traficului și eliminarea cauzelor ce produc întârzieri repetate.</p> <p>Lucrări de reabilitare a drumurilor care vor contribui în mod pozitiv la reducerea timpilor de parcurgere a traseelor.</p>
<p>Obiect/efect</p>	<p>Incurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun; Reducerea utilizării automobilelor personale.</p>
<p>Criteriu de evaluare</p>	<p>Viteza medie de deplasare a mijloacelor de transport în comun; Numărul de km parcurși de către mijloacele de transport în comun; Reabilitarea drumurilor aflate în stare de degradare sau finalizarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor începute.</p>
<p>Actori implicați</p>	<p>Dezvoltatori, investitori, operatori de transport, Primăria orașului Odobesti</p>
<p>Termen realizare</p>	<p>2016-2020</p> <p>Studiile pentru coordonarea și îmbunătățirea rețelelor de transport în comun se pot lansa imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.</p> <p>Este o acțiune continuă, care trebuie să însoțească fiecare proiect de drum care face parte dintr-un traseu al unei linii de transport în comun.</p>
<p>Măsurile suplimentare</p>	<p>Feedback prin informațiile colectate de la călători; Îmbunătățirea relațiilor cu utilizatorii; Inițierea unor campanii de comunicare/dezbateri;</p>

<p>Activitatea 7</p>	<p>Utilizarea potentialului turistic si valorificarea acestuia prin infiintarea unei linii de transport in comun in scop turistic – tip City Tour; Achizitionarea unor autocare pentru City Bus</p> 
<p>Obiect/efect</p>	<p>Promovare turistica;</p>
<p>Criteriu de evaluare</p>	<p>Viteza medie de deplasare a mijloacelor de transport in comun; Numarul de km parcursi de catre mijloacele de transport in comun; Reabilitarea drumurilor aflate in stare de degradare sau finalizarea lucrarilor de reabilitare a drumurilor incepute.</p>
<p>Actori implicați</p>	<p>Cresterea numarului de vizitatori.</p>
<p>Termen realizare</p>	<p>2016-2020 Aceasta acțiune poate fi pusa in aplicare imediat dupa aprobarea P.M.U.D.</p>
<p>Măsurile suplimentare</p>	<p>Stabilirea traseului/traseelor de vizitare.</p>

Activitatea 8	Îmbunătățirea accesibilității cu mijloace de transport în comun în orașul Odobesti din localitățile învecinate, prin realizarea unor oferte destinate în special navetistilor.
Obiect/efect	Incurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun; Reducerea utilizării automobilelor personale.
Criteriu de evaluare	Numărul abonaților navetisti; Numărul ofertelor; Numărul liniilor de transport în comun. Reabilitarea drumurilor aflate în stare de degradare sau finalizarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor începute.
Actori implicați	operatori de transport, Primăria
Termen realizare	2016 – Această acțiune poate fi pusă în aplicare imediat după aprobarea P.M.U.D.
Măsurile suplimentare	Eficiențizarea rețelei de transport și realizarea unor bune conexiuni între diferite tipuri de transport în comun sau la schimbarea liniilor.

3 – Utilizarea conceptului de intermodalitate

Prin studiul realizat, s-a constatat lipsa intermodalității, respectiv a eficienței de transport, corelarea acestora și articularea stațiilor de așteptare la schimbul mijloacelor de transport în comun. Lipsa unor puncte intermodale duce la scăderea atractivității și a interesului asupra utilizării mijloacelor de transport în comun cu cel puțin 15%.

