ROMÂNIA
JUDEŢUL SUCEAVA
CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI BOSANCI

PROIECT DE HOTĂRÂRE
privind aprobarea
Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Zonei Urbane Funcționale Suceava

Consiliul Local al Comunei Bosanci,
Având în vedere Referatul de aprobare al Primarului comunei Bosanci, nr.10903 din 10.11.2022
Raportul compartimentului investiții nr. 10905 din 10.11.2022,
Avizul Comisiei economico-financiară, juridică şi disciplinară;
În temeiul dispozițiilor art.129 alin. (2), lit. (d), alin. (7), lit. (r), art. 139, alin. (1), art. 196, alin. (1), lit. (a) din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ.

HOTĂRĂŞTE:

Art.1. Se aprobă Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Zonei Urbane Funcționale Suceava în forma prezentată în anexa ce constituie parte integrantă din prezenta hotărâre.
Art.2. Primarul comunei Bosanci, prin aparatul de specialitate, va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

BOSANCI , **Iniţiatorul proiectului de hotărâre ,**

Primar , Neculai MIRON

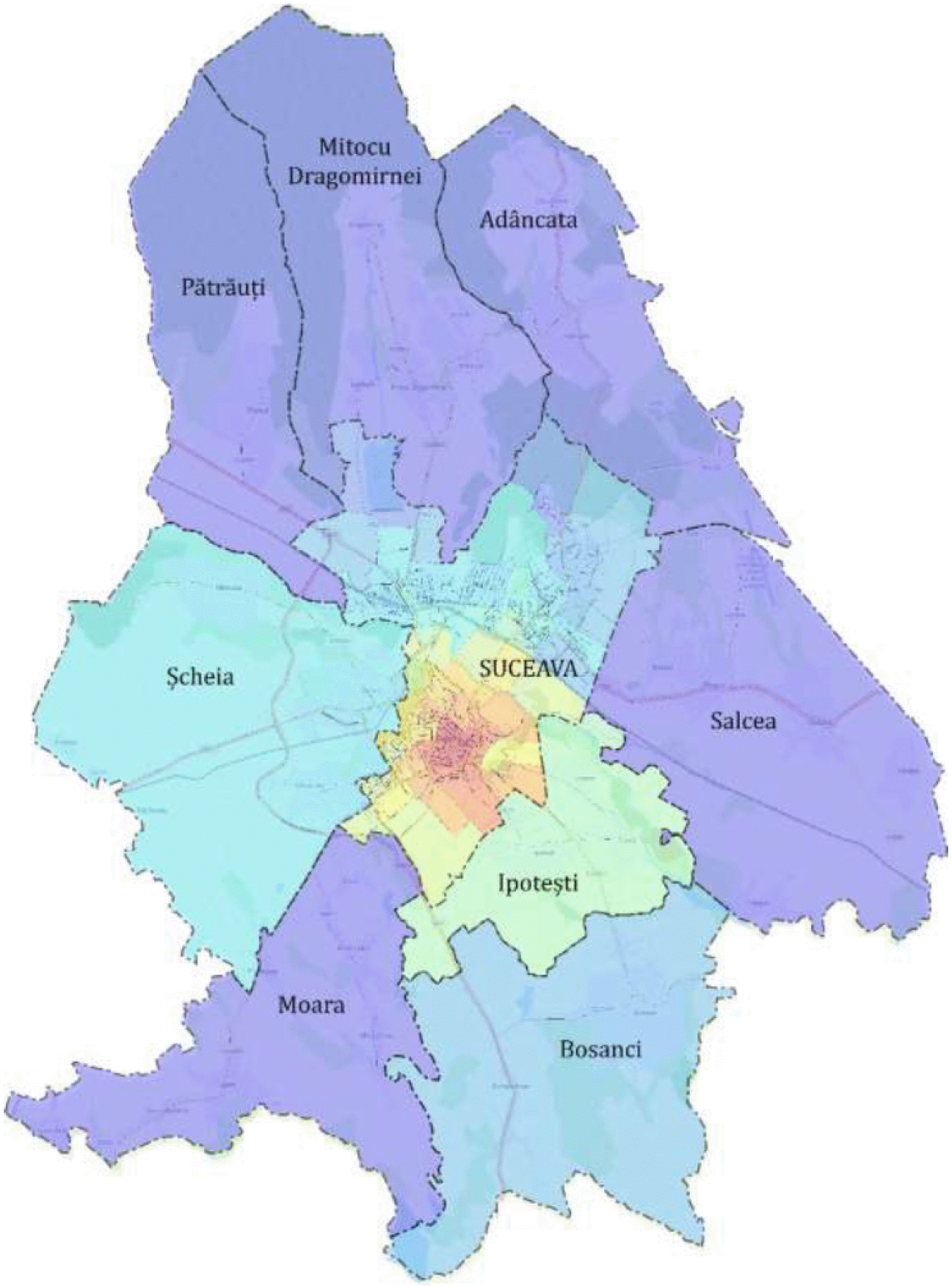
Avizează pentru legalitate ,
Secretarul general al U.A.T.
Comuna Bosanci

Zamfir BIVOL

MUNICIPIUL
SUCEAVA

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

AL ZONEI URBANE FUNCŢIONALE SUCEAVA



Beneficiar: **MUNICIPIUL SUCEAVA**

Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**

2022

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

AL ZONEI URBANE FUNCȚIONALE SUCEAVA

Contract de servicii 3825 / 08.02.2021

«Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Zonei Urbane Funcționale Suceava și a Documentației pentru obținerea Avizelor și Acordurilor necesare, în vederea obținerii finanțării nerambursabile în cadrul Programului Operațional Regional 2021-2027»

Prezentul document a fost elaborat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. cu scopul de a fi utilizat NUMAI de către beneficiarul MUNICIPIUL SUCEAVA, conform principiilor de consultanță general acceptate și a condițiilor specificate în contract.

Copierea, extragerea, folosirea oricăror informații cuprinse în acest document (parțial sau în totalitate) de către părți terțe, în orice scop, este interzisă fără acordul scris al beneficiarului sau elaboratorului. Încălcarea acestei prevederi se pedepsește conform legislației aflată în vigoare.

Beneficiar: MUNICIPIUL SUCEAVA

B-dul 1 Mai, Nr. 5A, Suceava, jud. Suceava, România

Tel.: 0230 212 696 Fax: 0230 520 593 E-mail: primsv@primariasv.ro

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Bulevardul Republicii, Nr. 117A, Pitești – 110195, jud. Argeș, România

Tel.: 0722 655 228 Fax: 0348 459 078 E-mail: sigma_mobility_engineering@yahoo.com

SOCIETATEA COMERCIALĂ SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. PITEȘTI-ARGEȘ

CUPRINS

ETAPA I a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC 7

1. INTRODUCERE 8

1.1. Scopul și rolul documentației 8

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială 14

1.2.1. Cadrul european 17

1.2.2. Cadrul național 26

1.2.3. Cadrul regional 39

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale 46

1.3.1. Planuri Urbanistice Generale 46

1.3.2. Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Clima al Municipiului Suceava 47

1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT 48

1.4.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030 48

1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. pentru Zona Urbană Funcțională Suceava 49

2. ANALIZA SITUAŢIEI EXISTENTE 52

2.1. Contextul socio-economic 52

2.1.1. Date demografice 52

2.1.2. Date socio-economice 58

2.1.3. Indicele de motorizare 80

2.2. Reţeaua stradală 83

2.3. Transport public 108

2.3.1. Transport public local 109

2.3.2. Transport public judeţean prin servicii regulate 118

2.3.3. Transport public interjudeţean prin servicii regulate 121
2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi 122
2.3.5. Transport feroviar 125
2.4. Transport de marfă 131
2.5. Mijloace alternative de mobilitate 137
2.6. Managementul traficului 150
2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate 153
2.7.1. Centrul istoric 153
2.7.2. Zona comercială Burdujeni 154
2.7.3. Aeroportul Internațional Ștefan Cel Mare Suceava 156

3. MODELUL DE TRANSPORT 161
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului 161
3.2. Colectarea de date 163
3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare 164
3.2.2. Date privind volumele de trafic 168
3.2.3. Anchete Origine – Destinație 178
3.2.4. Date privind timpii de parcurs 180
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport 183
3.4. Cererea de transport 186
3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor 187
3.4.2. Distribuţia pe destinaţii 188
3.4.3. Alegerea modală 189
3.4.4. Distribuţia pe itinerarii 191
3.5. Calibrarea și validarea datelor 203
3.6. Prognoze 206
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz 215

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII 219
4.1. Eficiența economică 220
4.2. Impactul asupra mediului 226
4.2.1. Emisii de substanţe poluante 228
4.2.2. Zgomot 229
4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră 232
4.3. Accesibilitate 236
4.4. Siguranță 240

4.5. Calitatea vieții 249

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE 252
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale 252
5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor 258

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE 266
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport 267
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale 275
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale 278
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale 279
6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană 279
6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității de referință 281
6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate 286

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE 288
7.1. Eficiența economică 288
7.2. Impactul asupra mediului 289
7.3. Accesibilitate 290
7.4. Siguranță 294
7.5. Calitatea vieții 295

ETAPA a II-a a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL 296

1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG 297
1.1. Cadrul de prioritizare 297
1.2. Prioritățile stabilite 298

2. PLANUL DE ACȚIUNE 318
2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale 319
2.2. Transport public 327

2.3. Transport de marfă	338
2.4. Mijloace alternative de mobilitate	339
2.5. Managementul traficului	354
2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	361
2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	361
2.8. Aspecte instituționale	362

ETAPA a III-a a P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D. 363

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D. 364

2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D. 369

ANEXE 369

ANEXA 1. PORTOFOLIUL DE PROIECTE AFERENT PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU ZONA URBANĂ FUNCȚIONALĂ SUCEAVA 371

ETAPA I

P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

În ultima perioadă tot mai multe foruri de specialitate solicită aplicarea unor măsuri de utilizare eficientă a energiei în mediul urban, care să contribuie la combaterea schimbărilor climatice, solicitare întemeiată pe fapte obiective, dacă se ţine cont de faptul că aproximativ 72% dintre cetăţenii europeni locuiesc în mediul urban, unde se consumă 75% din energia totală şi unde 98% dintre călătoriile urbane efectuate au o lungime mai mică de 5 km. Aşadar, cu o densitate mare a populației și o pondere mare a călătoriilor pe distanțe scurte, orașele prezintă un mare potențial de orientare spre un transport cu emisii reduse de carbon, comparativ cu sistemul de transport în ansamblu (prin reorientarea către deplasările pietonale, cu bicicleta, folosind transportul în comun, precum și prin introducerea rapidă pe piață a vehiculelor propulsate cu combustibili alternativi).

Numărul accidentelor rutiere mortale în Uniunea Europeană rămâne foarte ridicat, situându-se la aproximativ 22800 cazuri în anul 2018. O pondere de 38% dintre accidentele rutiere mortale din Europa se concentrează în zonele urbane, unde participanții la trafic vulnerabili, precum pietonii, sunt expuși în mod special. În majoritatea accidentelor mortale sau grave din zonele urbane sunt implicați *participanți vulnerabili la trafic –pietoni și bicicliști*. În ultimul deceniu, numărul pietonilor decedați în urma accidentelor rutiere a scăzut cu numai 39% comparativ cu 49% în cazul conducătorilor auto, progresele în reducerea numărului de accidente rutiere în zonele urbane situându-se sub medie. Indicatorul exprimat prin numărul de victime raportat la un milion de locuitori, situează România pe primul loc în rândul statelor membre ale Uniunii Europene, cu o valoare de 96 victime la 1 milion de locuitori, în anul 2019, în condiţiile în care valoarea medie la nivelul Uniunii Europene în acelaşi an a fost de 51 victime la 1 milion de locuitori. Prin urmare, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a spori siguranța rutieră urbană și pentru a evita decesele și accidentele grave, în special în rândul participanților la trafic vulnerabili.

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 competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite. În acest sens, Comisia Europeană sprijină orașele europene în încercarea acestora de a soluționa problemele de mobilitate urbană, recomandând elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Un **P**lan de **M**obilitate **U**rbană **D**urabilă (PMUD), așa cum este definit în documentul recunoscut de Comisia Europeană *"Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă"*, este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a cetăţenilor şi companiilor în oraşe şi în împrejurimile acestora, în vederea creşterii calităţii vieţii. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă are un profund caracter strategic, definește priorități, tipologii de acțiuni, prevede scenarii viitoare de evoluţie și identifică măsuri necesare pentru atingerea obiectivelor în termenele specificate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava stabilește modul în care se vor pune în aplicare conceptele moderne de planificare și management al mobilității urbane durabile, așa cum au fost definite și implementate la nivel european. Aceste concepte sunt particularizate la specificul Zonei Urbane Funcționale Suceava (ZUF Suceava), urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătăţirea indicatorilor de mobilitate pe termen mediu, până la nivelul anului 2030. Totodată, planul stabileşte mecanismul de monitorizare care va permite evaluarea continuă și revizuirea acestuia, inclusiv posibilitatea de a corecta abaterile sau reformula obiectivele într-o adaptare permanentă la dinamica mediului urban. Spre deosebire de abordările tradiţionale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetăţenilor şi a tuturor părţilor interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea teritoriilor, mediu înconjurător, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranţă etc.), între diferitele niveluri de autoritate publică și între autorităţile învecinate.

Prezentul plan prezintă o viziune sustenabilă de dezvoltare pentru ZUF Suceava şi ţine cont de costurile şi beneficiile sociale, prin "internalizarea costurilor externe". Nu în ultimul rând, trebuie subliniat faptul că planificarea pentru viitorul oraşului în cadrul PMUD este centrată pe cetăţeni. Cetăţenii Zonei Urbane Funcționale Suceava, în calitate de călători, oameni de afaceri, consumatori, clienţi, sau orice rol ar putea avea ei, sunt parte a soluţiei, realizarea planului de mobilitate urbană durabilă însemnând "***Planificare pentru Oamenii din Zona Urbana Funcțională Suceava".***

Scopul esențial al PMUD este definit de Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în anul 2013. Potrivit acestui document legislativ, Planul de Urbanism General (PUG) trebuie să includă printre altele și un Plan de Mobilitate Urbană (Art. 46, lit. e, introdusă prin punctul 23 din Ordonanţa de Urgenţă nr. 7/2011 începând cu 13.07.2013). Acesta reprezintă o

documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și planului urbanistic general.

Totodată, scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcţiona ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanţate prin Programul Operaţional Regional Nord - Est 2021 – 2027, Planul Național de Redresare și Reziliență, alte programe operaţionale, respectiv alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susţinerea implementării unor proiecte de interes naţional care influenţează mobilitatea în aria de studiu.

Urmare a abordării integrate susținută de Comisia Europeană, elaborarea corelată a Strategiilor Integrate de Dezvoltare Urbană și a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a constituit o condiție necesară în vederea finanțării proiectelor de mobilitate urbană prin FEDR (Fonduri Europene pentru Dezvoltare Regională) în cadrul Programului Operațional pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020. Pentru exercițiul financiar 2014-2020, Axa Prioritară 4, Prioritatea de Investiţii 4e, Obiectivul Specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, existenţa documentului strategic *"Plan de mobilitate urbană durabilă"* a reprezentat criteriul fundamental pentru finanţarea proiectelor de îmbunătăţire a mobilităţii la nivel urban prin intermediul Programului Operaţional Regional 2014-2020, obiectivul specific menționat.

Pentru perioada de programare 2021-2027, Comisia Europeană a propus ca Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) să pună un accent mai puternic pe activitățile de dezvoltare urbană durabilă (DUD), statele membre fiind încurajate să aloce cel puțin 8% din fondurile FEDR dezvoltării integrate în zonele urbane.

În perioada de programare 2021-2027, potrivit Strategiei Programului Operațional Regional Nord - Est, finanţarea proiectelor pentru mobilitate urbană este condiţionată de existenţa unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, instrument de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațiala a localităților cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

În acest context, PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava va avea un rol esențial în accesarea finanțării din fonduri nerambursabile în cadrul mecanismelor de finaţare disponibile în exercițiul financiar 2021-2027. Prin implementarea măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse se estimează soluționarea probleme identificate în etapa de analiză a situaţiei actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilităţi urbane durabile în aria de studiu, acoperind perioada 2021 - 2030.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de localitățile cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava – municipiul Suceava, orașul Salcea și comunele Adâncata, Bosanci, Ipotești, Mitocu Dragomirnei, Moara, Pătrăuți și Șcheia din județul Suceava, Regiunea de Dezvoltare Nord - Est (figura 1.1). Alegerea arealului acoperit de PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava s-a realizat ținând seama de relațiile de transport cu teritoriul

învecinat. De asemenea, la alegerea arealului selectat al PMUD s-a ţinut seama de omogenitatea crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor, precum și de considerente legate de utilizarea teritoriului.



Figura 1.1. *Arealul PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava.*

Sintetizând, scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava este de îmbunătățire a accesibilității în zona urbană și periurbană, precum și de dezvoltare a mobilității durabile și a unor servicii de transport de calitate ridicată.

PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava urmărește îndeplinirea următoarelor **obiective fundamentale**:

- **Eficiența economică** – sistemul de transport și mobilitate va sprijini desfășurarea activităților economice în ZUF Suceava, în condiții de dezvoltare durabilă;
- **Protejarea mediului și dezvoltarea durabilă** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisii de substanțe poluante, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- **Accesibilitate și conectivitate** – sistemul de transport și mobilitate va facilita accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori;

- **Siguranță și securitate** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidentele rutiere, cu precădere din rândul participanților la trafic vulnerabili;
- **Calitatea vieții** – sistemul de transport și mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă și la creșterea calității vieții în localitățile cuprinse în ZUF Suceava.

Pornind de la caracteristicile generale ale planurilor de mobilitate și ținând cont de obiectivele urmărite pentru Zona Urbană Funcțională Suceava, se poate evidenția faptul că măsurile recomandate prin PMUD urmăresc dezvoltarea unui ***sistem de transport urban care***:

- *Este accesibil și răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce privește mobilitatea;*
- *Echilibrează și satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate și transport provenite de la cetățeni, întreprinderi și industrie;*
- *Trasează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;*
- *Întrunește cerințele de durabilitate, punând în balanță nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului înconjurător;*
- *Optimizează eficiența și eficacitatea costurilor;*
- *Utilizează mai bine spațiul urban, precum și infrastructura și serviciile de transport existente;*
- *Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, calitatea vieții și sănătatea publică;*
- *Îmbunătățește siguranța și securitatea traficului;*
- *Reduce poluarea aerului și poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;*
- *Contribuie la o performanță generală mai bună a rețelei transeuropene de transport și a sistemului european de transport ca întreg.*

Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluției globale cu care ne confruntăm. Zonele urbane au cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale, culturale și economice care au influențat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum creșterea veniturilor, dezvoltarea piețelor de consum, apariția locurilor de muncă, creșterea indicelui de motorizare, generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel, congestia a devenit endemică în orașe și îi sunt asociate externalități precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătății, deteriorarea spațiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Acest plan strategic este realizat pentru a construi o viziune de dezvoltare a Zonei Urbane Funcționale Suceava, care să asigure calitatea de localitate model din punct de vedere al durabilității. Reprezintă un plan de lucru care urmărește schimbări ale comportamentului de deplasare al cetățenilor prin corectarea

abaterilor, astfel încât aceştia să îşi recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcţională Suceava reprezintă instrumentul de planificare şi management pe care autorităţile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce priveşte atingerea obiectivelor generale de îmbunătăţire a calităţii mediului, a competitivităţii şi siguranţei, prin conturarea de politici sectoriale integrate și măsuri privind întărirea cooperării instituţionale, managementul mobilităţii orientat pe cerere și ITS (sisteme inteligente de transport), conectivitatea și coerența în transport, multimodalitatea și promovarea transportului public de călători, noduri de transport ecologice şi durabile, sinergii între măsurile de îmbunătăţire a siguranţei si securităţii, integrarea mobilităţii cu planificarea urbană, logistica urbană. Acesta încorporează tehnologii de informare și comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban. Din punct de vedere structural cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor şi ţintelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea, precum şi identificarea lecţiilor învăţate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcţională Suceava cuprinde acțiuni grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

1. ***Intervenții majore asupra rețelei stradale*** – sunt propuse soluții de adaptare a rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătăţirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe;
2. ***Transport public*** – planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind componente de infrastructură, mijloace de transport și tehnici de operare (managementul traficului);
3. ***Transport de marfă*** – prezintă măsuri de translatare către zona periferică a traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfă, precum și de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane (livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenți precum zgomot, emisiile de CO_2, emisiile de substanțe poluante);
4. ***Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate*** – planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Dezvoltarea infrastructurii velo și amenajarea de trasee pietonale ia în considerare și alte opțiuni în afara celor amplasate de-a lungul rutelor de transport motorizat. Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației sunt propuse campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune

accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor;

5. *Managementul traficului* – element cheie pentru planificarea mobilității urbane, managementul traficului sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului;
6. *Zone cu nivel ridicat de complexitate* – complementar soluțiilor deja implementate în zonele cu nivel ridicat de complexitate, sunt propuse amenajări ale spațiului public și reglementări ale circulației, astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale);
7. *Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare* – măsurile propuse în PMUD contribuie la o mai bună integrare între modurile de transport disponibile;
8. *Aspecte instituționale* – sunt propuse intervenții pentru monitorizarea implementării planului de acțiune și pentru aplicarea legislației europene și naționale în domeniul transporturilor.

Analiza efectelor mobilității propuse este realizată prin dezvoltarea scenariului "A face ceva". Costurile necesare acoperirii în întregime a măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse în cadrul scenariului preferat pentru perioada 2021-2030 sunt de 225.576.200 EUR.

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

În legislația națională, conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizată în iulie 2013, **P**lanul de **M**obilitate **U**rbană (PMU) reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană / metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Conform articolului 46, planul urbanistic general cuprinde piese scrise și desenate cu privire la:

a) *diagnosticul prospectiv, realizat pe baza analizei evoluției istorice, precum și a previziunilor economice și demografice, precizând nevoile identificate în materie de*

dezvoltare economică, socială şi culturală, de amenajare a spaţiului, de mediu, locuire, transport, spaţii şi echipamente publice şi servicii;

b) strategia de dezvoltare spaţială a localităţii;

c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;

d) planul de acţiune pentru implementare şi programul de investiţii publice;

e) planul de mobilitate urbană.

Conform **Normelor de aplicare** a **Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul**, actualizată în iulie 2013:

- Planul de mobilitate urbană are ca ţintă principală îmbunătăţirea accesibilităţii localităţilor şi a relaţiei între acestea, diversificarea şi utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic şi de mediu, precum şi buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate şi transport;
- Planul 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;
- P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială iniţiatoare şi poate fi realizat şi pentru teritoriul unităţilor administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate;
- Pe baza referatelor elaborate de structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului şi urbanismului şi de structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei şedinţe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului şi urbanism, Comisia de circulaţii/Comisia de siguranţă rutieră şi fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor sau consiliilor judeţene, şi se aprobă de către consiliile locale. În situaţia în care P.M.U. a fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităţilor administrativ-teritoriale, documentaţia se avizează de către acestea şi se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competenţă în statut;
- Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul PUG şi P.M.U., acestea pot fi elaborate concomitent, bazându-se pe o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat. În acest sens, autorităţile publice locale pot organiza grupuri de lucru comune;
- Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilităţii pentru persoane şi marfă se face prin preluarea/ integrarea/ analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populaţiei şi locuinţelor şi din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială şi la nivel de unitate teritorială de referinţă, necesare în vederea realizării prognozei distribuţiei în profil spaţial a populaţiei şi locurilor de muncă, precum şi prin:

- *efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion minim 1,0 % din total populație);*
- *realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;*
- *realizarea anchetelor privind originea/ destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.*

- P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă, în toate etapele de elaborare fiind consultaţi toţi actorii relevanţi, cetăţeni şi reprezentanţi ai societăţii civile, operatori de transport public şi agenţi economici din teritoriul studiat, care au potenţial major de atragere şi generare a traficului;
- P.M.U. are rolul de planificare şi modelare a mobilităţii în raport cu nevoile şi priorităţile de dezvoltare spaţială de la nivelul unităţii administrativ-teritoriale şi urmăreşte următoarele 5 obiective:
  - *îmbunătăţirea eficienţei serviciilor şi infrastructurii de transport;*
  - *reducerea necesităţilor de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului şi reducerea consumului de energie pentru activităţile de transport;*
  - *asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localităţii şi în cadrul zonelor metropolitane/ periurbane;*
  - *asigurarea unui mediu sigur pentru populaţie;*
  - *asigurarea accesibilităţii tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru cele cu dizabilităţi.*
- P.M.U. utilizează măsuri organizaţionale, operaţionale şi de infrastructură pentru atingerea celor 5 obiective, luând în considerare următoarele arii de intervenţie:
  - *corelarea modurilor de transport cu densitatea urbană;*
  - *crearea unor artere ocolitoare localităţilor şi închiderea inelelor rutiere principale;*
  - *promovarea şi crearea reţelelor de infrastructuri şi servicii pentru bicicliști şi pentru trafic nemotorizat;*
  - *reorganizarea arterelor de circulaţie în raport cu cerinţele de trafic, cu cerinţele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate şi cu exigenţe de calitate a spaţiului urban;*
  - *organizarea staţionării şi a infrastructurilor de staţionare;*
  - *organizarea intermodalităţii şi a polilor de schimb intermodal;*
  - *stabilirea zonelor cu restricţii de circulaţie (limitări ale vitezei, limitări şi/sau taxări ale accesului, restricţionarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor nemotorizate etc.);*

- *restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona gărilor, autogărilor și aerogărilor;*
- *dezvoltarea rețelelor de transport public;*
- *valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;*
- *dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor;*
- *îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri și a logisticii urbane;*
- *utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.*

În cele ce urmează este prezentat modul în care PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava se corelează cu alte documente de planificare spațială relevante, la nivelurile european, național, regional și local. Planul de mobilitate întocmit susține politicile adoptate la nivel regional și național, țintele stabilite și restricțiile legale.

1.2.1. Cadrul european

Cunoscându-se faptul că transportul urban este un important consumator de energie și emițător de gaze poluante și cu efect de seră, se poate sublinia că zonele urbane joacă un rol esențial în atingerea obiectivelor privind îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră asumate de Comisia Europeană prin documentele publicate. Potrivit acestor documente, o abordare strategică presupune integrarea politicilor de planificare a transporturilor cu alte politici sectoriale, cum ar fi protecția mediului, amenajarea teritoriului, locuințe, aspectele sociale ale accesibilității și mobilității, precum și dezvoltarea economică.

Documentele cheie care fac referire la planificarea mobilității urbane la nivel european sunt prezentate în ordine cronologică în tabelul următor.

***Tabelul 1.1**. Documente care fac referire la planificarea mobilității urbane – nivel european.*

Anul	Documentul
2007	Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – "Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane"
2009	Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană
2010	Strategia Europa 2020 – "O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii"

Anul	Documentul
2011	Cartea Albă – "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor"
2013	Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – "Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele"
2013	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă
2017	Europa în mișcare – O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți
2019	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, Ediția a doua
2020	Pactul verde european
2020	Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

1.2.1.1. Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – "Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane"

Potrivit acestui document, mobilitatea urbană trebuie să permită dezvoltarea economică a oraşelor, îmbunătăţirea calităţii vieţii locuitorilor şi protecţia mediului din oraşe. În acest sens, oraşele europene se confruntă cu cinci provocări, la care trebuie să se răspundă în cadrul unei abordări integrate:

- *Oraşe cu trafic fluid;*
- *Oraşe mai puţin poluate;*
- *Transport urban mai inteligent;*
- *Transport urban accesibil;*
- *Transport urban în condiţii de siguranţă şi securitate.*

În contextul dezvoltării durabile, zonele urbane se confruntă cu o provocare imensă: aceea de a reconcilia dezvoltarea economică a oraşelor şi accesibilitatea, pe de o parte, cu ameliorarea calităţii vieţii şi cu protecţia mediului, pe de altă parte. Astfel, crearea unei "noi culturi a mobilităţii urbane" se va putea realiza prin îmbunătăţirea cunoştinţelor referitoare la mobilitatea durabilă şi îmbunătăţirea procesului de colectare a datelor cu privire la mobilitate.

1.2.1.2. Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

Acest document vine în completarea Cărţii Verzi şi a Comunicatului Comisiei Europene intitulat *"Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe*

tehnologie și ușor de utilizat", prin care se solicită o coordonare a acțiunilor la nivel local, regional și național.

Recomandările prevăzute în Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană reprezintă rezultatul feedback-ului primit de la părțile interesate pe parcursul consultărilor publice ale celor două documente care îl preced și oferă un pachet cuprinzător de sprijin pentru a ajuta autoritățile locale, regionale și naționale pentru atingerea obiectivelor de durabilitate mobilității urbane. În cadrul acestui document se face referire la ***planuri de mobilitate urbană durabilă***.

Pe lângă provocările generate de sectorul transporturilor, respectiv abordarea unui transport durabil din punct de vedere al protecției mediului (poluare atmosferică, emisii de CO_2 și zgomot) și al competitivității economice (prin reducerea nivelului congestiei), documentul recunoaște, de asemenea, ca priorități sănătatea cetățenilor, nevoile persoanelor vârstnice, ale celor cu handicap și ale familiilor acestora, precum și coeziunea socială, în general. Aceste provocări se regăsesc concentrate în următoarele obiective principale:

- promovarea de politici integrate pentru a face față complexității sistemelor de transport;
- optimizarea mobilității urbane pentru a încuraja integrarea efectivă între diferitele rețele de transport;
- diseminarea experiențelor și cunoștințelor.

În scopul atingerii obiectivelor prezentate, documentul recomandă 20 de acțiuni structurate în 6 teme principale, după cum urmează:

- Tema 1 – Promovarea unei politici integrate
  - *Acțiunea 1 - Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă*
  - *Acțiunea 2 - Mobilitatea urbană sustenabilă și politica regională*
  - *Acțiunea 3 - Transporturi pentru un mediu urban sănătos*
- Tema 2 – Centrarea pe cetățeni
  - *Acțiunea 4 - O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban*
  - *Acțiunea 5 - Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă*
  - *Acțiunea 6 - Îmbunătățirea informațiilor privind călătoriile*
  - *Acțiunea 7 - Accesul în zonele verzi*
  - *Acțiunea 8 - O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă*
  - *Acțiunea 9 - Condusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto*
- Tema 3 – Transport urban mai ecologic

- *Acțiunea 10 - Proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau cu emisii zero*
- *Acțiunea 11 - Un ghid on-line privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic*
- *Acțiunea 12 - Un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării costurilor externe*
- *Acțiunea 13 - Schimburi de informații privind schemele tarifare urbane*

- Tema 4 – Consolidarea finanțării
  - *Acțiunea 14 - Optimizarea surselor de finanțare existente*
  - *Acțiunea 15 - Analiza nevoilor de finanțare viitoare*
- Tema 5 –Schimbul de experiență și de cunoștințe
  - *Acțiunea 16 – Actualizarea datelor și a statisticilor*
  - *Acțiunea 17 - Crearea unui observator al mobilității urbane*
  - *Acțiunea 18 - Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații*
- Tema 6 – Optimizarea mobilității urbane
  - *Acțiunea 19 - Transportul urban de marfă*
  - *Acțiunea 20 - Sistemele inteligente de transport (ITS) pentru mobilitatea urbană*

1.2.1.3. Strategia Europa 2020 – "O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii"

Strategia Europa 2020 subliniază importanța unui sistem de transport european durabil care să contribuie la dezvoltarea viitoare a Uniunii Europene și evidențiază necesitatea explicitării dimensiunii urbane a transporturilor. Strategia prevede cinci obiective principale formulate la nivelul Uniunii Europene și transpuse în obiective naționale, reflectându-se astfel nivelul contribuției fiecărui stat membru la îndeplinirea obiectivelor globale. Dintre acestea obiectivul privind ***Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei*** interacționează cu domeniul transporturilor. În tabelul 1.2 sunt prezentate valorile țintă prevăzute a fi atinse prin sub-obiectivele acestui obiectiv principal în anul 2020, la nivelul Uniunii Europene și la nivelul României.

Tabelul 1.2. *Obiectivul privind Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei – Europa 2020.*

Obiectivele statelor membre/ UE	Reducerea emisiilor de CO2	Surse regenerabile de energie	Eficiență energetică – reducerea consumului de energie [Mtone]
Uniunea Europeană	Reducere cu 20%*	20%	Creștere cu 20%
România	Reducere cu 19%	24%	Creștere cu 10%

**comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990*

1.2.1.4. Cartea Albă – "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor"

Cartea Albă – "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor" reprezintă succesorul documentelor *Cartea Albă - "Politica europeană în domeniul transporturilor pentru anul 2010: momentul deciziilor"*, respectiv Comunicarea Comisiei Europene intitulată *"Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat"*. Cartea Albă completează, de asemenea, documentul intitulat *"Foaie de parcurs pentru trecerea la o economie cu emisii reduse de carbon în 2050".*

Cartea Albă publicată în anul 2011 solicită o reducere a emisiilor de CO_2 generate de sectorul transporturilor de cel puțin 60% până în 2050 (comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990), în condiţiile asigurării dezvoltării sistemului de transport global și satisfacerii nevoilor de mobilitate. Documentul punctează diverse obiective referitoare la reţelele de transport, inclusiv pentru cele din mediul urban, pentru care se propune modificarea substanțială a parcului de autovehicule, astfel:

- ***Înjumătățirea*** *utilizării autovehiculelor "alimentate în mod convențional" în transportul urban până în* ***2030****;* ***dispariția*** *lor progresivă din orașe până în* ***2050****;*
- *Implementarea unei* ***logistici urbane practic lipsite de CO_2*** *în marile aglomerări urbane până în* ***2030****;*

Alte obiective includ stabilirea unui cadru pentru funcţionarea unui sistem de transport multimodal la nivel european dotat cu facilităţi de informare, gestionare și plată precum și reducerea accidentelor rutiere și implicit a victimelor implicate, în proporţie de 50 % până în anul 2020, respectiv "zero decese" în transportul rutier până în 2050.

Cartea Albă identifică necesitatea existenţei unor strategii de dezvoltare urbană complexe care să conducă la reducerea congestiei și a emisiilor de substanţe poluante și gaze cu efect de seră, strategii rezultate în urma unei abordări integrate, care implică amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, servicii de transport public mai eficiente, infrastructură pentru modurile de transport nepoluante (nemotorizate), facilități de încărcare / alimentare cu energie electrică / combustibil pentru autovehiculele ecologice.

Documentul prevede că orașele care depășesc o anumită dimensiune, ar trebui încurajate să dezvolte planuri de mobilitate urbană care aduc toate aceste elemente împreună. Aceste planuri trebuie să fie pe deplin aliniate cu planurile de dezvoltare urbană integrată.

Un aspect foarte important este faptul că acest document prevede stabilirea la nivel european a unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar destinate pregătirii de **Audituri privind mobilitatea urbană** și de **Planuri privind mobilitatea urbană** și instituirea unui Tablou de bord european al mobilității urbane (European Urban Mobility Scoreboard) bazat pe obiective comune. De asemenea, este propusă examinarea, în cazul

orașelor cu o anumită dimensiune, a posibilității **impunerii unei abordări conforme cu standardele naționale și bazate pe orientările UE:**

«Condiționarea acordării fondurilor de dezvoltare regională și a fondurilor de coeziune de prezentarea de către orașe și regiuni a unui certificat de audit valabil, emis în mod independent, care să confirme performanța acestora în materie de mobilitate urbană și de sustenabilitate».

1.2.1.5. Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – "Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele"

Comunicarea emisă în decembrie 2013 a fost transmisă instituţiilor europene cu scopul de a încuraja statele membre să ia măsuri mai hotărâte şi mai bine coordonate.

Anexa acestui document prezintă conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), creionat în urma unui amplu proces de consultare între experţi în mobilitate durabilă şi factori interesaţi la nivelul Uniunii Europene. Conceptul reflectă un larg consens în privința principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate urbană durabilă, recomandând adaptarea la circumstanţele individuale ale statelor membre și ale zonelor urbane.

«Este necesară o schimbare radicală:

- *Prezenta comunicare 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 competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite;*
- *Este de asemenea esențial să se depășească abordările fragmentate și să se dezvolte piața unică a soluțiilor inovatoare de mobilitate urbană prin abordarea unor problematici cum ar fi standardele și specificațiile comune sau achizițiile publice comune;*
- *Comunicarea stabilește modul în care Comisia își va consolida acțiunile privind mobilitatea urbană durabilă în domeniile în care există o valoare adăugată pentru UE. Comisia încurajează* ***totodată statele membre să adopte măsuri mai ferme și mai bine coordonate».***

1.2.1.6. Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

În cadrul proiectului **ELTISplus - EACI/IEE/2009/05/S12.558822**, finanţat de Comisia Europeană, a fost elaborat ghidul *"Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui plan sustenabil de mobilitate urbană".*

Ghidul este destinat specialiştilor din domeniul transportului şi mobilităţii urbane, precum şi altor actori implicaţi în dezvoltarea şi implementarea planurilor de mobilitate urbană

durabilă. Acesta face referire la o bază de date solidă cu exemple de bune practici, ilustrând modul cum au fost abordate în practică activităţile de dezvoltare şi implementare ale planului.

«Spre deosebire de abordările tradiţionale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetăţenilor şi a tuturor părţilor interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare, între diferite niveluri de autoritate şi între autorităţile învecinate».

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilităţii urbane durabile. Inițiative finanțate de Uniunea Europeană au reunit părți interesate și experți cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspecte problematice și de a identifica practicile optime de planificare. Cu sprijinul Comisiei Europene, au fost elaborate orientările pentru dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane. Există un consens larg în legătură cu faptul că planificarea mobilităţii urbane durabile contribuie la creşterea calităţii vieţii şi este o modalitate de abordare a problemelor de transport în orașe. În acord cu această abordare, un rol major în sistemele de transport urban viitoare trebuie să îl aibă modurile de transport durabile – transportul public, pietonal, cu bicicleta, transportul privat cu autovehicule mai puţin poluante, precum şi transportul intermodal, motiv pentru care orașele ar trebui să aplice diferite măsuri pentru a promova utilizarea acestor moduri. Astfel, Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă au câștigat importanță deosebită pe scena europeană, diferenţierea între statele membre din acest punct de vedere fiind dată de gradul de implementare.

1.2.1.7. Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți

Documentul "Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți" a fost elaborat în anul 2017 de către Comisia Europeană.

Prin această comunicare, Comisia propune o agendă pentru viitorul mobilităţii în Uniunea Europeană care să cuprindă măsuri de reglementare și de sprijin pentru conturarea viitorului unei mobilități curate, competitive și conectate pentru toți.

Viziunea de dezvoltare a mobilităţii în Europa în 2025 se bazează pe un sistem care să permită tuturor să călătorească confortabil în orașe și între acestea și zonele rurale, rămânând totodată conectați. Pentru realizarea acestei viziuni sunt necesare o serie de măsuri de sprijin printre care se numără:

- *Investiții în infrastructură;*
- *Proiecte de cercetare și inovare;*

- *Teste transfrontaliere pentru utilizare interoperabilă;*
- *Platforme de cooperare între părțile interesate, etc.*

Toate măsurile sunt concentrate într-o agendă de mobilitate unică, orientată către viitor. Aceasta se axează în principiu pe contribuția transportului rutier privind mobilitatea în Europa în anul 2025. Principalele intervenții se referă la:

- *Accelerarea trecerii la o mobilitate curată și durabilă;*
- *Asigurarea unei piețe interne echitabile și competitive pentru transportul rutier;*
- *Valorificarea avantajelor digitalizării, automatizării și a serviciilor inteligente de mobilitate;*
- *Investiții într-o infrastructură modernă de mobilitate*

O infrastructură de reîncărcare de bază pentru UE până în 2025: Comisia va aborda problema finanțării investițiilor în contextul unui Plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi pentru a sprijini instalarea unei infrastructuri de reîncărcare de bază în UE, cu scopul furnizării de acoperire completă pentru coridoarele rețelei centrale ale rețelei transeuropene de transport („TEN-T") cu puncte de reîncărcare până în 2025.

1.2.1.8. Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, Ediția a doua

Publicarea celei de a doua ediții a Liniilor Directoare Europene pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) marchează o etapă importantă în adoptarea unei noi culturi de planificare în Europa. Această revizuire cuprinzătoare a primei ediții din 2013 utilizată la scară largă, are ca scop integrarea dezvoltărilor dinamice în multe domenii ale mobilității urbane și a unei bogate experiențe a ultimilor ani în implementarea conceptului de Planificare a Mobilității Urbane Durabile la nivelul orașelor din Uniunea europeană. În acest context, Comisia a inițiat în 2018 procesul de actualizare a liniilor directoare a PMUD pentru a se asigura că reflectă mai bine tendințele cele mai recente în materie de mobilitate, tehnologie și societate, toate afectând peisajul schimbării mobilității.

Cele patru faze ale planificării mobilității urbane durabile sunt evidențiate în figura următoare.



Figura 1.2. *Etapele planificării mobilității urbane durabile (ediția a II-a).*
Sursa: Comisia Europeană, 2019.

1.2.1.9. Pactul verde european

Documentul creionează investițiile necesare și instrumentele de finanțare disponibile, de unde rezultă obținerea unei economii durabile. Acest lucru se realizează transformând problemele legate de schimbările climatice și de mediu în oportunități și asigurând tranziția echitabilă și incluzivă pentru toți europenii.

Pactul verde european oferă un plan de acțiune, destinat să stimuleze utilizarea eficientă a resurselor prin trecerea la o economie circulară, mai curată, respectiv să refacă biodiversitatea și să reducă poluarea. În acest sens, s-a stabilit că sunt necesare acțiuni în toate sectoarele economiei, inclusiv:

- investiții în tehnologii ecologice;
- sprijin pentru inovare în sectorul industrial;
- introducerea unor forme de transport privat și public mai puțin poluante, mai ieftine și mai sănătoase;
- decarbonizarea sectorului energetic;
- îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor;

- colaborarea cu partenerii internaționali pentru îmbunătățirea standardelor de mediu la nivel mondial.

1.2.1.10. Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

Acest document a fost elaborat în decembrie 2020 fiind însoțit de un plan de acțiune ce cuprinde 82 de inițiative în 10 domenii-cheie de acțiune și vine în completarea Pactului verde european, având ca obiectiv realizarea sistemului de transport verde și digital și reducerea cu 90% a emisiilor până în 2050. Potrivit documentației, pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă trebuie să se țină cont de următoarele condiții:

- Stimularea adoptării **vehiculelor, navelor și aeronavelor cu emisii zero, a combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon** și a infrastructurii aferente – de exemplu, prin instalarea a 3 milioane de puncte publice de încărcare până în 2030;
- Crearea de **aeroporturi și porturi cu emisii zero** – de exemplu, prin noi inițiative de promovare a combustibililor sustenabili în sectorul aviației și în cel maritim.
- Realizarea unei **mobilități interurbane și urbane sănătoase și sustenabile** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de mare viteză și dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru biciclete în următorii 10 ani;
- **„Înverzirea" transportului de marfă** – de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050;
- **Tarifarea carbonului și oferirea de stimulente mai bune utilizatorilor** – de exemplu, prin aplicarea unui set cuprinzător de măsuri pentru a asigura o tarifare echitabilă și eficientă în întreg sectorul transporturilor;
- Transformarea **mobilității multimodale conectate și automatizate** în realitate - de exemplu, oferind pasagerilor posibilitatea să cumpere bilete pentru călătorii multimodale și asigurând o trecere fără probleme a mărfurilor de la un mod de transport la altul;
- Stimularea **inovării și a utilizării datelor și a inteligenței artificiale** (IA) pentru o mobilitate mai inteligentă – de exemplu, acordând un sprijin deplin implementării dronelor și a aeronavelor fără pilot la bord, precum și altor acțiuni care vizează construirea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea.

Principalele obiective, prevăzute în cadrul strategiei, pentru un viitor inteligent și sustenabil sunt:

- Până în 2030:
  - *cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero vor fi în exploatare pe drumurile europene;*
  - *100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;*
  - *traficul feroviar de mare viteză se va dubla la nivelul întregii Europe;*

- *călătoriile colective programate pentru deplasări cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punct de vedere al carbonului;*
- *mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă;*
- *navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*

- Până în 2035:
  - *aeronavele de mare capacitate cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.*
- Până în 2050:
  - *aproape toate autoturismele, furgonetele, autobuzele și vehiculele grele noi vor avea emisii zero;*
  - *traficul feroviar de marfă se va dubla;*
  - *vom dispune de o rețea transeuropeană de transport (TEN-T) multimodală deplin operațională, pentru un transport sustenabil și inteligent, cu conectivitate de mare viteză.*

1.2.2. Cadrul național

La nivel național, documentele care vizează domeniile conexe mobilității și transporturilor, de care s-a ținut cont în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava sunt specificate în tabelul 1.3.

Tabelul 1.3. *Documente strategice sectoriale – nivel național.*

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2013	Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020	Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice
2013	Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 - 2020	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2014	Acordul de Parteneriat cu România, 2014 - 2020	Comisia Europeană
2014	Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2015	Programul Operațional Regional 2014 - 2020	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2016	Master Planul General de Transport al României	Ministerul Transporturilor
2018	Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030	Guvernul României

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2020	Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027 – versiunea draft	Ministerul Fondurilor Europene
2021	Planul Național de Redresare și Reziliență	Ministerul Fondurilor Europene

1.2.2.1. Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020

În anul 2013 Guvernul României a aprobat *"Strategia națională privind schimbările climatice 2013 – 2020"*, care prevede atât componente de adaptare, cât şi de atenuare. Măsurile de reducere sunt elaborate pentru următoarele sectoare economice: energie, transport, procese industriale; solvenţi şi utilizarea de alte produse; agricultură; folosinţa terenurilor, schimbarea folosinţei terenurilor şi silvicultură; managementul deşeurilor. Componenta de adaptare a Strategiei enumeră 13 sectoare prioritare pentru monitorizarea impacturilor schimbărilor climatice: industrie; agricultură şi pescuit; turism; sănătate publică; infrastructură, construcţii şi planificare urbanistică; transport; resurse de apă; păduri; energie; biodiversitate; asigurări; activităţi recreative; educaţie. În cadrul acestei componente sunt identificate şi măsurile de adaptare care să orienteze elaborarea de politici pentru sectoarele sus-menţionate. Acestea includ:

- integrarea măsurilor de adaptare la efectele schimbărilor climatice în momentul implementării şi modificarea legislaţiei şi politicilor actuale şi viitoare;
- revizuirea tuturor strategiilor şi programelor naţionale astfel încât să includă cerinţele de modificare a politicilor sectoriale;
- creşterea nivelului de conştientizare publică şi dezvoltarea comunicării pentru implementarea măsurilor de adaptare la nivel local.

«Componenta de adaptare la efectele schimbărilor climatice din Strategia naţională privind schimbările climatice 2013-2020 este menită să reprezinte o abordare generală şi practică a adaptării la efectele schimbărilor climatice în România, furnizând direcţia şi orientările diferitelor sectoare pentru a stabili planuri specifice de acţiune care vor fi actualizate periodic, ţinând seama de cele mai recente concluzii ştiinţifice privind scenariile climatice precum şi de necesităţile sectoriale. Această abordare este o integrare a adaptării în toate sectoarele relevante şi va lăsa fiecărui sector libertatea de a găsi cele mai bune soluţii pentru adaptarea la nivel sectorial».

La elaborarea strategiei s-a avut în vedere procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în scopul atingerii obiectivelor naţionale asumate şi adaptarea la efectele schimbărilor climatice, ţinând cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice şi de documentele relevante elaborate la nivel european şi menţionate anterior, precum şi de experienţa şi cunoştinţele dobândite în cadrul unor acţiuni de colaborare cu parteneri din străinătate şi instituţii internaţionale de prestigiu.

1.2.2.2. Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020

În anul 2013 a fost publicată versiunea draft a *"Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională"*, potrivit căreia Regiunile de Dezvoltare reprezintă cadrul pentru elaborarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea politicilor de dezvoltare regională, inclusiv a strategiilor de dezvoltare regională și a programelor de coeziune economică și socială. La stabilirea obiectivelor acestei strategii s-a urmărit corelarea cu obiectivele europene privind creșterea competitivității regiunilor și promovarea echității prin prevenirea marginalizării zonelor cu probleme de dezvoltare economică și socială. Astfel, obiectivul general este:

«Îmbunătățirea continuă a calității vieții, prin asigurarea bunăstării, protecției mediului și coeziunii economice și sociale pentru comunități sustenabile capabile să gestioneze resursele în mod eficient și să valorifice potențialul de inovare și dezvoltare echilibrată economică și socială al regiunilor».

Pentru atingerea obiectivului general au fost propuse șapte obiective specifice, care sprijină dezvoltarea și integrarea economiilor regionale, prin susținerea orașelor și prin încurajarea tuturor inițiativelor de dezvoltare, menite să sprijine relațiile dintre județele învecinate:

- *Creșterea rolului și funcțiilor orașelor și municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiții care să sprijine creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială;*
- *Creșterea eficienței energetice în sectorul public și/sau rezidential pentru a contribui la reducerea cu 20% a emisiilor de CO_2 în conformitate cu Strategia Europa 2020;*
- *Creșterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale și asigurarea serviciilor esențiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă și inclusivă;*
- *Regenerarea zonelor defavorizate și stimularea incluziunii sociale a comunităților marginalizate, prin crearea premiselor necesare pentru asigurarea serviciilor esențiale și condițiilor decente de trai;*
- *Creșterea economiilor regionale prin dezvoltarea infrastructurii specifice inovării și cercetării, precum și stimularea competitivității IMM-urilor;*
    - *Stimularea dezvoltării competitive și durabile a turismului la nivel regional și local prin valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, cu potențial turistic și crearea/ modernizarea infrastructurii specifice de turism;*
    - *Protecția și îmbunătățirea mediului prin creșterea calității serviciilor de apă, reabilitarea siturilor industriale poluate și abandonate și luarea unor măsuri de prevenire a riscurilor și creștere a capacității de intervenție în situații de urgență.*

1.2.2.3. Acordul de Parteneriat cu România, 2014 - 2020

Pentru obţinerea finanţării proiectelor de investiţii din fondurile disponibile în perioada de programare 2014 – 2020, între România şi Comisia Europeană a fost încheiat un acord de parteneriat în care sunt incluse cinci fonduri structurale şi de investiţii europene (fonduri ESI): *(i) Fondul european de dezvoltare regională (FEDR), (ii) Fondul de coeziune (FC), (iii) Fondul social european (FSE), (iv) Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR)* şi *(v) Fondul european pentru pescuit şi afaceri maritime (EMFF).*

Acordul de parteneriat vizează următoarele provocări şi priorităţile aferente:

- *Promovarea competitivităţii şi a dezvoltării locale în vederea consolidării sustenabilităţii operatorilor economici şi a îmbunătăţirii atractivităţii regionale;*
- *Dezvoltarea capitalului uman prin creşterea ratei de ocupare a forţei de muncă şi a numărului de absolvenţi din învăţământul terţiar, oferind totodată soluţii pentru provocările sociale severe şi combaterea sărăciei, în special la nivelul comunităţilor defavorizate sau marginalizate ori din zonele rurale;*
- *Dezvoltarea infrastructurii fizice, atât în sectorul TIC, cât şi în sectorul transporturilor, în vederea sporirii accesibilităţii regiunilor din România şi a atractivităţii acestora pentru investitori;*
- *Încurajarea utilizării durabile şi eficiente a resurselor naturale prin promovarea eficienţei energetice, a unei economii cu emisii reduse de carbon, a protecţiei mediului şi a adaptării la schimbările climatice;*
- *Consolidarea unei administraţii publice moderne şi profesioniste prin intermediul unei reforme sistemice, orientată către soluţionarea erorilor structurale de guvernanţă.*

O cotă semnificativă din fondurile ESI au fost alocate extinderii şi modernizării infrastructurii de transport a României, în acord cu planul general pentru viitor care va creiona reţeaua existentă până în anul 2030.

1.2.2.4. Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune şi competitivitate teritorială, dezvoltare şi şanse egale pentru oameni

Strategia de dezvoltare teritorială a României a fost iniţiată de Guvernul României în anul 2012. Reprezintă documentul programatic pe termen lung prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României şi direcţiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scara regională, interregională şi naţională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier şi transnaţional. La momentul aprobării, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României va reprezenta viziunea asumată a Guvernului României privind dezvoltarea teritoriului naţional pentru orizontul de timp 2035. Obiectivul principal al procesului de planificare strategică constă în:

«Crearea cadrului necesar pentru sprijinirea şi ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel naţional, cu scopul valorificării oportunităţilor şi a nivelului de dezvoltare al fiecărui

teritoriu, ținând cont de prevederile principalelor documentele strategice europene și naționale».

Procesul de elaborare a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României este structurat pe două niveluri: tehnic şi politic. Nivelul tehnic presupune elaborarea studiilor de fundamentare, care conduc la un proces de planificare strategică teritorială cu caracter tehnico-ştiinţific, iar nivelul politic intervine în etapele ce privesc formularea de obiective strategice.

În cadrul studiilor de fundamentare se regăseşte *"Studiul 13. Căi de comunicații și transport"*, al cărui scop este pe de o parte, să prezinte sintetic o analiză-diagnostic a dezvoltării rețelelor de transport, cu evidențierea disfuncționalităților, și pe de altă parte, ţinând cont de ***oportunitățile, potențialul de dezvoltare teritorială și de obiectivele de amenajare echilibrată a teritoriului național***, racordate la obiectivele strategice ale spațiului comunitar, să identifice viziunea, obiectivele şi priorităţile pentru dezvoltarea reţelelor de transport, pentru orizontul de planificare teritorială 2020-2035. Sunt sintetizate cercetări și studii realizate de centre și institute de cercetare și de departamente specializate din cadrul instituțiilor cu responsabilități în amenajarea teritoriului și urbanism, precum și documente strategice ale comunității europene din domeniul amenajării teritoriale și transporturilor.

1.2.2.5. Programul Operațional Regional 2014 - 2020

Programul Operațional Regional 2014-2020 a urmărit asigurarea continuității viziunii strategice privind dezvoltarea regională în România, prin completarea și dezvoltarea direcțiilor și priorităților regionale conținute în PND și CSNR 2007–2013 și implementate prin POR 2007–2013, precum și prin alte programe naționale. Programul conține o serie de priorități de investiții care asigură convergența cu Strategia Uniunii Europene pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, precum și cu scopul specific al Fondului European de Dezvoltare Regională, în conformitate cu obiectivele Tratatului, în ceea ce privește coeziunea economică, socială și teritorială.

Analizele întreprinse cu privire la elementele determinante ale creșterii economice la nivel regional identifică o serie de factori critici de creștere economică, printre care se numără infrastructura conectivă, capitalul uman, inovația și procesele de aglomerare/ economiile de aglomerare.

Prin activităţile care s-au finanţat s-a avut în vedere realizarea unor intervenţii concentrate şi fundamentate care să se bazeze pe importanţa accesibilităţii unui număr important de locuitori, pentru conectarea zonelor rurale şi urbane cu oportunităţile oferite de centrele economice importante din regiune, asigurând şi accesul spre zonele cu înalt potenţial turistic, inclusiv extinderea către pieţe internaţionale, prin accesul la reţelele de transport internaţional. Totodată, prin investiţiile cofinanţate de POR a fost acordată o atenţie deosebită realizării conexiunilor (prin modernizare şi creştere a portanţei drumurilor

județene respective) rețelei de transport rutier secundar, direct sau prin intermediul rețelei de transport principal cu rețeaua TEN-T și creșterii siguranței rutiere.

1.2.2.6. Master Planul General de Transport al României

Master Planul General de Transport al României, aprobat de Comisia Europeană, reprezintă un document strategic integrat care va sta la baza planificării investițiilor în domeniul transporturilor pentru perioada 2014 - 2030, a cărui existență condiționează accesarea fondurile structurale aferente perioadelor 2014 – 2020 și 2021 – 2027. În cadrul planului sunt stabilite prioritățile pentru investiții în rețeaua TEN-T centrală și extinsă. Master Planul trebuie să contribuie la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil. Rezultatele estimate ale Master Planului sunt:

- ***Rezultatul 1:*** *Un plan pe termen lung care va contribui la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil;*
- ***Rezultatul 2:*** *Utilizarea mai eficientă a resurselor financiare în sectorul transporturilor;*
- ***Rezultatul 3:*** *Conexiuni îmbunătățite și, astfel, un comerț îmbunătățit cu țările vecine;*
- ***Rezultatul 4:*** *O productivitate crescută pentru industria și serviciile din România și, implicit, o creștere economică mai pronunțată și un nivel de trai îmbunătățit;*
- ***Rezultatul 5:*** *Un sistem de transport durabil (sustenabil).*

Propunerile de dezvoltare a rețelei majore de transport din zona de influență a PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava se încadrează în prevederile strategice și în politica națională care se regăsesc în Master Planul General de Transport al României pentru orizontul de timp considerat.

1.2.2.7. Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

În anul 2015 statele membre ale Organizației Națiunilor Unite au adoptat *Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă* – program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal, care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile: *(i) economică, (ii) socială* și *(iii) de mediu*.

La nivelul Uniunii Europene, documentul politic asumat de statele membre privind implementarea *Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă* este: *"Un viitor durabil al Europei: răspunsul UE la Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă".*

Ca membru al Organizației Națiunilor Unite și Uniunii Europene, România și-a exprimat adeziunea la cele 17 obiective de dezvoltare durabilă. *Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030* conturează cadrul național românesc pentru susținerea *Agendei 2030* și implementarea setului de 17 obiective de dezvoltare durabilă:

- Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context;

- Eradicarea foamei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi sustenabile;
- Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă;
- Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți;
- Realizarea egalității de gen și întărirea rolului femeilor și al fetelor în societate;
- Asigurarea disponibilității și gestionării durabile a apei și sanitație pentru toți;
- Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern;
- Promovarea unei creșteri economice susținute, deschisă tuturor și durabilă, a ocupării depline și productive a forței de muncă și asigurarea de locuri de muncă decente pentru toți;
- Construirea unor infrastructuri reziliente, promovarea industrializării, durabile și încurajarea inovației;
- Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și între țări;
- Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- Asigurarea unor modele de consum și producție durabile;
- Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor;
- Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă;
- Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate;
- Promovarea unor societăți pașnice și inclusive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile;
- Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă.

Documentul programatic are în centrul atenției cetățeanul, întemeindu-se pe inovație, optimism, reziliență și încrederea că statul servește nevoile fiecăruia, într-un mod echitabil, eficient și într-un mediu curat, în mod echilibrat și integrat.

1.2.2.8. Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027 – versiunea draft

În cadrul Acordului de parteneriat pentru perioada de programare 2021-2027 sunt stabilite 5 obiective de politică și un obiectiv aferent Tranziției echitabile, și anume:

- *Obiectivul de Politică 1: O Europă mai inteligentă și mai competitivă*

Prin acest obiectiv România va contribui la sprijinirea creșterii gradului de integrare a sistemului Cercetare, Dezvoltare și Inovare din România în European Research Area. Principalele acțiuni întreprinse în cadrul obiectivului se referă la:

- *Dezvoltarea capacităților de cercetare, dezvoltare și inovare atât pentru organizațiile de cercetare (institute de cercetare și insituții de învățământ superior), cât și pentru întreprinderi;*
- *Utilizarea digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al întreprinderilor și al guvernelor;*
- *Impulsionarea creșterii și competitivității IMM-urilor;*
- *Intervenții în cercetarea din domeniul medical;*
- *Intervenții pentru digitalizare în domeniul medical.*

- *Obiectivul de Politică 2: O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon, în tranziție spre o economie fără emisii și rezilientă, prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și justă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a reducerii impactului asupra schimbărilor climatice și adaptării la schimbările climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor*

Contribuția României la atingere acestui obiectiv se referă la finanțarea nevoilor de dezvoltare din următoarele sectoare:

- *eficiență energetică;*
- *sisteme și rețele inteligente de energie;*
- *apă și apă uzată;*
- *economia circulară;*
- *biodiversitate;*
- *calitatea aerului;*
- *managementul riscurilor;*
- *situri contaminate;*
- *regenerare urbană;*
- *mobilitate urbană;*
- *pescuit și acvacultură*

- *Obiectivul de Politică 3: O Europă mai conectată prin creșterea mobilității și conectivitatea TIC regională*

Prin acest obiectiv România își propune finalizarea unor tronsoane ale rețelei TEN-T principală și anume părți ale rețelei TEN-T globale, transportul fiind un factor important al dezvoltării economiei.

Pentru îndeplinirea acestui obiectiv se au în vedere acțiuni referitoare la:

- *creșterea accesibilității regiunilor;*
- *finalizarea tronsoanelor rutiere;*
- *reabilitarea și modernizarea drumurilor naționale;*
- *realizarea de legături rutiere secundare;*
- *dezvoltarea de soluții pentru decongestionarea/ fluidizarea traficului;*
- *îmbunătățirea sistemului de management;*

- *finalizarea investițiilor inițiate pe tronsoanele feroviare;*
- *creșterea atractivității transportului naval;*
- *creșterea atractivității transportului intermodal.*

- *Obiectivul de Politică 4: O Europă mai socială și incluzivă prin implementarea Pilonului european al drepturilor sociale*

România are în vedere crearea acelor pârghii fundamentale dezvoltării tuturor sectoarelor economice, respectiv investițiile în oameni. În acest context, intervențiile vizate au în vedere patru aspecte majore:

- *asigurarea unei educații de calitate incluzive la toate nivelurile;*
- *adaptarea resursei umane la dinamica pieței muncii și a progresului tehnologic;*
- *combaterea sărăciei și promovarea incluziunii sociale prin măsuri personalizate;*
- *asigurarea unor servicii de sănătate de calitate și accesibile tuturor.*

Pentru îndeplinirea acestui obiectiv se au în vedere acțiuni referitoare la:

- *educație;*
- *infrastructura educațională;*
- *acces pe piața muncii;*
- *sănătate;*
- *sprijinirea incluziunii și promovarea dreptului la demnitate* socială.

- *Obiectivul de Politică 5: O Europă mai aproape de cetățeni prin promovarea dezvoltării durabile și integrate a tuturor tipurilor de teritorii și a inițiativelor locale*

Prin acest obiectiv se are în vedere sprijinirea dezvoltării urbane, pe baza priorităților identificate în Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană cum ar fi alocarea de sume pentru investiții în municipiile reședință de județ, zone funcționale, în scopul creșterii economice, inovare, acces la noi locuri de muncă. În același timp, sunt prevăzute investiții și în zonele urbane de mici dimensiuni pentru asigurarea unui nivel de trai minim acceptabil pentru populație.

În acord cu cele 5 obiective de politică au fost stabilite următoarele programe care fac obiectul Acordului de parteneriat 2021-2027:

- Programul Operațional Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare
- Programul Operațional Sănătate
- Programul Operațional Incluziune și Demnitate Socială
- Programul Operațional Educație și Ocupare
- Programul Operațional Dezvoltare Durabilă
- Programul Operațional Transport

- Programul Operațional Asistență Tehnică
- Programul Operațional Tranziție Justă
- Programul Acvacultură și Pescuit
- Programul Operațional Regional București-Ilfov
- Programul Operațional Regional Nord-Vest
- Programul Operațional Regional Sud-Est
- Programul Operațional Regional Sud Muntenia
- Programul Operațional Regional Sud-Vest Oltenia
- Programul Operațional Regional Vest
- Programul Operațional Regional Centru
- Programul Operațional Regional Nord-Est

În domeniul mobilității urbane sunt avute în vedere acțiuni referitoare la:

- *dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi);*
- *dezvoltarea unor culoare de mobilitate;*
- *realizarea de infrastructuri specifice pentru combustibili alternativi;*
- *dezvoltarea transportului metropolitan, precum și infrastructură pentru transportul public, sisteme inteligente de transport pentru transport public, ciclism și infrastructură de transport pietonal, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv: modernizarea, extinderea liniilor de tramvai, achiziționare, modernizare material rulant (tramvaie), achiziționare troleibuze, autobuze, modernizare, echipare depou, e-ticketing;*
- *dezvoltarea/ modernizarea infrastructurii de transport cu metroul, inclusiv achiziție de material rulant;*
- *dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar metropolitan, inclusiv achiziție de material rulant;*
- *construirea/ modernizarea de parcări "park-and-ride", stații și conexiuni inter-modale, stații de transport.*

Rezultatele așteptate la nivel național în cadrul FEDR vizează atingerea unui număr de 1,5 milioane persoane vor beneficia de infrastructuri verzi albastre, respectiv creșterea capacității materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv cu aproximativ 100.000 pasageri, promovarea transportului feroviar metropolitan, construirea a 1.400 km piste ciclabile, instalarea a peste 1.200 puncte de alimentare/ realimentare cu combustibil alternativ și 48 orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate, care vor contribui la creșterea numărului de utilizatori ai transporturilor publice și la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și poluanților atmosferici în transportul public urban.

1.2.2.9. Planul Național de Redresare și Reziliență

Obiectivul general al PNRR este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.

Obiectivul specific vizează atragerea fondurilor puse la dispoziție de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor și a țintelor în materie de reforme și investiții.

PLanul este structurat pe 15 componente care acoperă 6 piloni:

- *Pilonul I. Tranziția verde*
  - *I.1 Sistemul de management al apei*
  - *I.2 Împădurim România și protejăm biodiversitatea*
  - *I.3 Managementul deșeurilor*
  - *I.4 Transport sustenabil*
  - *I.5 Fondul pentru Valul Renovării*
  - *I.6 Energie*
- *Pilonul II. Transformare digitală*
  - *II.1 Cloud guvernamental si sisteme publice digitale*
- *Pilonul III. Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii*
  - *III.1 Reforme fiscale si reforma sistemului de pensii*
  - *III.2 Suport pentru sectorul privat, cercetare, dezvoltare si inovare*
- *Pilonul IV Coeziune socială și teritorială*
  - *IV.1 Fondul local pentru tranzitia verde și digitală*
  - *IV.2 Turism și cultură*
- *Pilonul V. Sănătate, precum și reziliență economică, socială și instituțională*
  - *V.1 Sănătate*
  - *V.2 Reforme sociale*
  - *V.3 Reforma sectorului public, creșterea eficienței justiției și întărirea capacității partenerilor sociali*
- *Pilonul VI. Politici pentru noua generație*
  - *VI.1. România Educată*

Componenta C4. Transport sustenabil, care face parte din Pilonul I, are ca obiectiv sporirea sustenabilității sectorului transporturilor din România prin sprijinirea tranziției verzi și digitale a sectorului, respectiv de a dezvolta o infrastructură de transport durabilă și ecologică, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând

în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național, fiind vizate acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri "environmental friendly" pe noile sectoare de transport de mare viteză, asigurarea elementelor de protecție a mediului, precum și a sistemelor inteligente de transport (ITS) și a măsurilor de siguranță rutieră.

Totodată, ***Componenta C10 – Fondul local***, corespunzătoare Pilonului IV propune asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean.

Componenta C10 – Fondul Local are alocat un buget total de 2,1 miliarde euro pentru reforme și investiții care să contribuie la atingerea următoarelor obiective generale:

> ***O1*** *– Asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intraregional și intra-județean.*
>
> ***O2*** *– Asigurarea cadrului pentru reformarea și digitalizarea instrumentelor de planificare teritorială și urbană la nivelul autorităților publice locale.*

Investiția *I1. Mobilitata urbană durabilă (intervenție susținută de reforma R1. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă),* este transpusă în următoarele sub-investiții:

- *I1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante);*
- *I1.2. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri TIC;*
- *I1.3. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice;*
- *I1.4. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/ metropolitan.*

Prin derularea programului se urmărește modernizarea infrastructurii de transport, asigurând sustenabilitatea mediului prin noi vehicule de transport public cu emisii zero, construind 13.200 de stații suplimentare de încărcare pentru vehicule electrice și 1.091 km de piste pentru bicicliști la nivel local/ metropolitan. Investițiile vor consta, de asemenea, în sisteme de transport inteligente și alte infrastructuri TIC pentru a spori securitatea rutieră, a reduce timpul de călătorie și congestiile traficului. Investițiile vor contribui la creșterea ponderii călătoriilor cu transportul public local cu vehicule cu emisii zero (autobuze cu emisii zero, troleibuze, inclusiv cele cu baterii, tramvaie, nave asimiliate autobuzelor pentru transportul public de călători pe apă) la 60 % în 2025, comparativ cu 45,4 % în 2019. De asemenea, în urma punerii în aplicare a investițiilor în stațiile de încărcare pentru vehicule electrice, România ar dispune în total de cel puțin 30 000 de stații de încărcare, finanțate din diverse surse, inclusiv din Planul Național de Redresare și Reziliență. Potrivit Ghidului specific, investițiile se vor baza, în egală măsură, pe alinierea

obligatorie la planul de mobilitate urbană durabilă/ planul integrat de dezvoltare durabilă/ planul urbanistic general aprobat sau în curs de elaborare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și periurbană, prioritizarea și promovarea transportului public în traficul local prin planificarea benzilor preferențiale și a benzilor de autobuz pe arterele cele mai frecventate/ aglomerate, precum și pe încheierea unui contract de servicii publice cu operatorii economici în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

În cazul sub-investiției *I.1.1. Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)* este obligatoriu ca cererile de finanțare să se depună în parteneriat sau de către o UAT care demonstrează apartenența la un ADI de transport public).

1.2.3. Cadrul regional

Documentele existente la nivel regional care vizează domeniile conexe mobilității și transporturilor, ale căror politici și ținte sunt susținute de către Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava, sunt specificate în tabelul 1.4.

Tabelul 1.4. *Documente strategice sectoriale – nivel regional.*

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2021	Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord-Est
2021	Strategia de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Nord-Est	Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord-Est
2021	Programul Operațional Regional Nord-Est 2021-2027	Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord-Est
2021	Strategia de Dezvoltare a Județului Suceava pentru perioada 2021-2027	Consiliul Județean Suceava
2017	Strategia Județeană de Reducere a Emisiilor de CO2 pentru Județul Suceava pentru perioada 2017-2023	Consiliul Județean Suceava

1.2.3.1. Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est 2021-2027

Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est 2021-2027 este un document elaborat de Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Est ce are rolul de a orienta dezvoltarea pe termen mediu și lung a Regiunii Nord-Est.

Potrivit viziunii de dezvoltare adoptată în cadrul documentaţie, la orizontul anului 2030, Regiunea Nord-Est va fi un spatiu competitiv, durabil și incluziv unde cetățenii își vor dori să locuiască, să lucreze și să investească.

Strategia are ca obiectiv general derularea în regiune a unei dezvoltări echilibrate printr-un proces de creștere economică durabil, favorabil incluziunii sociale, care să conducă la creșterea standardului de viaţă și reducerea decalajelor de dezvoltare intra și inter regionale.

Strategia de Dezvoltarea Regională are la bază următoarele priorităţi tematice:

- Dezvoltarea unei economii competitive
- Dezvoltarea capitalului uman
- Protejarea mediului şi optimizarea utilizării resurselor
- Dezvoltarea unei infrastructuri moderne, inteligente, reziliente și durabile

Pentru determinarea gradului de atingere a obiectivului general al Strategiei, se propune monitorizarea următorilor indicatori: produsul intern brut la nivel regional și județean, indicele de disparitate al produsului intern brut pe cap de locuitor la nivel regional și județean și indicele de dezvoltare umană la nivel local.

De asemenea, în construcția strategiei au fost avute în vedere temele orizontale *(1) Dezvoltare durabilă* și *(2) Promovarea egalității între barbați și femei și nediscriminarea*.

Unul dintre obiectivele specifice vizează reducerea emisiilor de carbon prin realizarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană.

1.2.3.2. Strategia de Cercetare și Inovare pentru Specializare Inteligentă a Regiunii Nord-Est

În anul 2021 Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Est a publicat ediția 3, revizia 1 a Strategiei pentru Cercetare și Inovare Regională prin Specializare Inteligentă a Regiunii Nord-Est (RIS3), având la bază documentul aprobat de Consiliul pentru Dezvoltare Regională în 7 decembrie 2017.

RIS3 Nord-Est își propune să orienteze eforturile actorilor regionali către obiective comune și să genereze sinergii între acţiunile acestora. Realizarea unei specializări inteligente se estimează că se va realiza prin proiecte generate, depuse și implementate de o varietate de organizaţii din Regiunea Nord-Est, acționând de o manieră coordonată. Astfel, pentru următoarea perioadă au fost identificate următoarele priorităţi:

- Dezvoltarea competenţelor pentru inovare;
- Sprijinirea creării de noi companii inovative, creșterii întreprinderilor active și digitalizării administrațiilor publice din Regiunea Nord-Est;
- Dezvoltarea capacității regionale de cercetare-dezvoltare și promovarea colaborării cu industria;

- Sprijinirea inițiativelor de clusterizare și internaționalizare;
- Capacitate administrativă și asistență tehnică.

Pentru operaționalizarea RIS3 Nord-Est și punerea în practica a priorităților și măsurilor propuse are în vedere următorul mix de politici:

- Valorificarea oportunităților de finanțare oferite de programele operaționale naționale 2021-2027;
- Lansarea unor inițiative strategice;
- Dezvoltarea capacității administrative a ecosistemului regional asociat specializării inteligente.

1.2.3.3. Programul Operațional Regional Nord-Est 2021-2027

Programul Operațional Nord-Est 2021-2027 a fost lansat în versiune draft în luna aprilie 2021. Versiunea transmisă Comisiei Europene a fost publicată la sfârșitul lunii mai 2022. Într-o abordare structurată și corelată cu obiectivele de politică ale cadrului financiar multianual 2021-2027, POR Nord-Est propune pentru anul 2030 urmatoarele elemente de ordin strategic:

- Viziunea: *Regiunea NE va fi un spatiu competitiv, durabil, rezilient și incluziv, unde îți vei dori să locuiești, să lucrezi și să investești!*
- Obiectivul general: *Derularea în regiune a unei dezvoltări echilibrate bazate pe un proces de creștere economică inteligent, durabil și incluziv, care să conducă la creșterea calității vieții și reducerea decalalajelor de dezvoltare intra și inter regionale.*

Pentru atingerea obiectivului general au fost propuse șase obiective strategice și opt priorități, după cum urmează:

- Obiectivul strategic 1 – Îmbunatățirea competitivității regionale prin creșterea productivității în domenii cu potențial de creștere și specializare inteligentă, prin stimularea capacităților de inovare și cercetare și promovarea utilizării tehnologiilor avansate și a serviciilor tehnologiei informației și comunicațiilor, adresat prin prioritățile (1) NE - o regiune mai competitivă, mai inovativă și (2) NE - o regiune mai digitalizată;
- Obiectivul strategic 2 – Protejarea mediului și optimizarea utilizării resurselor prin promovarea eficienței energetice, infrastructurii verzi și reducerea emisiilor de carbon în mediul urban, adresat prin prioritatile (3) NE - o regiune durabilă, mai prietenoasă cu mediul și (4) NE - o regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă;
- Obiectivul strategic 3 – Creșterea accesibilității, conectivității și siguranței prin dezvoltarea unei infrastructuri de transport rutier moderne și durabile, adresat prin prioritatea (5) NE - o regiune mai accesibilă;

- Obiectivul strategic nr. 4 – Creșterea accesului și participării la un învățământ de calitate, corelat cu cerințele pieții muncii prin dezvoltarea unei infrastructuri educaționale moderne, adresat prin prioritatea (6) NE - o regiune educată;
- Obiectivul strategic nr. 5 – Sprijinirea dezvoltării locale integrate prin valorificarea și promovarea potențialului local existent, adresat prin prioritatea (7) NE - o regiune mai atractivă;
- Obiectivul strategic nr. 6 – Dezvoltarea capacității administrative pentru managementul și controlul POR la nivel regional, adresat prin prioritatea (8) asistență tehnică.

Pentru *Prioritatea 4. Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă*, în care sunt vizate operațiuni privind crearea/ dezvoltarea transportului public în comun nepoluant și crearea/ dezvoltarea de moduri alternative de transport nepoluant, alocarea financiară orientativă este de 327,31 milioane Euro.

Intervențiile eligibile prin acest program sunt susținute de cadrul strategic definit de PDR NE 2021-2027, prin axa dedicată dezvoltării unei infrastructuri moderne, inteligente, reziliente și durabile, măsura care promovează mobilitatea urbană durabilă. În acest sens, sunt vizate următoarele operațiuni:

- *Implementarea mobilității urbane durabile prin crearea, dezvoltarea transportului public în comun nepoluant, prin acțiuni orientate către crearea/ modernizarea/ extinderea/ achiziționarea/ instalarea/ echiparea de: infrastructură rutieră utilizată exclusiv de transportul public în comun nepoluant, calea de rulare pentru tramvaie, rețele de alimentare troleibuze, material rulant electric tramvaie, troleibuze și autobuze electrice, stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice, depouri/ autobaze aferente, stații de transport public de călători, sisteme informaționale inteligente, sisteme de management inteligent al traficului, sisteme e-ticketing, parcări în punctele terminus ale liniilor de transport în comun pentru a încuraja continuarea călătoriei spre punctele de interes cu mijloacele de transport în comun, etc.;*
- *Implementarea mobilității urbane durabile prin crearea, dezvoltarea de moduri alternative de transport nepoluat, prin acțiuni orientate către crearea/ extinderea/ instalarea/ echiparea: piste și trasee pentru biciclete (inclusiv parcări biciclete, sisteme de închiriere); zone și trasee pietonale și semi-pietonale partajate (pietoni, bicicliști și deplasări motorizate pentru riverani, inclusiv prin reconversia străzilor), sisteme de reducere/ interzicere a circulației autoturismelor, spații dedicate transportului nemotorizat și amenajări urbane pentru pietoni, configurarea, reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane, pentru prioritizarea transportului public de călători, cu bicicleta și pietonal, etc.;*
- *Ca parte integrantă a operațiunilor menționate anterior, în mod obligatoriu, vor fi prevăzute acțiuni de informare, consultare, conștientizare a grupurilor țintă asupra viitoarelor beneficii aduse asupra calității vieții și sănătății, cât și acțuni de*

accesibilizare a infrastructurii de transport, mijloacelor de transport pentru persoanele cu dizabilități;

- *Ca parte integrantă a operațiunilor menționate anterior, pot fi vizate și acțiuni pentru: (i) creșterea capacității administrative a AM și beneficiarilor care contribuie la o mai bună și eficientă implementare a proiectului: schimburi de bune practici, experiente, formare în domeniile de interes acoperite și strâns legate de obiectivul specific, realizarea de documentații tehnico-financiare aferente, elaborarea/ actualizarea de planuri de mobilitate urbană durabilă, în limita unui procent din bugetul proiectului sau într-un cuantum fix; (ii) implementarea soluțiilor inteligente pentru managementul parcărilor, dezvoltarea facilităților de tip parking integrate cu infrastructuri pentru deplasări nemotorizate (biciclete), amenajarea de aliniamente de arbori și arbuști,etc.*

Conform strategiei programului, proiectele care vor fi depuse pentru obținerea de finanțare nerambursabilă prin POR NE 2021-2027 trebui să răspundă unei strategii teritoriale și unui plan de mobilitate urbană durabilă.

1.2.3.4. Strategia de Dezvoltare a Județului Suceava pentru perioada 2021-2027

Strategia de Dezvoltare a Județului Suceava pentru perioada 2021-2027 a fost elaborată în anul 2021 de către Consiliul Județean Suceava și are ca scop stabilirea unor direcții generale de dezvoltare ale comunității, precum și identificarea unor proiecte de dezvoltare de interes strategic la nivelul întregii comunități care să poată fi realizate în exercițiul financiar 2021-2027.

Viziunea de dezvoltare durabilă a județului este concentrată pe dezvoltarea economică, ca rezultat al susținerii mediului de afaceri existent din agricultură și industrie și dezvoltarea unui sector al IMM-urilor locale puternic și dinamic, dar și pe folosirea oportunităților pe care județul le are, dezvoltând sectorul serviciilor și valorificând potențialul cultural și turistic, consolidându-și poziția de destinație atractivă în peisajul național și european.

Pentru atingerea viziunii de dezvoltare au fost propuse 5 obiective strategice care au la bază obiectivul general: *Accelerarea dezvoltării socio-economice a județului Suceava, prin abordarea unui sistem integrat de priorități și măsuri de dezvoltare care vizează îmbunătățirea calității vieții și creșterea atractivității la nivel județean,* și anume:

- O.S. 1. Un județ mai inteligent, prin promovarea transformării economice inovatoare și inteligente;
- O.S. 2. Un județ mai verde, cu emisii scăzute de carbon prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și echitabilă , a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a adaptării la schimbările climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor;
- O.S. 3. Un județ mai conectat, prin dezvoltarea mobilității, a conectivității TIC și a utilităților publice;

- O.S. 4. Un județ mai social, prin protecție și incluziune socială, condiții de muncă echitabile, egalitate de șanse, sistem sanitar performant și acces pe piața forței de muncă;
- O.S. 5. Un județ mai aproape de cetățeni, prin promovarea dezvoltării urbane integrate, a capacității administrative și a inițiativelor locale.

1.2.3.5. Strategia Județeană de Reducere a Emisiilor de CO_2 pentru Județul Suceava pentru perioada 2017-2023

Strategia Județeană de Reducere a Emisiilor de CO_2 pentru Județul Suceava pentru perioada 2017-2023 reprezintă o documentație elaborată de Consiliul Județean Suceava, care a fost aprobată prin Hotărârea Consiliului Județean Suceava nr. 158/ 28.08.2017. Documentația are următoarea structură: I – Descrierea Județului Suceava, II – Cadrul legislativ privind schimbările climatice, III – Analiza consumurilor energetice în județul Suceava, IV – Resurse energetice în județul Suceava, V – Analiza SWOT și VI – Planul Local de Acțiune al Județului Suceava 2017 – 2023.

În cadrul **Planului Local de Acțiune al Județului Suceava 2017 -2023** sunt prezentate țintele de reducere a emisiior de CO_2 la nivelul Județului Suceava și a Consiliului Județean Suceava, precum și principalele sectoare de intervenție și obiectivele specifice pentru reducerea emisiilor de CO_2 în perioada 2017-2023. Au fost stabilite obiective specifice de reducere a emisiilor de CO_2 în perioada 2017-2023, după cum urmează:

- O.S. 1. Îmbunătățirea eficienței energetice în clădiri;
- O.S. 2. Creșterea gradului de utilizare a surselor regenerabile în producția de energie;
- O.S. 3. Îmbunătățirea eficienței energetice prin reabilitarea iluminatului public și a sistemului de management al acestuia;
- O.S. 4. Reducerea amprentei de carbon pentru sectorul de transport;
- O.S. 5. Îmbunătățirea performanțelor de gestionare a deșeurilor;
- O.S. 6. Creșterea suprafețelor de spații verzi și păduri;
- O.S. 7. Planificarea teritorială - îmbunătățirea utilizării amplasamentelor valoroase din punct de vedere energetic;
- O.S. 8. Creșterea procentului din totalul achizițiilor de achiziții publice ecologice;
- O.S. 9. Creșterea gradului de informare și conștientizare a populației cu privire la cauzele și efectele schimbărilor climatice;
- O.S. 10. Dezvoltarea capacității administrative de implementare a strategiei și a planului de acțiune de reducere a emisiilor de CO2 în județul Suceava;
- O.S. 11. Dezvoltarea capacității Consiliului Județen Suceava de monitorizare, evaluare și revizuire a strategiei și planului de acțiune de reducere a emisiilor de CO2 în județul Suceava.

În ceea ce privește domeniul transporturilor, pentru îndeplinirea *Obiectivului Specific 4. Reducerea amprentei de carbon pentru sectorul de transport* au fost propuse o serie de măsuri și acțiuni de intervenție:

Sector S 4.1 – Parcul auto al Consiliului Județean Suceava

Măsura M 4.1.1 Îmbunătățirea performațelor parcului auto al CJ Suceava și al instituțiilor subordonate

- A 4.1.1.1 - Achiziționarea de mijloace de transport noi, cu consumuri reduse/ combustibili alternativi și grad sporit de confort;
- A 4.1.1.1 - Optimizarea traseelor folosite.

Sector S 4.2 – Parcul auto al UAT-urilor și al instituțiilor subordonate

Măsura M 4.2.1 Îmbunătățirea performațelor parcului auto propriu al UAT-urilor din județul Suceava

- A 4.2.1.1 Achiziționarea de mijloace de transport noi, cu consumuri reduse/combustibili alternativi și grad sporit de confort;
- A 4.2.1.2 Optimizarea traseelor folosite.

Sector S 4.3 – Transportul public

Măsura M 4.3.1 Îmbunătățirea performanțelor transportului public din județul Suceava

- A 4.3.1.1 Înnoirea parcului auto transport călători cu mijloace de transport cu consumuri reduse/combustibili alternativi și grad de confort sporit;
- A 4.3.1.2 Optimizarea traseelor și orarului de funcționare;
- A 4.3.1.3 Realizarea și implementarea planului de transport intermodal județean.

Sector S 4.4 – Transportul privat și comercial

Măsura M 4.4.1 Reducerea emisiilor din sectorul de transport privat și comercial

- A 4.4.1.1 Management optimizat și securizat al traficului urban și de tranzit;
- A 4.4.1.2 Reabilitare drumuri de centură și ocolitoare.

Sector S 4.5 – Alte tipuri de transport curat

Măsura M 4.5.1 Încurajarea transportului curat

- A 4.5.1.1 – Dezvoltarea infrastructurii de transport electric;
- A 4.5.1.2 – Dezvoltarea infrastructurii de transport cu bicicleta (piste de biciclete, parcări);
- A 4.5.1.3 - Dezvoltarea și reabilitarea arterelor pietonale;
- A 4.5.1.4 - Promovarea unor tarife de parcare diferențiate (foarte mari pentru zonele aglomerate din centrele orașelor) pentru descurajarea transportului auto privat;
- A 4.5.1.5 - Campanii de promovare a mersului pe bicicletă și a mersului pe jos derulate în toate orașele județului.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Planuri Urbanistice Generale

Conform legislaţiei în vigoare, Planul Urbanistic General are caracter de reglementare şi răspunde programului de amenajare a teritoriului şi de dezvoltare a localităţilor care compun unitatea administrativ – teritorială de bază. Acest document se elaborează cu scopurile:

- stabilirii direcţiilor, priorităţilor şi reglementărilor de amenajare a teritoriului şi dezvoltare urbanistică a localităţilor;
- utilizării raţionale şi echilibrate a terenurilor necesare funcţiunilor urbanistice;
- precizării zonelor cu riscuri naturale (alunecări de teren, inundaţii, neomogenităţi geologice, reducerea vulnerabilităţilor fondului construit existent);
- evidenţierii fondului construit valoros şi a modului de valorificare a acestuia în folosul localităţii;
- creşterii calităţii vieţii, cu precădere în domeniile locuirii şi serviciilor;
- fundamentării realizării unor investiţii de utilitate publică;
- asigurării suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism şi autorizaţiilor de construire;
- corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spaţiului.

Conform Planului Urbanistic General al Municipiului Suceava, versiunea în curs de aprobare (martie 2021), în cadrul capitolului Organizarea circulaţiei au fost stabilite 2 etape de realizare a propunerilor de măsuri pentru organizarea circulaţiei în municipiul Suceava.

În cadrul etapei a II-a, specifică perioadei 2021-2025, în scopul îmbunătăţirii condiţiilor de circulaţie sunt propuse următoarele intervenţii:

- Parcaje supraterane de tipul P+n;
- Înființarea unui Centru de Management al Traficului;
- Arteră de legătură rutieră nouă pe partea de sud-est între DN 2 (str. Sofia Vicoveanca) și DN 29, DN 29A;
- Artere de circulație pe malurile (splaiul) râului Suceava;
- Realizarea unei noi legături între partea de nord și partea de sud a orașului printr-un pod/ pasaj rutier, pietonal și de biciclete, peste râul Suceava și calea ferată;

- Legătură directă nouă cu comuna Șcheia, din strada Zamca spre drumul comunal DC 74.

PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava ține seama și de Planurile Urbanistice Generale elaborate la nivelul localităților din zonă (care au fost primite de la UAT-uri):

- Planul Urbanistic General al Comunei Bosanci - aprobat prin HCL nr. 29/ 08.09.2020;
- Planul Urbanistic General al Comunei Mitocu Dragomirnei - aprobat prin HCL nr. 24/ 16.09.1999;
- Planul Urbanistic General al Comunei Moara a fost reactualizat în anul 2010.

Planul de mobilitate ia în considerare toate propunerile din PUG care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate.

1.3.2. Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă al Municipiului Suceava

Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă al Municipiului Suceava (PAEDC) reprezintă un document politic strategic prin care se asumă sprijinul politic pentru asigurarea succesului procesului de îmbunătățire a eficienței energetice în teritoriul de competență a autorității locale, în vederea depășirii țintelor propuse de Uniunea Europeană pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu mai mult de 20% față de emisiile generate în teritoriul administrativ în anul de referință.

Obiectivul general al PAEDC este de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu 55% până în anul 2030 pe raza Municipiului Suceava în vederea îmbunătățirii performanțelor energetice existente sau dezvoltării de construcții, instalații, echipamente și tehnologii cu eficiență energetică performantă, incluzând sursele regenerabile de energie viabile.

Pentru atingerea obiectivului general au fost stabilite următoarele obiective specifice:

- Creșterea performanțelor energetice a clădirilor publice în vederea îmbunătățirii confortului termic, reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră;
- Creșterea eficienței energetice a sistemului de termoficare public în vederea conformării cu standardele de mediu privind emisiile în atmosferă;
- Dezvoltarea energetică durabilă a municipiului Suceava în vederea creșterii eficienței energetice, utilizării eficiente a resurselor, creșterii ponderii resurselor regenerabile și protejării mediului exterior;
- Creșterea gradului de eficiență energetică a sistemului public de iluminat în vederea reducerii emisiilor poluante de CO_2, creșterii siguranței în trafic, reducerii costurilor și creșterii duratei de funcționare a sistemului;
- Îmbunătățirea transportului public din municipiul Suceava în vederea asigurării unui transport urban mai sigur și eficient;

- Dezvoltarea urbană durabilă a municipiului Suceava în vederea creșterii calității vieții la nivel local.

În vederea reducerii emisiilor de CO_2 în municipiul Suceava, sunt propuse următoarele direcții strategice de dezvoltare:

- D.S. 1. Creșterea eficienței energetice în clădiri;
- D.S. 2. Creșterea eficienței energetice în transporturi;
- D.S. 3. Producerea locală de energie electrică și termică din surse cu emisii reduse de GES și creșterea eficienței energetice;
- D.S. 4. Planificare urbană;
- D.S. 5. Achizițiile publice;
- D.S. 6. Managementul deșeurilor;
- D.S. 7. Comunicarea.

În ceea ce privește transportul, în cadrul ***Direcției Strategice 2. Creșterea eficienței energetice în transporturi*** au fost stabilite 3 obiective specifice, și anume:

- O.S. 1. Stimularea și promovarea transportului public, în defavoarea celui privat, și a celui nepoluant;
- O.S. 2. Extinderea și modernizarea transportului public de călători pentru asigurarea unei mobilități eficiente a populație;
- O.S. 3. Eficientizarea transportului comercial și privat pentru reducerea consumurilor de combustibil aferente.

1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT

1.4.1. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030

Strategia integrată de dezvoltare urbană reprezintă unul dintre principalele instrumente de planificare strategică aflate la dispoziția municipiilor, orașelor și zonelor metropolitane, urmărind utilizarea optimă și responsabilă a resurselor disponibile pentru a asigura o coeziune urbană și pentru a maximiza oportunitățile sustenabile de dezvoltare urbană.

Viziunea Strategiei pentru anul 2030 este: *Suceava, o zonă urbană verde care valorifică rolul de capitală a Bucovinei, bine conectată la nivel național și internațional, pionieră a mobilității urbane durabile, care creează oportunități pentru cetățenii săi și asigură o calitate a vieții în continuă creștere.*

Pentru îndeplinirea viziunii de dezvoltare au fost elaborate o serie de 4 obiective strategice (generale – O.G.) și 10 obiective specifice (O.S):

- *O.G. 1. Oraș verde și rezilient*
- *O.G. 2. Oraș competitiv și productiv*
- *O.G. 3. Oraș bine guvernat*
- *O.G. 4. Oraș just și incluziv*

- *O.S. 1. Mobilitate Urbană Durabilă;*
- *O.S. 2. Neutralitate Energetică;*
- *O.S. 3. Reducerea Poluării Aerului și a Riscurilor Climatice;*
- *O.S. 4. Infrastructura publică de calitate;*
- *O.S. 5. Valorificarea terenurilor și clădirilor pentru investiții strategice;*
- *O.S. 6. Încurajarea inovației, a start up urilor și Forță de muncă calificată;*
- *O.S. 7. Accesul facil al tuturor la servicii publice;*
- *O.S. 8. Implicarea societății civile și a cetățenilor în dezvoltarea urbană;*
- *O.S. 9. Digitalizarea Administrației Publice;*
- *O.S. 10. Reducerea birocrației și adaptarea serviciilor la nevoile cetățeanului.*

Propunerile din prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) vor fi corelate cu cele din Strategie, în scopul sprijinirii atingerii unor priorități care vor fi asumate prin aceasta. În Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030 sunt luate în considerare toate propunerile din PMUD care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate, precum și acelea care au un important rol strategic.

1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. pentru Zona Urbană Funcțională Suceava

Planul de mobilitate urbană durabilă reprezintă un document strategic care definește caracteristicile rețelelor de transport existente, obiectivele la nivel global și direcţiile de acţiune pentru atingerea obiectivelor, în concordanţă cu studiile de specialitate elaborate la nivel zonal şi sectorial.

În acord cu cadrul strategic şi normativ valabil la nivel naţional şi internaţional, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcţională Suceava este structurat în 3 părţi principale, corespunzătoare următoarelor etape:

- **Etapa I**, care cuprinde șapte capitole:

(1) Introducere

(2) Analiza situaţiei existente

(3) Modelul de transport

(4) Evaluarea impactului actual al mobilității

(5) Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

(6) Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

(7) Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

În capitolul introductiv sunt stabilite scopul şi rolul documentaţiei, urmărind încadrarea în cadrul strategic şi normativ valabil la nivel naţional şi internaţional şi în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local. În capitolele 2, 3 şi 4 se realizează caracterizarea şi diagnosticarea situaţiei actuale. Caracteristicile socio-economice şi demografice, respectiv caracteristicile sistemelor de transport existente reprezintă date de intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilităţii asupra societăţii (mediu, cadru social, dezvoltare urbană).

Dezvoltarea unui model de transport urban permite identificarea relaţiei dintre cererea şi oferta de transport pentru fiecare element al reţelei de transport analizate, facilitând astfel evidenţierea disfuncţionalităţilor. Odată calibrat şi validat, modelul de transport oferă rezultate demne de încredere cu privire la impactul diferitelor măsuri propuse pentru atingerea obiectivelor planului de mobilitate în contextul scenariilor de dezvoltare testate. Urmărind reducerea disfuncţionalităţilor cu privire la mobilitatea durabilă în zona de studiu şi având în vedere contextul elaborării planului de mobilitate, sunt stabilite obiectivele acestuia. Obiectivelor le sunt asociate direcţii de acţiune şi măsuri grupate în scenarii de evoluţie, care sunt testate cu ajutorul modelului de transport validat, astfel fiind posibilă evaluarea fezabilităţii măsurilor propuse.

- **Etapa a II-a**, care cuprinde două capitole:

  (1) Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

  (2) Planul de acțiune

Prioritizarea şi gruparea măsurilor propuse în funcţie de contribuţia pe care o aduc la desfăşurarea unei mobilităţi durabile se constituie sub forma unui Plan de acţiune.

- **Etapa a III-a**, care cuprinde două capitole:

  (1) Stabilirea procedurii de evaluare a implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

  (2) Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea

Implementarea planului de acţiune va fi monitorizată pe toată perioada alocată planului.

Procesul metodologic aplicat pentru elaborarea PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava este reprezentat grafic în figura următoare.



Figura 1.4. *Schema metodologică de elaborare a PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava.*

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcţională Suceava este conceput pentru perioada 2021-2030, perioadă care coincide cu valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, naţional şi european. Aceasta include perioada de programare stabilită de Comisia Europeană, 2021-2027.

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

2.1.1. Date demografice

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 12 ani evidențiază creșterea cu 5,1% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Municipiul Suceava, variație similară cu cea înregistrată la nivel județean (3,7%), însă diferită de cea înregistrată la nivel național (-1,9%).

În figura 2.1 este reprezentată variația numărului de locuitori în perioada 2010 – 2021 pentru România, județul Suceava și localitățile urbane din acest județ.

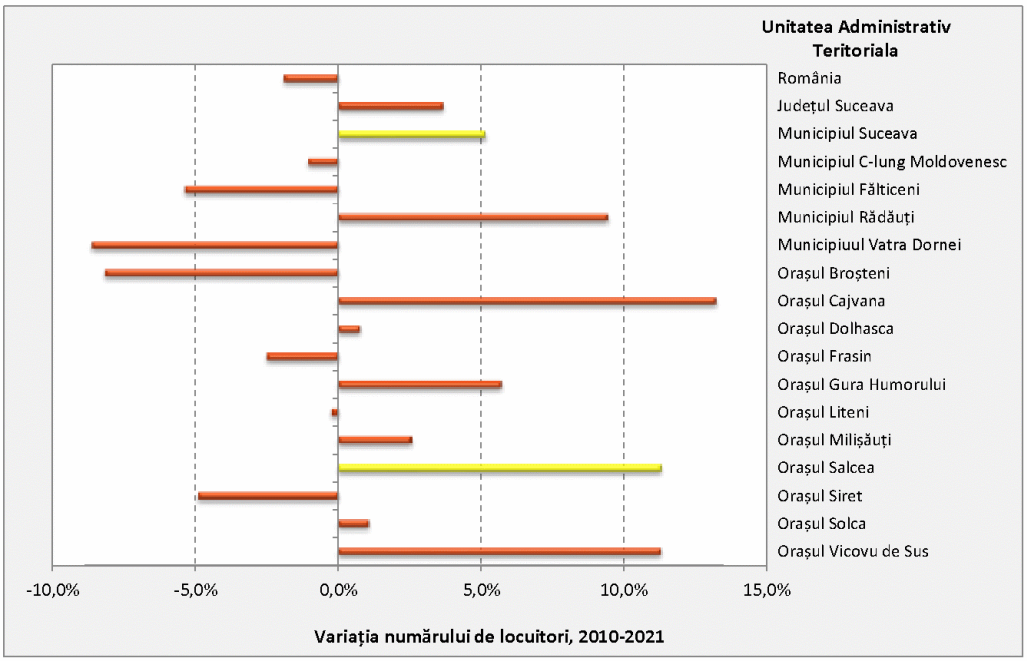


Figura 2.1. *Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2021, zonele urbane din Jud. Suceava.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Din figura de mai sus, se observă că valorile extreme sunt date reducerea populației în Municipiul Vatra Dornei (-8,6%) și Orașul Broșteni (-8,2%), concomitent cu creșterea populației în orașele Cajvana (13,2%), Vicovu de Jos (11,3%) și Salcea (11,3%), localitate componentă a Zonei Urbane Funcționale Suceava.

Variația numărului de locuitori a localităților rurale incluse în Zona Urbană Funcțională Suceava, în perioada 2010 – 2021, este prezentată în tabelul 2.1 și reprezentată grafic în figura 2.2. Se remarcă creșteri ale numărului de locuitori în cazul tuturor localităților, cu excepția comunei Adâncata.

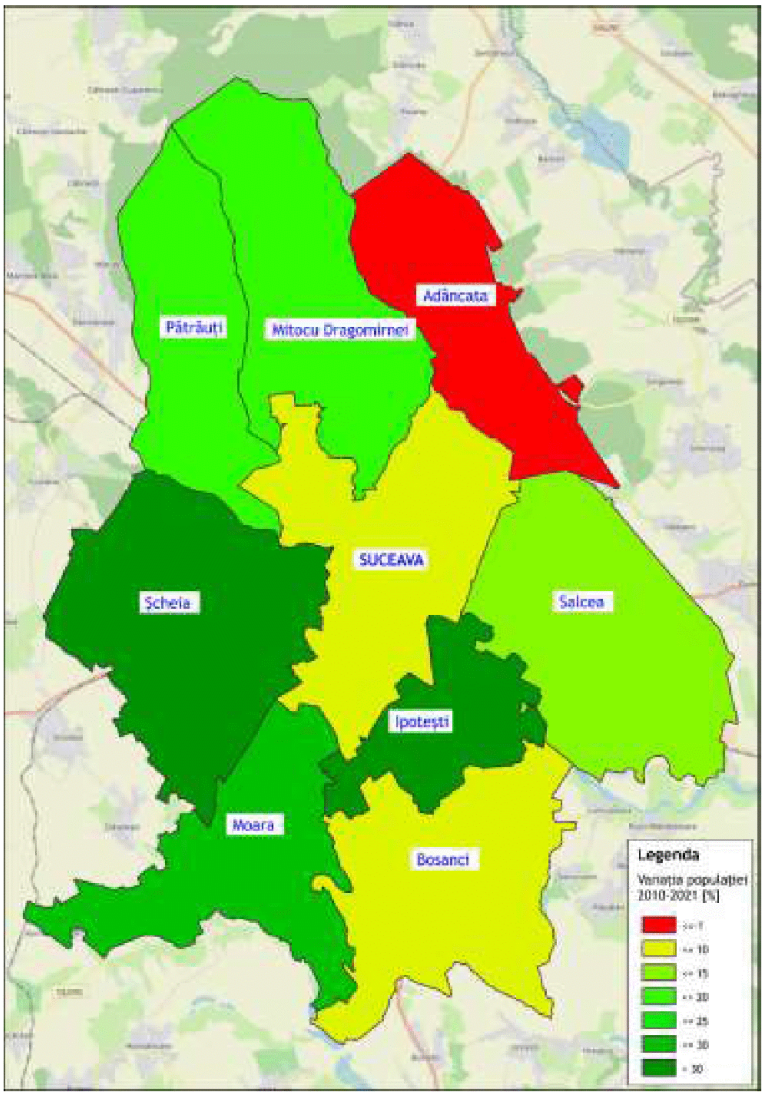


***Figura 2.2**. Variația populației la nivelul localităților cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava, intervalul 2010 – 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

***Tabelul 2.1.** Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2021, UAT comune din ZUF Suceava. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuitori		
	Anul 2010	Anul 2021	Variație 2010-2021
Comuna Adâncata	4.378	4.329	-1,1%
Comuna Bosanci	7.371	8.023	8,8%
Comuna Ipotești	5.826	9.153	57,1%
Comuna Mitocu Dragomirnei	4.638	5.555	19,8%
Comuna Moara	4.859	6.262	28,9%
Comuna Pătrăuți	4.879	5.681	16,4%
Comuna Șcheia	8.851	12.678	43,2%

Nevoia de deplasare a populației, legată strâns de mobilitate, este dependentă de vârstă. Astfel, a fost analizată structura pe grupe de vârste a locuitorilor din Municipiului Suceava și celelalte localități care fac parte din Zona Urbană Funcțională Suceava (figurile 2.3 și 2.4).

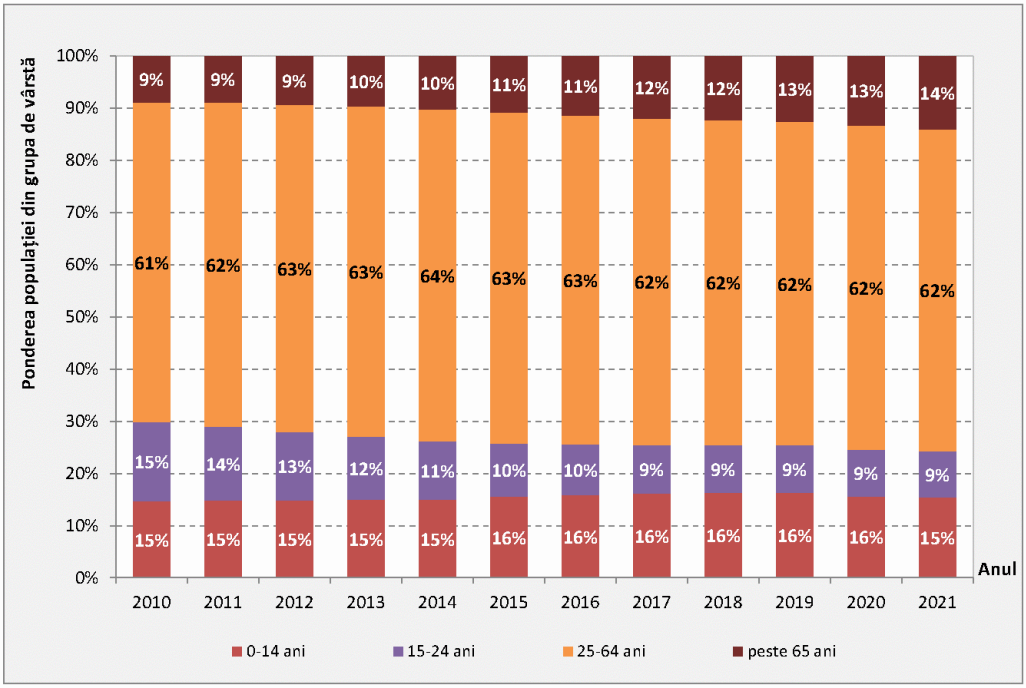


***Figura 2.3**. Distribuția populației pe principalele grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2021, Municipiul Suceava. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

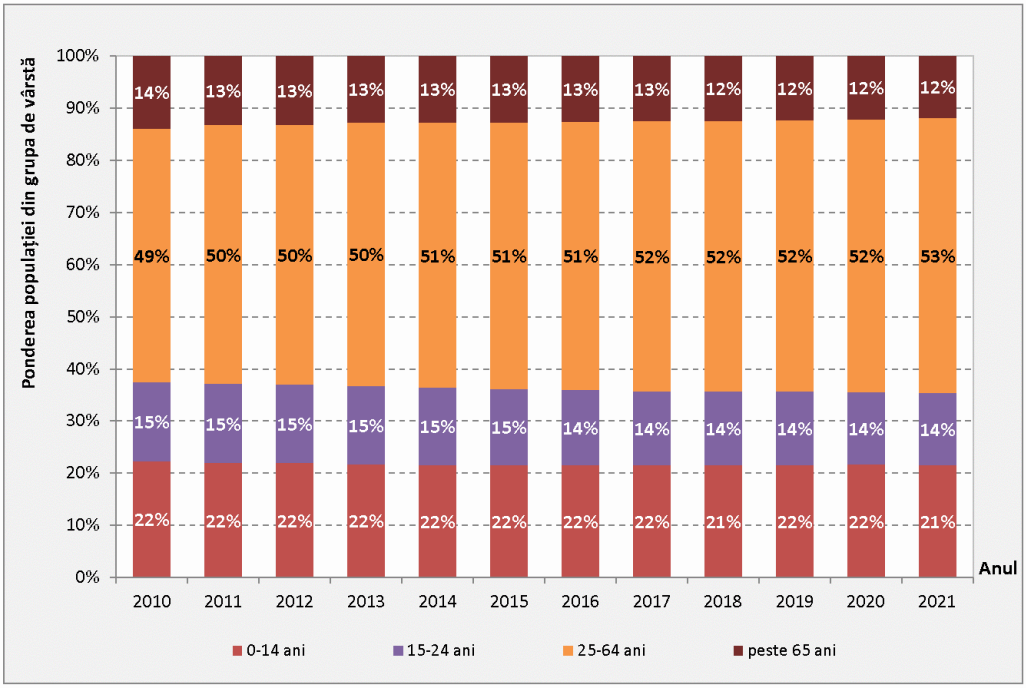


***Figura 2.4** Distribuția populației pe principalele grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2021, ZUF Suceava fără Municipiul Suceava. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Se observă reducerea semnificativă a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, cu 41% în cazul Municipiului Suceava și cu 9% în restul localităților, concomitent cu creșterea procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani din Municipiul Suceava, cu 59%, aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport. În cazul localităților externe Municipiului Suceava, în ultimii 12 ani a crescut cu 8% ponderea populației cu vârsta cuprinsă între 25 ani și 64 ani, categorie determinantă din punct de vedere al navetismului la nivel zonal.

Ca urmare a solicitării Municipiului Suceava, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziție situația cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil și flotant în Municipiul Suceava înregistrați la sfârșitul anului 2021. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc).

Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuția populației pe zone de trafic, s-a realizat distribuția pe clase de vârstă respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2021, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică. Aceasta este evidențiată în figura de mai jos.

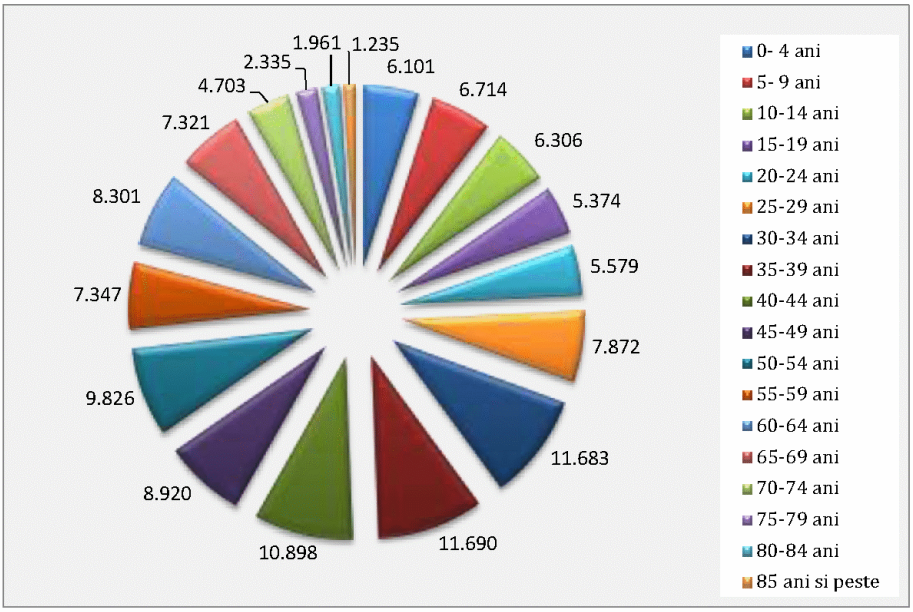


***Figura 2.5**. Distribuția populației înregistrate în anul 2021 pe grupe de vârstă, Municipiul Suceava. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Distribuția spațială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilității urbane. În acest context, este esențială analiza datelor demografice prin prisma unor indicatori precum: *populația totală, populația pe grupe de vârstă, densitatea populației.*

Densitatea la nivelul fiecărei unităţi administrativ-teritoriale din ZUF Suceava este prezentată în tabelul 2.2 și reprezentată grafic în figura alăturată.

Prin raportare la suprafață intravilană, în cazul zonelor urbane din arealul de studiu, la nivelul anului 2021, densitatea de locuire este de 3521 persoane/km^2 în Municipiul Suceava și de 3451 persoane/km^2 în Orașul Salcea (conform datelor publicate de INS în baza de date Tempo online, suprafața intravilană a Municipiului Suceava este de 3526 ha, iar a Orașului Salcea de 3451 persoane/km^2).

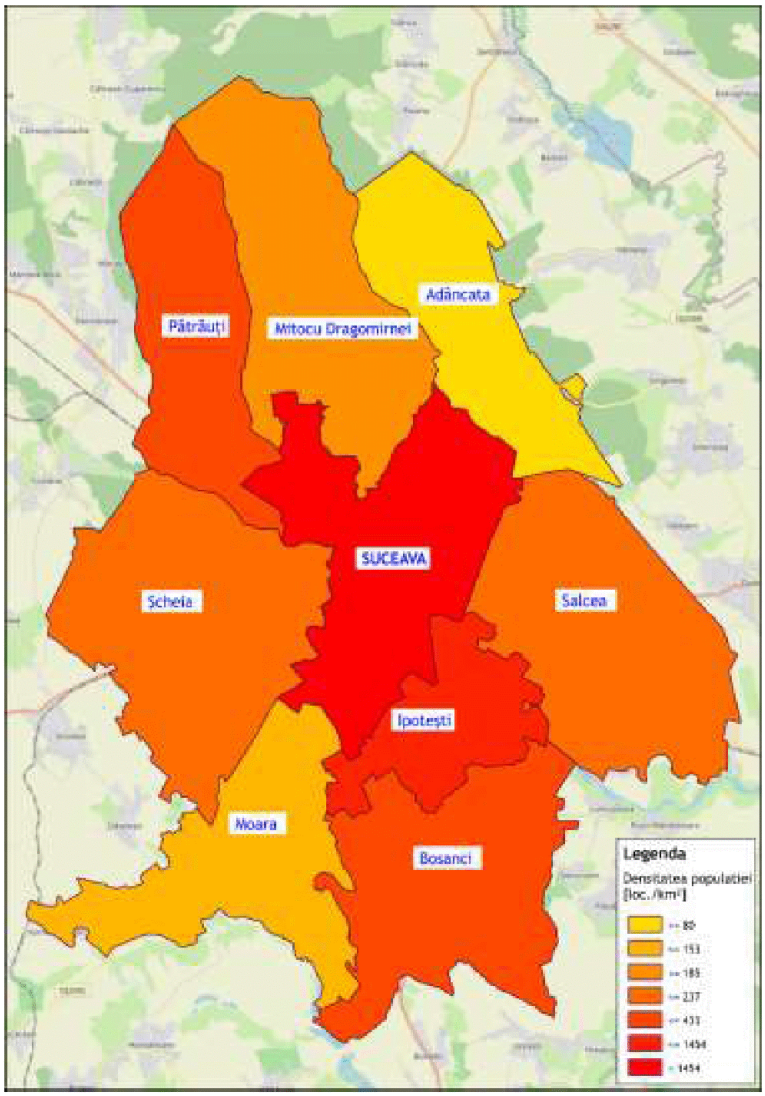


***Figura 2.6**. Densitatea populației la nivelul localităților din ZUF Suceava. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

***Tabelul 2.2**. Densitatea populației, anul 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Populație	Suprafață totală, Km^2	Densitate, locuitori/ km^2
Municipiul Suceava	124.166	53,83	2.307
Orașul Salcea	10.977	55,98	196
Comuna Adâncata	4.329	34,88	124
Comuna Bosanci	8.023	28,20	284
Comuna Ipotești	9.153	15,23	601
Comuna Mitocu Dragomirnei	5.555	33,36	162
Comuna Moara	6.262	43,37	144
Comuna Pătrăuți	5.681	22,91	248
Comuna Șcheia	12.678	57,51	220

Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că UAT-urile cu densitate peste 200 locuitori/ km^2 (exceptând Municipiului Suceava), sunt: comunele Șcheia, Pătrăuți, Bosanci și Ipotești.

În cazul Municipiului Suceava distribuția spațială a indicatorilor demografici (valorile pentru anul 2021) a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.7-2.9).

Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în cartierele din extremitatea Sud-Vestică a orașului (Obcini, George Enescu, Zamca) și în cartierele Cuza Vodă I-III din zona de nord.

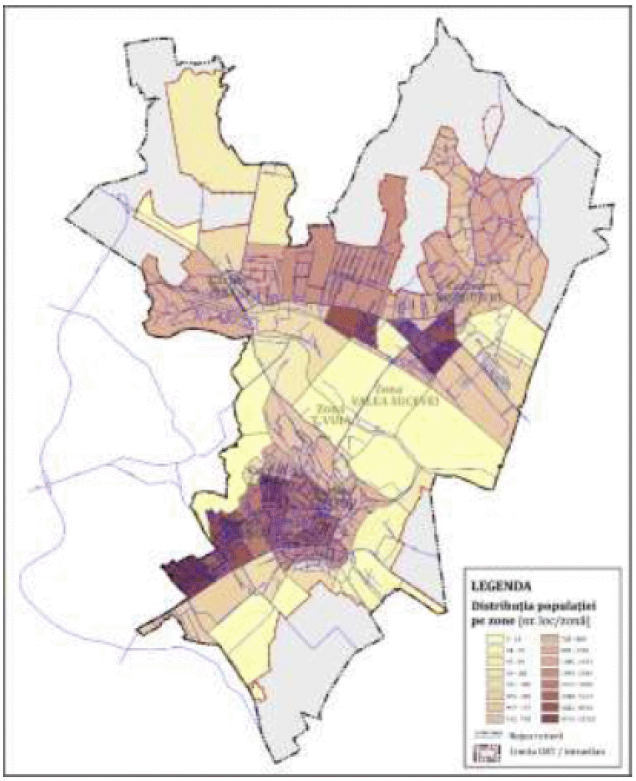


***Figura 2.7**. Distribuția teritorială a populației. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.*

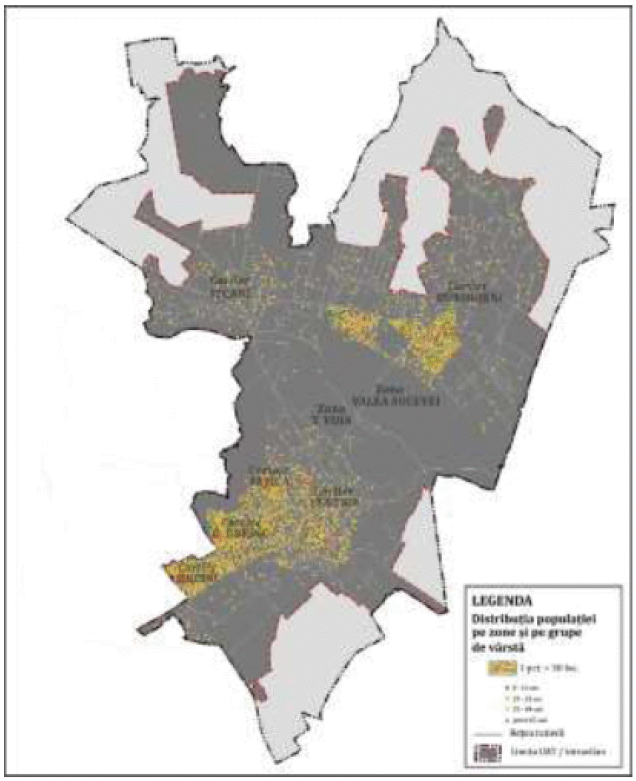


***Figura 2.8**. Distribuția teritorială a populației pe grupe de vârstă. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.*

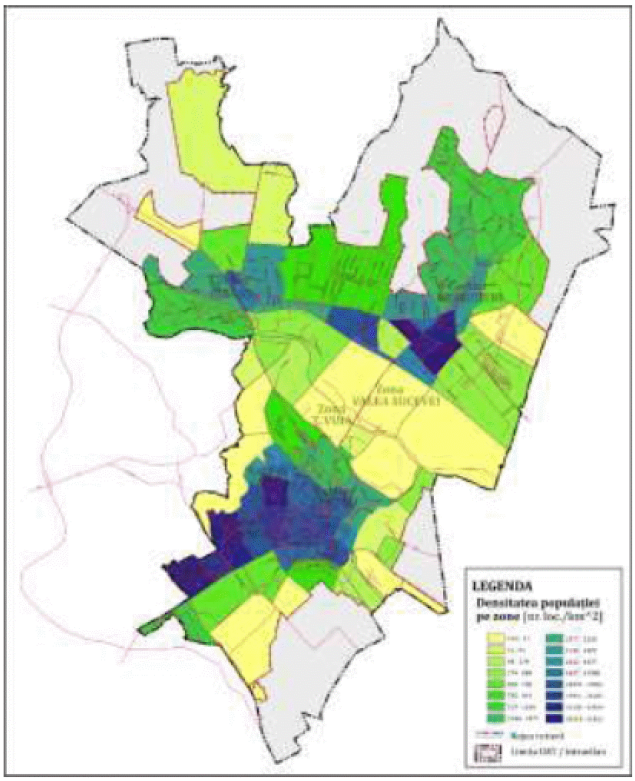


***Figura 2.9**. Densitatea populației la nivelul zonelor de trafic. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.*

Cartierele cu densitate ridicată de locuire reprezintă zone cu potențial ridicat de generare/ atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și facilitățile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanță scurtă.

La întocmirea estimărilor privind mobilitatea la nivelul Zonei Urbane Funcţionale Suceava la orizontul de analiza 2030, s-a ţinut seama de tendinţele de variaţie ale indicatorilor demografici desprinse din analizele de mai sus.

2.1.2. Activități economice

Desfășurarea activităților economice implică o generarea de călătorii cu pondere importantă atât în cazul transportului de persoane, cât și al celui de mărfuri (prin asigurarea fluxului de materii prime, materiale și produse finite).

La nivelul Municipiului Suceava ponderea populației ocupate reprezintă 30% din totalul numărului de locuitori, în timp ce în restul localităților din Zona Urbană Funcțională acest indicator are valoarea de 16%, iar la nivelul județului Suceava de 13% (tabelul 2.3).

***Tabelul 2.3**. Ponderea populației ocupate, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr salariați	Număr locuitori	Ponderea populației ocupate
Municipiul Suceava	37.441	125.364	30%
Zona Urbană Funcțională Suceava, cu excepția Municipiului Suceava	8.461	53.341	16%
Județul Suceava	102.517	765.111	13%

Conform datelor existente la www.topfirme.com, la nivelul anului 2020, în Municipiul Suceava au fost înregistrați 21.047 salariați activi, distribuiți celor 12.899 angajatori privați cu sediul în această localitate. În ceea ce privește Zona Urbană Funcțională, comunele cu peste 200 de angajatori în sectorul privat sunt Șcheia, Ipotești și Bosanci (tabelul 2.4).

***Tabelul 2.4.** Număr de angajatori în Zona Urbană Funcțională Suceava, 2020. Sursa datelor: www.topfirme.com.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Angajatori	Număr Salariați activi
Municipiul Suceava	12.899	21.047
Orașul Salcea	510	849
Comuna Adâncata	191	270
Comuna Bosanci	478	1.224

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Angajatori	Număr Salariați activi
Comuna Ipotești	805	1.760
Comuna Mitocu Dragomirnei	241	118
Comuna Moara	408	600
Comuna Pătrăuți	202	257
Comuna Șcheia	931	3.453

Distribuția în teritoriu a numărului de salariați la nivelul fiecărei localități cuprinse în Zona Urbană Funcțională este prezentată în figura următoare. Se observă că locurile de muncă sunt concentrate în localitățile amplasate în zonele de est și vest ale teritoriului, în vecinătatea Municipiului Suceava.

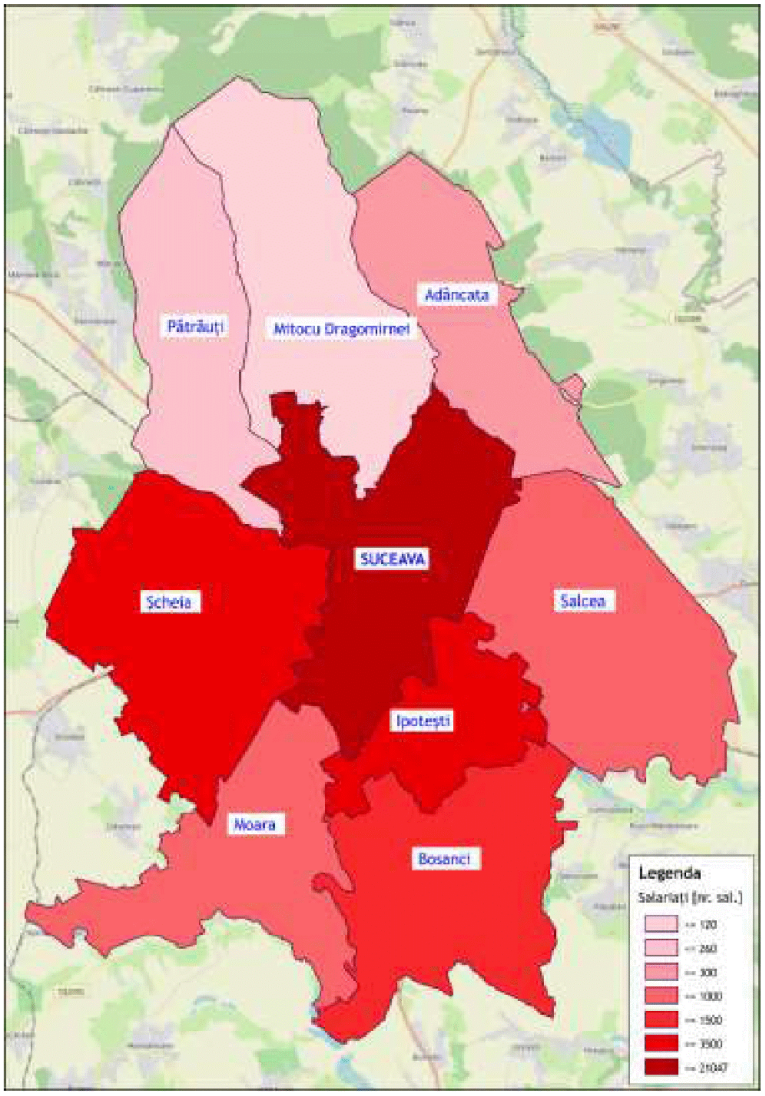


Figura 2.10. *Distribuția teritorială a locurilor de muncă la nivel de localitate.*
Sursa datelor: www.topfirme.com.

În anul 2020, din totalul celor 16.665 unități economice cu capital privat din arealul de studiu, primele 25 au avut cel puțin 150 salariați activi, concentrând aproximativ 24% din numărul total de locuri de muncă ocupate în sectorul privat în localitățile cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava (tabelul 2.5). Se observă că preponderent marii angajatori își desfășoară activitatea în Municipiul Suceava.

***Tabelul 2.5**. Principalii angajatori din ZUF Suceava, anul 2020. Sursa datelor: www.topfirme.com.*

Nr. Crt.	Angajator	Localitate	Număr salariați activi
1	S.C. Acet S.A.	Suceava	816
2	S.C. Mopan Suceava S.A.	Suceava	652
3	S.C. Ambro S.A.	Suceava	606
4	S.C. Real Protection Guard S.R.L	Ipotești	415
5	S.C. General Construct S.R.L.	Suceava	354
6	S.C. Set-Corporation S.R.L.	Suceava	337
7	S.C. Trutzi S.R.L.	Șcheia	323
8	S.C. Transport Public Local S.A.	Suceava	268
9	S.C. Test Prima S.R.L.	Suceava	252
10	S.C. Stefi Tex S.R.L.	Suceava	238
11	S.C. Florconstruct S.R.L.	Suceava	234
12	S.C. Sidem S.R.L.	Șcheia	222
13	S.C. Denis S.R.L.	Suceava	203
14	S.C. S.U.C.T. S.A.	Suceava	197
15	S.C. Bermas S.A.	Șcheia	196
16	S.C. Assist Software S.R.L.	Suceava	193
17	S.C. Loial Impex S.R.L.	Șcheia	193
18	S.C. Tudia S.R.L.	Suceava	191
19	S.C. Araisa Group S.R.L.	Suceava	186
20	S.C. Ecuator S.R.L.	Ipotești	183
21	S.C. Con Bucovina S.A.	Suceava	167
22	S.C. Carpatis S.R.L.	Suceava	164
23	S.C. Security Management S.R.L.	Suceava	155
24	S.C. Diasil Service S.R.L.	Suceava	153
25	S.C. Global Design S.R.L.	Șcheia	152

Amplasarea în teritoriu a principalilor angajatori din Municipiului Suceava, conform mențiunilor din tabelul de mai sus, este prezentată în figura 2.11. Platforma industrială din zona de NE concentrează peste 1600 de salariați. O altă zonă polarizatoare, cu peste 1000 de salariați, se identifică de-a lungul teritoriului străbătut de Str. Traina Vuia.

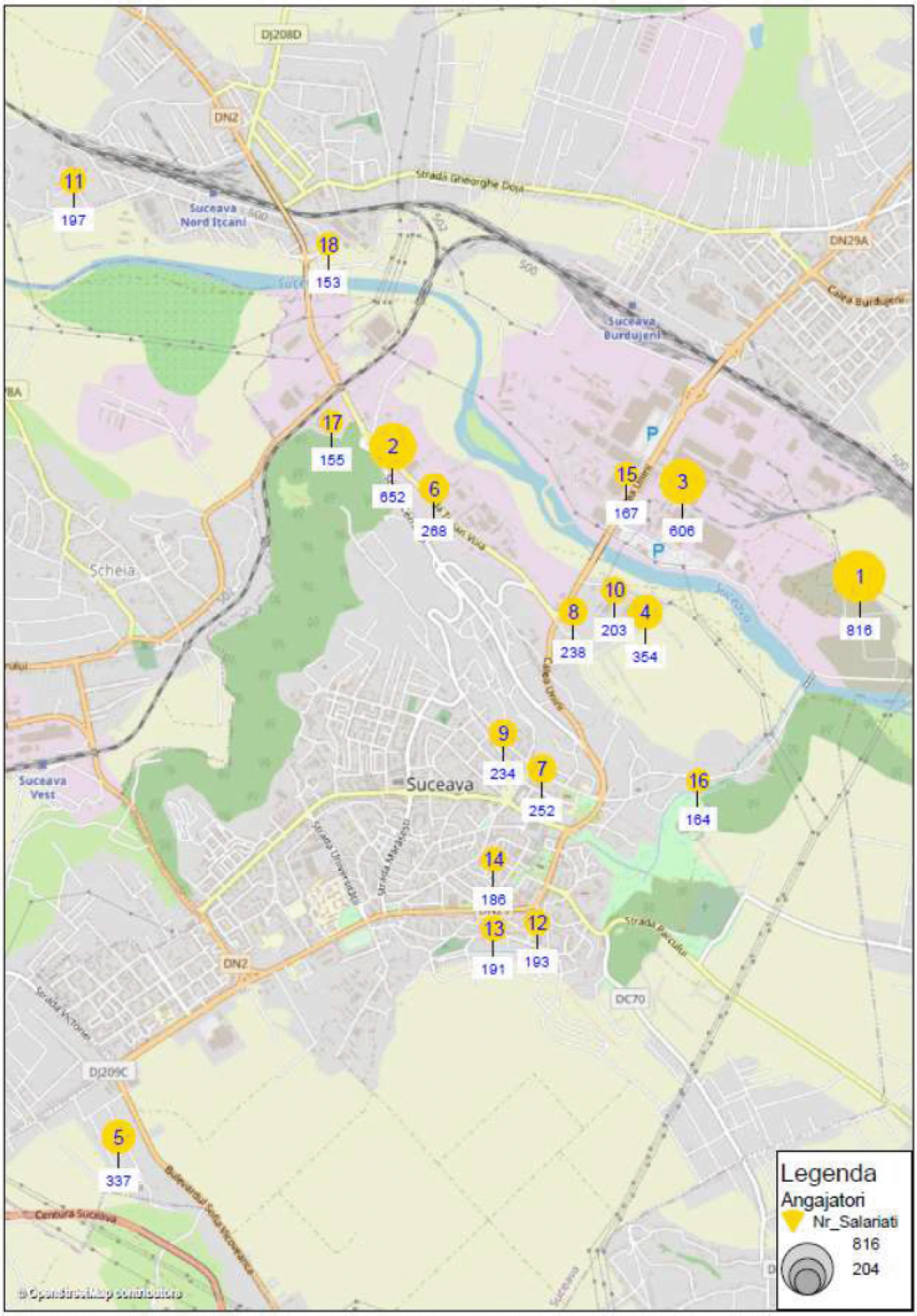


***Figura 2.11**. Distribuția teritorială aprincipalilor angajatori, Municipiul Suceava. Sursa datelor: www.topfirme.com.*

Variația numărului de salariați la nivelul fiecărei localități din Zona Urbană Funcțională în perioada 2010-2020 este prezentată în tabelul 2.6 și evidențiată grafic în figura 2.12.

La nivelul întregului areal de studiu, între limitele intervalului de analiză s-a înregistrat creșterea cu 1,7% a numărului total de salariați. Se remarcă faptul că Municipiul Suceava este singura localitate care a înregistrat scăderi ale numărului de salariați în perioada 2010-2020. Creșteri extrem de mari (peste 200%) s-au înregistrat în comunele Ipotești (341,2%, de la 279 salariți în anul 2010, la 1231 salariați în anul 2020), Bosanci (299,2%, de la 249 salariți în anul 2010, la 994 salariați în anul 2020), Șcheia (269,1%, de la 1158 salariți în anul 2010, la 4274 salariați în anul 2020) și Moara (223,1%, de la 221 salariți în anul 2010, la 714 salariați în anul 2020).

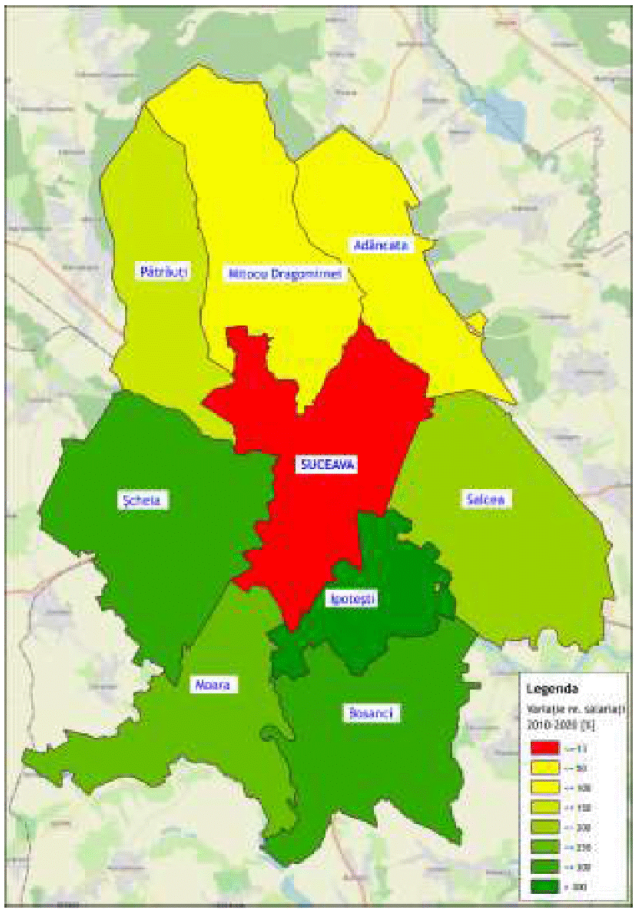


***Figura 2.12**. Variația salariaților la nivelul localităților cuprinse în ZUF Suceava, 2010 – 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

***Tabelul 2.6.** Variația numărului de salariați în intervalul 2010 – 2020, Localități din ZUF Suceava. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de salariați		
	Anul 2010	Anul 2020	Variație 2010-2020
Municipiul Suceava	43.112	37.441	-13,2%
Orașul Salcea	393	1.066	171,2%
Comuna Adâncata	177	315	78,0%
Comuna Bosanci	249	994	299,2%
Comuna Ipotești	279	1.231	341,2%
Comuna Mitocu Dragomirnei	213	343	61,0%
Comuna Moara	221	714	223,1%
Comuna Pătrăuți	141	325	130,5%
Comuna Șcheia	1.158	4.274	269,1%

Conform Institutului Naţional de Statistică[1], vârstele de muncă considerate sunt următoarele:

- pentru populaţia de gen feminin, grupele de vârstă de la 15 la 59 ani;
- pentru populaţia de gen masculin, grupele de vârstă de la 15 la 64 ani.

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariaţi înregistraţi la nivel judeţean şi local în ultimii 11 ani şi date prognozate până în anul 2024 ale acestui indicator, a fost estimat numărul anual de salariaţi la nivelul municipiului Suceava pentru perioada 2021-2024. Se observă tendinţa crescătoare, care conduce la creşterea cu 10% a numărului de salariaţi din Municipiul Suceava în anul 2024 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2020 (figura 2.13). Municipiul Suceava a fost afectat de reducerea semnificativă a numărului de salariaţi în anul 2020 comparativ cu anul anterior (30%, de la 53.556 salariaţi în anul 2019, la 37.441 salariaţi în anul 2020). În perioada 2010-2019 s-a manifestat o tendinţă crescătoare, variaţia între valorile specifice limitelor intervalului de analiză fiind de 24%.

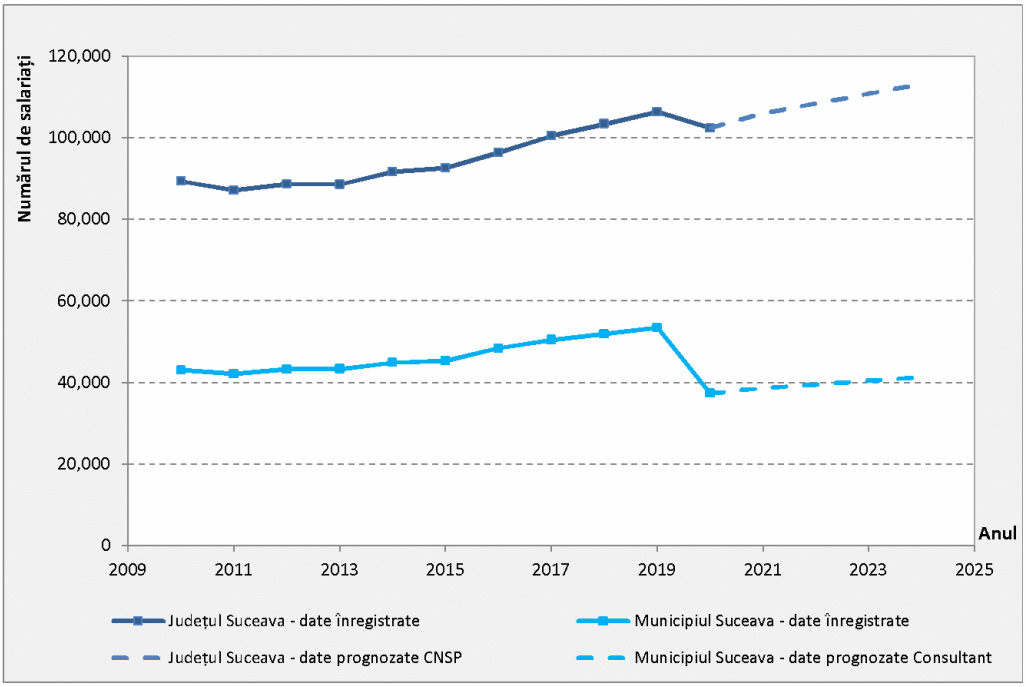


***Figura 2.13**. Variaţia numărului de salariaţi – municipiul Suceava, judeţul Suceava, 2010-2020; 2021-2024. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Naţională de Statistică şi Prognoză (CNSP).*

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variaţia numărului de şomeri înregistraţi la nivelul municipiului Suceava, rezultând că în perioada analizată 2010-2020 (cea pentru care sunt publicate date statistice) s-a instalat o tendinţă generală de reducere a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.14). În ipoteza translatării

[1] Forţa de muncă sau resursa de muncă reprezintă acea categorie de populaţie care dispune de ansamblul capacităţilor fizice şi intelectuale care îi permit să desfăşoare o muncă utilă în una din activităţile economie naţionale – sursa INS;

acestor persoane în categoria salariaților, putem concluziona că în ultimii ani s-a înregistrat creșterea deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

În perioada analizată, la nivelul UAT-urilor din ZUF Suceava în ansamblu, s-a înregistrat reducerea cu 39,9% a numărului de șomeri. Localitățile urbane din areal au adus o contribuție semnificativă la acest rezultat. În Municipiul Suceava numărul de șomeri s-a redus de la 2080 în anul 2010, la 834 în anul 2020 (-59,9%), iar în Orașul Salcea de la 149 în anul 2010, la 55 în anul 2020 (-63,1%).

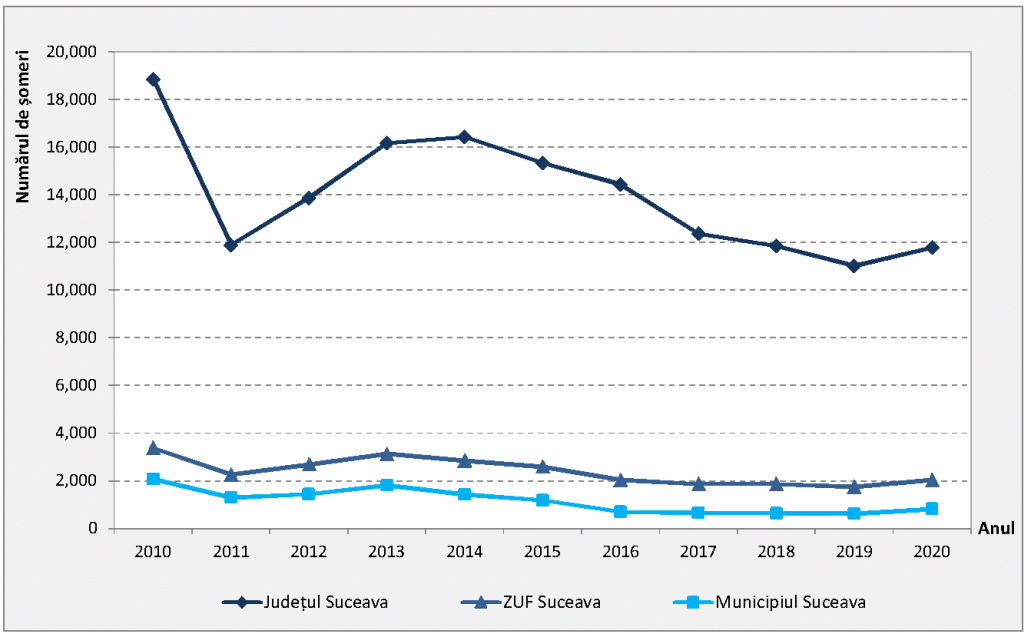
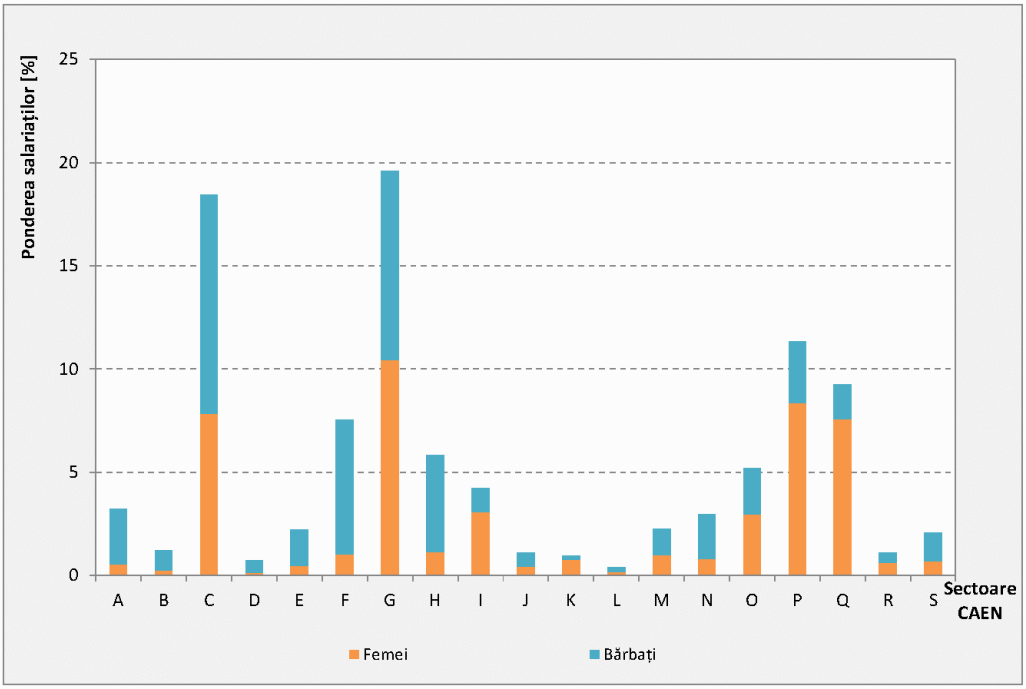


***Figura 2.14**. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

În ceea ce privește cauzele șomajului în Municipiul Suceava, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forței de muncă disponibile (șomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind perosane care și-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activității) și cerințele specifice locurilor de muncă care constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească și nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat. În vederea susținerii dezvoltarii activităților economice, acțiune ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii șomajului în zona de analiză, se vor propune măsuri de îmbunătățire a accesibilității și eficientizare a sistemului de transport la nivelul zonei urbane funcționale.

La nivel județean în cea mai mare parte salariații sunt angajați ai unor unități economice al căror principal domeniu de activitate este reprezentat de comerțul cu ridicata și cu amănuntul (19,6%). Urmează, în ordinea descrescătoare a ponderii din totalul salariaților, industria prelucrătoare (18,5%), învățământ (11,3%) și sănătate și asistență socială (9,3%). Sectorul construcțiilor cuprinde 7,5% din totalul salariaților (figura 2.15).



A - Agricultură, silvicultură și pescuit
B - Industria extractivă
C - Industria prelucrătoare
D - Producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat
E - Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare
F - Construcții
G - Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor
H - Transport și depozitare
I - Hoteluri și restaurante
J - Informații și comunicații
K - Intermedieri financiare și asigurări
L - Tranzacții imobiliare
M - Activități profesionale, științifice și tehnice
N - Activități de servicii administrative și activități de servicii suport
O - Administrație publică și apărare; asigurări sociale din sistemul public
P - Învățământ
Q - Sănătate și asistență socială
R - Activități de spectacole, culturale și recreative
S - Alte activități de servicii

***Figura 2.15**. Structura ocupațională pe sectoare de activitate, 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Având în vedere reprezentativitatea ridicată a Municipiului Suceava în oferta de locuri de muncă din zona urbană funcțională (aproximativ 82%), s-a analizat amplasarea în teritoriu activităților conform zonificării funcționale realizate în cadrul PUG al Municipiului Suceava (versiunea aflată în curs de aprobare_09 martie 2021) (figura 2.16). Se observă concentrarea funcțiunilor de tip instituții și servicii publice de interes general, dotări de interes public (predominat învățământ și sănătate) și a funcțiunilor de interes local, municipal și supramunicipal (cod culoare – roșu) în zona centrală, în extremitatea de sud-vest a teritoriului și în fosta zonă industrială Valea Sucevei, zona delimitată de râul Suceava și rețeaua feroviară (sectorul traversat de traseul DN 29A/ Calea Unirii). În perimetrul cuprin între râul Suceava și rețeaua feroviară, pe lângă funcțiunile menționate anterior, se regăsesc terenuri a căror destinației este alocată unor funcțiuni mixte de depozitare, producție și dezvoltare de mari centre comerciale. Concentrarea locurilor de muncă în zone

compacte implică probleme de mobilitate, în sensul constituirii unor poli de atragere și generare a călătoriilor.

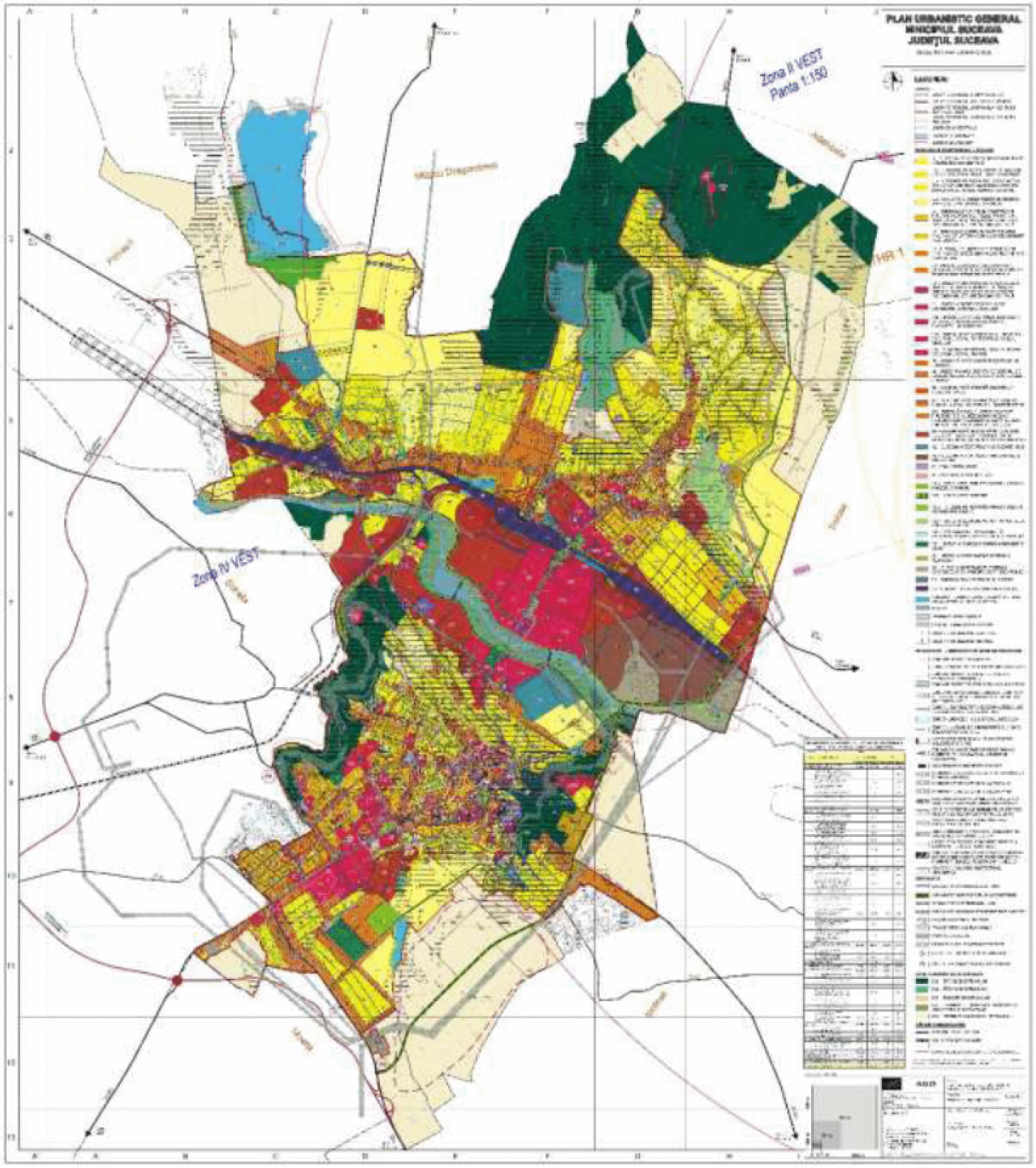


***Figura 2.16**. Funcțiuni de utilizare a teritoriului. Sursa: PUG Mun. Suceava, versiunea în curs de aprobare.*

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă de asemenea poli de interes, în special pentru călătoriile locale. Cele care includ magazine de tip hypermarket sunt amplasate de-a lungul arterelor principale (figura 2.17). Pe lângă aceste obiective, se impun ca poli de atractivitate în scop comercial Piaţa Agroalimentară Centrală (Str. Petru Rareş),

Piața de legume și fructe situată în apropierea stației de cale ferată Suceava, Piața Agroalimentară Burdujeni, situată în cartierul cu același nume și Piața Mică situată pe Aleea Saturn.

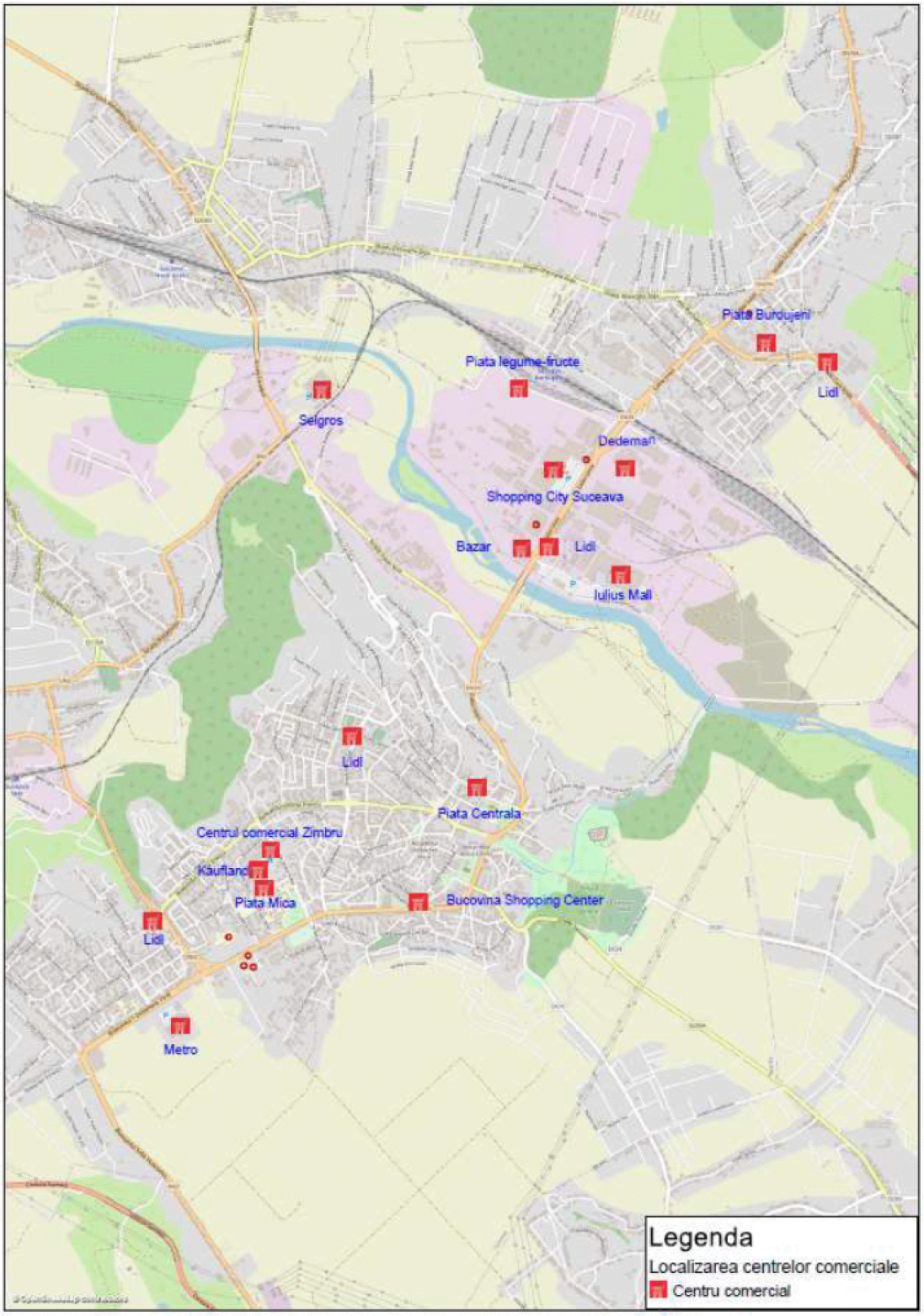


***Figura 2.17**. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Municipiul Suceava.*

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere / generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. Conform infomațiilor existente în baza de date INS Tempo Online, în total, la nivelul municipiului Suceava funcționează 44 unități de învățământ preuniversitar, dintre care 1 – antepreșcolar, 12 – preșcolar, 12 primar și gimnazial (inclusiv învățământul special), 15 – liceal, 1 – profesional, 3 – postliceal (inclusiv învățământul special) în care la nivelul anului 2020 au fost înmatriculați 25.565 elevi și preșcolari. La nivel universitar se regăsește Universitatea "Ștefan cel Mare" din Suceava, care în anul 2020 a avut înmatriculați 9.844 studeți. Campusul universitar, care include clădirile destinate desfășurării activităților didactice și spațiile de cazare este situat în vecinătatea zonei centrale, fiind conectat la arterele principale ale rețelei stradale – B-dul 1 Mai și Str. Universității.

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă creșterea numărului de elevi cu excepția celor încadrați în învățământul preșcolar, liceal și postliceal, care au înregistrat scăderi în anul 2020 comparativ cu anul 2010. În rândul studenților s-a înregistrat o creștere de 6% în perioada analizată (figura 2.18).

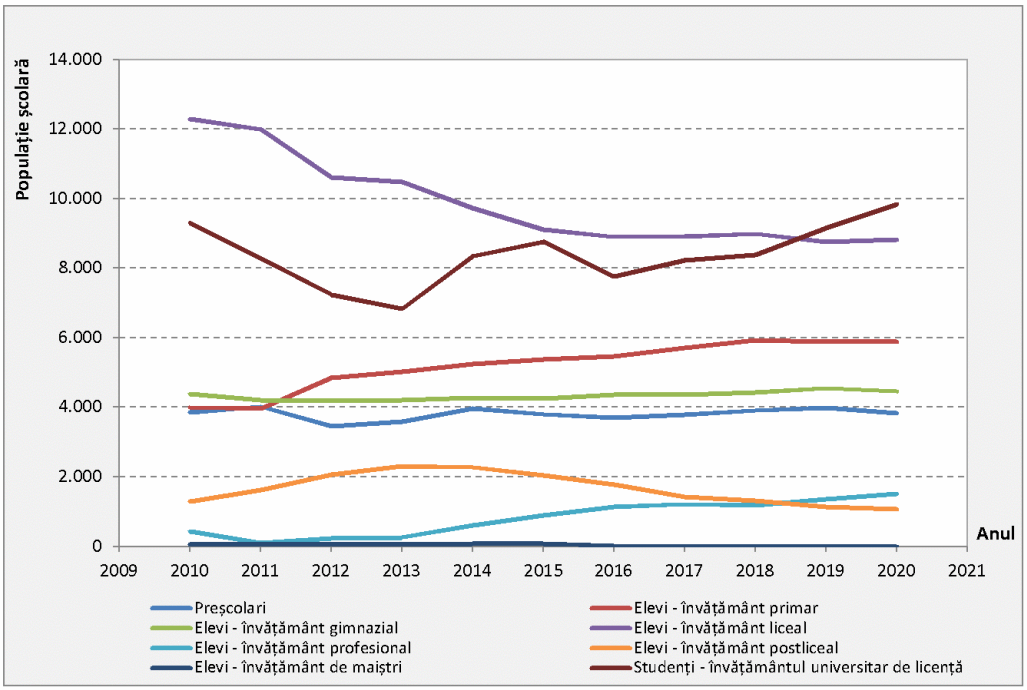


***Figura 2.18**. Variația populației școlare din Municipiul Suceava, 2010-2020.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi și studenți, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2020 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060[2] (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie

[2] Institutul Național de Statistică, *Proiectarea populației României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.

2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) s-au realizat prognoze ale populației școlare. Pe termen scurt se estimează creșteri în cazul ambelor forme de învățământ, mai accentuate fiind în cazul numărului de studenți (figura 2.19).

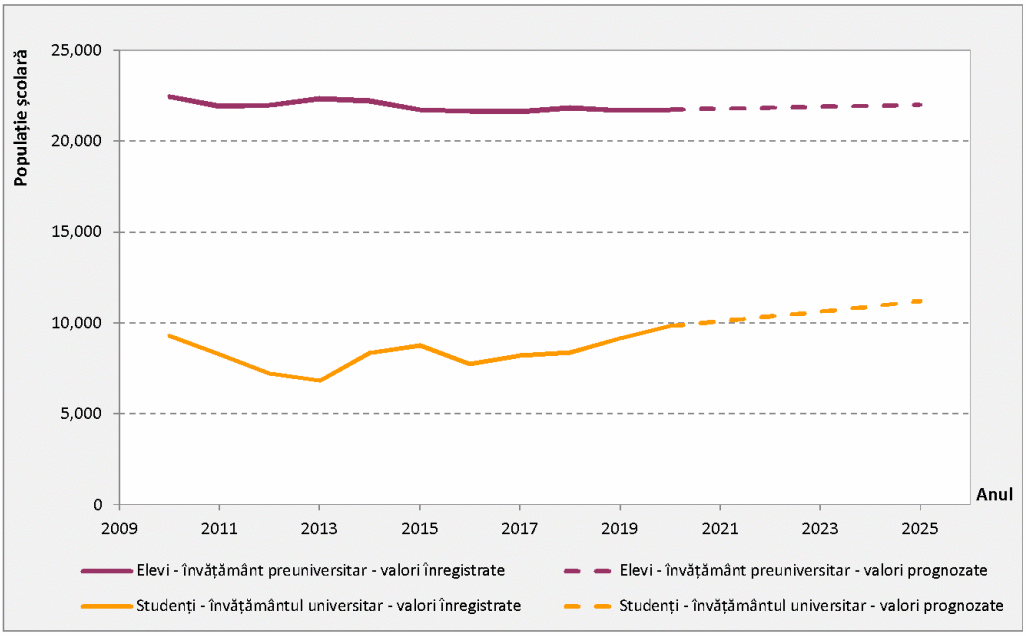


***Figura 2.19**. Variația populației școlare din Municipiul Suceava – date prognozate.*

Tot mai frecvent, în situația actuală, se întâlnesc cazuri în care copii nu urmează școala primară sau gimnazială din zona de rezidență, orientându-se către unități de învățământ din alte cartiere (în general în funcție de prestigiul acestora), motiv pentru care deplasările având ca scop *"Ducerea / aducerea copiilor la / de la scoală"* devin tot mai numeroase și sunt realizate cu autovehiculul personal.

Localizarea în arealul de studiu a unităților de învățământ se regăsește în figura 2.20. Se observă că unitățile de nivel liceal sunt amplasate în jumătatea sudică a teritoriului, cu o singură excepție, Colegiul Tehnic Alexandru Ioan Cuza, din centrul cartierului Burdujeni. În consecință, elevii de liceu cu reședința în cartierele Burdujeni și Ițcani realizează zilnic cel puțin două călătorii pe distanță medie la nivel local.

La nivelul celorlalte UAT-urilor cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava, nu funcționează nicio unitate de nivel liceal, ceea ce înseamnă că populația școlară din această categorie reprezintă navetiști, care utilizează transportul public județean zilnic sau la sfârșit de săptămână.

Pe baza datelor statistice specifice populației cu vârsta cuprinsă între 15 ani și 19 ani (în care se încadrează elevii de liceu) din fiecare localitate cuprinsă în Zona Urbană Funcțională Suceava a fost realizată reprezentarea grafică din figura 2.21. Potrivit datelor furnizate de Inspectoratul Școlar Județean Suceava, valoarea medie lunară a elevilor navetiști în anul 2021, în unitățile de învățământ din Municipiul Suceava a fost de 2255.

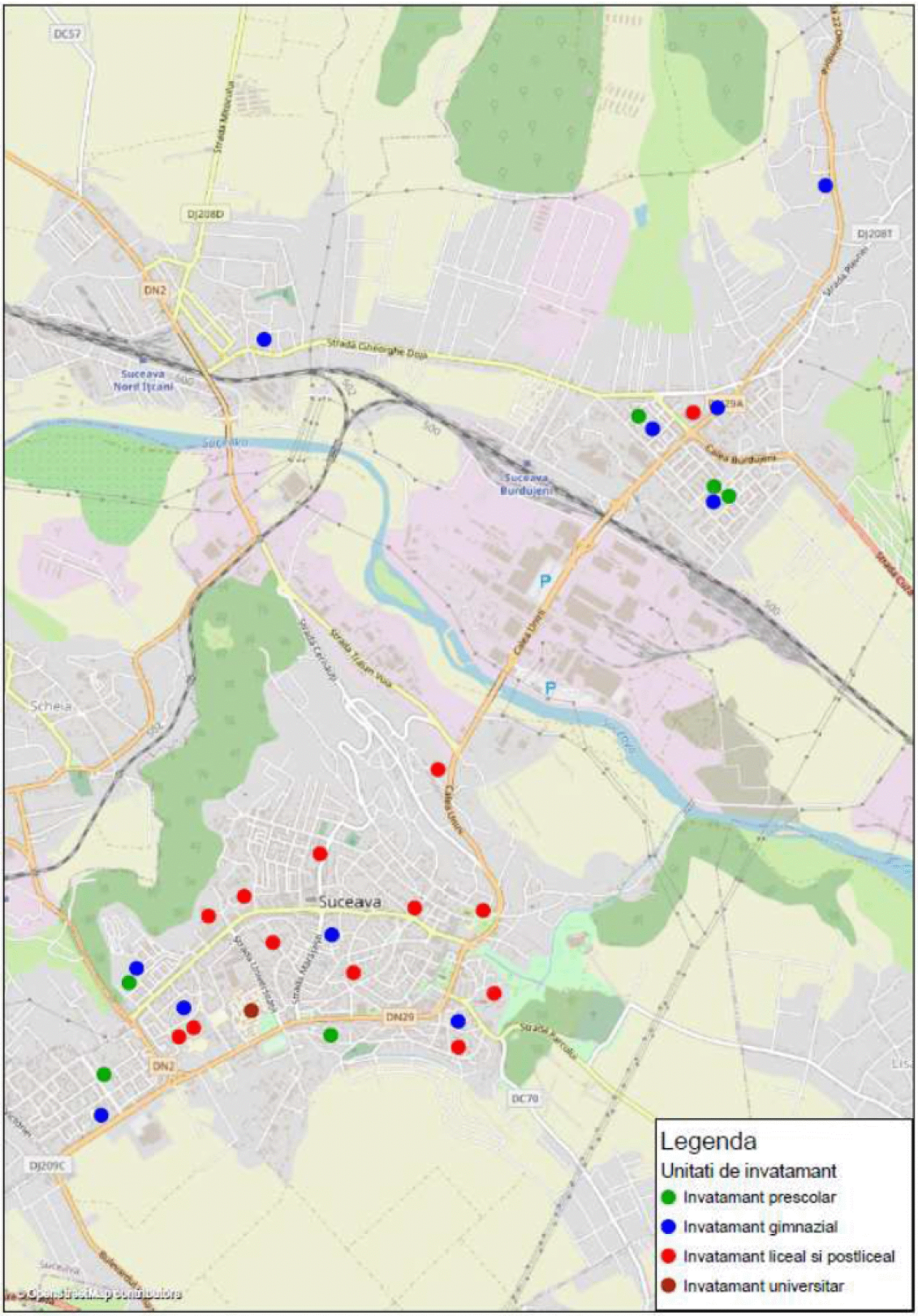


***Figura 2.20**. Localizarea unităţilor de învăţământ pe teritoriul Municipiului Suceava.*

Distribuția relațiilor origine-destinație pentru elevii navetiști atrași de Municipiul Suceava se regăsește în figura 2.22. Se observă că cel mai mare flux de elevi provine din localitățile situate la sud de municipiul Suceava.

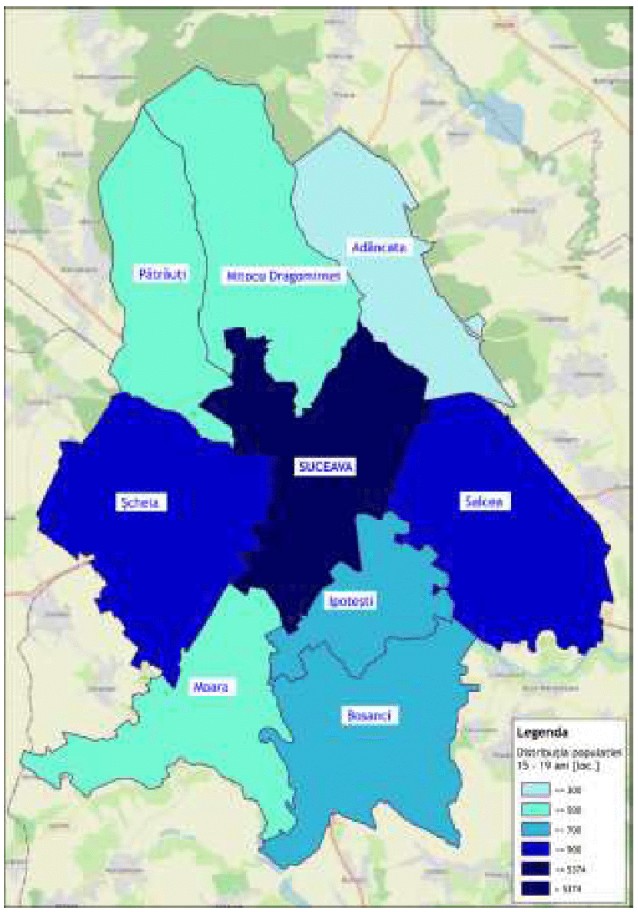


Figura 2.21. *Distribuția numărului de locuitori cu vârsta de 15-19 ani la nivel de localitate, ZUF Suceava, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

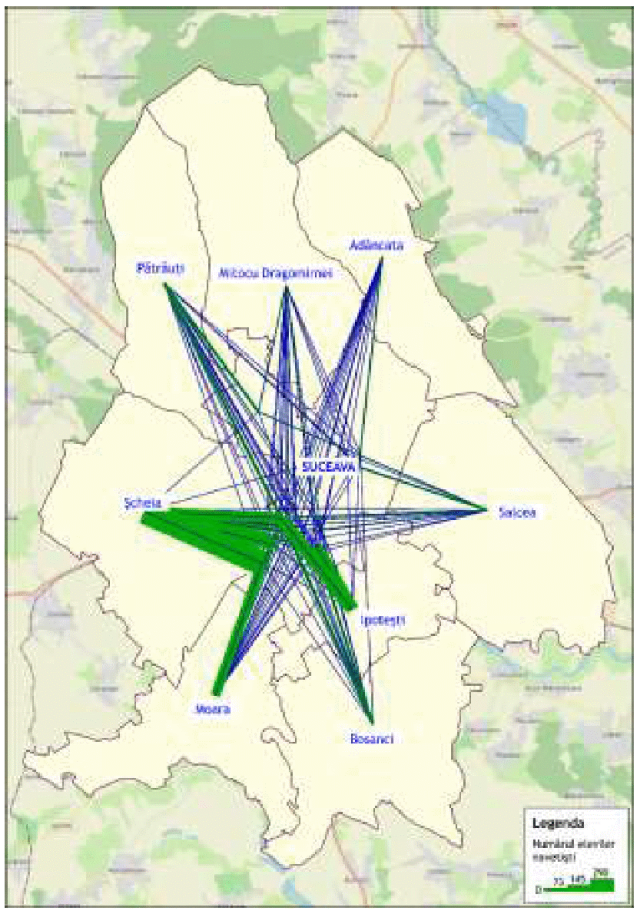


Figura 2.22*. Fluxul de elevi navetiși atrași de Municipiul Suceava. Sursa datelor: Inspectoratul Școlar Județean Suceava.*

Un alt scop al deplasărilor care trebuie avut în vedere în asigurarea ofertei de transport public este asociat serviciilor de sănătate. În general, unitățile sanitare de tip spital/ policlinică în care sunt asigurate servicii medicale pentru specialități diferite sunt situate în mediul urban (figura 2.23).

În localitățile rurale din Zona Urbană Funcțională Suceava se regasesc în principal Cabinete medicale de familie, Cabinete medicale de specialitate, Cabinete stomatologice și Farmacii/ Puncte farmaceutice/ Depozite farmaceutice. Pentru consult de specialitate sau tratament intraspitalicesc sunt necesare deplasări în mediul urban. La nivelul întregului areal de studiu funcționează 820 unități medicale. Un număr de 736 unități de medicale funcționează în localitățile urbane, iar dintre acestea 727 sunt înregistrate în Municipiul

Suceava. Distribuția numărului de paturi disponibile în unitățile sanitare pe localități este prezentată în figura 2.24.

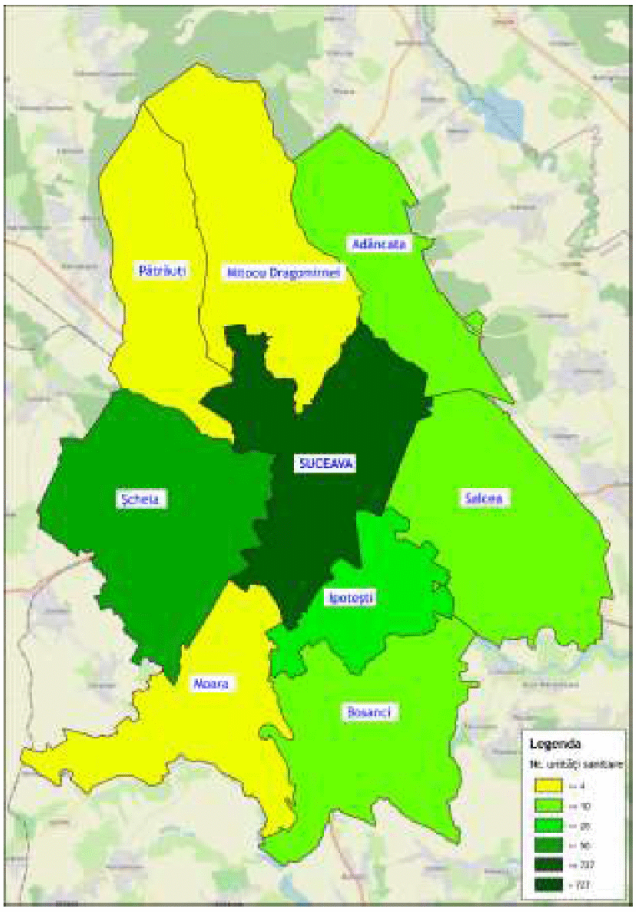


Figura 2.23. *Distribuția unităților sanitare la nivelul localităților cuprinse în ZUF Suceava, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

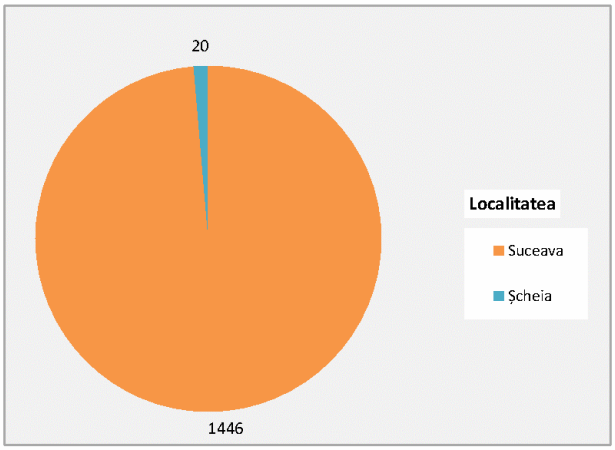


Figura 2.24*. Distribuța pe localități a numărului de paturi în unitățile sanitare.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

O altă latură activităților socio-economice care influențează numărul de deplasări este turismul. Astfel, se impune analiza activității turistice, prin prisma indicatorilor care pot fi utilizați în estimarea călătoriilor generate și atrase de zonele de trafic în care se desfășoară servicii turistice.

În arealul de studiu se regăsesc obiective naturale și antropice cu atractivitate turistică ridicată, dintre care cele mai reprezentative sunt: Cetatea de Scaun a Sucevei, Cetatea Șcheia, Muzeul Satului Bucovinean, Muzeul Etnografic Hanul Domnesc, Biserica "Sfântul Gheorghe" a Mănăstirii "Sfântul Ioan cel Nou" (inclusă în patrimoniul mondial UNESCO), Mănăstirea Teodoreni, Mănăstirea Zamca, Mănăstirea Dragomirna, Biserica "Sfântul Gheorghe" Mirăuți, Mănăstirea Pătrăuți (cea mai veche biserică ortodoxă Monument UNESCO din România).

Turismul de afaceri este o altă componentă prezentă la nivel local.

În prezent unitățile de primire turiști (hoteluri, pensiuni, cabane) din ZUF Suceava oferă o capacitate de 2.081 locuri/ zi, din care 66% situată în Municipiul Suceava. De-a lungul perioadei analizate capacitatea de cazare a variat neuniform în plaja 1.539 – 2.081 locuri de cazare/ zi (figura 2.25). Numărul anual de turiști sosiți în arealul de srudiu a cunoscut o variație descrescătoare în ultimii 2 ani, ajungând în anul 2020 să reprezintă 67% din valoarea medie anuală (figura 2.26).

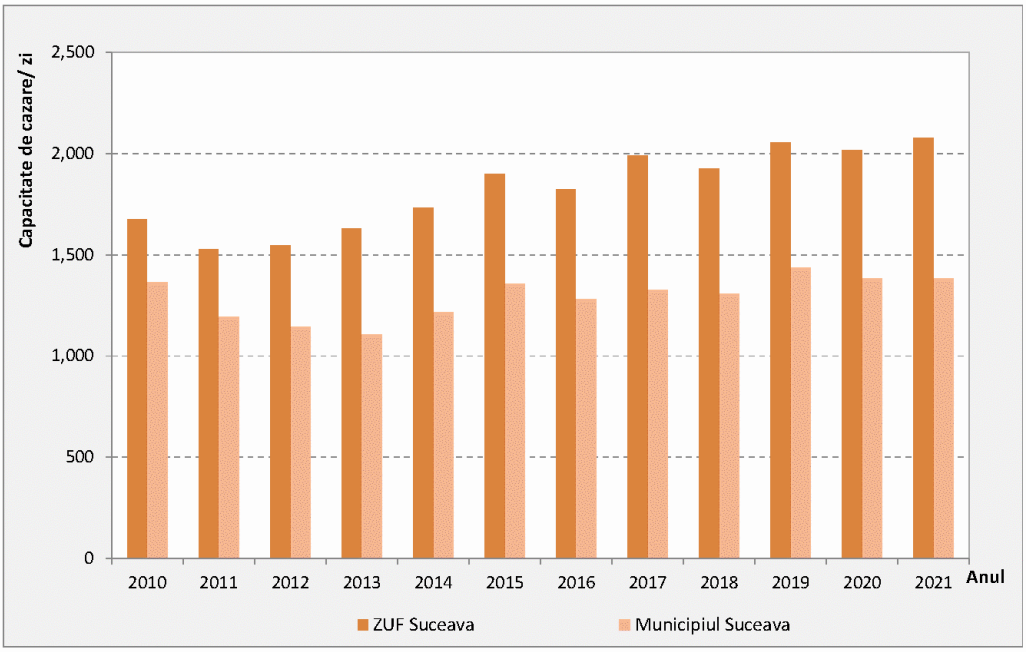


***Figura 2.25**. Variația capacității de cazare, 2010-2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

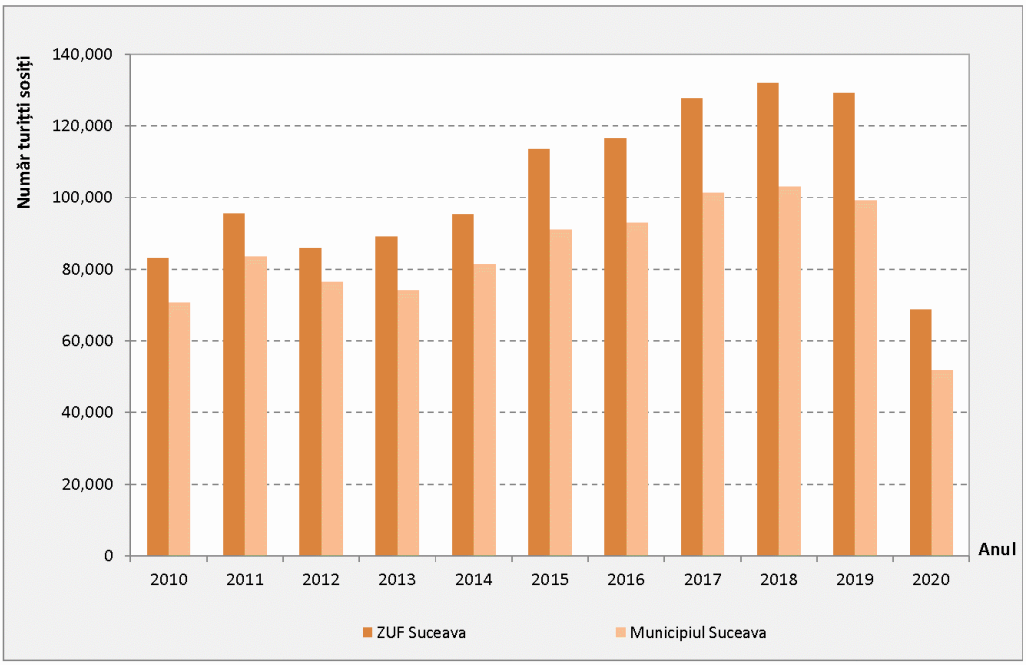


***Figura 2.26**. Variația numărului de turiști sosiți anual, 2010-2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.*

Din figura de mai sus se observă că valoarea de vârf a numărului de turiști sosiți a fost înregistrată în anul 2018 (132.094 turiști sosiți). Anul 2020 a fost semnificativ afectat de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID 19. Se observă că în ultimii ani, ponderea turiștilor sosiți în Municipiul Suceava, este în scădere. Valoarea maximă de 89% a fost atinsă în anul 2012, iar cea minimă de 75% corespunde anului 2020.

Referitor la numărul de turiști sosiți în celelalte localități cuprinse în ZUF Suceava, se remarcă faptul că 6 UAT-uri dintre cele 8 au găzduit turiști în ultimii ani: comunele Adâncata, Ipotești, Mitocu Dragomirnei, Moara, Pătrăuți, Șcheia.

Distribuția teritorială a capacității de cazare (în toate unitățile de primire turiști) și a turiștilor sosiți la nivel de localitate în anul 2020 la nivel de UAT din ZUF Suceava este evidențiată în figurile următoare.

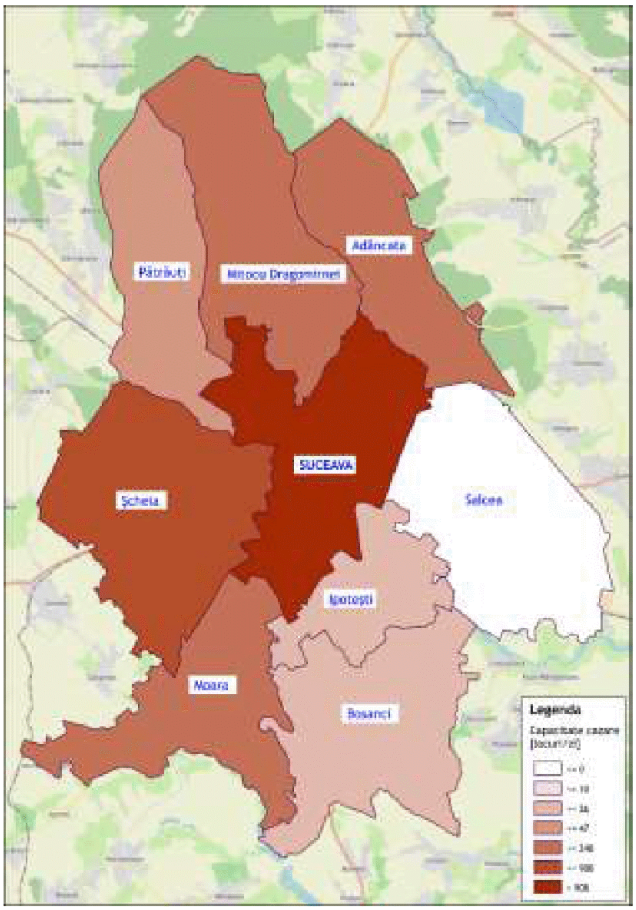


Figura 2.27. *Distribuția capacității de cazare în ZUF Suceava, anul 2020.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

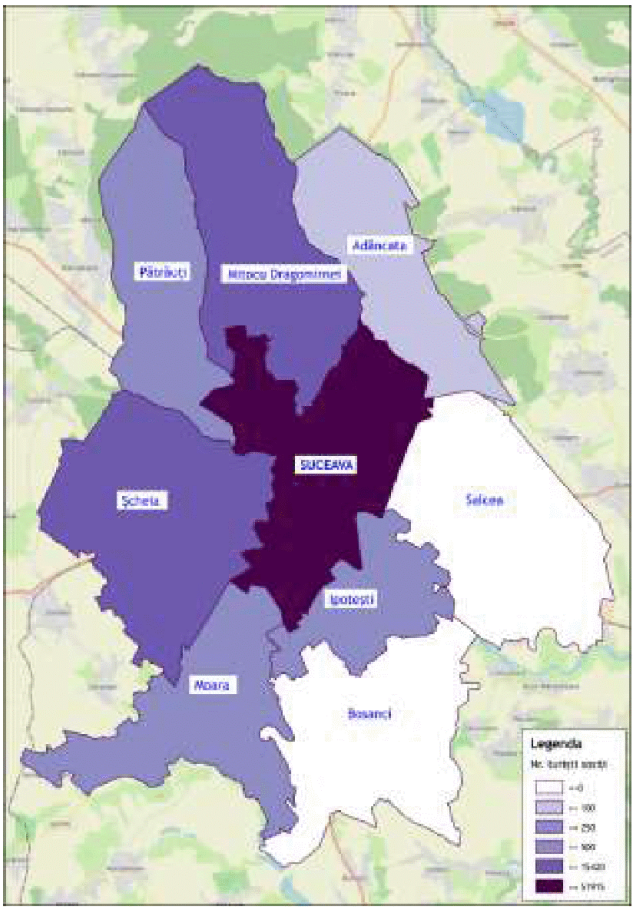


Figura 2.28. *Distribuția turiștilor sosiți în ZUF Suceava, anul 2020.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În figura 2.29 este prezentată variația lunară a numărului de turiști sosiți în Municipiul Suceava intervalul 2010-2020. Se observă o creștere a numărului de turiști în perioada iunie-octombrie a fiecărui an, perioadă în care se detașează luna august, cu număr maxim de turiști care vizitează arealul de studiu.

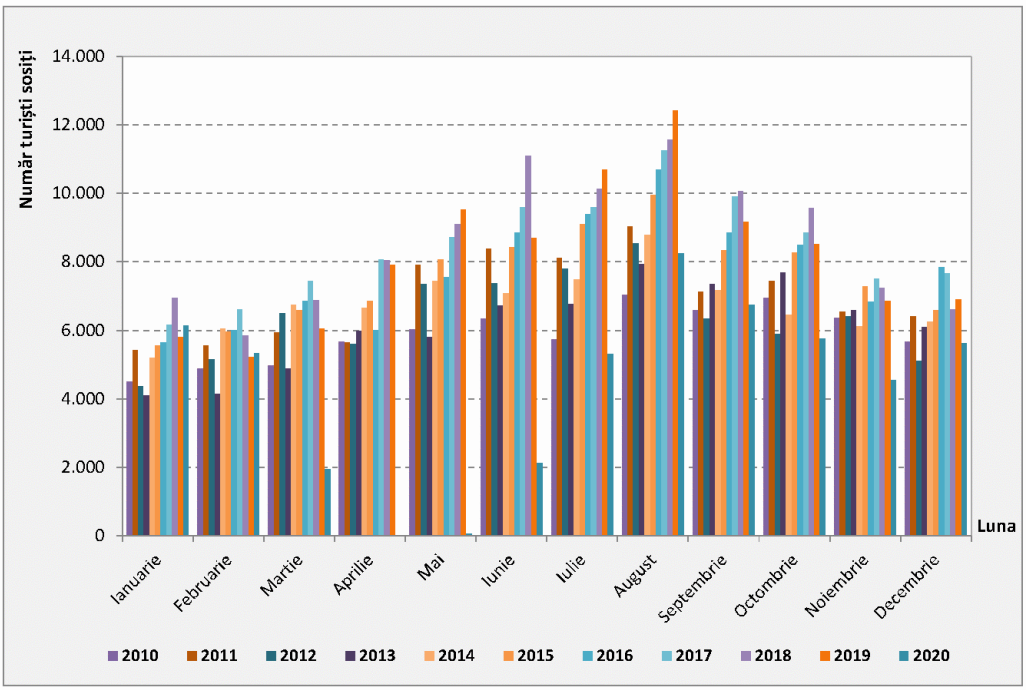


***Figura 2.29**. Variația numărului de turiști sosiți lunar în Municipiul Suceava, 2010-2020.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Valoarea medie anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare, calculat prin raportarea numărului de înnoptari la capacitatea de cazare turistică în funcțiune, este reprezentată în figura 2.30. Exceptând anul 2020, în care activitatea turistică a fost afectată de pandemia de COVID-19, se observă că în ultima perioadă gradul de utilizare a capacității de cazare s-a situat între 25% și 30%.

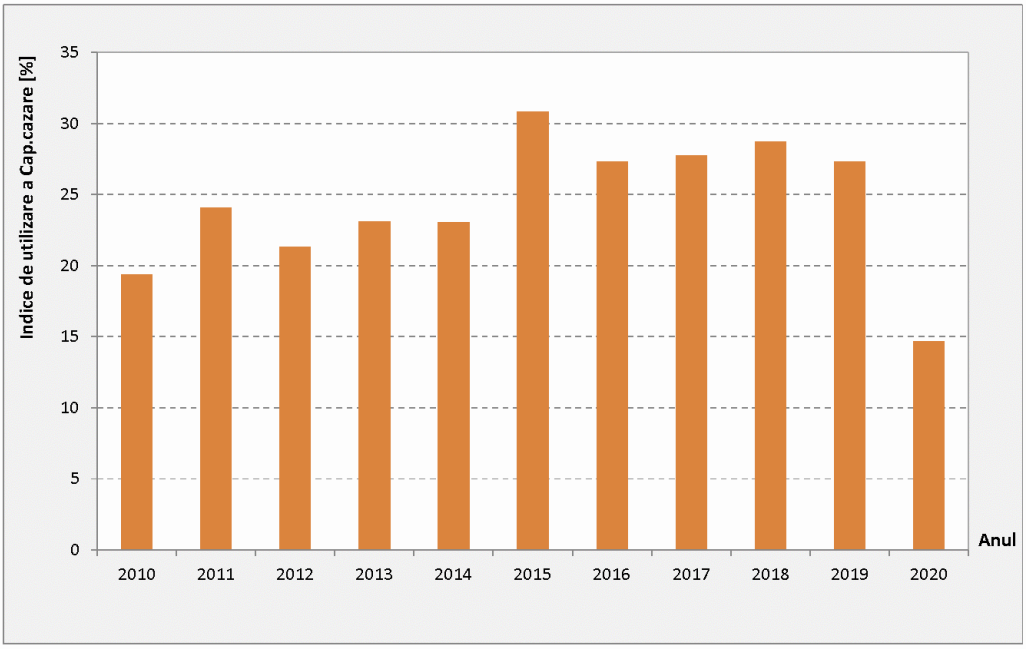


***Figura 2.30**. Variația anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare, 2010-2020.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În contextul socio-economic descris mai sus, se identifică Municipiul Suceava ca pol de dezvoltare urbană, care din punct de vedere spațial poate fi considerat un oraș în expansiune. Principalele zone de expansiune identificate în analizele realizate în *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021 – 2030 (SIDU ZUF Suceava 2021-2030),* sunt concentrare în vestul orașului Suceava, spre localitățile Șcheia și Moara, în sud-est spre Ipotești, dar și în nordul orașului (Cartierul Aleea Dumbrăvii). Ca urmare a dinamicilor de expansiune spațială, amprenta urbană a municipiului Suceava și cea a localităților învecinate încep să fuzioneze, evidențiind astfel necesitatea unei abordări integrate de planificare spațială la nivel metropolitan, atât în ceea ce privește gestionarea reglementărilor de urbanism, a proiectelor de mobilitate și a celor de dezvoltare a infrastructurii edilitare și sociale.