Activitatea 9	<p>Realizarea unor noduri intermodale care sa reuneasca mai multe tipuri de transport in comun, facilitandu-se conexiunile dintre diferite moduri de transport in comun.</p> <p>Aceste noduri vor reuni tipuri de transport precum autobuzele, autobuzele/microbuzele din zona cu mijloacele de transport pe cale ferata, taxi, biciclete s.a. Nodurile intermodale vor deveni in timp noi nuclee in dezvoltarea locala a oraşului Odobesti, din punct de vedere economic si social.</p>
Obiect/efect	<p>Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; Reducerea utilizarii automobilelor personale.</p>
Criteriu de evaluare	<p>Realizarea studiilor necesare si a lucrarilor.</p>
Actori implicați	<p>Operatori de transport locali, Primaria oraşului Odobesti, MT, CFR</p>
Termen realizare	<p>Avand in vedere importanta acestor proiecte, studiile ar trebui demarate imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.</p>
Măsuri suplimentare	<p>Reorganizarea retelelor de transport pentru imbunatatirea accesibilitatii; Realizarea unui sistem de colectare a datelor de la calatori pentru optimizarea in permanenta a transportului in comun.</p>

Activitatea10	Realizarea unui sistem de parcare tip PARK & RIDE in zonele periferice ale oraşului Odobesti in care utilizatorii isi pot plasa automobilele personale, motociclete sau bicicletele in siguranta pentru a calatori mai departe cu mijloacele de transport in comun.
Obiect/efect	Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; Reducerea utilizarii automobilelor personale.
Criteriu de evaluare	Realizarea si utilizarii P & R; Reducerea traficului in zona centrala;
Actori implicați	Operatori de transport locali, Primaria oraşului Odobesti
Termen realizare	2016 – 2020
Măsuri suplimentare	Adaptarea rețelei de transport in comun si conectarea la P & R; Obtinere feedback din partea utilizatorilor; Urmărirea in permanenta a evolutiei actiunii.

<p>Activitatea 11</p>	<p>Realizarea unor parcuri pentru biciclete sigure aflate in proximitatea statiilor principale, aferente mijloacelor de transport in comun si a garilor (acțiune necesară după reînființarea gării și a transportului în comun)</p> 
<p>Obiect/efect</p>	<p>Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; Reducerea utilizarii automobilelor personale.</p>
<p>Criteriu de evaluare</p>	<p>Cererea de locuri de parcare pentru biciclete;</p>
<p>Actori implicați</p>	<p>Operatori de transport locali, Primaria orașului Odobesti, CFR</p>
<p>Termen realizare</p>	<p>Aceasta acțiune poate fi pusă în aplicare împreună cu crearea stațiilor de transport și a garilor.</p>
<p>Măsuri suplimentare</p>	<p>Obținere feedback din partea utilizatorilor; Realizarea nodurilor intermodale; Modernizarea garilor și autogarilor.</p>

Plan de mobilitate urbană durabilă 2016 - 2020

Activitatea 12	Infiintare campanie de informare a cetatenilor asupra avantajelor utilizarii transportului in comun si asupra intermodalitatii.
Obiect/efect	Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; Reducerea utilizarii automobilelor personale.
Criteriu de evaluare	Implementarea.
Actori implicați	Operatori de transport locali, Primaria orașului Odobesti
Termen realizare	Studiile se pot realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
Măsuri suplimentare	Feedback utilizatori.

4 – Moduri de transport blande (mersul pe jos si mersul cu bicicleta)

<p>Activitatea13</p>	<p>Reconfigurarea profilelor rețelei stradale pentru favorizarea deplasărilor pietonale, pentru desfasurarea circulatiei in siguranta si intr-un mod placut, in special in apropierea scolilor, a institutiilor publice si de servicii, existente si viitoare. Dotarea acestora cu mobilier urban adecvat si implementarea unor restrictii de viteza de 30 km/h pentru zonele cele mai aglomerate si zonele de locuit.</p> 
<p>Obiect/efect</p>	<p>Incurajarea utilizarii mijloacelor de transport in comun; Reducerea utilizarii automobilelor personale.</p>
<p>Criteriu de evaluare</p>	<p>Creșterea procentului de deplasare pe jos;</p>
<p>Actori implicați</p>	<p>Primaria orașului Odobesti, Consiliul Local</p>
<p>Termen realizare</p>	<p>Se poate pune in aplicare imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.</p>
<p>Măsuri suplimentare</p>	<p>Feedback utilizatori.</p>