Figura 2.31. *Zonele de expansiune din Suceava și principalii atractori din oraș.*
Sursa: SIDU ZUF Suceava 2021-2030.

La nivelul Municipiului Suceava, modelul de dezvoltare al orașului îmbracă propunerile tratate în cadrul reglementărilor PUG al Municipiului Suceava (versiunea aflată în curs de aprobare) aferente principalelor funcțiuni de utilizare a teritoriului care influențează mobilitatea urbană: zonele cu caracter central, zonele rezidențiale și cele comerciale. Astfel, se definește o nouă funcțiune – Subzona polilor urbani secundari. Aceasta conține unele dintre cele mai importante nuclee strategice de dezvoltare a municipiului situate în afara zonei centrale, care vor putea conferi localității un nou prestigiu, o echilibrare funcțională și noi calități estetic – configurative, în condițiile unei oferte diversificate și parțial imediat accesibile investitorilor. Propunerile de dezvoltare în acest domeniu sunt reprezentate în figura 2.32.

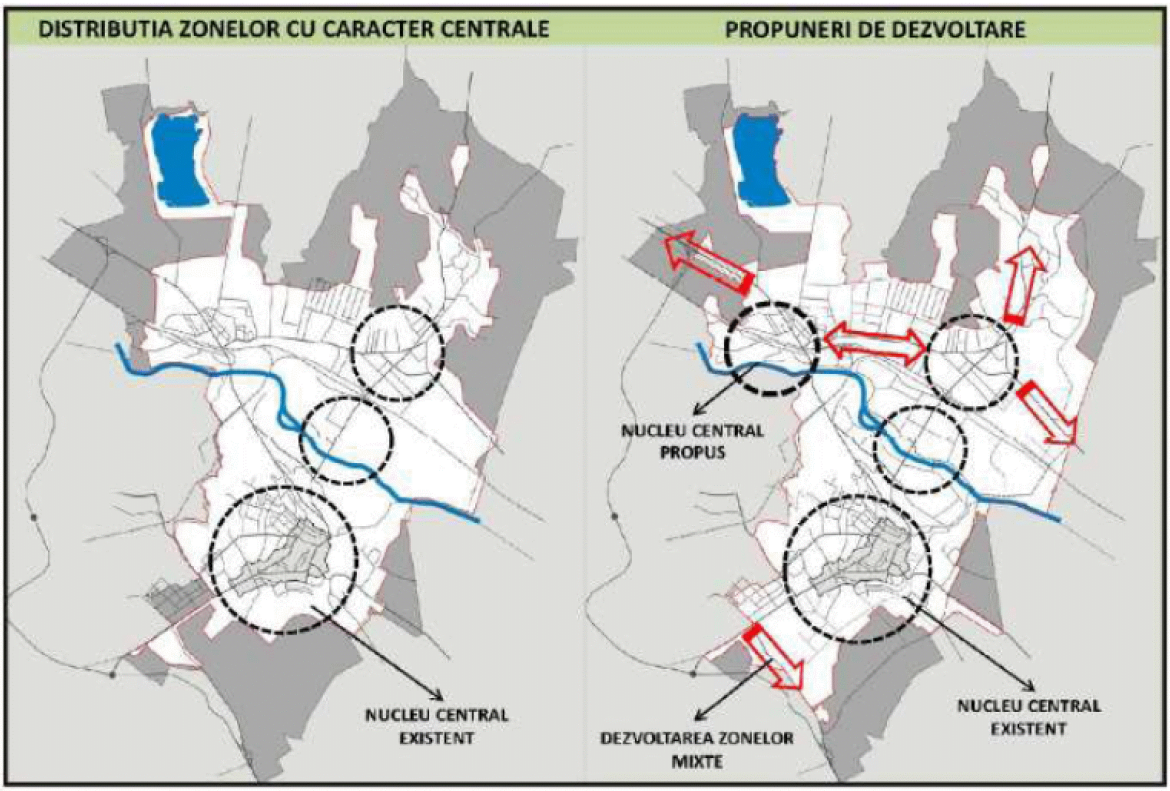


***Figura 2.32**. Propuneri de dezvoltare urbană – Zone cu caracter central.*
Sursa: PUG Mun. Suceava, versiunea în curs de aprobare.

Dezvoltarea zonelor ale căror funcțiuni se înscriu în categoria celor descrise mai sus este posibilă numai în condițiile în care este asigurat un acces carosabil de minim 4,0 m dintr-o circulație publică în mod direct sau prin drept de trecere legal obținut prin una din proprietățile învecinate. De asemenea, se impune prevederea de facilități pentru accesul în spațiile publice a persoanelor cu handicap sau cu dificultăți de deplasare.

Un alt aspect al mobilității urbane, de care se ține seama în amenajarea acestor zone este cel al staționării autovehiculelor, care se admite numai în interiorul parcelei, în afara circulațiilor publice. Locurile de parcare se dimensionează conform normelor specifice și se dispun în construcții supra / subterane sau în parcaje amenajate la sol care vor fi plantate cu minim un arbore la 4 autovehicule și vor fi înconjurate cu gard viu de 1.20 m înălțime. În

cazul în care nu se pot asigura în limitele parcelei locurile de parcare normate, se va demonstra (prin prezentarea formelor legale) amenajarea pe un alt amplasament a unui parcaj propriu sau în cooperare ori concesionarea locurilor necesare într-un parcaj comun multietajat; aceste parcaje vor fi situate la distanță de maxim 150 metri și vor reprezenta minim 50% din totalul necesar.

O altă funcțiune a teritoriului care definește modelul de dezvoltare urbană, cu influențe puternice asupra mobilității este categoria zonelor rezidențiale. Propunerile de dezvoltare a zonelor rezidențiale la nivelul Municipiului Suceava sunt reprezentate în figura 2.33. Se observă că accent deosebit se pune pe extremitățile de Nord (arealul aflat la Nord de axa căii ferate Pașcani – Suceava - Vicșani) și Sud ale localității.

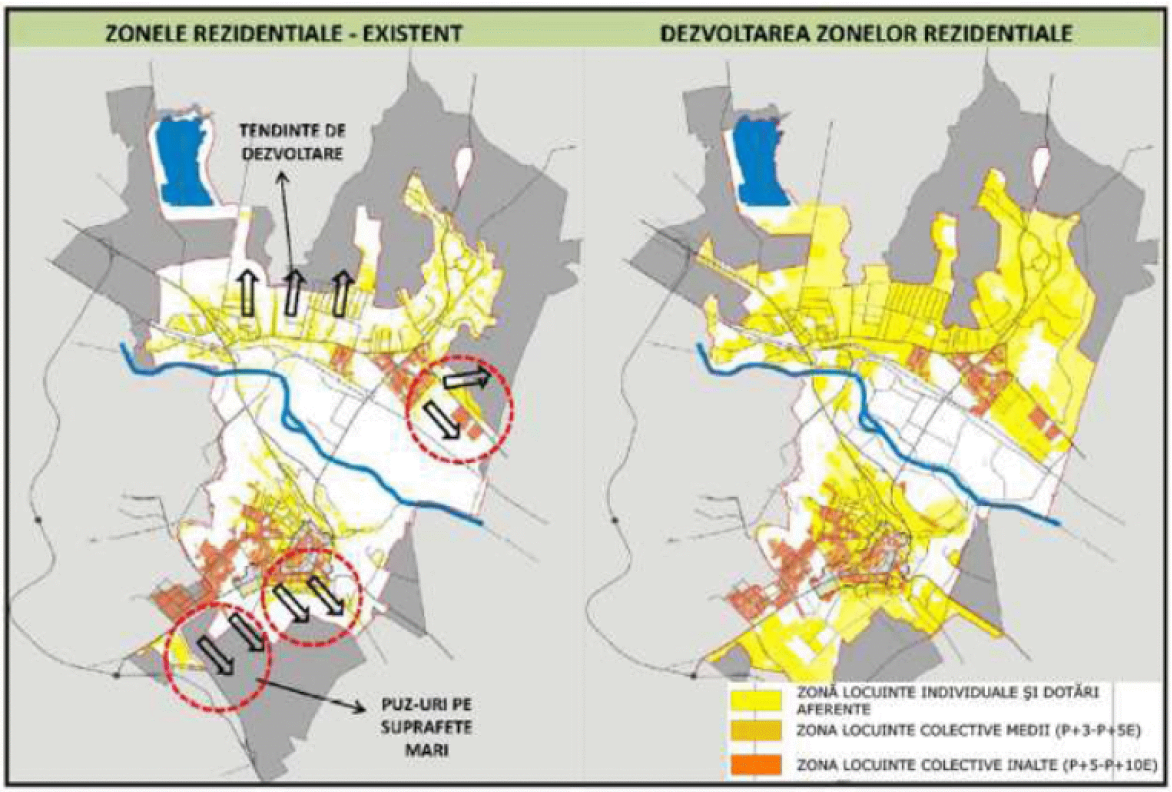


***Figura 2.33**. Propuneri de dezvoltare urbană – Zone rezidențiale.*
Sursa: PUG Mun. Suceava, versiunea în curs de aprobare.

În funcție de amplasarea față de zona centrală și de regimul maxim de înălțime în cadrul Regulamentului Local de Urbanism aferent Planului Urbanistic General sunt impuse condiții privind „*CIRCULAŢII ŞI ACCESE*" și „*STAŢIONAREA AUTOVEHICULELOR*" precum:

- Subzona locuințelor individuale pe lot situate în Zona Centrală: staţionarea autovehiculelor se admite numai în interiorul parcelei, deci în afara circulaţiilor publice;
- Subzona locuințelor colective de înălțime mica (P+1 – 2), medie (P+3 – 6) sau mare (peste P+6), în regim de construire discontinuu situate în Zona Centrală: Staţionarea autovehiculelor se admite numai în interiorul parcelei, deci în afara

circulaţiilor publice. În acest scop, se vor proiecta spaţii destinate acestei funcţiuni: subsoluri, demisoluri etc. Se va asigura minimum un loc de parcare pentru fiecare apartament;

- Subzona locuinţelor individuale şi colective cu regim redus de înălțime (P – P+2): Parcela este construibilă numai dacă are asigurat un acces carosabil dintr-o circulaţie publică în mod direct sau printr-o servitute legal constituită. Se vor prevedea accese pietonale pentru toate dotările publice, spaţiile comerciale şi locuinţe. În toate cazurile este obligatorie asigurarea accesului în spatiile publice a persoanelor handicapate sau cu dificultăţi de deplasare. Spaţiile de parcare se vor realiza în interiorul parcelei, deci în afara circulaţiilor publice. Platformele de parcare vor fi permeabile pentru apele meteorice şi vor avea rol mixt (spaţiu verde şi stationare auto);
- Subzona locuinţelor colective medii (P+3 – P+4) situate în ansambluri predominant rezidențiale: Clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulaţie publică fie direct, fie, în cazul utilizării terenului în comun de către mai multe clădiri, prin intermediul unei străzi private. Staţionarea autovehicolelor va fi asigurată în afara spaţiilor publice, deci in interiorul incintei;
- Subzona locuinţelor colective înalte (P+5 – P+10) situate în ansambluri predominant rezidențiale: Clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulaţie publică fie direct, fie, în cazul utilizării terenului în comun de către mai multe clădiri, prin intermediul unei străzi private. Staţionarea autovehiculelor va fi asigurată în afara spaţiilor publice;
- Subzona locuinţelor colective înalte (cu regim de înălțime mai mare de P+10) situate în ansambluri predominant rezidențiale: Clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulaţie publică fie direct, fie, în cazul utilizării terenului în comun de către mai multe clădiri, prin intermediul unei străzi private. Staţionarea autovehiculelor va fi asigurată în afara spaţiilor publice.

Pe lângă cele două categorii de zone funcţionale descrise mai sus, dezvoltarea Zonei mixte Comerț/ Servicii implică intervenţii în domeniul mobilităţii urbane. Aceasta zonă cuprinde funcţiuni de interes general şi public, diverse categorii de activităţi comerciale, servicii şi de mică producţie, în lungul principalelelor artere de circulaţie. Zona este constituită din instituţii, servicii şi echipamente publice, servicii de interes general (servicii tehnice, profesionale, sociale, colective şi personale, comerţ, restaurante, recreere), mici activităţi productive manufacturiere şi locuinţe. Din punct de vedere funcţional zona se caracterizeaza printr-o mare flexibilitate în acceptarea diferitelor funcţiuni de interes general şi public, formând în mod continuu linearităţi comerciale şi de servicii de-a lungul arterelor principale. Zona mixtă poate fi atât de formă liniară, în plan, dacă este dispusă în lungul principalelor artere de circulaţie, cât şi de formă areală (centre de cartier, platforme industriale în conversie ca zone mixte, noi grupări funcţionale etc.). Direcţiile de dezvoltare propuse pentru aceste funcţiuni sunt reprezentate în figura 2.34. Se observă că propunerile

de dezvoltare a activităţilor care descriu funcţiunea mixtă sunt conconcentrate pe teritoriul amplasat de-a lungul Văii Sucevei (areal) şi al principalelor artere de circulaţie.

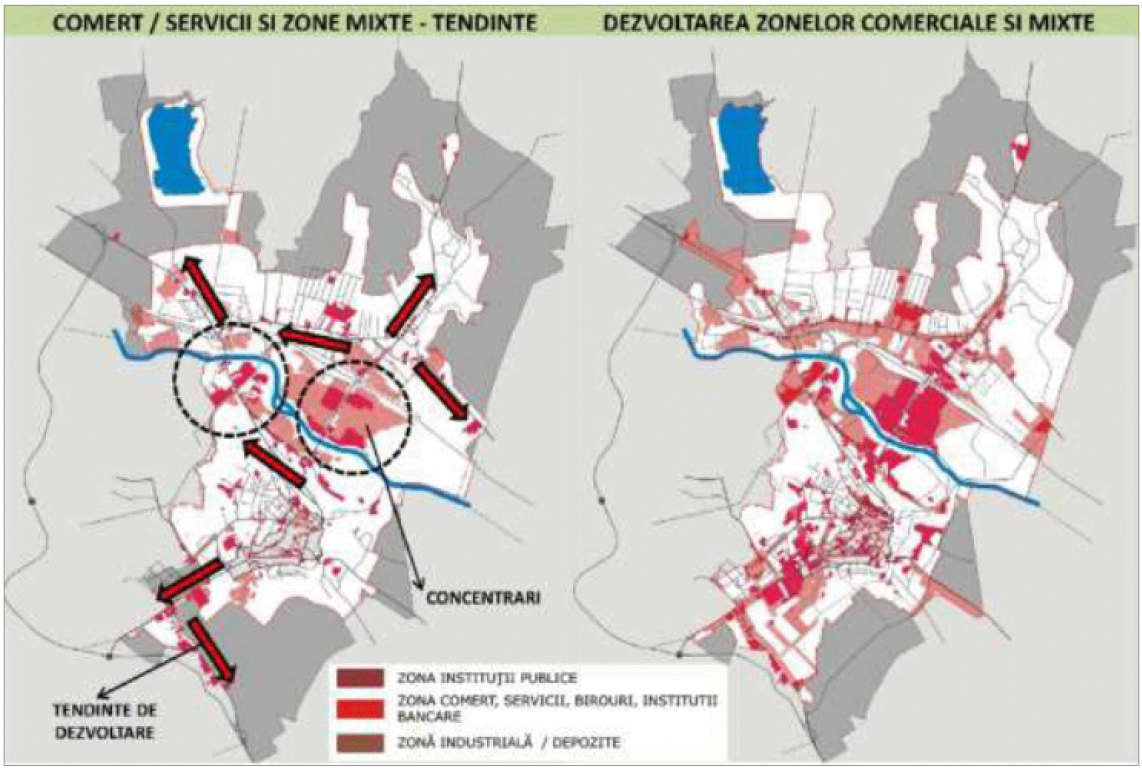


***Figura 2.34**. Propuneri de dezvoltare urbană – Zone mixte Comerț/ Servicii.*
Sursa: PUG Mun. Suceava, versiunea în curs de aprobare.

În cazul acestor zone se impune realizarea de accese pietonale, inclusiv cu facilităţi pentru persoanele cu handicap sau cu dificultăţi de deplasare. Referitor la spaţiile de parcare, acestea se vor realiza în interiorul parcelei, deci în afara circulaţiilor publice. În cazul în care nu se pot asigura în limitele parcelei locurile de parcare normate, se va demonstra (prin prezentarea formelor legale) realizarea unui parcaj în cooperare sau concesionarea locurilor necesare într-un parcaj colectiv în zona adiacentă la o distanţă de maxim 150 metri, cu o capacitate de minim 50% din totalul necesar.

2.1.3. Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unităţi administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deţinute de grupe de 1000 de locuitori. În figura 2.35 este prezentată variaţia indicelui de motorizare în intervalul 2010 - 2020 înregistrată în judeţul Suceava şi la nivel naţional. Se observă creşterea accentuată a indicelului de motorizare la nivel local instalată începând cu anul 2017. Referitor la structura parcului de autovehicule înmatriculate anual, în ultimii 10 ani autoturismele noi reprezintă ponderi cuprinse între 4% şi 21% din numărul total de

înmatriculări anuale înregistrate pentru această categorie de mijloace de transport (figura 2.36). Vechimea parcului de autovehicule are contribuție semnificativă în impact negativ generat de activitatea de transport asupra mediului.

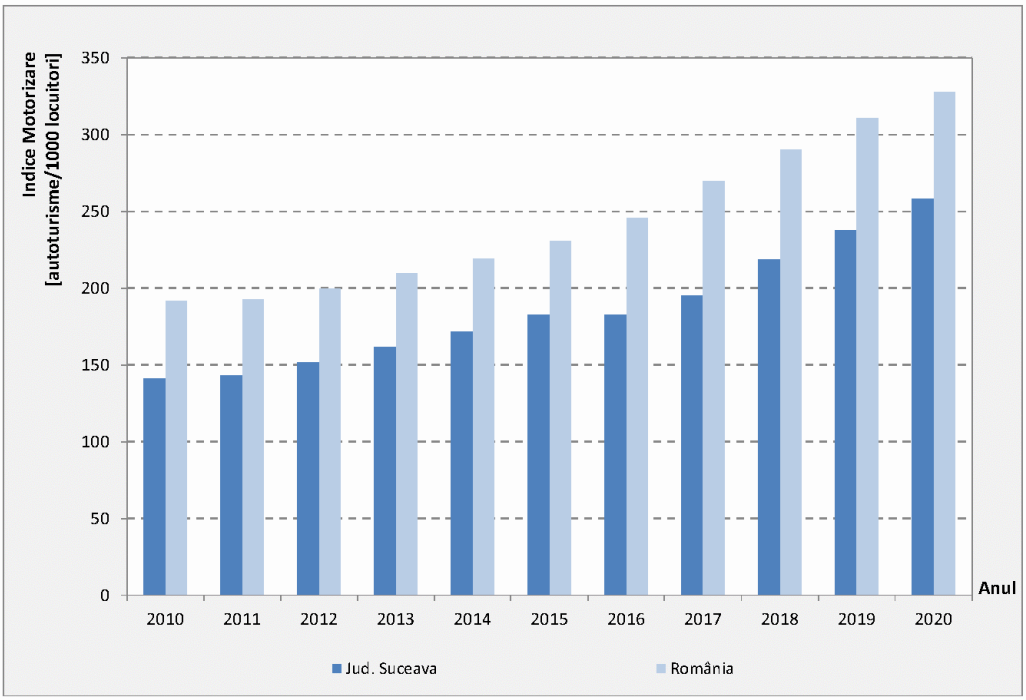


***Figura 2.35**. Variația indicelui de motorizare, 2010 – 2020.*
Sursa datelor: SPCRPCIV, INS, TEMPO On-line.

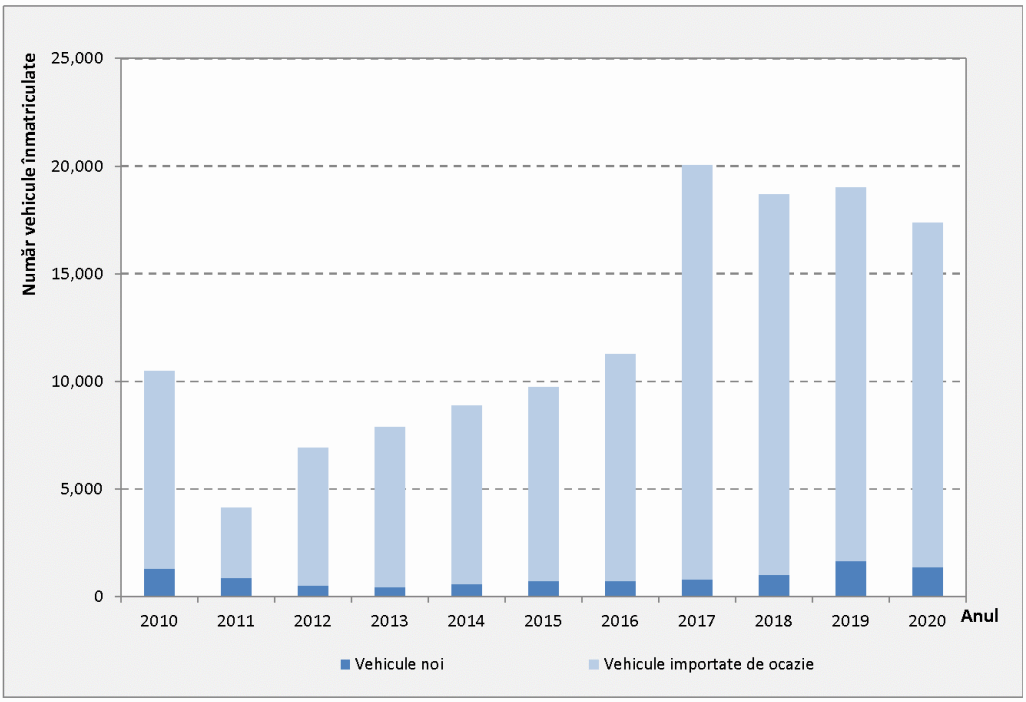


***Figura 2.36**. Structura parcului de autoturisme înmatriculate anual în județul Suceava, 2010 – 2020.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Prin raportare la autoturismele deținute de persoane fizice, în anul 2018 s-au înregistratrat valori ale indicelui de motorizare pentru localitățile cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava cuprinse între 435 autoturisme/1000 locuitori în comuna Șcheia și 136 autoturisme/1000 locuitori în comuna Pătrăuți. Valoarea medie la nivelul ZUF Suceava a fost de 279 autoturisme/1000 locuitori. În Municipiul Suceava s-a înregistrat valoarea de 288 autoturisme/1000 locuitori (figura 2.37).

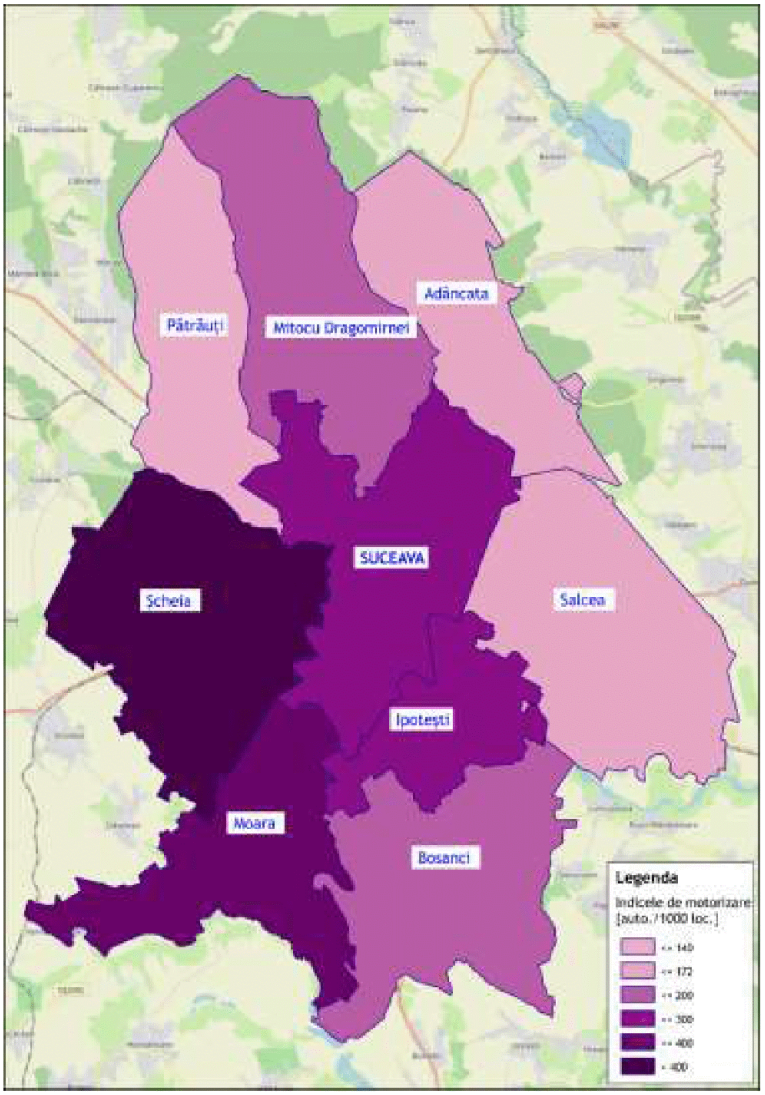


***Figura 2.37**. Indicele de motorizare la nivel de localitate, ZUF Suceava, 2018.*
Sursa datelor: SIDU ZUF Suceava 2021-2030.

În ce privește detalierea analizei la nivelul Municipiului Suceava, în figurile următoare sunt reprezentate pentru fiecare cartier valorile înregistrate în anul 2018 pentru: *numărul total de autovehicule și numărul de autoturisme.* Se observă faptul că valori ridicate ale deținerii de autovehicule sunt înregistrate în cartierele Burdujeni și Obcini, în care predomină locuințele colective.

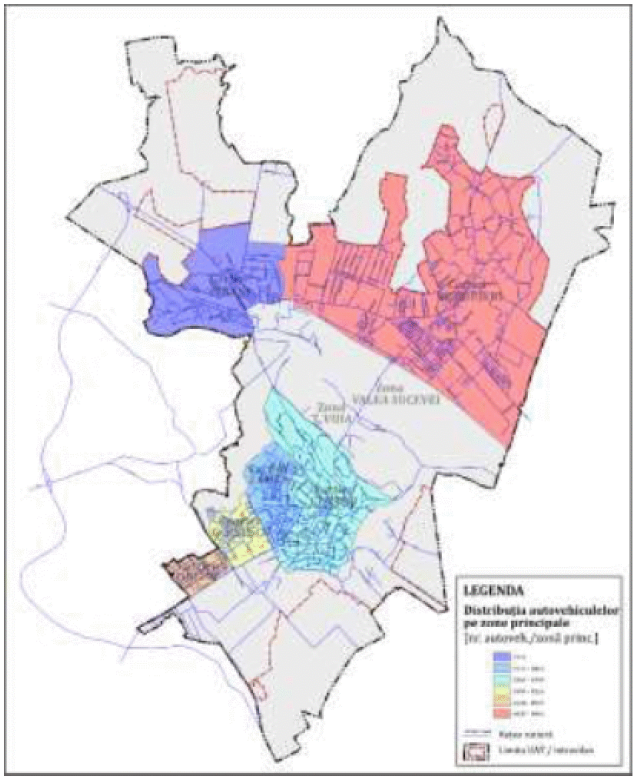


***Figura 2.38**. Distribuția autovehiculelor la nivelul cartierelor, Municipiul Suceava. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*

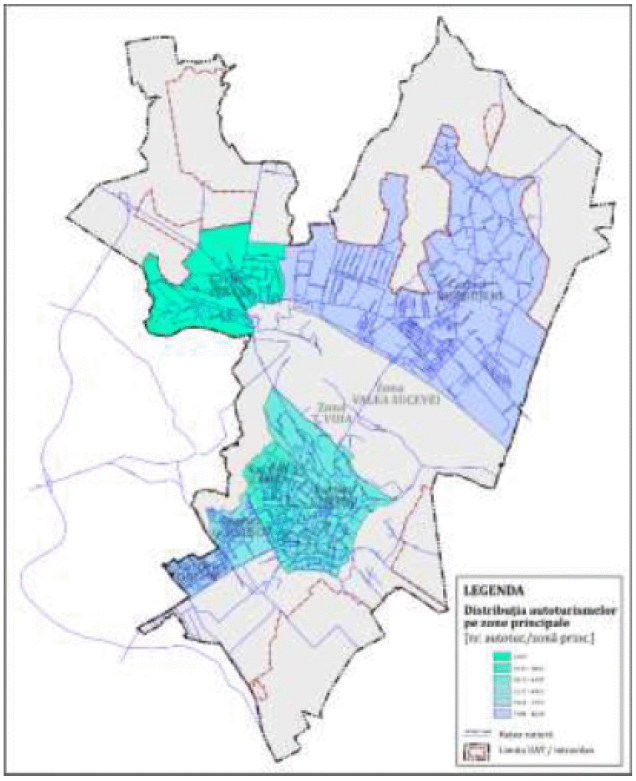


***Figura 2.39**. Distribuția autoturismelor la nivelul cartierelor, Municipiul Suceava. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*

Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital şi omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât şi pe orizonturi de timp medii şi lungi. În modelul de estimare a cererii de deplasare, acest parametru intervine în etapele de generare a deplasărilor, distribuţie pe destinaţie şi alegere modală (Capitolul 3).

Deși există disponibilitate ridicată a autorismelor, în special în scop de navetă, prin îmbunătățirea ofertei de transport public în Zona Urbană Funcțională Suceava se poate obține creșterea nivelului de utilizare a acestui mod de transport în detrimentul autovehiculelor personale.

2.2. Rețeaua stradală

La nivelul reței globale de transport rutier, ZUF Suceava prezintă conexitate ridicată, fiind racordată la rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core) prin DN 2 (figura 2.40).



***Figura 2.40**. Rețeaua TEN-T rutieră în zona ZUF Suceava. Sursa: Comisia Europeană, 2021.*

Proiectelor prioritizate pentru finalizarea rețelei primare a României conform strategiei actualizate de implementare a Master Planului General de Transport al României cuprinsă în Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030, în zona de analiză sunt:

- Drum Expres DX5: Suceava – Siret/ Legătura rutieră rapidă Pașcani – Suceava – Siret;
- Drumuri expres de conectivitate A7 - Suceava – Botoșani
- Drum Expres DX5B Bucovina Expres: Pașcani – Suceava, Suceava – Botoșani/ Drum expres de conectivitate A7 - Suceava – Botoșani
- Drum Trans – Regio Bucovina TR52: Suceava - Gura Humorului - Câmpulung Moldovenesc - Vatra Dornei -Bistrița.

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este formată din traseele drumurilor naționale și județene care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat (figura 2.41, tabelul

2.7). Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor europene, naționale și județene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime.

Traseul drumului european E58 (Austria, Slovacia, Ucraina) – Halmeu – Baia Mare – Dej – Bistrița – Suceava – Botoșani – Târgu Frumos – Iași – Sculeni – (Republica Moldova, Ucraina, Rusia), în lipsa unei variante de ocolire între DN 2 și DN 29 străbate Municipiul Suceava prin Cartierul Burdujeni, zonă cu densitate de locuire ridicată. Disfuncții similare se întâlnesc și în Orașul Salcea, în care E58/ DN 29 traversează zona centrală a localității, în care sunt concentrate funcțiuni socio-administrative și comerciale.

***Tabelul 2.7**. Rețeaua de drumuri care asigură relația cu teritoriul învecinat.*

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DN 2/ E85	Km 0+000, București	Km 482+030, Frontiera cu Ucraina	Urziceni - Buzău - Râmnicu Sărat – Focșani - Bacău - Roman - Fălticeni - Suceava - Siret
DN 17	Km 0+000, Dej (DN 1C)	Km 253+690, Suceava (DN 2)	Bistrița - Vatra Dornei – Câmpulung Moldovenesc
DN 29/ E58	Km 0+000, Suceava (DN 2)	Km 99+850, DN 24C (Manoleasa Prut)	Botoşani – Săveni – Manoleasa
DN 29A	Km 0+000, Suceava (DN 29)	Km 99+722, Frontiera Republica Moldova	Vârfu Câmpului - Dorohoi - Darabani – Rădăuți Prut
DN 2P	Km 0+000, Scheia (DN 17)	Km 5+000, Suceava (DN 2)	
DJ 178A	Km 0+000, Șcheia (DN 17)	Km 32+230, Pârteștii de Sus (DN 2E)	Miholveni - Costâna - Pârhăuți - Todirești - Soloneț - Comănești - Humoreni
DJ 208A	Km 0+000, Suceava (DN 2)	Km 40+540, Dolhasca (DJ 208)	Ipotești - Luncușoara - Rușii Mănăstioara - Udești - Chilișeni - Știrbăt - Liteni - Corni - Poiana
DJ 208D	Km 0+000, Suceava (DN 2)	Km 18+140, Limita Jud. Botoșani	Mitocu Dragomirnei - Adâncata - Hânțești
DJ 208T	Km 0+000, Limita Jud. Botoșani	Km 15+610, Grigorești	Burdujeni - Fetești
DJ 208U	Km 0+000, Mitoc	Km 6+180, Mănăstirea Dragomirna	
DJ 208V	Km 0+000, DN 2	Km 5+750, Pătrăuți	
DJ 209C	Km 0+000, Suceava (DN 2)	Km 24+700, Berchișești	Liteni - Vornicenii Mici - Lucăcești
DJ 290	Km 0+000, Salcea (DN 29)	Km 22+225, Roșcani	Verești - Fântânelele
DJ 290A	Km 0+000, Salcea	Km 3+200, Aeroport	

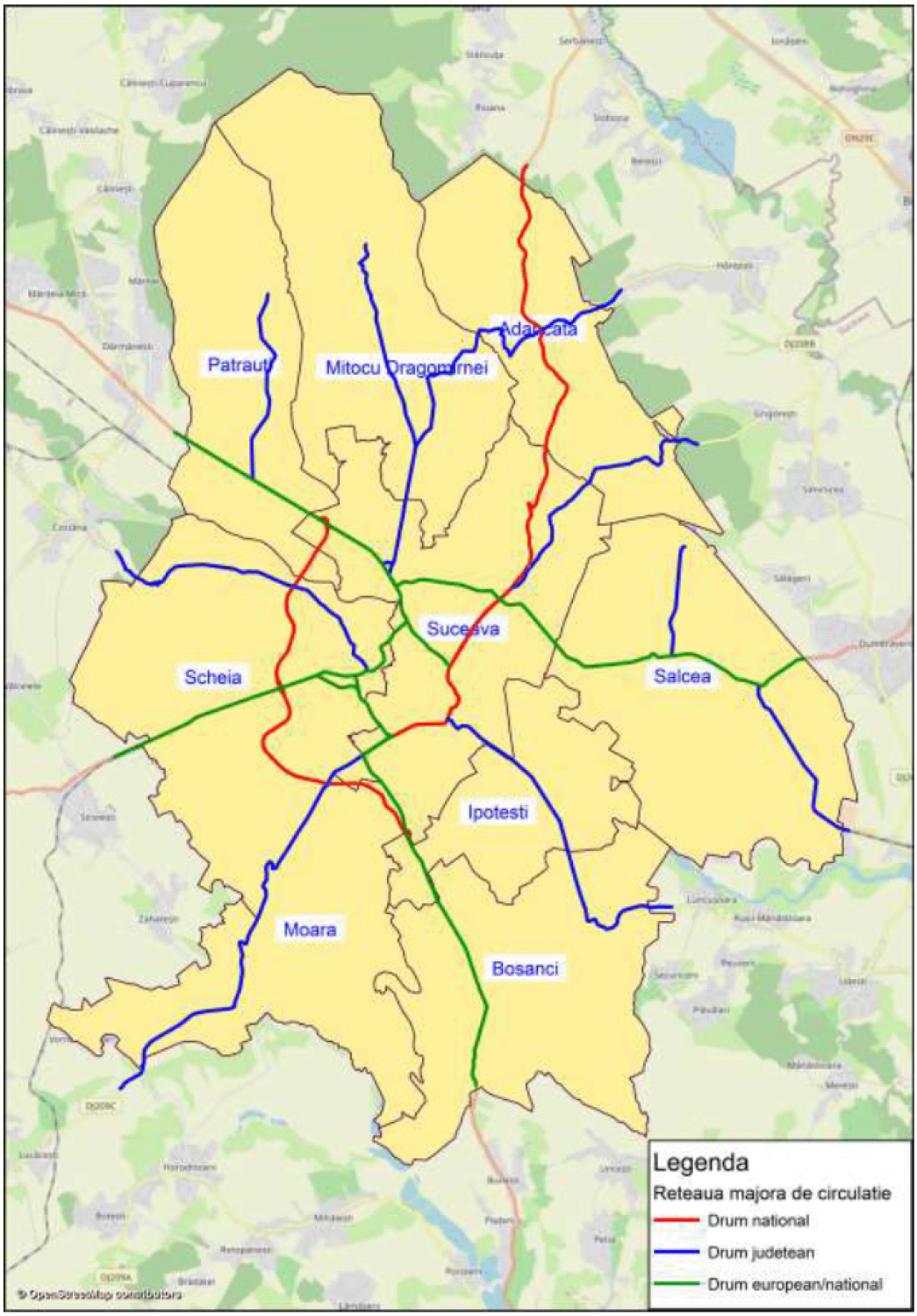


***Figura 2.41**. Rețeaua majoră de circulație din ZUF Suceava.*

În Municipiul Suceva, cursul Râului Suceava reprezintă o barieră naturală care divizează rețeaua stradală urbană, separând zona istorică de Cartierul Burdujeni, care înainte de perioada interbelică a funcționat ca localitate independentă. Rețeaua stradală internă conține trei structuri de traversare amplastate pe Calea Unirii, Str. Mirăuților și DN 2 (figura 2.42).

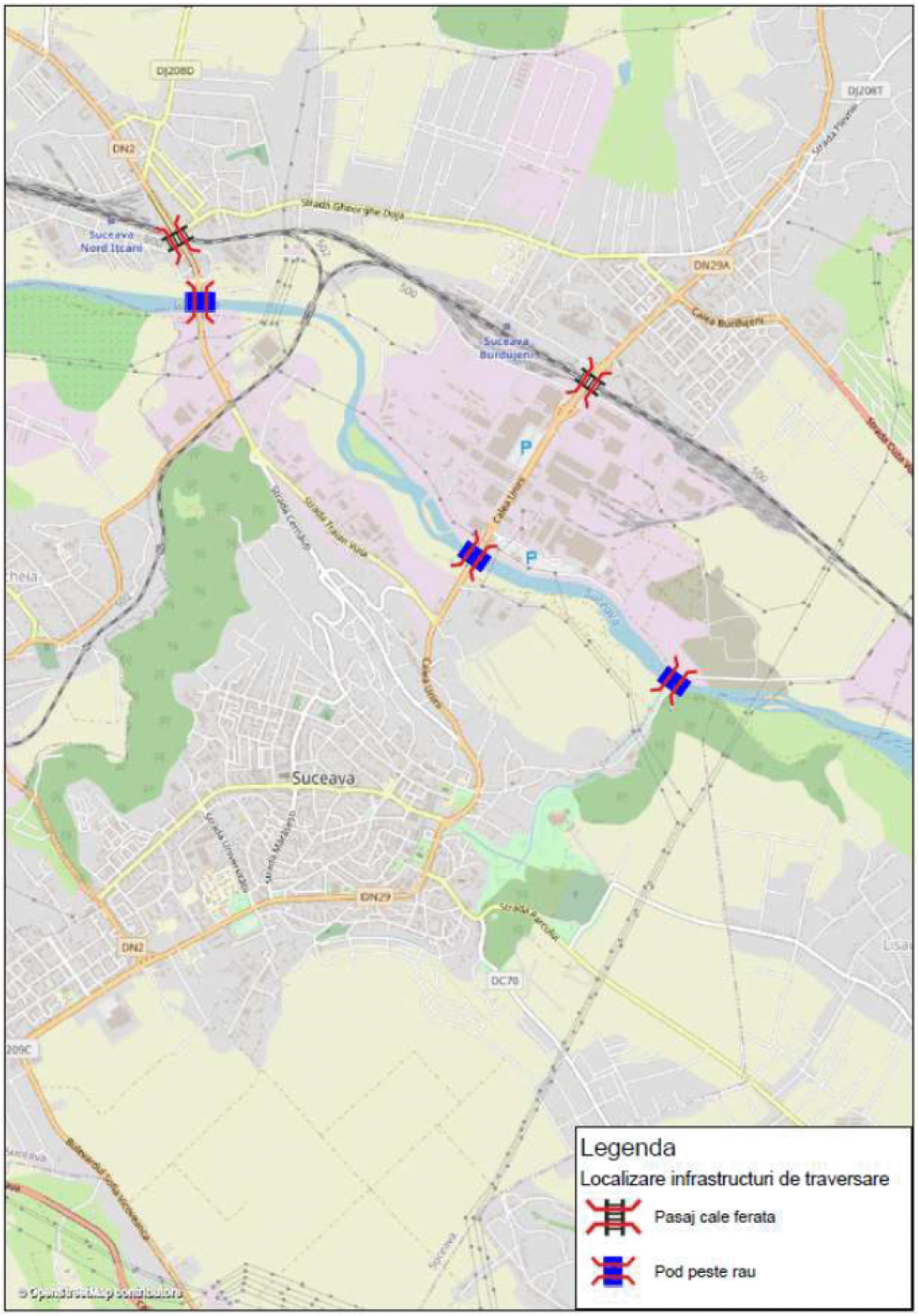


***Figura 2.42**. Traversări ale Râului Suceava și ale căii ferate.*

Un alt obstacol cu influențe directe asupra conectivității rețelei stradale este rețeaua de transport feroviar, care secționează teritoriul intravilan pe direcția NV-SE paralel cu Râul Suceava. Zona delimitată de cele două elemente de cadru natural și antropic, în prezent este ocupată de unități economice care desfășoară activități din sfera comețului și

serviciilor, constituind un pol de atractivitate a călătoriilor atât din cartierele Iţcani şi Burdujeni, cât şi din cele amplasate la Vest de cursul râului Suceava. Conectarea acestei zone cu potențial ridicat de atragere/ generare a deplasărilor la rețeaua stradală a orașului este asigurată de trei structuri de traversare, reprezentate de Calea Unirii, Str. Grigore Alexandru Ghica (DN 2) și Str. Mirăuți. Podul care face legătura între Str. Mirăuți și Str. Energeticianului a fost construit de curând. În prezent, străzile de legătură la rețeau principală de circulaţie nu prezintă capacitate suficientă pentru a susține relocarea fluxurilor de trafic, astfel că în continuare se identifică situații în care capacitate de circulaţie a podurilor amplasate pe arterele principale (Calea Unirii, Str. Grigore Alexandru Ghica) are un grad ridicat de utilizare, manifestându-se fenomenul de congestie însoțit de toate efectele negative asociate (creșterea duratelor de deplasare, creșterea costurilor de exploatare a autovehiculelor, creșterea poluării și concentrațiilor de gaze cu efect de seră în zonă).

Potrivit datelor furnizate de Primăria Municipiului Suceava (Serviciul Administrare Străzi și Sistematizare Rutieră), rețeaua stradală are o lungime de aproximativ 201 km și este formată din străzi încadrate în categoriile II - IV, conform clasificării din Normă tehnică privind proiectarea şi realizarea străzilor în localităţile urbane publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138bis din 06/04/1998. Categoriile prezentate în normativ au următoarele caracteristici:

- *Străzi de categoria I, magistrale* - asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcţia drumului naţional care traversează oraşul sau pe direcţia principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulaţie, inclusiv liniile de tramvai;
- *Străzi de categoria a II-a, de legătură* – asigură circulaţia majoră între zonele funcţionale şi de locuit, având 4 benzi de circulaţie, inclusiv liniile de tramvai;
- *Străzi de categoria a III-a, colectoare* – preiau fluxurile de trafic din zonele funcţionale şi le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulaţie;
- *Străzi de categoria a IV-a, de folosinţă locală* – asigură accesul la locuinţe şi servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

Distribuția străzilor din graful rețelei stradale în funcție de categorie (II – de legătură, III - colectoare, IV – de folosință locală) este prezentată în figura 2.43. La nivelul rețelei stradale nu se regăsesc străzi de categoria I. Străzile care formează axa de traversare a orașului pe direcția SV-NE (B-dul 1 Decembrie 1918, B-dul 1 Mai, Str. Ana Ipătescu, Calea Unirii, Calea Burdujeni) sunt străzi de categoria a II-a cu 4 benzi. Din aceeași categorie mai întâlnim Str. Traian Vuia, care asigură legătura urbană între DN 29 și DN 2 și pe artera formată din Calea Obcinilor și B-dul Academician Vasile Grecu, sector urban al traseului DN 2. Axele principalelor cartiere de locuințe (Obcini, George Enescu, Zamca, Burdujeni, Iţcani) reprezintă străzi de categoria a II-a cu 2 benzi. Strazile care deservesc cartierele de locuințe sunt preponderent străzi de categoriile a III-a și a IV-a. Capacitatea de circulaţie a acestora este diminuată ca urmare a ocupării părții carosabile cu vehicule parcate.

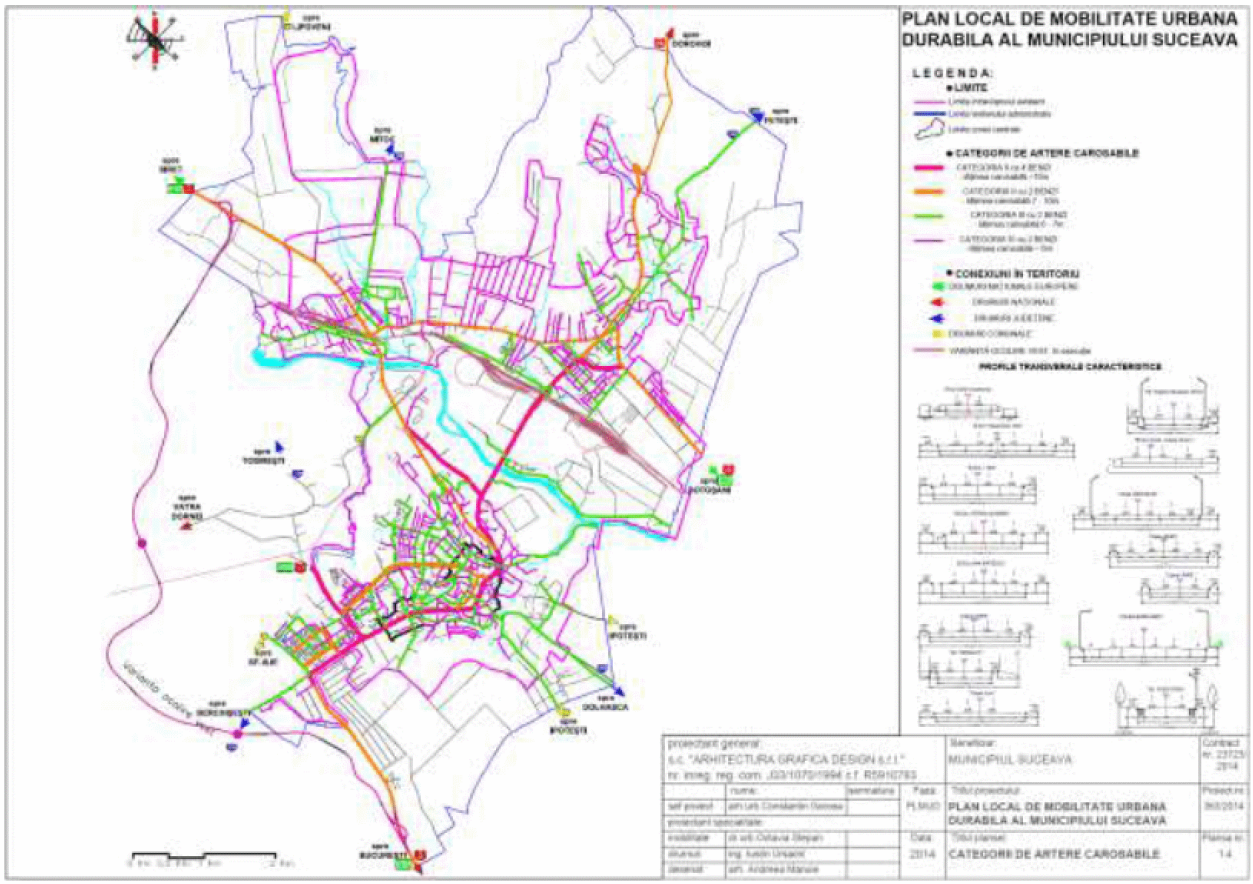


Figura 2.43. *Distribuția străzilor principale în funcție de categorie.*
Sursa: Plan local de mobilitate urbana durabilă al Municipiului Suceava, 2014.

Potrivit datelor statistice publicate de INS, în anul 2020, lungimea străzilor orășenești modernizate din Municipiul Suceava reprezintă 63% din totalul rețelei, în timp ce în Orașul Salcea ponderea este de numai 27%.

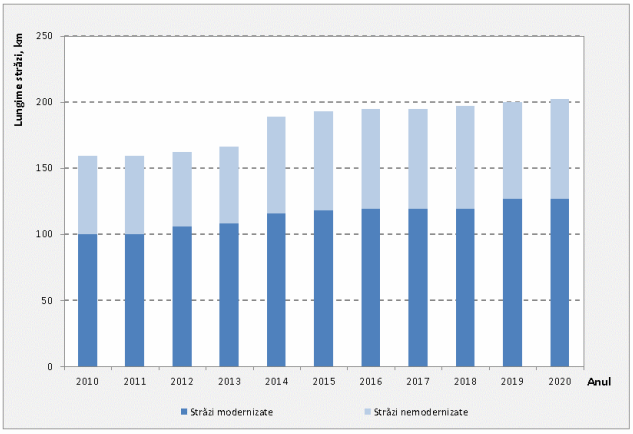


Figura 2.44*. Lungimea rețelei stradale din Municipiul Suceava 2010-2020.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

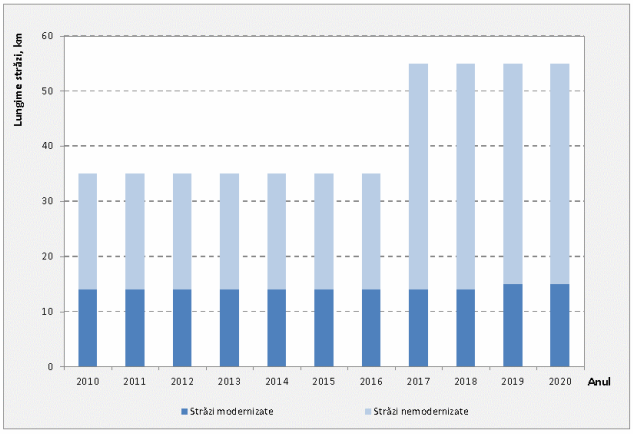


Figura 2.45*. Lungimea rețelei stradale din Orașul Salcea 2010-2020.*
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În zonele rurale din ZUF Suceava, sunt modernizate străzile principale.

În Municipiul Suceava, sistemul rutier are îmbrăcăminte din asfalt pentru 58,3% din lungimea totală a străzilor, restul fiind din beton, balast sau pavele (figura 2.46, Sursa datelor: *Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*).

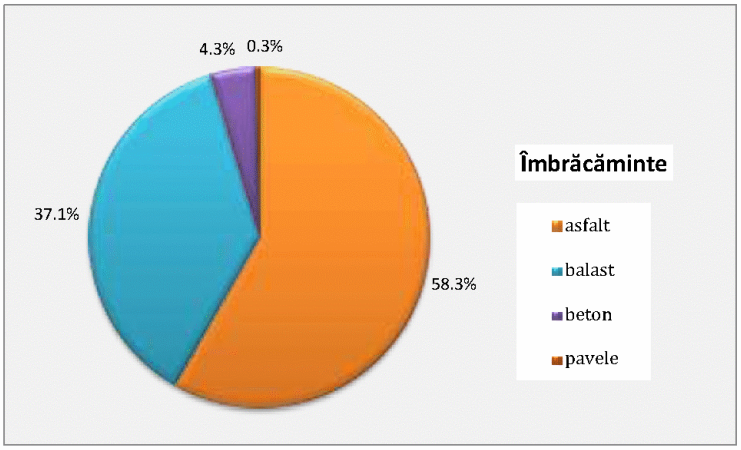


***Figura 2.46**. Ponderea străzilor în funcție de tipul îmbăcăminții.*

Distribuția străzilor în funcție de îmbrăcăminte este reprezentată în figura 2.47.

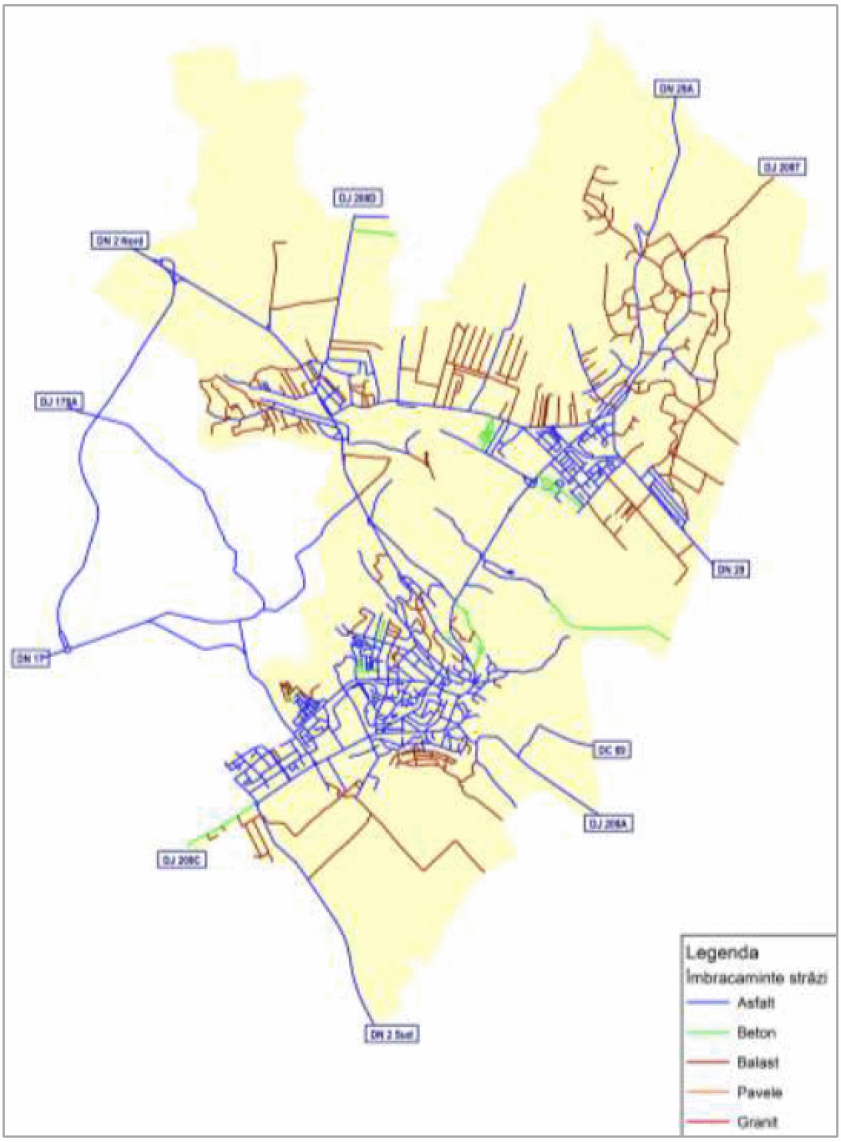


***Figura 2.47**. Distribuția străzilor în funcție de tipul îmbrăcăminții.*

În ceea ce privește starea tehnică a străzilor modelate în graful rețelei se remarcă faptul că 42% se află în stare bună sau foarte bună (figura 2.48).

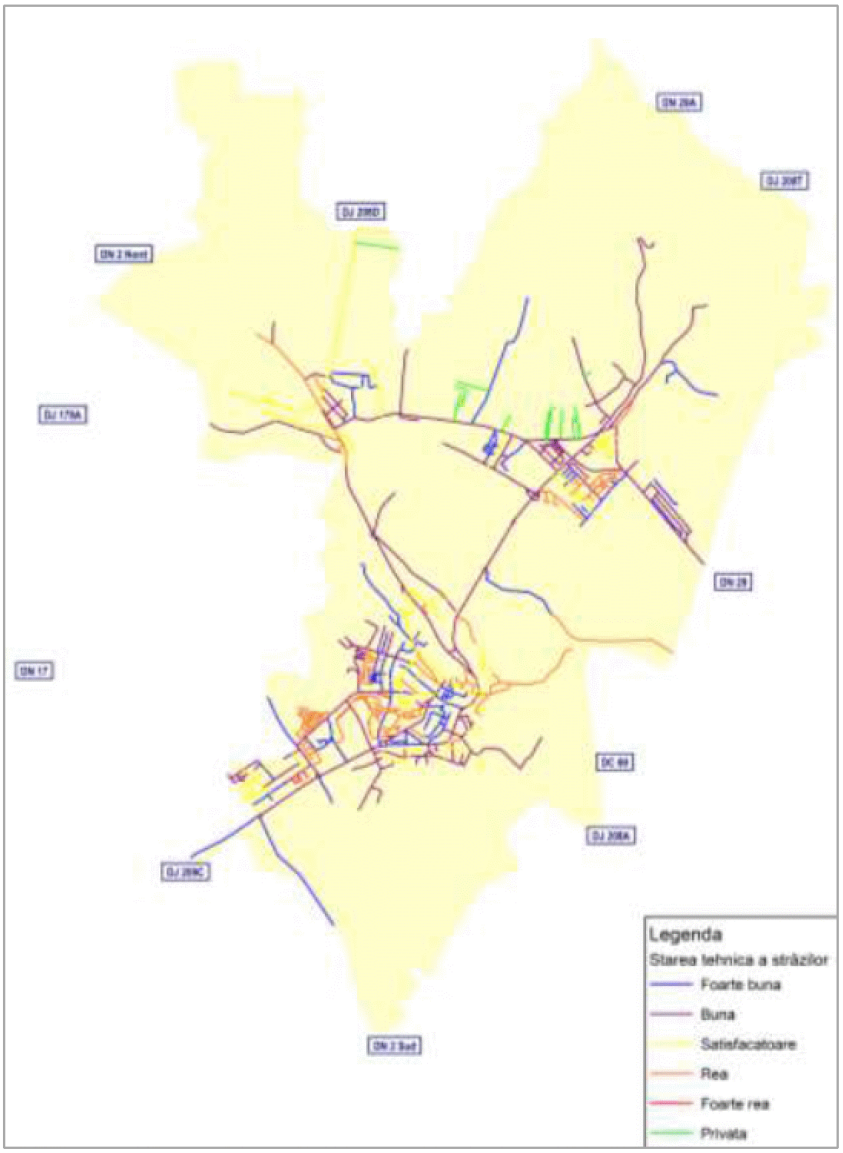


***Figura 2.48**. Distribuția străzilor în funcție de starea tehnică.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

Se constată că peste o treime din lungimea străzilor care compun rețeaua urbană sunt din balast, ceea ce constituie disfuncție majoră din punct de vedere al calității mediului urban. Acestea se regăsesc în special în cartierele de locuințe.

De asemenea, o altă disfuncție este dată de starea tehnică rea sau foarte rea. Astfel de situații sunt caracteristice în special străzilor de categoria a IV-a, însă stări care necesită modernizare se identifică și în zona centrală. În figura următoare sunt prezentate spre exemplificare sectoare stradale care se încadrează în disfuncțiile menționate.



Figura 2.49. *Străzi a căror suprafață de rulare se află în stare tehnică proastă/ neasfaltate.*

În ultimii 5 ani, îmbunătățirea stării tehnice a suprafeței de rulare a constituit un obiectiv la nivel local căruia i s-a acordat atenție deosebită. Astfel, la nivelul municipiului Suceava au fost finalizate o serie de proiecte după cum urmează:

- *Întreținere și reparații pe str. Anastasie Crimca;*
- *Întreținere și reparații pe str. Dimitrie Onciul;*
- *Ranforsare structură rutieră, amenajare parcări și trotuare pe str. Scurtă;*
- *Întreținere și reparații pe str. Mihail Kogălniceanu;*
- *Întreținere și reparații pe str. Trandafirilor;*
- *Reabilitare trotuare, spații de parcare și covoare asfaltice pe str. Ciprian Porumbescu;*
- *Întreținere și reparații pe str. Curtea Domnească;*
- *Întreținere și reparații pe str. Mărășești (între b-dul George Enescu și str. Petuniilor);*
- *Întreținere și reparații pe str. Eternității;*
- *Întreținere și reparații pe str. Viitorului;*
- *Lucrări de reparații carosabil și trotuare pe str. Ion Irimescu;*
- *Reparații carosabile și trotuare amenajări alvelore pentru parcare str. Lt. Mircea Damaschin – în vederea instituirii sensului unic.*

Pentru toate intervențiile finanțarea a fost asigurată din bugetul local al Municipiului Suceava.

În prezent, se află în derulare patru proiecte de îmbunătățire a infrastructurii rutiere aflate în diferite faze de implementare, și anume:

- *Lucrări de întreținere și reparații pe str. Stațiunii (faza: documentație depusă în vederea obținerii avizelor respectiv autorizației de construire);*
- *Amenajare parcare pe str. Ștefan cel Mare (faza: documentație depusă în vederea obținerii avizelor respectiv autorizației de construire);*
- *Reabilitare și amenajare parcări pe str. Luceafărului (faza: autorizație de construire obținută, urmează emiterea ordinului de începere a lucrărilor);*
- *Reabilitare și amenajare parcări pe str. Prof. Leca Morariu (faza: Autorizație de construire obținută, urmează emiterea ordinului de începere a lucrărilor).*

Potrivit studiului realizat de Banca Mondială, Barometru privind Calitatea Vieții, pentru Municipiul Suceava s-au obținut rezultate care indică faptul că 21% dintre cetățeni sunt mulțumiți de starea infrastructurii rutiere, 46% sunt mai degrabă mulțumiți, iar 32% sunt mai degrabă nemulțumiți sau au ales să nu răspundă.

Situația proiectelor finalizate sau în derulare la nivelul celorlalte localități cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava (cu excepția Comunei Moara pentru care nu au fost furnizate date) este prezentată în tabelul de mai jos.

***Tabelul 2.8**. Situația proiectelor finalizate în ultimii 5 ani și în derulare, ZUF Suceava.*
Sursa datelor: Primării UAT-uri din arealul de studiu.

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
Salcea	▪ Modernizare și asfaltare str. La Tei și str. Ștefan cel Mare din Văratec, Orașul Salcea, în suprafață totală de 10535 mp; ▪ Modernizare și asfaltare str. 22 Decembrie (DC 63 km 6+100 la km 7,00) din Prelipca, Orașul Salcea; ▪ Modernizare și asfaltare str. Mesteacănului, str. Păcii și str. Progresului din Orașul Salcea; ▪ Modernizare și asfaltare str. Victoriei, str. Eroilor și str. Castelului din Orașul Salcea; ▪ Asfaltare str. Aurel Stanciu din Orașul Salcea;	▪ Modernizare și asfaltare str. Prietenilor, Str. Cabanei din Orașul Salcea; ▪ Modernizare și asfaltare str. Aurel Stanciu – lungime 434 m, str. Bisericii – lungime 306 m, str. Revoluției – lungime 258 m și str. Rezervorului – lungime 1563 m din Orașul Salcea; ▪ Modernizare și asfaltare str. Adunării, str. Dobroaia, str. Palagheni din Plopeni, Orașul Salcea; ▪ Modernizare și asfaltare str. Adunării, str. Școlii și str. Butnăreni din Plopeni, Orașul Salcea; ▪ Execuție trotuare 400 m în Orașul Salcea;
Adâncata	▪ Modernizare pod din beton armat în comuna Adâncată, județul Suceava (sursa de finanțare PNDL); ▪ Execuție lucrări de refacere a drumurilor	▪ Modernizare drumuri de interes local în Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Pleșa din județul Suceava (în construcție);

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
	de pe raza comunei Adâncată afectate de fenomenele hidrometeorologice din perioada 08-18.06.2020; ▪ Lucrări de reparaţii rumuri si şanţuri acces Cămin cultural, dispensar si baza sportiva comuna Adancata, judeţul Suceava;	▪ Modernizare infrastructura rutieră de interes local în comuna Adâncată, judeţul Suceava (SF); ▪ Amenajare alei pietonale în satele Adâncată şi Călugăreni, comuna Adâncată, judeţul Suceava;
Bosanci	Nu există	▪ Modernizare drumuri comunale în comuna Bosanci, judeţul Suceava (în execuţie), finanţat prin PNDL, cuprinde asfaltarea a 3,405 km drum comunal şi este realizat în proporţie de 90 %; ▪ Modernizare drumuri de interes local in comuna Bosanci, judeţul Suceava (în execuţie), finanţat prin PNDL, cuprinde asfaltarea a 5,45 km drum comunal şi este realizat în proporţie de 50 %; ▪ Modernizare şi asfaltare străzile Pompier Gheorghe Colţuneac, Nuferilor, Libertăţii, Brutarului, Miron Costin, parţial strada Victor Babeş, Dr. Sârghi Nichifor, Constantin Brâncoveanu, Cojocarului, Arcaşului, Nicolae Labiş, Plaiului din satul Cumpărătura, strada Florilor, Ciprian Porumbescu, Narciselor, parţial strada Cireşului din satul Bosanci şi strada Bisericii din satul Cumpărătura, comuna Bosanci, judeţul Suceava (în execuţie), finanţat din bugetul local, cuprinde asfaltarea a 6,222 km drum comunal şi este realizat în proporţie de 30 %; ▪ Modernizare şi asfaltare strada Pinului, str. 1 Mai, parţial str. Irisului, parţial str. Primăverii, parţial str. Securiceniului, str. Botanist Gheorghe Bujorean tronsonul 1, str. Botanist Gheorghe Bujorean tronsonul 2, parţial str. Tudor Vladimirescu, str. Rozelor, str. Orhideelor, Aleea Fierăriei, str. Gladiolelor, str. Vasile Alecsandri, şi strada Păcii din satul Bosanci, comuna Bosanci, judeţul Suceava (SF aprobat), cuprinde asfaltarea a 6,044 km drumuri comunale; ▪ Reabilitare şi lărgire carosabil DC70A, str. Alexandru cel Bun- parţial, comuna Bosanci, judeţul Suceava (în execuţie), cuprinde asfaltarea a 2 km drumuri

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
		comunale; ▪ Extindere trotuare pe străzile: Alexandru cel Bun, Unirii, Sucevei, Ştefan cel Mare, din satul Bosanci si str. Calea Fălticeni din satul Cumpărătură (în execuţie), finanţat din bugetul local, cuprinde amenajarea a 5 km trotuare şi este realizat în proporţie de 20%;
Ipoteşti	▪ Modernizarea a 2,85 km de drumuri comunale in comuna Ipotesti, jud. Suceava (sursa de finanțare Buget local); ▪ Modernizarea a 5,3 km de drumuri comunale in comuna Ipotesti, judeţul Suceava (sursa de finanțare Buget local); ▪ Reabilitare drumuri satesti din sat Lisaura, comuna Ipotesti, judeţul Suceava (sursa de finanțare Buget local); ▪ Modernizarea a 744 ml drumuri comunale in comuna Ipotesti, judeţul Suceava (sursa de finanțare Buget local); ▪ Modernizare drumuri comunale str. Somuz, str. Remizei si str. Liviu Rebreanu.	▪ Modernizarea a 5 km de drumuri comunale in comuna Ipotesti, judeţul Suceava (CNI – fonduri guvernamentale); ▪ Reabilitare si Modernizare drumuri comunale in comuna Ipotesti, judeţul Suceava - lucrări in prima urgenta (CNI – fonduri guvernamentale);
Mitocu Dragomirnei	▪ Asfaltare str. Sărăturii, str. Vânătorului, str. Pădurarului, str. Cuvioasa Parascheva, str. Căruțașilor, Str. Notarului, str. Florilor. ▪ Balastare str. Bechet, str. Dadu, str. Căruțașilor, str. Meseriașilor, str. Sărăturii, str. Rotundă, str. Mesteceni, str. Hucului, str. Fântâna Doamnei, str. Sf. Arhangheli Mihail şi Gavril, str. Chiliei, str. Primăverii, str. Arțarului, str. Nucului, str. Pârâului, str. Zagradeni, str. Cantonului, str. Parc Tei	▪ *Modernizare și asfaltare drumuri, cu o lungime de 15 km* - solicitări depuse la CNI și incluse pe lista de sinteză în cadrul subprogramului ”Drumuri de interes local și drumuri de interes județean”. S-au realizat achiziții pentru întocmirea DALI, Studiu geotehnic, Expertiză tehnică, Documentații obținere avize.
Pătrăuți	▪ Îmbrăcăminte bituminoasa uşoara pe drumuri comunale, com. Patrauti jud. Suceava (L = 0.714 km); ▪ Modernizare drumuri de interes local in comuna Patrauti judetul Suceava (L = 0,755 km); ▪ Modernizare drumuri de interes local in comuna Patrautijudetul Suceava (L = 0,753 km); ▪ Modernizare drumuri de interes local in comuna Patrauti judetul Suceava (L = 0,715 Km); ▪ Îmbrăcăminte asfaltică uşoară pe drumuri de interes local în comuna Pătrăuşi judetul	▪ Modernizare drumuri de interes local in comuna Patrauti, judeţul Suceava - in derulare, spre finalizare (modernizare drum de interes local pe o lungime de 660 ml); ▪ Construire alei pietonale in comuna Patrauti, judeţul Suceava - investiţie autorizata (amenajarea de alei pietonale de-a lungul DJ 208 V pe o lungime de aproximativ 1 Km, si facilitarea scurgerii apelor in lungul drumului judeţean - canalizare pluviala); ▪ Modernizare drumuri de interes local in comuna Patrauti, judeţul Suceava - Proiect nr. 158/2019 faza Studiu de

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
	Suceava.	Fezabilitate privind modernizarea a 23 drumuri de interes local in lungime totala de 11752 m; ▪ Modernizare drum de exploatatie agricola in comuna Patrauti, județul Suceava - in curs de autorizare (modernizare drum de explatatie agricola in lungime de 2.365 km); ▪ Construire alei pietonale și preluare ape meteorice în lungul DJ 208V – plan de realizare; ▪ Lucrări de întreținere drumuri de interes local (balastări desfășurate annual;
Șcheia	▪ Modernizare drumuri comunale în Comuna Șcheia, Jud. Suceava (fonduri europene); ▪ Lucrări de scurgere ape pluviale pe drum poz. inventar 104 și drum poz. inv 107 în Comuna Șcheia, Jud. Suceava - șanțuri betonate pe străzile Dimitrie Păcurariu, Aeroportului (fonduri proprii); ▪ Modernizare drumuri comunale (str. Dimitrie Păcurariu) în Sat Șcheia, Comuna Șcheia, Jud. Suceava (fonduri proprii); ▪ Îmbrăcăminte bituminoasă ușoară pe drumuri comunale în Satul Sf. Ilie, Comuna Șcheia, Jud. Suceava (fonduri proprii); ▪ Amenajare ziduri de sprijin, șanțuri pereate și podețe în Comuna Șcheia, Jud. Suceava (fonduri proprii); ▪ Refacere îmbrăcăminte asfaltică pe străzile asfaltate din Comuna Șcheia, Jud. Suceava (fonduri proprii); ▪ Refacere pod peste pârâul Șcheia. de pe DC 74, de la km 1+335, Comuna Șcheia, Jud. Suceava (lungimea totală 44,3 m), organizare de șantier (fonduri proprii); ▪ Amenajare șanțuri, podețe, trotuare în satele Șcheia și Sf. Ilie, Comuna Șcheia, Jud. Suceava (fonduri proprii); ▪ Modernizare drumuri comunale în Satul Sf. Ilie, Comuna Șcheia, Jud. Suceava (fonduri proprii); ▪ Amenajare drumuri comunale în Comuna Șcheia, Județul Suceava (fonduri proprii).	▪ Construire podeț peste afluentul pârâului Șcheia, Comuna Șcheia, județul Suceava (în construcție); ▪ Amenajare drum comunal HUC în Satul Sf. Ilie, Com. Șcheia, Jud. Suceava; ▪ Amenajare trotuare și lucrări de scurgere a apelor pluviale în Satele Șcheia și Mihoveni, Com. Șcheia, Jud. Suceava; ▪ Înființare sistem de canalizare și extindere alimentare cu apă în sat Mihoveni, Comuna Șcheia, Jud. Suceava; ▪ Amenajare trotuare, parcări și lucrări de scurgere a apelor pluviale, covor asfaltic pe DC 74, în lungime de 1332 m, drum poziția de inventar nr. 61, în lungime de 345,75 m și modernizare drum lateral pe o lungime de 132 m în Comuna Șcheia, Județul Suceava; ▪ Înființare sistem de canalizare și extindere alimentare cu apă în Sat Mihoveni, Comuna Șcheia, Jud. Suceava;

Siguranța circulației a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2016-2020, date existente în baza de date a Inspectoratului de Poliție Județean Suceava, obținute la solicitarea Municipiului Suceava. În perioada analizată se remarcă instalată o tendință generală de reducere a numărului de accidente.

Pe întreaga perioadă de analiză, în Municipiul Suceava și-au pierdut viața în accidente de circulație 35 persoane, valorile extreme înregistrându-se în anul 2020, când au existat 3 victime din această categorie și în anul 2018, când 12 persoane au decedat ca urmare a implicării în accidente de circulație. Comparativ cu situația întâlnită în anul 2016, la finele perioadei de analiză s-a produs o scădere de 67%. Acest lucru trebuie să motiveze în continuare realizarea de acțiuni care să conducă la reducerea deceselor asociate circulației în mediul urban.

Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcție de gravitate, sunt cele ale răniților ușor și răniților grav. Variația anuală a celor două categorii de victime urmează tendința manifestată în variația numărului total de accidente, valoarea maximă ajungând în anul 2016 la 284 cazuri.

În figurile de mai jos sunt evidențiate variațiile anuale ale indicatorilor prin care se caracterizează siguranța circulației.

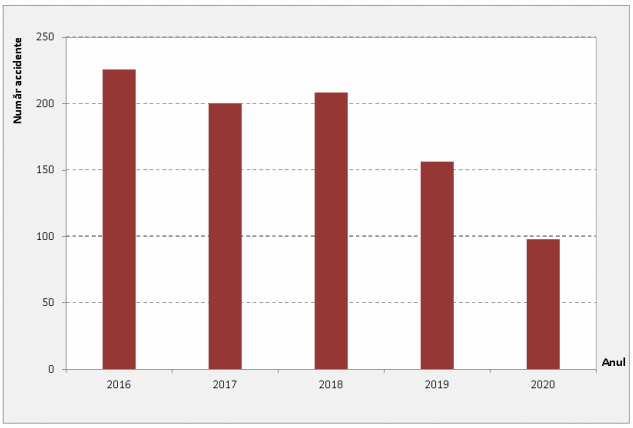


***Figura 2.50**. Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Municipiul Suceava.*
Sursa datelor: IPJ Suceava.

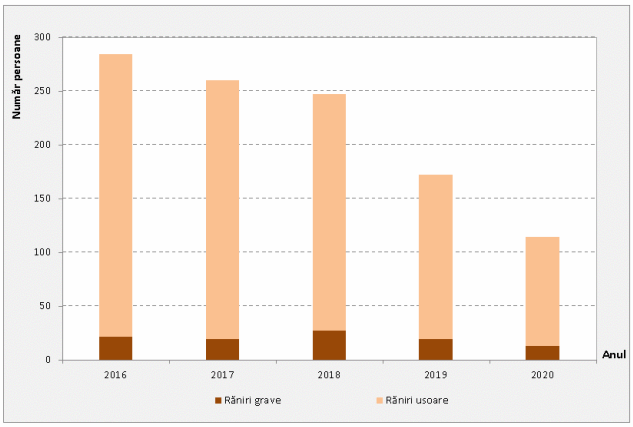


***Figura 2.51**. Variația numărului de victime, 2016-2020, Municipiul Suceava.*
Sursa datelor: IPJ Suceava.

Din totalul numărului de accidente, cele în care au fost implicați pietoni și bicicliști constituie pondere de 45%. Pietonii și bicicliștii reprezintă participanți la trafic cu vulnerabilitate ridicată cărora trebuie să li se acorde prioritate ridicată în propunerile de îmbunătățire a gradului de siguranță a circulației.

Sectoarele rețelei stradale din Municipiul Suceava caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație și victime asociate acestora sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic. Calea Unirii și Str. Ana Ipătescu, sectoare ale traseului DN 29A pe teritoriul localității, reprezintă

segmentul în care s-a înregistrat numărul maxim de accidente. Alte zone cu probleme de siguranța circulației sunt B-dul George Enescu, Str. Gheorghe Doja, DN 2.

Variațiile anuale ale numărului de accidente și victime la nivelul aceleiași perioade pentru celelalte localități ce aparțin Zonei Urbane Funcționale Suceava (cu excepția Comunei Ipotești pentru care au fost furnizate informații doar pentru anul 2016 – 19 accidente, 27 răniri ușoare și 2 răniri grave) sunt reprezentate în figurile de mai jos. Se observă că localitatea Șcheia a înregistrat cele mai multe accidente în perioada analizată (127 accidente soldate cu 151 răniri ușoare, 15 răniri grave și 9 decese). Localitatea este traversată de traseele DN 2 și DN 17.

În ceea ce privește orașul Salcea, numărul maxim de accidente (aproximativ 70% din total) s-a înregistrat pe drumul național DN 29 care traversează localitatea pe direcția Vest-Est.

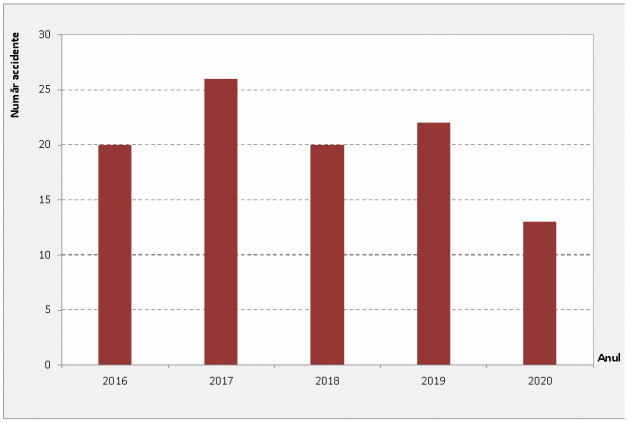


Figura 2.52. *Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Orașul Salcea. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

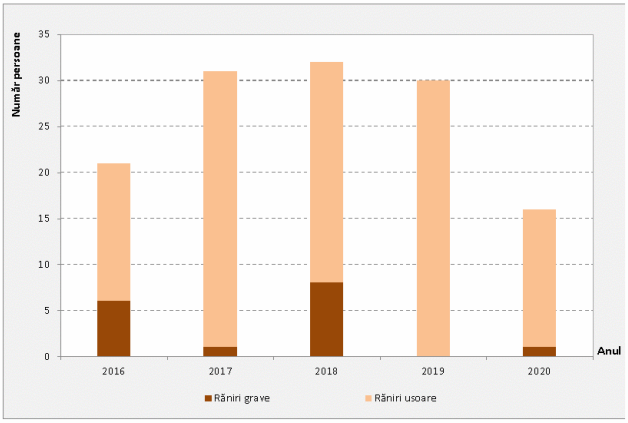


Figura 2.53. *Variația numărului de victime, 2016-2020, Orașul Salcea. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

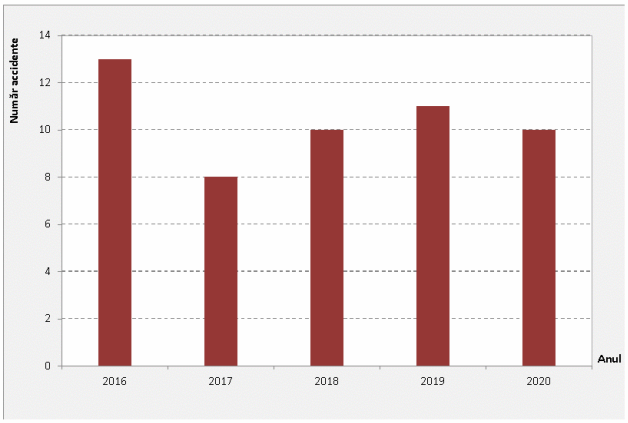


Figura 2.54. *Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Adâncata. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

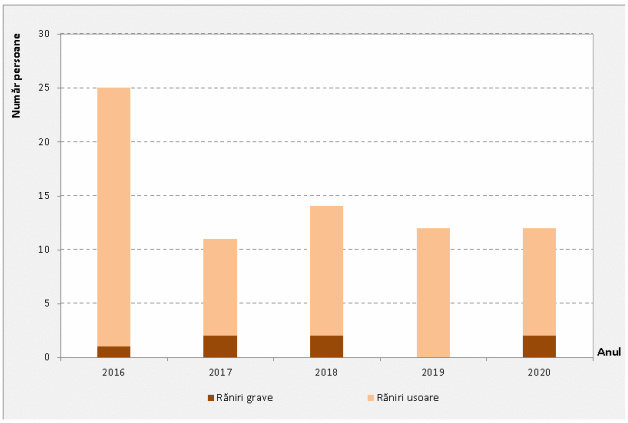


Figura 2.55. *Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Adâncata. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

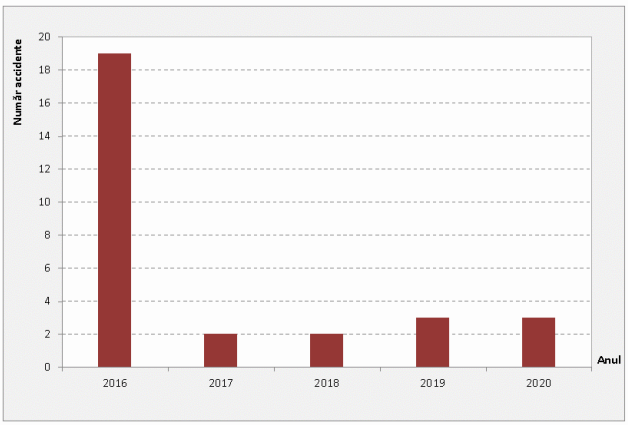


Figura 2.56. *Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Bosanci. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

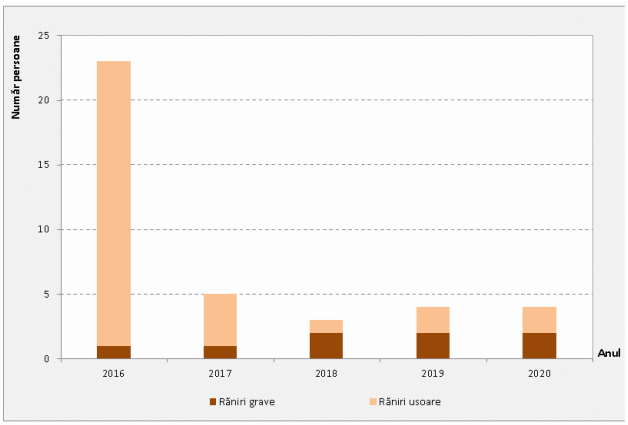


Figura 2.57. *Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Bosanci. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

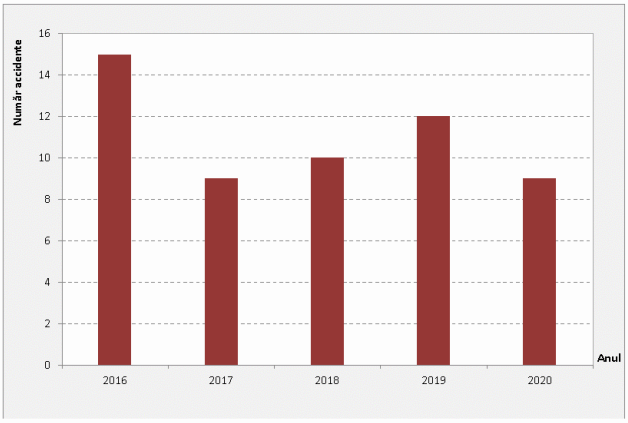


Figura 2.58. *Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Mitocu Dragomirnei. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

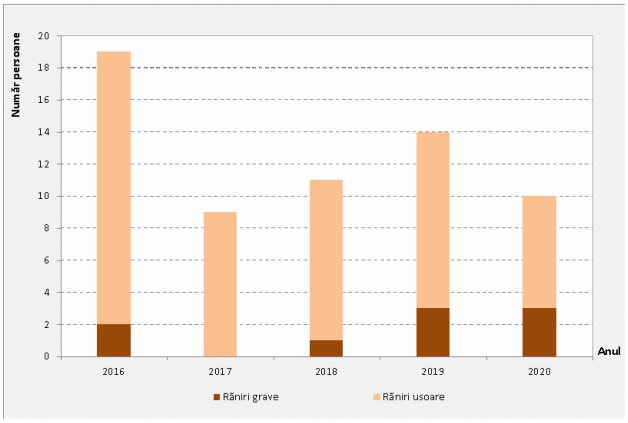


Figura 2.59. *Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Mitocu Dragomirnei. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

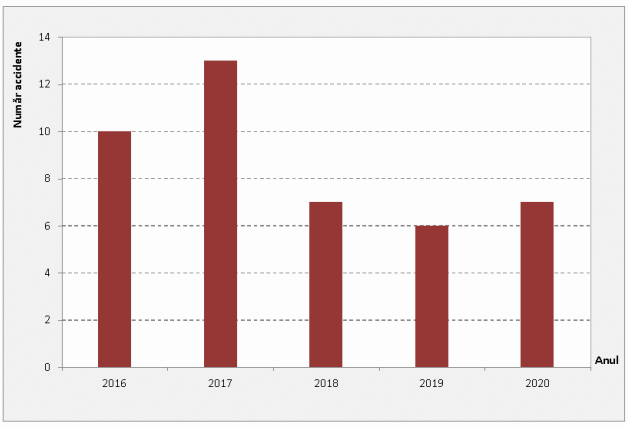


Figura 2.60. *Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Moara. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

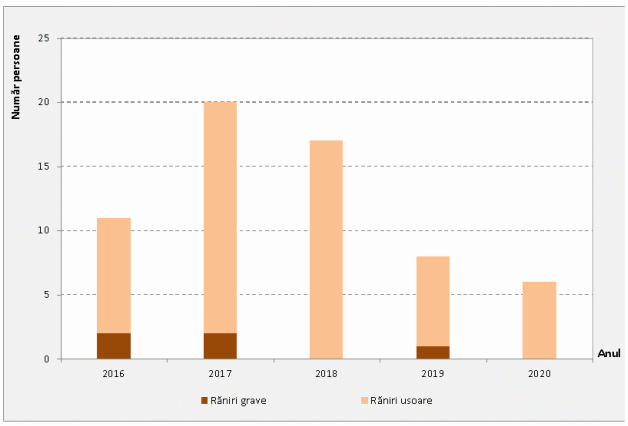


Figura 2.61. *Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Moara. Sursa datelor: IPJ Suceava.*

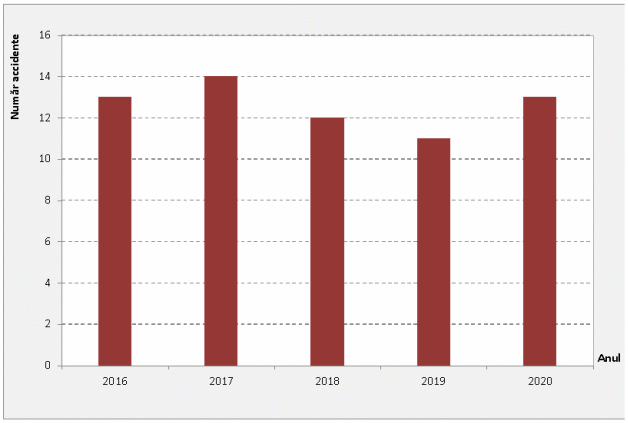


Figura 2.62. *Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Pătrăuți.*
Sursa datelor: IPJ Suceava..

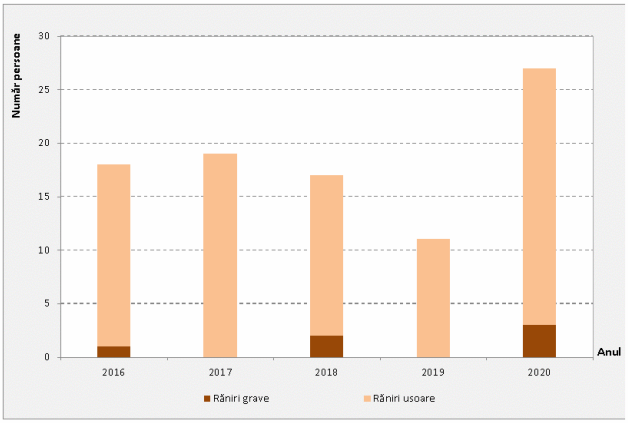


Figura 2.63. *Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Pătrăuți.*
Sursa datelor: IPJ Suceava.

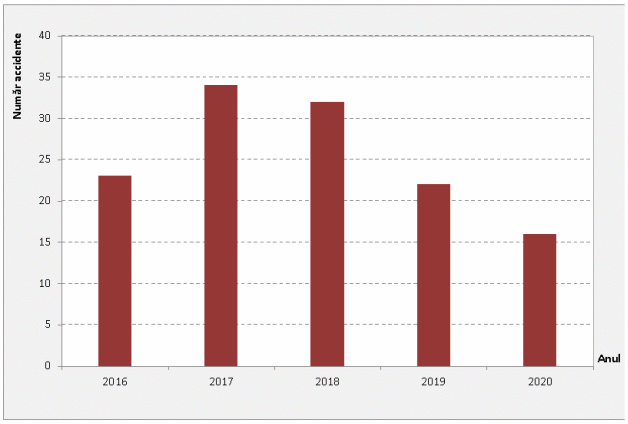


Figura 2.64. *Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Șcheia.*
Sursa datelor: IPJ Suceava.

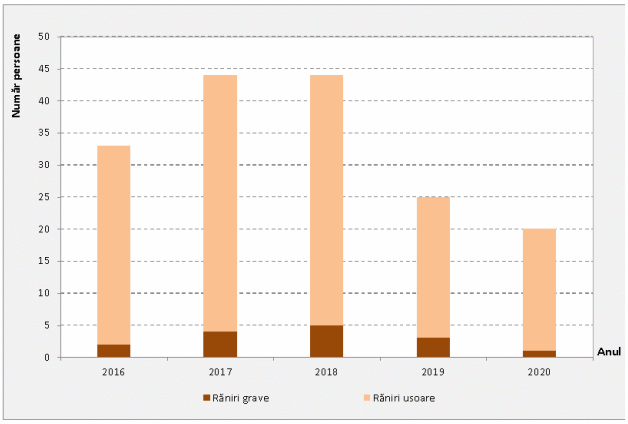


Figura 2.65. *Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Șcheia.*
Sursa datelor: IPJ Suceava.

Amplasarea în teritoriu a accidentelor și victimelor asociate acestora la nivelul fiecărei localități componente a Zonei Urbane Funcționale este reprezentată în figurile 2.66 – 2.69. Refritor la accidentele grave, ponderea cea mai ridicată a acestei categorii se întâlnește la nivelul rețelei rutiere din Comuna Bosanci – 41% din totalul accidentelor. Valori de peste 20% corespund Orașului Salcea – 25% și Comunei Moara – 23%.

În ceea ce privește pierderile de vieți omenești, în perioada 2016-2020, în accidentele de circulație produse la nivelul rețelei rutiere din ZUF Suceava, s-au înregistrat 71 de decese. Dintre acestea 49,3% sunt în Municipiul Suceava, 14,1% în Orașul Salcea și 12,7 în Comuna Șcheia. Participanții vulnerabili la trafic, pietoni și bicicliști au fost implicați în accidente de circulație, preponderent în mediul urban. În cazul pietonilor, 84% din totalul accidentelor cu pietoni au fost în Municipiul Suceava și 14,1% în Orașul Salcea. În cazul bicicliștilor, după Municipiul Suceava în care sunt concentrate 52% din numărul de accidente în care au fost implicați acești participanți la trafic, se situează Comuna Mitocul Dragomornei – 11% și Comuna Șcheia – 10%.

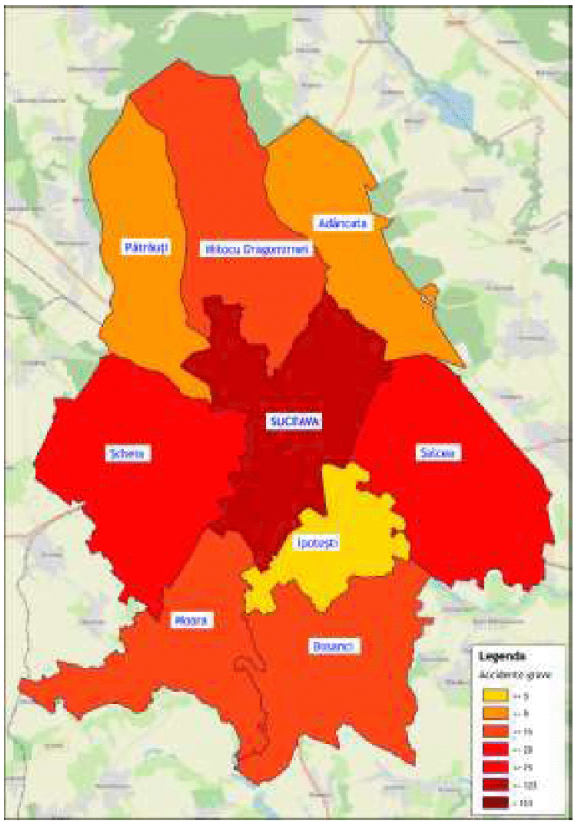


Figura 2.66. *Distribuția spațială a accidentelor grave, 2016-2020.*

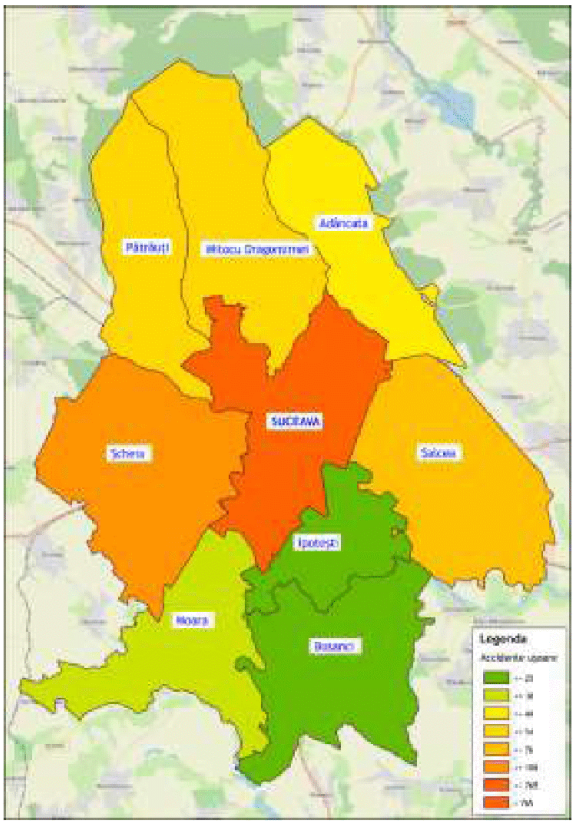


Figura 2.67. *Distribuția spațială a accidentelor ușoare, 2016-2020.*

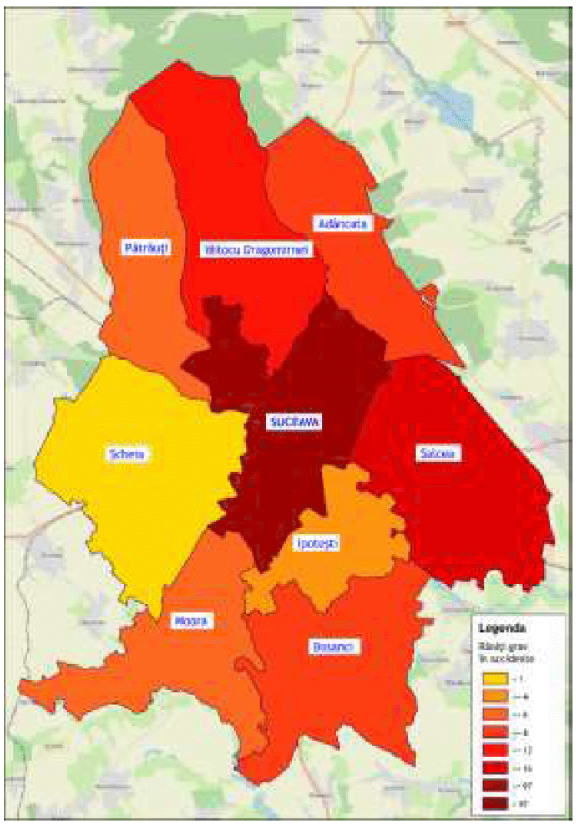


Figura 2.68. *Distribuția spațială a răniților grav, 2016-2020.*

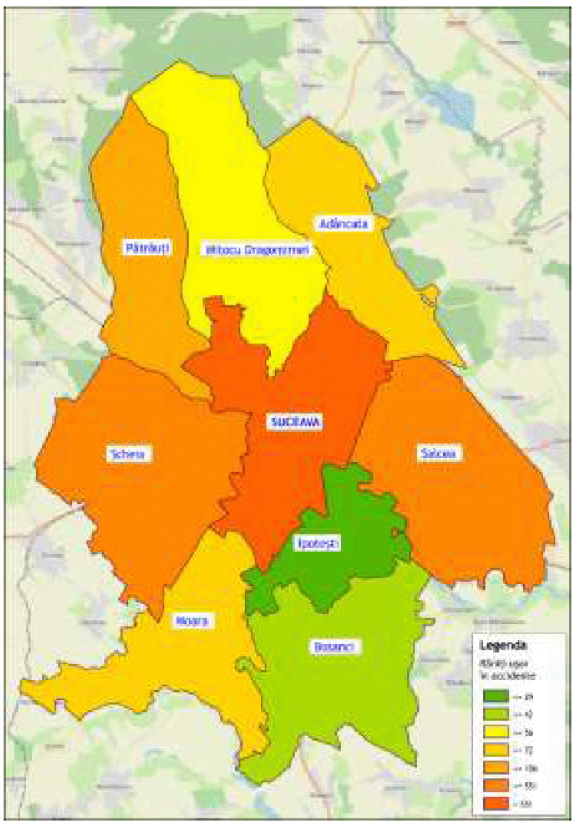


Figura 2.69. *Distribuția spațială a răniților ușor, 2016-2020.*

Probleme de fluență a circulației se întâlnesc și în situațiile în care capacitatea de circulație a infrastructurii stradale este redusă ca urmare a parcării autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia.

Potrivit datelor furnizate de Primăria Municipiului Suceava, parcările amenajate din Municipiul Suceava sunt în cea mai mare parte parcări de tip rezidențial, amplasate în cartierele cu locuințe colective.

La nivelul sistemului de parcare din Municipiul Suceava se întâlnesc următoarele categorii de parcări:

- parcări de reședință;
- parcări publice cu autotaxare (figura 2.70);
- parcări publice fără plată.

Conform regulamentului de funcționare a serviciului de parcare cu plstă din Municipiul Suceava aprobat prin H.C.L. nr. 183/16.09.2021, parcările cu plată cu autotaxare din municipiul Suceava pot fi utilizate contra cost prin plata tichetului de parcare prin sistemul de autotaxare, pe baza taxei prin SMS și card, pe baza abonamentului trimestrial/ semestrial/ anual sau pe bază de gratuitate pentru autovehiculele/ vehiculele corpului diplomatic, cele de intervenție și cele aparținând instituțiilor de interes public.

Potrivit acestui regulament parcările supraterane sunt spații amenajate, delimitate prin marcaje orizontale, perpendiculare sau oblice pe marginea părții carosabile a drumului și semnalizate prin indicatoare cu simbolul "P".

Parcările subterane sunt spații de tip incintă situate în afara rețelei stradale și racordate la aceasta printr-o cale de acces sau mai multe dotate cu sistem de intrare/ ieșire echipat cu bariere.

Programul de funcționare a parcărilor în sistem de plată este de luni până sâmbătă în intervalul orar 08:00 – 20:00. În afara programului menționat, duminica și în zilele în care sunt sărbători legale, parcarea este gratuită.

Sistemul de autotaxare pentru parcările cu plată are la baza aplicarea următoarelor forme de plată/ încasare:

- taxa orară prin tichete de parcare, SMS și card;
- abonament lunar, trimestrial, semestrial sau anual;
- oferirea gratuității pentru posesorii autovehiculelor deținători ai cadului - legitimației pentru persoanele cu handicap, posesorii autovehiculelor electrice, autovehiculele aparținând persoanelor prevăzute prin legi speciale, autovehiculele corpului diplomatic, autovehiculele de intervenție aflate în misiune și cele aparținând instituțiilor de interes public.

Taxele aplicabile pentru modalitățile de plată menționate mai sus sunt următoarele:

- taxele pentru parcările supraterane la care plata se efectuează prin intermediul parcometrelor variază între 1 leu / 24 minute și 12 lei/ 1 zi – 12 ore (2,5 lei/ 1 oră; 5 lei/ 2 ore; 7,5 lei/ 3 ore; 10 lei/ 4 ore);
- taxele pentru parcările subterane la care plata se efectuează prin intermediul sistemului de taxare/ intrare/ ieșire echipat cu bariere variază între 1 leu / 24 minute și 12 lei/ 1 zi – 12 ore (2,5 lei/ 1 oră; 5 lei/ 2 ore; 7,5 lei/ 3 ore; 10 lei/ 4 ore);
- taxele prin SMS și card conform tabelului următor:

***Tabelul 2.9**. Tarife pentru parcările publice cu autotaxare.*

	Timp de parcare				Abonament
	½h	1h	2h	4h	12h
Cost SMS – euro + TVA	0,25	0,45	0,9	1,8	2,1
Cost CARD – lei, TVA inclus	1,4	2,5	5	10	12

Pentru rețeaua Orange, se adaugă un cost de 0,06 Euro – costul SMS-ului;

- tipurile de abonamente disponibile sunt prezentate în tabelul următor:

***Tabelul 2.10**. Abonamente pentru parcările publice.*

Nr. Crt.	Abonamente de zi	Parcare/ zonă	Valabilitate	1 lună	3 luni – 10%	6 luni – 20%	12 luni – 30%
1	De la 8:00 până la 17:00	O zonă	L-S	150	405	720	1260
2	De la 8:00 până la 18:00	O zonă	L-S	160	432	768	1344
3	De la 8:00 până la 20:00	O zonă	L-S	180	486	864	1512
4	De la 8:00 până la 20:00	Toate zonele	L-S	220	594	1056	1848
5	De la 800 până la 20°°	PI și P2	L-S	180	486	864	1512
6	Abonament de o zi	Suprateran, toate zonele	O zi, intervalul 8:00 – 20:00	12 lei - până la finalul perioadei de taxare, ora 20°°			
Abonamente riverani			Valabilitate	1 lună	3 luni – 10%	6 luni – 20%	12 luni – 30%
7	Ab. riverani, 16^{00}-8^{00}	Suprateran/Subteran	L-S	-	100	150	300
8	Ab. riverani, 08^{00}-20^{00}	Suprateran/Subteran	L-S	100	250	450	800

În zonele de parcare cu plată sunt semnalizate prin indicatoare și marcaje specifice locuri pentru parcarea gratuită a mijloacelor de transport ale persoanelor cu handicap (figura 2.70).



***Figura 2.70**. Semnalizare loc de parcare cu autotaxare și pentru persoane cu handicap. (exemplificare).*

Conform datelor furnizate de Primăria Municipiului Suceava, la nivelul orașului sunt amenajate 842 locuri de parcare cu autotaxare și 22 parcometre amplasate conform tabelului 2.11.

***Tabelul 2.11**. Parcări publice cu autotaxare existente. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri	Număr de parcometre existente
1	Piața Centrală	-	66	2
2	Str. Ștefan cel Mare, nr. 56	Centrul Comercial Bucovina	64	2
3	Str. Ana Ipătescu, nr. 5	Hotel Bucovina	43	2
4	Str. Ștefan cel Mare	Zona cuprinsă între BNR și Parcul Central	96	2
5	Str. Nicolae Bălcescu	Zona cuprinsă între sensul giratoriu din Centru și sensul giratoriu din fața Cinematografului Modern	32	3
6	Str. Vasile Bumbac	Zona cuprinsă între Apropo Cafe și sensul giratoriu de la Digi/Casa de Cultură	90	3
7	Str. Vasile Alecsandri	Vis-a-vis de Colegiul Național Ștefan cel Mare	35	1
8	Parcările subterane	Zona centrală; P1 și P2 – sistem de bariere	162	2
9	B-dul George Enescu	Dorna T-90	55	1
10	B-dul 1 Mai	IPJ	24	1
11	Aleea Anastasia Crimca	-	40	1

Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri	Număr de parcometre existente
12	Str. Trandafirilor	-	60	1
13	Parcarea aflată la intersecția dintre Aleea Anastasia Crimca și Str. Trandafirilor	-	27	1
14	Parcarea de la Palatul de Justiție	În spatele Palatul de Justiție, cu intrare dinspre Str. Trandafirilor și Aleea Anastasie Crimca	48	0
		Total	***842***	***22***

Localizarea parcărilor cu autotaxare la nivelul Municipiului Suceava, în situația actuală este reprezentată în figura 2.71.

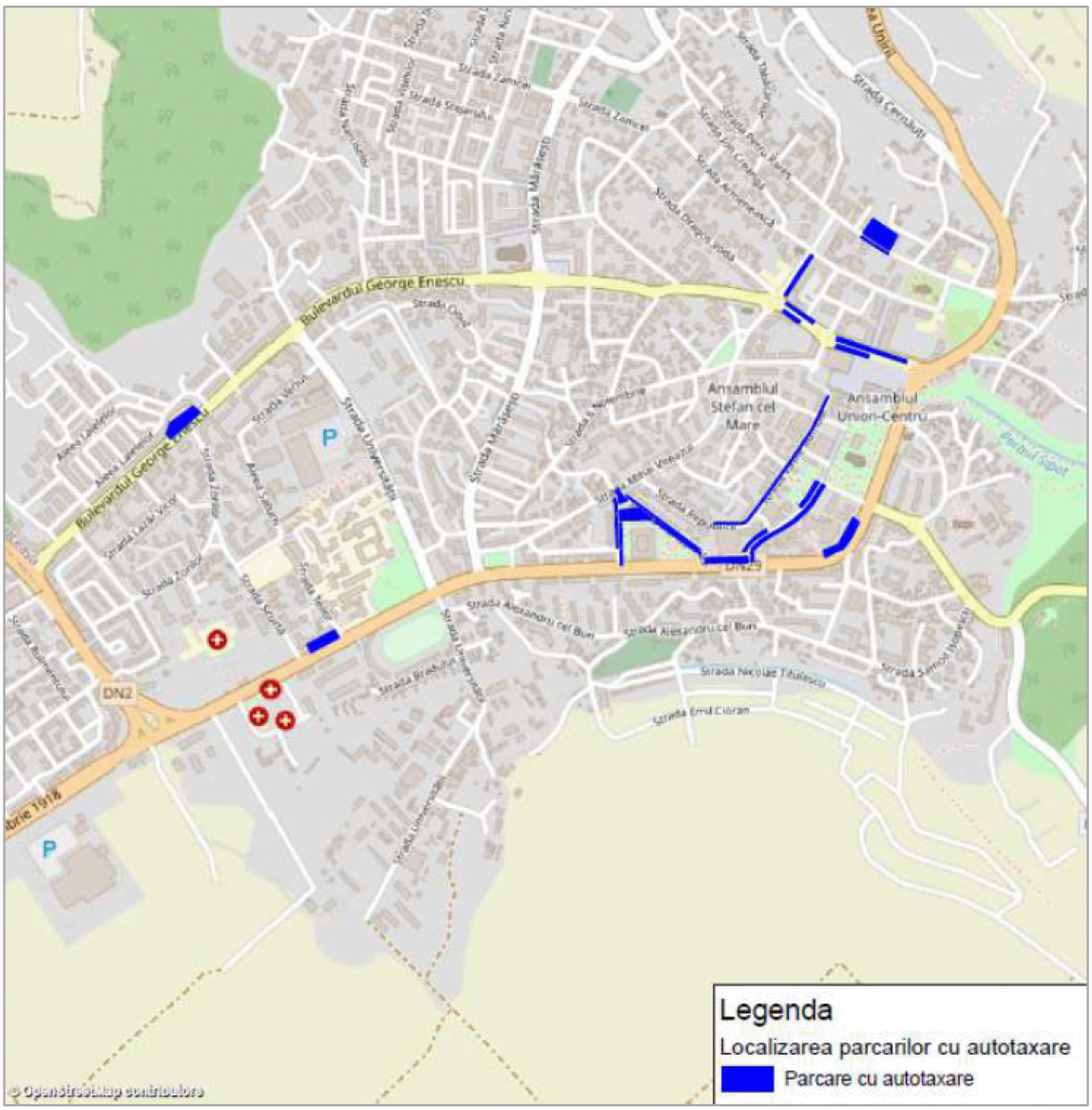


Figura 2.71. *Localizarea parcărilor publice cu autotaxare. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*

În ceea ce privește situația veniturilor din închirierea locurilor de parcare (încasări prin parcometre, plata prin SMS/ card, încasări abonamente, amenzi achitate cash, amenzi achitate online) conform datelor furnizate de Primăria Municipiul Suceava, în perioada 2016-2020 s-au încasat 3.485.744 lei, valoarea maximă fiind specifică anului 2020 (1.110.788 lei), figura 2.72.

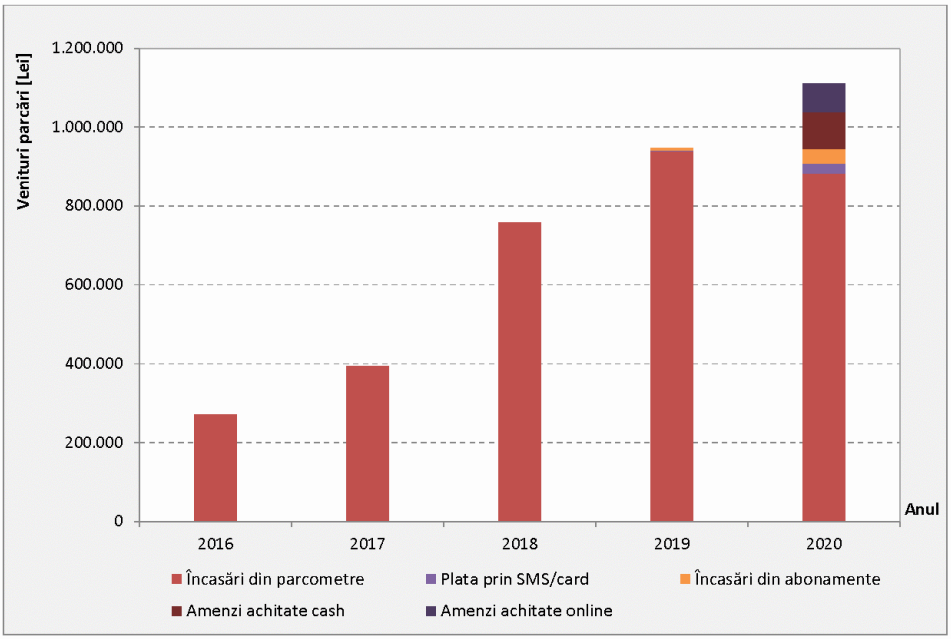


Figura 2.72. *Venituri anuale din parcări publice cu autotaxare, 2016-2020.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

La nivel lunar, în anul 2020 se remarcă faptul că în luna iulie s-au obținut cele mai mari încasări (127.440 lei), în timp ce valoarea minimă s-a înregistrat în luna aprilie (12.549 lei) (figura 2.73).

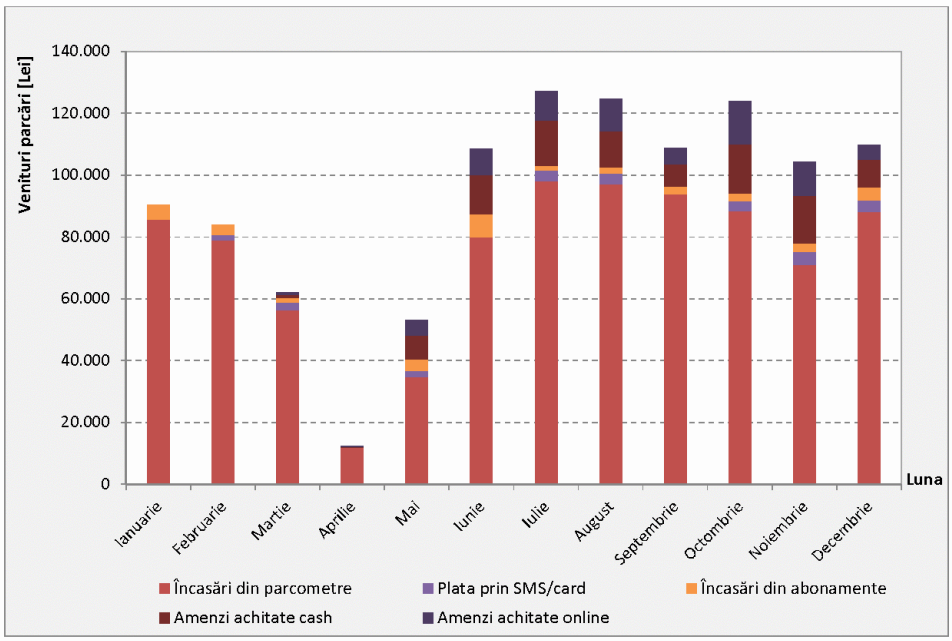


Figura 2.73. *Venituri lunare din parcări publice cu autotaxare, 2020.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

În ultimii 5 ani, parcările rezidențiale au primit o atenție deosebită, fiind reabilitate și modernizate conform tabelului de mai jos.

***Tabelul 2.12**. Parcări reabilitate și modernizate în ultimii 5 ani.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

Cartier	Număr locuri	Zona
George Enescu	1306	Zona Pieţii George Enescu, bl. EI6; Str. Luceafărului, bl. E60, E 61; Zona George Enescu, bl. E63; Moto Velo, bl. T64; Zona George Enescu, bl. E68-E80; Zona George Enescu, bl. E66-E67; Zona George Enescu, LPS Str. Saturn, bl. E21; Vis-a-vis de Poliția Județeană; Zona "ALBINA", bl. T29; Zona "BIOTEST", bl. T33; Zona George Enescu bl. T33; B-dul George Enescu, bl. T90; B-dul George Enescu, bl. T7; Str. Zorilor, Școala Generală nr. 4, bl. E26; Str. Scurtă; Str. Zorilor Bl T43, Bl G45/E46/E47, Bl T38, Bl T96; Str. Lazăr Vicol; Str. Lalelelor, 112B.
Obcini	774	Str. Măgurei, bl. FI1-F14; Str. Măgurei, bl. 12 -14; Str. Măgurei, bl. 16 -14; Str. Măgurei, bl. 16; Str. Victoriei, bl. E16; After school (vis-a vis bloc El8); Str. Victoriei, bl. IRE; Str. Victoriei, bl. FIO; Str. Viitorului, bl. PI; Str. Viitorului, bl. HI, H2, H7; Calea Obcinilor, bl. T64; Str. Victoriei, bl. G3- G2; Str. Gavril Tudoraş, bl. B7; Str. Gavril Tudoraş, bl E21- E22; Str. Staţiunii, bl. El8-E20; Str. Staţiunii. bl. E5; Str. Bistriței, bl. HI; Str. Viitorului, bl. D10; Str. Staţiunii, bl. D5-D8; Str. Gavril Tudoraş, bl. C3-CIO.
Centru	684	Str. Vasile Bumbac; Str. Universităţii (pompieri); Str. Trandafirilor Zona Hotel Bucovina; B-dul 1 Mai, bl. P; Str. Horia Cloşca Crisan, bl. 9; Biserica "Sf. Dumitru"; Curtea Domnească la "Sf. Dumitru"; Taylan Teodor Stefanelli, bl. 7; Str. Meseriaşilor; Str. Plăieşilor; Anastasie Crimca; Str. Trandafirilor (longitudinal); Str. Dimitrie Onciu, bl. L3; Tribunal; Str. Oituz, bl. J15-J16; Str. Oituz, bl. J12; Str. Oituz, CEC.
Zamca	361	MPO, intersecție Mărăşeşti; Str. Grigore Ureche (între blocuri); Str. Grigore Ureche; Str. Dimitrie Cantemir; Str. Ion Neculce.
Burdujeni	531	Str. Prieteniei, bl. 137; Str. Prieteniei, bl. 144; Str. Florilor, bl. 10; Spital Bethesda, bl. 61, 72, 71; Str. Rândunicii, bl. B 37, B34-34; Str. Brânduşei, bl. 35, bl. 34, bl 32, bl 31; Str. Avântului; Str. Putna bl-B1-B2, A4-A5, A05-A04, A03.

Parcările rezidențiale au fost amenajate în cadrul unor proiecte complexe, care au vizat spațiile publice din zona blocurilor, prin modernizarea după caz a trotuarelor și a părții carosabile (figura 2.74).



***Figura 2.74**. Parcări rezidențiale amenajate (exemplificare).*

Actuala politică tarifară a sistemului de parcare, potrivit căreia tariful orar în parcările cu plată, amplasate preponderent în zona centrală este uniform de-a lungul întregii zile, inclusiv la nivelul orelor de vârf de trafic, încurajează utilizarea autovehiculului personal pentru deplasări cu destinația în centrul orașului, contrar principiilor dezvoltării durabile. În consecință, în scopul susținerii mobilității durabile se impune aplicare unei politici de parcare care să diminueze prezența autoturismelor în zona urbană, oferind totodată cetățenilor alternative atractive prin îmbunătățirea calității sistemului de transport public și a ofertelor privind intermodalitatea (parcări de tip Park&Ride).

În celelalte localități din ZUF există locuri de parcare amenajate doar în vecinătatea principalelor clădiri publice (primării, unități de învățământ, unități sanitare).

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei rețelei stradale sunt:

- *rețeaua de transport rutier prezintă conexitate ridicată fiind racordată la rețeaua Trans-Europeană de Transport centrală (TEN-T Core) prin DN 2;*
- *există sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor europene (naționale) și județene, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;*
- *ponderea ridicată a lungimii străzilor nemodernizate din totalul rețelei stradale (în Municipiul Suceava peste 30% din rețeaua stradală este formată din străzi nemodernizate; în Orașul Salcea străzile modernizate reprezintă doar 27% din totalul rețelei);*
- *afectarea conectivității rețelei stradale a Municipiului Suceava de rețeaua de transport feroviar și cursul Râului Suceava, număr redus al legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere;*
- *tendința de reducere a numărului de accidente în ultimii ani;*
- *existența locurilor de parcare dedicate persoanelor cu mobilitate redusă (handicap) și gratuitatea acordată;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *deficiențe în amenajarea de locuri de parcare în localitățile din ZUF.*

2.3. Transport public

În arealul de studiu transportul public de călători la nivel local, regional, național și internațional este asigurat de modurile de transport rutier și feroviar. Sistemul de transport public urban este reprezentat de rețeaua de autobuze aflată în gestiunea operatorului S.C. Transport Public Local S.A., companie al cărei acționar unic este Consiliul Local Suceava.

La nivel regional, serviciul de transport public este asigurat prin servicii regulate de transport public rutier județean și interjudetean, precum și prin servicii de transport feroviar. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Suceava, iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității Rutiere Române. Rețeaua de transport feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate CFR – SA, reprezentată în teritoriu de Regionala CF Iași, iar operarea este asigurată de operatorul public CFR Călători.

2.3.1. Transport public local

Sistemul de transport public local din Municipiul Suceava este format din infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatere specifice modului de transport public de suprafață – autobuz.

Transportul public local din Municipiul Suceava funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 2278/28.02.2018, încheiat între Municipiul Suceava și operatorul de transport S.C. Transport Public Local S.A., care respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a fost încheiat în anul 2018, pe o perioadă de 60 luni. Pe perioada contractuală operatorul nu datorează redevență, ținându-se seama de suportabilitatea tarifelor percepute consumatorilor. Pentru primul an al contractului a fost stabilită rata profitului de 3% urmând ca aceasta să fie corelată cu rata SWAP.

Societatea Transport Public Local Suceava S.A. are ca principal obiect de activitate "Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători" (cod CAEN 4931).

Variația anuală a cifrei de afaceri a operatorului de transport, în perioada 2010-2020 este reprezentată în figura 2.75.

Valoarea maximă a fost atinsă în anul 2019 (20.730.709 lei), iar cea minimă în anul 2010 (13.354.772 lei). Activitatea din anul 2020 a fost afectată de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID-19.

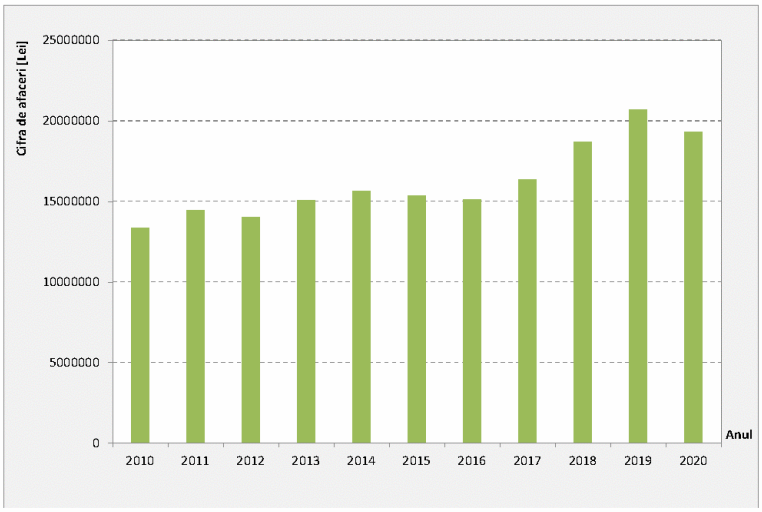


***Figura 2.75**. Cifra de afaceri, TPL Suceava S.A., 2010-2020.*
Sursa datelor: www.listafirme.ro.

Reprezentarea grafică a rețelei de transport public local este realizată în figura 2.76. Aceasta este formată din 15 linii operate de S.C. Transport Public Local S.A., cu lungimea totală de a traseelor (dus-întors) de 274 km (tabelul 2.13).

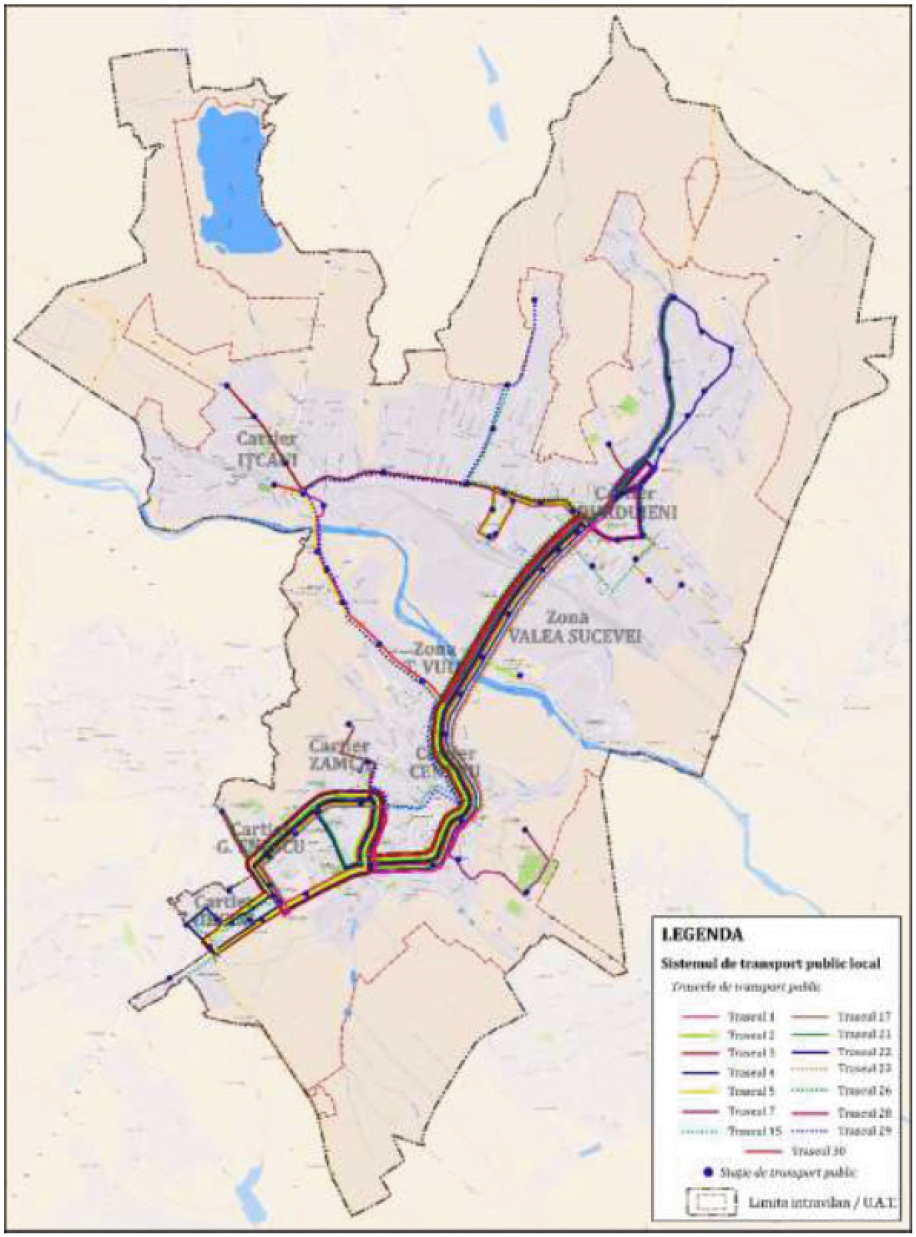


***Figura 2.76**. Traseele de transport public. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*

Din figura 2.76 se observă că există un grad de suprapunere ridicat al liniilor de transport public. În acest sens se evidențiază sectoarele rețelei rutiere reprezentate de Calea Unirii, Str. Ana Ipătescu, Str. Ștefan cel Mare, B-dul 1 Mai, B-dul George Enescu.

Această situație prezintă avantaj pentru utilizatorii acestor segmente ale rețelei caracterizate de concentrarea ofertei de transport public, în detrimentul potențialilor călători localizați în zone nedeservite de rețeaua de transport public.

În cadrul rețelei stradale urbane sectoarele menționate mai sus, pe care sunt concentrate liniile de transport public, sunt localizate în zone care în orele de vârf de trafic sunt caracterizate de apariția fenomenului de congestie. Acestea sunt afectate de întârzieri care conduc la reducerea vitezei comerciale a transportului public. Ca urmare a numărului mare al liniilor de transport public care traversează aceste zone cu gâtuiri ale fluxurilor de trafic, este redusă performanța serviciului de transport public local la nivelul întregii localități. Reducerea acestor disfuncționalități poate fi realizată prin implementarea unui sistem de management al traficului care să prioritizeze accesul vehiculelor de transport public și prin descongestionarea arterei de legătură dintre cele două trupuri ale orașului, Calea Unirii, ca urmare a creșterii capacității pe străzile de legătură ale noului pod peste Râul Suceava amplasat pe Str. Mirăuților.

***Tabelul 2.13**. Traseele liniilor de transport public. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*

Linia	Traseu	Lungime [km]	Număr stații
1	Cinema Burujeni – Obcini – Cinema Burdujeni	16,0	28
2	Gara Burdujeni – Metro – Gara Burdujeni	20,6	37
3	Gara Burdujeni – Intersecția Gara Suceava Vest – Gara Burdujeni	24,1	33
4	Cinema Burdujeni – Corduș – Cinema Burdujeni	22,0	43
5	Gara Iţcani – Corduș – Gara Iţcani	18,6	33
7	Centru – Cetatea de Scaun - Centru	4,5	7
15	Burdujeni Sat (Șpac) –Parc Policlinică – Burdujeni Sat (Șpac)	18,3	32
17	Burdujeni Sat (Șpac) – Casa de Pensii – Burdujeni Sat (Șpac)	23,1	37
21	Burdujeni Sat (Șpac) – Intersecție Gara Suceava Vest – Burdujeni Sat (Șpac)	26,6	32
22	Burdujeni Sat (Șpac) – Centru – Burdujeni Sat (Șpac)	19,9	33
23	Gheorghe Cozorici (LANISTE) – Centru - Gheorghe Cozorici (LANISTE)	19,9	33
26	Cartier ”La Stejari” – Al. Dumbrăvii – Centru - Cartier ”La Stejari” – Al. Dumbrăvii	14,7	32
28	Cinema Burdujeni – Gara Iţcani – Cinema Burdujeni	14,7	32
29	Stația de Pompare Apă – Parc Zamca – Stația de Pompare Apă	17,4	30
30	Gostat Iţcani – Curcubeu – Gostat Iţcani	22,7	45

Conform programului de trasnport aprobat prin HCL nr. 49/ 2021, operarea serviciului de transport public în zilele lucrătoare este realizată în intervalul orar 4:30-23:00. Liniile 2 și 4 oferă cea mai ridicată frecvență de circulație, de-a lungul întregii zile. Pe aceste linii

vehicule au un interval de succedare de 10 minute. Pe linia 5, serviciul asigură frecvență uniformă, de 4 vehicule pe oră. Intervale de succedare de 20 minute se întâlnesc în cazul liniilor 1 (interval de circulație 7:00-19:00) și 30 (interval de circulație 5:30-18:30). Liniile 15 și 26 sunt reprezentate prin 2 vehicule pe oră (interval de succedare de 30 minute). Cu excepția liniei 3, pe care în intervelul 5:25-17:00, vehiculele circulă la 50 de minute, celelalte linii aferente operatorului public sunt caracterizate de frecvența maximă de 1 vehicul pe oră, existând și intervale orare în care nu circulă.

Linia 7 *Centru – Uzina electrică – Cimitirul Pacea – Cetatea de Scaun – Cimitirul Pacea – Mănăstirea Sf. Ioan – Centru*, circulă doar în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în lunile iulie și august, în intervalul 12:00-21:00, cu o frecvență de 1 vehicul pe oră.

Lungimea medie a interstației la nivelul rețelei este de 581 m. Aceasta variază între 459 m (liniile 26 și 28) și 831 m (linia 21). În aceste condiții vehiculele de pe liniile principale ating viteze comerciale medii cuprinse între 16 km/h și 18 km/h.

Variația orară a frecvenței de circulație a vehiculelor care deservesc cele 15 linii de transport public atât pentru zile lucrătoare, cât și pentru zile nelucrătoare, este prezentată în figurile următoare.

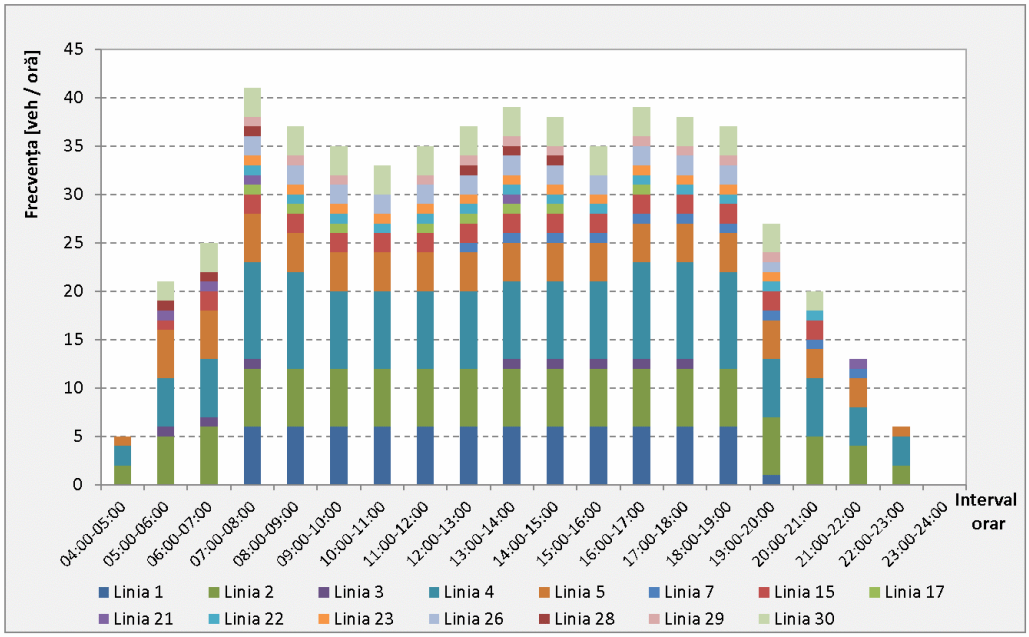


***Figura 2.77**. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zile lucrătoare.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

În zilele nelucrătoare pe liniile 1, 17, 21, 23 și 29 nu se circulă. În cazul liniei 7 circulația se desfășoară doar în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în lunile iulie și august. Pe linia 28 nu se circulă în zilele de duminică. Mijloacele de transport de pe linia 15 circulă la interval de 30 minute. Pe linia 30 este redusă frecvența de circulație la 1 vehicul pe oră, în intervalele 5:00-6:00, 7:00-9:00, 10:00-12:00, 13:00-15:00 și 16:00-19:00.

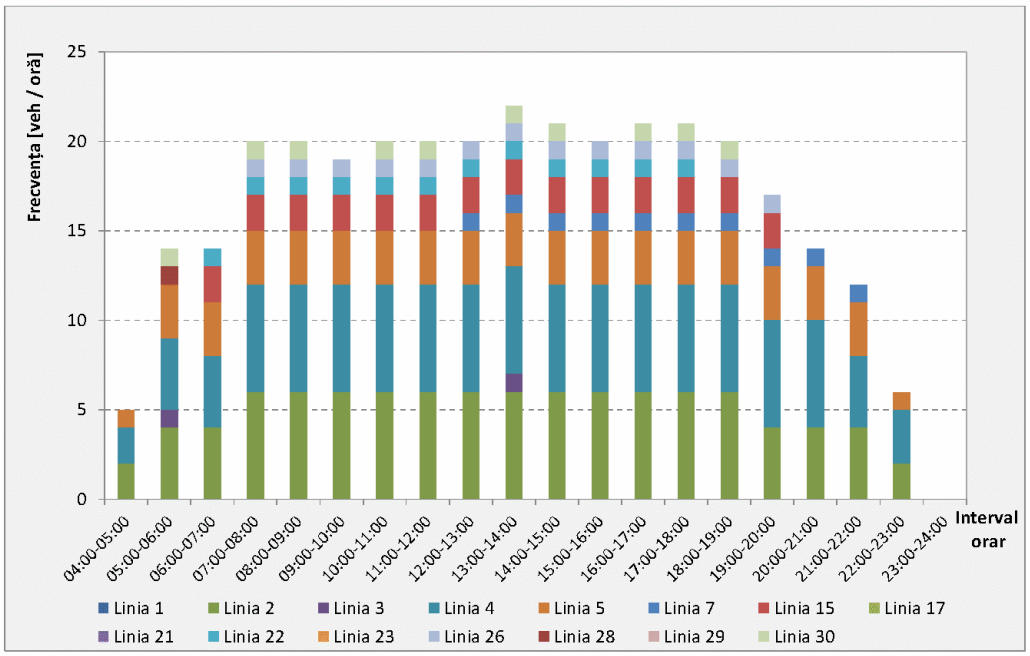


***Figura 2.78**. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zile nelucrătoare.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

O componentă reprezentativă a infrastructurii din cadrul sistemului de transport public în relația cu utilizatorii este reprezentată de stații. La nivelul rețelei de transport public se întâlnesc atât stații amenajate cu adăposturi pentru călători (figura 2.79), cât și stații reprezentate numai prin sisteme de semnalizare verticală, fără să existe informații cu privire la traseele care utilizează stația respectivă sau la programul de circulație. Există și situații în care elementele de infrastructură care să contribuie la îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stațiile de transport public (alveole) sunt utilizate în alte scopuri, precum parcarea autovehiculelor (figura 2.80). În aceste situații, vehicule de transport public sunt constrânse să oprească pe partea carosabilă, punând în pericol călătorii care urcă/ coboară.



***Figura 2.79**. Stații de transport public cu adăpost pentru călători (exemplificare).*



***Figura 2.80**. Stații de transport public fără dotări pentru călători/ Alveolă stație de transport public ocupată de autovehicule parcate (exemplificare).*

Îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stații poate fi realizată prin amenajarea acestora cu adăposturi, mobilier pentru locuri de așteptare, sistem de supraveghere video, etc., alveole destinate opririi mijloacelor de transport public și utilizate în acest scop ca urmare a implementării unei politici de parcare care să prevadă sancțiuni drastice pentru parcarea autovehiculelor în stațiile de transport public. În cadrul proiectului ***"Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava"***, pe care Municipiul Suceava îl are în implementare prin POR 2014-2020, au fost modernizate 54 de stații de transport public, prin dotarea cu adăposturi pentru călători, sisteme de supraveghere video, sisteme e-ticketing și afișaj electronic.

Operatorul S.C. Transport Public Local S.A. deține un parc inventar format din 90 vehicule, dintre care 58 autobuze (33 diesel și 25 electrice) și 32 microbuze (10 diesel și 22 electrice) dotate cu facilități pentru persoanele cu dizabilități (figura 2.81).

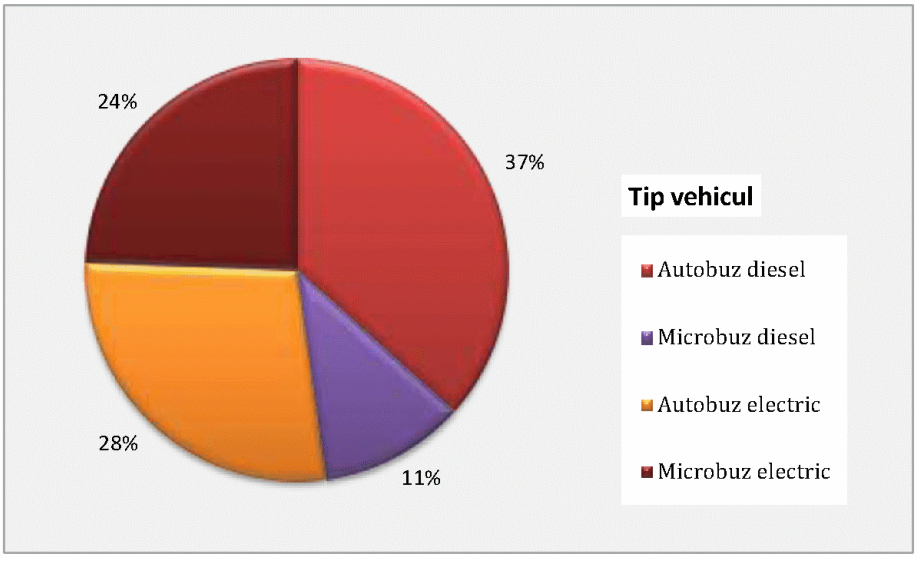


***Figura 2.81**. Structura parcului de vehicule după capacitate.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

Mijloacele de transport cu vechime mai mică de 8 ani (durata normală de funcționare a unui astfel de vehicul[3]) reprezintă 63% din parcul total de vehicule. Structura parcului de vehicule în funcție de vechime este prezentată în figura 2.82.

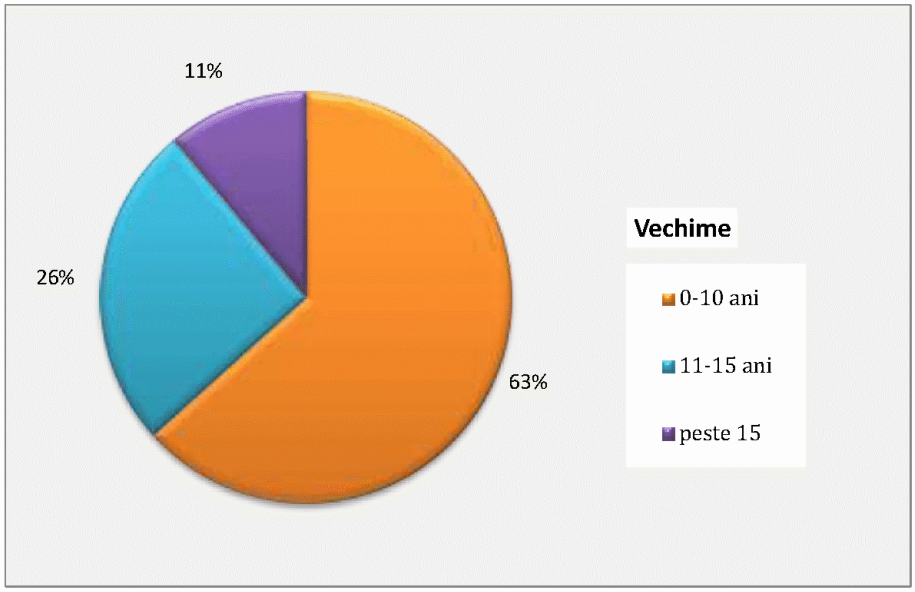


***Figura 2.82**. Structura parcului de vehicule după vechime. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*

În cadrul proiectului ***"Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava"***, pe care Municipiul Suceava îl are în implementare prin POR 2014-2020, au fost achiziționate 42 autobuze electrice și sisteme de încărcare corespunzătoare: 25 autobuze electrice cu lungimea de aproximativ 12 m și 17 autobuze electrice cu lungimea de aproximativ 6 m (figura 2.83).



***Figura 2.83**. Stații de transport public cu adăpost pentru călători (exemplificare).*

Numărul anual de călători înregistrați în perioada 2016-2020 s-a ridicat la 61.597.148 călători. După o perioadă de 3 ani (2017-2019) în care numărul de călători a înregistrat

[3] Hotărârea Guvernului României Nr. 2139 din 30.11.2004, publicată în Monitorul Oficial Nr. 46 din 13 ianuarie 2005.

valori apropiate (13.193.130 - 13.386.515 călători), în anul 2020 s-a înregistrat o scădere de 33% comparativ cu anul anterior, situație generată de pandemia de COVID-19. Variația anuală a numărului de călători este reprezentată în figura 2.84.

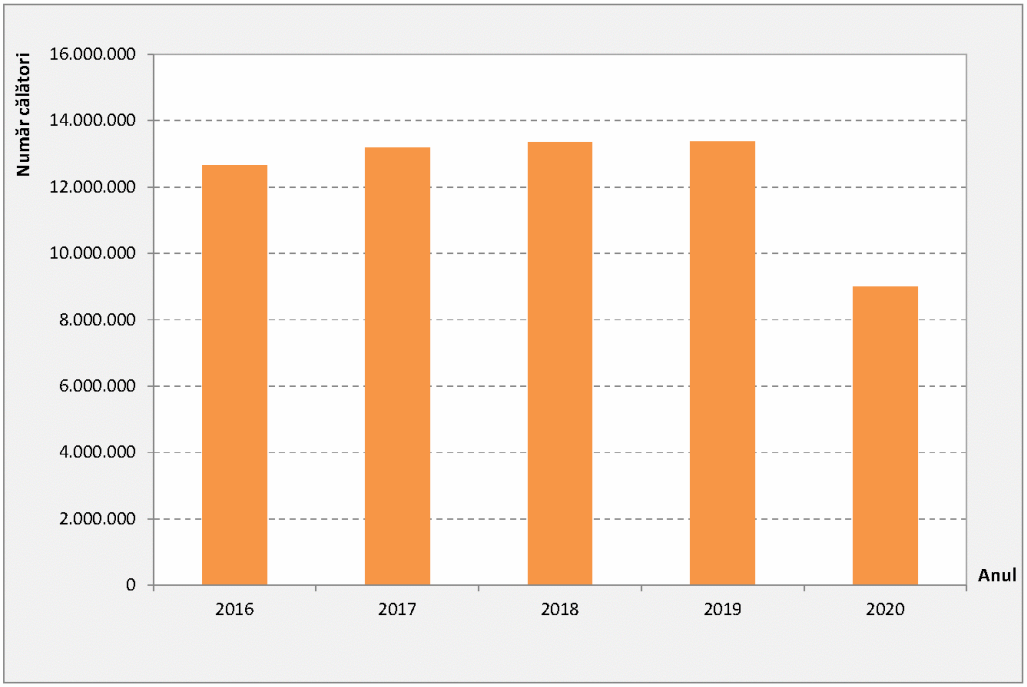


***Figura 2.84**. Număr călători transport public local, perioada 2016-2020.*
Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

Sistemul de tarifare prevede valabilitatea legitimației de călătorie numai pentru călătoria în cauză. Tipurile de legimitații și caracteristicile acestora sunt prezentate în tabelul 2.14. Pe lângă bilete, sistemul de tarifare include legitimații de călătorie pentru o zi, pentru o săptamână, pentru două săptămâni și lunare.

În situația actuală legitimațiile de călătorie care pot fi utilizate pe liniile de transport public sunt puse în vânzare astfel:

- vânzarea biletelor are loc în autobuz, la taxatori; taxatorul este cel care eliberează biletele și verifică abonamentele;
- eliberarea abonamentelor se realizează la chioșcurile amplasate după cum urmează: Centru (stația de autobuz), Obcini (stația de autobuz Flori), Burdujeni (dispecerat capăt linie Gara Burdujeni), Burdujeni (dispecerat capăt linie Cinema Burdujeni), Sediul TPL (str. Traian Vuia, nr. 5A).

Abonamentele pentru elevi se eliberează la chioșcurile amplasate în stațiile de autobuz Centru și Flori (Obcini).

Călătorii au obligația de a solicita și păstra biletul de călătorie asupra lor pe toată durata călătoriei și de a-l prezenta organelor de control.

***Tabelul 2.14**. Legitimații de călătorie. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*

Tip legitimație	Număr călătorii	Cost [Lei]
Bilet	1	2,5
Abonament lunar	nelimitat	75
Abonament 15 zile	nelimitat	46
Abonament 7 zile	nelimitat	27
Abonament 1 zi	nelimitat	6
Abonament nenominal	nelimitat	115
Abonament subvenționat pentru elevi	nelimitat	Gratuit
Abonament subvenționat pentru studenți	nelimitat	37,5
Abonament subvenționat pentru pensionari	nelimitat	37,5
Abonament cu reducere 50% pentru donatorii de sânge	nelimitat	-

În anul 2022 urmează să fie implementat un sistem integrat de e-ticketing care va permite achiziționare și validarea automată a legitimațiilor de călătorie. În principalele stații de transport public vor fi montate 22 de automate de emitere a tichetelor sau abonamentelor.

În toamna anului 2021 a fost introdus un program pilot prin care se efectuează transport școlar pentru două trasee aferente Școlii Gimnaziale nr. 10 Suceava din Cartierul Burdujeni, care deservesc zona ANL Burdujeni și zona Aleea Dumbrăvii. Pentru susținerea politicii educaționale de reducere a abandonului școlar, în etapa de propuneri se va pune accent pe dezvoltarea acestui serviciu pentru toate unitățile de învățământ de nivel primar și gimnazial. La nivel liceal, prin extinderea operării serviciului de transport public local în localitățile din ZUF Suceva, pe lângă îmbunătățirea accesibilității serviciului în regim de navetă, va fi posibilă asigurarea de facilități financiare (acordarea de gratuități pentru elevi), contribuind la reducerea abandonului școlar. În etapa de propuneri se va avea în vedere această măsură de extindere a operării serviciului de transport public.

Referitor la satisfacția cetățenilor față de transportul în comun, pe baza sondajului Barometru Urban, realizat de Banca Mondială în cadrul proiectului *Politica Urbană a României*, a rezultat că majoritatea locuitorilor prezintă un grad ridicat de satisfacție privind acest serviciu public (27% - foarte mulțumit/ă; 40% - mai degrabă mulțumit/ă), în timp ce 27% se declară mai degrabă nemulțumit/ă, iar 6% foarte nemulțumit/ă.

În restul localităților din ZUF Suceava, inclusiv în orașul Salcea, nu funcționează serviciul de transport public local prin curse regulate.

2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate

Sistemul de transport public județean prin servicii regulate se regăsește pe teritoriul de analiză operând curse care își au originea/ destinația în localitățile cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava sau care tranzitează aceste localități. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Județean Suceava, având operatori privați.

Conform actualului program de transport publicat de Consiliul Județean Suceava, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deservesc cererea de transport generată/ atrasă de Zona Urbană Funcțională Suceava este 532, acestea fiind distribuite pe 65 trasee (tabelul 2.15).

***Tabelul 2.15**. Trasee de transport public județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Suceava.*

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1	001	Suceava	Șerbănești	Berești	28	8	min. 10
			Călugăreni	Stânca*	24*		
			Poiana				
			Stâncuța				
2	002	Suceava	Adâncata	Hințești/ *Berești	20	14	min. 10
3	003	Suceava	Zvoriștea	Grămești	35	2	min. 10
4	004	Suceava	Zvoriștea	Zamostea	35	2	min. 23
5	005	Suceava	Bosanci	Plăvălari	22	3	min. 23
6	006	Suceava	Spital	Moara	10	1	min. 23
7	007	Suceava	Lucăcești/ *Corlata	Ciprian Porumbescu/ *Berchișești	39/*39	7	min. 23
8	008	Suceava	Stroiești	Zahareşti	25	4	min. 23
9	009	Suceava	-	Ipotești	8	20	min. 10
10	010	Suceava	Bosanci/ Rotunda	Liteni	30/33	28	min. 10
11	011	Suceava	-	Fălticeni	25	28	min. 10
12	012	Sf. Ilie	Suceava	Rădăuți	38	35	min. 10
13	013	Suceava	Tisăuți	Lisaura	8	16	min. 10
14	014	Mihoveni	Șcheia	Suceava	12	16	min. 10
15	016	Mitocu Dragomirnei	Dragomirna	Sf. Ilie	15	33	min. 10
16	017	Suceava	Salcea	Prelipca	19	6	min. 23
17	018	Suceava	Dumbrăveni/ Siminicea	Grigorești	27	8	min. 23

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
18	019	Suceava	Salcea	Dumbrăveni	20	15	min. 10
19	020	Suceava	Salcea	Văratec	19	8	min. 23
20	021	Suceava	Corocăiești	Vereşti	32	2	min. 23
21	022	Suceava	Dumbrăveni	Corocăiești	25	2	min. 23
22	023	Suceava	Iţcani	Pătrăuți	17	14	min. 23
23	024	Suceava	Calafindești	Siret	45	5	min. 23
24	025	Suceava	Sire	Zamostea	64	1	min. 23
25	026	Suceava	Grănicești	Siret	45	4	min. 23
26	027	Suceava	Todirești	Solca	48	1	min. 23
27	029	Suceava	Iacobești	Rădăuți	38	5	min. 23
28	030	Suceava	Rădăuți/ Solca	Suceava	108	1	min. 23
29	031	Siret	Climăuți/ Vășcăuți	Rădăuți	36	1	min. 10
30	032	Suceava	Todirești	Botoșana	41	4	min. 23
31	033	Suceava	Todirești/ Cajvana/ Arbore	Iaslovăț	47	1	min. 23
32	034	Suceava	Todirești	Solonețu Nou/ Botoșana-Poieni Solca	49	11	min. 10
33	035	Suceava	Măzănăești	Cornu Luncii	32	5	min. 10
34	036	Suceava	Stamate	Bănești	37	11	min. 10
35	037	Suceava	Ilișești	Bălăceana	26	8	min. 10
36	038	Rotopănești	Horodniceni	Suceava	25	2	min. 10
37	049	Lupcina	Rădăuți	Suceava	104	1	min. 23
38	060	Rădăuți	Iacobești	Suceava	38	11	min. 10
39	069	Gura Humorului	Lucăcești	Suceava	42	1	min. 10
40	085	Suceava	Măreția Mică	Iaslovăț	46	9	min. 23
			Slobazia	*Dumbrava	*45		
			Sucevei				
			Gura Solcii				
			Românești				
41	087	Gura Humorului	Ilișești	Suceava	35	6	min. 10
42	088	Câmpulung Moldovenesc	Gura Humorului	Suceava	70	11	min. 10
43	090	Câmpulung Moldovenesc	Argel	Suceava	140	2	min. 10
44	118	Vatra Dornei	Câmpulung Moldovenesc	Suceava	112	1	min. 23
45	131	Osoi	Bunești	Suceava	31	5	min. 10

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
46	132	Drăgoiești	Ilișești	Suceava	36	6	min. 10
47	135	Sălăgeni	Dumbrăveni	Suceava	23	8	min. 10
48	136	Trei Movile	Sf. Ilie	Suceava	11	11	min. 10
49	138	Mănăstioara	Siret	Suceava	45	3	min. 10
50	140	Grigorești	Fetești	Suceava	18	7	min. 10
51	142	Suceava	Todirești	Cajvana	30	3	min. 10
52	143	Suceava	-	Stroiești	12	13	min. 10
53	146	Moara	Suceava	Mereni	17	29	min. 10
54	149	Șcheia	-	Suceava	8	21	min. 10
55	150	Suceava	Milișăuți	Brodina	106	1	min. 23
56	151	Suceava	Câmpulung Moldovenesc	Vatra Dornei	112	2	min. 23
57	157	Botoșana	Comănești	Suceava	36	5	min. 10
58	160	Văleni	Horodniceni	Suceava	50	4	min. 10
59	162	Vercicani	Stamate	Suceava	48	5	min. 10
60	163	Solca	Păltinoasa	Suceava	41	3	min. 10
61	167	Florinta	Șcheia	Suceava	11	1	min. 10
62	168	Șcheia	Suceava	Adâncata	18	2	min. 10
63	169	Zahareşti	Suceava	Prelipca	44	6	min. 10
64	170	Bosanci	Suceava	Pătrăuți	18	7	min. 10
65	171	Suceava	-	Aeroport Ștefan cel Mare	19,3	16	min. 23

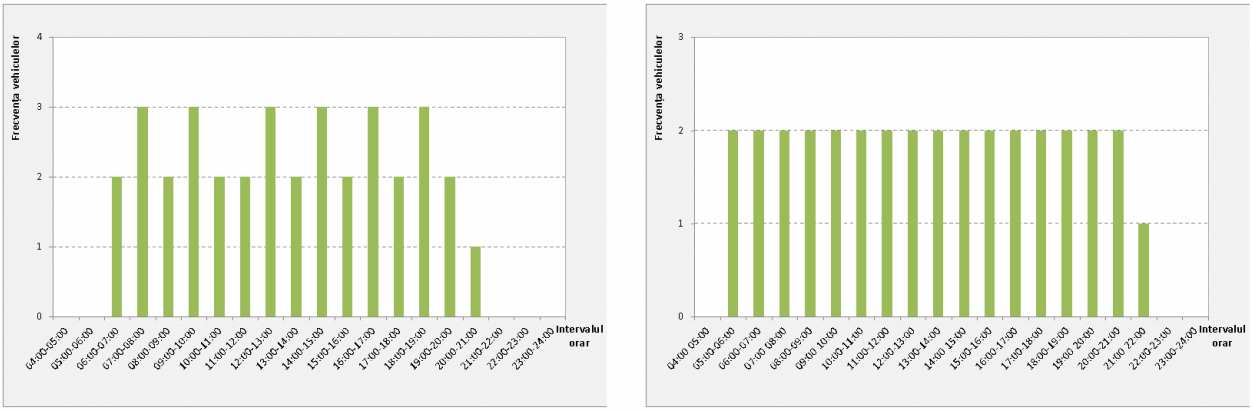
Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseele pe care se circulă cu frecvența cea mai ridicată sunt:

- *Sf. Ilie - **Suceava** – Rădăuți (35 curse);*
- ***Mitocu Dragomirnei** – Dragomirna – Sf. Ilie (33 curse).*

Distribuția orară a ofertei de transport asigurată pe aceste trasee este prezentată grafic în figura 2.85. Se observă ce frecvența cea mai ridicată este de 3 vehicule pe oră, ofertă care este întîlnită în 6 intervale orare pe traseul Sf. Ilie – Suceava – Rădăuți (07:00 - 08:00, 09:00 - 10:00, 12:00 - 13:00, 14:00 - 15:00, 16:00 – 17:00 și 18:00 - 19:00). Pe traseul Mitocu Dragomirnei – Dragomirna – Sf. Ilie , în intervalul 05:00 - 21:00 frecvența vehiculelor este constantă, fiind prevăzute 2 curse pe oră.

Începând cu anul 2017 a fost introdus un traseu de transport județean între Municipiul Suceava și Aeroportul Internațional Ștefan cel Mare, pe care în intervalele 04:00-09:00 și

15:00-22:00 intervalul de succedare între vehicule este de 60 minute, iar în restul perioadei (9:00-15:00) se reduce la 30 minute.



a). traseul Sf. Ilie – Suceava – Rădăuți *b). traseul Mitocu Dragomirnei – Dragomirna – Sf. Ilie*

***Figura 2.85**. Frecvența de circulație transport județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Suceava.*

În Municipiul Suceava, autogara de transport public județean a fost relocată din zona centrală (Str. Vasile Alecsandri) pe Str. Traian Vuia. Noua autogară este dotată cu spații de așteptare pentru călători și peroane pentru mijloacele de transport. Se constată deficiențe de integrare modală între transportul public județean, feroviar și cel local, inclusiv din punct de vedere tarifar.

În lipsa unor terminale intermodale de călători amplasate la periferia zonei urbane, vehiculele de transport public județean au stații intermediare și urmează trasee care se suprapun peste traseele de transport public urban. Efectele externe produse de circulația acestor vehicule (care sunt în număr considerabil) sunt suportate de locuitorii Municipiului Suceava. Diminuarea acestei disfuncții se poate realiza prin extinderea transportului public local în localitățile din ZUF Suceava și operarea cu mijloace de transport ecologice. O astfel de soluție va permite integrarea tarifară a serviciului de transport public la nivelul întregului areal al ZUF Suceava, contribuind la creșterea atractivității acestui mod de transport, cu rezultate în reducerea numărului de autoturisme care utilizează rețeaua stradală a Municipiului Suceava și implicit în diminuarea efectelor externe (poluare atmosferică, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră).

2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudețean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (ARR), având operatori privați. Conform programului de transport publicat de ARR, în Municipiul Suceava sunt prevăzute zilnic 54 curse cu plecare/ sosire din/ în autogările Transporturi Auto S.A., Intertrans com S.R.L. și Trans DMV Europa. (tabelul 2.16). Deși în programul de transport sunt publicate autogările menționate mai sus, în mersul autobuzelor publicat pe site-ul autogări.ro, în Municipiul Suceava sunt

prevăzute stațiile "Centru Stație vis-a-vis de McDonald's" și "Parcare Hotel Bucovina". Singura autogară utilizată în transportul interjudețean este Transporturi Auto S.A. TASA.

În celelalte localități cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava nu sunt prevăzute curse.

***Tabelul 2.16**. Trasee de transport public interjudețean – Originea/ Destinația în Municipiul Suceava. Sursa datelor: ARR.*

Localitate de plecare	Localitate de sosire	Număr de curse/ zi	Localitate de plecare	Localitate de sosire	Număr de curse/ zi
Suceava	Piatra Neamț	1	Baia de Arieș	Suceava	1
Suceava	Borca	1	Timișoara	Suceava	2
Suceava	Dorohoi	6	Botoșani	Suceava	11
Suceava	Dersca	1	Corni	Suceava	2
București	Suceava	7	Dorohoi	Suceava	2
Constanța	Suceava	4	Iași	Suceava	12
Bacău	Suceava	1	Piatra Neamț	Suceava	1
Brașov	Suceava	1	Bârlad	Suceava	1

Efectele externe produse de circulația vehiculelor care deservesc traseele de transport interjudețean ce utilizează stații din zona centrală sunt suportate de locuitorii Municipiului Suceava. La fel ca și în cazul transportului județean, disfuncțiile identificate la nivelul transportului interjudețean sunt legate de asigurarea intermodalității, atât din punct de vedere spațial, cât și din punct de vedere tarifar.

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

Transportul public în regim de taxi din Municipiul Suceava este gestionat de *Serviciul autoritatea locală de autorizare transport*, care funcționează în cadrul Primăriei Municipiului Suceava. Conform datelor furnizate de acest compartiment, pe raza Municipiului Suceava sunt autorizate să funcționeze 27 stații de taxi, cu o capacitate de 191 de autovehicule (tabelul 2.17). Numărul de autorizații emise pentru stațiile de taxi este de 394 din 400, 6 fiind încă disponibile. Nu este permisă depășirea capacității niciuneia dintre stațiile de așteptare.

***Tabelul 2.17**. Stații de taxi în Municipiul Suceava. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava, Serviciul autoritatea locală de autorizare transport.*

Nr. Crt.	Stația	Reper	Nr. locuri
1.	Calea Obcinilor	Calea Obcinilor	10
2.	Curcubeul	Str. Zorilor	15
3.	Centrul de Calcul	Str. Universității	5
4.	Magazin Bucovina	Str. Ștefan cel Mare	10
5.	Balada	Str. Mitropoliei	3

Nr. Crt.	Stația	Reper	Nr. locuri
6.	Hotel Bucovina	Parcare Hotel Bucovina	10
7.	Casa de Cultură	Str. Ciprian Porumbescu	4
8.	Centru	Str. Ștefăniță Vodă	10
9.	Autogară	Str. Armenească	10
10.	Piața Mare	Str. Petru Rareș	6
11.	Inspectoratul Școlar	Calea Unirii	2
12.	Tineretului	Intersecția străzilor Tineretului și Calea Unirii	5
13.	Orizont	Calea Unirii	5
14.	Piața Burdujeni	Calea Burdujeni	5
15.	Gara Burdujeni*	Str. Nicolae Iorga	16
16.	Gara Ițcani*	Str. Gării	15
17.	Ambianța Obcini	Intersecția străzilor Victoriei și Stațiunii	5
18.	Petrom Obcini	B-dul 1 Decembrie 1918	5
19.	Bazar Burdujeni*	Calea Unirii	14
20.	Pasarela Ițcani	Str. Gheorghe Doja	7
21.	Complex Zimbru	Str. Universității	5
22.	Mobila	B-dul George Enescu	5
23.	Catedrală	Intersecția str. Grigore Ureche cu B-dul George Enescu	5
24.	Sagra	Str. Zamca	5
25.	Policlinică	Str. Ștefan cel Mare	3
26.	Școala Miron Costin	Str. Păcii	2
27.	Bancpost Centru**	Str. Meseriașilor	4

* stație care poate fi utilizată pentru transportul de bunuri și mărfuri în regim de taxi

** stație destinată exclusiv transportului de bunuri și mărfuri în regim de taxi

Stațiile de taxi sunt marcate prin placuțe pe care este inscripționat numărul locurilor reglementate (figura 2.86). Amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport poate fi observată în figura 2.87.



***Figura 2.86**. Stație taxi în Municipiul Suceava.*

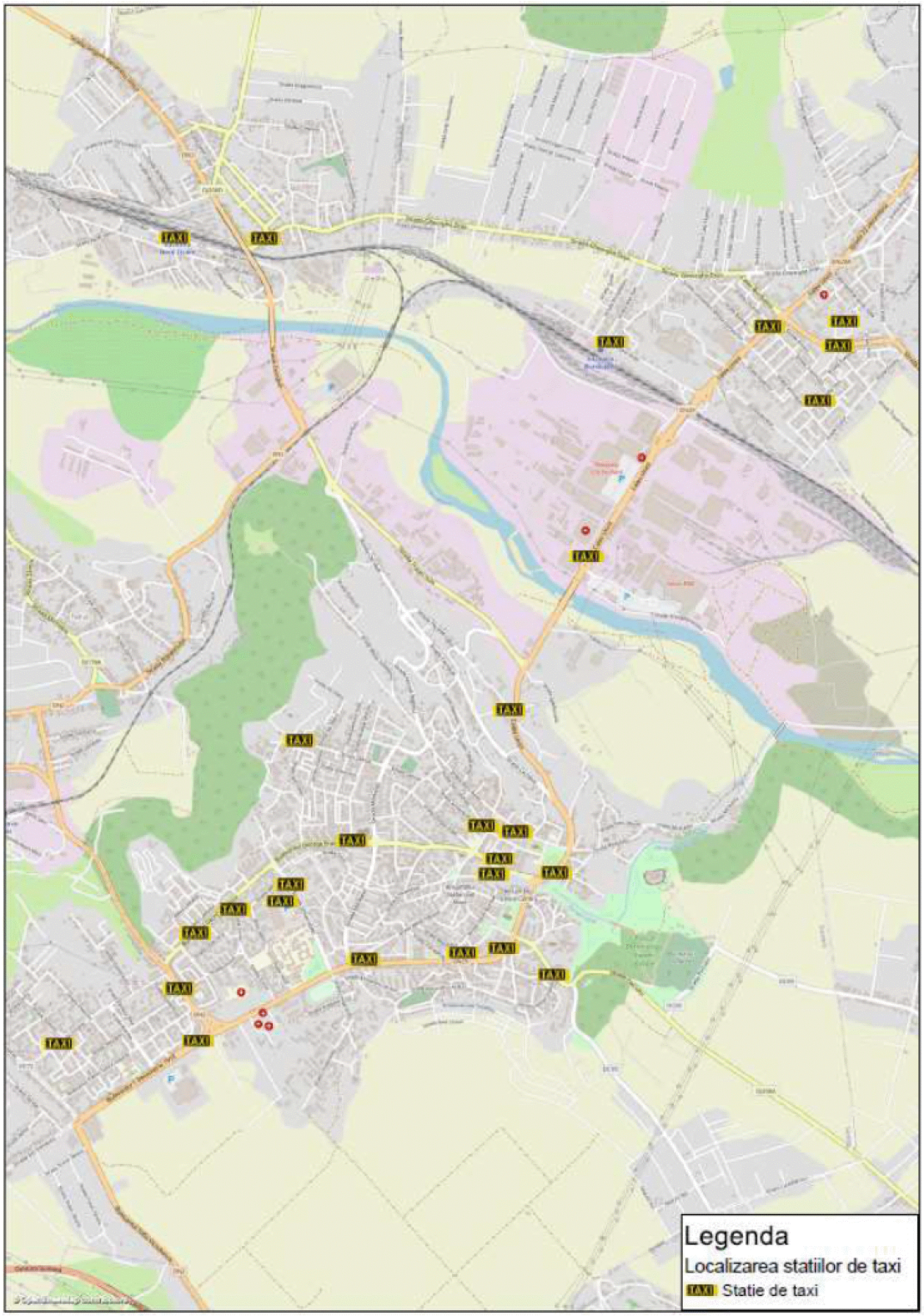


***Figura 2.87**. Amplasarea stațiilor de taxi în Municipiul Suceava.*

Se observă că stațiile de taxi sunt distribuit ela nivel local în raport cu funcțiunile de locuire și cu obiectivele socio-economice și administrative. Stații de taxi sunt prevăzute și în zona

gărilor (Gara Burdujeni, Gara Iţcani – staţii utilizate inclusiv pentrutransportul de bunuri şi mărfuri în regim de taxi). Staţia "Bancpost Centru", amplasată pe Str. Meseriaşilor are destinaţie exclusivă pentru transportul de bunuri şi mărfuri în regim de taxi.

În celelalte localităţi din ZUF Suceava nu este funcţional sistemul de transport în regim de taxi.

2.3.5. Transport feroviar

Localitatea Suceava este racordată la reţeaua naţională de cale ferată în staţiile Suceava (Burdujeni) şi Suceava Nord amplasate pe linia 500: Bucureşti Nord – Ploieşti Sud – Adjud - Paşcani – Suceava – Vicşani. Linia secundară 502 (Suceava – Vama – Floreni – Ilva Mică) pătrunde pe teritoriul Municipiului Suceava prin zona de Vest unde este amplasată staţia de cale ferată Suceava Vest (pe terioriul comunei Şcheia), şi se conectează la linia 500 între cele două staţii menţionate mai sus. Aceste tronsoane de cele ferată fac parte din reţeaua Trans Europeană de Transport (TEN-T) centrală (figura 2.88).

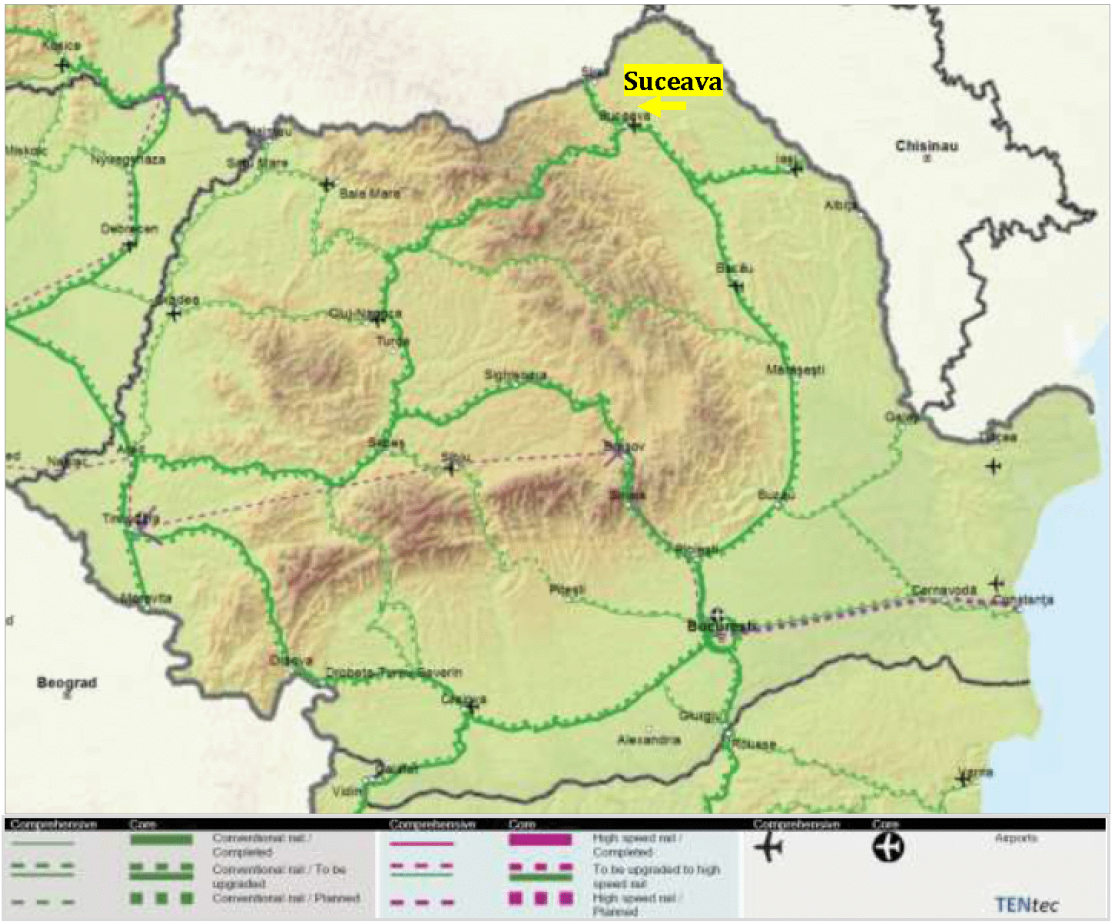


***Figura 2.88**. Reţeaua TEN-T feroviară în zona Municipiului Suceava. Sursa: Comisia Europeană, 2021.*

Orașul Salcea este deservit de Halta de mișcare Văratec (linia 500) situată la distanță de aproximativ 3 km de zona centrală a localității, cu acces din DC 63 (Str. Păcii).

Celelalte localități din ZUF Suceava nu sunt racordate la rețeaua feroviară.

Amplasarea stațiilor de cale ferată la nivelul rețelei de transport este prezentată în figura următoare.

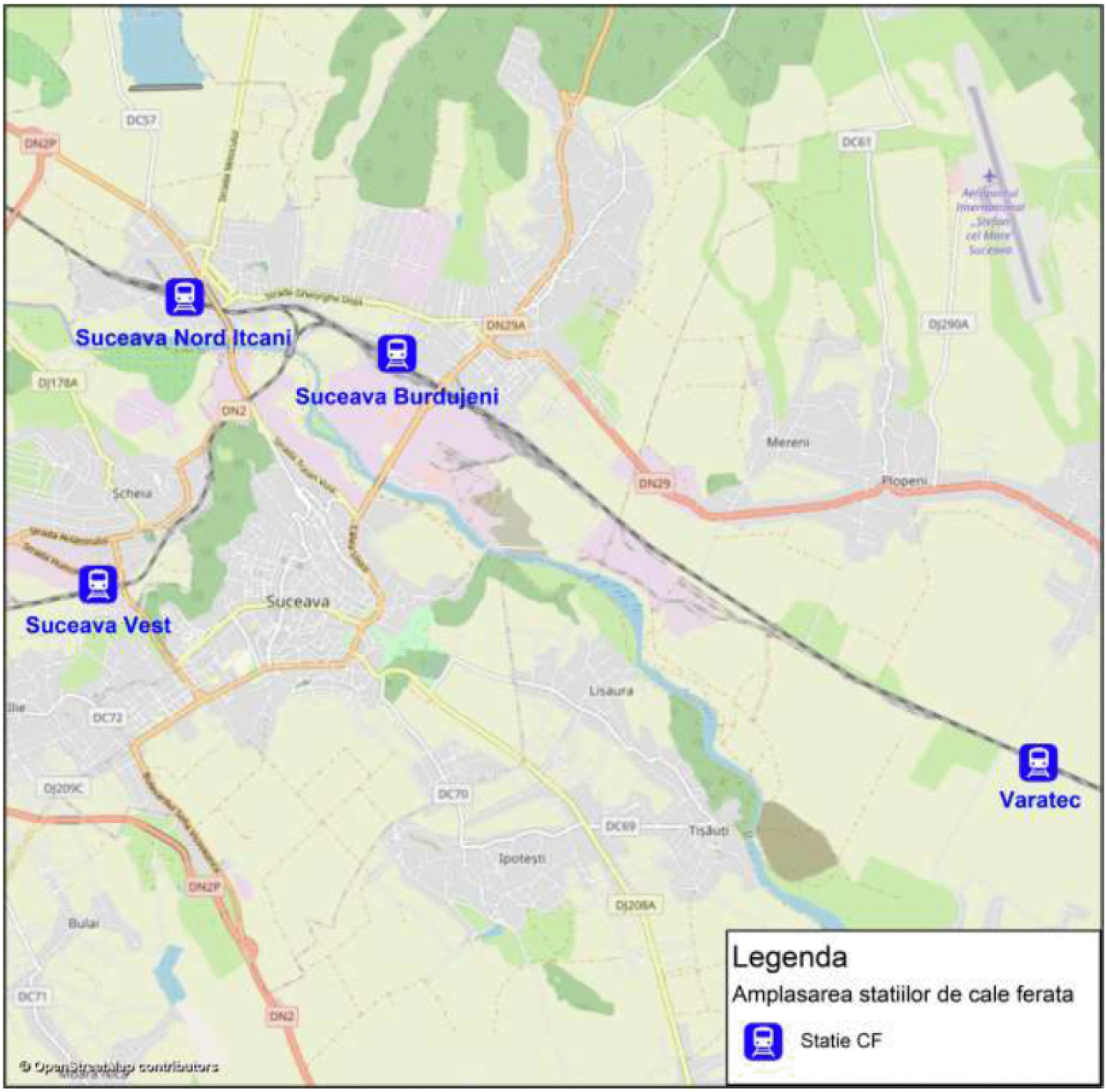


***Figura 2.89**. Localizarea stațiilor de cale ferată în Municipiul Suceava.*

În decursul unei zile lucrătoare, în intervalul orar 00:00 - 23:59, stația Suceava reprezintă punct de plecare/ sosire pentru 66 trenuri operate de CFR Călători și Regio Călători. Acestea sunt încadrate în rangurile Regio (R, 51 cazuri), Interregio (IR, 10 cazuri) și Interregio Night (IRN, 5 cazuri).

Variația orară a ofertei de transport în stația Suceava este prezentată în figura 2.90. Se detașează intervalul 12:00 - 13:00, în care oferta este reprezentată de 4 trenuri Regio și 3 Interregio.

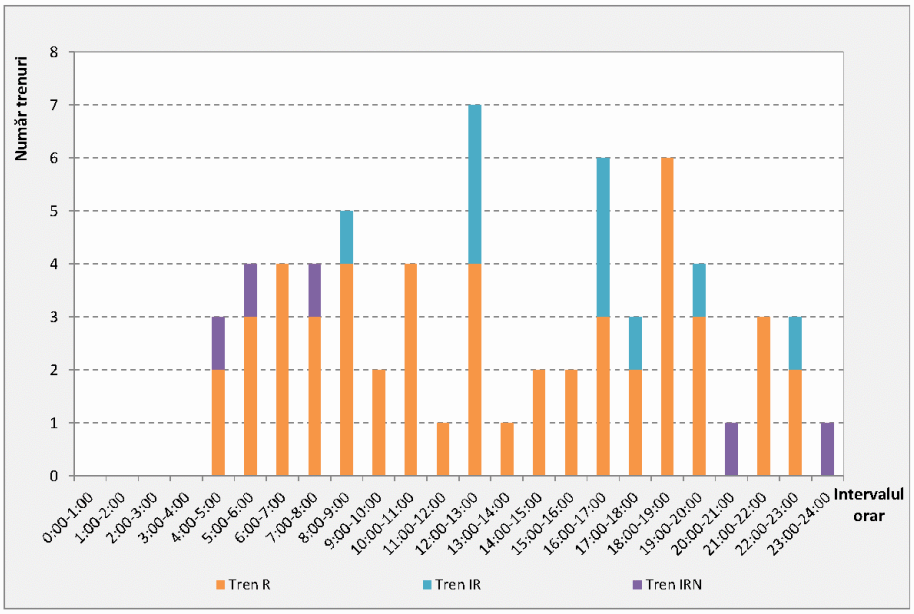


***Figura 2.90**. Distribuția ofertei de transport, stația Suceava. Sursa datelor: CFR Călători.*

În figurile 2.91 și 2.92 este reprezentată variația orară a ofertei de transport în stațiile Suceava Nord și Suceava Vest în decursul unei zile lucrătoare.

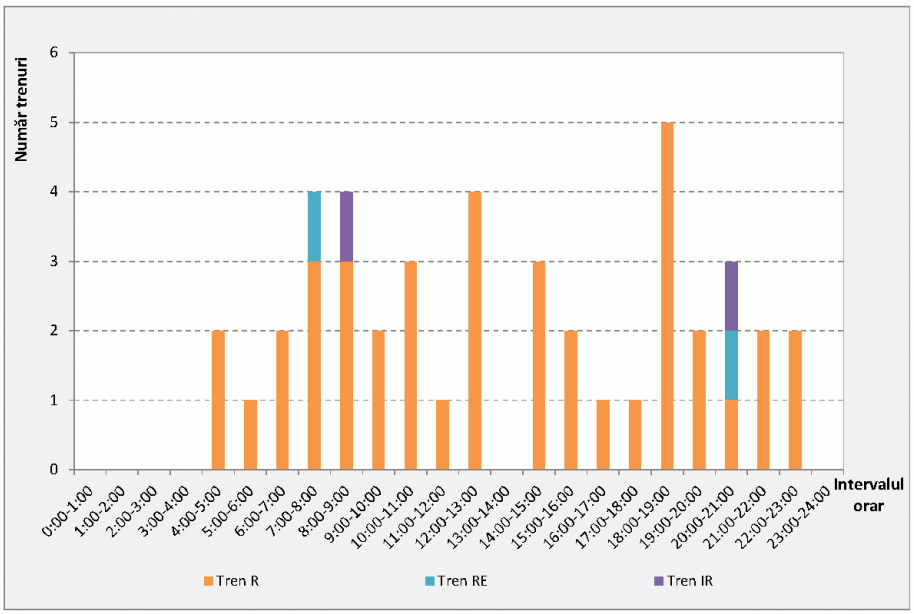


***Figura 2.91**. Distribuția ofertei de transport, stația Suceava Nord. Sursa datelor: CFR Călători.*

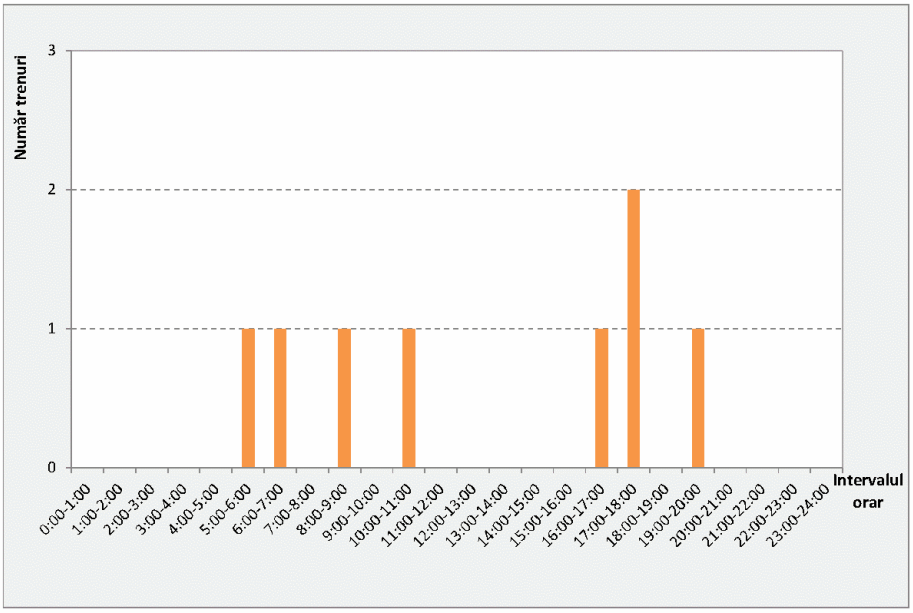


***Figura 2.92**. Distribuția ofertei de transport, stația Suceava Vest. Sursa datelor: CFR Călători.*

Stația Suceava Nord reprezintă punct de plecare/ sosire pentru 44 de trenuri încadrate în rangurile Regio (40 cazuri), Interregio (2 cazuri) și Interregio Night (2 cazuri), în timp ce stația Suceava Vest este punct de plecare/ sosire pentru 8 trenuri de rang Regio.

Se detașează intervalele de vârf de trafic 18:00 – 19:00 în cazul stației Suceava Nord, în care oferta de transport este reprezentată de 4 trenuri de rang Regio și 17:00 – 18:00 în cazul stației Suceava Vest, în care oferta de transport este reprezentată de 2 trenuri de rang Regio.

Conform Documentului de Referinţă al Reţelei C.F.R., Anexa 9, versiunea 11.0.4 actualizată la data de 25 august 2021, stațiile Suceava, Suceava Nord și Suceava Vest sunt stații de gradul I, amplasate pe secție de circulație interoperabilă, deschise traficului de călători și mărfuri (figurile 2.93 – 2.95). Stația Suceava a fost reabilitată în perioada 2000-2006.



***Figura 2.93**. Stația Suceava (Burdujeni).*

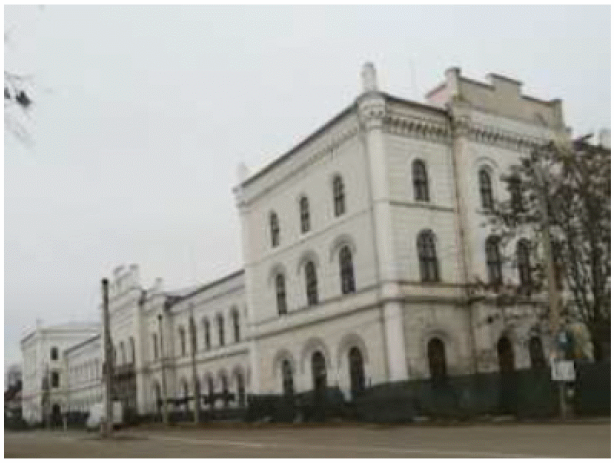


Figura 2.94. *Stația Suceava Nord (Iţcani).*



Figura 2.95. *Stația Suceava Vest.*

La Stația Suceava Nord (Iţcani) au fost demarate lucrări de modernizare în anul 2014, care au fost sistate după 5 ani. Aceast obiectiv a fost inclus în proiectul "Modernizarea/ reabilitarea a 47 staţii de cale ferată din România – etapa elaborare Studiu de Fezabilitate", pe care SRCF Iaşi îl are în derulare.

În Planul Naţional de Redresare şi Reziliență se are în vedere modernizarea secţiunii feroviare Cluj-Napoca – Suceava din reţeaua TEN-T Core, pentru care până în prezent a fost demarată elaborarea studiului de fezabilitate.

Variația anuală a numărului de călători care au tranzitat cele 2 staţii este reprezentată în figura 2.96.

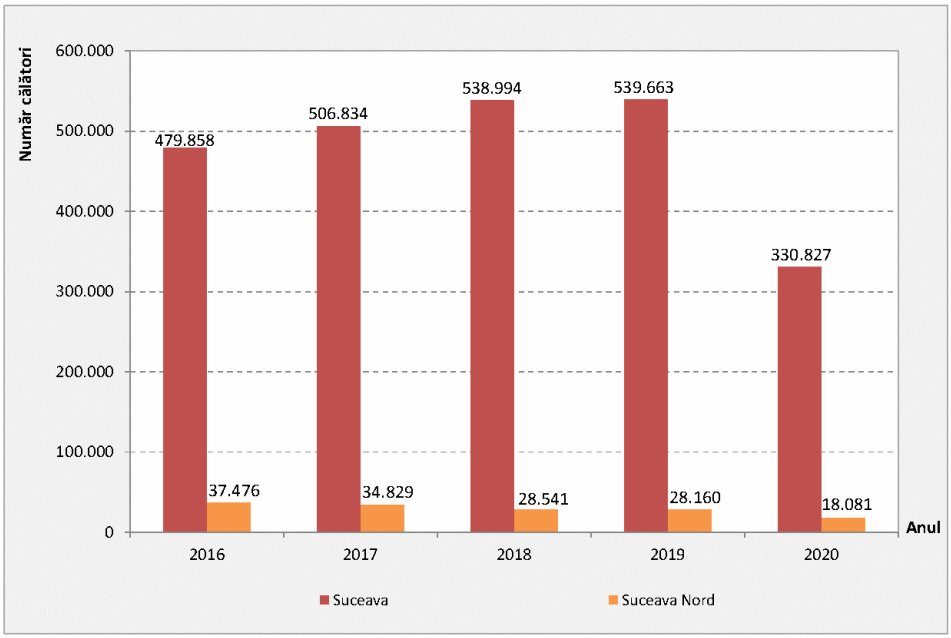


Figura 2.96. *Variația anuală a numărului de călători – staţiile Suceava şi Suceava Nord.*
Sursa datelor: SRTFC Iaşi.

Numărul total de călători care au tranzitat stațiile din Municipiul Suceava în perioada 2016-2020 este de 2.396.206 călători în cazul stației Suceava, respectiv 145.934 călători în cazul stației Suceava Nord.

Variația lunară a numărului de călători înregistrați în cele două stații în perioada 2016-2020 este reprezentată în figura 2.97. Se observă că numărul maxim de călători care au tranzitat cele 2 stații s-a înregistrat în luna august (239.553 călători), în timp ce numărul minim de călători corespunde lunii aprilie (180.835 călători).

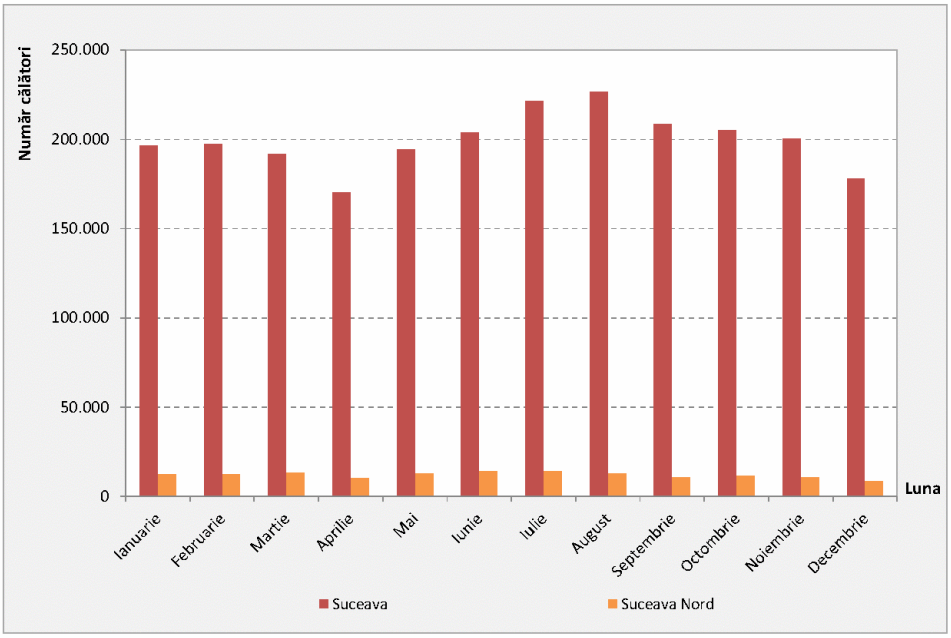


Figura 2.97. *Variația lunară a numărului de călători – stațiile Suceava și Suceava Nord. Sursa datelor: SRTFC Iași.*

La nivel local, cele două stații prezintă conexiune bună cu rețeaua de transport public local, 4 din cele 15 linii de transport public local având punct terminus/ intermediar în stații de cale ferată. Stația Suceava (Burdujeni) este conectată la rețeaua de transport public local prin liniile 2 și 3 iar stația Suceava Nord (Ițcani) prin liniile 5 și 28.