Activitatea 14	Identificarea, modernizarea traseelor pietonale si punerea in valoare a acestora prin mobilare adecvata, vegetatie de aliniament care sa vina in sprijinul circulatiei pietonale.
Obiect/efect	Cresterea atractivitatii si a imaginii urbane. Incurajarea si sustinerea circulatiei pietonale prin functiuni comerciale la parterul cladirilor.
Criteriu de evaluare	Creșterea procentului de deplasare pe jos;
Actori implicați	Primaria orașului Odobesti, Consiliul Local
Termen realizare	Se poate pune in aplicare imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
Măsurile suplimentare	Feedback utilizatori.

Activitatea15	Realizarea unor campanii de educare si respectare a circulatiei pietonale precum si de crestere a confortului si sigurantei persoanelor cu dizabilitati in circulatia urbana. Reducerea numarului de parcarile neregulate.
Obiect/efect	Incurajarea mersului pe jos si cu bicicleta; Reducerea utilizarii automobilului personal.
Criteriu de evaluare	Reducerea amenzilor pentru parcarile neregulate.
Actori implicați	Primaria orașului Odobesti, Consiliul Local
Termen realizare	Se poate pune in aplicare imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
Măsuri suplimentare	Angajarea unui observator pentru parcarile neregulate.

Plan de mobilitate urbană durabilă 2016 - 2020

Activitatea 16	Inițierea unui studiu, a unui plan VELO al orașului Odobesti pentru a crea și pentru a defini o rețea completă de piste pentru bicicliști, în vederea creșterii numărului de utilizatori. Realizarea unei piste pentru bicicliști pe toată lungimea Străzii
Obiect/efect	Incurajarea mersului pe jos și cu bicicleta; Reducerea utilizării automobilului personal.
Criteriu de evaluare	Lansarea studiului;
Actori implicați	Primăria orașului Odobesti, Consiliul Local
Termen realizare	Se poate pune în aplicare imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
Măsuri suplimentare	Angajarea unui observator pentru evaluarea pistelor pentru bicicliști.

Activitatea17	Incurajarea dezvoltatorilor privati in realizarea unor locuri de parcare pentru biciclete care sa ofere siguranta utilizatorilor.
Obiect/efect	Incurajarea mersului pe jos si cu bicicleta; Reducerea utilizarii automobilului personal.
Criteriu de evaluare	Numarul locurilor de parcare amenajate pe domeniu public si pe proprietatile private.
Actori implicați	Primaria orașului Odobesti, Consiliul Local, investitori
Termen realizare	Se poate pune in aplicare imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila.
Măsuri suplimentare	Identificarea unei persoane responsabile cu dezvoltarea parcarilor pentru biciclete. Coordonarea rețelelor cu noile proiecte de drumuri si integrarea acestora in rețeaua VELO.

Activitatea 18	Cresterea sigurantei pietonilor si combaterea infractiunilor prin amplasarea camerelor video pe raza orasului Odobesti, in special in zonele aglomerate.
Obiect/efect	Cresterea sigurantei locuitorilor orasului Odobesti.
Criteriu de evaluare	Numarul de infractiuni.
Actori implicați	Primaria orașului Odobesti, Consiliul Local, investitori
Termen realizare	Se poate realiza dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila. 2016 – 2020 – Amplasarea camerelor video de supraveghere
Măsuri suplimentare	Infiintarea unui departament responsabil cu supravegherea populatiei.

5 – Coordonarea și controlul circulației automobilelor

Dintre toate modurile de transport, mașina personală este cea mai utilizată, ceea ce aduce o contribuție semnificativă a emisiilor de CO₂, principalul factor în creșterea efectului de seră.

Activitatea 19	Cresterea siguranței în trafic prin amenajarea intersecțiilor cu probleme, implementarea sensurilor unice de circulație și realizarea unui sistem de supraveghere video a traficului.
Obiect/efect	Cresterea siguranței în trafic și descongestionarea traficului și a intersecțiilor aglomerate.
Criteriu de evaluare	Numarul de accidente. Timpul petrecut în trafic.
Actori implicați	Primăria orașului Odobesti, Poliția Rutieră, populația locală, administratorul drumului
Termen realizare	Studiile pot începe imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.
Măsuri suplimentare	Consultare reprezentanți ai transportatorilor, studii de specialitate; Parteneriat cu poliția rutieră.

<p>Activitatea 20</p>	<p>Implementarea unor zone de taxare diferentiata pentru locurile de parcare amenajate la sol, in functie de zonele stabilite de taxare.</p> <p>Cresterea tarifului de parcare pe ora exponential cu timpul de parcare;</p> <p>Prima ora poate fi gratuita pentru masinile electrice, pentru persoanele cu dizabilitati sau masini ale vizitatorilor din afara judetului(dupa caz-se va stabili prin Regulamentul de parcare);</p> <p>Instalarea unor mijloace de control eficiente pentru aplicarea politicilor de parcare si respectarea acestora de catre utilizatori;</p> <p>Marirea gradului de siguranta prin sprijinul politiei si sanctionarea severa a parcarilor neregulamentare, obsructionarii circulatiei pietonale sau a persoanelor cu dizabilitati;</p> <p>Se recomanda consultarea cu locuitorii pentru stabilirea conditiilor de parcare a riveranilor din zona centrala;</p> <p>Se recomanda evitarea investitiilor in parcaje cu capacitate foarte mare in zona centrala a orasului.</p>
<p>Obiect/efect</p>	<p>Reducerea traficului auto;</p> <p>Cresterea ciclurilor de schimb a automobilelor pe locurile de parcare;</p> <p>Reducerea stationarii autovehiculelor pe termen lung.</p>
<p>Criteriu de evaluare</p>	<p>Scaderea numarului de parcaje realizate neregulamentar.</p>
<p>Actori implicați</p>	<p>Primaria orașului Odobesti, Politia Rutiera, populatia locala, administratorul drumului</p>
<p>Termen realizare</p>	<p>Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;</p>
<p>Măsurile suplimentare</p>	<p>Realizarea infrastructurii de monitorizare;</p>

Plan de mobilitate urbană durabilă 2016 - 2020

	<p>Stabilirea si aprobarea unui regulament de parcare;</p> <p>Definirea zonelor de taxare, prin HCL;</p> <p>Definirea tarifelor de taxare, prin HCL;</p> <p>Initierea unui masterplan in vederea gestionarii locurilor de parcare din zona centrala a orasului.</p>
--	---

Activitatea 21	Realizarea unor parcări supraterrane mecanizate si amplasarea acestora in zonele de locuit.
Obiect/efect	Imbunatatirea imaginii urbane si reducerea parcarilor neregulamentare.
Criteriu de evaluare	Cresterea numarului locurilor de parcare.
Actori implicați	Primaria orașului Odobesti, Politia Rutiera, Administratia Domeniului Public, Administratorul Drumului
Termen realizare	Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
Măsuri suplimentare	Identificarea terenurilor libere de constructii cu potential de amenajare a parcarilor supraterrane mecanizate.

Activitatea 22	Dezvoltarea unei politici globale cu scopul de reducere a vitezei de deplasare atat pe strazile principale cat si pe celelalte categorii de strazi, pentru reducerea emisiilor de CO2 si pentru imbunatatirea sigurantei in trafic. Aceasta politica are ca obiectiv principal reducerea vitezei pe arterele sau axele principale(din periurban) de penetratie a orasului Odobesti.
Obiect/efect	Optimizarea cailor rutiere de comunicare; Imbunatatirea sigurantei in trafic;
Criteriu de evaluare	Scaderea nivelul de zgomot (db) si CO2; Numarul de km cu nivel scazut de zgomot si CO2.
Actori implicați	Primaria orașului Odobesti, Politia Rutiera, Administratia Domeniului Public, Agentia pentru Protectia Mediului
Termen realizare	Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
Măsuri suplimentare	Constituirea unei comisii de evaluare si monitorizare a traficului in parteneriat cu Politia rutiera;