Stația Suceava Vest este conectată de asemenea la rețeaua de transport public local prin liniile 3 și 21.

Deficiențe din punct de vedere al intermodalității sunt date de slaba conexiune cu sistemele de transport public județean și interjudețean.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului public sunt:

- *racordarea la rețeaua feroviară Trans Europeană de Transport TEN-T centrală;*
- *susținerea utilizării transportului public local de către municipalitate prin acordarea de facilități pentru diferite categorii de persoanele cu probleme sociale și pentru elevi și studenți;*

- *existența unui sistem de tarifare, care nu prezintă accesibilitate și atractivitate ridicate pentru utilizatori;*
- *lipsa unor terminale de transport intermodal în care să se realizeze transferul între transport regional, interjudețean și intrajudețean și cel local în condiții de siguranță și confort pentru călători;*
- *amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport în concordanță cu cererea de transport.*

2.4. Transport de marfă

Principalul mod de transport utilizat în cazul transportului de mărfuri din zona Municipiului Suceava este cel rutier.

Desfășurarea transportului de marfă pe rețeaua rutieră din localitatea Suceava este reglementată de Consiliul Local al Municipiului Suceava prin HCL Nr. 23/ 30.01.2020 privind aprobarea modificării și completării HCL nr. 300 din 25 octombrie 2018, cuprinzând norme privind buna conviețuire, ordinea și liniștea publică, transportul public de călători, gospodărirea orașului și protecția mediului, precum și comercializarea produselor și serviciilor de piață în municipiul Suceava. Potrivit acestui document, circulaţia autovehiculelor având o masă totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone pe străzile cu regim de restricţie, se face în baza Autorizației speciale de transport, eliberată de Primăria Municipiului Suceava, prin Direcția generală tehnică și de investiții – Serviciul administrare străzi și sistematizare rutieră în baza cererii tip sau prin intermediul aplicației mobile. Autovehiculele speciale agabaritice se pot deplasa pe raza municipiului Suceava pe baza autorizației eliberată de Primăria municipiului Suceava sau pe baza autorizației generate de aplicația mobilă, cu respectarea traseului și orarului stabilit prin aceasta. Traseele pe care este permis necondiționat accesul vehiculelor de marfă cu M.T.M.A. mai mare de 3,5 tone sunt reprezentate în figura 2.98.

Traseele pe care este permis accesul vehiculelor de marfă tranzitează zone în care sunt concentrate atât funcțiuni de locuire, cât și funcțiuni socio-economice și administrative, caracterizate de activitate ridicată a fluxurilor de pietoni și bicicliști. În aceste condiții, din cauza intersectării fluxurilor de pietoni și bicicliști cu cele de vehicule de marfă se produce un grad ridicat de expunere a populației la efectele negative create de aceste categorii de vehicule, constituind un aspect negativ din punct de vedere al calității vieții (figura 2.99).

Pentru asigurarea accesului DJ 208 A la rețeaua majoră de transport, în lista străzilor pe care este permis accesul cu autorizație specială de transport se regăsesc și Str. Parcului, Str. Mitropoliei, Str. Ana Ipătescu, B-dul 1 Mai, Calea Obcinilor, B-dul 1 Decembrie 1918.

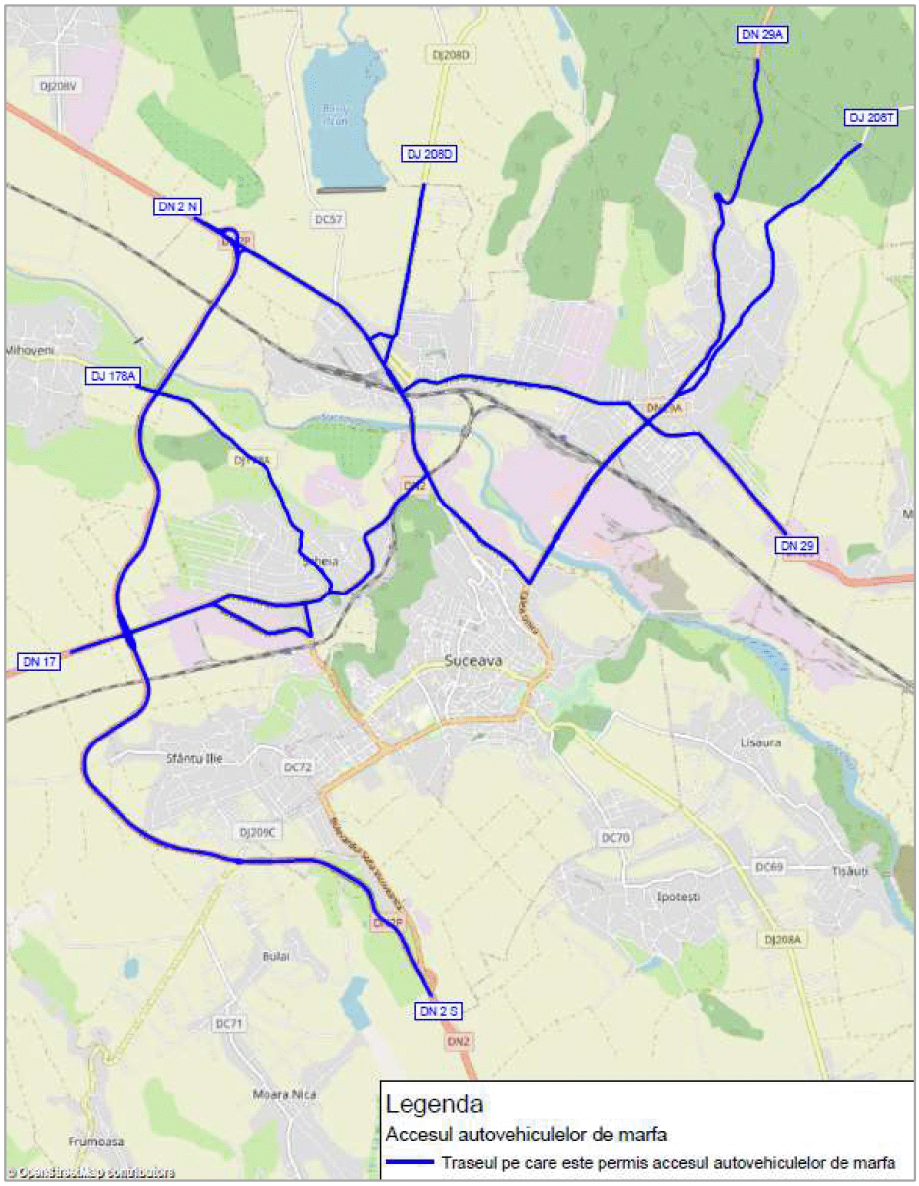


***Figura 2.98**. Trasee pe care este permis accesul vehiculelor cu M.T.M.A.>3,5 tone, în Municipiul Suceava. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.*

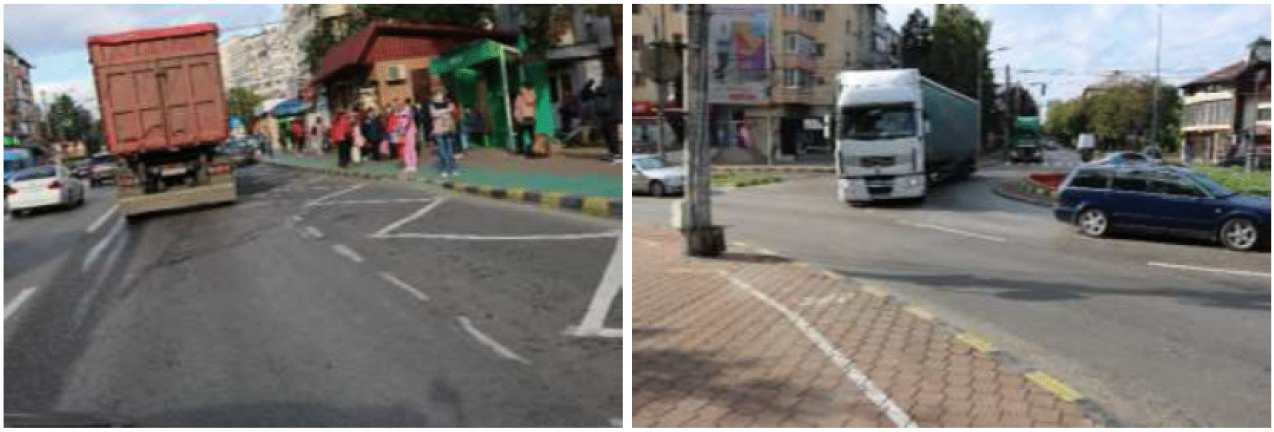


***Figura 2.99.** Vehicule grele de marfă în zonele de locuințe/ funcțiuni socio-economice.*

În urma prelucrării datelor culese din anchetele Origine-Destinație (Capitolul 3.2) a rezultat că aproximativ 60% din totalul vehiculelor de marfă care care utilizează rețeaua rutieră din zona de analiză se află în tranzit (atât originea, cât și destinația deplasării se află în afara Municipiului). Reprezentarea volumelor pentru principalele relații Origine-Destinație și a nivelului circulației de vehiculele de marfă este realizată în figura 2.100.

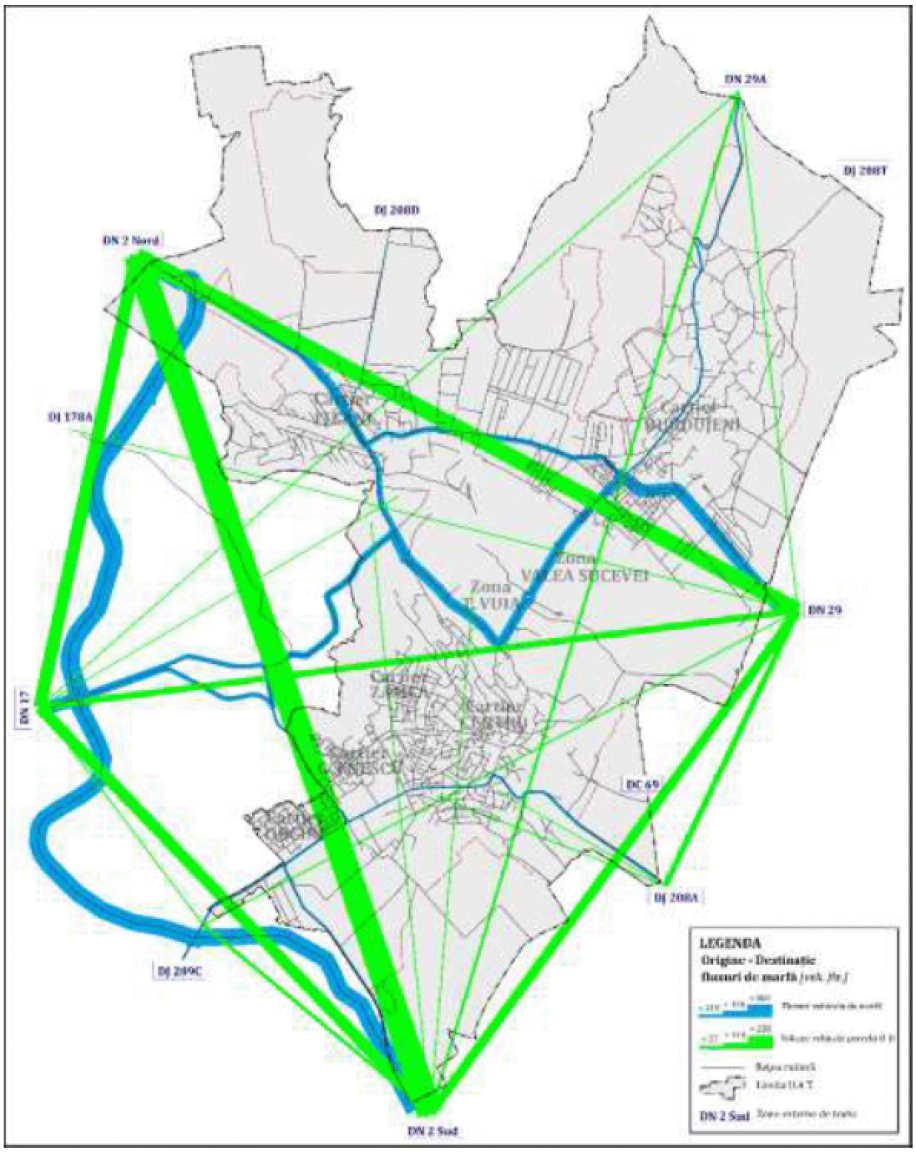


***Figura 2.100**. Volumul/ nivelul circulației transportului de mărfuri, MZA 2021.*

Odată cu dare în funcțiune a variantei de ocolire Suceava pe latura de vest (DN 2 – DN 17 – DN 2), au fost introduse restricții privind accesul vehiculelor de marfă prin zona urbană (B-dul 1 Decembrie 1918, Calea Obcinilor). În prezent, Cartierul Burdujeni reprezintă zona critică, fiind traversat de vehiculele de marfă aflate în tranzit pe relațiile DN2/ DN 17 – DN 29/ DN 29A. Aceasta situație reclamă realizarea cu prioritate a centurii pe latura de est, care să faciliteze relocarea fluxurilor de tranzit reprezentate de vehicule grele de marfă către periferia zonei urbane.

La nivelul Municipiului Suceava principalele zone care atrag fluxuri de mărfuri au acces din B-dul Sofia Vicoveanca (DN 2), Str. Cernăuți (DN 2), Str. Traian Vuia, Calea Unirii (fosta zonă industrailă – sectorul cuprins între Râul Suceava și calea ferată). Dintre localitățile incluse în ZUF Suceava, Comuna Șcheia are un potențial dezvoltat de atragere/ generare fluxuri de mărfuri în zonele deservite de traseul DN 17, sectorul cuprins între DN 2P (VO Suceava) și DN 2 (Str. Centurii).

Concluzionând cele prezentate mai sus, zonele interne care atag/ generează transport de marfă sunt reprezentate de centrele comerciale și zonele în care se desfășoară activități de producție și servicii. În prezent, accesul vehiculelor de marfă către aceste zone interacționează cu rețeaua de transport public local, constituind un aspect negativ din punct de vedere al calității vieții .

În ce privește transferul intermodal de marfă, acesta se realizează între modul rutier și cel feroviar. În Municipiul Suceava este amplasat unul dintre cele 14 terminale multimodale active care aparțin CFR Marfă. În cadrul terminalului sunt funcționale platforme pentru transport combinat feroviar-rutier. Conform dazei de date publicate pe platforma citadini.ro, în cadrul terminalului intermodal au fost manipulate mărfuri expediate/ recepționate în unități de încărcătură de tip containere, în cantități anuale care variază între 2582 tone și 92936 tone (figura 2.101). Din totalul operațiunilor realizate, expedierea containerelor pline reprezintă 82%.

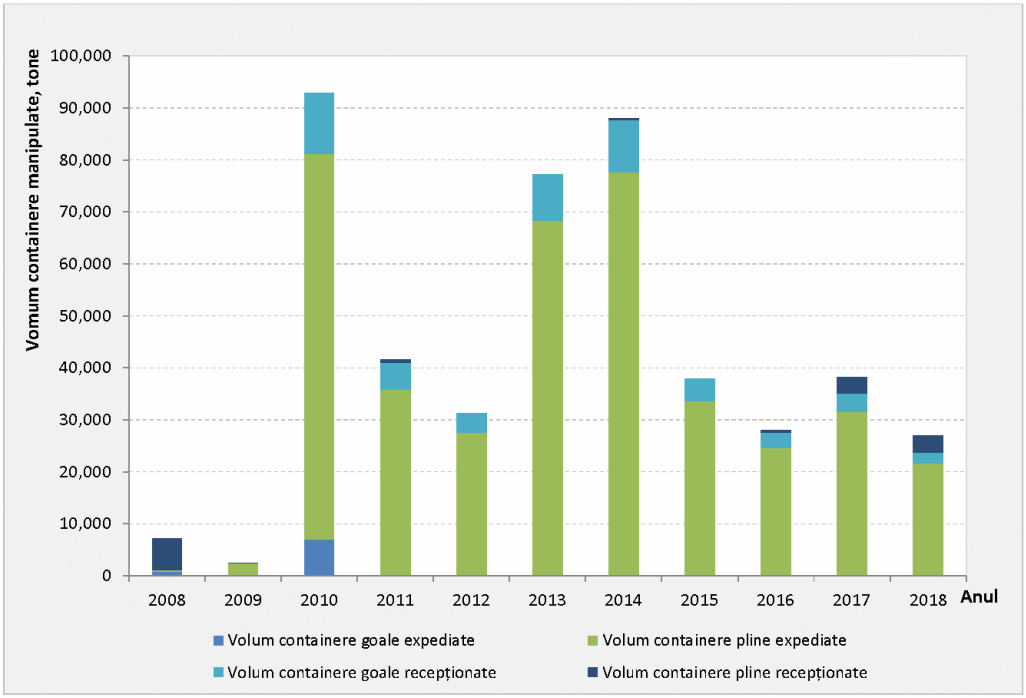


***Figura 2.101**. Volumul containerelor manipulate în terminalul Suceava.*
Sursa datelor: www.citadini.ro.

Activitatea de transport de marfă în stația Suceava, exprimată prin numărul trenurilor de marfă, care au tranzitat anual această stație în perioada 2015-2019 este prezentată în

figura următoare. În anul 2017 a fost înregistrată valoare maximă, de 16.546 trenuri/ zi, iar în anul următor valoarea minimă, de 9450 trenuri/ zi. Anul 2019 a înregistrat volume de trafic cu aproximativ 14% mai mici decât media anuală – 13.759 trenuri/ zi.

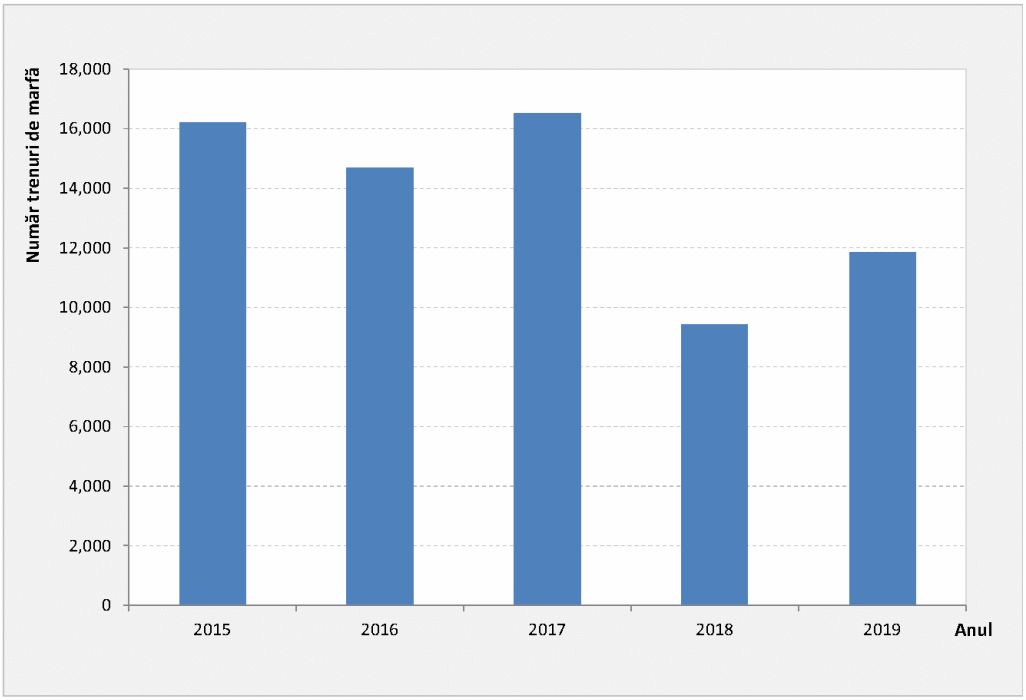


***Figura 2.102**. Numărul trenurilor de marfă - stația Suceava. Sursa datelor: www.citadini.ro.*

Potrivit datelor publicate în Master Planul General de Transport al României (MPGT), fluxurile de mărfuri distribuite la nivelul rețelei feroviare indică drept reprezentativă relația Suceava – Constanța Port (figura 2.103).

În cadrul documentului este evidențiat potențilul dezvoltării traficului de mărfuri la nivelul rețelei naționale de transport feroviar, în cazul modernizării infrastructurii (linii de cale ferată și terminale intermodale). Referitor la arealul de studiu, din figura 2.104 se observă creșterea semnificativă a acestor fluxuri pe relația Suceava – Cluj Napoca – Frontiere de Vest a țării, comparativ cu situația de bază (figura 2.103).

În Planul Național de Redresare și Reziliență se are în vedere modernizarea secțiunii feroviare Cluj-Napoca – Suceava din rețeaua TEN-T Core, pentru care până în prezent a fost demarată elaborarea studiului de fezabilitate.

Pentru sectorul Ploiești – Buzău – Bacău – Pașcani – Suceava – Vicșani este prevăzută introducerea instalațiilor specifice sistemului de tip ERTMS (European Rail Traffic Management System) cu finanțare prin POT/ CEF.



Figura 2.103. *Fluxul de transport feroviar de containere. Sursa: MPGT, 2016.*

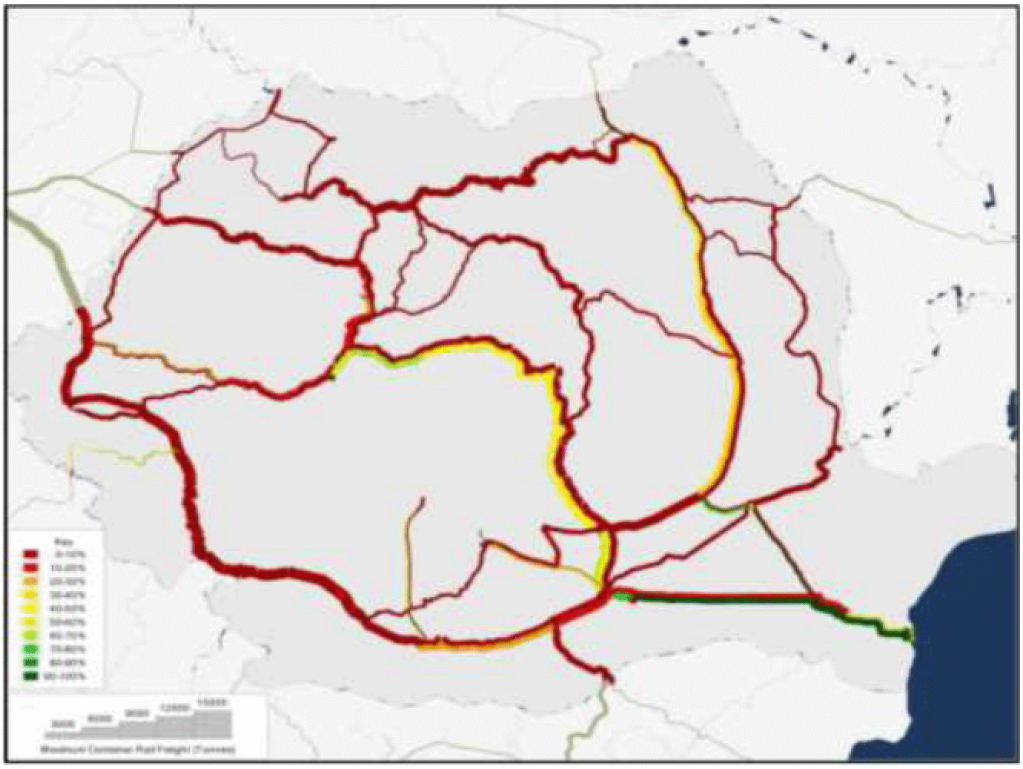


Figura 2.104. *Traficul potențial de containere. Sursa: MPGT, 2016.*

În ce privește logistica urbană, conform H.C.L. Nr. 155/ 2013, cu modificările și completările aduse prin HCL nr. 136/ 2015 și HCL nr. 313/ 2017, activitatea de aprovizionare a piețelor sau unităţilor comerciale se face oprind, staționând sau parcând autovehiculul care aprovizionează numai în parcări sau locuri special amenajate în acest sens, fără stânjenirea traficului, iar pentru unitățile comerciale aflate în zone cu regim de restricție a cărăr aprovizionare se face cu autovehicule transport marfă care depășesc masa maximă admisă de 3,5 tone, aprovizionarea se va face numai între orele 06:00 – 07:00 și 18:00 – 22:00.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului de marfă sunt:

- *sunt instituite restricții privind circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată depășește 3,5 tone pe străzile din zona urbană;*
- *există situații în care volume ridicate de vehicule grele de marfă tranzitează zone cu densitate mare de locuire, respectiv zone cu obiective socio-economice care atrag populație;*
- *există reglementări privind logistica urbană, însă pentru obținerea rezultatelor așteptate trebuie aplicat un sistem de control.*

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Măsura în care zona urbană ca un întreg este accesibilă tututor rezidenţilor săi, incluzând aici persoane cu dizabilităţi, persoane vârstnice, persoane cu venituri reduse sau care sunt însoţite de copii, caracterizează în mare măsură mobilitatea. Optimizarea mobilităţii este direct dependentă de amplasarea în teritoriu a diverselor funcţiuni (locuire, comerţ, locuri de muncă, locuri de agrement etc.), de tipul şi caracteristicile infrastructurii, de siguranţa circulaţiei. Astfel, ţinând cont de cele menţionate, locuitorii optează pentru modul de transport cu care îşi efectuează deplasările.

Arealele în care se efectuează frecvent călătorii pe distanţe scurte, reprezintă mediul propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilităţi durabile. În această perioadă de relocare modală a călătoriilor, în care se formează cultura cetăţenilor către dezvoltarea durabilă, este esenţială oferta privind utilizarea modurilor de transport nemotorizate care le este pusă la dispoziţie. În acest sens, se impune amenajarea spaţiului public într-o manieră care să atragă cetăţenii către deplasarea pe jos sau cu bicicleta, asigurându-le:

- *spaţii pietonale generoase;*
- *marcarea / indicarea traseelor pietonale către principalele puncte de interes;*
- *siguranța în deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);*

- *accesibilitatea persoanelor cu dizabilități (borduri semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe de acces, marcaj tactil la trecerile de pietoni, semnale acustice la semafoare);*
- *amenajarea pistelor pentru biciclete care să asigure siguranța în deplasare;*
- *parcări pentru biciclete în vecinătatea principalelor puncte de interes (stații de transport public extraurban, centre comerciale, instituții publice, școli, locuri de agrement);*
- *asigurarea accesibilității în raport cu nevoile speficice ale persoanelor cu mobilitate redusă pentru a susține incluziunea socială în activitățile citadine; categoria persoanelor cu mobilitate redusă acoperă o gamă relativ largă de populație (persoane cu deficiențe senzoriale – auz/ vedere, deficiențe fizice, precum și persoane pentru care mobilitatea este redusă din cauza transpirtului de bagaje sau care sunt însoțite de copii).*

Rețeaua de transport rutier a Municipiului Suceava este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonală. În ultimii ani aceste elemente de infrastructură au primit o atenție deosebită, fiind realizate intervenții asupra acestora, prin următoarele proiecte:

- *Ranforsare structură rutieră, amenajare parcări și trotuare pe str. Scurtă;*
- *Reabilitare trotuare, spații de parcare și covoare asfaltice pe str. Ciprian Porumbescu;*
- *Lucrări de reparații carosabil și trotuare pe str. Ion Irimescu;*
- *Reparații carosabile și trotuare amenajări alveole pentru parcare str. Lt. Mircea Damaschin – în vederea instituirii sensului unic.*

În situația actuală, în Municipiul Suceava întâlnim sectoare ale rețelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare (figura 2.105), respectiv trotuare largi, cu îmbrăcăminte în stare tehnică foarte bună, care asigură accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de cetățeni, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate, dar și sectoare care prezintă un grad ridicat de deteriorare sau care lipsesc (figura 2.106).

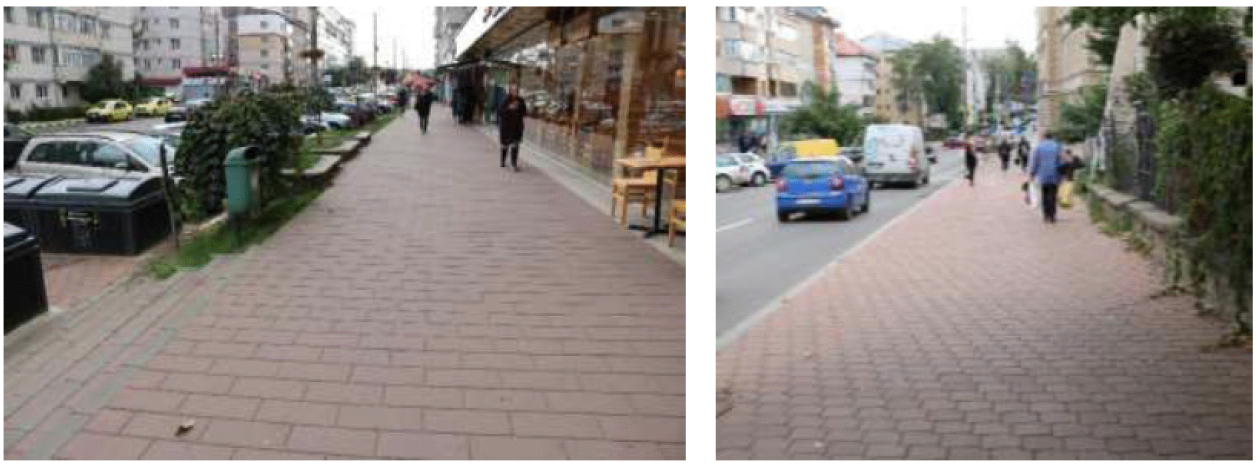


Figura 2.105. *Trotuare modernizate (Exemplificare).*

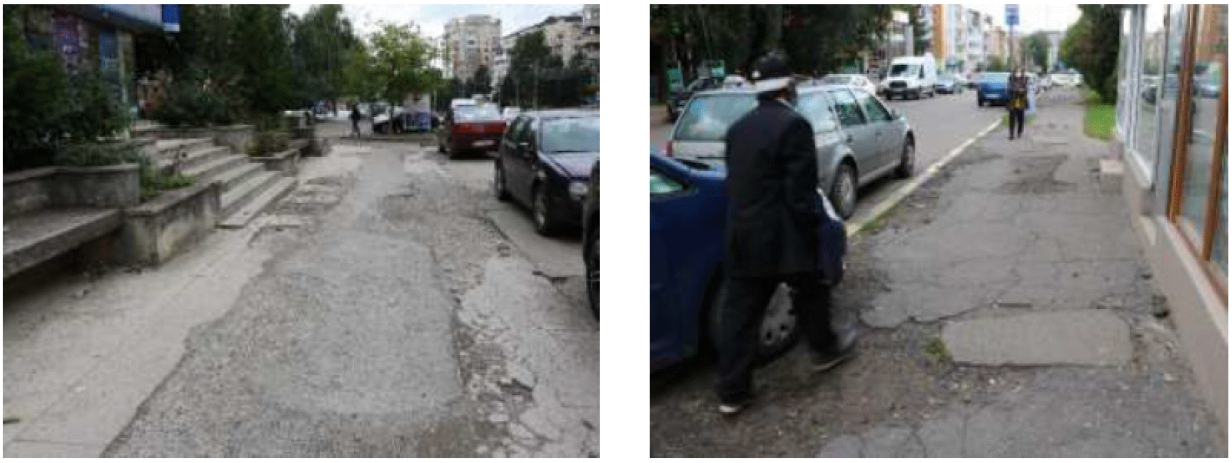


***Figura 2.106**. Trotuare în stare necorespunzătoare (exemplificare).*

Referitor la infrastructura pietonală din cartierele rezidențiale, principala problemă este generată de lipsa locurilor de parcare, care produce consecințe negative privind accesibilitatea și siguranța deplasărilor pietonale. Adesea, trotuarelor sunt utilizate pentru parcarea autovehiculelor, iar pietonii sunt nevoiți să se deplasese pe carosabil. În figura de mai jos sunt exemplificate astfel de situații.

Redarea spațiului public către cetățeni este posibilă prin aplicarea unor politici agresive de penalizare a abaterilor privind parcarea neregulamentară, măsură fezabilă numai în situația oferirii unei alternative pentru cei care în prezent parchează vehiculele pe spații cu altă destinație – locuri de parcare amenajate astfel încât impactul asupra spațiului public să fie minim (parcări subterane sau supraterane).



***Figura 2.107**. Trotuare acaparate de autovehicule parcate (exemplificare).*

În ceea ce privește facilitarea deplasării persoanelor cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane însoțite de copii, etc.), clădirile principalelor instituții din oraș sunt dotate cu rampe pentru accesul cărucioarelor. Pentru această categorie de locuitori sunt asigurate în mai multe locuri din oraș facilități speciale, precum

borduri îngropate sau semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe pentru cărucioare (figura 2.108).



***Figura 2.108**. Treceri de pietoni accesibilizate (exemplificare).*

La nivelul rețelei stradale există și secțiune caracterizate de deficiențe majore privind accesibilitatea pentru deplasările pietonale – fie nu sunt amenajate trotuare, iar pietonii se deplasează pe acostamentul drumului sau pe partea carosabilă, în condiții slabe de siguranță a circulației, fie trecerile de pietoni sunt incorect amplasate sau au la capete trotuare suprînălțate marcate de borduri, situație care îngreunează deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă (figura 1.109).



***Figura 2.109**. Trotuare în stare necorespunzătoare (exemplificare).*

În contextul prezentat mai sus, se constatp că în situația actuală există în continuare zone cu deficiențe de accesibilitate a spațiului urban, însă trebuie menționat aspectul pozitiv de demarare a acțiunilor de accesibilizare a zonelor cu densitate ridicată de pietoni și preocupările administrației de extindere a acestora. Continuarea intervențiilor de modernizare/ reabilitare a infrastructurii pietonale, inclusiv a zonele semi-pietonale și exclusiv pietonale este justificată de ponderea modală ridicată a deplasărilor efectuate pe

jos, care reprezintă conform anchetelor privind mobilitatea populației (Capitolul 3) aproximativ 36% din numărul total de deplasări. Totodată îmbunătățirea calității infrastructurii pietonale constituie un factor care contribuie la orientarea populației către acest mod de transport, în detrimentul utilizării autovehiculelor personale, în special pentru deplasările pe distanțe scurte. De asemenea, spațiul public, care implică în primul rând infrastructura pietonală și cadrul aferent acesteia (mobilier urban, spații verzi etc), reprezintă una dintre componentele infrastructurii de turism din mediul urban.

Spaţii cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (de tip "shared-space"), sunt amenajate numai în zona centrală, Str. Ștefan cel Mare (între Str. Curtea Domnească și Str. Mitropoliei) și Piața 22 Decembrie. Pe Str. Ștefan cel Mare, sectorul cuprins între Piața 22 Decembrie și Str. Mitropoliei sunt amenajate locuri de parcare pentru autovehicule, care alterează semnificativ caracterul preponderent pietonal al arealului.

În cartierele rezidenţiale, în special în cele de locuire colectivă, lipsesc spaţiile comunitare de calitate, amenajate exclusiv sau cu prioritate pentru pietoni. Spaţiile publice sunt organizate în mare parte pentru satisfacerea cererii de circulaţie şi parcare a autovehiculelor private ceea ce face ca acestea să fie sărăcite de calitatea peisagistică şi ambientală necesară unei bune calităţii a locuirii. Această disfuncție este amplificată de faptul că în zone cu densitate ridicatp de locuire, aceste spații se află în stare tehnicp precară (figura 2.110).



***Figura 2.110**. Spații publice din zone rezidențiale în stare necorespunzătoare (exemplificare).*

Referitor la percepția cetățenilor față de calitatea spațiilor publice (piețe publice, zone pietonale), pe baza sondajului Barometru Urban, realizat de Banca Mondială în cadrul proiectului *Politica Urbană a României*, a rezultat că majoritatea locuitorilor prezintă un grad ridicat de satisfacție (41% - foarte mulțumit/ă; 30% - mai degrabă mulțumit/ă), în timp ce 5% se declară mai degrabă nemulțumit/ă, iar 4% foarte nemulțumit/ă.

În cazul celorlalte localități din ZUF Suceava, se identifică probleme similare. În principal, lipsa trotuarelor afectează accesibilitatea și nivelul de siguranță a circulației (figura 2.111).

Atât în zonele rurale, cât și în Orașul Salcea, se identifică frecvent situații în care trotuarele (în cazul în care sunt amenajate) sunt ocupate de autovehicule parcate în dreptul proprietății, la poartă.



***Figura 2.111**. Străzi fără trotuare - ZUF Suceava (exemplificare).*

Se constată că există preocupări pentru dezvoltarea infrastructurii pietonale în localitățile rurale (în figura următoare sunt prezentate spre explificare sectoare pe care există trotuare accesibile și în stare tehnică foarte bună), iar în etapa de propuneri se va pune accent pe îmbunătățirea acestei compenente.



***Figura 2.112**. Trotuare accesibile - ZUF Suceava (exemplificare).*

O situație specială se întâlnește în Comuna Moara, în care odată cu apariția Variantei de ocolire Suceava (DN 2P), s-a produs segregarea teritoriului, în special pentru deplasările pietonale. Deplasarea pietonală între cartierele rezidențiale noi, construite la nord de variant de ocolire și vatra localității, în care sunt amplasate funcțiunile socio-administrative, se poate realiza doar prin DJ 209 C, care intersectează la nivel varianta de

ocolire. Pe acest sector nu sunt amenajate trotuare, existând potențial ridicat de manifestare a problemelor de siguranța circulației.

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că pietonii au fost implicați în 37% din numărul total de victime asociate accidentelor de circulație din Municipiul Suceava, respectiv în 27% din cazuri dacă ne raportăm la întreaga zonă urbană funcțională. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

O altă componentă a sistemelor alternative este cea a infrastructurii pentru biciclete. În situația actuală este funcțională o rețea de aproximativ 15 km (2.113).

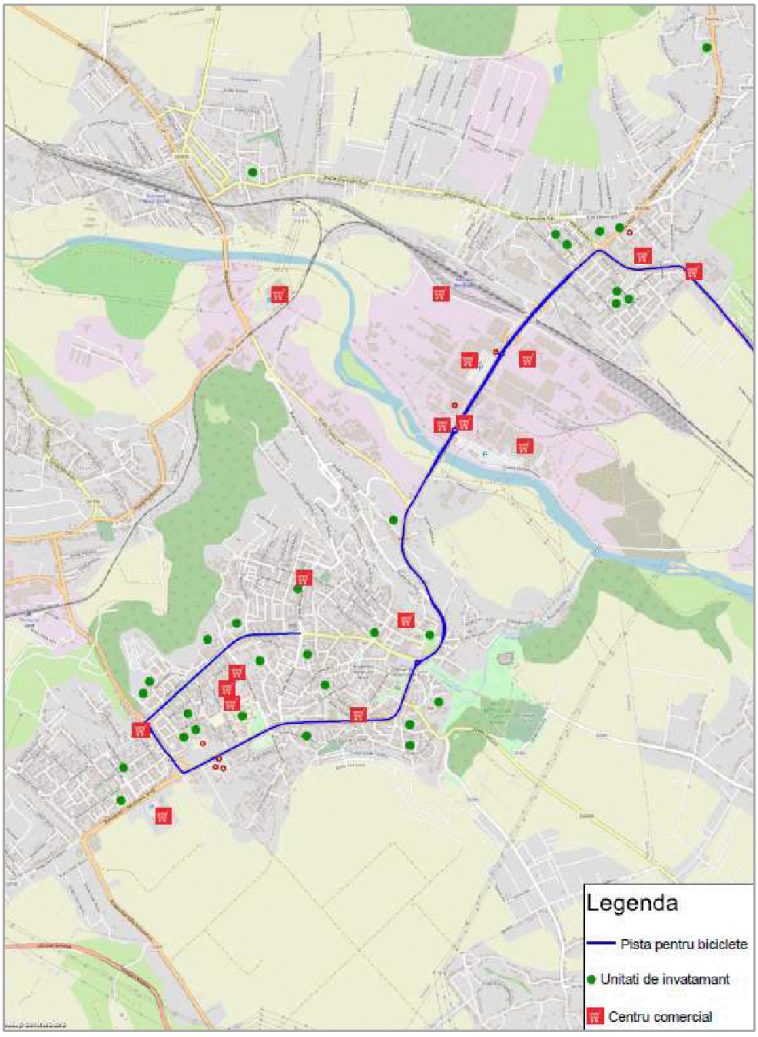


***Figura 2.113**. Infrastructură pentru circulația bicicletelor – situația actuală.*

Sistemul de transport dedicat ciclismului ocupă un loc prioritar în categoria sistemelor alternative de mobilitate, mijloacele de transport aferente acestuia prezentând accesibilitate ridicată în rândul populației comparativ cu mijloace de transport ecologice autopropulsate (autovehicule electrice).

Infrastructura existentă este reprezentată de benzi delimitate pe trotuarele aferente arterelor principale de circulație (marcarea zonei cu verde, dar și semnalizare verticală și orizontală). Acestea au o reprezentativitate bună la nivelul rețelei, fiind localizate pe arterele principale care asigură acces la unități învățământ, zone comerciale, obiective socio-economice, însă prezintă deficiență privind funcționalitatea (sunt marcate pe trotuar în apropierea unor obstacole – figura 2.114, nu prezintă continuitate – figura 2.115).



***Figura 2.114**. Piste de biciclete – obstacole laterale (exemplificare).*

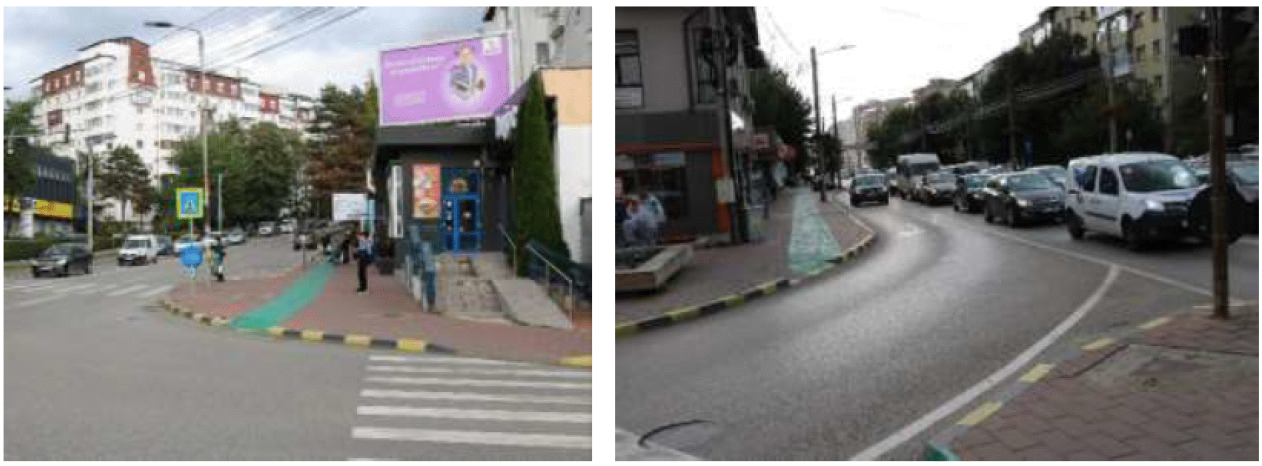


***Figura 2.115**. Piste de biciclete fără continuitate (exemplificare).*

În zonele aglomerate, în special în stațiile de autobuz, se identifică frecvent situații în care benzile pentru biciclete sunt ocupate de călătorii de la transportul public. Totodată, pietonii nu par sa țină seama de regulile utilizare a spațiului public, fiind identificate cazuri în care deși zona pentru pietoni nu este aglomerată, aceștia utilizează banda pentru biciclete (figura 2.116).



***Figura 2.116**. Piste de biciclete ocupate de pietoni (exemplificare).*



Benzile dedicate circulației bicicletelor constituie infrastructura din cadrul sistemului de transport în cauză, pentru întregirea acestuia fiind necesare mijloace de transport și tehnici de exploatare aferente. Astfel, pentru dezvoltarea acestui sistem de transport alternativ, pe lângă realizarea rețelei este necesară funcționarea unor centre de închiriere a bicicletelor și desfășurarea unor campanii de promovare a utilizării acestui mod de transport. Simpa informare pare să nu producă efectele dorite.

La nivelul municipiului există situații în care circulația bicicletelor/ trotinetelor se desfășoară regulamentar, dar și situații în care în lipsa amenajărilor specifice circulația acestor mijloace de transport se desfășoară pe partea carosabilă, pe benzile de circulație dedicate autovehiculelor, aspect care pune în pericol siguranța circulației pentru toți participanții la trafic (figura 2.117).



***Figura 2.117**. Utilizarea pistelor de biciclete/ a carosabilului pentru autovehicule (exemplificare).*

La momentul actual, la nivelul municipiului Suceava funcționează sistemul Suceava - EcoRide ce are în componență 50 de trotinete electrice și 11 standuri cu 70 de porturi de încărcare (figura 2.118). Standurile de încărcare/andocare suntamplasate în următoarele puncte:

- Primăria Municipiului Suceava - Bulevardul 1 Mai;
- Centru – Piața 22 Decembrie - Str. Nicolae Bălcescu;
- Burdujeni – Parcul Copilului/ zona Moldova - Calea Burdujeni;
- Cetate – Cetatea de Scaun a Sucevei – Strada Parcului;
- Obcini – spațiu de joacă – Strada Victoriei;
- Curcubeu – parcare Dorna de lângă Banca Transilvania – Bulevardul George Enescu;
- Centrul de Tradiții – Centrul pentru susținerea Tradițiilor Bucovinene – Strada Universității;
- Mărășești – Parc Mărășești – Strada Mărășești;
- Bucovina – Magazin Bucovina – Strada Ștefan cel Mare;
- Parc Central – Între Banca BCR și Parchet – Strada Ștefan cel Mare;
- Centrul Cultural – Centrul Cultural al Municipiului Suceava – Strada Mihai Eminescu;
- Zona Agrement – Zona de Agrement Tătărași – Strada Roma.



***Figura 2.118**. Standuri pentru trotinetele electrice (exemplificare).*

Programul de funcționare este de luni până duminică între orele 07:00 – 21:30, cu excepția lunilor de iarnă, când activitatea este suspendată.

Tarifele sunt de 0,50 lei/ pornire și 0,40 lei/ minut (în cazul în care utilizatorul parchează trotineta în stand prețul se reduce la 0,30 lei/ minut).

Soluția **Suceava EcoRide** constă în aplicația de închiriere trotinete electrice și vizualizare stații de andocare/ încărcare amplasate în zone strategice ale orașului. Aplicația vă permite să localizați cea mai apropiată stație de andocare a trotinetelor și să deblocați o trotineta pe care o puteți utiliza pentru a vă deplasa cu ușurință în oraș. Uitați de taxele și spațiile limitate de parcare și închiriați un vehicul rapid și ecologic.

În anul 2021, în 7 luni de activitate (mai – noiembrie) aplicația EcoRide a înregistrat peste 6.000 de conturi, peste 30.000 de km parcurși, iar încasările s-au ridicat la valoarea de 96.590 lei (www.monitorulsv.ro).

În localitățile din ZUF Suceava nu sunt dezvoltate infrastructuri pentru componenta de micromobilitate (biciclete, trotinete).

Siguranța deplasării cu acest mod de transport a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că bicicliștii reprezintă 8% din numărul total de victime ale accidentelor înregistrate în Municipiul Suceava, respectiv 10% din numărul total de victime ale accidentelor înregistrate în întreg arealul de studiu. Ca și în cazul pietonilor, pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea infrastructurii specifice și dezvoltarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă derularea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Printre mijloacele alternative de mobilitate se înscriu și autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică.

În situația actuală, la nivelul Municipiului Suceava sunt funcționale 28 stații de încărcare a vehiculelor electice amplasate în teritoriu conform tabelului de mai jos.

Tabelul 2.18. *Localizarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electice, Municipiul Suceava. Sursa datelor. Primăria Municipiului Suceava.*

Nr. crt.	Amplasare stație	Locație	Nr. stații
Stații standard			
1	Parcare internă Primăria Suceava	Str. Alexandru cel Bun	2
2	Garaj Primăria Suceava	Teren aferent sediu administrativ	2
3	Parcare laterală Primăria Suceava	Teren aferent sediu administrativ	2
4	Sediul Direcției Generale a Domeniului Public	Teren aferent DGDP	1
5	Parcare subterană nr.1 Centru	Str. Ana Ipătescu	1
6	Zonă parcare blocuri ANL Obcini	Str. Pictor Șerban Rusu Arbore	1
7	Zonă parcare blocuri ANL Burdujeni	Str. Privighetorii	1
8	Parcare zonă BCR – sediul central	Str. Ștefan cel Mare	1
9	Zona publică Gara Iţcani	Str. Gării	1
10	Parcare strada Samoil Isopescu	Str. Samoil Isopescu	1
11	Parcare publică zona Mănăstirii Zamca	Str. Zamcei	1

Nr. crt.	Amplasare stație	Locație	Nr. stații
Locații stații rapide			
12	Direcția de Asistență Socială Burdujeni	Str. 22 Decembrie	1
13	Zona publică Gara Burdujeni	Str. Nicolae Iorga	1
14	Zona parcare intrare Iulius Mall	Str. Energeticianului	1
15	Piața Centrală – Direcția de Administrare a Piețelor	Str. Petru Rareș	1
16	Parcare magazin Bucovina	Str. Ștefan cel Mare	1
17	Parcare subterană nr.2 Centru	Str. Vasile Bumbac	2
18	Centru pentru Susținerea Tradițiilor Bucovinene	Str. Universității	1
19	Parcare intersecție Mărășești	Str. I.G. Sbierea, parcare bloc T2	1
20	Parcare laterală Primăria Suceava	Teren aferent sediu administrativ	2
21	Sediul Direcției Generale a Domeniului Public	Teren aferent DGDP	1
22	Obcini	Intersecția Bulevard Corneliu Coposu cu str. Castanilor	1
23	Obcini	Str. Victoriei	1
		TOTAL	**28**

În figura 2.119 sunt exemplificate 2 dintre stațiile de încărcare funcționale a vehiculelor electrice la nivelul Municipiului Suceava.



Figura 2.118. *Stații de încărcare a vehiculelor electirice (exemplificare).*

În ceea ce privește situația stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice în localitățile din Zona Urbană Funcțională Suceava, doar localitatea Șcheia dispunde de astfel de stații (2 stații). Localizarea stațiilor de încărcare pe teritoriul zonei analizate este reprezentată în figura următoare.



Tabelul 2.119. *Localizarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electice, Zona Urbană Funcțională Suceava. Sursa datelor. https://gps-online.webshow.ro/.*

Potrivit datelor existente în baza de date a Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, la finele anului 2020 în Județul Suceava erau înmatriculate 115 vehicule electrice și 609 cu propulsie hibridă.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei sistemelor alternative de mobilitate sunt:

- *existența unei rețele de trotuare aflate în stare bună;*
- *existența spațiilor publice degradate în zona cartierelor de locuințe colective;*
- *prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*

- *existența unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni, etc.);*
- *clădirile principalelor instituții sunt dotate cu rampe pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta);*
- *existența procupărilor pentru crearea unei rețele destinate circulației bicicletelor în Municipiul Suceava, prin delimitarea unor benzi pe trotuarele principalelor artere rutiere (lungime de aproxmativ 15 km), dar care trebuie modernizate prin considerarea unui soluții de separare față de fluxurile de pietoni și vehicule;*
- *lipsa infrastructurii pentru biciclete în localitățile din ZUF Suceava;*
- *demararea acțiunilor de creare a unei rețele de stații de încărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Suceava;*
- *lipsa stațiilor de încărcare pentru vehicule electrice în localitățile din Zona Urbană Funcțională.*

2.6. Managementul traficului

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluența circulației și siguranța participantilor la trafic – pietoni, bicicliști, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale: reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate și reglementări prin semaforizare. În prezent, sistematizarea circulației la nivelul rețelei stradale a Municipiului Suceava este realizată prin sisteme încadrate în cele două categorii menționate mai sus (figurile 2.120).

Intersecțiile semaforizate nu prevăd cicluri de semaforizare pentru vehicule, coordonate în mod corelat într-un sistem inteligent de management al traficului, integrat, care să optimizeze funcționarea intersecțiilor în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor (vehicule de transport public, vehicule pentru situații de urgență – ambulanță, pompieri etc). Lipsa unui sistem de management al traficului, care să includă o componenta de organizare a parcărilor însoțită de reguli stricte și penalizare în cazul nerespectării

acestora, conduce la utilizarea haotică a infrastructurii, generând de siguranța circulației (figura 2.121).

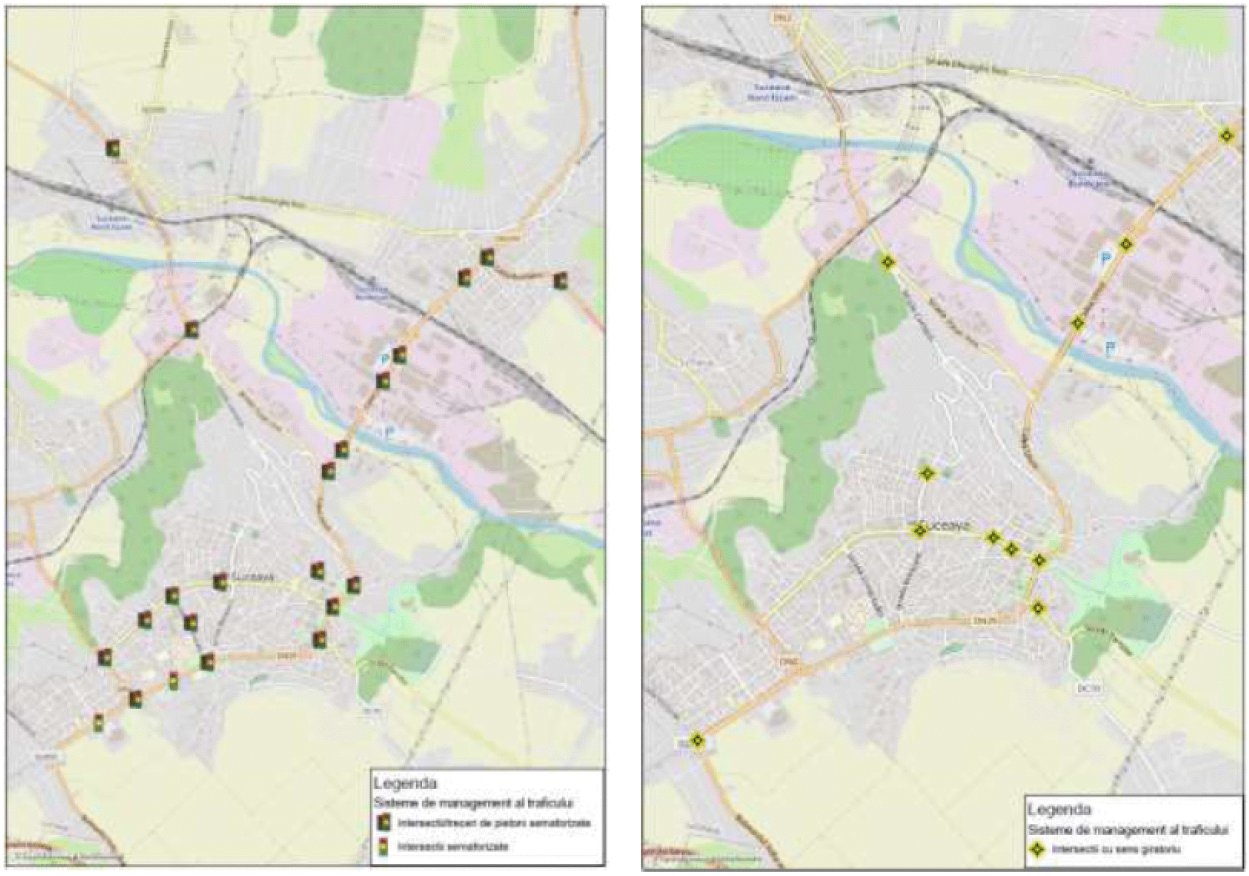


***Figura 2.120**. Sistemele de semaforizare – situația actuală.*



***Figura 2.121**. Nerespectarea regulilor de circulație (Exemplificare).*

Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influență semnificativă asupra siguranței circulației, iar stabilirea valorilor limită în funcție de specificul zonei (funcțiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care

frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care țin de managementul traficului. Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor și a victimelor acestora. Pentru pietoni există șanse mai mari de supraviețuire în situația în care vin în interacțiune cu vehicule care se deplasează cu viteză de până la 30 km/h comparativ cu situațiile în care viteza de deplasare depășește această valoare. Astfel, se impune limitarea vitezei de deplasare pe tronsoanele de infrastructură unde se înregistrează număr important de pietoni și unde nu există amenajări speciale pentru pietoni. La nivelul rețelei stradale a Municipiului Suceava se întâlnesc astfel de zone, în care viteza maximă de circulație este limitată la 30 km/h, în special în jurul unităților de învățământ. În continuare se recomandă intensificarea implementării unor acestei soluții de siguranță a circulației, cu precădere în zonele rezidențiale și în cele cu valori ridicate ale fluxurilor de pietoni.

În Orașul Salcea și localitățile rurale din ZUF Suceava se va avea în vedere dezvoltarea de soluții de calmare a traficului, în special în zonele aglomerate tranzitate de drumuri cu funcțiuni de tranzit (drumuri naționale, drumuri județene).

În ceea ce privește transportul public, în situația actuală nu sunt implementate funcțiuni privind managementul acestui mod de transport (de exemplu: monitorizarea vehiculelor, informarea în timp real a călătorilor în stații, e-ticketing etc). În cadrul proiectului ***"Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava"***, pe care Municipiul Suceava îl are în implementare prin POR 2014-2020, se va dezvolta un sistem de managemnt al transportului public.

La nivelul municipiului nu sunt folosite sisteme inteligente de gestionare a traficului, programele de semaforizare sunt fixe, iar datele de trafic nu pot fi înregistrate în mod automatizat în timp real. Nu există un centru de monitorizare și gestionare a traficului.

Din punct de vedere instituțional/organizațional, Consiliul Local al Municipiului Suceava are atribuții privind asigurarea, potrivit competentelor sale și în condițiile legii, cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate public, printre care și cel de transport public local. Direcția Generală Tehnică și de Investiții, Serviciul Administrare Străzi și Sistematizare Rutieră din cadrul Primăriei Municipiului Suceava reprezintă structura responsabilă de organizarea și gestionarea infrastructurii stradale și a parcărilor. Situație similară se întâlnește și în cazul celorlalte unități administrativ-teritoriale din arealul de studiu.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei managementului traficului sunt:

- *existență zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulație la maxim 30 km/h;*
- *inexistența unui sistem integrat care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor;*

- *lipsa unui sistem flexibil și accesibil de achiziție a legitimațiilor de călătorie pentru transportul public (e-ticketing);*
- *inexistența unei structuri adecvate pentru monitorizarea și controlul eficient al vehiculelor de transport public în timp real.*

2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Complexitatea zonelor funcționale din punct de vedere al mobilității durabile a fost analizată urmărind aspecte precum: (*i*) cererea manifestată pentru modurile de transport public, (*ii*) densitatea pietonilor, (*iii*) parcarea autovehiculelor utilizate pentru deplasările specifice transportului privat, (*iv*) siguranța și securitatea cetățenilor în spațiul public.

2.7.1. Centrul istoric

Zona identificată ca având complexitate ridicată a mobilității reprezintă centrul istoric, partea nordică a zonei centrale delimitate în lucrarea "PUZ – zona centrală" (figura 2.122).

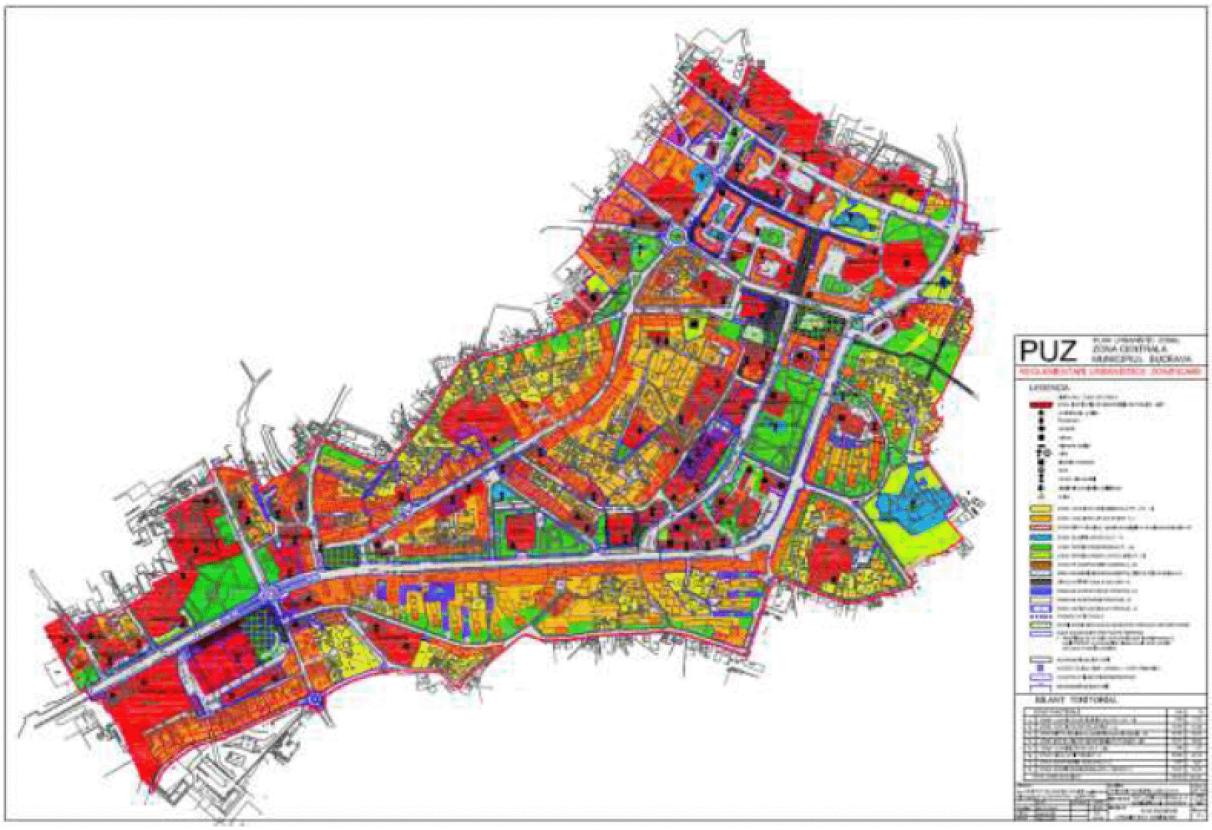


***Figura 2.122**. Zona centrală cu nivel ridicat de complexitate a mobilității. Sursa: PUZ Zona centrală.*

Această zona conține funcțiuni mixte, reunind obiective cu valență istorică (vechiul centru medieval Suceava – zona cuprinsă între str. Petru Rareș la Nord, Ana Ipătescu la Est, Str. Nicolae Bălcescu la Sud și Str. Ștefan cel Mare la Vest), culturală (ansamblul „Curtea Domnească – str. Ana Ipătescu f.n. – sec. XIV – XVII), educațională (Liceul de Artă Ciprian Porumbescu, Colegiul Național Ștefan cel Mare) și comercială (Piața Centrală). Astfel, în interiorul zonei de complexitate ridicată se identifică concentrarea obiectivelor comerciale, administrative, financiare, care atrag fluxuri importante de pietoni și mijloace de transport. În decursul zilelor lucrătoare peisajul urban din zona centrală este predominat de pietoni și autovehicule în staționare sau în mișcare (figurile 2.223).



***Figura 2.223**. Utilizarea spațiului public în zona centrală.*

Implementarea unor măsuri de amenajare a zonei centrale în scopul creșterii accesibilității pietonale constituie o etapă esențială în susținere mobilității urbane durabile în Municipiul Suceava. Acțiunile viitoare în domeniul mobilității trebuie să conducă la reducerea valorilor de trafic auto din acest areal.

2.7.2. Zona comercială Burdujeni

Zona comercială Burdujeni este situată pe teritoriul delimitat de cursul Râului Suceava și linia magistrală de cale ferată 500, pe vechiul amplasament al zonei industriale. Din punct de vedere structural, Municipiul Suceava a fost dezvoltat din două trupuri urbane, despărțite de o amplă zonă industrială. În prezent, conexiunea dintre cele două trupuri, cel sudic (mai dezvoltat din punct de vedere urbanistic și cuprinzând cartierele Obcini, George Enescu, Mărășești, Zamca, Areni și Centru) și cel nordic (mai slab dezvoltat urbanistic și cuprinzând cartierele Cuza Vodă, Burdujeni, Burdujeni Sat, Iţcani) se realizează prin intermediul următoarelor traversări: axul principal al orașului – Calea Unirii, Str. Cernăuți localizată la limita vestică a localității pe direcția drumului european E85 și mai nou pe infrastructura de legătura între Str. Mirăuți și Str. Energeticianului (figura 2.224). Această din urmă traversare prezintă conexiune de capacitate redusă cu rețeaua majoră de

circulație, odată cu darea în funcțiune nu s-au produs modificări semnificative în utilizarea arterei principale – Calea Unirii. În cartierul Burdujeni, Str. Energeticianului se leagă la rețeaua principală prin nodul de acces la zona comercială Iulius Mall, o intersecție a cărei capitate le nivelul orelor de vârf de trafic este depășită. Pentru utilizarea podului în scopul degrevării axei principale sunt necesare investiții pentru creșterea capacității de circulație pe elementele de legătură.



***Figura 2.224**. Podul Unirii Suceava (Str. Mirăuți – Str. Energeticianului).*

Pe teritoriul cuprins între Râul Suceava și rețeaua feroviară, de-a lungul arterei principale sunt amplasate o serie de obiective comerciale cu potențial ridicat de atragere a călătoriilor: Bazar Suceava, Supermarket-ul Lidl, Centrul Comercial Iulius Mall, Hypermarket-ul Auchan, EMAG Showroom Suceava, Centrul Comercial Shopping City, Hypermarket-ul Carrefour, Magazinul Dedeman, Piața En Gross Legume-Fructe. În această zonă au loc interacțiuni între fluxuri importante de pietoni și vehicule, inclusiv vehicule grele de marfă (figura 2.225). O soluție imediată pentru ameliorarea disfuncțiilor identificate ar putea fi amenajarea unui pasaj denivelat pentru pietoni, care să asigure deplasarea în condiții de siguranță între obiectivele comerciale.



***Figura 2.225**. Zona comercială Burdujeni.*

Îmbunătățirea accesibilității pietonale în zona comercială Burdujeni este reclamată și de apariția unui obiectiv de petrecere a timpului liber situat în apropiere, pe malul drept al Râului Suceava. Prin proiectul "Revitalizare spațiu public urban din municipiul Suceava", implementat de Municipiul Suceava cu fonduri externe nerambursabile în cadrul POR 2014-2020, a fost creat un parc nou pe o suprafață de 155.560 mp, pe care s-au amenajat: spații verzi (140.050 mp), alei pietonale și piste pentru bicicliști (9.755 mp), un teren de tenis de câmp, 2 terenuri de badminton/volei, o platformă de fitness și o platformă pentru evenimente culturale (figura 2.226).



***Figura 2.226**. Zona de agrement Râul Suceava.*
Sursa: www.monitorulsv.ro; www.newsbucovina.ro.

Atât zonele comerciale, cât și cea de agrement atrag utilizatori inclusiv din localitățile limitrofe, care fac parte din ZUF Suceava.

2.7.3. Aeroportul Internațional Ștefan Cel Mare Suceava

Aeroportul Internațional Ștefan cel Mare Suceava este situat la est de Municipiului Suceava, pe teritoriul administrativ al orașului Salcea. Acesta se află în administrarea Consiliului Județean Suceava. Distanța de parcurs de la Aeroport până în centrul Municipiului Suceava este de aproximativ 12,5 km (figura 2.227). Conexiunea cu rețeaua majoră de circulație este asigurată prin DJ 290A, care se desprinde din DN 29/ E58.

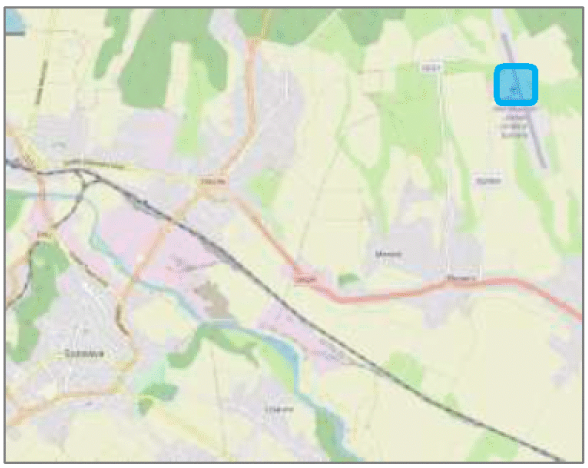


***Figura 2.227**. Aeroportul Internațional Ștefan Cel Mare Suceava – amplasare în teritoriu.*
Sursa: Openstreetmaps, 2022.

La nivelul rețelei globale de transport acesta prezintă buna conexiune, fiind integrat în rețeaua Trans Europeană de Transport (TEN-T) extinsă (figura 2.228).

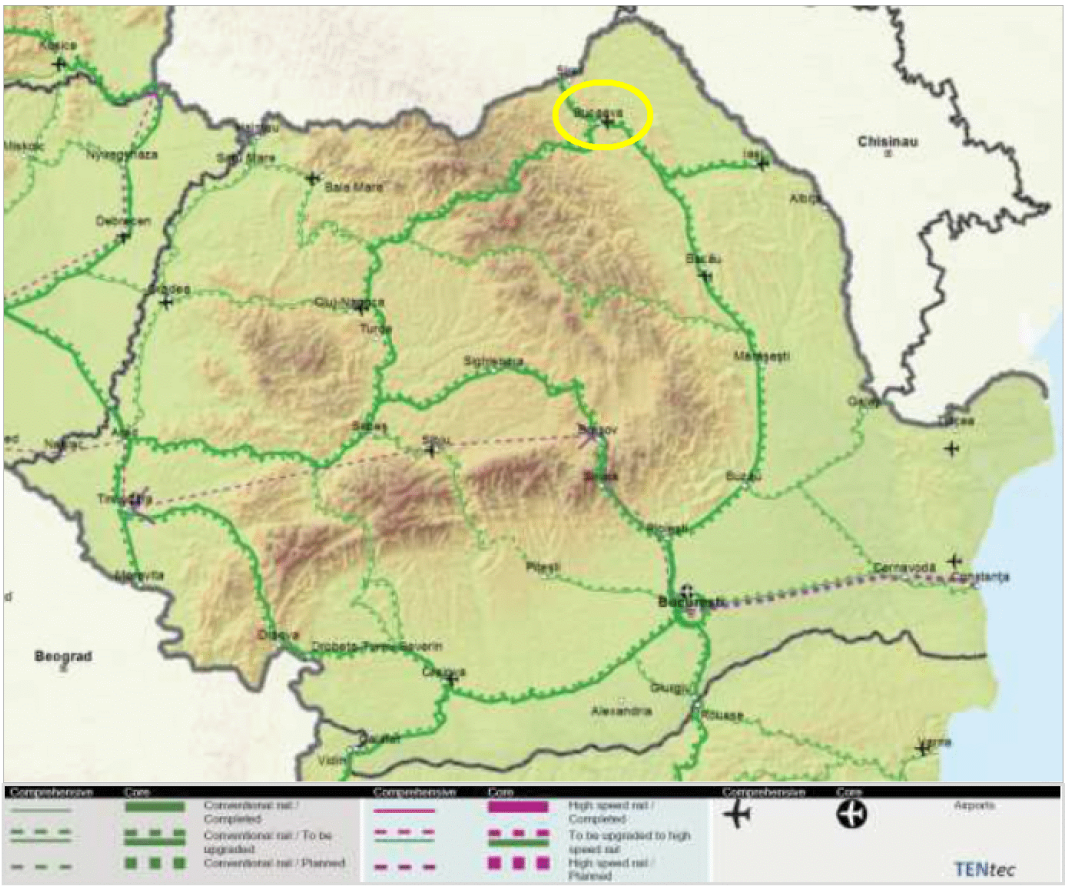


***Figura 2.228**. Rețeaua TEN-T România – Infrastructura aeroportuară. Sursa: Comisia Europeană, 2021.*

În perioada 12 ianuarie 2014 – 12 noiembrie 2015 aeroportul a fost închis pentru implementarea proiectului *"Modernizare suprafață de mișcare și balizaj, turn de control și amenajarea terenului în vederea amplasării sistemului de navigație tip ILS"*, în urma căruia s-au obținut următoarele caracteristici ale aeroportului:

- Pistă nouă de aterizare/decolare – lungime de 2460 m și lățime de 45 m, acostamente 2X7,5 m, cu PCN (Pavement Classification Number) = 110 F/C/W/T;
- Căi de rulare modernizate – lungime de 120m, lățime de 23 m cu acostamente și PCN = 110 F/C/W/T;
- Platformă de îmbarcare/ debarcare modernizată – lungime de 275.5 m, lățime de 113,5 m și PCN = 73 R/A/W/T;
- Turn de control nou cu o înălțime de 19,15 m și o suprafață de 629,80 m^2.
- Sistem de balizaj modernizat – CAT II.
- Servicii de înaltă calitate oferite – creșterea numărului de procesare a pasagerilor până la 200 de persoane/ oră.



***Figura 2.229**. . Aeroportul Internațional Ștefan Cel Mare Suceava.*

În perioada 31.10.2021 – 26.03.2022 sunt programate 50 zboruri pe săptămână, către 11 dintre cele 15 destinații (figura 2.230), din care 10 externe (Bruxelles Charleroi – 4 zboruri, Milano Bergamo – 12 zboruri, Londra Luton – 7 zboruri, Memmingen – 3 zboruri, Bologna – 2 zboruri, Viena – 4 zboruri, Dortmund – 2 zboruri, Roma Ciampino – 3 zboruri, Roma Fiumicino – 3 zboruri, Manchester – 2 zboruri) și una internă (București – 8 zboruri).

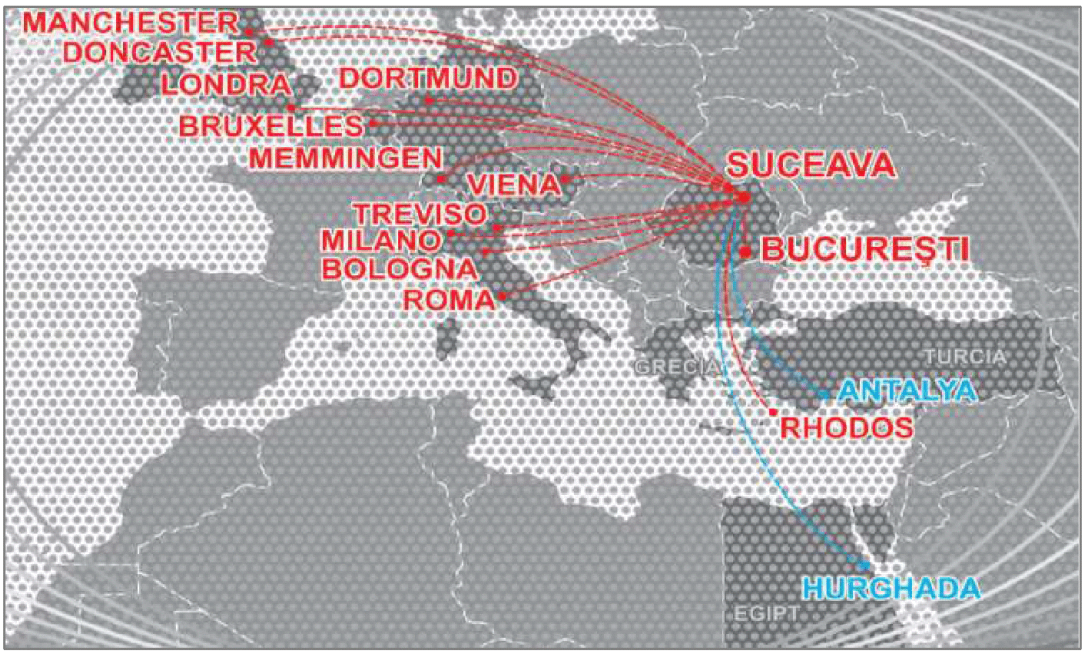


***Figura 2.230**. Relații de transport deservite de Aeroportul Suceava, 2022.*
Sursa: www.aeroportsuceava.ro.

În ceea ce privește cererea de transport, conform datelor statistice, în perioada 2012-2021 pe Aeroportul Suceava au fost înregistrați 1.685.672 pasageri (îmbarcări/ debarcări în trafic intern și internațional). Variația anuală a numărului de pasageri este prezentată în figura următoare. Se observă că valoarea maximă a fost înregistrată în anul 2019, iar cea minimă în perioada 2014-2015, când activitatea a fost suspendată pentru efectuarea lucrărilor de modernizare. Anul 2020 a fost putenic afectat de restricțiile impuse în contextul pandemiei de COVID-19. În anul 2021 a marcat creșterea cu 83% față de valoarea specifică anului anterior, însă reprezintă cu 19,4% mai puțin decât valoarea de vârf înregistrată în anul 2019.

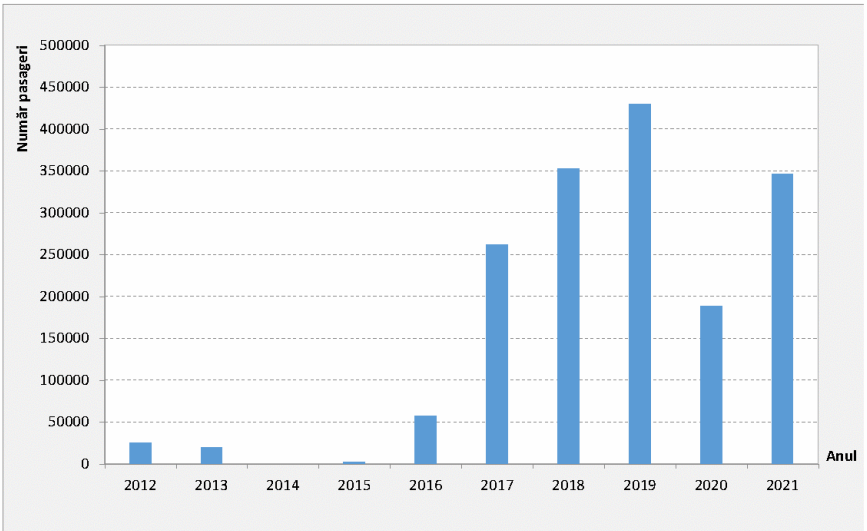


***Figura 2.231**. Număr pasageri transportați, Aeroportul Internațional "Ștefan cel Mare" Suceava, 2012 - 2021. Sursa datelor: INS; CJ Suceava.*

Detalierea structurii activității aeroportuare la nivelul anului 2020 (cele mai recente date statistice disponibile), este prezentată în tabelele de mai jos.

***Tabelul 2.19.** Situație trafic de pasageri Aeroportul Suceava, 2020.*
Sursa datelor: INS – Transportul aeroportuar de pasageri și mărfuri.

Tip cursă	Tip operator	Transport internațional		Transport intern	
		Îmbarcați	Debarcați	Îmbarcați	Debarcați
Regulată	Național	11.955	6.165	8.469	8.535
	Străin	72.223	73.830		
Neregulată	Național	2.230	2.353	158	149

La nivelul anului 2020 Aeroportul Internațional Suceava a fost punct de plecare și sosire pentru 485 curse regulate și 69 curse neregulate (tabelul 2.20).

***Tabelul 2.18.** Situație trafic Origine- Destinație Aeroport Suceava, 2020.*
Sursa datelor: INS – Transportul aeroportuar de pasageri și mărfuri.

Aeroportul de origine a zborului	Aeroportul de destinație a zborului	Curse regulate			Curse neregulate		
		Nr. Zboruri	Nr. Pasageri	Mărfuri	Nr. Zboruri	Nr. Pasageri	Mărfuri
TOTAL		485	17236	-	69	319	-
SUCEAVA	BACĂU	-	-	-	2	2	-
	CLUJ-NAPOCA	1	7	-	1	30	-
	CRAIOVA	-	-	-	3	74	-
	IAȘI	22	195	-	1	1	-
	HENRI	228	8267	-	4	51	-

Aeroportul de origine a zborului	Aeroportul de destinație a zborului	Curse regulate			Curse neregulate		
		Nr. Zboruri	Nr. Pasageri	Mărfuri	Nr. Zboruri	Nr. Pasageri	Mărfuri
	COANDĂ						
	TÂRGU MUREȘ	-	-	-	1	-	-
BACĂU	SUCEAVA	1	-	-	3	2	-
CLUJ-NAPOCA		1	11	-	-	-	-
CONSTANȚA		-	-	-	26	78	-
CRAIOVA		-	-	-	1	36	-
IAȘI		-	-	-	10	32	-
HENRI COANDĂ		232	8756	-	3	-	-
SIBIU		-	-	-	2	5	-
TÂRGU MUREȘ		-	-	-	10	-	-
TIMIȘOARA		-	-	-	1	1	-
TULCEA		-	-	-	1	7	-

În situația actuală, la nivelul rețelei de transport din ZUF Suceava, în care este încadrat și Aeroportul Suceava, se manifestă deficiențe majore privind asigurarea intermodalității transportului public. Aeroportul Suceava, poartă internațională de intrare în Bucovina, nu este racordat la rețeaua de transport public local a Municipiului Suceava (principalul centru urban deservit). Acest aspect se reflectă în accesibilitatea redusă a teritoriului în raport cu modul de transport aerian. În consecință, pentru (*i*) susținerea dezvoltării activității aeriene, în acord cu capacitatea de care beneficiază infrastructura aeroportuară ca urmare a modernizării, (*ii*) creșterea accesibilității rețelei intermodale de transport în scopul orietării către mobilitate durabilă, (*iii*) susținerea dezvoltării economice a zonei prin activități turistice, se recomandă conectarea Aeroportului Internațional Ștefan cel Mare, prin servicii de transport public cu rețeaua de transport public local, stația de cale ferată Burdujeni și un nou terminal de transport regional de călători. Având în vedere că aeroportul se află pe teritoriul administrativ al localității Salcea, satisfacerea cererii de transport către acest obiectiv prin curse ale serviciului de transport public local din Municipiul Suceava nu este posibilă decât în cazul în care operarea se va extinde în cadrul unei asociații de dezvoltare intercomunitară în domeniul transporturilor.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei zonei cu nivel ridicat de complexitate sunt:

- *existența unor sectoare de infrastructură cu densitate ridicată a pietonilor, precum și prezența intensă a autovehiculelor în zona de complexitate ridicată, pentru care trebuie să se aplice măsuri de îmbunătățire a confortului și siguranței;*
- *circulația în condiții de congestie în zona comercială Burdujeni, pe artera principală de legătură între cele două trupuri ale orașului;*
- *lipsa unei conexiuni a aeroportului la rețeaua de transport public.*

3. MODELUL DE TRANSPORT

Modelarea transporturilor constituie o reprezentare abstractizată a deplasării persoanelor și mărfurilor în cadrul sistemului de transport. Aceasta are rolul de a crea o imagine a modului în care cererea de transport va reacţiona în timp la schimbări aduse la nivelul ofertei de transport, exprimată prin politici de transport, infrastructură și servicii de operare.

Aplicaţiile din domeniul transporturilor sunt utilizate cu precădere pentru:

- *previzionarea fluxurilor de trafic;*
- *testarea diferitelor scenarii privind organizarea circulației, configuraţia reţelei de transport, dezvoltarea socio-economică a zonei, utilizarea teritoriului, politici de dezvoltare;*
- *planificarea proiectelor, propunerea traseelor pentru coridoarele de transport;*
- *reglementarea utilizării teritoriului;*
- *identificarea comportamentului utilizatorilor sistemelor de transport;*
- *luarea deciziilor la nivel local, regional, internaţional privind politicile de transport;*
- *estimarea fluxurilor de trafic în absenţa unor date.*

În cadrul PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava, s-a realizat un model de transport cu ajutorul căruia au fost testate scenariile de evoluţie socio-economică, demografică, de amenajare a teritoriului și de configurare a reţelei de transport, la orizontul de analiză 2030.

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul şi de elaborare şi actualizare a documentaţiilor de urbanism publicate prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice nr. 233/2016, specifică faptul că elaborarea unui model de transport în cadrul planurilor de mobilitate urbană este obligatorie pentru localităţile de rang 0 și I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind*

aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, Municipiul Suceava este localitate de rang II, ceea ce înseamnă că nu se înscrie în categoriile pentru care este obligatoriu model de transport.

Deşi realizarea unui model de transport implică alocarea unor resurse substanţiale, iar dimensiunea zonei de studiu permite utilizarea unor metode calitative de analiză, ţinând cont de faptul că testarea măsurilor propuse pe baza unui model de transport va genera răspunsuri mai viabile, care vor fundamenta obiectivele şi direcţiile de acţiune ale planului de mobilitate, în cadrul PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava s-a recurs la realizarea unui model de transport.

În funcţie de capacităţile operaţionale pe care le oferă, modelele de transport se înscriu în următoarele categorii principale:

- *Modele macroscopice unimodale*, în care este luat în considerare un singur mod de transport, iar prognoza cererii de transport este de natură exogenă;
- *Modele macroscopice multimodale*, în care sunt luate în considerare mai multe moduri de transport, iar prognoza cererii este de natură exogenă; interacţiunile modelate sunt limitate la competiţia pentru utilizarea unei reţele comune;
- *Modele macroscopice în patru paşi*, în care atât cererea de transport, cât şi alegerea între modurile alternative este de natură endogenă. Modificărilor care apar în funcţiunile de utilizarea teritoriului le sunt asociate modele exogene;
- *Modele macroscopice integrate - transport și utilizarea teritoriului*, care, suplimentar faţă de modelele în patru paşi, iau în considerare feedback-ul dintre sistemul de transport şi utilizarea teritoriului. Modificările care apar în funcţiunile de utilizare a teritoriului sunt de natură exogenă;
- *Modele microscopice*, care permit simularea fiecărui vehicul, pe baza caracteristicilor infrastructurii de transport, a nivelului de congestie şi a comportamentului psihologic al conducătorului auto.

Alegerea celui mai potrivit model de transport este influenţată de aspecte precum obiectivele studiului, problematica abordată, dimensiunea arealului, gradul de acurateţe şi nivelul de detaliere a rezultatelor aşteptate, disponibilitatea datelor şi a resurselor necesare, etc.

Modelul de transport din cadrul PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava include o rețea plurimodală pentru transportul public și privat. Acesta formalizează alegerile utilizatorului referitoare la (patru paşi):

- *decizia de a efectua sau nu deplasarea pentru un anumit motiv sau scop;*
- *destinația deplasării;*
- *modul de transport folosit;*
- *itinerariul străbătut într-un interval de timp de referință.*

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcţională Suceava este conceput având anul de bază 2021, următorul orizont de analiză fiind anul 2030. Modelarea este realizată la nivel MZA (Media Zilnică Anulă) şi la nivelul orei de vârf de trafic (determinată conform datelor înregistrate în teren) respectând recomadările ghidului publicat de JASPERS în acest domeniu „The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: JASPERS: 2014". Din punct de vedere geografic, modelul de transport este elaborat la nivelul teritoriului admnistrativ al Zonei Urbane Funcţionale Suceava.

Rezultatele obţinute prin modelare au fost folosite pentru cuantificarea indicatorilor privind performanţele sistemului de transport precum: intensitatea traficului de călători şi mărfuri, durate de deplasare la nivelul reţelei, fluxuri de transport (relaţii origine-destinaţie), ponderea modală a deplasărilor, emsii de substanţe poluante, emisii de gaze cu efect de seră (CO_2) etc.

3.2. Colectarea de date

Cererea pentru serviciile de transport prezintă un înalt grad de calitate şi diferenţiere. Există o arie largă de tipuri de cereri de transport, diferenţiate pe perioade ale zilei, pe zile din săptămână, în funcţie de scopul călătoriei, tipul mărfurilor, importanţa vitezei şi frecvenţei de deplasare şi nu numai.

Cererea de transport este *derivată*, nefiind un scop în sine. Cu excepţia deplasărilor efectuate pentru recreere, indivizii călătoresc cu scopul satisfacerii diferitelor nevoi (serviciu, şcoală, cumpărături, sănătate etc.).

Pentru a înţelege şi evalua cererea de transport, este necesar a înţelege modul în care facilităţile utilizate pentru a satisface nevoile umane sau industriale sunt distribuite în spaţiu, atât în context urban, cât şi regional. Un sistem de transport performant măreşte oportunităţile de satisfacere a acestor nevoi, un sistem cu puţine conexiuni sau foarte congestionat reduce opţiunile şi limitează dezvoltarea socio-economică a regiunii deservite.

Cererea de transport ocupă un loc în spaţiu. Spaţialitatea cererii conduce deseori la lipsa de coordonare, rezultând un puternic dezechilibru între cererea şi oferta de transport.

Cererea şi oferta de transport prezintă caracteristici dinamice. O pondere însemnată a cererii de transport este concentrată, în special, în zonele urbane, în perioadele de vârf de trafic. Acest caracter variabil în timp al cererii de transport face mai dificilă analiza şi previzionarea acesteia. Fiecare călătorie este rezultatul unei serii de alegeri multiple realizate de către individ. Cererea este determinată de alegerea de a face o deplasare pentru un anume motiv, pe un anume itinerariu şi într-o anumită perioadă a zilei, în

situaţia în care utilizatorul este dependent de automobil, iar pentru cel care nu posedă automobil, acestă alegere va conţine şi etapa opţiunii pentru un anumit mod de transport.

Având în vedere caracteristicile cererii de transport menţionate, pentru a putea identifica particularităţile specifice arealui de studiu, este necesară cunoaşterea unor seturi de date din categoriile descrise mai jos.

3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare

Comportamentul de deplasare al indivizilor este influenţat de o serie de factori de natură socio-economică şi demografică, precum: vârsta, venitul, deţinerea permisului de conducere, deţinerea de vehicule, etc.

Obţinerea unor informaţii pe baza cărora să se creioneze comportamentul de deplasare este posibilă prin intermediul anchetelor de mobilitate, în cadrul cărora se culeg informaţii cu privire la caracteristicile gospodăriilor şi obiceiurile persoanelor cu privire la deplasările pe care le-au efectuat într-o zi lucrătoare. Chestionarul este structurat în trei părţi principale referitoare la:

- *Informaţii generale privind mărimea gospodariei*, incluzând număr de persoane, autovehicule disponibile, numărul de biciclete deţinute etc.;
- *Informaţii caracteristice persoanei*, cum ar fi: vârsta, sexul, ocupaţia, deţinerea permisului de conducere auto, locul de muncă sau de studiu etc.;
- *Informaţii caracteristice privind deplasările efectuate, în ziua precedentă, într-o perioadă de 24 de ore*. Informaţiile includ originea deplasării, destinaţia deplasării, ora de plecare şi ora de sosire, modul de transport utilizat, scopul deplasarii, etc.

Cu ocazia acestui studiu au colectate date pe un eşantion de reprezentând 1,14% din numărul total de locuitori înregistraţi în localităţile din Zona Urbană Funcţională Suceava (Conform INS).

În urma prelucrării datelor, a rezultat că în medie o gospodărie este formată din 3,11 membri. Detalierea interviului cu privire la comportamentul de mobilitate în acord cu metodologia specifică acestui tip de anchetă sociologică, a avut ca subiecţi persoanele cu vâsta de peste 5 ani. Structura pe clase de vârstă a persoanelor care fac parte din gospodăriile anchetate este prezentată în figura 3.1.

Potrivit datelor declarate, în medie, în decursul unei zile lucrătoare, un locuitor din arealul de studiu realizează 2,2 călătorii. Persoanele vârstice efectuează în medie 0,7 deplasări pe zi, în timp ce persoanele aflate în câmpul muncii (25-65 ani) realizează 2,8 călătorii pe zi.

Un alt factor de natură socio-economică, care influenţează mobilitatea (număr de deplasări, alegerea modului de transport) este disponibilitatea unui vehicul personal. În setul de

întrebări destinate clarificării situaţiei socio-economice a gospodăriilor s-a regăsit şi cea legată de numărul de autovehicule deţinute la nivel de gospodărie. În urma prelucrării datelor culese, rezultă că 89% dintre respondeți au declarat că dețin cel puțin un autoturism în gospodărie, iar 58% au declarat că dețin cel puțin o bicicletă în gospodărie.

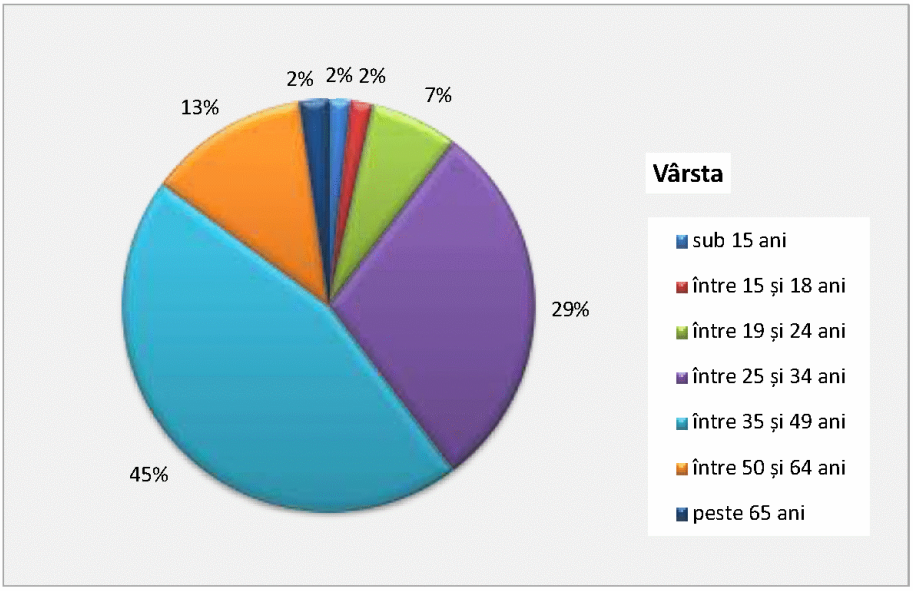


***Figura 3.1**. Distribuţia pe clase de vârstă a membrilor gospodăriilor anchetate.*

Pe lângă factorii analizaţi, decizia de efectuare a unei călătorii şi modul de transport ales sunt influenţate şi de accesibilitatea sistemului de transport public. În cadrul anchetei efectuate s-a solicitat respondenţilor să estimeze durata deplasării de la reşedinţă până la cea mai apropiată staţie de transport public. Valoarea medie rezultată la nivelul întregului eşantion este de 9,4 minute, în timp ce valoarea maximă declarată a fost de 35 minute.