<p>Activitatea 23</p>	<p>Realizarea unui sistem de observare si monitorizare a traficului in vederea cresterii sigurantei rutiere.</p> <p>Stabilirea si punerea in practica a unui obiectiv ambitios, precum „Zero persoane accidentate/ucise in accidente rutiere in anul 2020” prin actiuni emblematice:</p> <p>Realizarea unor campanii de responsabilizare a tuturor participantilor la trafic;</p> <p>Realizare unor campanii de educare si informare a populatiei;</p> <p>Realizarea unor campanii de crestere a constiintei si respectului in trafic;</p> <p>Asigurarea trecerilor la nivel cu calea ferata;</p> <p>Imbunatatirea semnalisticii rutiere.</p>
<p>Obiect/efect</p>	<p>Imbunatatirea sigurantei in trafic;</p>
<p>Criteriu de evaluare</p>	<p>Scaderea evenimentelor Rutiere;</p> <p>In 2014 au fost inregistrate 536 evenimente rutiere din care au rezultat vatamari de persoane.</p>
<p>Actori implicați</p>	<p>Primaria orașului Odobesti, Politia Rutiera, Administratia Domeniului Public</p>
<p>Termen realizare</p>	<p>Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;</p>
<p>Măsuri suplimentare</p>	<p>-</p>

6 – Organizarea transportului de marfuri

Activitatea 24	Realizarea unui studiu privind fluxul de marfuri la nivel zonal si infiintarea unui departament care sa analizeze si sa amelioreze in permanent logistica si transportul de marfuri din oras.
Obiect/efect	Reducerea distantelor de parcurgere pentru livrarea bunurilor;
Criteriu de evaluare	Lansarea studiului si infiintarea departamentului responsabil cu logistica de transport a marfurilor; Reducerea numarului de km parcursi pentru livrarea marfurilor.
Actori implicați	Primaria orașului Odobesti, Transportatori, CNADNR
Termen realizare	Se poate realiza imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
Măsuri suplimentare	Constituirea unui grup de lucru responsabil cu transportul de marfa.

Activitatea 25	<p>Studierea și realizarea unui parteneriat între entitățile comerciale private (transportatori, comercianți cu amănuntul) și autoritatea publică cu privire la distribuirea marfurilor în oraș;</p> <p>Realizarea unui regulament de aprovizionare care să răspundă nevoilor comercianților, mai ales în zonele aglomerate, fără a perturba liniștea și confortul locuitorilor prin:</p> <p>Identificarea unei scheme optime de aprovizionare;</p> <p>Facilitarea achiziționării unor autovehicule de aprovizionare electrice (cu zero emisii CO₂);</p>
Obiect/efect	Reducerea disconfortului locuitorilor cauzat de transportatorii de marfuri;
Criteriu de evaluare	Lansarea studiilor; Feedback după lansarea experimentelor.
Actori implicați	Primăria orașului Odobesti, Transportatori/firme aprovizionare, comercianți.
Termen realizare	Studiile se pot realiza imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă; Proiect pe termen mediu și lung 2016-2020
Măsurile suplimentare	Constituirea unui grup de lucru responsabil cu transportul de marfa.

7 – Alte elemente importante

Activitatea 26	Dezvoltarea și susținerea unor programe de sensibilizare, responsabilizare și conștientizare a locuitorilor cu privire la respectarea planului de mobilitate și la importanța acestuia în dezvoltarea socio-economică a orașului Odobesti. În special prin activități educative destinate publicului tânăr.
Obiect/efect	Reducerea utilizării automobilului personal; Încurajarea utilizării transportului în comun și promovarea acestuia.
Criteriu de evaluare	Numărul de campanii efectuate în acest sens; Numărul de acțiuni și activități educative.
Actori implicați	Primăria orașului Odobesti, Poliția Rutieră, Operatori locali de transport, CNADNR, Transportatori/firme aprovizionare, comercianți.
Termen de realizare	Această acțiune poate începe imediat după aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă;
Măsuri suplimentare	Constituirea unui grup de lucru responsabil cu transportul de marfă.

Plan de mobilitate urbană durabilă 2016 - 2020

Activitatea 27	Imbunatatirea semnalisticii si cresterea gradului de promovare a orasului in scop turistic, prin: Promovare in media; Infiintare retea info-pointuri; Brosuri; Video-prezentari.
Obiect/efect	Promovare turistica si imbunatatirea imaginii orasului.
Criteriu de evaluare	Numarul anual de vizitatori; Impresii vizitatori.
Actori implicați	Primaria orașului Odobesti, Politia rutiera, Investitori privati, Operatori locali de transport, comercianti.
Termen de realizare	Aceasta actiune poate incepe imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
Măsuri suplimentare	Colectarea impresiilor vizitatorilor.

Activitatea 28	Incurajarea achizitionarii mijloacelor de transport electrice si instalarea statiilor de incarcare a automobilelor electrice. Pentru incurajarea innoirii parcului taximetrelor cu unele electrice, se recomanda sustinerea din partea autoritatilor prin incarcarea gratuita a acestora.
Obiect/efect	Reducerea poluarii cu noxe;
Criteriu de evaluare	Numarul de automobile electrice inmatriculate in orasul Odobesti; Numarul statiilor de incarcare a automobilelor electrice.
Actori implicați	Primaria orașului Odobesti, Investitori privati, Operatori locali de transport locali
Termen realizare	Aceasta actiune poate incepe imediat dupa aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila;
Măsuri suplimentare	-

Faza III: MASURI DE DEZVOLTAREA A ORASULUI ODOBESTI

Directiile strategice de dezvoltare a orasului Odobesti in perioada 2014-2020 reprezinta o continuare a eforturilor investitionale realizate de APL Odobesti in privinta consolidarii rolului de centru urban de crestere la nivelul judetului Vrancea. Fundamentarea acestora s-a realizat luand in considerare atat nevoile locale cat si prevederile Strategiei Nationale de Dezvoltare Regionala, Planul de Dezvoltare Regionala a Regiunii Sud-Est, respectiv Orientarile Strategice Comunitare aferente perioadei 2014-2020.

Consolidarea rolului orasului Odobesti de centru urban de crestere la nivelul judetului Vrancea are la baza si principiile comunitare privind dezvoltarea policentrica: „Perspectiva Europeana de Dezvoltare Spatiala” publicata in 1999 (European Spatial Development Perspective - ESDP).

"In viziunea ESDP (CEC, 1999), dezvoltarea policentrica bazata pe structuri urbane poate contribui la cinci dintre obiectivele europene: dezvoltare regionala echilibrata; reducerea disparitatilor regionale; cresterea competitivitatii europene;

integrarea regiunilor europene în economia globală; dezvoltarea sustenabilă (ESPON, 2004; CEC, 1999).

Dezvoltarea durabilă este urmărită în toate acțiunile prevăzute în Strategie pentru că protejarea mediului înconjurător reprezintă o problemă fundamentală. Acțiunile prevăzute să fie implementate conform Strategiei au o contribuție semnificativă la dezvoltarea durabilă a orașului Odobesti și a Regiunii de Dezvoltare Sud Est, din care acesta face parte. În primul rând, o infrastructură mai bună de transport contribuie la o rationalizare/fluidizare a traficului. De asemenea, introducerea mijloacelor de transport urban nepoluate au același efect de reducere a poluării din orașe. Acțiunile de reabilitare urbană sprijină dezvoltarea unor spații curate și estetice, reabilitarea de zone abandonate reduce riscul apariției de focare de infecție din interiorul orașelor. De asemenea, vor fi luate măsuri de reducere a efectelor investițiilor realizate asupra mediului.