Pentru surprinderea comportamentului de deplasare al utilizatorilor au fost solicitate informaţii privind deplasările efectuate în ziua precedentă completării chestionarului, într-un interval de 24 de ore.

Din totalul călătoriilor frecvența cea mai ridicată o au cele a căror durată este de peste 30 minute (22%). Frecvenţă ridicată au și călătoriile a căror durată este cuprinsă între 11 și 15 minute (19%), respectiv 16 și 20 minute (18%). Distribuţia numărului de călătorii pe intervale ale duratei călătoriei este reprezentată în figura 3.2.

Durata medie a deplasării, indiferent de modul de transport utilizat a fost de 21,7 minute.

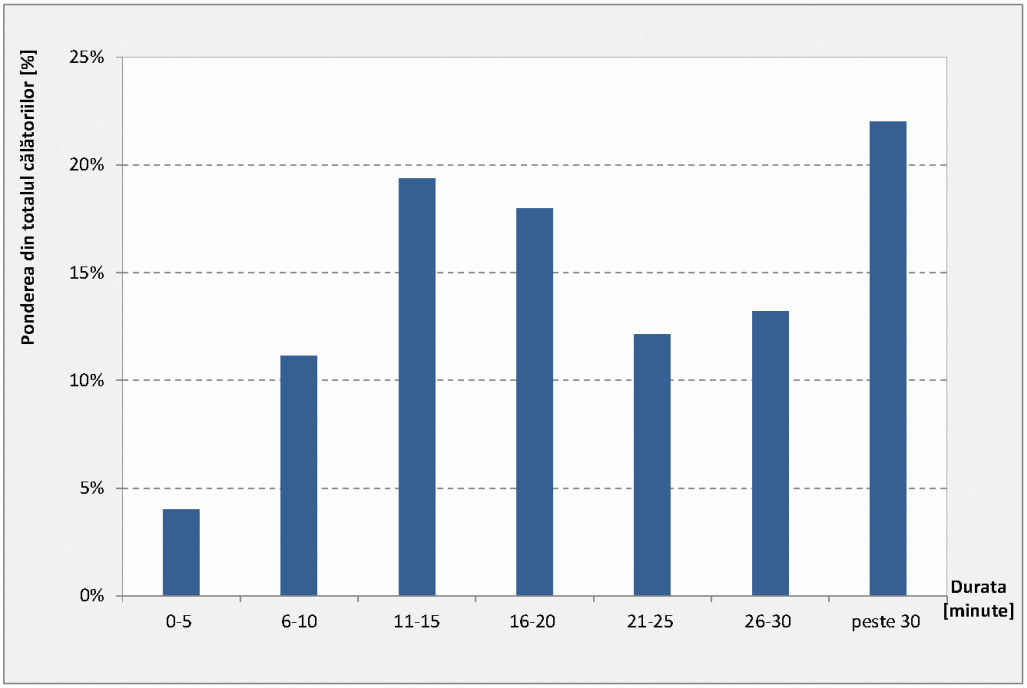


***Figura 3.2**. Distribuția călătoriilor după durată.*

În cadrul anchetei au fost indicate 8 scopuri principale ale călătoriilor, completate de unul general pentru călătoriile în alt scop decât cele specificate, respectiv (figura 3.3):

- *Serviciu;*
- *Interes de serviciu;*
- *Educație;*
- *Ducerea / aducerea copiilor la / de la scoală;*
- *Cumpărături;*
- *Recreere (plimbare, vizită, agrement);*
- *Întoarcere la domiciliu;*
- *Altul*

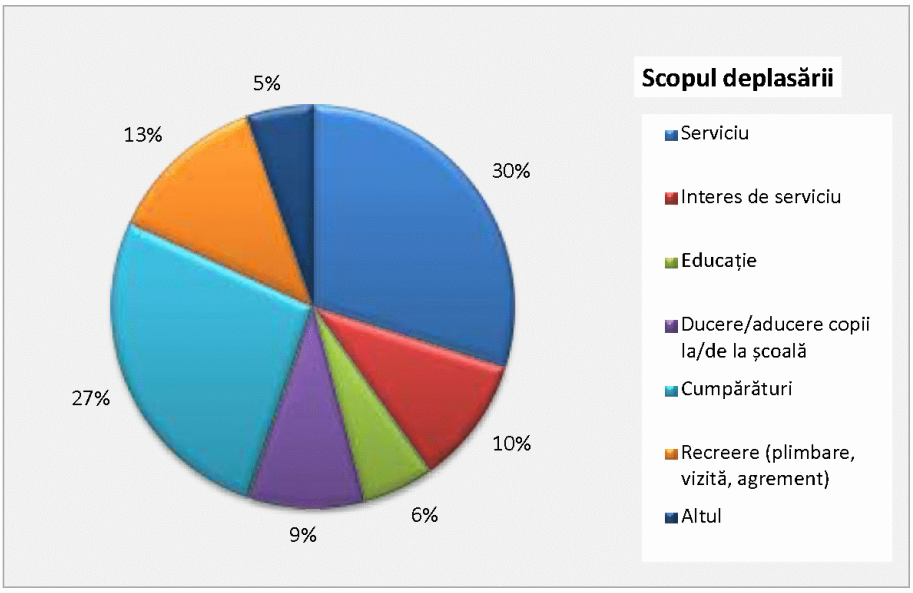


***Figura 3.3**. Distribuția călătoriilor după scop.*

Poporția călătoriilor realizate în scopuri regăsite printre cele menționate este reprezentată în figura 3.3. Exceptând deplasările de întoarcere la domiciliu, în urma prelucrării datelor a rezultat că ponderea cea mai ridicată este atinsă de deplasările efectuate pentru ajungerea la serviciu (30% din călătorii), urmate de cele pentru cumpărături (27% din călătorii),

pentru recreere (13%) și cele în interes de serviciu, care reprezintă 10% din totalul călătoriilor.

Un indicator care descrie comportamentul de mobilitate al cetăţenilor la nivelul unei localităţi este distribuţia modală a călătoriilor.

În cadrul anchetelor în gospodării au fost predefinite 8 moduri de transport specifice arealului de studiu din care respondentul le-a indicat pe cele utilizate pentru fiecare călătorie declarată. Acestea sunt: *Pietonal, Bicicleta, Motocicleta, Autoturism în calitate de șofer, Autoturism în calitate de pasager, Autobuz, Maxi-taxi (microbuz) și Taxi.*

Distribuţia călătoriilor declarate pe moduri de transport este prezentată în diagrama din figura 3.4.

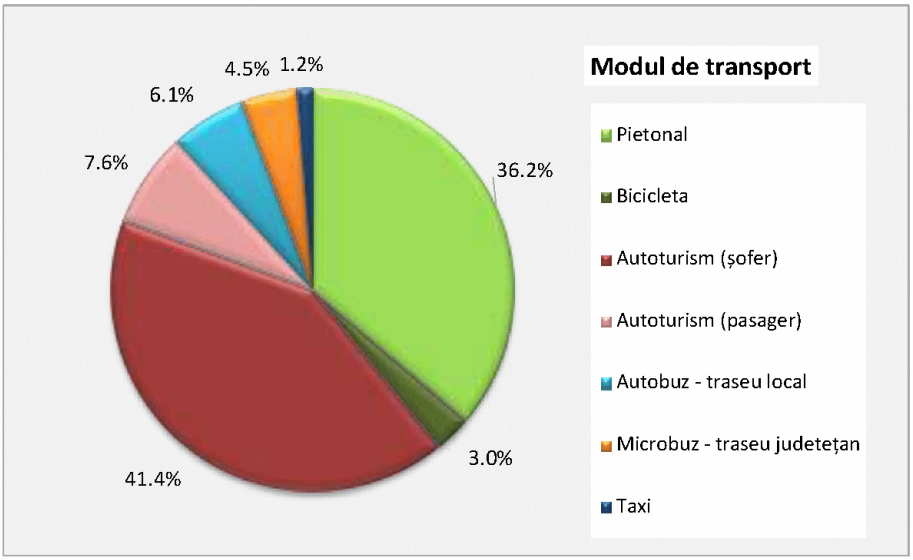


***Figura 3.4**. Distribuția modală a călătoriilor.*

Autoturismul este principalul mod de transport (ca proporţie din totalul deplasărilor) care apare în preferinţele utilizatorilor. Este folosit pentru 41,4% din totalul deplasărilor realizate în situaţia în care respondentul a fost conducător auto şi pentru 7,6% din deplasări în situația în care respondentul a utilizat acest mijloc de transport în calitate de pasager. La această pondere specifică utilizării autovehiculului personal se adaugă la categoria autoturism o pondere de 1,2% specifică deplasărilor cu taxi.

Amplasarea reşedinţelor în raport cu localizarea activităţilor socio-economice, administrative, comerciale şi de recreere facilitează deplasările pietonale în interiorul localităţilor, fapt care se demonstrează prin ponderea de 36,2% a utilizării acestui mod de transport. În ceea ce privește transportul public, 6,1% din totalul deplasărilor zilnice sunt atrase de transportul public local, și 4,5% de transportul public județean. După deplasările realizate cu autovehiculul personal, pe jos sau cu transportul public, din datele înregistrate rezultă că deplasările pentru care se utilizează bicicleta reprezintă o pondere de 3% din totalul deplasărilor zilnice.

În cazul în care conducătorul auto nu se deplasează singur, numărul mediu de ocupanți într-un autoturism este 1,91.

Principalele probleme semnalate de respondenți sunt: traficul greu în oraș/ blocajele care apar la orele de vârf, străzi în stare tehnică proastă și lipsa/ insuficiența locurilor de parcare.

Referitor la modul de transport utilizat frecvent pentru deplasarea în zona centrală, a rezultat că în prezent predomină autoturismul, urmat de transportul pietonal, transportul public, iar dacă vor exista facilități, apar printre preferințe și transportul cu bicicleta.

În ceea ce privește modul de deplasare utilizat în cazul în care permite infrastructura și facilitățile, pe primul loc, în opinia respondenților, se situează transportul public, urmat de cel cu bicicleta, cu autoturismul și pietonal.

3.2.2. Date privind volumele de trafic

Volumele şi structura fluxurilor de trafic specifice sistemului de transport care face obiectul studiului reprezintă elemente de ieşire în cadrul unui model de transport. Calibrarea şi validarea unui astfel de model necesită cunoaşterea unui set de date caracteristice cererii de transport *ex-post*, cu privire la aceşti parametri, cât mai reprezentative din punct de vedere al eşantionului considerat şi al preciziei de înregistrare.

Există o gamă largă de metode de culegere a datelor de trafic în vederea estimării cererii *ex-post*. În funcţie de amplasarea observatorilor faţă de calea de rulare, acestea pot fi clasificate în două categorii principale: *metode intruzive* – presupun amplasarea observatorului în contact cu calea de rulare; *metode neintruzive* – presupun utilizarea tehnicilor de observare de la distanţă.

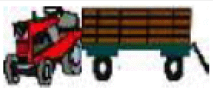
În cadrul prezentului studiu datele de trafic au fost culese prin metoda neintruzivă, care constă în contorizare manuală. Aceasta este o metodă tradiţională care implică ca un observator uman să contorizeze numărul vehiculelor care tranzitează o anumită secţiune a reţelei. Prin această metodă se poate realiza o monitorizare a traficului detaliată pe tipuri de vehicule şi direcţiile de deplasare.

Anchetele de trafic s-au derulat în perioada mai-iunie 2021, pe durata de 8 ore, în intervalele orare 07:00 – 11:00 și 14:00 – 18:00, în 6 posturi amplasate în puncte cheie din cadrul reţelei stradale (figura 3.5). Vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic au fost încadrate în 10 categorii principale (tabelul 3.1). În scopul corelării cu valorile de trafic caracteristice rețelei majore de transport din Zona Urbană Funcțională Suceava, au fost utilizate valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe sectoarele drumurilor județene învecinate Municipiului Suceava cu ocazia recensământului general de circulație realizat la nivel național de CESTRIN – CNAIR/ Consiliul Județean Suceava în anul 2015, și anume:

- Post 2845, DJ 178A, km 2+400, sector DN 17 – DJ 209D (Costana);
- Post 2811, DJ 208A, km 3+600, sector Mun. Suceava – DJ 208B (Udești);
- Post 2817, DJ 208D, km 5+150, sector Mun. Suceava (DN 2) – DN 29A;
- Post 2844, DJ 208U, km 2+750, sector DJ 208D – Mănăstirea Dragomirna;
- Post 2843, DJ 208V, km 1+800, sector DN 2 – Pătrăuți;
- Post 2831, DJ 209C, km 6+400, sector Mun. Suceava (DN 2) – DC 25 (Vorniceni);
- Post 2860, DJ 290A, km 1+000, sectorDN 29 – Aeroport;

Localizarea posturilor de anchetă pe drumurile județene este reprezentată în figurile de mai jos.

Tabelul 3.1. Categorii de vehicule contorizate.

Nr. crt.	Categorie	
1./ 1'.		Biciclete / Motociclete, scutere, etc.
2.		Autoturisme
3.		Microbuze călători
4.		Autocamionete şi autospeciale cu MTMA <=3,5 tone
5.		Autocamioane şi derivate cu 2 axe
6.		Autocamioane şi derivate cu 3 sau 4 axe
7.		Vehicule articulate (tip TIR) şi remorchere cu trailer, cu peste 4 axe
8.		Autobuze şi autocare
9.		Tractoare cu/fără remorcă şi vehicule speciale
10.		Autocamioane cu 2, 3 sau 4 axe cu remorcă (tren rutier)

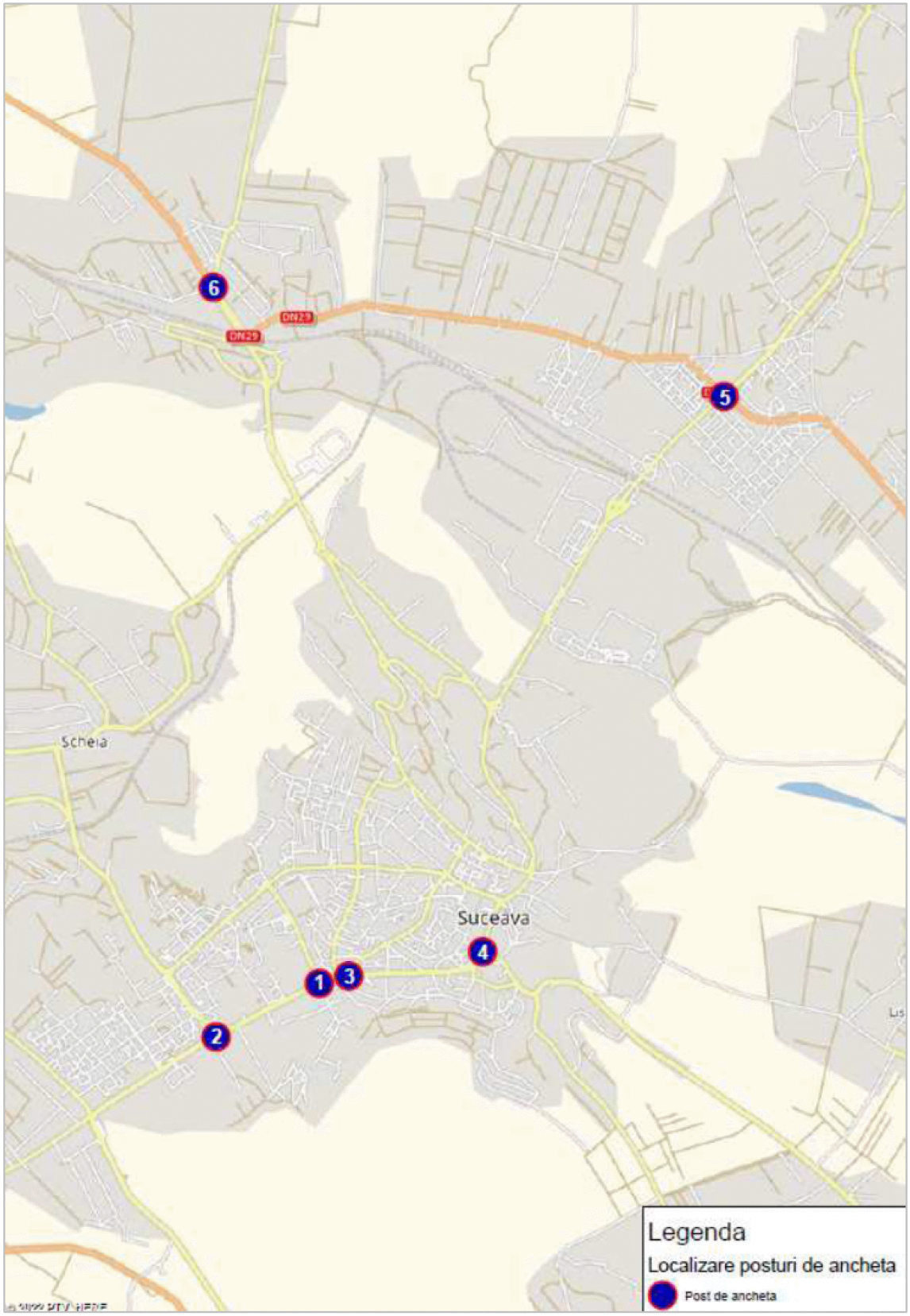


***Figura 3.5**. Amplasarea posturilor de anchetă – Municipiul Suceava.*

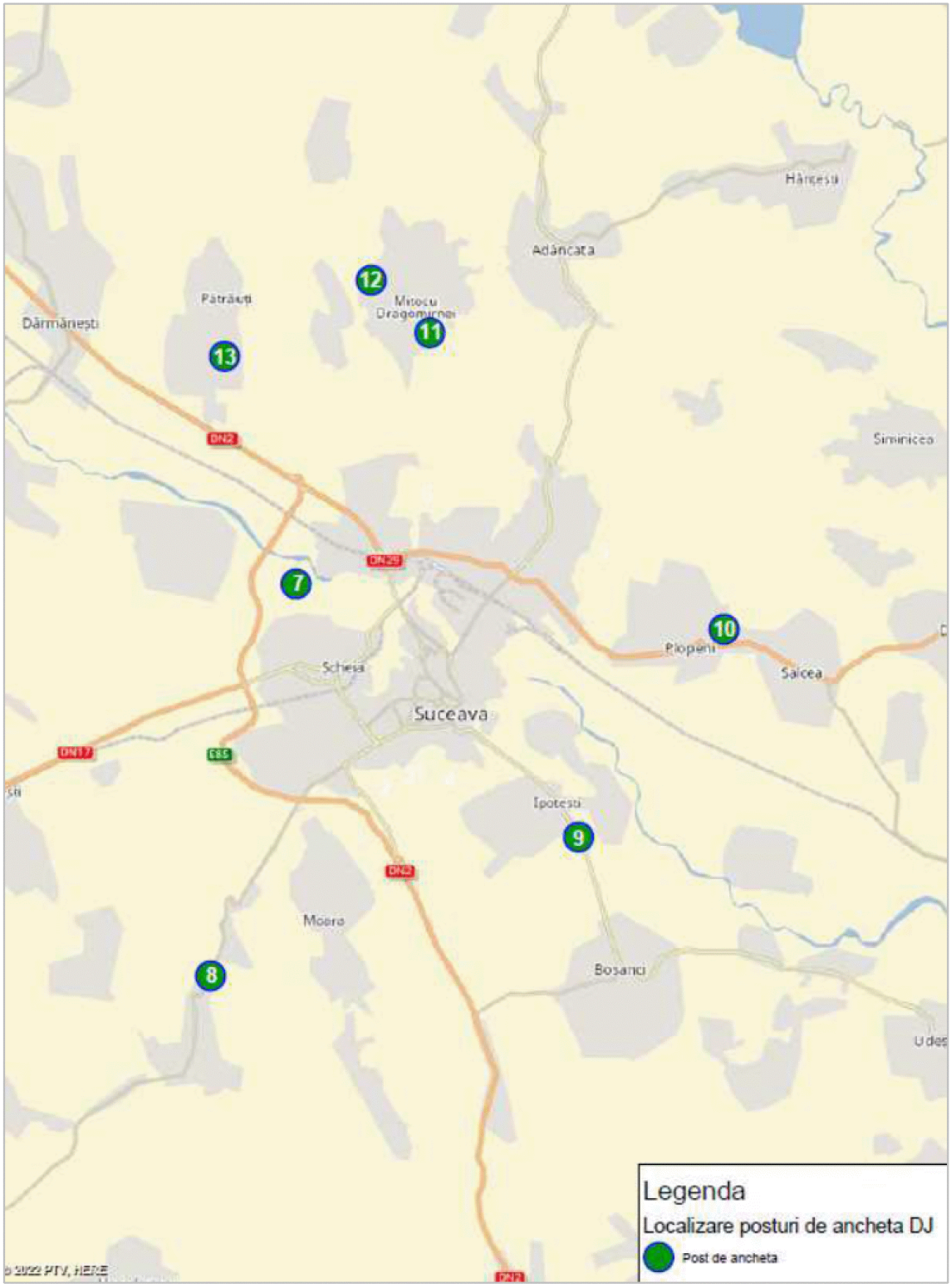


***Figura 3.6**. Amplasarea posturilor de anchetă pe drumurile județene din ZUF Suceava.*

Spre exemplificare, în figurile 3.7 - 3.10 sunt prezentate distribuţiile temporale ale numărului de vehicule contorizate, pe categorii, înregistrate în postul de anchetă 1, Intersecție Str. Universității – B-dul 1 Mai.

POST 1 – Intersecție Str. Universității – B-dul 1 Mai.

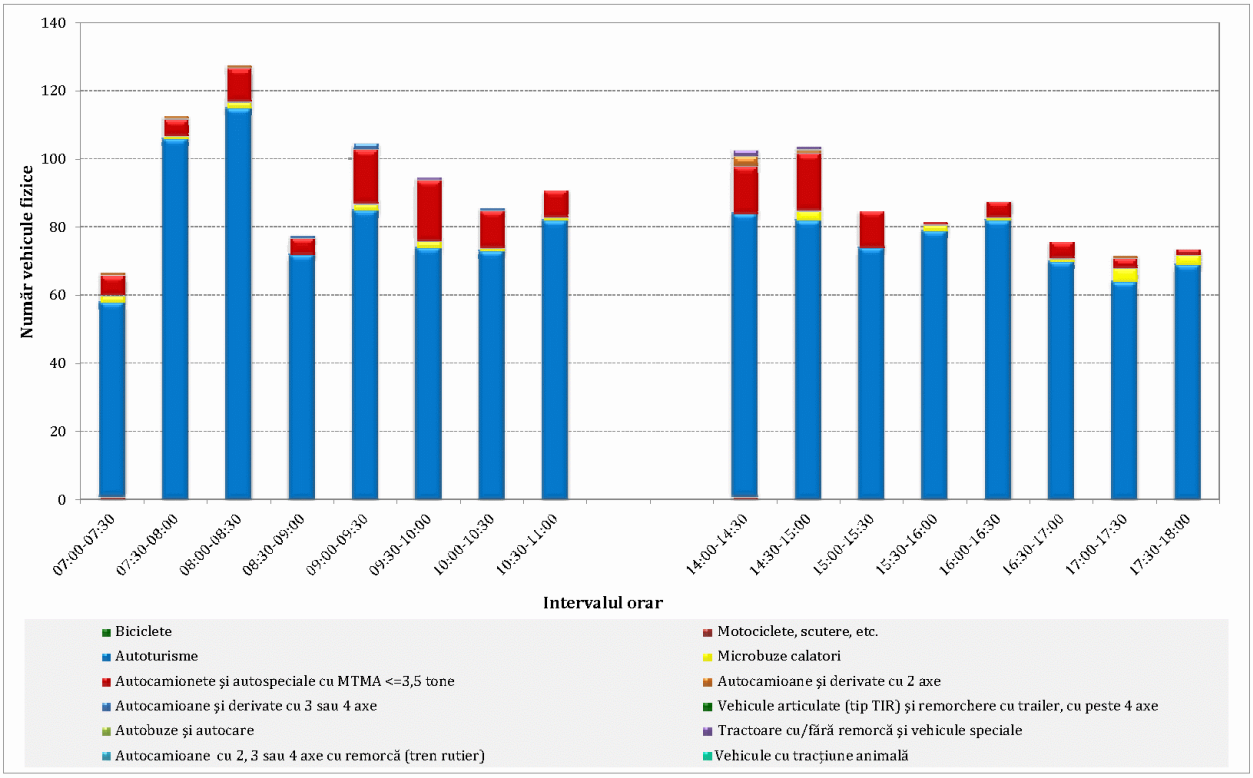


***Figura 3.7, a**. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – B-dul 1 Mai Vest - stânga.*

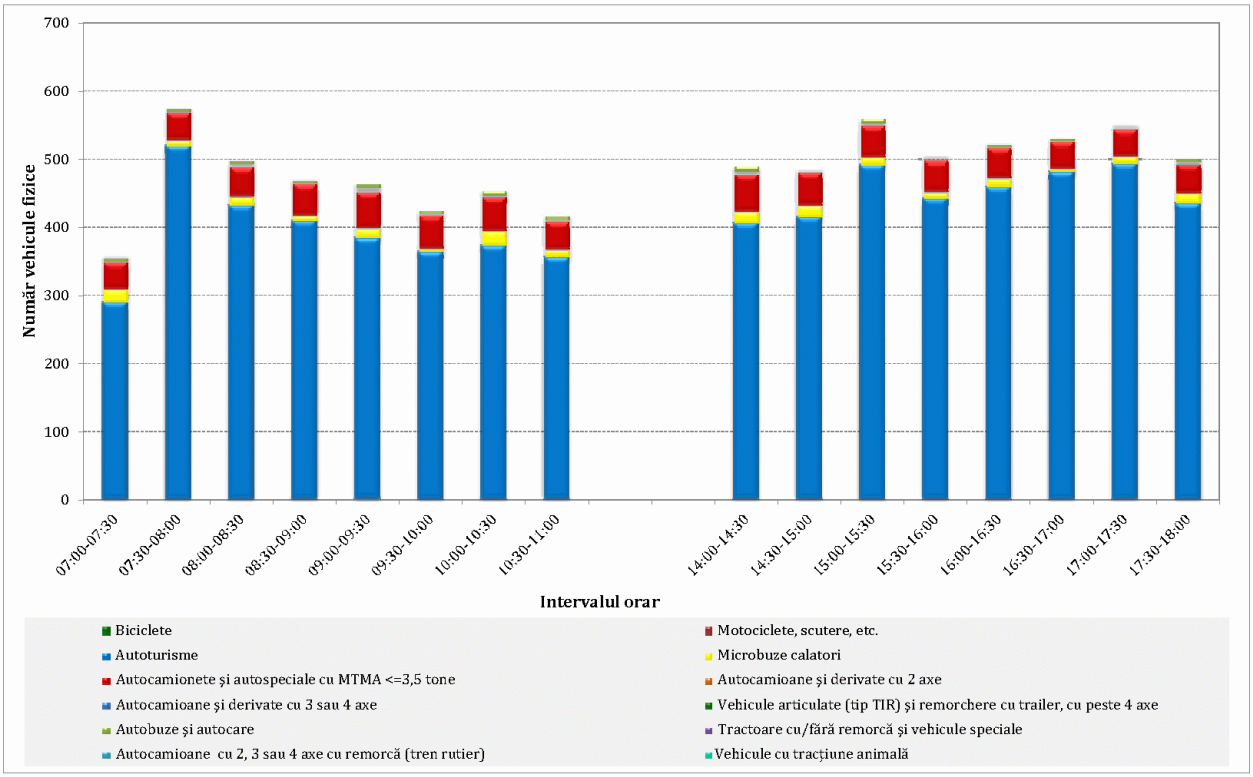


***Figura 3.7, b**. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – B-dul 1 Mai Vest - înainte.*

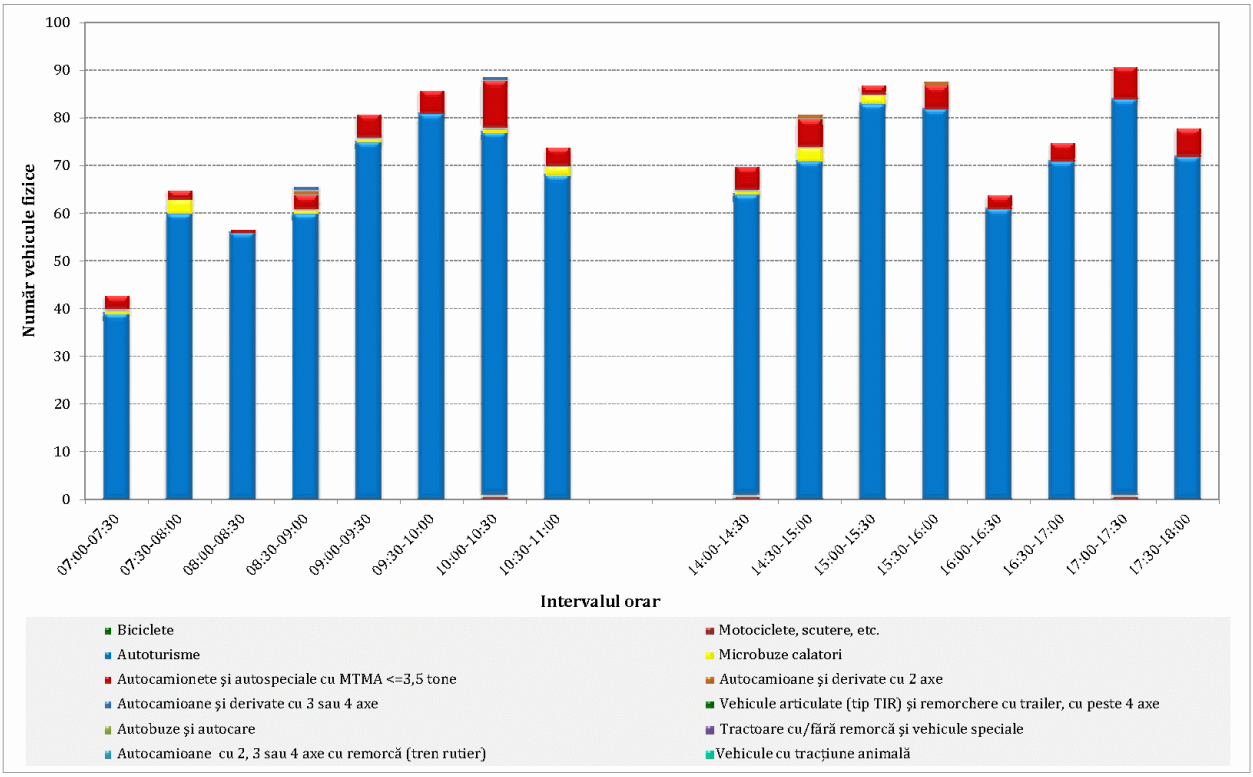


***Figura 3.7, c**. Distribuţia volumelor de trafic. Postul 1, Braţ – B-dul 1 Mai Vest - dreapta.*

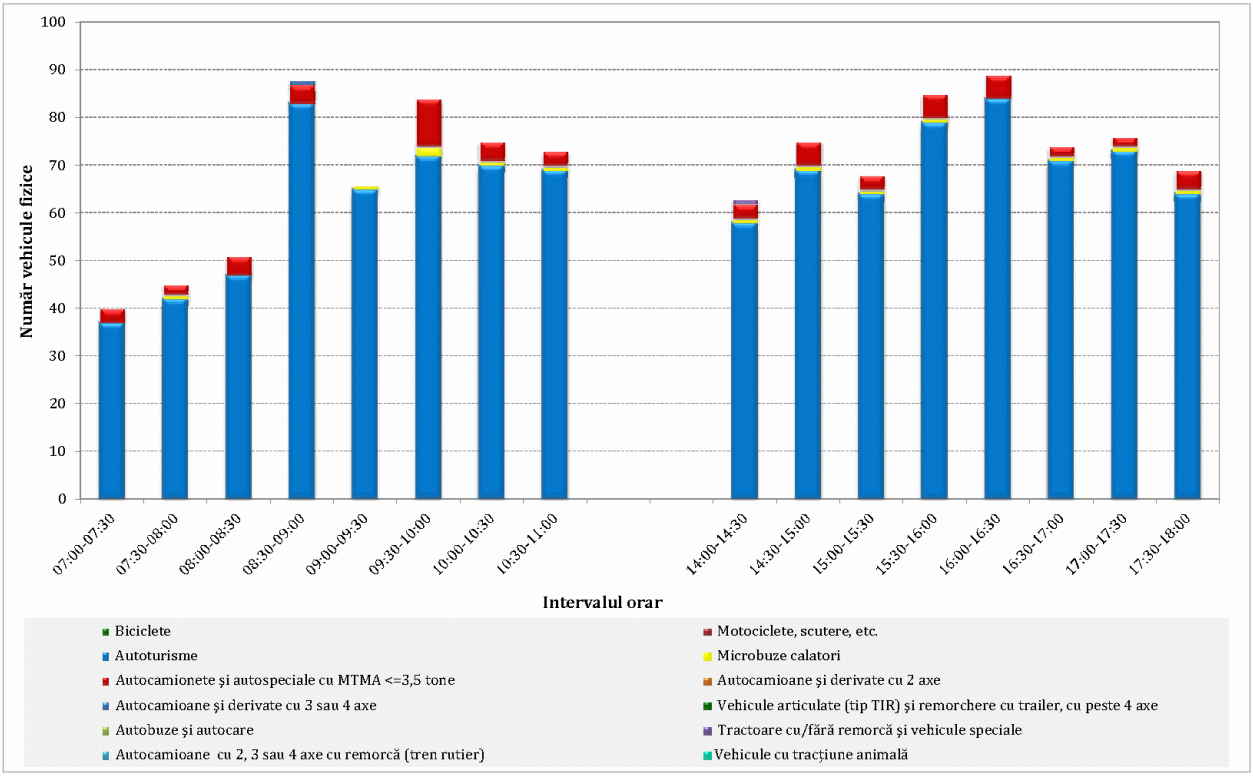


***Figura 3.8, a**. Distribuţia volumelor de trafic. Postul 1, Braţ – B-dul 1 Mai Est - stânga.*

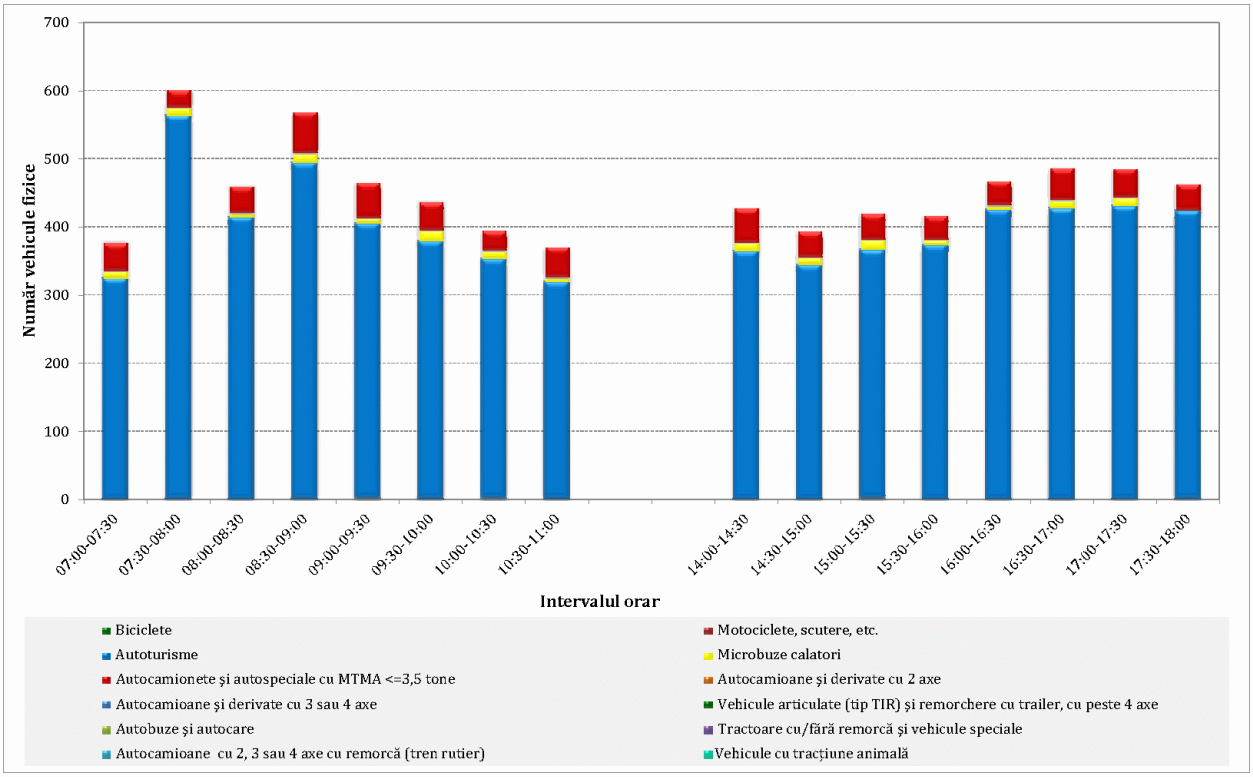


***Figura 3.8, b**. Distribuţia volumelor de trafic. Postul 1, Braț – B-dul 1 Mai Est - înainte.*

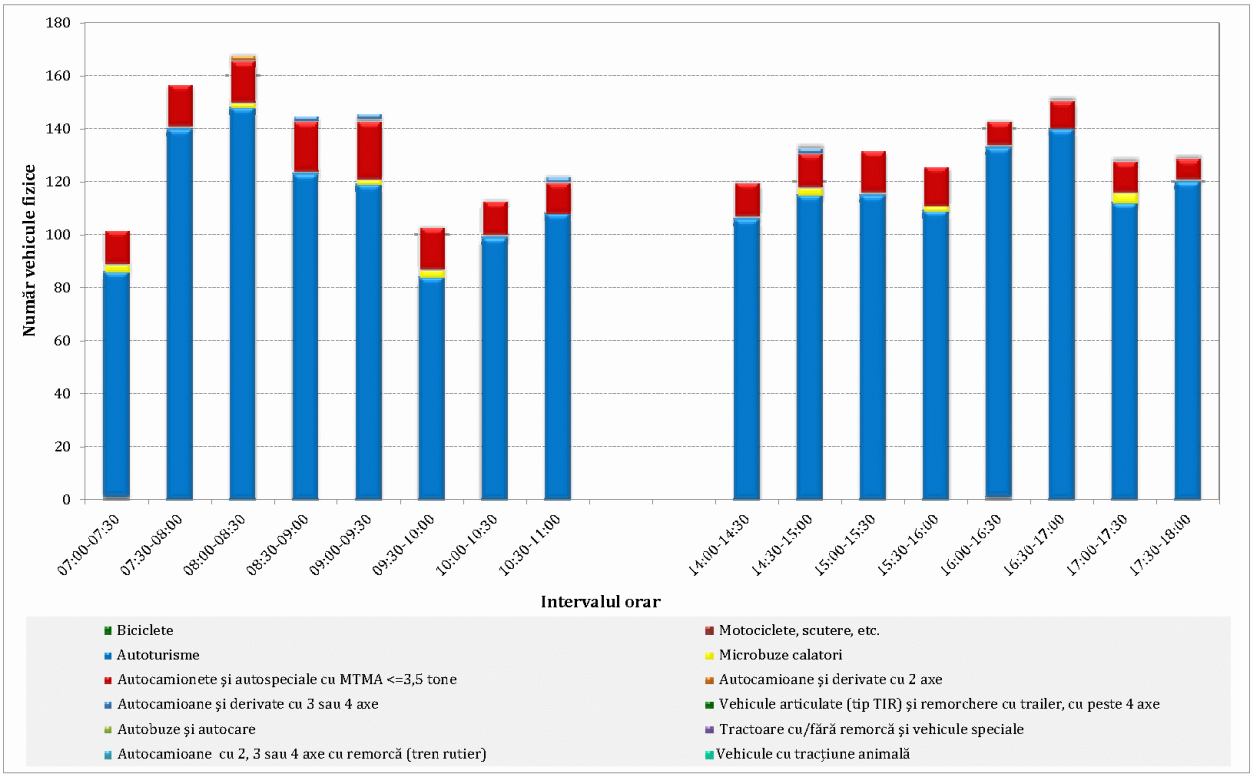


***Figura 3.8, c**. Distribuţia volumelor de trafic. Postul 1, Braț – B-dul 1 Mai Est - dreapta.*

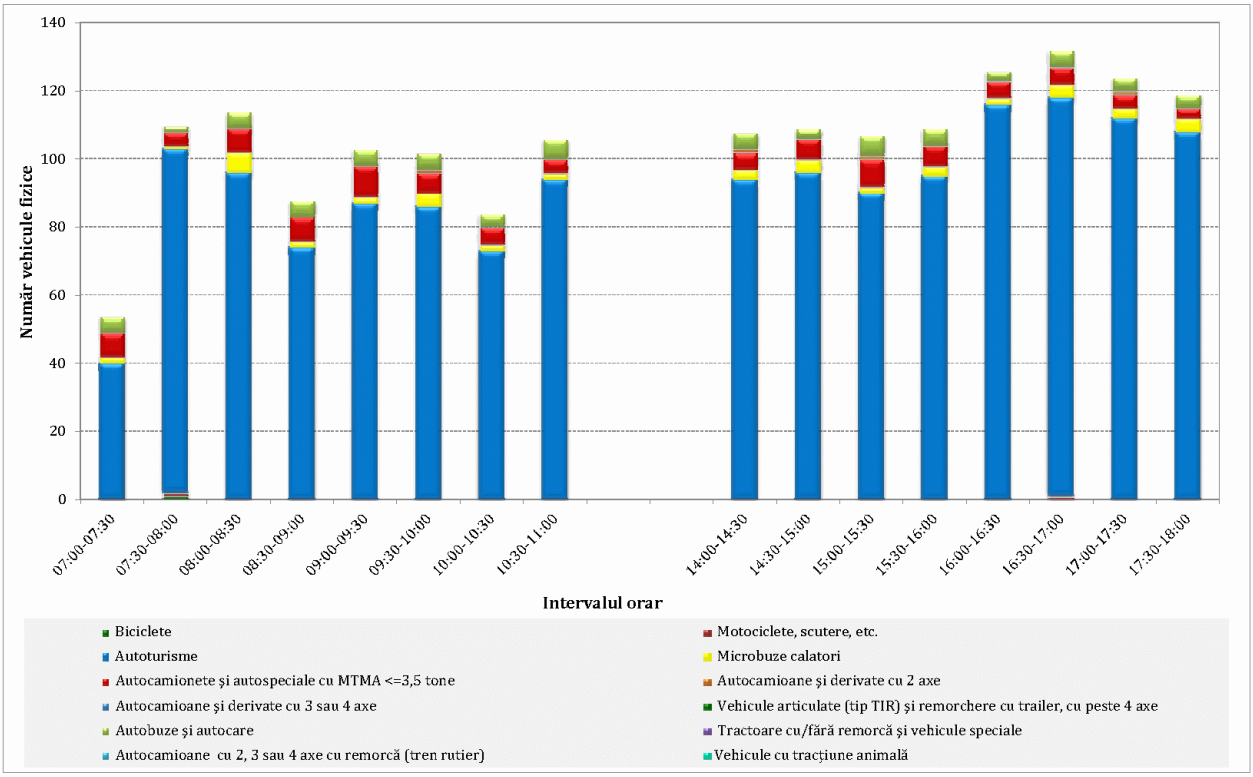


***Figura 3.9, a**. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Str. Universității Nord - stânga.*

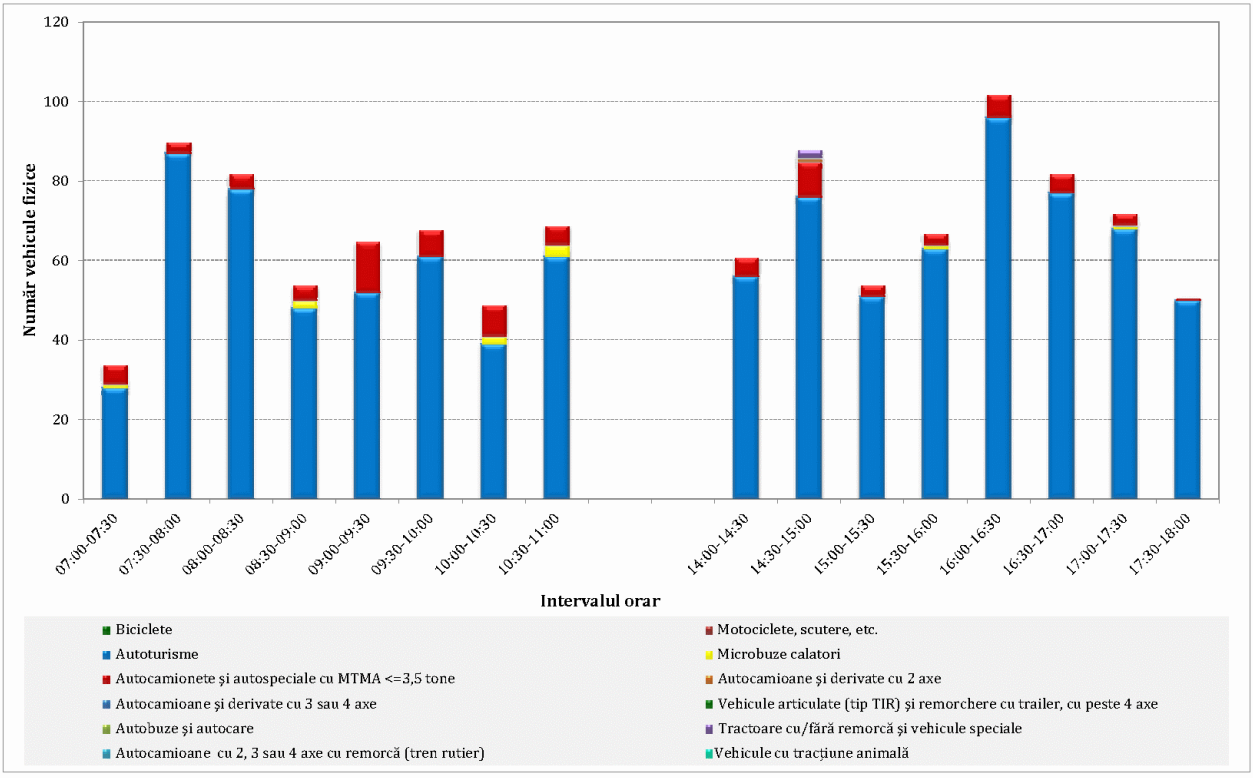


***Figura 3.9, b**. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Str. Universității Nord - înainte.*

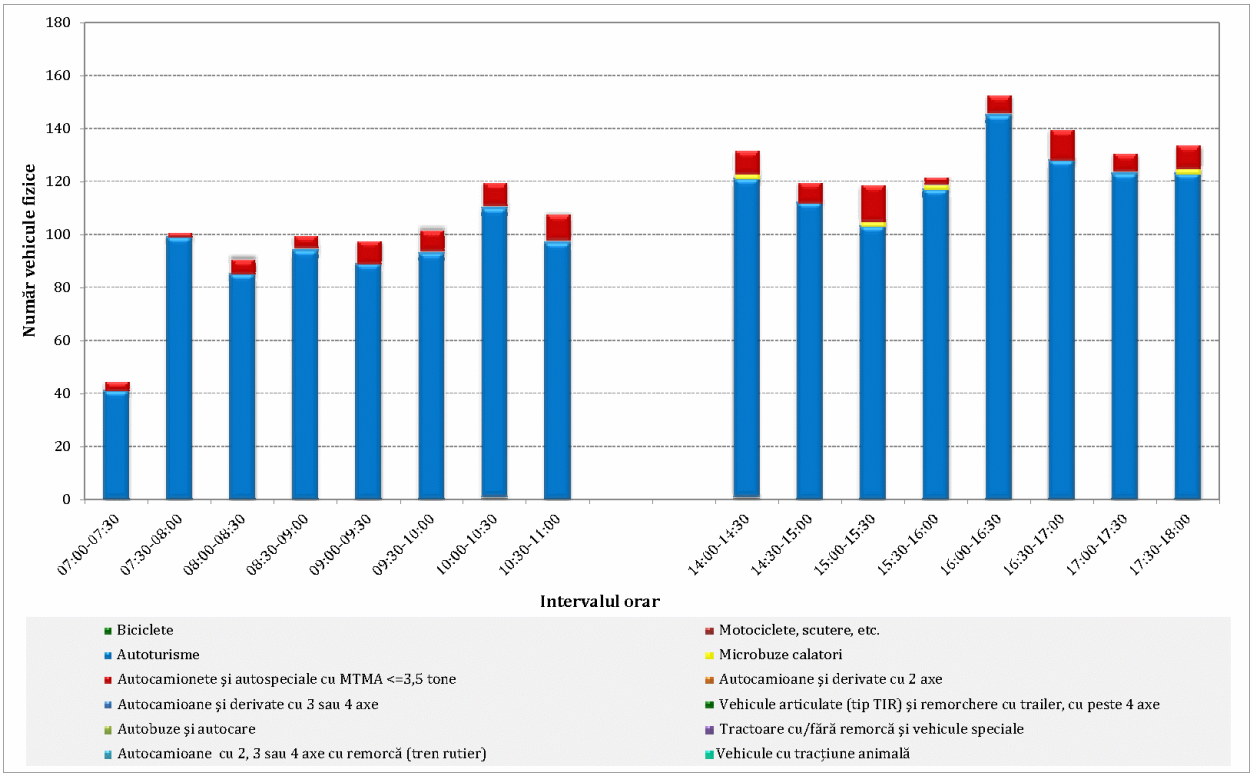


***Figura 3.9, c**. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Str. Universității Nord - dreapta.*

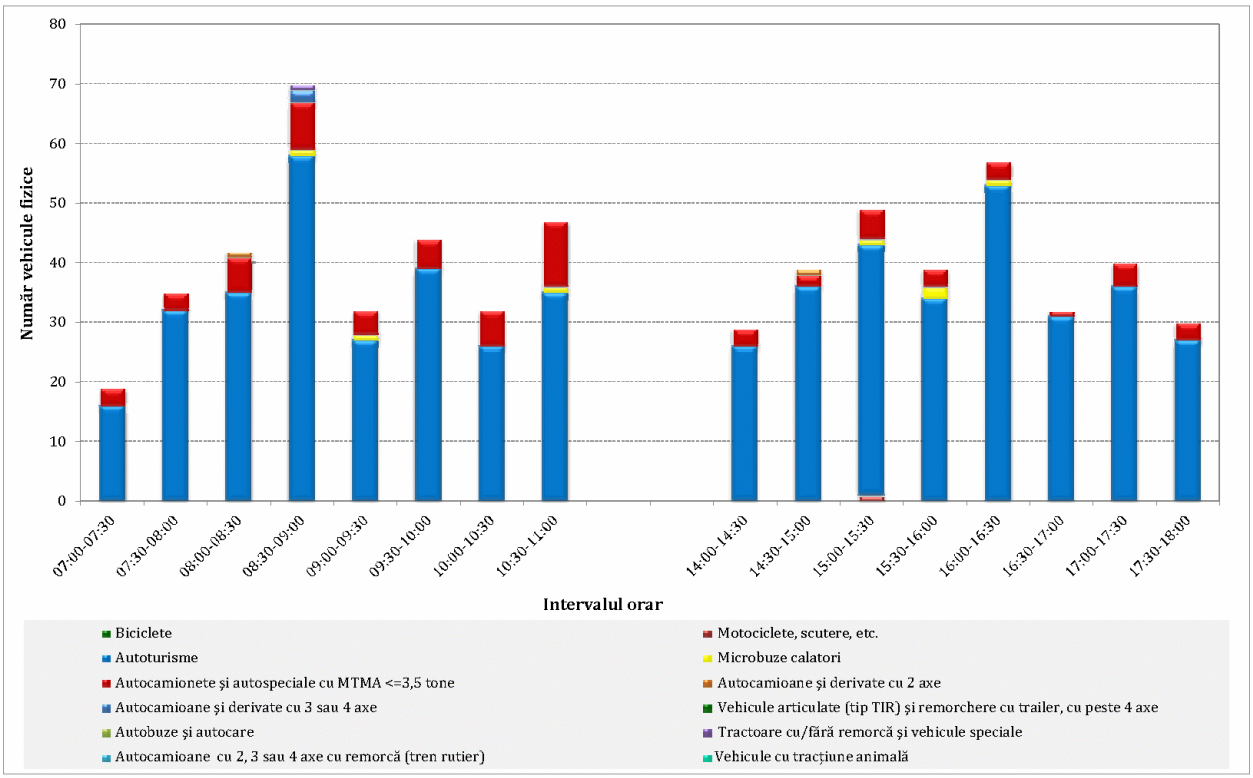


***Figura 3.10, a**. Distribuția volumelor de trafic. Postul 1, Braț – Str. Universității Sud - stânga.*

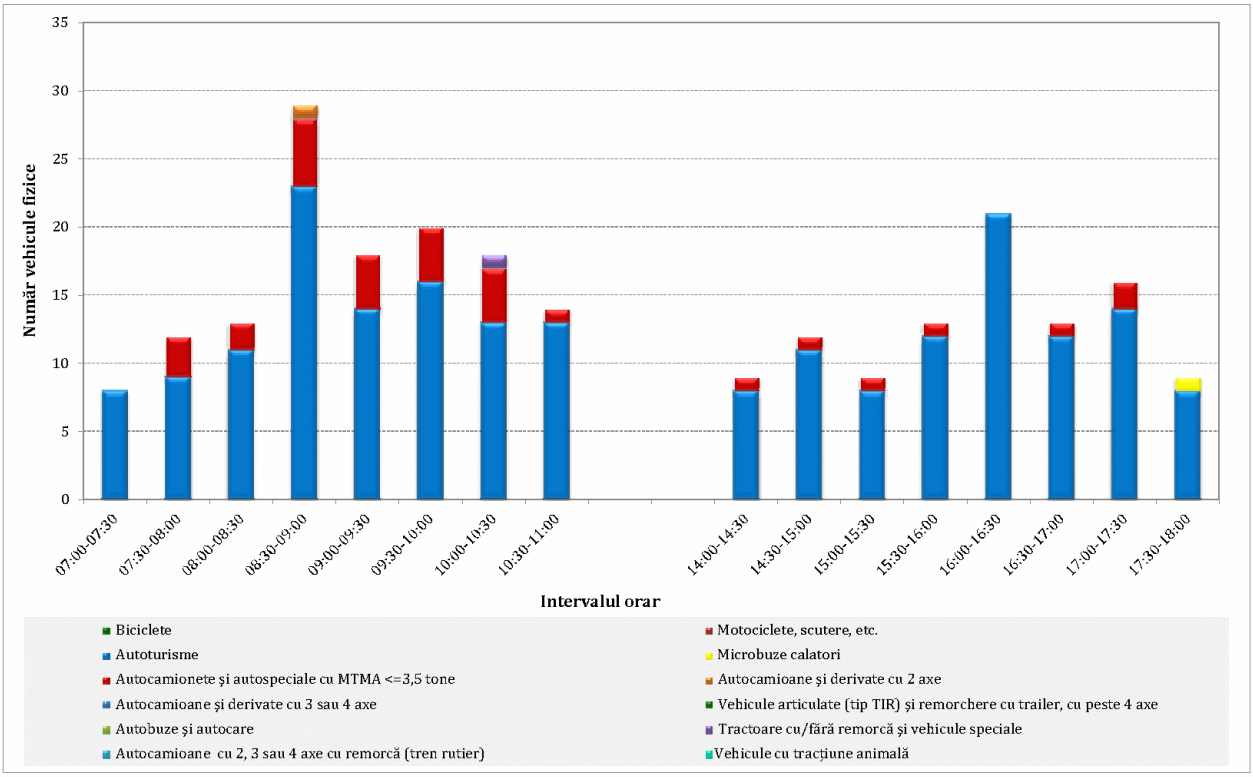


***Figura 3.10, b**. Distribuţia volumelor de trafic. Postul 1, Braţ – Str. Universităţii Sud - înainte.*

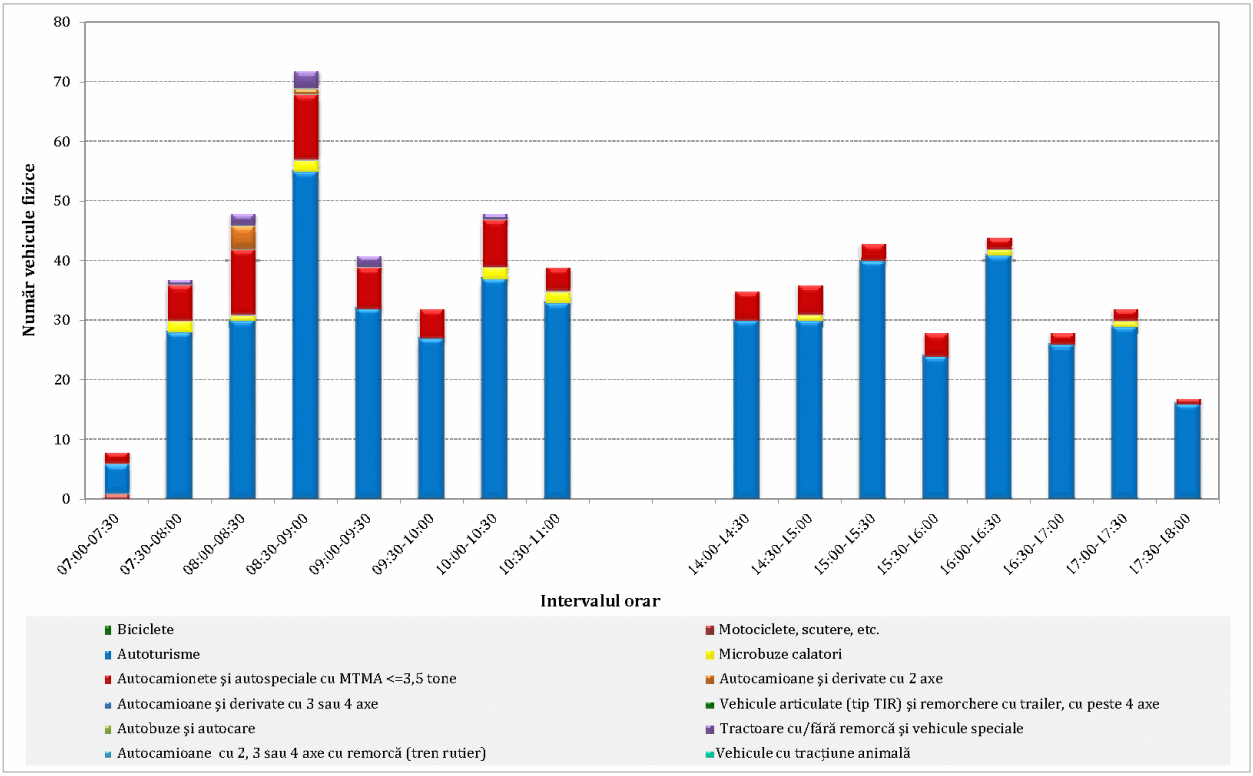


***Figura 3.10, c**. Distribuţia volumelor de trafic. Postul 1, Braţ – Str. Universităţii Sud - dreapta.*

3.2.3. Anchete Origine – Destinație

În scopul identificării valorilor de trafic de tranzit, date necesare pentru calibrarea şi validarea modelului de transport, au fost utilizate date înregistrate în posturile de anchetă Origine – Destinaţie (O-D) realizate de CESTRIN – CNAIR, pe drumurile naționale care penetrează rețeaua stradală a Zonei Urbane Funcționale Suceava, în zonele de intrare/ ieșire în/ din localitate.

Baza de date aferentă acestor anchete O-D conţine informaţii rezultate din observarea directă şi din răspunsurile date de conducătorii intervievaţi, asupra următoarelor aspecte:

- *locul înmatriculării vehiculului* (în România sau în străinătate);
- *tipul vehiculului* (conform categoriilor specificate în tabelul 3.1);
- *gradul de încărcare al vehiculului* (exprimat în procente din total masă utilă maximă autorizată - în cazul vehiculelor de marfă - şi exprimat în număr călători din total locuri disponibile în vehicul, inclusiv conducătorul auto - în cazul autoturismelor şi vehiculelor de transport persoane);
- *originea călătoriei;*
- *destinaţia călătoriei;*
- *scopul călătoriei.*

Un aspect important din punct de vedere al mobilității urbane durabile este dat de gradul de încărcare al autoturismelor. Valoarea acestui indicator este mică (în 39% din autoturisme se deplasează numai conducătorul), ceea ce se traduce prin număr mare de vehicule regăsite în trafic și cerere ridicată pentru locuri de parcare, constituind o disfuncție a sistemului de mobilitate actual.

Proporţia autorismelor care se încadrează în fiecare din clasele de încărcare posibile (1-5) este prezentă în diagrama din figura 3.11.

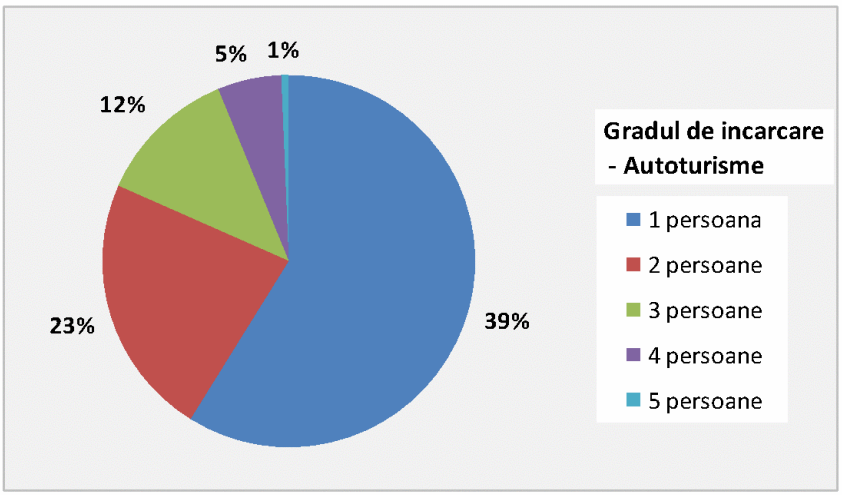


***Figura 3.11**. Gradul de încărcare al autoturismelor.*

În cazul autoturismelor scopurile călătoriilor au fost structurate în trei categorii principale: activități recreative/ turism; afaceri și navetă; alte scopuri.

Potrivit datelor analizate, în decursul unei zile lucrătoare, autovehiculele sunt utilizate în proporție de 46% pentru deplasare la serviciu, în 39% din cazuri pentru activități recreative și turism, iar în restul situațiilor (42% din numărul total de deplasări) în alte scopuri.

În cazul vehiculelor de marfă au fost identificate tipurile de mărfuri transportate, acestea fiind încadrate în următoarele categorii:

- *1 - Animale vii și produse de origine animală*
- *2 - Produse de origine vegetală, împletituri din material vegetale*
- *3 - Grăsimi, ulei animal și vegetal, produse din descompunerea lor*
- *4 - Produse ale industriei alimentare, băuturi alcoolice și nealcoolice, oțet, tutun*
- *5 - Produse minerale*
- *6 - Produse ale industriei chimice și industriilor similare*
- *7 - Îngrășăminte*
- *8 - Piei brute și prelucrate, articole din piele și cauciuc*
- *9 - Material lemnos și produse din lemn, plută și produse din plută*
- *10 - Materii prime pentru fabricarea cartonului și hârtiei*
- *11 - Produse din piatră, beton sau beton armat, ș.a.*
- *12 - Produse ceramice, sticlă și articole din sticlă*
- *13 - Metale, mașini și material rulant*
- *14 - Explozibile, produse pirotehnice, chibrituri*
- *15 - Produse petroliere și carburant*
- *16 - Alte produse*

Mărfurile transportate în zona de analiză se încadrează în 9 din cele 16 clase stabilite de CESTRIN (figura 3.12).

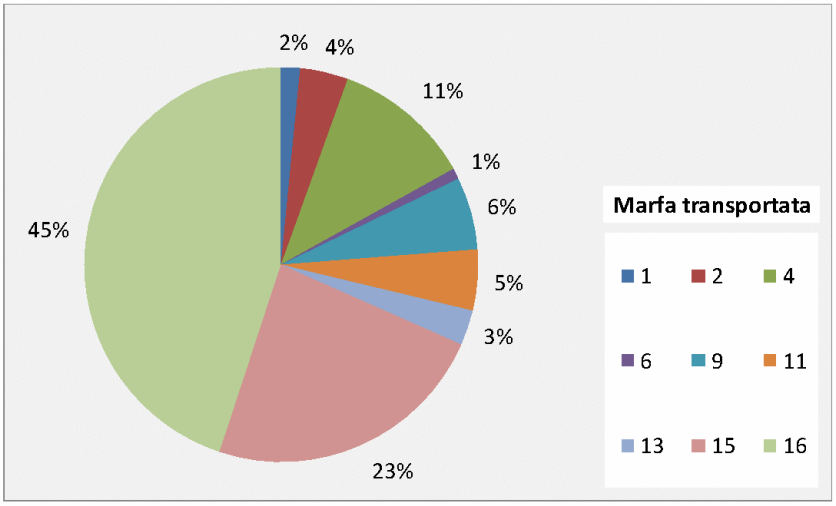


***Figura 3.12**. Tipul mărfurilor transportate.*

Având disponibile informaţiile referitoare la mărimea întregul flux de vehicule (ca număr şi structură) şi la mărimea eşantionului pe care s-au aplicat anchetele Origine – Destinaţie, a fost posibil a extrapola informaţiile referitoare la originea, destinaţia şi scopul călătoriilor la întreg fluxul de vehicule care a tranzitat punctele de anchetă.

3.2.4. Date privind timpii de parcurs

Pentru calibrarea rețelelor de transport, formalizate prin grafuri cu arce și noduri, din cadrul modelelor de transport, este necesar a cunoaște vitezele medii de deplasare ale autovehiculelor pentru diferite segmente ale rețelor de transport modelate, precum și lungimile acestora.

În cadrul modelării traficului la nivelul arealului studiat – Zona Urbană Funcțională Suceava – au fost realizate înregistrări ale distanţelor şi duratelor medii de deplasare pe diferite rute, în cazul deplasării cu autoturismul, cu transportul public și pe jos (tabelul 3.2). Cele 7 trasee pe care s-au făcut măsurători ale timpilor de parcurs sunt detaliate în tabelul de mai jos şi reprezentate grafic în figura următoare.

***Tabelul 3.2**. Traseele pe care s-au măsurat timpii de parcurs.*

Nr. traseu	Traseul			Modul de transport	Parametrul		
	De la	Până la	Via		Durata [h:min:sec]	Distanţa [km]	Viteza medie [km/h]
1.	Intersecție B-dul Sofia Vicoveanca - B-dul 1 Decembrie 1918	Intersecție Calea Unirii - Calea Burdujeni	B-dul 1 Decembrie 1918, B-dul 1 Mai - Str. Ștefan cel Mare - Str. Ana Ipătescu - Calea Unirii	Autoturism	00:21:40	6,7	18,55
				Pietonal	01:19:50	6,5	4,89
2.	Gara Burdujeni	Autogara	Str. Nicolae Iorga - Calea Unirii - Str. Traian Vuia	Autoturism	00:06:05	3,3	32,55
				Pietonal	00:53:13	4,2	4,74
3.	Gara Iţcani	Intersecție Calea Burdujeni - Str. Cuza Vodă	Str. Gării - Str. Cernăuți - Str. Traian Vuia - Calea Unirii - Calea Burdujeni	Autoturism	00:22:13	6,3	17,01
				Pietonal	01:17:23	6,1	4,73
4.	Intersecție Calea Obcinelor - B-dul 1 Mai	Intersecție Str. Petru Rareș - Calea Unirii	Calea Obcinelor - B-dul George Enescu - Str. Mărăști - Str. Vasilea Alecsandri -	Autoturism	00:08:31	3,0	21,14
				Pietonal	00:37:08	2,9	4,69

Nr. traseu	Traseul			Modul de transport	Parametrul		
	De la	Până la	Via		Durata [h:min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
			Str. Petru Rareș				
5.	Intersecție Str. Grigore Alexandru Ghica - Str. Mitocului	Intersecție Calea Burdujeni - Calea Unirii	Str. Grigore Alexandru Ghica - Str. Gheorghe Doja - Calea Burdujeni	Autoturism	00:07:23	3,4	27,63
				Pietonal	00:43:35	3,4	4,68
6.	Intersecție Str. Mărășești - B-dul 1 Mai	Zona Comercială	B-dul 1 Mai - Str. Ștefan cel Mare - Str. Ana Ipătescu - Calea Unirii	Autoturism	00:09:18	3,6	23,23
				Pietonal	00:40:15	3,3	4,92
7.	Intersecție Calea Unirii - Calea Burdujeni	Comuna Adâncata	DN 29A	Autoturism	00:10:42	8,7	48,79
8.	Intersecție Calea Unirii - Calea Burdujeni	Oraș Salcea	DN 29	Autoturism	00:10:18	7,7	44,85
9.	Intersecție Calea Obcinelor - B-dul 1 Mai	Comuna Șcheia	E 85 (DN2)	Autoturism	00:04:06	2,1	30,73
10.	Intersecție Str. Grigore Alexandru Ghica - Str. Mitocului	Comuna Pătrăuți	DN 2 – DJ 208V	Autoturism	00:09:37	7,9	49,29
11.	Intersecție Str. Grigore Alexandru Ghica - Str. Mitocului	Comuna Mitocu Dragomirnei	DJ 208D	Autoturism	00:06:45	5,8	51,56
12.	Intersecție Str. Ana Ipătescu – Str. Mitropoliei	Comuna Ipotești	DJ 208A	Autoturism	00:04:20	3,3	45,69
13.	Intersecție B-dul Sofia Vicoveanca - B-dul 1 Decembrie 1918	Comuna Moara	DJ 209C – DC 71	Autoturism	00:07:04	4,9	41,60
14.	Intersecție Str. Ana Ipătescu – Str. Mitropoliei	Comuna Bosanci	DJ 208A	Autoturism	00:10:07	7,4	43,89



***Figura 3.13**. Traseele pe care s-au măsurat timpii de parcurs.*

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

Una dintre etapele preliminare necesare pentru realizarea unui model de transport este formalizarea reţelei de transport considerate, prin intermediul teoriei grafurilor. Reţeaua de transport modelată la nivelul PMUD pentru ZUF Suceava conţine reţeaua de drumuri publice, configuraţia şi tipul de control al intersecţiilor şi reţeaua de transport public.

Modelarea reţelei majore de transport presupune un proces complex de analiză a parametrilor fizici ai fiecarei străzi, a funcţionalităţii în reţea şi a reglementărilor de circulaţie.

Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de determinare a cererii în 4 pași, fiind conectată la rețeaua majoră de transport formată din drumurile europene, naționale și județene care interacționează cu teritoriul de analiză (figura 2.41).

În ceea ce privește rețeaua majoră de transport, s-a avut în vedere conexiunea cu elementele de infrastructură modelate în cadrul modelului național de transport dezvoltat în cadrul Master Planului General de Transport al României (sectoare reprezentate prin zone externe).

Rețeaua modelată este alcătuită din elemente de infrastructură cu funcțiuni de artere majore (artere de penetrație, coridoarede tranzit) și elemente de infrastructură cu rol de colectare și distribuție spațială a traficului la nivelul cartierelor, respectiv de alimentare a coridoarelor majore de ciculație. Rețeaua de transport public utilizează sectoare ale arterelor majore de circulație.

Caracteristicile rețelei, precum capacitatea de circulaţie, numărul de benzi/ sens, viteza liberă, viteza maximă admisă, modurile de transport cărora le este permis accesul, existența parcărilor laterale, regimurile de circulație (sens unic, dublu sens), interdicțiile de virare, tipul de control al intersecţiilor au fost introduse pe fiecare element de infrastructură pe baza datelor culese din teren și a specificațiilor tehnice corespunzătoare categoriilor de străzi conform normativelor în vigoare.

În cadrul modelului de transport aferent PMUD pentru ZUF Suceava, capacitatea de circulație a elementelor rețelei de transport a fost stabilită în acord cu prevederile „STAS 10144/5-89 privind *Calculul capacității de circulație a străzilor".* Variația capacității de circulație în raport cu distanța între intersecții/ accese laterale pentru străzi de categoriile I, II, III[1] în situațiile în care viteza medie de deplasare variază între 30 și 50 km/h, conform acestui document este reprezentată în figura 3.14. Se observă reducerea substanțială a

[1]Ordinului Ministrului Transporturilor, Nr. 49 din 27.01.1998 referitor la *"Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane"* publicat în Monitorul Oficial al României, Nr. 138 din 06.04.1998.

capacității unei străzi atunci când aceasta este fragmentată de intersecții succesive aflate la distanță de până la 500 m.

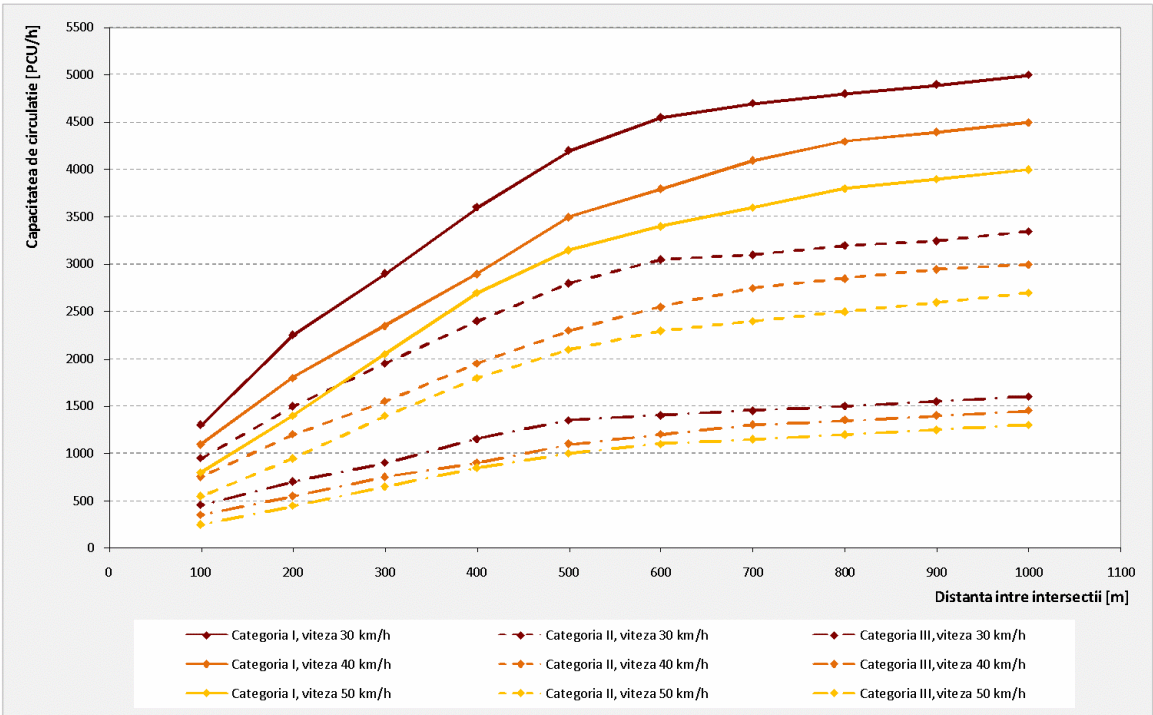


***Figura 3.14**. Variația capacității de circulație a străzilor.*

Capacitatea de circulaţie reprezintă numărul maxim de vehicule care pot tranzita o secţiune a infrastructurii de transport (drum/ stradă/ bandă de circulaţie/ intersecţie/ secţie de circulaţie feroviară) într-o unitate de timp considerată. Capacitatea de circulaţie a străzilor este determinată în raport cu: *viteza de proiectare; elementele geometrice ale străzii (profil longitudinal, profil transversal) stabilite în funcție de viteza de proiectare și de condițiile de relief; distanța dintre două intersecții consecutive; modul de organizare și dirijare a circulației; accesele laterale; existența parcărilor laterale (paralel sau în unghi).*

Unitatea de măsură utilizată pentru exprimarea capacităţii de circulaţie în cazul sistemului rutier este vehiculul etalon - autoturism (*engl. PCU – Private Car Unit*). Această caracteristică a reţelei de transport prezintă importanţă deosebită în activitatea de proiectare a infrastructurii şi în cea de control al traficului.În cadrul studiilor de trafic și circulație, fluxurile de trafic rutier se exprimă prin numărul și tipul vehiculelor care tranzitează un element de infrastructură într-un anumit interval de timp. În scopul obținerii unei valori unitare a fluxului de trafic, se recurge la echivalarea tuturor tipurilor de vehicule prezente în flux în vehicule etalon de tip autoturism, conform *SR 7348 / 2001*[2]

[2]Standard SR 7348 din 2001 - *"Lucrări de drumuri. Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație".*

și OMT 49/1998[3]. Prevederile standardului sunt aplicabile pentru toate categoriile și clasele tehnice de drumuri și străzi. Pentru echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism s-au folosit coeficienții stipulați în *SR 7348/2001*. Astfel, bicicletele, motoretele, scuterele și motociclete au fost echivalate cu 0,5 autoturisme, autovehiculele ușoare de marfă au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar pentru autovehiculele grele de marfă s-au folosit coeficienți de echivalare între 3,5 și 4 (în funcție de tipul acestora). Microbuzele de transport public au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar autobuzele cu 3 autoturisme.

Graful rețelei de transport, la elaborarea căruia s-a ținut cont de aspectele tehnice și funcționale este prezentat în figura următoare.

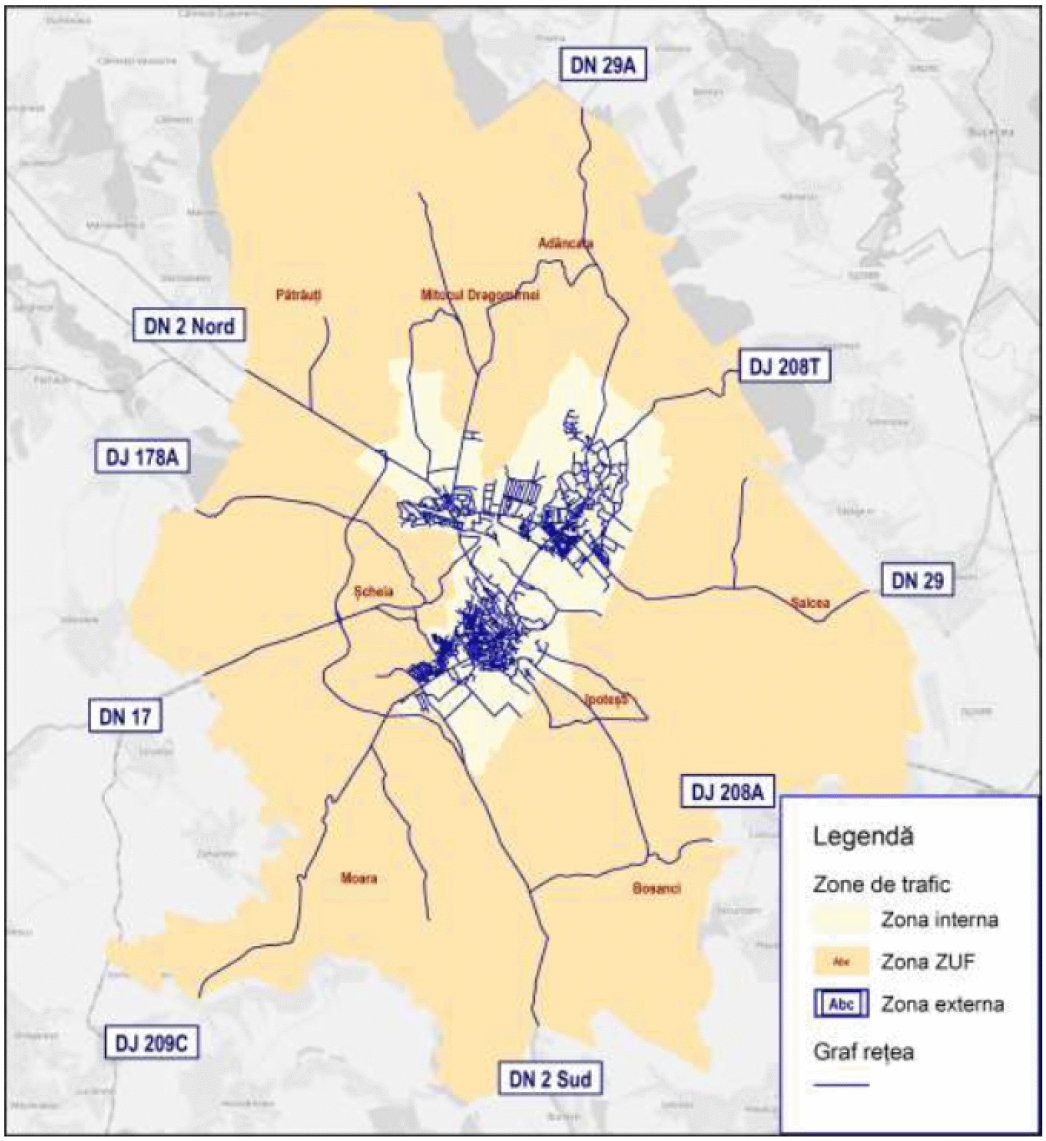


***Figura 3.15**. Graful rețelei din zona de analiză.*

[3]Ordinul Ministrului Transporturilor, Nr. 49 din 27.01.1998 referitor la *"Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane"* publicat în Monitorul Oficial al României, Nr. 138 din 06.04.1998".

3.4. Cererea de transport

O etapă preliminară necesară pentru estimarea cererii de transport este constituirea zonelor de analiză a traficului. În cadrul procesului de zonificare a teritoriului s-a ţinut seama de principiile generale recomandate de literatura de specialitate, având în vedere în acelaşi timp constrângerile generate de datele disponibile. Sistemul de zonificare aferent modelului de transport creat este prezentat în 3.16.

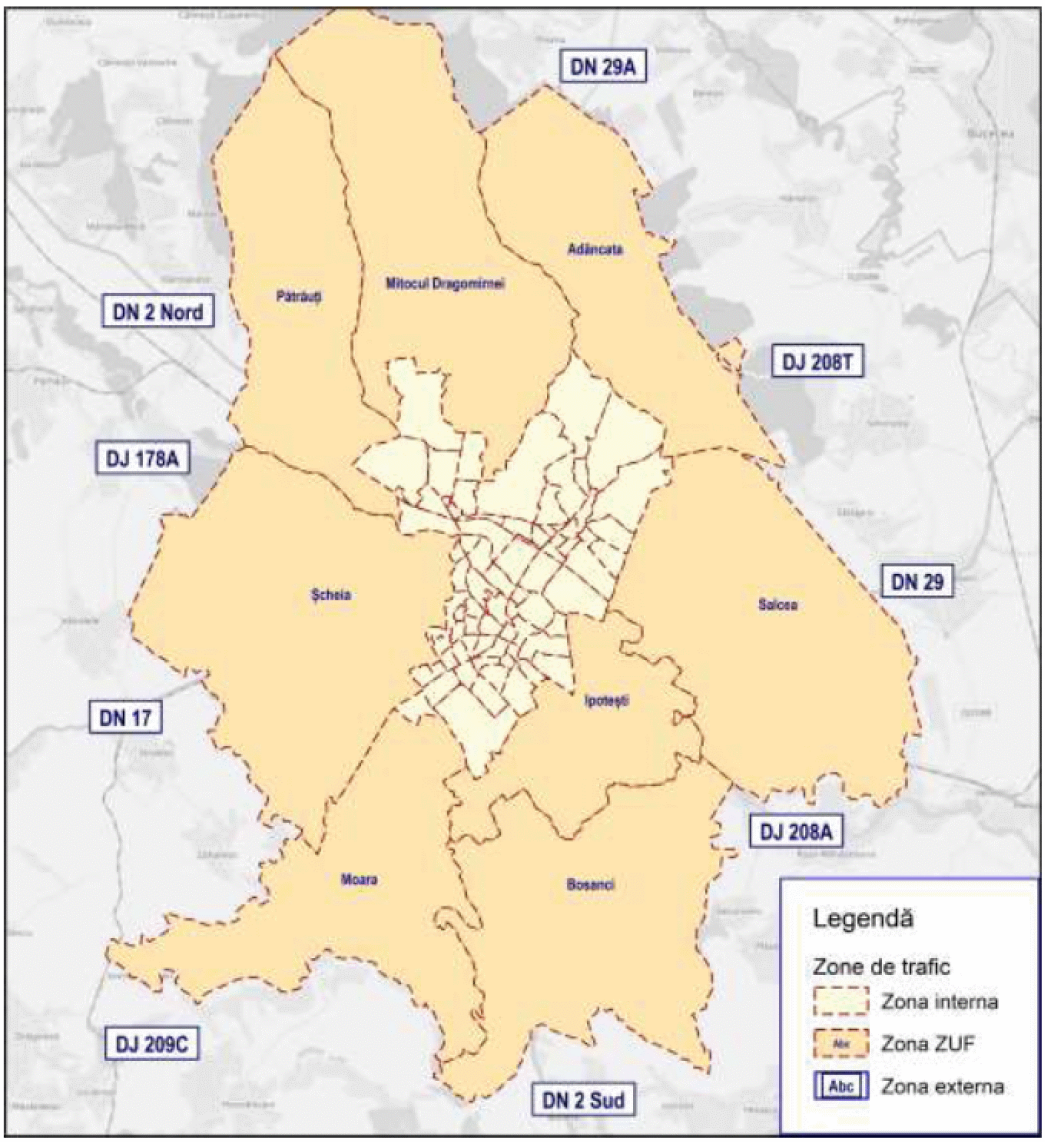


***Figura 3.16**. Zonele de trafic create în cadrul modelului de transport.*

În cadrul modelului de transport aferent PMUD, teritoriul a fost împărţit în 94 zone de trafic, 77 zone interne în Municipiul Suceava, 8 zone aferente unităților administrativ-

teritoriale membre ZUF Suceava și 9 zone externe reprezentând potenţialul de deplasare al localităţilor deservite în raport cu arealul de studiu de drumurile naţionale și județene care penetrează acest teritoriu.

Fiecare zonă de trafic are asociat un punct de localizare numit centroid de zonă în care este concentrat întregul nivel de activitate al zonei pe care acesta o reprezintă. Centroidul de zonă poate fi identificat ca centrul de greutate al suprafeţei asociate și prezintă următoarele particularităţi:

- *parametrii care caracterizează zonele sunt localizaţi în centroizi;*
- *distanţa dintre două zone reprezintă distanţa dintre centroizii asociaţi zonelor respective;*
- *în cazul conectării zonelor la o rețea de transport, centroizii au rolul de a reprezenta localizarea zonelor.*

La nivelul anului de bază matricele de cerere sunt constituite pentru fiecare mod de transport pe baza datelor culese din anchete și completate cu informații extrase din modelul național (Master Planul General de Transport al României). Călătoriile interne au fost reconstituite din anchetele privind mobilitatea, prin extrapolarea acestora la populația totală a zonelor de trafic, fiind partajate pe principalele scopuri declarate. Din agregarea matricelor astfel obținute, au rezultat matricele modale, care au fost utilizate pentru calibrarea matricelor rezultate din aplicarea primelor trei etape ale modelului "în patru pași".

În scopul conturării laturii teoretice modelului de transport dezvoltat, în subcapitolele următoare sunt descrise caracteristicile tehnice ale etapelor specifice modelului "în patru pași" realizat în cadrul PMUD pentru ZUF Suceava.

3.4.1. Generarea şi atragerea deplasărilor

Generarea deplasărilor reprezintă prima etapă a modelului de transport în patru paşi de estimare a cererii de transport. În această etapă se estimează numărul de deplasări generate (O_i) şi atrase (D_j) de fiecare zonă, într-un interval de referinţă dat.

Deplasările care au ca scop în origine sau în destinaţie, reşedinţa, deseori sunt desemnate ca deplasări cu *scop principal*, iar toate celelalte deplasări cu alte scopuri, în origine sau destinaţie, sunt numite *deplasări secundare*. Caracterizarea unei deplasări ca un cuplu de scopuri permite, în acelaşi timp, identificarea cu o precizie mai mare a variabilelor sistemului de activităţi la care se face referire. O mare parte a modelelor de generare utilizate în practică sunt descriptive, deoarece pe de o parte, pentru deplasările aşa-zis *sistematice* sau "în migraţie alternantă" (domiciliu – loc de muncă şi invers), efectuarea deplasării nu implică de fapt o alegere şi deoarece, pe de altă parte, pentru motivele

(scopurile) pentru care există opţiuni, alegerea este influenţată de multe alte variabile, dificil de cuantificat (figura 3.17).



***Figura 3.17**. Deplasări generate - atrase.*

În general, modelul pentru călătoriile produse într-o zonă, indiferent de destinaţia acestora, este influenţat de următorii factori:

- ***caracteristicile populaţiei:*** *venit, structură familială, deţinerea de autovehicule, etc.;*
- ***caracteristicile teritoriului:*** *modul de utilizare al zonelor, preţul terenurilor, densitatea rezidenţială, rata de urbanizare, etc.;*
- ***accesibilitatea:*** *calitatea reţelei stradale şi rutiere, densitatea reţelei stradale şi rutiere, etc.*

Pentru determinarea numărului de deplasări generate şi atrase de fiecare zonă de trafic, a fost aplicat un model de regresie liniară multiplă în cadrul căruia variabilele independente sunt *numărul de locuitori, deţinerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unităţile de învăţământ etc*. Forma funcţională a acestui model este dată în relaţia 3.1:

$$N_{dep_generate/atrase} = a_0 + \sum_i a_i \cdot X_i \ [deplasari/ora] \qquad (3.1)$$

în care:

- X_i *reprezintă variabilele independente specifice unei zone (numărul de locuitori, deţinerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unităţile de învăţământ);*
- $a_0, a_1, a_2,..., a_i$ *sunt coeficienţi ai modelului.*

Calibrarea numărului de deplasări generate şi atrase de zonele de trafic se realizează utilizând date şi informaţii rezultate din anchetele în gospodării.

3.4.2. Distribuţia pe destinaţii

Modelele de repartiţie pe destinaţii sunt utilizate pentru a estima alegerile pe care le fac călătorii în stabilirea destinaţiilor, rezultând astfel matricea origine - destinaţie. Cel mai cunoscut model din această categorie este modelul gravitaţional, generat prin analogie cu *Legea atracţiei gravitaţionale a lui Newton*. Prin intermediul acestui model sunt estimate

călătorii pentru fiecare pereche de zone Origine - Destinaţie (celulă din matricea O-D) pe baza potenţialelor de generare şi atragere a călătoriilor specifice fiecărei zone e trafic.

Pentru repartiţia pe destinaţii a deplasărilor estimate în etapa anterioară a fost utilizat modelul gravitaţional a cărui expresie este de forma:

$$t_{ij} = g_i \quad a_j \quad f(d_{ij}) \tag{3.2}$$

unde:

- $g_i = \sum_j t_{ij}$ *reprezintă volumul cererii "generate" de zona i;*
- $a_j = \sum_i t_{ij}$ *reprezintă volumul cererii "atrase" de zona j;*
- $f(d_{ij})$ *este funcţia dificultăţilor întâmpinate la efectuarea deplasărilor între zonele i şi j.*

Funcţia dificultăţilor întâmpinate la efectuarea deplasărilor între oricare două zone de trafic, întâlnită în literatura şi sub denumirile de *"funcţie de impedanţă"* sau *"funcţie de rezistenţă la deplasare"* utilizată în această aplicaţie a fost o funcţie putere cu exponent negativ al cărei argument reprezintă distanţa dintre zonele de trafic. Calibrarea modelului de distribuţie s-a făcut cu ajutorul informaţiilor din cadrul anchetelor în gospodării (privind numărul de deplasări la nivel de O-D) în combinaţie cu distanţa, timpul şi costurile deplasării între zonele de Origine şi Destinaţie.

3.4.3. Alegerea modală

Prin intermediul modelelor de alegere modală se obţine proporţia din totalul deplasărilor care, provenind dintr-o anumită zonă de origine se efectuează către o zonă de destinaţie, pentru un anumit motiv, când se utilizează un anume mod de transport.

Modelele cele mai simple simulează o alegere binară, tipică, între mijloacele private – individuale şi cele publice – colective. Cele complexe consideră deplasările efectuate pe jos, cu bicicleta, în automobil ca pasager, în automobil ca şofer, cu autobuzul sau o combinaţie de diferite mijloace. Factorii care influenţează alegerea modului de transport şi constituie atribute ale alternativelor decidentului pentru modelarea acestei alegeri, pot fi împărţiţi în trei grupe:

- ***după caracteristicile utilizatorului:*** *posesia autoturismului; posesia permisului de conducere sau disponibilitatea unui conducător auto; caracteristicile şi structura familiei; venitul familiei; constrângeri de natură exogenă (necesitatea de a folosi autoturismul pentru deplasările la locul de muncă depărtat sau pentru a duce copiii la şcoală); densitatea rezidenţială a zonei de domiciliu;*

- ***după caracteristicile deplasărilor:*** *scopul călătoriei – pentru deplasarea la locul de muncă este mai facilă uneori folosirea transportului public cu cale exclusivă, datorită regularității serviciului, iar pentru alte scopuri, cum este cazul cumpărăturilor de la sfârșit de săptămână, folosirea autoturismului; perioada zilei în care se efectuează deplasarea – deplasările la ore târzii sunt efectuate mai dificil cu transportul public;*
- ***după caracteristicile alternativelor de transport și a utilităților fizice ale sistemului de transport; acestea pot fi divizate în următoarele categorii:*** *atribute cu exprimare cantitativă: durata deplasării (în vehicul, în așteptarea acestuia precum și deplasarea pentru accesul la stația de transport public sau la autoturism); costurile totale monetare (pentru combustibil sau biletul de călătorie); frecvența serviciului public și gradul de ocupare a vehiculelor; atribute evaluate calitativ: confortabilitate și comoditate; regularitate; securitate șisiguranță a deplasării.*

Ultima categorie de atribute influențează decisiv alegerea modală, cercetarea din domeniu dezvoltând numeroase metode de estimare care folosesc date de preferință declarată obținute din anchetele de trafic.

Modelul multinomial Logit estimează probabilitatea alegerii unui anumit mod de transport, probabilitate care se determină cu relația:

$$P_k = \frac{e^{-\beta C_{ij}^k}}{\sum_m e^{-\beta C_{ij}^m}} [\%] \qquad (3.3)$$

$$\text{în care: } C_{ij}^k = \sum_p \varphi_{kp} \cdot x_{kp} \ [\text{u.m.}] \qquad (3.4)$$

unde:

- C_{ij}^k *reprezintă costul generalizat pentru efectuarea deplasării utilizând modul de transport* k *;*
- φ_{kp} *este parametrul de echivalare pentru variabilele de timp, cost monetar al deplasării;*
- x_{kp} *sunt componente ale costului generalizat al deplasării;*
- k *reprezintă autovehicul personal, mijlocul de transport în comun, etc.;*
- β *este coeficient al modelului.*

Modelul este calibrat utilizând informațiile din cadrul anchetelor în gospodării. Modelul de transport tratează atât modurile de transport privat, cât si modul de transport public disponibil, cu autobuze. Pentru fiecare dintre modurile de transport disponibile, sunt introduse vehicule din toate clasele întâlnite în trafic:

- ***Transport de persoane:*** privat (autoturisme); public (autobuze și troleibuze);
- ***Transport de marfă:*** vehicule ușoare de marfă; vehicule grele de marfă.