Un element important al dezvoltării durabile îl reprezintă asigurarea eficienței energetice și utilizarea durabilă a energiei. Toate operațiunile care se adresează reabilitării clădirilor vor lua în considerare eficiența energetică și, acolo unde este posibil, utilizarea energiei durabile va fi utilizată ca un criteriu pentru selecția și prioritizarea proiectelor.

Proiectele prevăzute vizează implementarea sistemelor de alimentare cu apă și canalizare, contribuind în mod esențial la dezvoltarea accesului la utilități a cetățenilor orașului, prin respectarea principiului dezvoltării durabile.

O strategie de dezvoltare bazată pe policentricitate poate fi în contextul prezent o oportunitate pentru localitățile mici și medii de a-și integra obiectivele și prioritățile în strategii de dimensiuni mai mari și la un nivel relevant.

Astfel, îmbunătățirea infrastructurii de transport și comunicații, dezvoltarea rețelelor de energie și creșterea numărului și varietății serviciilor la nivelul acestor localități, unele dintre ele cu resurse limitate, pot deveni elemente integrante ale dezvoltării la nivel intra-, inter-regional, sau trans-frontalier." În viziunea UAT Odobesti, consolidarea rolului de centru urban de creștere la nivelul județului Vrancea are la bază atât creșterea calității vieții cetățenilor cât și sprijinirea dezvoltării continue și durabile a mediului economic.

Un mediu economic dezvoltat trebuie să producă oportunități pentru populația ocupată, în sensul disponibilității locurilor de muncă, a accesibilității (prin toate

mijloacele) către locul de muncă și să ofere oportunități educaționale și de perfecționare, un mediu de lucru favorabil și oportunități de realizare a unei cariere.

Conform cercetărilor și concluziilor sociologului olandez Ruut Veenhoven² calitatea unei vieți poate fi măsurată prin 4 indicatori de bază:

- a) Condiții bune de viață;
- b) Abilitatea de a trăi a unei persoane în mediul de existență;
- c) Utilitatea vieții;
- d) Aprecierea vieții.

Condiții bune de viață

Acest indicator măsoară în mod explicit calitatea mediului în care indivizii își trăiesc viața, respectiv calitatea vieții urbane (determinată în mod predominant de natura materială a infrastructurii urbane). Abilitatea de a trăi a unei persoane denotă măsura în care o persoană este capabilă să facă față problemelor și încercărilor vieții.

Utilitatea unei vieți (evaluarea din exterior a acesteia) și aprecierea (intrinsecă) calității unei vieți reprezintă două concepte legate. Atunci când viața unui individ prezintă utilitate, va crește în general și aprecierea intrinsecă asupra acelei vieți. În viziunea lui Ruut Veenhoven, administrațiile locale joacă un rol esențial în creșterea calității vieții unui cetățean, ele având posibilitatea influențării fiecărui indicator menționat mai sus. În alte cuvinte, strategia și politicile investitoriale asumate de APL trebuie să sporească șansa la viața a cetățenilor cu scopul creșterii utilității vieții și aprecierii subiective a acesteia. Acest fapt constituie progresul unei societăți, respectiv dezvoltarea continuă și durabilă a acesteia din punct de vedere economic și social.

Referinte bibliografice:

https://ro.wikipedia.org/wiki/Pagina_principala

Strategia de dezvoltare nationala 2014-2020

Strategia de dezvoltare pentru regiunea S-E 2014-2020

Strategia de dezvoltare Vrancea 2014-2020

Strategia de dezvoltare a orasului Odobesti 2014-2020

Orinetari-dezvoltarea si implementarea unui PMUD –varianta 2014

POR 2014-2020

www.mobilityplans.eu

Manualul Pilot 2007, www.pilot-transport.org/index.