3.4.4. Distribuția pe itinerarii

Ultimul pas din cadrul modelului de estimare a cererii de transport "în patru pași" presupune stabilirea unui echilibru între cererea și oferta de transport.

Metodele de afectare distribuie valorile de trafic în funcție de un set de constrângeri care includ (figura 3.18): *capacitatea de transport; timpul de călătorie; costul efectiv (sau generalizat) al călătoriei.*

În cadrul acestei etape, pe lângă estimarea rutelor utilizate pentru fiecare relație din matricea modală O - D, se urmărește:

- *analiza relațiilor de trafic care solicită un anumit segment al rețelei;*
- *estimarea raportului debit/capacitate la nivelul rețelelor modale și identificarea celor mai solicitate arce;*
- *estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche O – D.*

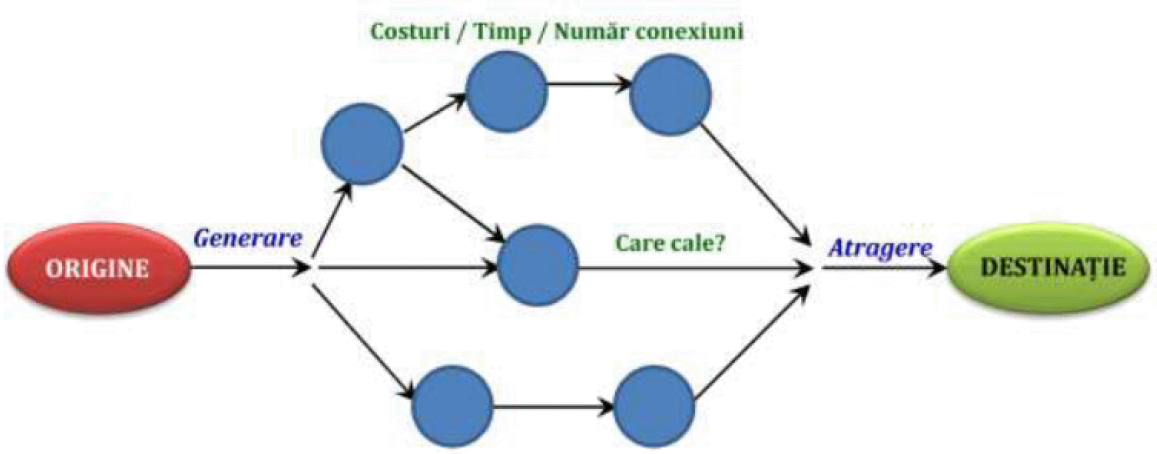


Figura 3.18*. Principiul de afectare a călătoriilor.*

Afectarea cererii pe itinerarii necesită cunoașterea unui set minim de date de intrare:

- *caracteristicile rețelei de transport, formalizată printr-un graf cu arce și noduri, specifice orizontului de timp pentru care sunt estimate matricele modale O - D;*
- *matricele modale O - D corespunzătoare intervalului de timp de referință pentru care se face afectarea;*
- *principiile de afectare a cererii de transport adoptate.*

Alegerea rutei de transport este influenţată de caracteristicile de natură socio-economică specifice arealului de analiză şi de caracteristicile ofertei de transport: accesibilitate modală, viteze curente de deplasare, timpi curenţi de deplasare în reţea, distanţe, costuri monetare, durate de aşteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturilor asigurate în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciul de transport, etc. Calibrarea valorilor de trafic este realizată pe baza datelor de trafic descrise în Capitolul 3.2.

Prin afectarea cererii de transport, obţinută prin procedeele descrise mai sus, pe reţeaua actuală de transport modelată, au fost obţinute configuraţiile fluxurilor de trafic pe ansamblul reţelei, corespunzătoare situaţiei curente.

În cele ce urmează sunt prezentate volumele de trafic înregistrate pe întreaga reţea modelată, pentru categoriile de vehicule: *autoturisme; vehicule ușoare de marfă; vehicule grele de marfă – OGV1 (Other Goods Vehicle – vehicule cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone cu șasiu rigid); vehicule grele de marfă – OGV2 (Other Goods Vehicle – vehicule cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone cu șasiu articulat); vehicule etalon - autoturism;* atât la **nivel de medie zilnică anuală** (MZA) (figurile 3.19 - 3.23), cât şi la nivelul **orei de vârf de trafic** (figurile 3.24 - 3.28). Reprezentările grafice ale fluxurilor de trafic la cele 2 niveluri orare de analiză au configurații asemănătoare (nu identice), însă valorile sunt semnificativ diferite (24 ore versus 1 oră). Acest fapt se poate observa din legendă. Din analiza fluxurilor de trafic reprezentate în figurile de mai jos, se observă canalizarea acestora pe principalele artere de circulație. Străzile cu funcțiune locală, care alimentează cartierele de locuințe preiau volume de trafic substanțial reduse comparativ cu cele principale, motiv pentru care în reprezentarea grafică lățimea benzilor asociate acestora nu conferă vizibilitate.

Axa rețelei stradale care asigură legătura pe direcția SV-NE și care traversează zone cu funcțiuni administrative și culturale, este formată din sectoare de infrastructură care atrag la nivelul unei zile medii anuale valori maxime de aproximativ 22.500 autovehicule etalon/ sens, reprezentând atât deplasări locale, a căror origine și destinație se află în Municipiul Suceava, însă sunt localizate în cele două trupuri principale ale orașului separate de valea Râului Suceava, cât și deplasările de penetrație (având originea sau destinația în zona urbană) și de tranzit (cu originea și destinația în afara zonei urbane). În plus, pe aceste sectoare sunt planificate traseele liniilor de transport public, adăugând aproximativ 450 vehicule/ sens.

În partea de Sud a orașului pe lângă artera amintită mai sus se detașează încă un culoar, ce reprezintă axa cartierelor Zamca și George Enescu (Str. Mihai Eminescu - Str. Mărăști - B-dul George Enescu), asigurând conectarea cu zona centrală și rețeaua de drumuri naționale, pe latura de Nord-Vest (DN 17, DN 2 Nord). Pe zona de vest, traficul de tranzit este preluat de DN 2P – varianata de ocolire Suceava, care asigură legătura între DN 2 și DN 17. În zonele de Nord și Est lipsa unor artere ocolitoare implică deplasarea autovehiculelor de marfă și a autoturismelor aflate în tranzit prin cartierul Burdujeni, areal în care se întâlnește densitate ridicată de locuire și de activități comerciale, care atrag pietoni.

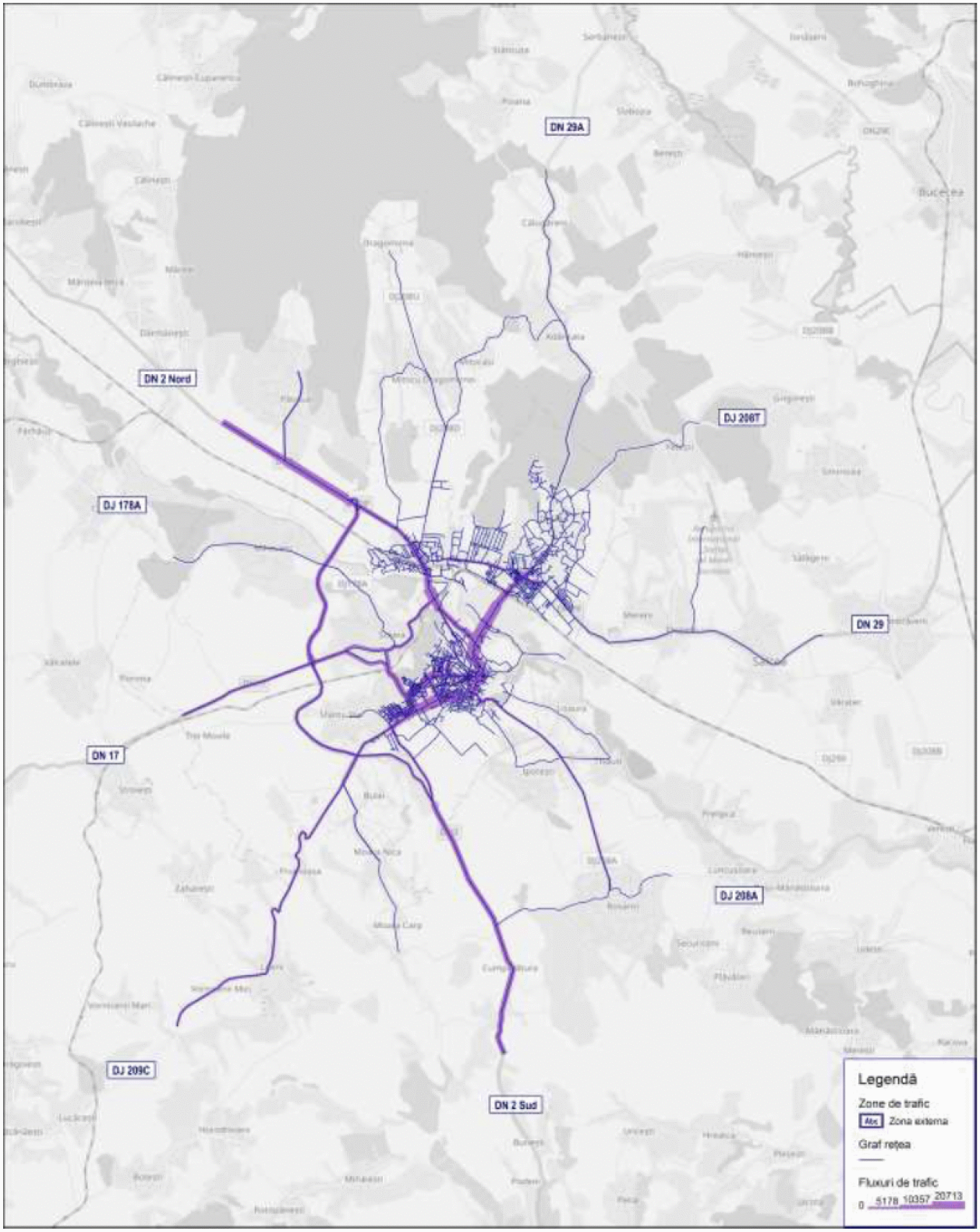


***Figura 3.19**. Fluxuri de trafic, autoturisme, MZA 2021.*

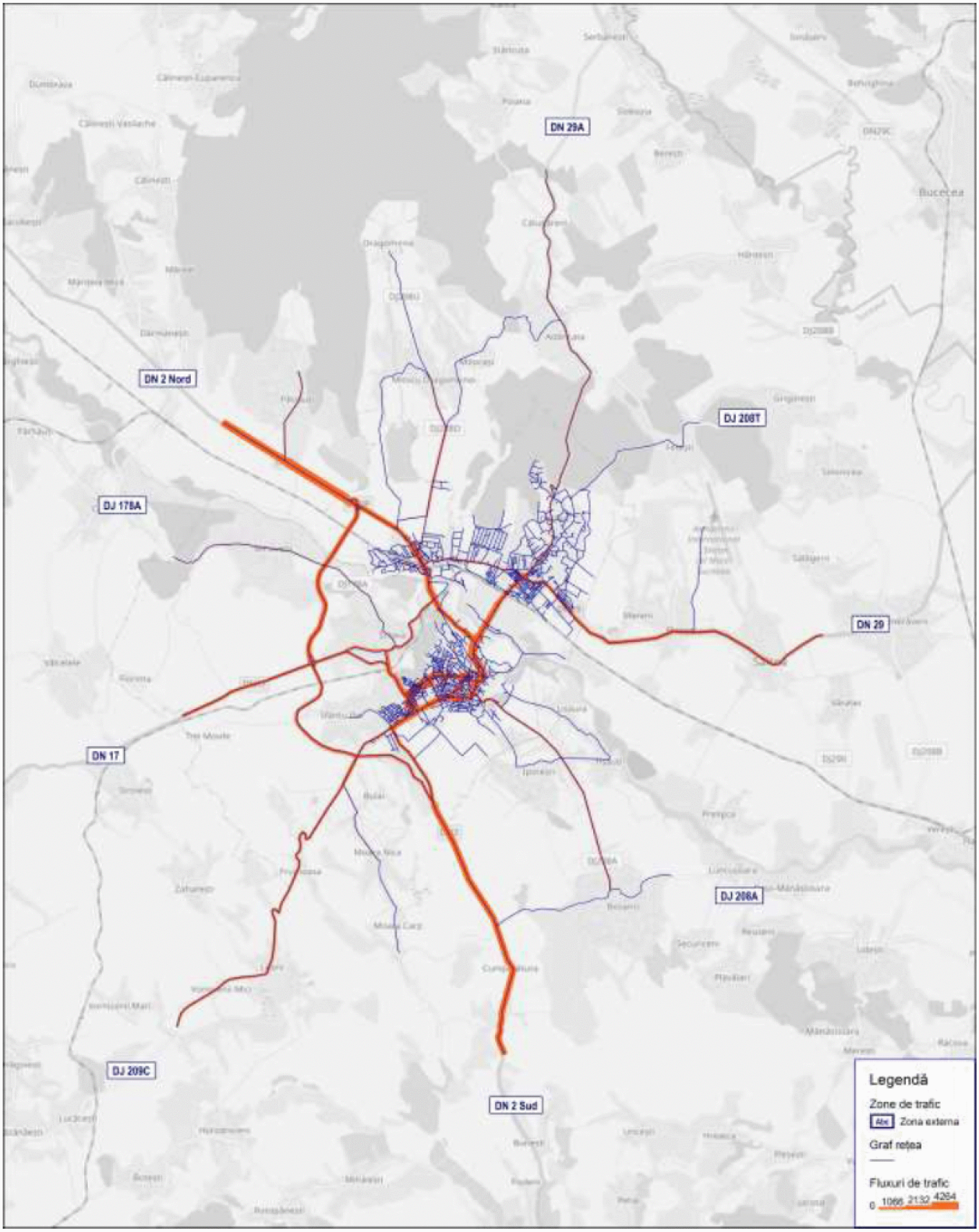


***Figura 3.20**. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, MZA 2021.*

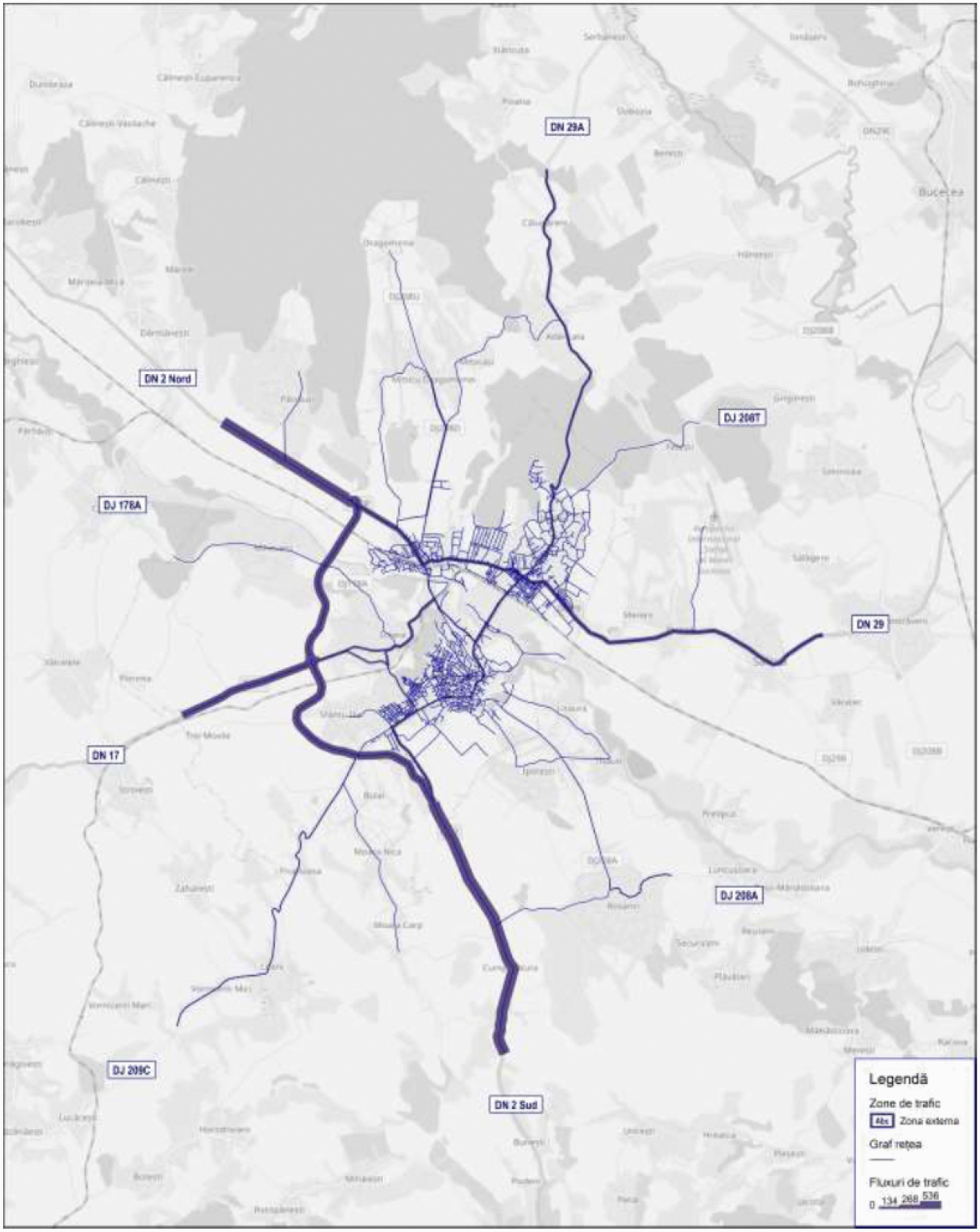


***Figura 3.21**. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă – OGV1, MZA 2021.*

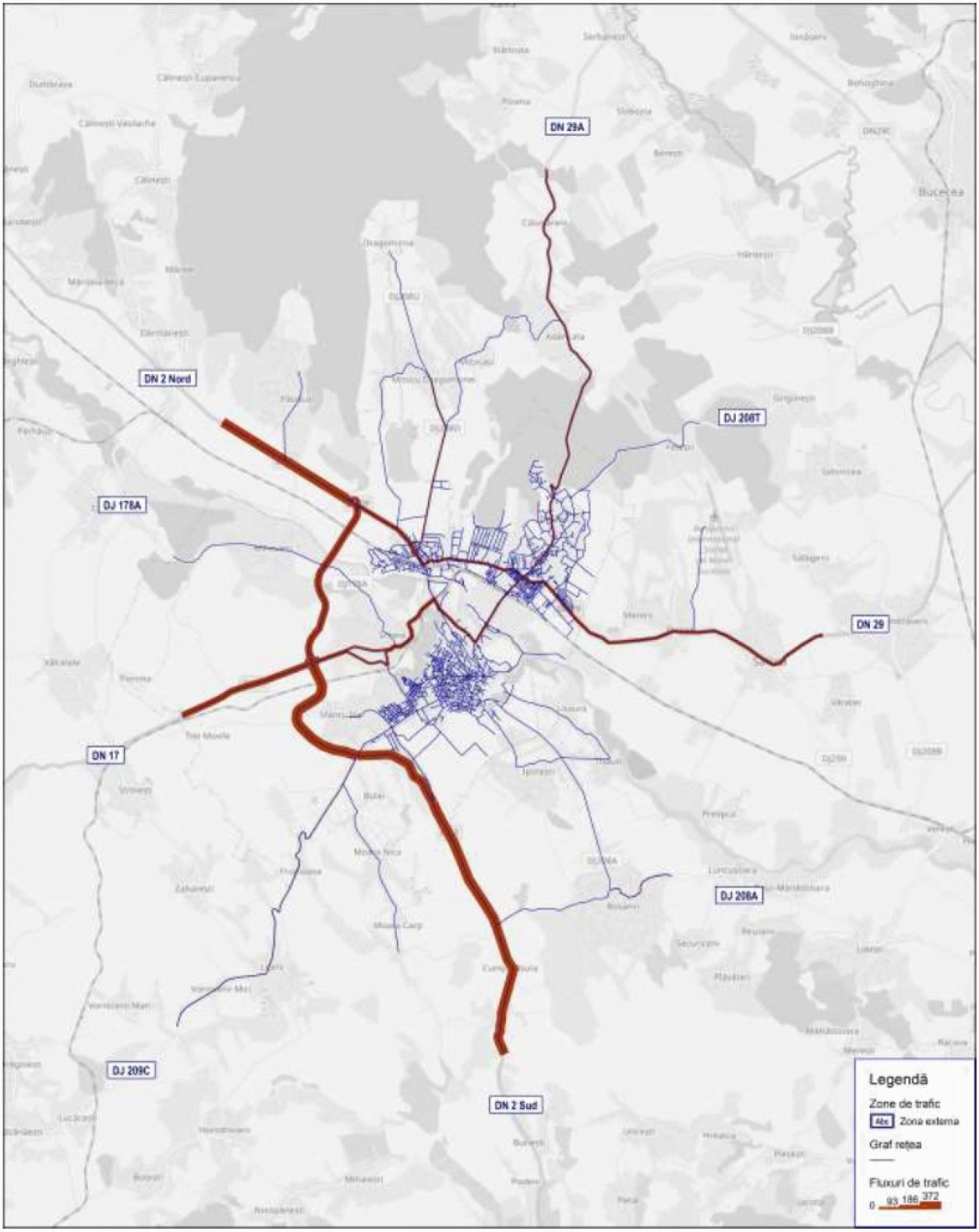


***Figura 3.22**. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă – OGV2, MZA 2021.*

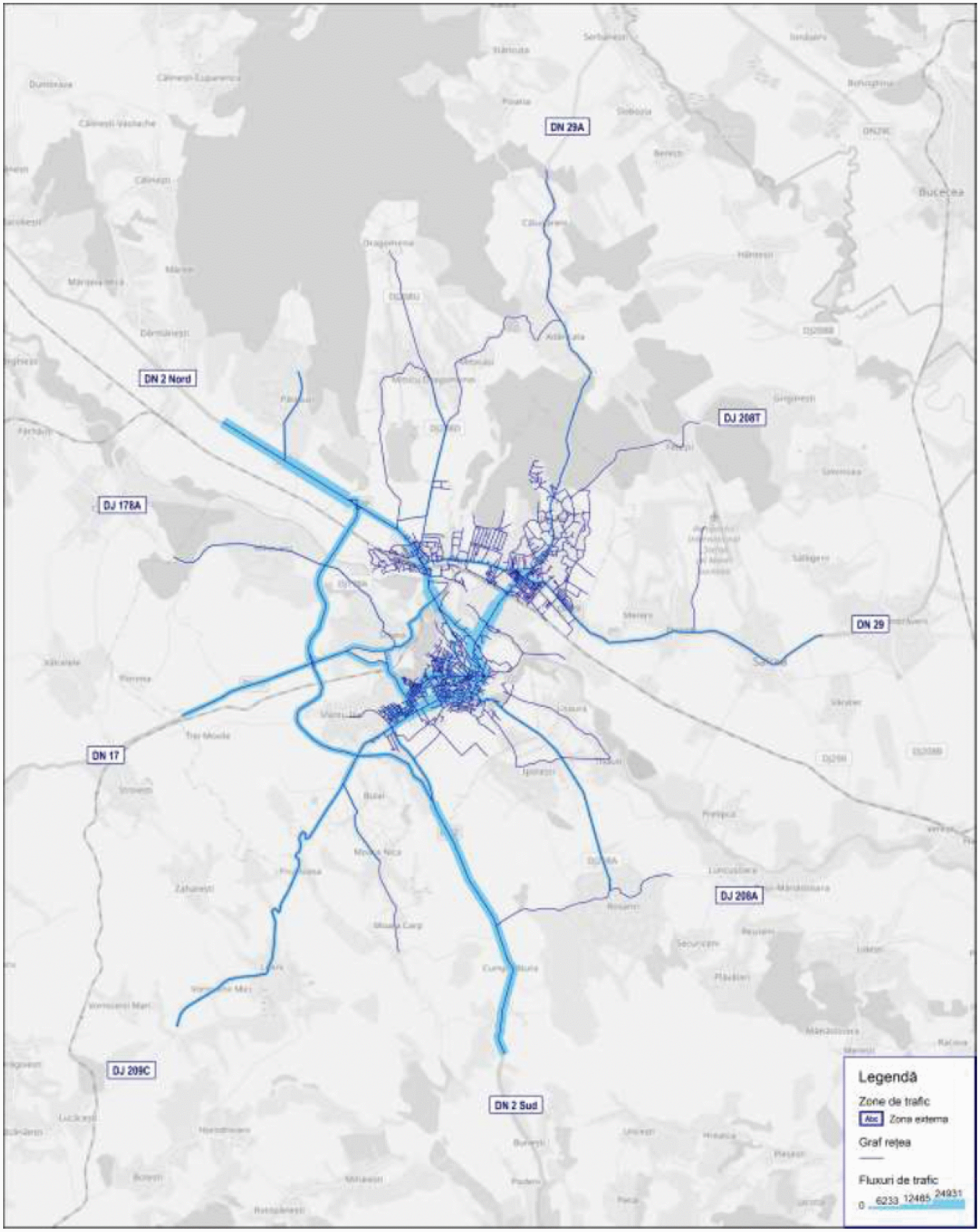


***Figura 3.23**. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, MZA 2021.*

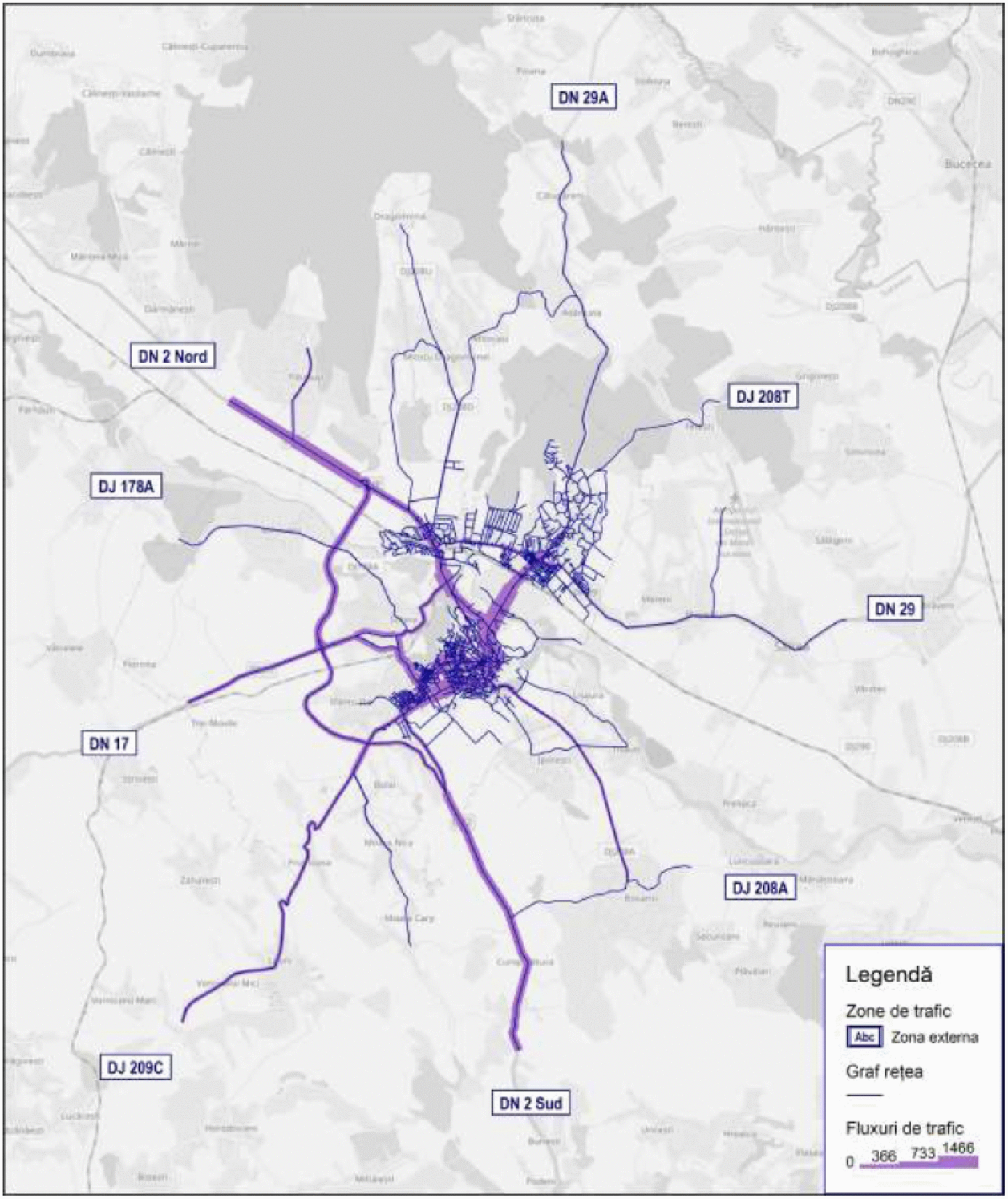


***Figura 3.24**. Fluxuri de trafic, autoturisme, ora de vârf de trafic, 2021.*

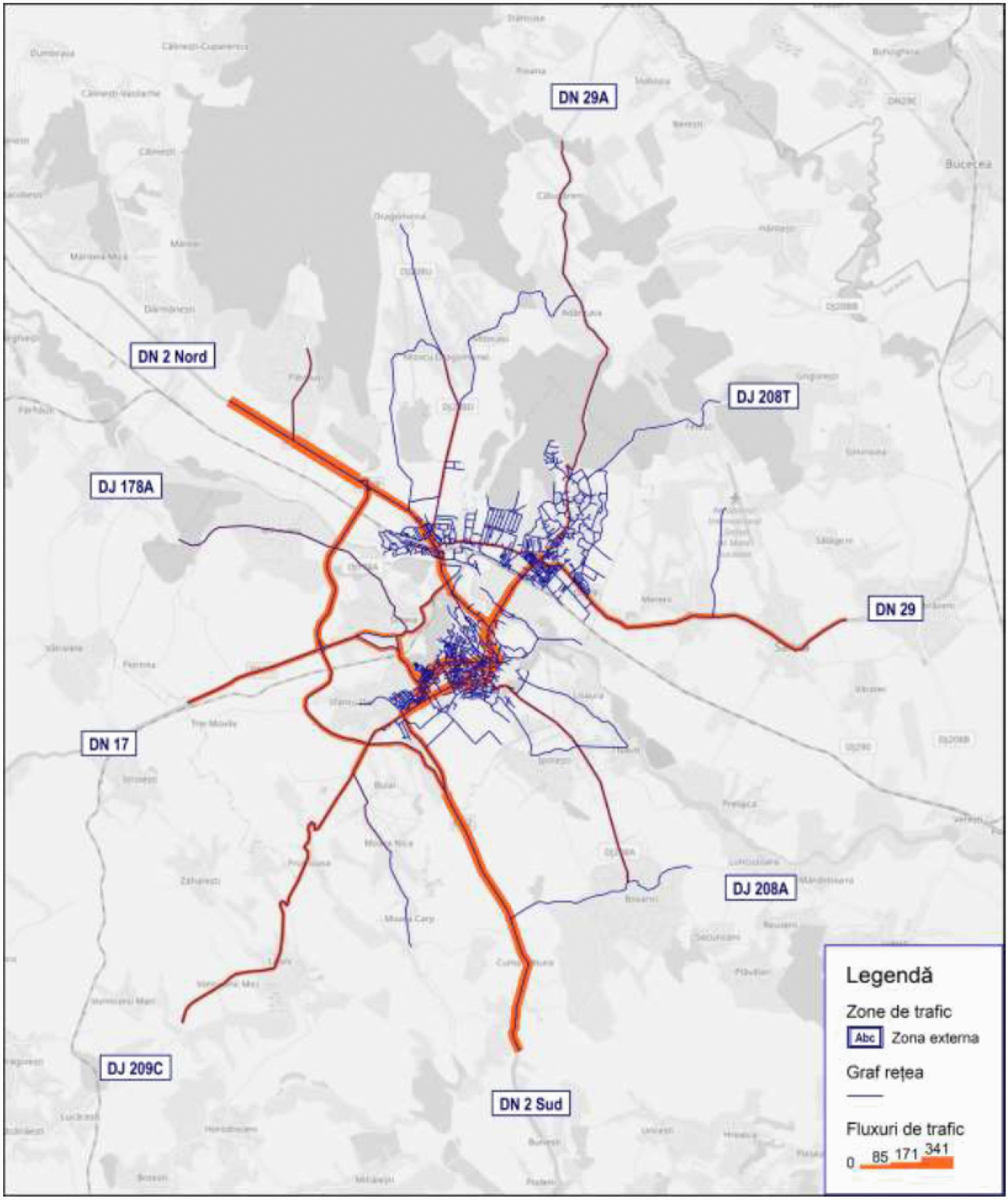


***Figura 3.25**. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, ora de vârf de trafic, 2021.*

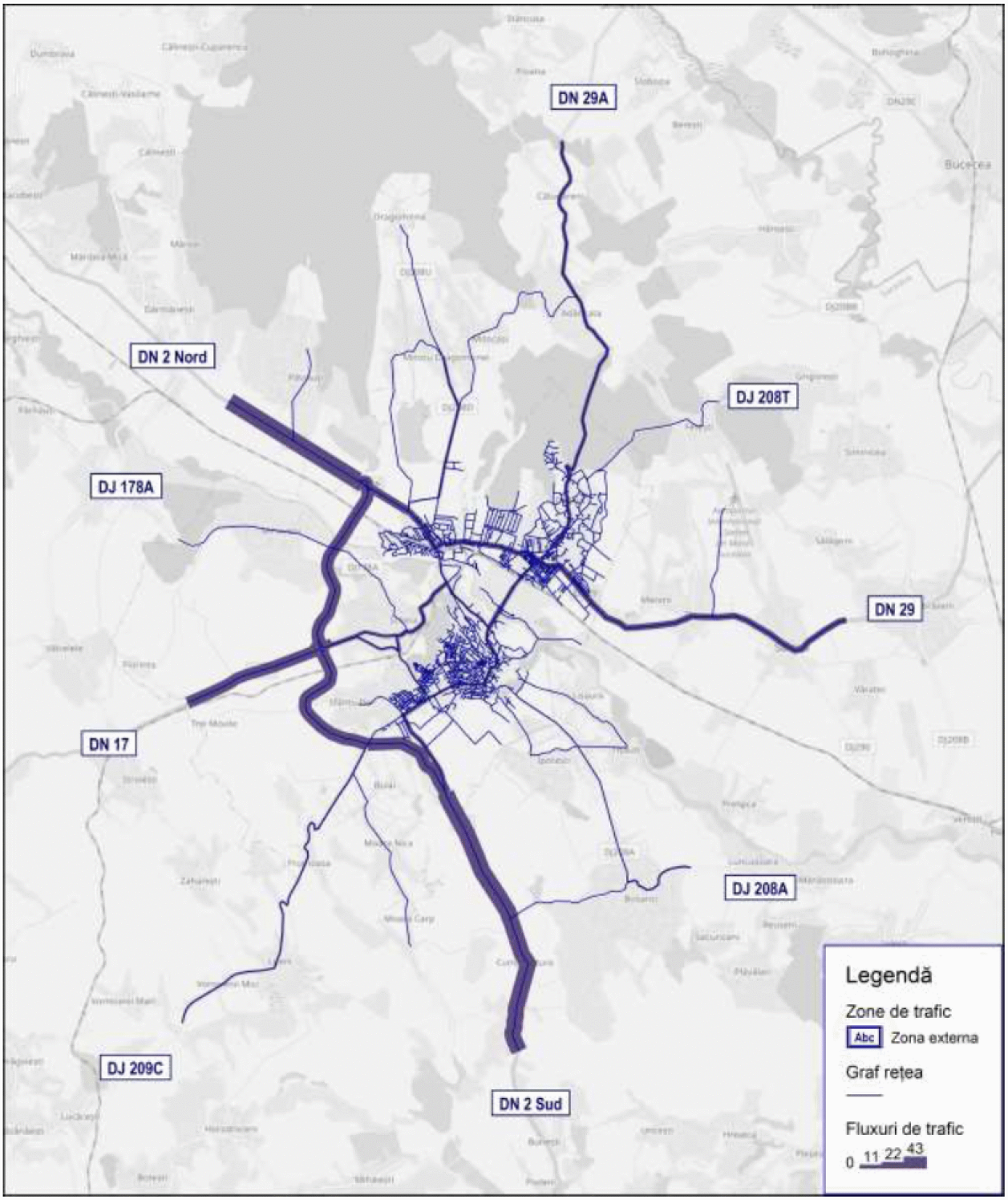


***Figura 3.26**. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă – OGV1, ora de vârf de trafic, 2021.*

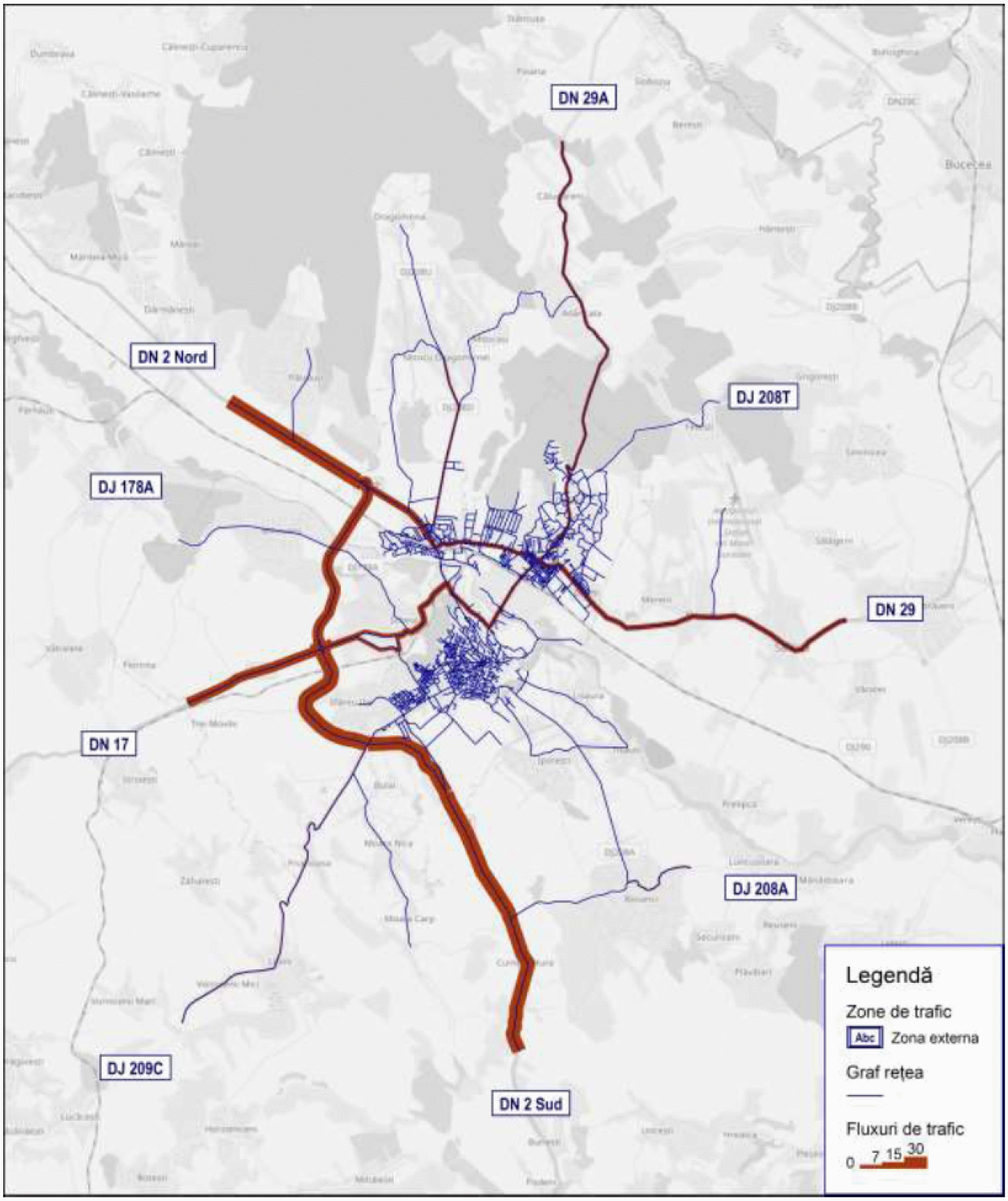


***Figura 3.27**. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă – OGV2, ora de vârf de trafic, 2021.*

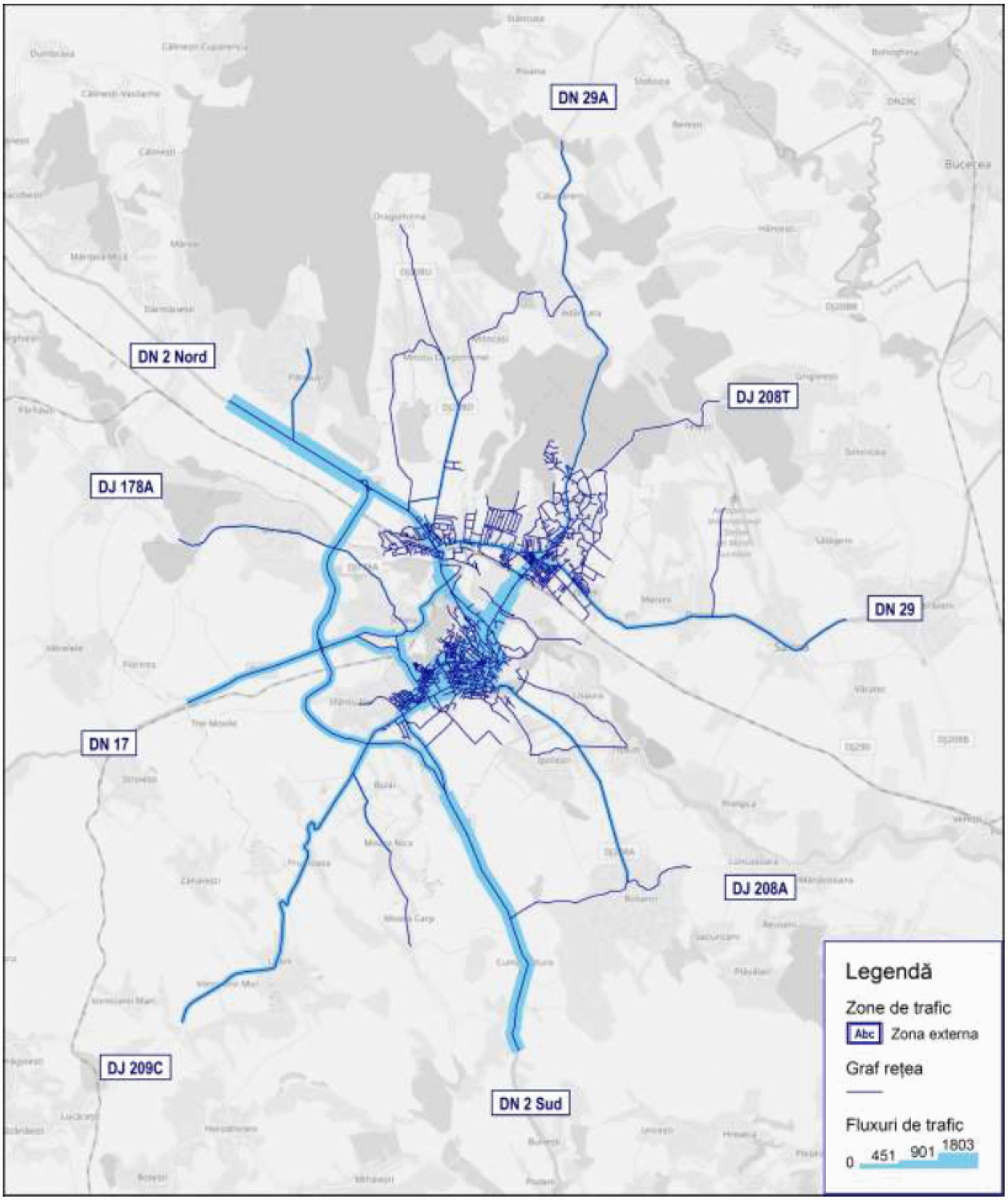


***Figura 3.28**. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, ora de vârf de trafic, 2021.*

3.5. Calibrarea și validarea datelor

Concordanţa dintre datele de trafic obţinute în urma modelării fizico-matematice şi datele înregistrate în urma anchetelor de trafic este evidenţiată de rezultatul funcţiei *GEH Statistic* (de la numele descoperitorului acesteia, ***Geoffrey E. Havers***), funcţie statistică utilizată pentru analiza traficului începând cu anul 1970. Expresia acestei funcţii este:

$$GEH = \sqrt{\frac{2 \cdot (M - C)^2}{M + C}} \qquad (3.5)$$

în care:

- *M sunt valorile de trafic rezultate în urma modelării;*
- *C sunt valorile de trafic măsurate.*

Interpretarea rezultatelor obţinute în urma aplicării funcţiei GEH pentru valorile fluxurilor de trafic sunt următoarele:

- → *GEH < 5 – indică o bună reprezentare a realităţii prin intermediul modelării. Conform Manualului de Proiectare a Drumurilor şi Podurilor ("Design Manual for Roads and Bridges") din Marea Britanie, un model de trafic este valid dacă 85% din valoarea volumelor de trafic modelate au GEH < 5;*
- → *5 < GEH < 10 – recomandă investigaţii în cadrul proiectului;*
- → *GEH > 10 – indică probleme în modelul de evaluare a cererii de călătorie.*

Prin compararea valorilor de trafic măsurate şi modelate, pentru toate cele trei categorii de autovehicule considerate (autoturisme, vehicule uşoare de marfă şi vehicule grele de marfă), în cadrul modelului de transport realizat pentru ZUF Suceava s-au obţinut valori ale funcţiei GEH mai mici decât 5, pentru toate cazurile, fapt care confirmă valabilitatea modelului (tabelul 3.3).

***Tabelul 3.3**. Rezultatele testului de concordanţă GEH între valorile modelate şi cele măsurate.*

Nr. post	Valori măsurate				Valori modelate				GEH			
	Categorie vehicule*				Categorie vehicule*				Categorie vehicule*			
	A	*VUM*	*OGV1*	*OGV2*	*A*	*VUM*	*OGV1*	*OGV2*	*A*	*VUM*	*OGV1*	*OGV2*
211	9295	1854	24	21	8889	1783	17	13	4,26	1,66	1,55	1,94
311	6410	770	3	2	6762	807	2	1	4,34	1,32	0,63	0,82
411	12481	1968	54	2	11939	1957	85	1	4,91	0,25	3,72	0,82
412	10211	1681	62	29	10489	1675	86	8	2,73	0,15	2,79	4,88

Nr. post	Valori măsurate				Valori modelate				GEH			
	Categorie vehicule*				Categorie vehicule*				Categorie vehicule*			
	A	*VUM*	*OGV1*	*OGV2*	*A*	*VUM*	*OGV1*	*OGV2*	*A*	*VUM*	*OGV1*	*OGV2*
413	7868	942	32	12	7466	935	25	8	4,59	0,23	1,31	1,26
511	4392	574	75	47	4632	623	88	54	3,57	2,00	1,44	0,99
512	10793	1644	163	101	10368	1481	121	93	4,13	4,12	3,52	0,81
513	2007	414	212	137	2135	483	176	98	2,81	3,26	2,58	3,60
514	7542	1441	219	175	7148	1406	196	178	4,60	0,93	1,60	0,23
611	12089	3076	185	119	11797	2948	196	110	2,67	2,33	0,80	0,84
612	9932	2452	183	131	9904	2365	190	143	0,28	1,77	0,51	1,03
613	708	130	4	4	584	101	2	5	4,88	2,70	1,15	0,47

**A- autoturisme, VUM – Vehicule ușoare de marfă, OGV1 – Vehicule cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone cu șasiu rigid, OGV2 – Vehicule cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone cu șasiu articulat;*

O altă modalitate de evaluare a concordanţei dintre datele măsurate şi cele modelate o reprezintă analiza afectării cererii de transport pe reţea. Rezultatele acestei analize sunt prezentate în figurile 3.29 – 3.31, pentru fiecare dintre modurile de transport considerate.

Aşa cum se poate observa din figuri, abaterea medie pătratică are valori de peste 0,9, ceea ce demonstrează o foarte bună concordanţă între şirurile de date măsurate şi cele modelate, rezultând faptul că modelul realizat este valid.

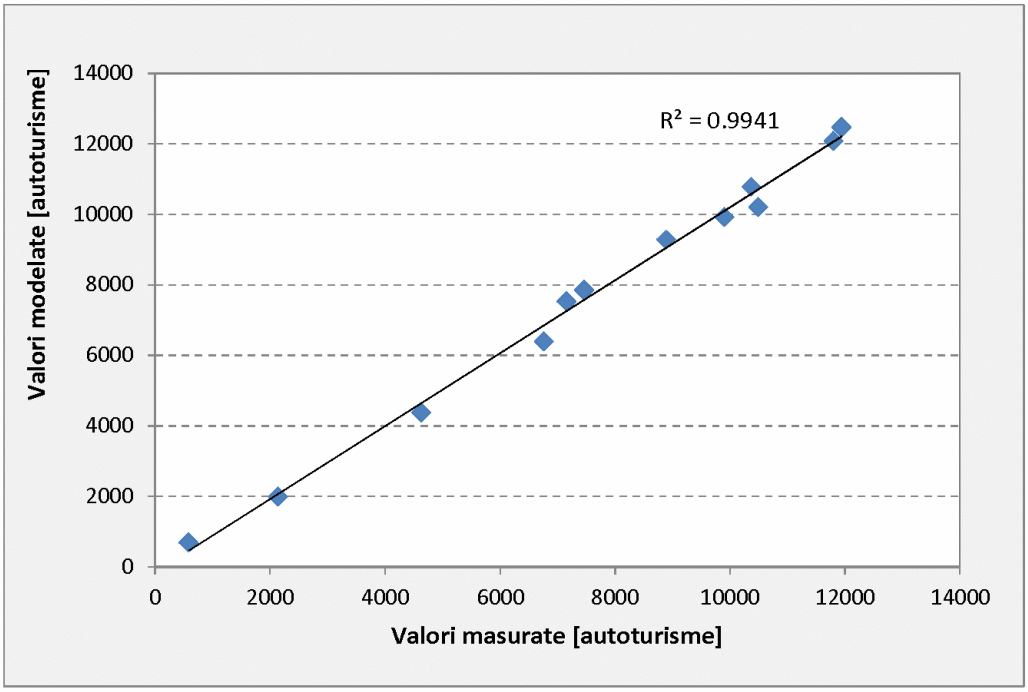


***Figura 3.29**. Rezultatele analizei afectării, autoturisme.*

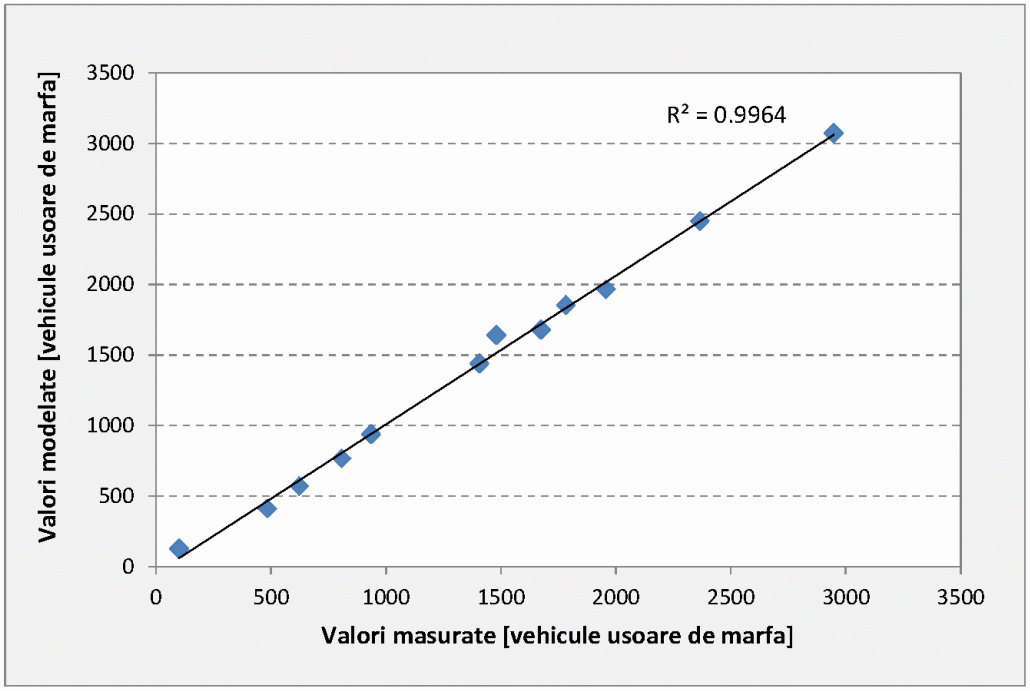


***Figura 3.30**. Rezultatele analizei afectării, autovehicule ușoare de marfă.*

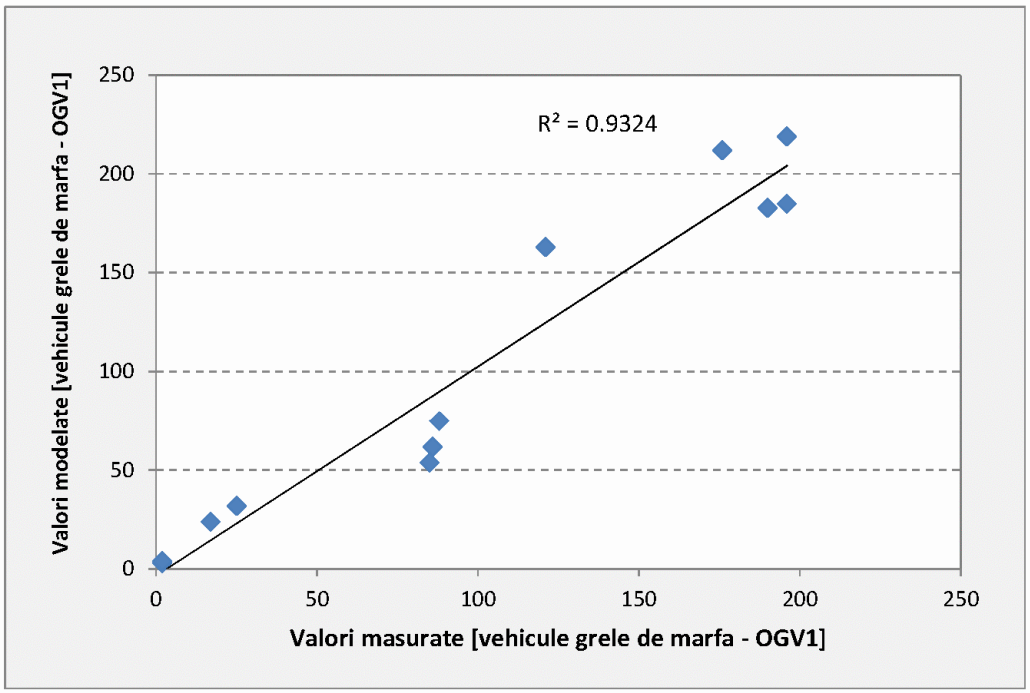


***Figura 3.31**. Rezultatele analizei afectării, autovehicule grele de marfă – OGV1.*

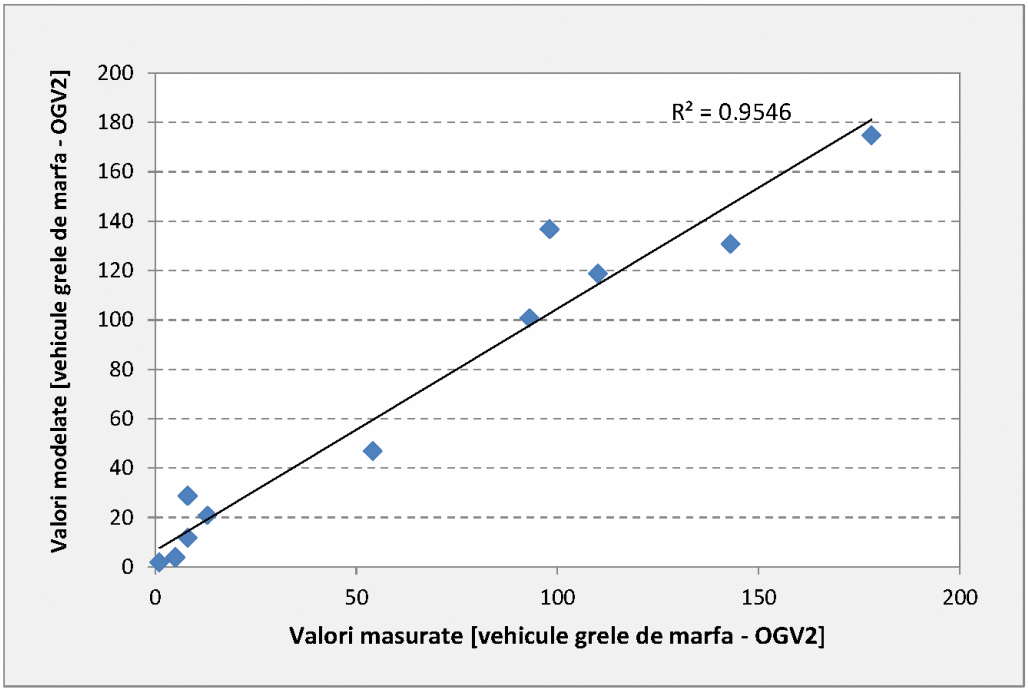


***Figura 3.32**. Rezultatele analizei afectării, autovehicule grele de marfă.*

Datele de trafic modelate, care au fost utilizate în relațiile de calcul de mai sus, prin care s-a demonstrat validitatea modelului, au rezultat în urma unor proceduri de calibrare, în cadrul cărora valorile parametrilor modelului (variabile dependente) au fost ajustate în funcție de datele specifice arealului de analiză (comportament de deplasare, valori ale fluxurilor de trafic). Datele de trafic utilizate în calibrarea modelului au fost cele înregistrate în posturile de anchetă 1, 7-13 (figurile 3.5 și 3.6) și cele înregistrate pe sectoarele drumurilor naționale și județene din ZUF, care au fost înregistrate cu ocazia recensământului general de circulație realizat la nivel național de CESTRIN – CNAIR/ Consiliul Județean Suceava în anul 2015.

Datele de trafic utilizate în validarea modelului au fost cele înregistrate în posturile 2, 3, 4, 5 și 6 (tabelul 3.3), amplasate conform figurilor 3.5 și 3.6 în puncte diferite ale rețelei comparativ cu punctele în care au fost amplasate posturile de anchetă în care au fost culese date care au stat la baza procesului de calibrare.

3.6. Prognoze

Fluxurile de trafic de perspectivă se obţin prin confruntarea dintre cererea de transport prognozată la orizontul de perspectivă pentru care se realizează analiza şi oferta de transport materializată prin reţeaua de transport prognozată la acelaşi orizont de timp (figura 3.33).

Prognoza traficului reprezintă procesul de estimare a numărului de vehicule sau călători care vor utiliza o infrastructură de transport la un moment de timp dat. În cadrul prezentului studiu este necesară estimarea fluxurilor de trafic la orizontul de prognoză 2030.

Punctul de plecare în realizarea procesului de prognoză a traficului îl reprezintă cunoaşterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate reţelei de transport existente. Aceste valori ale volumelor de trafic pot fi determinate fie prin înregistrari manuale sau automate, fie aplicând modele matematice.



Figura 3.33. *Obținerea fluxurilor de trafic de perspectivă.*

Având la dispoziţie un model de transport valid pentru anul de bază pentru care s-a realizat analiza, precum şi prognoza principalilor indicatori socio-economici şi demografici specifici zonei studiate, a putut fi estimată cererea de transport la nivelul diferitelor orizonturi de prognoză. Nevoia de mobilitate viitoare a fost determinată de valorile prognozate ale indicatorilor socio-economici, demografici şi de utilizare a teritoriului (figura 3.34).

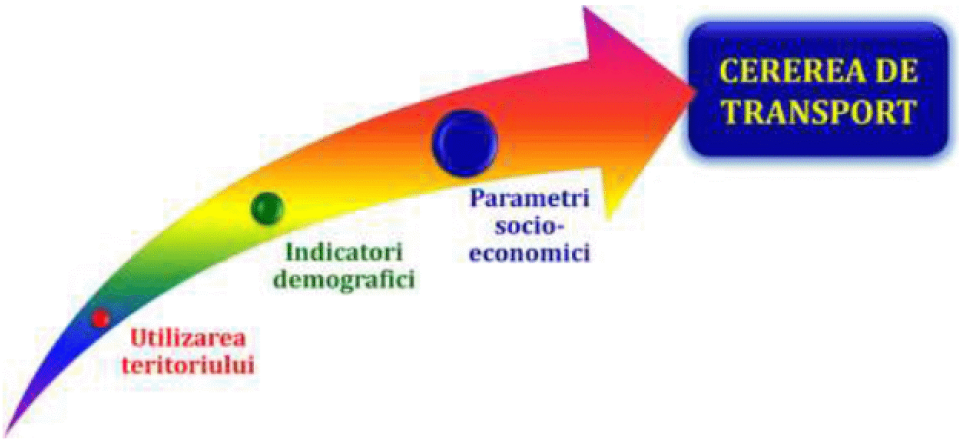


Figura 3.34. *Prognoza cererii de transport – proces.*

Prognoza principalilor parametri socio-economici şi demografici cu influenţă semnificativă asupra nevoii de mobilitate a fost realizată pe baza datelor publicate de instituţiile specializate (Comisia Naţioală de Prognoză, Institutul Naţional de Statistică, Eurostat), datelor prognozate sau datelor istorice din care reies tendinţe de evoluţie.

Pentru determinarea nevoii de mobilitate viitoare, a fost estimată tendinţa de evoluţie a principalilor indicatori socio-economici şi demografici care determină caracteristicile de mobilitate ale persoanelor şi bunurilor:

- *produsul intern brut*
- *numărul de locuitori*
- *indicele de motorizare*
- *parcursul mediu anual al vehiculelor.*

→ *Produsul Intern Brut (PIB) județean*

Periodic, Comisia Naţională de Prognoză elaborează prognoze privind dezvoltarea economico-socială a României pe termen scurt, mediu şi lung, în corelare cu prevederile Programului de guvernare, a strategiilor naţionale, sectoriale şi regionale, precum şi pe baza tendinţelor din economia naţională şi cea mondială. Tendinţa de evoluţie a indicatorului analizat până în anul 2030 este reprezentată grafic în figura 3.35.

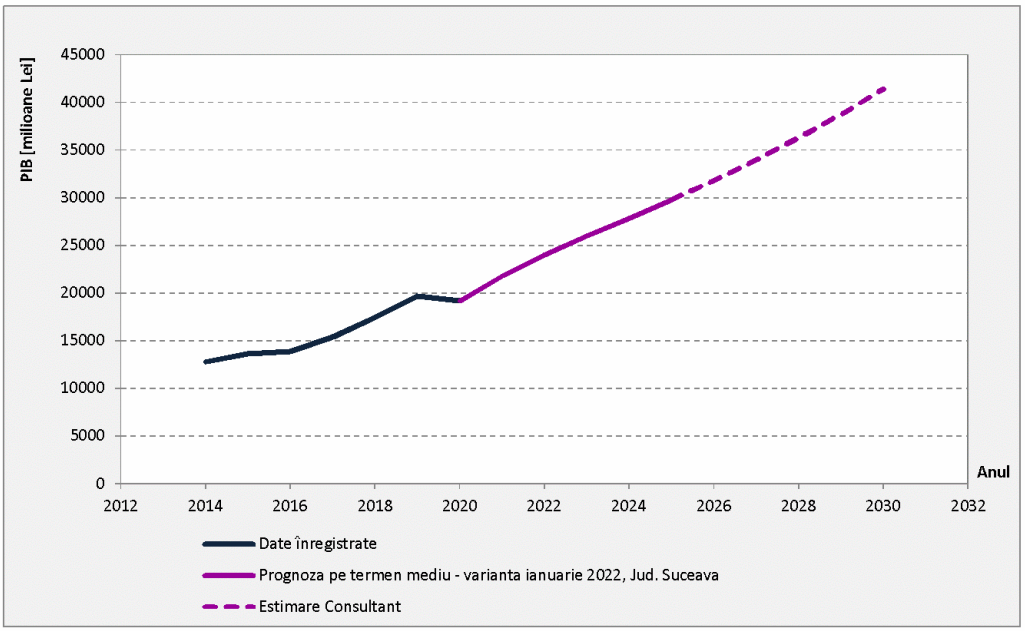


Figura 3.35. *Prognoza PIB al județului Suceava. Sursa: Comisia Națională de Strategie și Prognoză.*

În cadrul acestui studiu au fost utilizate cele mai recente tendinţe de evoluţie pe termen lung şi mediu ale PIB aferent judeţului Suceava. Prognoza cea mai recentă, pe termen mediu ("Proiecţia principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2021-

2025") prevede evoluţia PIB-ului numai până în anul 2025. Având la bază aceste date, s-a estimat tendinţa de evoluţie a indicatorului analizat până în anul 2030.

Pe baza datelor prognozate s-au determinat valorile coeficientului global de variaţie a indicatorului PIB în perioada 2021-2030, de 1,90.

→ ***Numărul de locuitori la nivelul arealului studiat***

Studiile de specialitate indică faptul că între caracteristicile deplasărilor (număr, distribuţie în timp, mod de transport utilizat) şi caracteristicile populaţiei rezidente într-un areal de studiu (numărul de locuitori, vârsta, venit) există o strânsă corelaţie.

Reprezentarea grafică a valorilor prognozate este realizată în figura 3.36. Se observă că tendința de variație a numărului de locuitori din Zona Urbană Funcțională Suceava este una ușor crescătoare.

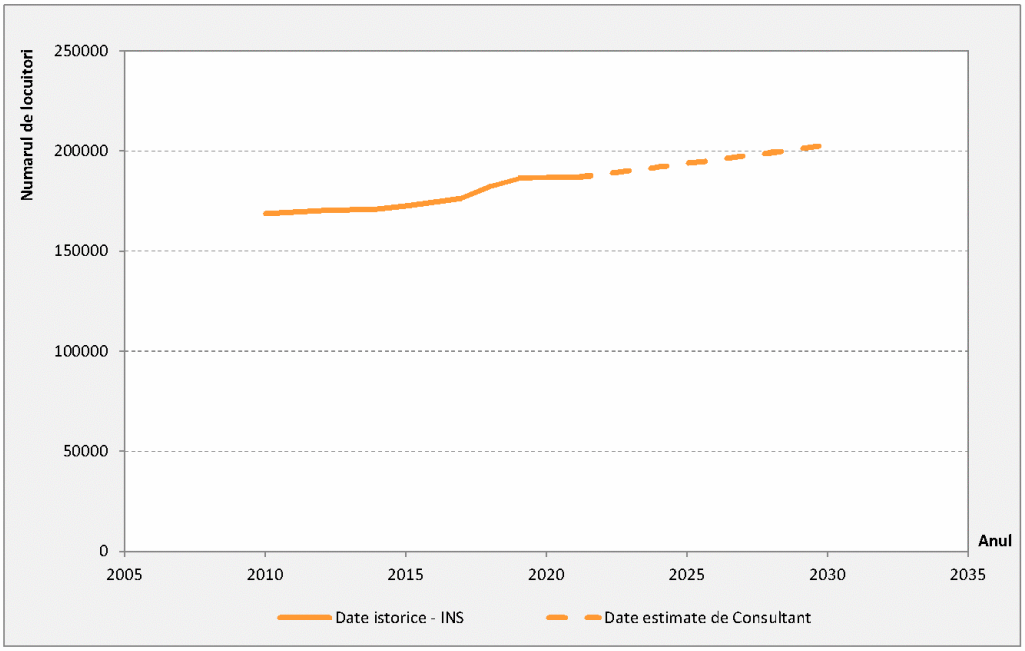


Figura 3.36. *Prognoza numărului de locuitori – ZUF Suceava.*

Pentru analiza nevoilor viitoare de mobilitate s-a avut în vedere şi estimarea evoluţiei numărului de locuitori rezidenţi la nivelul unităţilor administratic teritoriale care fac parte din ZUF Suceava. Astfel, având ca bază numărul de locuitori înregistraţi în arealul de studiu în anul 2021 (186.824 locuitori, conform datelor publicate de Institutul Naţional de Statistică, TEMPO-Online), s-a estimat valoarea acestui indicator demografic la nivelul anului 2030: 203.125 locuitori.

→ *Indicele de motorizare la nivelul arealului studiat*

Indicele de motorizare constituie unul dintre factorii care influenţează direct numărul de deplasări generate la nivelul unei zone de studiu. Valorile acestui indicator sunt strâns corelate cu cele ale PIB. Având în vedere tendinţa de variaţie a indicelui de motorizare determinată pe baza valorilor istorice, prognoza PIB judeţean tratată mai sus (figura 3.35) şi politica internaţională de reducere a gradului de utilizare a transportului individual, s-au estimat valorile anuale ale indicelui de motorizare până la orizontul de prognoză 2030 (figura 3.38). Astfel, în anul 2030 este estimată o valoare medie de 473 autoturisme / 1000 locuitori.

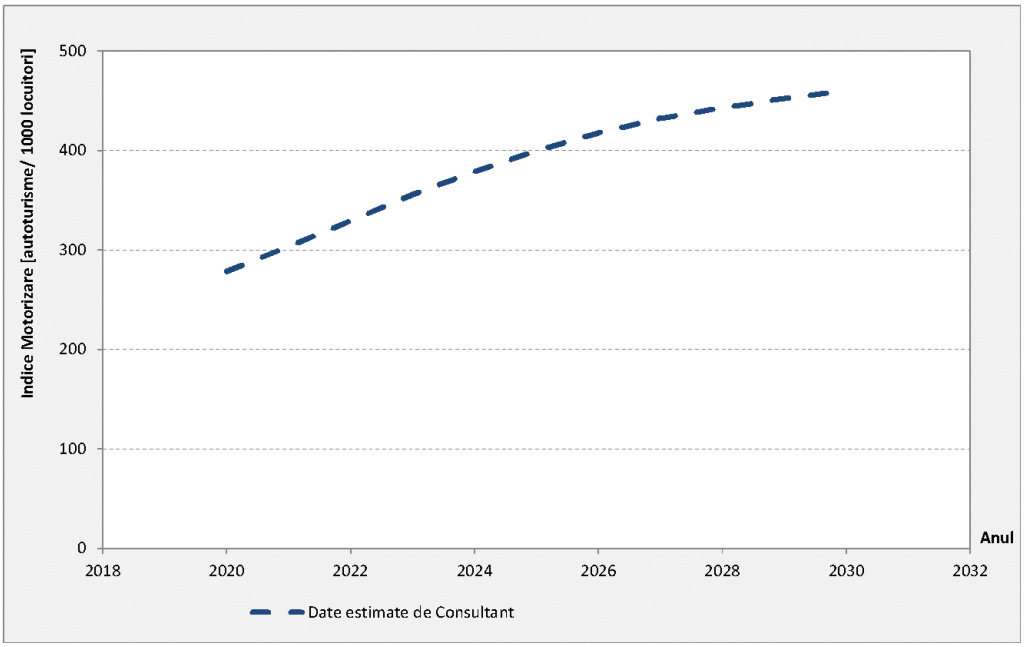


Figura 3.37. *Prognoza indicelui de motorizare – ZUF Suceava.*

→ *Variația traficului la nivel naţional*

Plecând de la valorile măsurate în anul 2015, CNAIR – CESTRIN a realizat estimări ale coeficienţilor de evoluţie a traficului de pasageri şi mărfuri până la orizontul de prognoză 2045 (figura 3.38).

CNAIR contorizează vehiculele care utilizează drumurile publice la interval de 5 ani.

În cadrul acestui studiu, pentru estimarea nevoii de mobilitate viitoare s-au considerat coeficienţii de variaţie a traficului pentru perioada 2021-2030, pe categorii de vehicule.

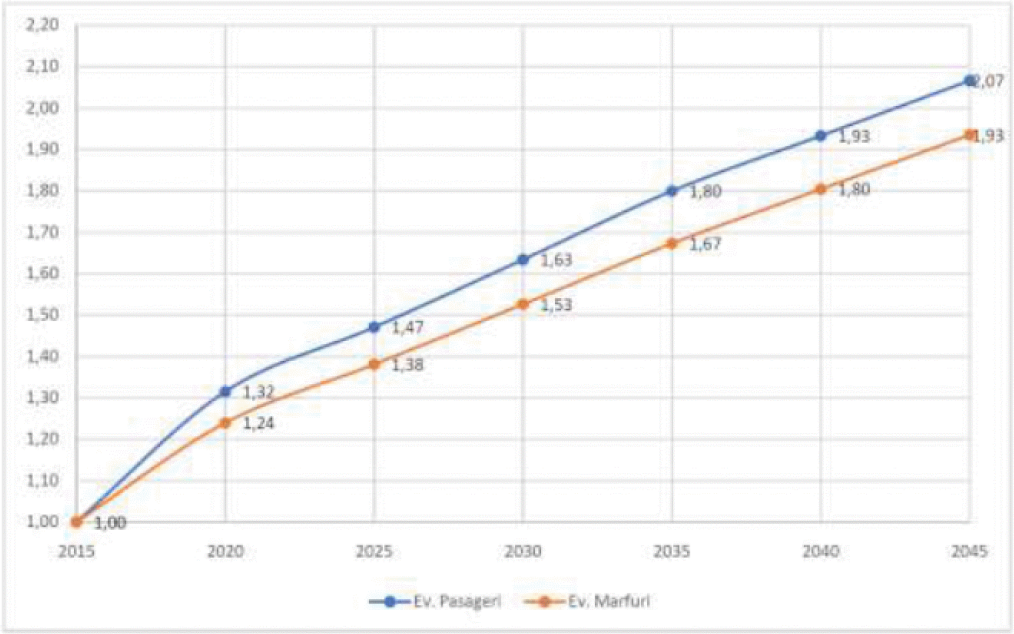


Figura 3.38. *Coeficienții de variație a traficului. Sursa: CESTRIN 2018.*

Luând în considerare prognoza indicatorilor socio-economici şi demografici descrişi anterior, a fost realizată prognoza cererii de transport pentru persoane şi mărfuri la nivelul anului 2030.

Scenariul de mobilitate de referinţă specific perioadei de analiză 2021-2030, denumit în continuare scenariul *"A face minim"*, evidenţiază rezultatul interacţiunii dintre cererea de transport prognozată şi reţeaua de transport de perspectivă care ia în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate (adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport, unde este cazul), proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală, după cum urmează:

- <u>Lucrări de întreținere și reparații străzi în ZUF Suceava</u>

  Proiectul constă în realizarea de lucrări anuale de întreținere și reparații pentru infrastructra rutieră (plombări covoare asfaltice, turnare covoare asfaltice, întreținere străzi nemodernizate), efectuate în perioada 2021-2030.

  Implementare: Unitățile administrative teritoriale din ZUF Suceava

- <u>Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava</u>

  Scopul proiectului constă în promovarea mobilității urbane durabile prin modernizarea, reabilitarea și extinderea traseelor de transport public electric și implementarea unui sistem integrat de trafic management, bazat pe soluții inovative de eficientizare a transportului public în vederea creșterii atractivității acestuia în detrimentul autoturismelor personale, fapt ce va conduce implicit la reducerea poluării în Municipiul Suceava.

Prin proiect se urmărește îndeplinirea următoarelor obiective:

- Îmbunătățirea parcului auto al transportului public local prin achiziționarea unui număr de 25 de autobuze electrice de dimensiuni mari și 10 autobuze electrice de dimensiuni mici.
- Realizarea unei autobaze care să asigure condiții optime de staționare, încărcare și întreținere a mijloacelor de transport public (autobuze electrice).
- Amenajarea stațiilor existente, dotarea acestora cu adăposturi pentru călători (unde exista spațiu suficient), precum și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, sisteme e-ticketing, afișaj electronic.
- Modernizarea centrului de supraveghere/monitorizare video din incinta Primăriei care să asigure echipamente de ultima generație pentru primirea și stocarea informațiilor de la camerele video montate în oraș.
- Reabilitarea străzii Vasile Pârvan pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație și a siguranței rutiere. Vor fi realizate lucrări de reabilitare a structurii rutiere, realizarea unui sistem de canalizare pluvială pentru preluarea apelor meteorice și realizarea de trotuare pentru circulația pietonilor.

Valoarea investiției este de 116.189.650,93 Lei.

Implementare: Municipiul Suceava

- <u>Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice</u>

  Proiectul are ca obiectiv achiziționarea unui număr de 15 autobuze electrice cu lungimea de aproximativ 12 m, însoţite de 4 staţii de încărcare rapidă şi 15 staţii de încărcare lentă.

  Autobuzele electrice vor circula pe rutele: ruta 2 (10 autobuze electrice) și ruta 5 (5 autobuze electrice).

  Valoarea eligibilă a investiției este de 50.426.627,35 Lei.

  Implementarea proiectului se realizează în cadrul unui parteneriat încheiat între UAT Municipiul Suceava și Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (Hotărârea Consiliului Local Nr. 233/ 26 iulie 2018).

  Implementare: Municipiul Suceava, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

Luând în calcul cele menționate mai sus, au fost obţinute configuraţii ale fluxurilor de trafic pe ansamblul reţelei, la nivelul anului 2030, scenariul *"A face minim" (AFM)*. Fluxurile de trafic estimate pentru o zi medie anuală (MZA) și pentru intervalul de vârf de trafic, exprimate în vehicule etalon sunt prezentate în figurile 3.39 și 3.40.

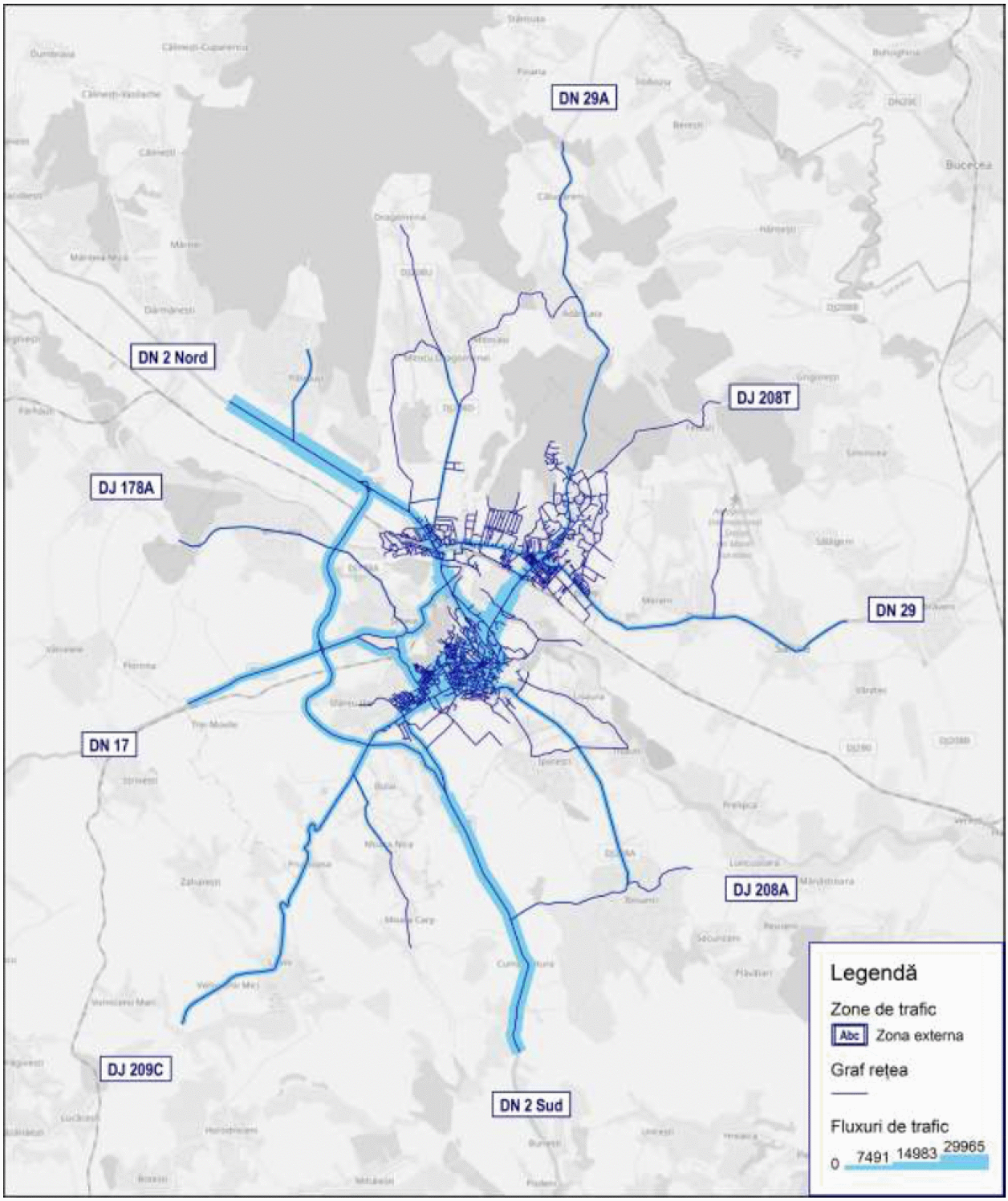


***Figura 3.39**. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, Scenariul AFM - MZA, 2030.*

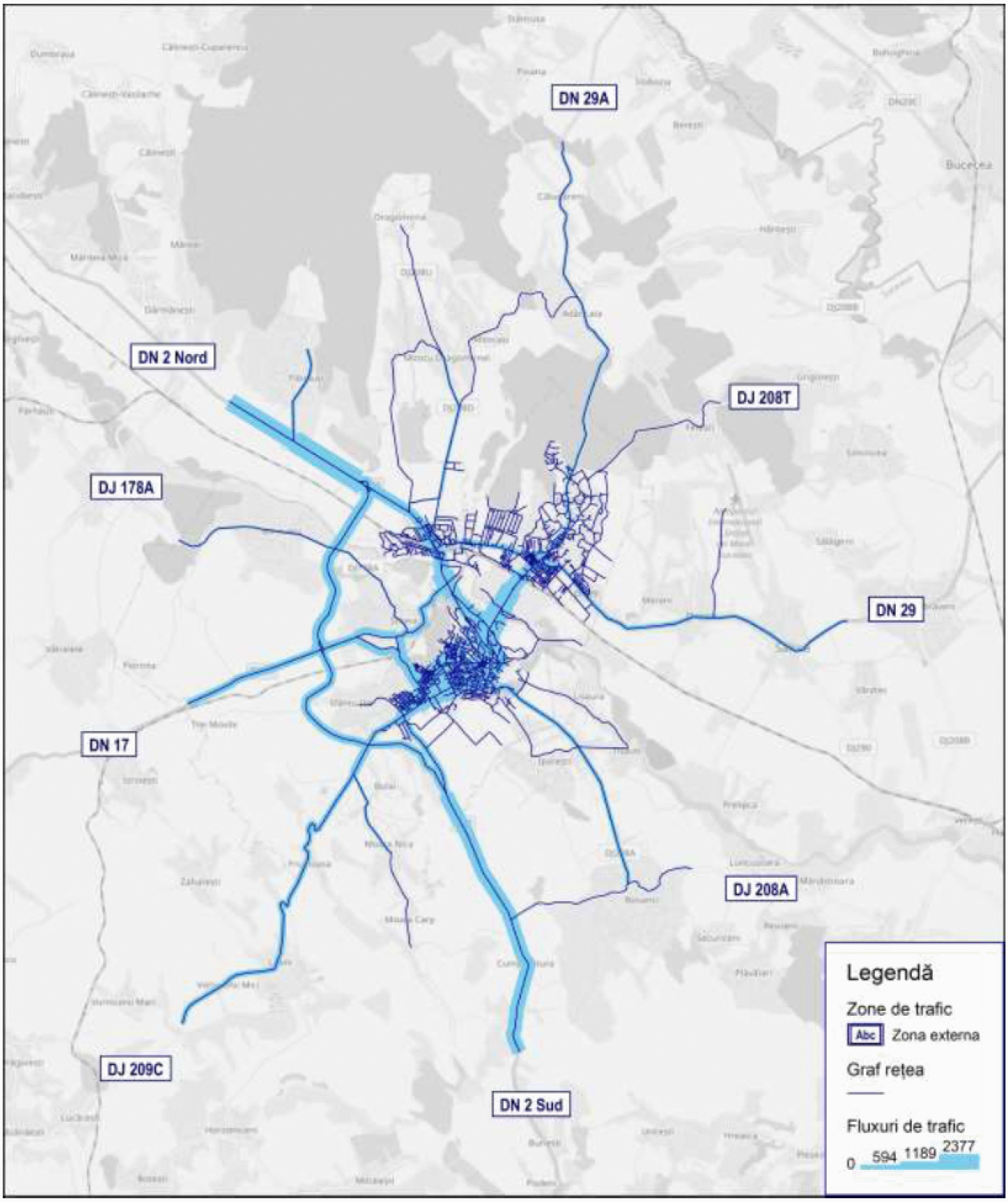


***Figura 3.40**. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM - ora de vârf de trafic, 2030.*

Implementarea proiectelor care compun scenariul *"A face minim"* va contribui la îmbunătățirea transportului public local, estimându-se creșterea ponderii de utilizare a acestui mod de transport. Totodată, va contribui la creșterea conectivității și accesibilității teritoriului de analiză în raport cu rețeaua stradală majoră, dar în același timp va încuraja

creșterea prestației realizate cu mijloace de transport poluante, ceea ce semnifică îndepărtarea față de principiile mobilității durabile (tabelul 3.4).

Potrivit estimărilor realizate, la nivelul întregii rețele analizate, pornind de la anul de bază 2021, în anul 2030 se va produce creșterea utilizării transportului privat cu 24,2%.

***Tabelul 3.4**. Evoluția activității de transport, 2021-2030.*

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Utilizarea transportului privat [vehicule-km]	1.417.080	1.760.369
Utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) [%]	45,3	41,7

Indicatorul „Utilizarea transportului privat" ține seama atât de cererea de transport (număr de călătorii), cât și de interacțiunea acesteia cu rețeaua de transport (lungimea călătoriilor, influențată de condițiile de desfășurare a circulației). Acesta reprezintă produsul dintre valoarea fluxului de trafic înregistrat pe un segment al rețelei și lungimea segmentului respectiv.

Analizând valorile indicatorilor din tabelul de mai sus se observă că realizarea numai a intervențiilor angajate (scenariul *"A face minim"*) nu este suficientă pentru a contrabalansa creșterea prognozată a nevoilor de mobilitate.

3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

Dezvoltarea scenariilor de perspectivă va include schimbări ale rețelei de transport. Odată calibrat și validat pentru anul de bază, modelul de transport reprezintă un instrument util în evaluarea impactului diferitelor modificări, atât la nivelul ofertei de transport, cât și la nivelul cererii de transport.

Specificațiile referitoare la acest capitol în *Anexa 6 - Conținut cadru Plan de mobilitate urbană durabilă a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, POR 2014-2020,* recomandă analiza simulărilor realizate în cadrul scenariului *"A nu face nimic"* (ANFN) 2030, care sunt caracterizate de cererea de transport prognozată după metodologia din Subcapitolul 3.6 și oferta de transport aferentă anului de bază 2021, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.

Rezultatele simulării, reprezentând fluxurile de trafic, exprimate în vehicule etalon, la nivel de medie zilnică anuală și la nivelul orei de vârf de trafic, sunt reprezentate în figurile 3.41 și 3.42.

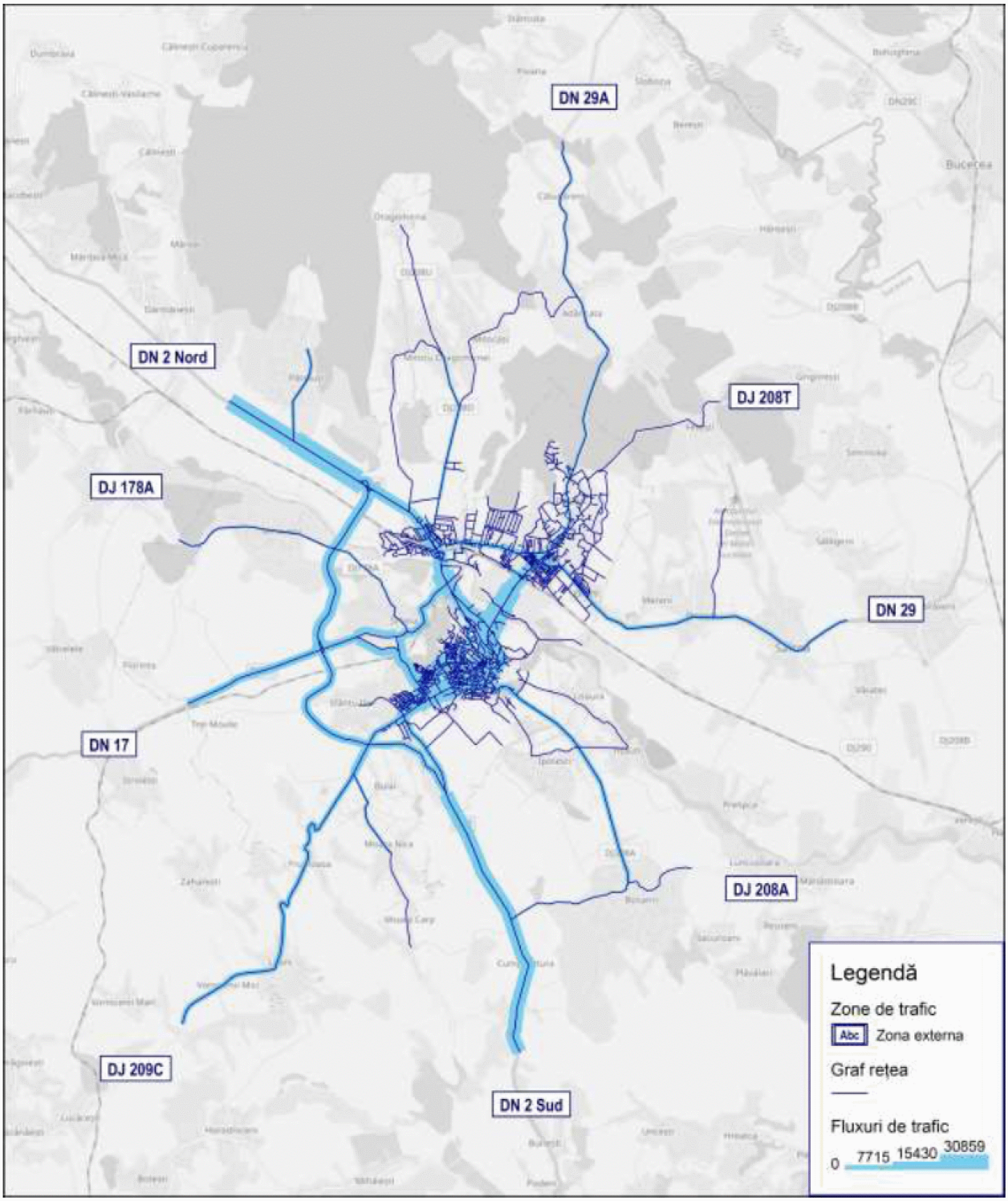


***Figura 3.41**. Fluxuri de trafic, autovehicule etalon, Scenariul ANFN - MZA, 2030.*

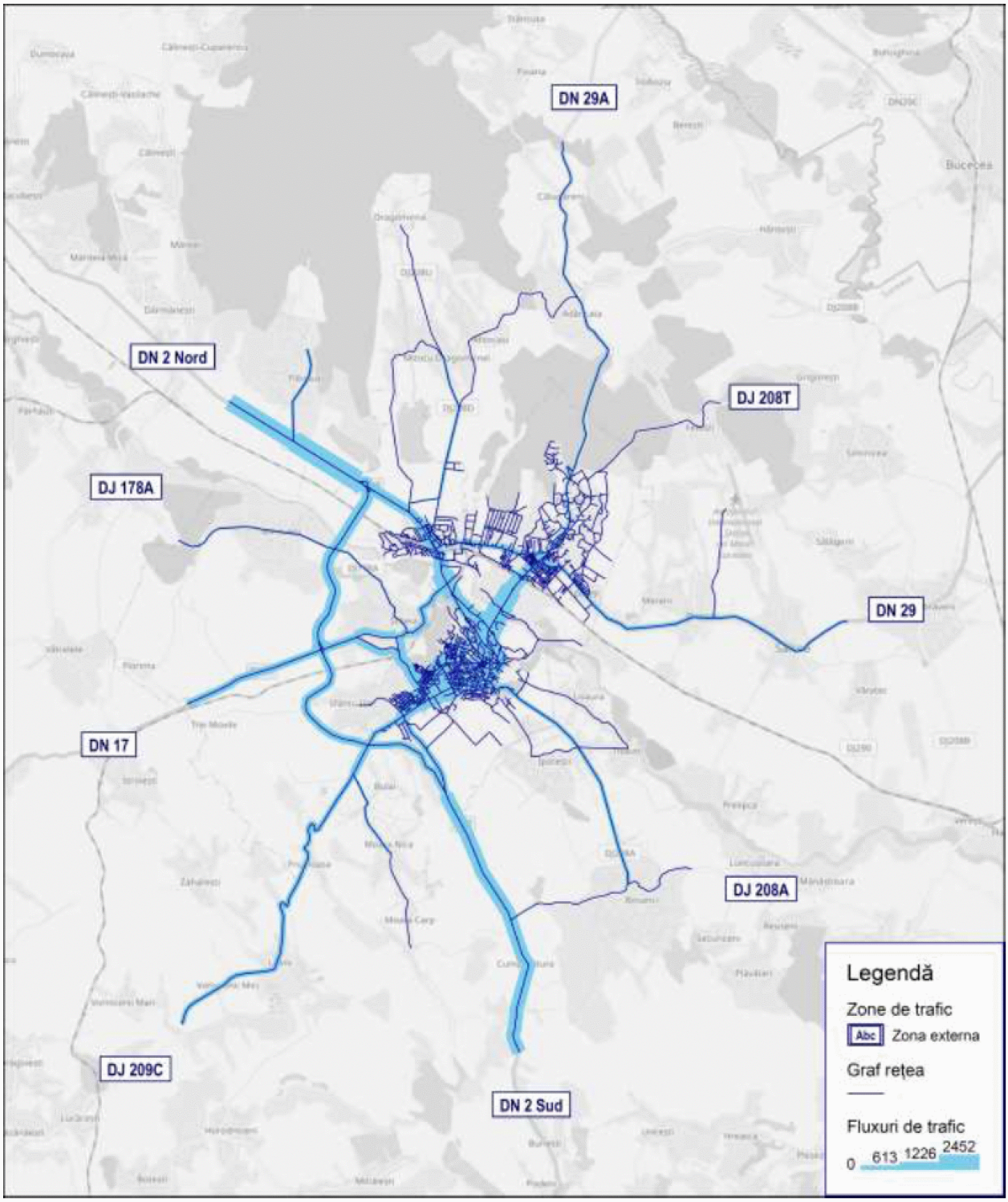


***Figura 3.42**. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN - ora de vârf de trafic, 2030.*

Problemele în zonele cu gâtuiri ale fluxurilor de trafic (pe arterele principale de circulație) se vor accentua. Menținerea ofertei de transport la nivel local în starea actuală până în anul 2030, efectuând numai lucrări de întreținere și reparații străzi, va conduce la înregistrarea

unui impact negativ major al transporturilor asupra mediului urban, comparativ cu celelalte situații analizate. Se va produce o creștere susținută a utilizării autovehiculului personal pentru efectuarea deplasărilor zilnice atât în mediul urban, cât și în ZUF, însoțită de reducerea vitezei medii de deplasare. Numărul mare al vehiculelor aflate în circulație, pe de o parte și viteza redusă de deplasare, pe de altă parte, vor conduce la creșterea accentuată a emisiilor de noxe și de CO_2 pentru care sectorul transporturilor este responsabil.

În urma simulărilor a rezultat că în acest scenariu de analiză, utilizarea autoturismelor va cunoaște o creștere față de valoarea înregistrată în anul 2021 de 26,4% până în anul 2030, în timp ce transportul public care deservește întreg arealul (Municipiul Suceava și localitățile din ZUF) și cel pietonal vor pierde din utilizatori.

Sporirea prezenței în trafic a autoturismelor va îngreuna desfășurarea traficului inclusiv pentru vehiculele de marfă, cu efecte negative asupra eficienței economice (creșterea duratei de parcurs a mărfurilor între punctul de origine și cel de destinație) și asupra calității aerului (deplasarea cu viteză redusă și opririle/ demarările succesive în cazul vehiculelor de marfă implică emisii ridicate de noxe și de CO_2).

4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

Ca urmare a creşterii continue în ultimele două decenii a numărului de autovehicule proprietate privată, tendinţa de evoluţie înregistrată la nivel global, care s-a manifestat şi în România prin creşterea indicelui de motorizare de la 63 de autovehicule / 1000 locuitori în 1991 la 328 de autovehicule / 1000 locuitori în anul 2020, astăzi în secolul XXI, ne confruntăm cu situaţia în care sectorul transporturilor este puternic responsabil pentru probleme de sănătate ale locuitorilor din mediul urban provocate de substanţele poluante existente în atmosferă, de zgomot şi accidente rutiere. Prin utilizarea intensivă a infrastructurilor, sectorul transporturilor este o componentă importantă a economiei şi un instrument care contribuie la dezvoltarea societăţii. Acest lucru apare cu precădere la nivelul economiei globale, în care oportunităţile economice sunt strâns legate de mobilitatea persoanelor, bunurilor şi informaţiilor.

Lipsa unei planificări cuprinzătoare a sistemelor de transport, care să țină cont de elemente sociale, economice, de mediu și culturale ale zonelor urbane, poate duce la întreruperi în ţesătura urbană a comunităţilor și la consolidarea excluziunii sociale.

Măsura în care sistemul de transport asigură buna funcţionare a celor două elemente cu care se află în interacţiune este evaluată în etapa de analiză a situaţiei actuale şi de identificare a disfuncţionalităţilor. Rezultatele acestei etape stau la baza stabilirii într-un mod raţionalși transparent a obiectivelor privind evoluţia viitoare a mobilităţii. Criteriile cheie utilizate pentru caracterizarea situaţiei actuale sunt cele prin care se evaluează atingerea obiectivelor asumate de Comisia Europeană privind dezvoltarea durabilă a sistemului de transport. Aceste criterii care descriu calitatea vieţii în mediul urban sunt grupate în patru categorii principale:

- Impactul asupra mediului:
  - *Emisii de substanțe poluante;*
  - *Zgomot;*
  - *Consum de energie; Emisii de CO_2;*
- Nivelul de accesibilitate;
- Siguranța circulației;
- Eficiența economică (influențată de manifestarea fenomenului de congestie).

Evaluarea impactului pe care îl are activitatea de transport asupra societăţii este realizată prin intermediul unei serii de indicatori asociaţi acestor criterii, a căror cuantificare monetară în economie reprezintă costuri externe, suportate de societate în ansamblu. Valorile monetare ale acestor categorii de costuri externe sunt particulare fiecărui stat, fiind influenţate de disponibilitatea de plată a cetăţenilor faţă de serviciul care face obiectul analizei şi de produsul intern brut pe cap de locuitor.

În acest capitol este analizat impactul mobilității din arealul de studiu (la nivelul anului de bază – 2021 și la nivelul orizontului de prognoză 2030, ipoteza de evoluție specifică scenariului "A face minim" (caracteristicile acestui scenariu în ceea ce privește atât cererea de transport, cât și oferta de transport considerate sunt descrise în Capitolele 3 și 5). Cele două situații analizate descriu situația mobilității în cazul în care nu sunt propuse intervenții prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

4.1. Eficienţa economică

Eficiența economică a activității de transport este dată în principal de valoarea timpului de deplasare între diferite puncte de origine – destinație. La rândul său, această variabilă este influențată de condițiile de desfășurare a circulației, exprimate prin valoarea raportului dintre volumele de trafic care solicită un element al rețelei și capacitatea de circulație a acestuia.

Fluxul de trafic reprezintă rezultatul interacţiunii dintre vehicule, conducătorii acestora şi infrastructura de transport (cale de rulare, sisteme de semnalizare, dispozitive de control al traficului). Traficul este caracterizat de trei variabile: *viteză, debit (volum)* şi *densitate.*

Diagramele fluxurilor de trafic reprezintă instrumentul care oferă informaţii cu privire la capacitatea necesară infrastructurilor rutiere sau la modificările care se produc din punct de vedere al desfăşurării circulaţiei atunci când se aplică noi reglementări de circulaţie la nivelul reţelei de transport analizate. Acestea exprimă relaţionările grafice dintre următoarele perechi de parametri:

- flux de trafic – densitate;
- viteză – interval de urmărire între vehicule;
- timp de parcurs – flux de trafic;
- flux de trafic – viteză.

Diagrama flux de trafic – viteză de deplasare oferă informaţii despre valoarea optimă a vitezei de deplasare, cea pentru care reţeaua de transport asigură înregistrarea debitului maxim de vehicule.

Creşterea fluxului de trafic atrage după sine creşterea densităţii traficului, concomitent cu reducerea vitezei de deplasare, generată de interacţiunea dintre vehicule. Capacitatea este

atinsă atunci când se înregistrează valori ale vitezei de circulaţie sau ale densităţii traficului cărora le corespund valori maxime ale debitului de vehicule. Reprezentarea curbelor de variaţie ale perechilor de parametri menţionate mai sus se regăseşte în figura 4.1.

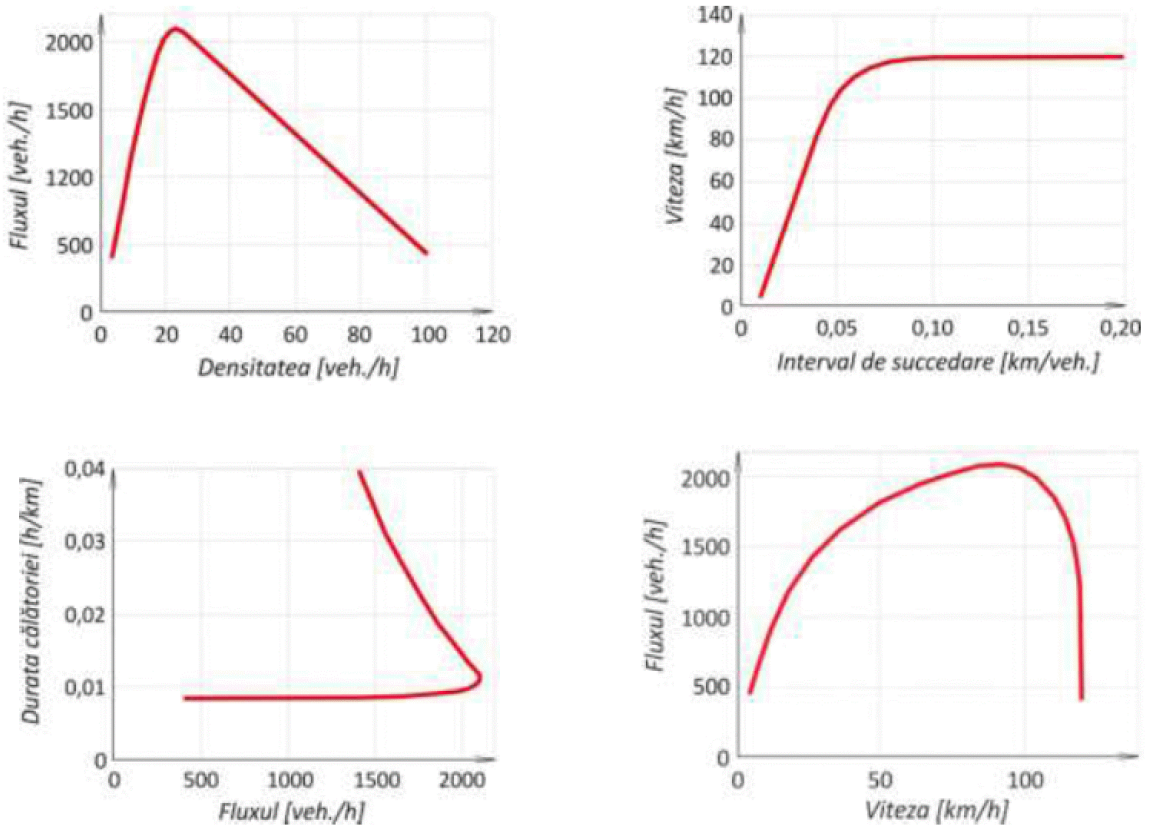


***Figura 4.1**. Diagramele fluxurilor de trafic[1].*

Gradul de utilizare a capacităţii se determină pe baza valorilor raportului dintre volumul de trafic (v) şi capacitatea disponibilă (c). În funcţie de aceste valori, în literatura de specialitate sunt stabilite cinci clase, aşa cum sunt prezentate în tabelul 4.1. În cazul în care volumul de trafic depăşeşte capacitatea disponibilă, se manifestă congestia, ale cărei costuri reprezintă costuri externe activităţii de transport.

***Tabelul 4.1**. Clasele privind gradul de utilizare a capacităţii de circulaţie.*

Condiţii de circulaţie	Raport Debit / Capacitate
Clasa 1	< 0,25
Clasa 2	0,25 <= v/c < 0,5
Clasa 3	0,5 <= v/c < 0,75
Clasa 4	0,75 <= v/c < 1
Clasa 5	v/c >= 1

Documentul de lucru al Comisiei Europene privind evaluarea impactului propunerilor din Cartea Albă a Transporturilor[1] precizează că la nivelul Uniunii Europene costurile anuale cu congestia reprezintă aproximativ 130 de miliarde de euro, ceea ce înseamnă peste 1% din PIB. Valorile medii ale costurilor cu congestia, la nivelul statelor membre EU28 în anul 2010 sunt prezentate în tabelul 4.2.

***Tabelul 4.2**. Costuri asociate congestiei la nivelul EU28, în anul 2010.*

Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depășită
Autoturism	Metropolitan	Autostradă	0,0	26,8	61,5
		Drumuri principale	0,9	141,3	181,3
		Alte drumuri	2,5	159,5	242,6
	Urban	Străzi principale	0,6	48,7	75,8
		Alte străzi	2,5	139,4	230,5
	Rural	Autostradă	0,0	13,4	30,8
		Drumuri principale	0,4	18,3	60,7
		Alte drumuri	0,2	42,0	139,2
Autovehicul uşor de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	50,9	116,9
		Drumuri principale	1,8	268,5	344,4
		Alte drumuri	4,7	303,0	460,9
	Urban	Străzi principale	1,2	92,5	144,1
		Alte străzi	4,7	264,9	438,0
	Rural	Autostradă	0,0	25,4	58,4
		Drumuri principale	0,8	34,8	115,3
		Alte drumuri	0,4	79,8	264,5
Autovehicul greu de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	77,6	178,4
		Drumuri principale	2,7	409,8	525,6
		Alte drumuri	7,2	462,5	703,5
	Urban	Străzi principale	1,8	141,1	219,9

[1] European Commission, Staff working paper IMPACT ASSESSMENT, *Accompanying document to the White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, 2011.

Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depășită
		Alte străzi	7,2	404,4	668,6
	Rural	Autostradă	0,0	38,8	89,2
		Drumuri principale	1,2	53,1	176,0
		Alte drumuri	0,6	121,9	403,8
Autobuz	Metropolitan	Autostradă	0,0	66,9	153,8
		Drumuri principale	2,3	353,3	453,1
		Alte drumuri	6,2	398,7	606,4
	Urban	Străzi principale	1,6	121,7	189,6
		Alte străzi	6,2	348,6	576,3
	Rural	Autostradă	0,0	33,5	76,9
		Drumuri principale	1,0	45,8	151,7
		Alte drumuri	0,5	105,0	348,1

Rețeaua rutieră din ZUF Suceava este formată din sectoare de infrastructură încadrate în toate categoriile menționate în tabelul de mai sus, cu excepția autostrăzilor.

La nivelul rețelei se întâlnesc secțiuni în care autovehiculele sunt parcate neregulamentar (fie nu respectă indicațiile de parcare conform locurilor amenajate, fie sunt parcare în locuri neamenajate), fapt care reduce capacitatea de circulație (prin ocuparea părții carosabile sau prin manevrele realizate pentru parcarea vehiculelor) și generează probleme de siguranță a circulației (figura 4.2).



***Figura 4.2**. Situații de parcări neregulamentare cu consecințe asupra reducerii capacității de circulație și siguranței rutiere (exemplificare).*

În tabelul 4.3 sunt determinate efectele economice (componenta de costuri) ale congestiei manifestate pentru întreaga rețea rutieră considerată în decursul unei zile medii din an, la nivelul celor două scenarii analizate. Pentru cuantificarea acestora, pe fiecare arc al rețelei stradale s-a determinat gradul de utilizare a capacităţii de circulaţie, care a fost încadrat în una din clasele menționate în tabelul 4.1. Produsul dintre valorile costurilor cu congestia specifice fiecărei clase (tabelul 4.2) și volumele de trafic pe categorii de vehicule înregistrate pe sectorul de infrastructură analizat (rezultat al modelului de transport) reprezintă costul cu congestia aferent fiecărui elementului de infrastructură.

Se observă că la nivelul orizontului de prognoză considerat se estimează creșterea costurilor cu congestia pentru toate categoriile de autovehicule. În lipsa unei variante de ocolire pe laturile de este și nord, se menține accesul vehiculelor grele de marfă prin zona urbană, conducând la îngreunarea traficului. În mediul urban conform coeficienților de echivale a vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism (SR 7348/ 2001), un autovehicul articulat (tip TIR) ocupă o capacitate care ar putea fi utilizată de 4 autoturisme.

Costurile asociate congestiei afectează în mod negativ eficiența economică a sistemului de transport și se răsfrâng în costurile generalizate asociate unei deplasări la nivelul rețelei stradale.

Tabelul 4.3. *Costurile congestiei, MZA (valori medii zilnice anuale).*

Categorie de vehicule	Costuri generate de congestie [EUR]	
	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Autoturisme	154.908	477.825
Autovehicule uşoare de marfă	53.554	182.491
Autovehicule grele de marfă	15.160	66.020
Mijloace de transport public	2.834	2.834
TOTAL [EUR]	226.455	729.170

În anul 2030, transportul individual cu autoturismul reprezintă principala componentă generatoare de costuri cu congestia. În scenariul “A face minim”, probleme de fluență a circulației se manifestă în special în zona de tranzit, pe Calea Unirii – Calea Burdujeni, respective pe arterele principale utilizate de traficul local din Municipiul Suceava, respectiv B-dul 1 Mai – Str. Ana Ipătescu – Calea Unirii și Str. Petru Rareș – Str. Vasile Alecsandri – Str. Mihai Eminescu – Str. Mărăști – B-dul George Enescu – Calea Obcinelor.

În restul localităților din ZUF, zone cu probleme de fluență a circulație se identifică în jurul obiectivelor de interes (administrație publică locală, unităţi de învățământ, zone

comerciale). Acestea se manifestă punctual, pe intervale de timp reduse, la orele de vârf de trafic în care se înregistrează număr mare de pietoni.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care afectează eficiența economică a sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *insuficiența locurilor de parcare, în condițiile creșterii indicelui de motorizare, cu consecințe negative privind ocuparea spațiilor pietonale și siguranța circulației;*
- *existența sectoarelor stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *lipsa unor reglementări privind logistica urbană;*
- *deficiențe în amenajarea de locuri de parcare în localitățile din ZUF;*
- *afectarea conectivității rețelei stradale a Municipiului Suceava de rețeaua de transport feroviar și cursul Râului Suceava, număr redus al legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere;*
- *slaba dezvoltare a infrastructururii pentru biciclete (piste/ benzi amenajate pentru circulația bicicletelor, centre de închiriere biciclete).*

Sistemul de transport, prin componentele sale, infrastructură, tehnologii de operare și mijloace de transport, este un sistem tehnic mare, a cărui eficiență este dată de funcționarea interdependentă a tuturor componentelor.

Având în vedere particularitățile privind eficiența economică a sistemului de transport desprinse din analizele realizate mai sus, evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al criteriului *Eficiență economică* se va realiza prin prisma indicatorului:

- *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an.

  Acest indicator înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile duratei medii a deplasării specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.4.

Tabelul 4.4. *Indicator de eficiență economică.*

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Durata medie a deplasării, min	18,5	20,0

4.2. Impactul asupra mediului

Efectele generate de desfășurarea activităților de transport asupra mediului sunt diverse și cuprinzătoare. Cele mai importante se referă la calitatea aerului, zgomot, schimbări climatice și consum de resurse neregenerabile.

Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcționării.

Categoriile de autovehicule pentru care sunt estimate emisiile poluante conform Agenției Europene de Mediu, așa cum sunt folosite pentru raportarea emisiilor în conformitate cu OrganizațiaNațiunilor Unite (ONU), Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe), linii directoare pentru raportarea datelor de emisie în conformitate cu *"Convenția CEE-ONU privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi pentru a reducere gradul de acidificare, eutrofizareși nivelul de ozon troposferic"*.

Date referitoare la structura parcului de autovehicule (categorii de vehicule, tip de combustibil, vechime) la nivelul anului 2021 pentru Județul Suceava au fost extrase din baza de date publicată de către Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Administrației și Internelor.

Referitor la tipurile de autovehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 296.484 autovehicule înregistrate în anul 2021, 226.648 sunt autoturisme. Numărul de autovehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 69.836 autovehicule) este prezentat în diagrama din figura 4.3.

Conform datelor publicate, autovehicule alimentate cu motorină reprezintă 68,5% din numărul total de autovehicule. În cazul autoturismelor, motorina reprezintă combustibilul utilizat pentru 64,1% din totalul mijloacelor de transport încadrate în această categorie.

În totalul parcului de autovehicule din Județul Suceava, la finalul anului 2021 erau înmatriculate 1081 autovehicule cu propulsie hibridă (benzină+electric, motorină+electric, GPL+electric) din care 1079 autoturisme și 2 autovehicule transport mărfuri și 242 autovehicule electrice (3 motociclete, 187 autoturisme, 47 autobuze/microbuze și 5 autovehicule transport mărfuri).

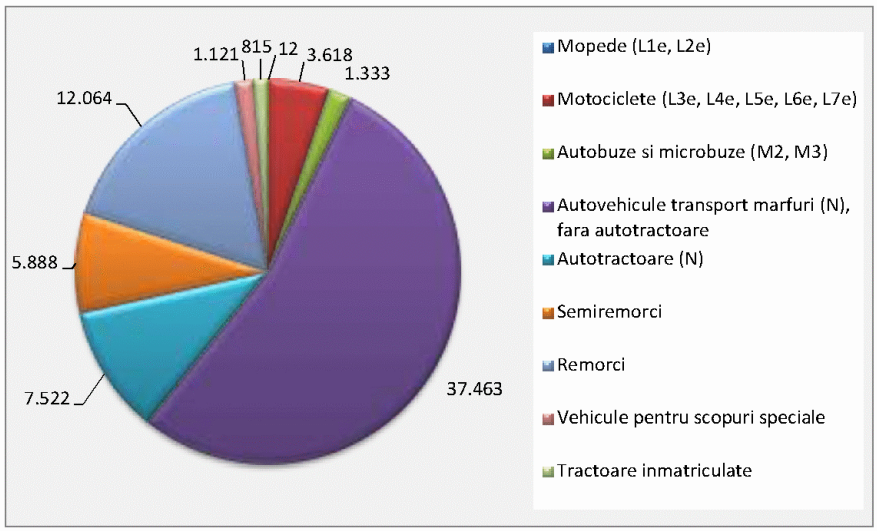


***Figura 4.3**. Autovehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2021. Sursa datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor București.*

Din totalul autovehiculelor înmatriculate la sfârşitul anului 2021, 86% aveau vechime de peste 10 ani, iar numai 5% de cel mult 5 ani. Reprezentarea numărului de autovehicule în funcţie de anul de fabricaţie este realizată în figura 4.4.

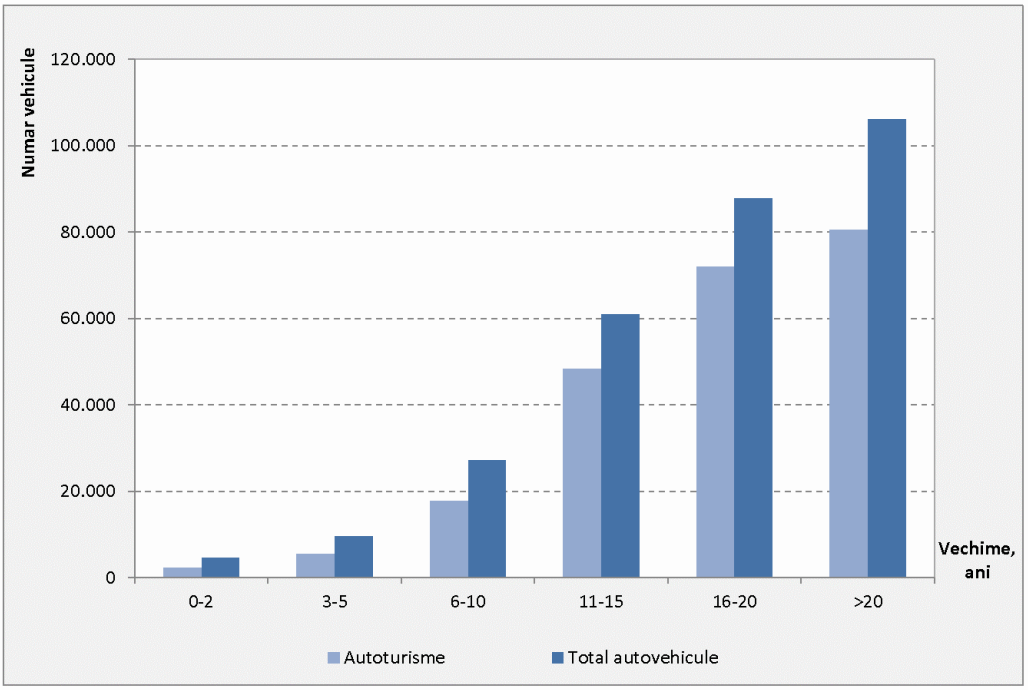


***Figura 4.4.** Structura parcului de autovehicule în funcţie de anul de fabricaţie, 2021. Sursele datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor București.*

4.2.1. Emisii de substanţe poluante

Calitatea aerului este un factor important în asigurarea dezvoltării durabile a unui oraș. Având în vedere că emisiile de substanţe poluante pot avea efecte negative atât asupra mediului, cât și asupra sănătății populației, care în mediul urban prezintă densitate ridicată, acestui aspect negativ al transporturilor trebuie să i se acorde o atenţie deosebită.

Potrivit unui raport al Agenţiei Europene de Mediu[2], substanţele din atmosfera urbană care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie și ozonul. Totodată, monoxidul de carbon apare printre substanţele emise de vehicule. Potențiale efecte ale acestor compuși chimici sunt descrise pe scurt în continuare:

- NO_2: expunerea populației la concentrații ridicate de dioxid de azot poate duce la apariția tusei și a dificultăților în respirație. Pe termen lung acest lucru generează risc ridicat de instalare a bolilor respiratorii. De asemenea, a fost demonstrat faptul că în urma reacțiilor dintre NO_2 și alte substanţe din atmosferă apar ploile acide, care au efecte negative asupra plantelor și animalelor;
- $PM_{2.5}$ și PM_{10}: dimensiunea acestor particule, de cel mult 2,5 µm, respectiv 10 µm, permite inhalarea lor de către om, existând posibilitatea de a ajunge în plămâni și cauza probleme de sănătate, precum atacuri mai frecvente de astm, disfuncții respiratorii, moarte prematură;
- HC: hidrocarburile rezultă din combustia materiilor fosile (combustibili utilizați pentru autopropulsarea vehiculelor) sub formă gazoasă sau de particule. Aceste substanțe sunt cunoscute drept cancerigene pentru om;
- CO: monoxidul de carbon împiedică transportul oxigenului către organele vitale ale organismului. Expunerea la monoxid de carbon provoacă amețeli, oboseală, dureri de cap și amplifică efectele generate de afecțiunile cardiace. Inspirarea în concentrații mari, este fatală.

Cantitatea de emisii specifică fiecărui factor de emisie, deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație, variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilidrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic. Pentru calculul acestor indicatori a fost aplicată o metodă integrată[3], care ține seama de ecuațiile de variație a cantităților de emisii, publicate de Agenția Europeană de Mediu (*EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook,* ediția 2019).

[2] European Environment Agency – EEA, Strategia AEM 2009–2013, *Programul de lucru multianual*, 2009.
[3] MITRAN Gabriela - *Modelarea poluării atmosferice asociată fluxurilor de autovehicule rutiere în mediul urban* - Teză de doctorat, Universitatea din Pitești, 2012.

Ținând cont de particularitățile parcului de autovehicule și de caracteristicile fluxurilor de trafic (categoriile vehiculelor din compunerea acestora, viteza medie de deplasare etc. – rezultate din modelul de transport) au fost calculate cantitățile de emisii la nivelul întregii rețele din arealul de studiu, într-o zi medie din an, atât în scenariul de bază – anul 2021, cât și în scenariul "A face minim" - orizontul 2030.

Rezultate pentru fiecare factor de emisie analizat sunt prezentate în tabelul 4.5. La nivelul arealului studiat se obțin creșteri semnificative ale emisiilor de monoxid de carbon, hidrocarburi și particule materiale. Segmentele populației cele mai afectate de expunerea la aceste substanțe poluante sunt reprezentate de copii, vârstnici, persoane cu afecțiuni respiratorii și cardiovasculare, persoane anemice.

Tabelul 4.5. *Emisii de substanțe poluante, MZA.*

Poluant	Cantitatea de emisii [kg]	
	Scenariul de bază, 2021	Scenariul „A face minim" 2030
NO_2	896,21	1130,38
PM	40,66	52,55
HC	487,46	653,77
CO	4474,61	6084,42

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3). Sunt emise cantități ridicate de noxe pe sectoarele cu valori ridicate de trafic, respectiv pe sectoarele stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale DN 29 și DN 29A care tranzitează zone cu densitate ridicată de locuire (B-dul 1 Decembrie 1918B-dul 1 Mai, Str. Ana Ipătescu, Calea Unirii, Str. 22 Decembrie 1989, Str. Cuza Vodă, Calea Burdujeni, Str. Gheorghe Doja).

4.2.2. Zgomot

În ultima perioadă, creșterea gradului de urbanizare și a mobilității populației, reprezintă factori care au contribuit semnificativ la creșterea nivelului de zgomot în mediul urban.

Nivelul de zgomot asociat sectorului transporturi reprezintă o problemă de mediu de importanță tot mai mare. Expunerea oamenilor la zgomot nu este doar o dezutilitate în sensul că aceștia resimt un disconfort, ci contribuie la apariția deficiențelor de sănătate, la reducerea productivității muncii și la ineficiența timpului alocat activităților de recreere.

Zgomotul se definește ca un sunet sau amestec de sunete, discordante, puternice, neplăcute, gălăgie, vacarm, vuiet, tunet etc. Zgomotul este un sunet nedorit și neplăcut

auzului. Este caracterizat de cele două însuşiri importante ale sale: intensitatea, măsurată în decibeli [dB] şi frecvenţa, măsurată în hertzi [Hz]. Scara de măsură a intensităţii zgomotului este logaritmică. O conversaţie normală are circa 65 dB, iar strigătul are în jur de 80 dB. Deşi diferenţa dintre conversaţia normală şi strigăt este de numai 15 dB, intensitatea strigătului este de 30 de ori mai mare. În general, se pot distinge două tipuri de impact negativ al zgomotului asociat transporturilor, cuantificate prin:

- *Costurile de stres:* zgomotul asociat transportului induce tulburări, rezultând costuri sociale şi economice, precum restricţii ale activităţilorrecreaţionaleşi de petrecere a timpului liber, disconfort sau inconvenienţe fizice (dureri), etc;
- *Costurile de sănătate:* zgomotul asociat transporturilor poate cauza, de asemenea, probleme de sănătate. Vătămarea auzului poate fi cauzată de un nivel al zgomotului de peste 85 dB(A), în timp ce un nivel de peste 65 dB(A) poate avea ca rezultat reacţii de stres precum modificarea ritmului cardiac, creşterea tensiunii arteriale şi tulburări hormonale, creşterea riscului apariţiei de boli cardiovasculare şi reducerea calităţii somnului.

Impactul zgomotului produs de activitatea de transport este direct influenţat de următorii factori cheie:

- Perioada din zi în care se produce: tulburările cauzate de zgomot în timpul nopţii vor avea un impact mai mare faţă de cele din timpul zilei;
- Densitatea populaţiei din apropierea sursei de zgomot: schimbările nivelului de zgomot vor avea impact numai asupra celor care îl pot auzi;
- Nivelul zgomotului de fond din zona analizată.

În tabelul 4.6 sunt prezentate valorile costurilor cu zgomotul produs de diferite vehicule utilizate în transportul rutier şi feroviar de călători şi de mărfuri, valori specifice României, exprimate în [EuroCent/veh*km].

***Tabelul 4.6**. Valoarea monetară a costurilor de zgomot asociate sectorului transporturi pe uscat, la nivelul anului 2010, Conform Master Planul General de Transport al României, 2014.*

Modul de transport	Tipul de vehicul	Perioada din zi în care se produce zgomotul	Mediul		
			Metropolitan	Urban/ Suburban	Rural
Rutier	Autoturism	Zi	0,35	0,05	0,005
		Noapte	0,63	0,10	0,01
	Motocicletă	Zi	0,70	0,11	0,01
		Noapte	1,27	0,20	0,02
	Autobuz	Zi	1,74	0,27	0,03

Modul de transport	Tipul de vehicul	Perioada din zi în care se produce zgomotul	Mediul		
			Metropolitan	Urban/ Suburban	Rural
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul uşor de marfă	Zi	1,74	0,27	0,03
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul greu de marfă	Zi	3,20	0,50	0,06
		Noapte	5,83	0,91	0,10
Feroviar	Tren transport călători	Zi	10,78	9,40	1,17
		Noapte	35,56	15,68	1,96
	Tren transport marfă	Zi	19,12	18,26	2,28
		Noapte	78,00	30,87	3,85

Aplicând aceste valori asupra rezultatelor modelului de transport (structura şi volumele fluxurilor de trafic pe fiecare segment al reţelei considerate) aferent zonei de studiu la nivelul anului de bază – 2021 şi la nivelul orizontului de prognoză 2030, scenariul "A face minim", s-au obţinut efectele traficului actual zilnic din arealul de studiu asupra mediului generate de zgomot, exprimate în unităţi monetare [EUR] (tabelul 4.7).

***Tabelul 4.7**. Efectele traficului mediu zilnic asupra mediului - zgomot.*

Categorie de vehicule	Costuri cu Poluarea fonică [EUR]	
	Scenariul de bază, 2021	Scenariul „A face minim" 2030
Autoturisme	765	951
Autovehicule uşoare de marfă	773	958
Autovehicule grele de marfă	304	377
Mijloace de transport public	13	13
Total	1.855	2.298

Distribuţia spaţială a acestora este relaţionată intensităţii traficului (Capitolul 3). Sunt emise valori ridicate ale zgomotului pe sectoarele cu valori ridicate de trafic, respectiv pe sectoarele stradale suprapuse peste peste traseele drumurilor naţionale DN 29 şi DN 29A care tranzitează zone cu densitate ridicată de locuire (B-dul 1 Decembrie 1918B-dul 1 Mai, Str. Ana Ipătescu, Calea Unirii, Str. 22 Decembrie 1989, Str. Cuza Vodă, Calea Burdujeni, Str. Gheorghe Doja).

Creşterea cererii de transport prognozată la nivelul anului 2030 conduce la creşterea costurilor cu poluarea fonică la nivelul reţelei considerate cu 23,9%.

4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră

Schimbările climatice reprezintă una dintre cele mai mari provocări ale omenirii în anii următori. Creşterea temperaturilor, topirea gheţarilor, secetele şi inundaţiile din ce în ce mai frecvente sunt toate semne că schimbările climatice se petrec cu adevărat. Riscurile pentru întreaga planetă şi pentru generaţiile viitoare sunt enorme, astfel că trebuie a se acţiona urgent.

Modelarea fenomenelor climatice şi a impactului economic al schimbărilor climatice reprezintă preocupări de interes major la nivel mondial. Problema centrală a evaluării impactului tuturor sectoarelor de activitate asupra schimbărilor climatice este cuantificarea realistă a preţului carbonului.

Efectele transporturilor care influenţează schimbările climatice şi încălzirea globală sunt, în principal, cauzate de emisiile de gaze cu efect de seră, dintre care cel mai important este dioxidul de carbon (CO_2).

Cantitatea de CO_2 deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulaţie variază în funcţie de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilidrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul şi structura fluxurilor de trafic.

Cantităţile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii reţele din ZUF Suceava pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS[4] (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor (Anexa 4.1.4.a - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilora Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 4.1, POR 2014-2020), pentru o zi medie din an, atât în scenariul de bază – anul 2021, cât şi în scenariul "A face minim" 2030 sunt prezentate în tabelele 4.8 - 4.10.

Tabelul 4.8. *Emisii de GES, MZA.*

Categorie autovehicul	Cantitatea de GES [kg]	
	Scenariul de bază 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Autoturisme	177.606	178.479
Autovehicule uşoare de marfă	49.494	51.525

[4] JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) – Asistenţă comună pentru sprijinirea proiectelor în regiunile europene.

Categorie autovehicul	Cantitatea de GES [kg]	
	Scenariul de bază 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Autovehicule grele de marfă	49.346	63.108
Mijloace de transport public	8.270	8.091
Total	284.716	301.203

La nivelul anului de bază autoturismele reprezintă categoria de autovehicule responsabilă pentru aproximativ 62% din totalul cantității de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi. Prin implementarea proiectelor din Scenariul "A face minim" se obține o ușoară scădere a impactului autoturismelor (modelul de calcul ține seama de caracteristicile parcului de autovehicule), însă condițiile de trafic determină accentuarea impactului negativ asociat vehiculelor de marfă.

Tabelul 4.9. *Emisii de GES, MZA, 2021.*

Emisiile totale GES (tCO2e)	284.72							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2021								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Emisii GES (tCO2e)	177.61	49.49	13.02	36.32	4.41	0.00	3.86	0.00
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2021								
Date de intrare								
Anul evaluării	2021							
Anul de referință pentru datele de trafic								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Kilometri parcurși de vehicule	1417080	267934	22813	34220	4652		5,039	
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	30.00	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Urbană	90%	90%	90%	90%	100%			
Suburbană	10%	10%	10%	10%				
Rurală								
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

***Tabelul 4.10.** Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face minim" 2030.*

Emisiile totale GES (tCO2e)	301.20							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Emisii GES (tCO2e)	178.48	51.52	16.66	46.45	2.97	0.00	5.12	0.00
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030								

Date de intrare

Anul evaluării	2030
Anul de referință pentru datele de trafic	

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Kilometri parcurși de vehicule	1760369	332237	28274	42412	3004		6,687	

Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule

Categoria de viteză km/h	Descrierea
27.90	Urbană
50	Suburbană
75	Rurală
100	Autostradă

Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Urbană	90%	90%	90%	90%	100%			
Suburbană	10%	10%	10%	10%				
Rurală								
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

În ansamblu, analizând impactul mobilității actuale asupra mediului prin prisma emisiilor de substanțe poluante, a zgomotului și a emisiilor de gaze cu efect de seră, se desprinde concluzia că autoturismele (reprezentate atât de fluxurile locale, cât și de cele în tranzit) și autovehicule grele de marfă (reprezentate în special de fluxurile de tranzit și penetrație) constituie categorii de autovehicule cu impact major asupra mediului.

Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anului 2030 nu este compensată de îmbunătățirea performanțelor tehnice ale autovehiculelor cu privire la emisiile de CO_2 (aspect care este considerat în metodologia de calcul aplicată – *Ghidul de evaluare JASPERS (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor*). Pentru reducerea emisiilor de CO_2 la nivel local este nevoie de implementarea unor politici de sporire a ponderii autovehiculelor care utilizează energie din surse alternative. Impactul asupra mediului (nivelul emisiilor de substanțe poluante evacuate în atmosferă, zgomotul, nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră) se poate reduce semnificativ prin funcționarea unui serviciu de transport public local eficient (respectarea programului de circulație, tarifare integrată e-ticketing, costuri de exploatare, managementul traficului), confortabil (vehicule, sistem de informare, sistem achiziție

legitimații de călători, amenajare stații), sigur (sistem de monitorizare video, amenajare stații, vehicule), cu accesibilitate teritorială ridicată, respectiv prin transpunerea în practică a unor politici și strategii de mediu prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrica, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care determină creșterea impactului negativ al activității de transport asupra mediului (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;*
- *deficiențe privind managementul traficului în zona centrală;*
- *inexistența unui sistem integrat care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor;*
- *lipsa unor terminale de transport intermodal, care să susțină utilizarea transportului public;*
- *lipsa unui sistem flexibil și accesibil de achiziție a legitimațiilor de călătorie pentru transportul public (e-ticketing);*
- *deficiențe privind organizarea logisticii urbane.*

În continuare, pentru a evalua impactul asupra mediului, se vor cuantifica următorii indicatori:

- *Emisii de gaze poluante* - Cantitatea de emisii poluante asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [kg] – NO_2, PM, HC, CO;
- *Emisii gaze cu efect de seră* - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [tone].

Acești indicatori înglobează efectele asupra mediului produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport. Valorile emisiilor de gaze poluante și cu efect de seră specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt centralizate în tabelul următor.

Tabelul 4.11. *Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA.*

Indicator		Scenariul de bază 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Emisii de gaze poluante, kg	NO_2	896,21	1130,38
	PM	40,66	52,55
	HC	487,46	653,77
	CO	4474,61	6084,42
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		284,72	301,20

4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă atât de reţea, cât şi de parametrii tehnici şi calitativi specifici mijloacelor de transport utilizate şi de tehnologiile de exploatare (orarii de circulaţie, în special) în cazul transportului public indiferent de aria geografică (locală, zonală, interzonală). În literatura de specialitate există o gamă variată de abordări ale accesibilităţii, dintre care poate fi menţionată[5]:

"Accesibilitatea se referă la posibilitatea oamenilor de a ajunge la bunuri, servicii și activități pe care le au de întreprins, cu alte cuvinte atingerea scopului activităților de transport. Reprezintă o condiție prealabilă pentru participarea cetățenilor la dezvoltarea socio-economică la nivel local, regional, național".

Fiecare deplasare se compune din câteva elemente care funcţionează sub forma unui lanţ, numit "lanţul mobilităţii" (figura 4.5). Este extrem de important ca fiecare element din compunerea lanţului să fie caracterizat de accesibilitate ridicată, altfel este îngreunat întreg procesul.

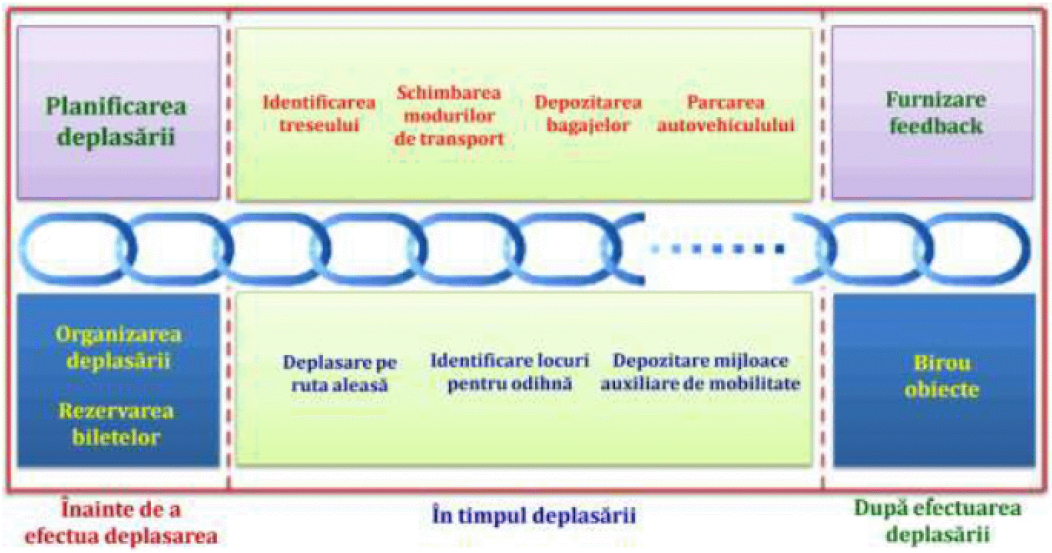


***Figura 4.5**. Lanţul mobilităţii[6].*

Accesibilitatea sistemului de transport influențează semnificativ funcţionalitatea spațiului public, prin intermediul valorilor parametrului prin care se exprimă durata de deplasare către/ de la obiective socio-economice. În acest sens, a fost analizată accesibilitatea zonei centrale, care prezintă interes foarte ridicat pentru cetățeni, în raport cu durata medie de

[5]European Commission, DG MOVE, *Study to support an impact assessment of the urban mobility package, Activity 3.1. Sustainable Urban Mobility Plan*, Final report, 2013.

[6] ISEMOA *(Improving seamless energy-efficient mobility chains for all)* Project Brochure, 2013.

deplasare către acestea (în minute), la nivelul orei de vârf de trafic, în scenariul de bază – anul 2021 și în scenariul "A face minim" – orizontul 2030.

În figurile de mai jos este prezentată accesibilitatea zonei centrale – zona cu caracter adminstrativ, încadrată în categoria zonelor de complexitate ridicată, în care sunt amplasate obiective socio-administrative și comerciale, care atrag fluxuri importante de pietoni și vehicule. Zonele pentru care centrul Municipiului Suceava prezintă accesibilitate scăzută sunt localitățile Salcea, Adâncata, Mitocu Dragomirnei, Pătrăuți și Moara. În zona urbană accesibilitate redusă se observă pentru extremitățile de sud și nord ale teritoriului, în care se regăsesc funcțiuni de locuire și servicii (figura 4.6).

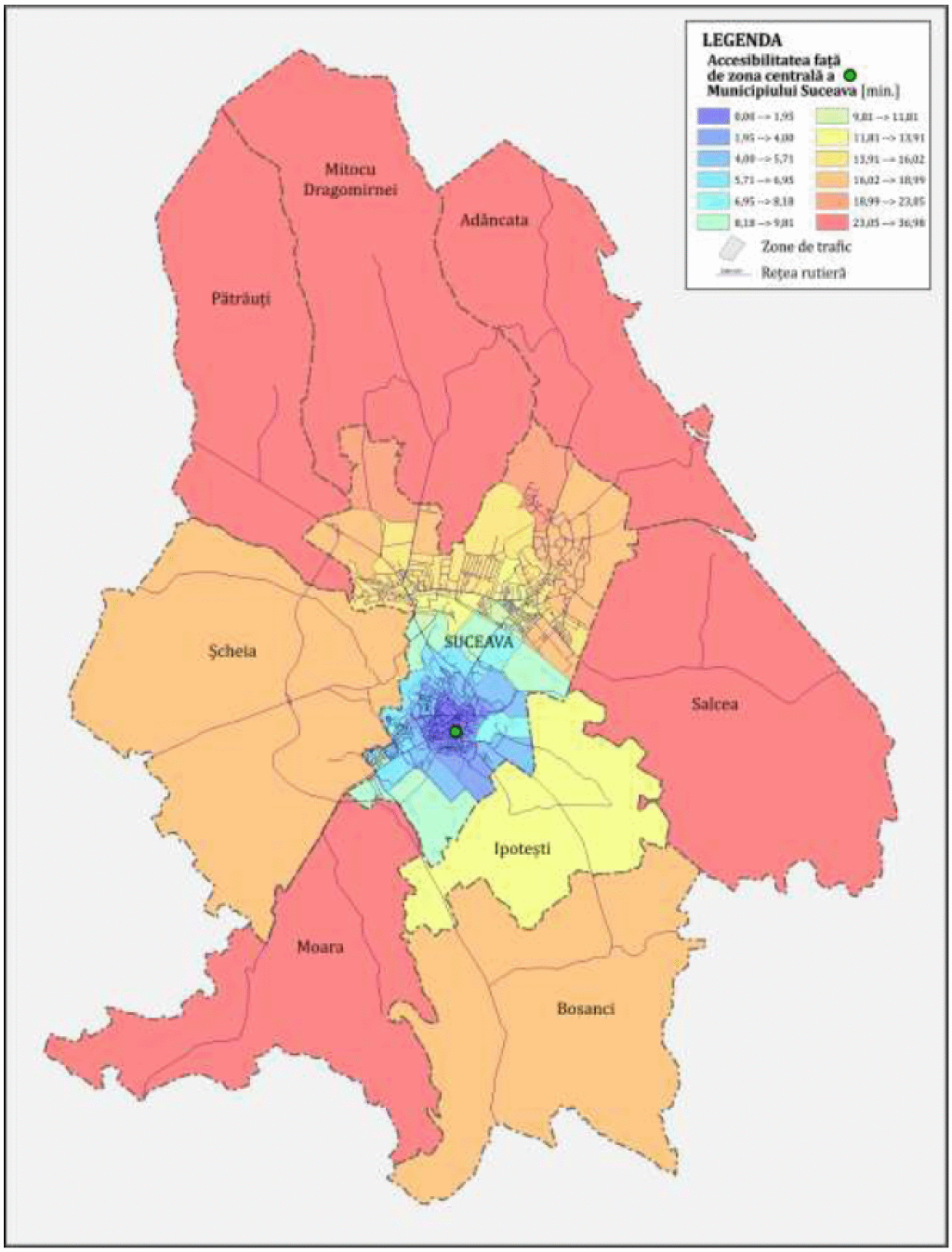


***Figura 4.6**. Accesibilitatea către Zona Centrală în scenariul de bază 2021.*

Impactul scenariului "A face minim" (AFM) față de situația anului de bază a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face minim" față de situația de bază. Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

Variația relativă = [(Val_AFM-Val_Baza)/Val_Baza]*100 [%]

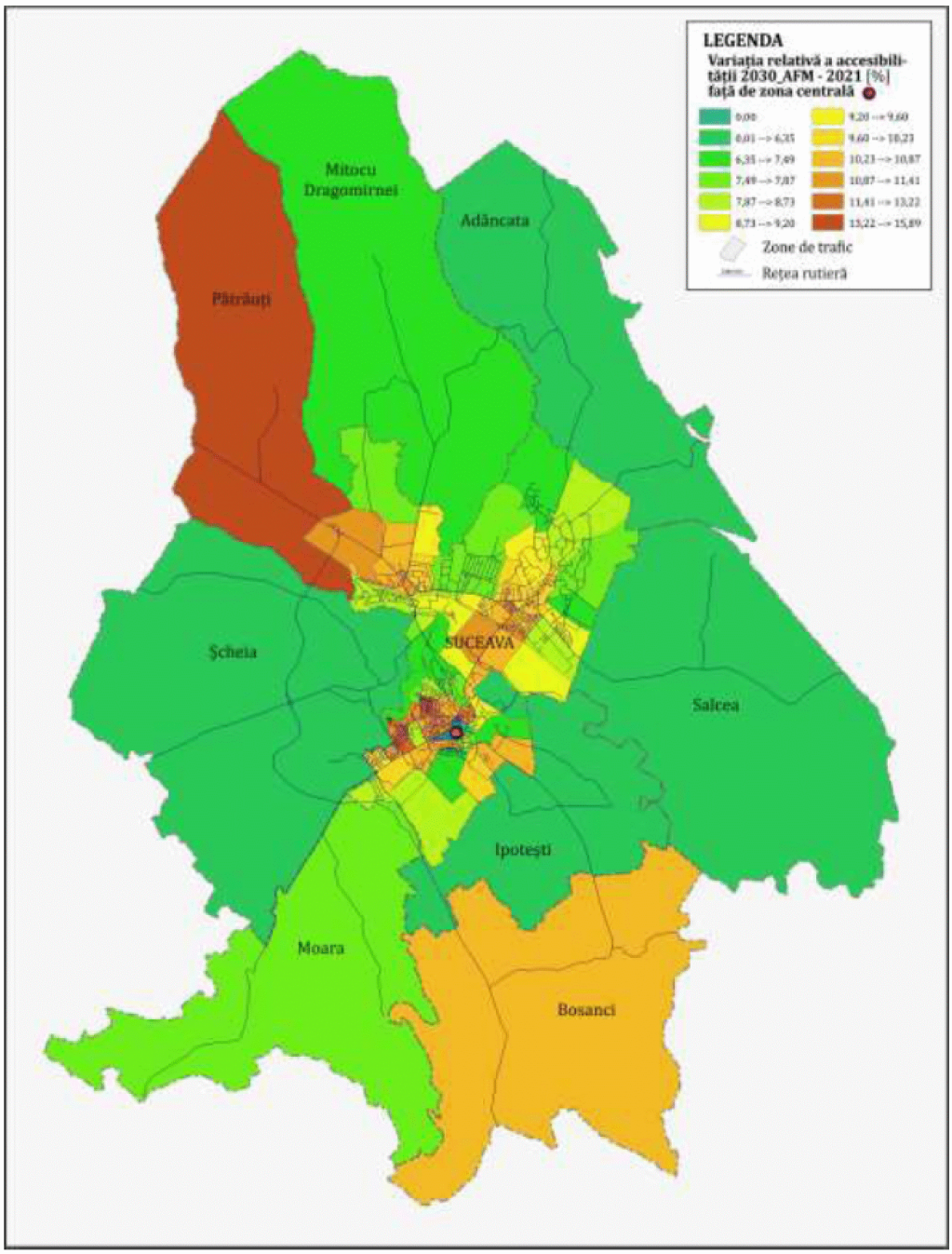


***Figura 4.7**. Variația relativă a accesibilității, scenariul "A face minim" 2030 vs. Anul de bază 2021, față de Zona Centrală.*

Din figura 4.7 se observă că în scenariul "A face minim" durata de deplasare față de zona centrală va crește, în special pentru arealele deservite de DN 2, respectiv extremitățile nord-vest și sud ale Zonei Urbane Funcționale. Acest rezultat este asociat creșterii congestiei ca urmare a intensificării deplasărilor au autovehiculele în relație cu Municipiul Suceava și totodată ca urmare a creșterii traficului de tranzit. Creșterea maximă estimată a duratelor de deplasare comparativ cu valorile specifice anului de bază 2021 este de 15,9%.

În interiorul Municipiului Suceava, creșteri accentuate ale duratelor de deplasare se obțin pentru cartierele de locuințe George Enescu, Zamca și Cuza Vodă, respectiv pentru zona comercială cu acces din Calea Unirii, situată pe teritoriul delimitat de Râul Suceava și calea ferată. Astfel, se constată că un număr însemnat de locuitori va fi afectat de înrăutățirea condițiilor de circulație.

Creșterea duratelor de deplare pentru o parte importantă a călătoriilor efectuate la nivelul rețelei de transport analizate demonstrează faptul că proiectele specifice scenariului "A face minim" 2030 nu au capacitatea de a rezolva problemele de mobilitate din arealul de studiu.

O altă măsură a accesibilității sistemului de transport este dată de facilitățile pentru persoanele cu mobilitate redusă pe care le prezintă infrastructura de transport și vehiculele: peroane, rampe de acces în vehicule, sisteme de siguranță în vehicule pentru cărucioare, modul de amplasare a sistemelor de validare a biletelor astfel încât să poată fi utilizate de persoanele cu mobilitate redusă sau nevăzători, sisteme de informare, atât vizuale, cât și acustice. În situația actuală, sistemul de transport public prezintă deficiențe de accesibilitate. Autobuzele sunt prevăzute cu dotări pentru persoanel cu mobilitate redusă, însă infrastructura aferentă sistemului de transport public nu asigură facilități care să permită accesul persoanelor cu dizabilități.

Pe lângă modurile de transport public și privat, a căror accesibilitate a fost tratată mai sus, în mediul urban transportul pietonal reprezintă un mod de deplasare care se pretează pentru călătoriile pe distanțe scurte. În situația actuală, ghidarea utilizatorilor către acest mod de transport benefic pentru sănătate este deficitară, nefiind implementat un sistem de orientare a traseelor pietonale către obiective socio-economice din zona centrală și cartiere.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează accesibilitatea sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *circulația în condiții de congestie în zona comercială Burdujeni, pe artera principală de legătură între cele două trupuri ale orașului;*
- *lipsa unei conexiuni a aeroportului la rețeaua de transport public.*

Având în vedere particularitățile accesibilității sistemului de transport, pentru evaluarea impactului mobilității din acest punct de vedere se vor utiliza următorii indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute;*
- *Accesibilitatea sistemului de transport public: proporția vehiculelor de transport public și a stațiilor dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă.*

Valorile duratei medii a deplasării specifice anului de bază și orizontului de prognoză analizat în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.12.

Tabelul 4.12. *Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.*

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim", 2030
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	13,5	14,7
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	50,0	50,0

Zone nevralgice din punct de vedere al accesibilității sistemului global de transport public le reprezintă stațiile de transfer între modurile de transport public urban, intrajudețean și interjudețean. Transferul între mijloacele de transport specifice acestor moduri trebuie să se realizeze facil, în condiții de siguranță și securitate. În acest sens, este necesară amenajarea unor noduri intermodale în care să fie prevăzute săli de așteptare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, grupuri sanitare, toate adaptate pentru a fi utilizate și de către persoanele cu probleme de mobilitate.

4.4. Siguranța

În ciuda eforturilor care s-au făcut la nivel european în ultimii ani, concretizate cu reducerea numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere produse în mediul urban, în aceste tragedii în anul 2019, la nivelul statelor EU-27 şi-au pierdut viaţa 22.756 persoane[7]. Datele statistice cu privire la acest subiect, situează România pe locul 1 în funcţie de valoarea raportului dintre numărul de morţi înregistraţi la 1 milion de locuitori. Valoarea acestui raport asociată României este de 96, în condiţiile în care nivelul mediu la nivelul statelor membre este de 51, iar valoarea minimă corespunzătoare Suediei este de 22 (figura 4.8).

Un alt motiv de îngrijorare privind siguranţa circulaţiei în oraşele din România este faptul că 62% din numărul total de accidente rutiere soldate cu morţi au loc în mediul urban, situaţie care de asemenea ne situează pe loc fruntaş în clasamentul european.

[7]Eurostat, 2021 *https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_sf_roadve/settings_1/table?lang=en*

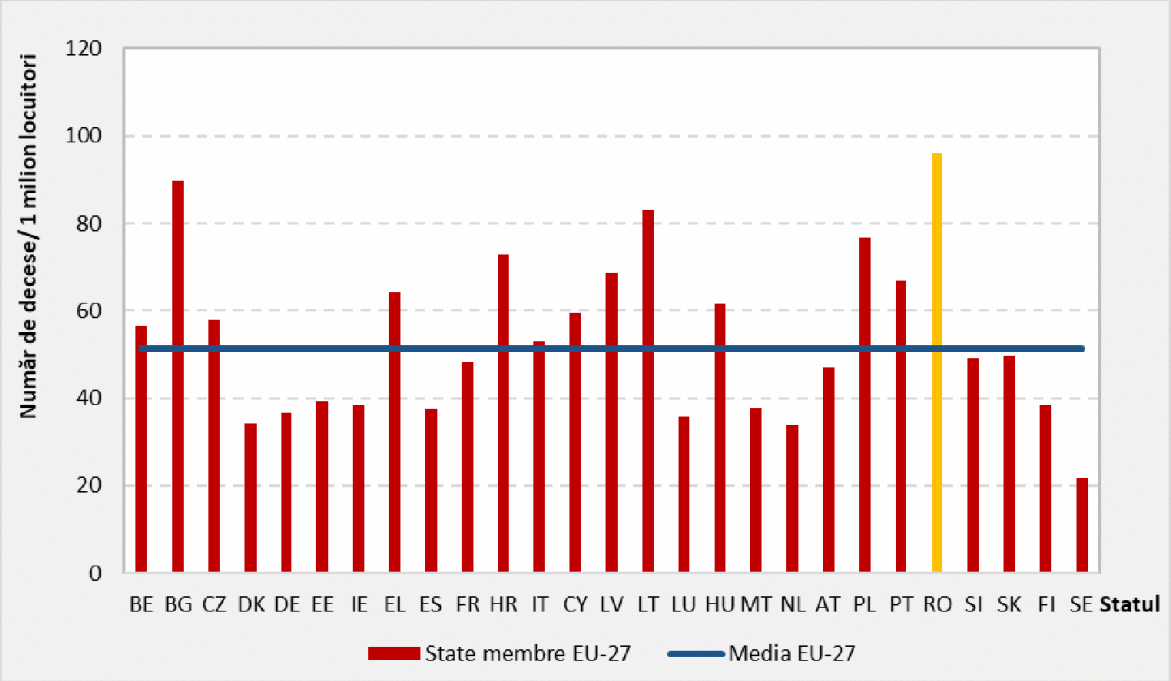


***Figura 4.8**. Numărul de decese / 1 milion de locuitori, statele membre EU 24, anul 2019.*

Revenind la principiul care guvernează PMUD *"Planificare pentru oameni!"*, caracterizarea situaţiei existente la nivelul anului 2019 privind siguranţa locuitorilor oraşelor din România indică faptul că din totalul celor 1864 persoane care şi-au pierdut viaţa în accidente rutiere, 729 sunt pietoni.

În tabelul 4.13 sunt prezentate valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcţie de gravitatea acestora.

***Tabelul 4.13**. Valoarea monetară costurilor cu accidentele, România.*

Gravitatea accidentului	Costuri [Euro]	
	Master Planul de Transport pentru România, 2014	Update of the Handbook on External Costs of Transport, 2014
Pierderea vieţii	635.972	1.048.000
Rănire gravă	87.963	136.000
Rănire uşoară	7.114	10.400

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurile asociate acestora, percepute drept costuri externe activităţii de transport. Principalele componente ale costurilor cu accidentele sunt costurile serviciilor medicale, costurile asociate pagubelor materiale produse, costurile generate de pierderea / reducerea capacităţii de muncă. Valoarea acestor costuri nu depinde numai de gravitatea accidentului, ci şi de sistemul de asigurări care activează în domeniu şi de disponibilitatea de plată a cetăţenilor

pentru siguranţă, fapt care atrage după sine diferenţe semnificative ale costurilor cu accidentele în funcţie de ţara în care sunt produse. Valorile acestor categorii de costuri estimate pentru fiecare stat membru EU28, sunt reprezentate grafic în figurile 4.9 - 4.11.

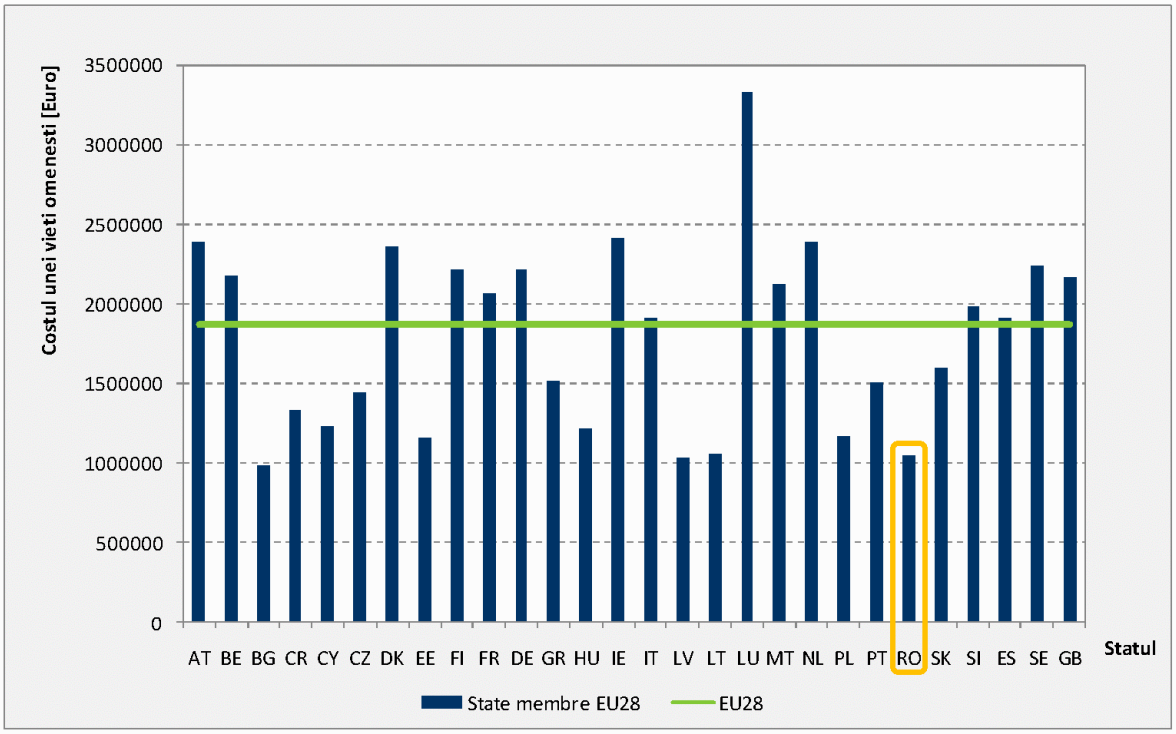


***Figura 4.9**. Costul echivalent pierderii unei vieți omenești, statele membre EU 28, anul 2010.*

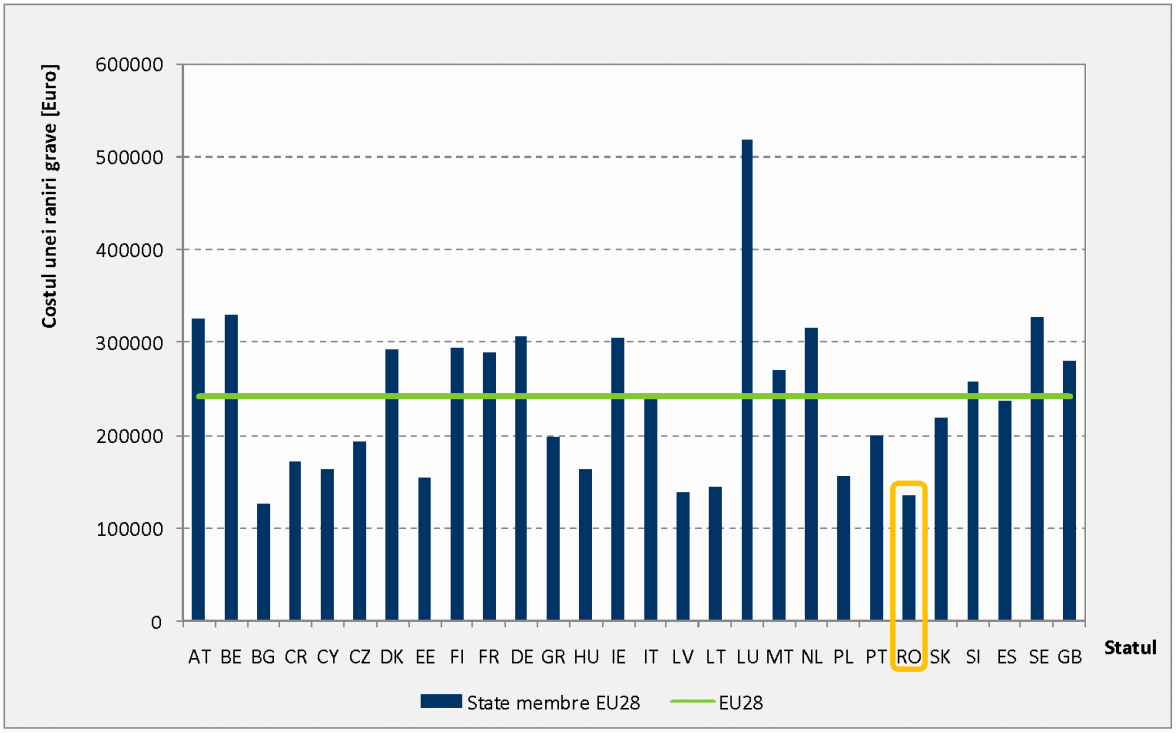


***Figura 4.10**. Costul echivalent unei răniri grave, statele membre EU 28, anul 2010.*

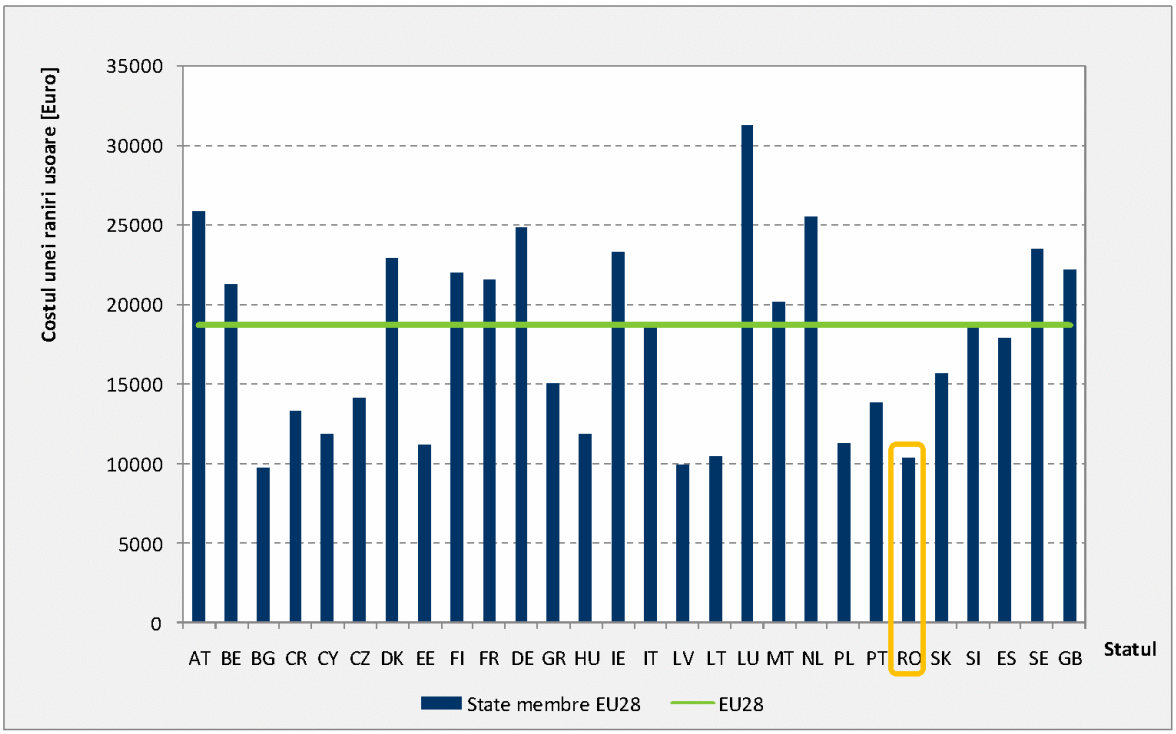


***Figura 4.11**. Costul echivalent unei răniri ușoare, statele membre EU 28, anul 2010.*

Analizând datele reprezentate în graficele de mai sus se poate observa că pentru toate cele trei categorii în care sunt încadrate accidentele în funcţie de gravitate, costurile estimate pentru România sunt situate la limita inferioară a plajei de valori specifice statelor membre EU28.

Conform datelor furnizate de Poliţia Municipiului Suceava, în această localitate în anul 2020 au fost înregistrate 98 accidente, în care au fost rănite 114 persoane, iar 3 și-au pierdut viaţa. Variaţia numărului total de accidente şi a victimelor acestora în perioada 2016-2020 este prezentată în tabelul 4.14.

***Tabelul 4.14**. Accidente înregistrate în Municipiul Suceava, în perioada 2016-2020.*

Anul	Număr accidente	Victime			
		Total	Morţi	Răniţi grav	Răniţi uşor
2016	226	293	9	21	263
2017	200	264	4	19	241
2018	208	259	12	27	220
2019	156	179	7	19	153
2020	98	117	3	13	101

Aplicând costurile unitare cu accidentele prevăzute în Master Planul General de Transport (tabelul 4.13) pentru numărul de victime înregistrate în fiecare categorie (morţi, răniţi

grav, răniţi uşor) au fost estimate costurile cu accidentele în care au fost implicate victime la nivelul reţelei rutiere a Municipiului Suceava în anul 2020. Aceste costuri se ridică la aproximativ 3,77 milioane Euro (tabelul 4.15).

***Tabelul 4.15**. Costul cu accidentele, Municipiul Suceava, 2021.*

	Morţi	Răniţi grav	Răniţi uşor	Total
Numărul de victime	3	13	101	117
Costul unitar [EUR]	635.972	87.963	7.114	-
Costul în anul 2020 [EUR]	1.907.916	1.143.519	718.514	3.769.949

Localizarea spațială a numărului total de accidente produse în intervalul de analiză 2016-2020 și a victimelor asociate acestora (morți, răniți grav, răniți ușor) este prezentată în figurile 4.12 - 4.15.

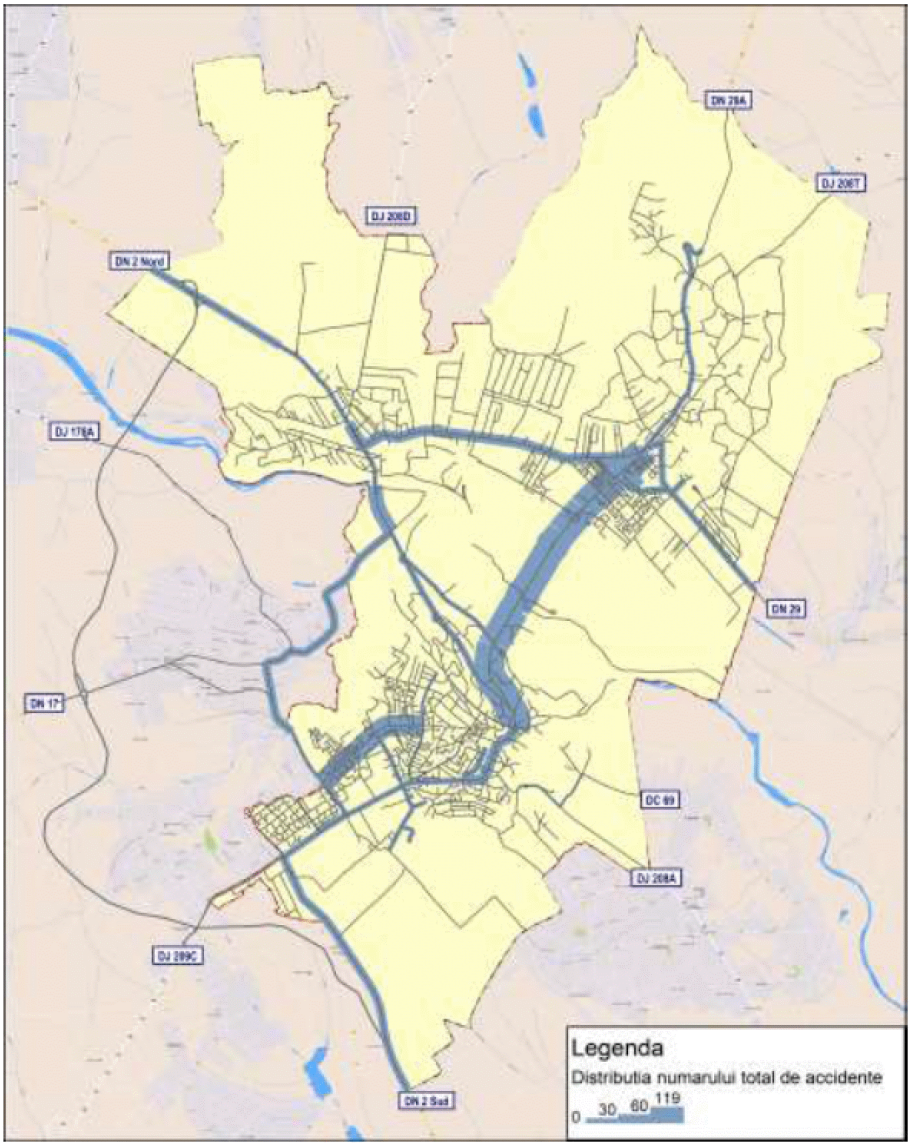


***Figura 4.12**. Distribuția spațială a accidentelor, 2016-2020. Sursa datelor: Poliția Municipiului Suceava.*

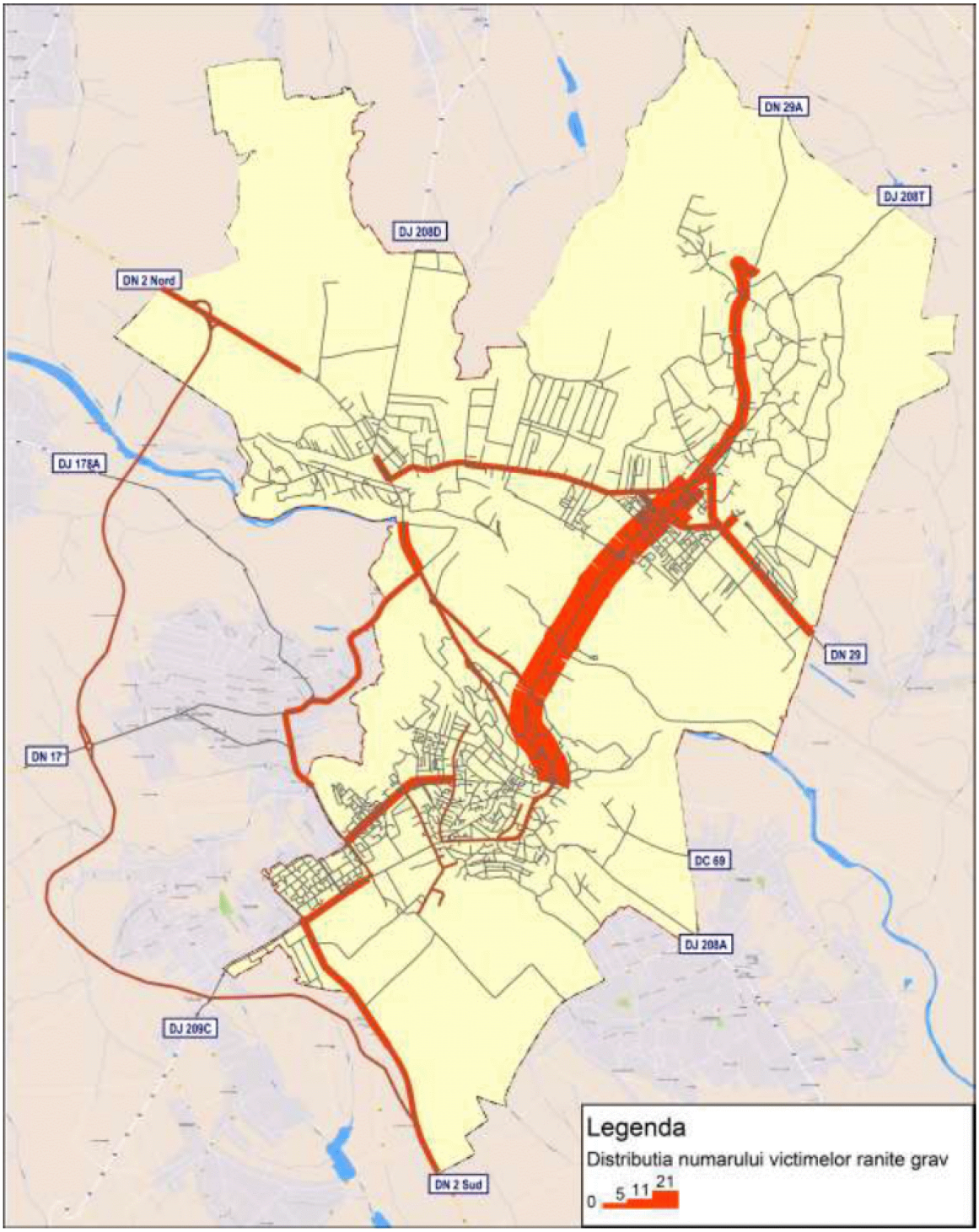


***Figura 4.13**. Distribuția spațială a numărului victimelor rănite grav, 2016-2020.*
Sursa datelor: Poliția Municipiului Suceava.

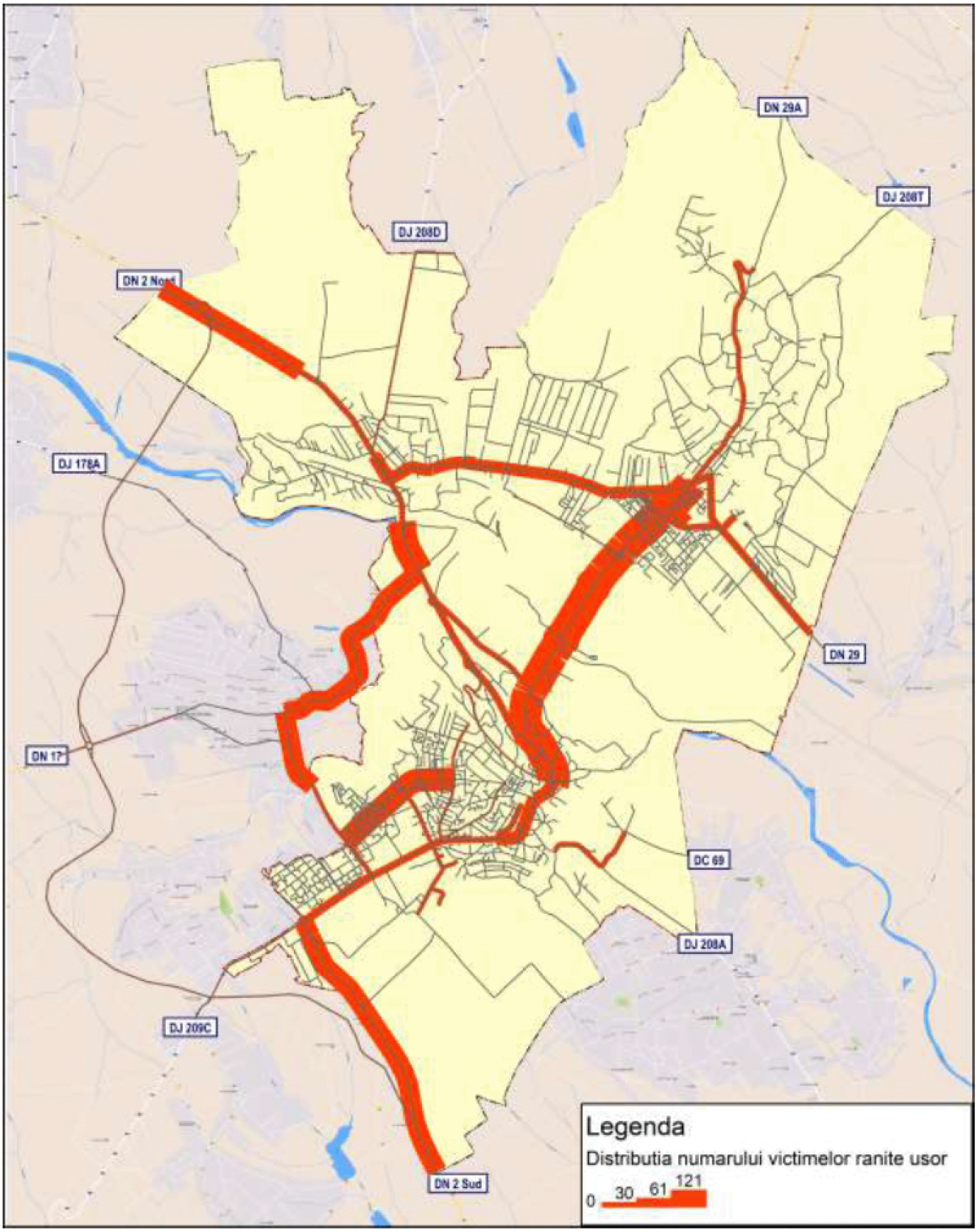


***Figura 4.14**. Distribuția spațială a numărului victimelor rănite ușor, 2016-2020.*
Sursa datelor: Poliția Municipiului Suceava.

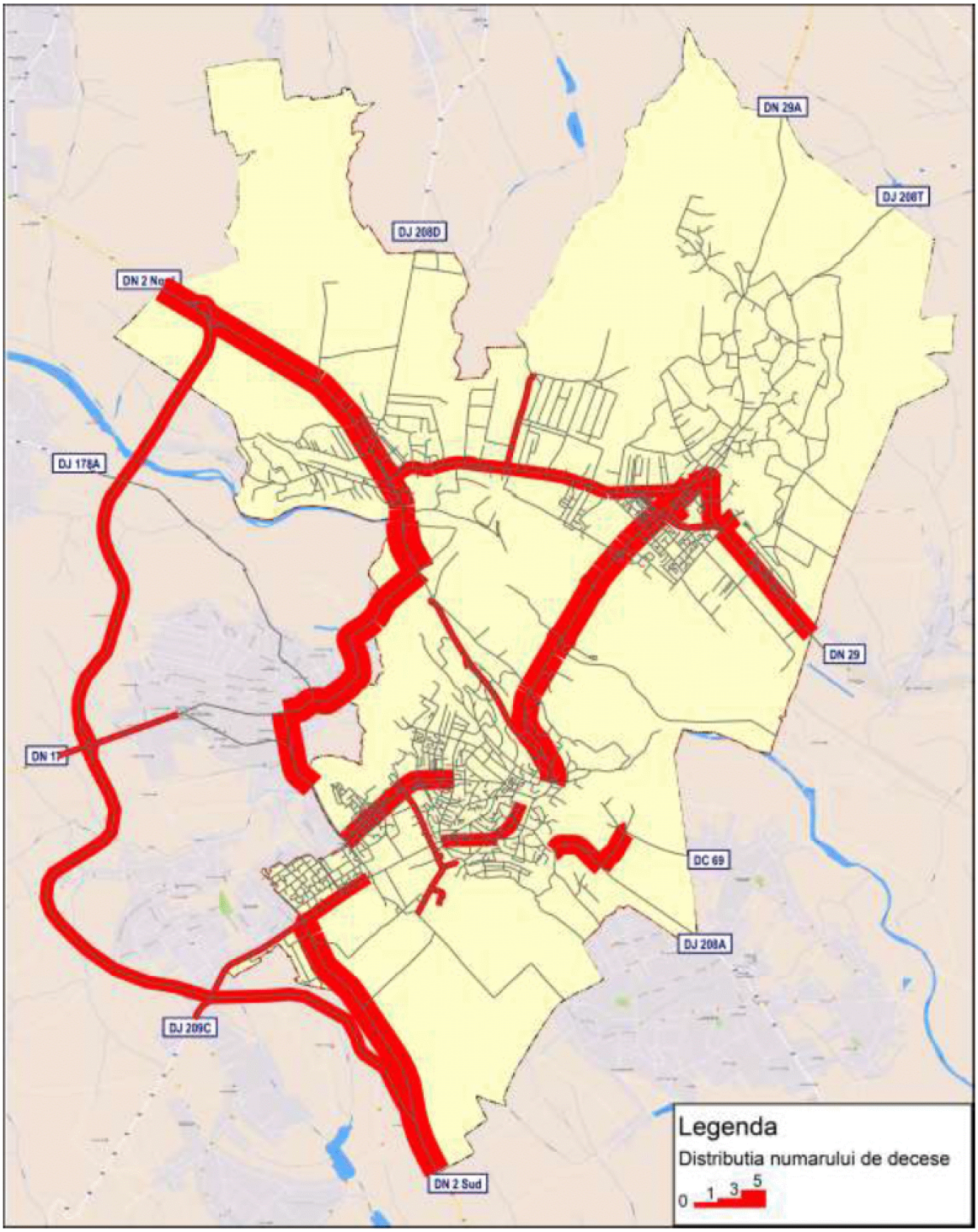


***Figura 4.15**. Distribuția spațială a numărului de decese, 2016-2020.*
Sursa datelor: Poliția Municipiului Suceava.

Se observă că la nivelul rețelei stradale se conturează artere cu grad ridicat de incidență a accidentelor – Calea Unirii, Str. George Enescu, Str. Ana Ipătescu, Str. Gheorghe Doja, Str. Grigore Alexandru Ghica. Relaționarea acestor sectoare rutiere cu distribuția fluxurilor de trafic (prezentate în Capitolul 3) relevă o corelație ridicată între intensitatea traficului și

incidența accidentelor de circulație. Aceste sectoare stradale găzduiesc sau intersectează rețeaua de transport public.

În celelalte localități din ZUF Suceava nu s-au identificat zone cu concentrare a numărului de accidente sau a victimelor asociate acestora. În aceste cazuri, evenimetele rutiere se înregistrează pe drumurile principale.

Problema de fond în ceea ce privește incidența accidentelor este intensitatea traficului. Această problemă este amplificată de modul de operare, care în situația actuală, prezintă deficiențe din punct de vedere al organizării circulației printr-un sistem complex de management al traficului, corelat cu valorile fluxurilor de trafic de vehicule și pietoni. Se estimează amplificarea acestei probleme pe fondul creșterii traficului în situația prognozată în scenariul "A face minim", ținând seama de faptul că prin intervențiile angajate nu se regăsesc proiecte care să conducă la reducerea traficului auto.

La nivel local, Serviciul Rutier din cadrul Inspectoratului de de poliție județean Suceava este structura de specialitate care răspunde de executarea atribuțiilor ce revin poliției cu privire la supravegherea și controlul circulației pe drumurile publice.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care afectează siguranța sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *existența unor sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor naționale, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente.*

Urmărind cele prezentate mai sus, pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației se va utiliza indicatorul:

- *Intensitatea traficului – numărul mediu zilnic de [vehicule-km] înregistrat la nivelul rețelei.*

  Acest indicator înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile intensității traficului specifice anului de bază și orizontului de prognoză analizat în scenariul “A face minim” sunt prezentate în tabelul 4.16.

Tabelul 4.16. *Indicator - evaluare siguranță.*

Indicator	Scenariul de bază, 2021	Scenariul "A face minim" 2030
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	1.417.080	1.760.369

4.5. Calitatea vieţii

În literatura de specialitate[8], relaționarea mobilității cu aspecte ale calității vieții este realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului (poluare chimică, fonică, consum de energie, gaze cu efect de seră), a accesibilității teritoriului și a serviciilor de transport, a siguranței cetățenilor (în special componenta de siguranță a circulației) și a eficienței economice. Toate aceste aspecte ale mobilității din Zona Urbană Funcțională Suceava au fost tratate mai sus, desprinzându-se concluzia că, în general, calitatea mediului urban este afectată de forma actuală a mobilității, dominată de utilizarea autoturismului, cu următoarele consecințe:

- alocare majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în dauna altor utilizări ale spațiului urban, pentru pietoni, bicicliști, amenajări peisagistice, artă urbană, activitati în aer liber;
- infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată și ocupată abuziv, prin parcare neregulamentară sau cu alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri publicitare etc.);
- degradarea peisajului urban și devalorizarea patrimoniului arhitectural valoros, în special din zona centrală istorică;
- degradarea ambianței urbane ca urmare a zgomotului, vibrațiilor, poluării, semnalelor luminoase.

Recent, la nivelul Municipiului Suceava au fost realizate intervenții notabile asupra sistemului de transport: modernizarea de artere stradale, inclusiv trotuarele aferente; amenajarea de parcări, modernizarea spațiilor publice, realizarea de investiții în dezvoltarea electromobilității – achiziționarea de mijloace de transport public electrice, amenajarea de stații de încărcare pentru autovehicule, dezvoltarea serviciului de închiriere trotinete electrice.

În localitățile incluse în ZUF Suceava, investițiile realizate în ultimii ani se regăsesc preponderent în infrastructura rutieră – modernizarea de străzi și trotuare. Toate proiectele realizate conduc la creșterea calității vieții în mediul urban, efectele manifestându-se gradual, acestea fiind în interacține cu alte intervenții necesare și cu capacitatea de adaptare a cetățenilor. Exemplu în acest sens sunt prezentat în figurile de mai jos, în care este evidențiată îmbunătățirea calității spațiului public din Municipiul Suceava și din Comuna Șcheia.

[8] *Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility*, World Business Council for Sustainable Development, Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0), 2015.



***Figura 4.16**. Amenajare Str. Vasile Alecsandri – anul 2019. Sursa: Google Maps, 2022.*



***Figura 4.17**. Amenajare Str. Vasile Alecsandri – anul 2021.*

***Figura 4.16**. Amenajare Str. Vasile Alecsandri, Municipiul Suceava.*



Amenajare Str. Ion Irimescu – anul 2012. Sursa: Google Maps, 2022.



Amenajare Str. Ion Irimescu – anul 2021.

***Figura 4.18**. Amenajare Str. Ion Irimescu (DJ 209C), Comuna Șcheia.*

Din perspectiva problemelor identificate, acestea au fost detaliate în secțiunile referitoare la parcări și la spațiul urban (Capitolul 2). În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează calitatea vieții în Municipiul Suveava, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *existența unor sectoare de infrastructură cu densitate ridicată a pietonilor, precum și prezența intensă a autovehiculelor în zona de complexitate ridicată, pentru care trebuie să se aplice măsuri de îmbunătățire a confortului și siguranței;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*

- *nivelul ridicat de zgomot în zonele riverane arterelor majore de circulații, fiind afectate în aceeași măsură și zone cu caracter profund rezidențial;*
- *prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *deficiențe în asigurarea circulației pietonale între puncte de interes din zona centrală;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta);*
- *ponderea ridicată a lungimii străzilor nemodernizate din totalul rețelei stradale (pe 1/3 din lungimea totală, străzile sunt din balast);*
- *lipsa stațiilor de încărcare pentru vehicule electrice în localitățile din Zona Urbană Funcțională.*

Din analizele asupra problemelor identificate în acest domeniu, precum și din analizele realizate în subcapitolele 4.1 - 4.4 în care au fost tratate subiecte care influențează calitatea vieții în mediul urban, reiese că transportul individual cu autoturismul afectează negativ în cea mai mare măsură calitatea vieții. Efectele produse de utilizarea acestuia pentru deplasările din mediul urban, precum emisii de noxe, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră, etc. acționează asupra sănătății populației, criteriu fundamental în caracterizarea nivelului atins de calitatea vieții.

Așadar, o imagine complexă asupra calității vieții cetățenilor poate fi creată prin prisma indicatorului care exprimă ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. În situația anului de bază aceste moduri de transport cumulează o pondere de 45,3% din totalul deplasărilor zilnice.

Pentru îmbunătățirea calității vieții sunt necesare măsuri complementare celor implementate de curând, care să contracareze disfuncțiile menționate în capitolele anterioare, având ca scop principal orientarea către mijloace de transport prietenoase cu mediu. În primul rând se impune realizarea de investiții care să conducă la creșterea atractivității serviciului de transport public și la extinderea teritorială a acestuia, dezvoltarea infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta și pietonală și aplicarea unei politici de parcare agresive, care să prevadă interzicerea parcării pe străzile din zona centrală, coroborat cu tarifarea diferențiată pe zone, cu valori ridicate în zona centrală.

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Dezvoltarea generală a orașului are un efect major asupra nevoilor de transport și comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât și al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unui oraș performant, un factor cu importanță semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calității mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate.

În anul 2030 Zona Urbană Funcțională Suceava va avea un sistem de transport durabil, caracterizat de accesibilitate ridicată, care sprijină dezvoltarea și economia locală. Sistemul de transport va contribui la îmbunătățirea sănătății, siguranței și a calității vieții tuturor locuitorilor și vizitatorilor!

Viziunea de dezvoltare a sistemului de transport și mobilitate din Zona Urbană Funcțională Suceava la orizontul anului 2030 va urmări ca acesta să fie caracterizat de următoarele atribute esențiale:

- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va fi viabil, durabil și accesibil;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va sprijini dezvoltarea și economia locală;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate nu va afecta sănătatea locuitorilor și vizitatorilor din ZUF Suceava;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va conduce la creșterea gradului de siguranță locuitorilor și vizitatorilor din ZUF Suceava;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va contribui la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și vizitatorilor din ZUF Suceava.*

La stabilirea obiectivelor de dezvoltare a transporturilor şi mobilităţii la nivelul Zonei Urbane Funcţionale Suceava s-a avut în vedere înscrierea în liniile directoare recomandate de Comisia Europeană pentru statele membre, respectiv:

"Obiectivul principal al politicii europene a transporturilor este de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în același timp o utilizare mai eficientă a resurselor.

În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puțină și mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă și să reducă impactul negativ pe care îl au asupra mediului și asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul și ecosistemele."

Obiectivele strategice din domeniul mobilității care contribuie la atingerea viziunii urmăresc:

Eficiența economică se referă la sprijinul sistemului de transport în desfășurarea activităților economice, cu impact pe termen lung prin generarea de venituri și locuri de muncă în ZUF Suceava.

Funcționarea sistemului de transport, astfel încât să se asigure parametrii de eficacitate, eficiență și calitate a deplasărilor persoanelor și bunurilor către/ de la unitățile economice și zonele turistice constituie unul dintre pilonii dezvoltării durabile.

Protejarea mediului și dezvoltarea durabilă se referă la desfășurarea activității de transport prin asigurarea unui echilibru între satisfacerea nevoilor de mobilitate manifestate la nivelul Municipiului Suceava și impactul asupra mediului. Obiectivul privind protecția mediului, care se exprimă prin reducerea valorilor indicatorilor asociați (emisii de substanțe poluante, gaze cu efect de seră, zgomot) contribuie la atingerea dezvoltării urbane durabile și implicit la creșterea calității vieții.

Accesibilitate și conectivitate reprezintă uşurinţa cu care oamenii sau bunurile materiale pot ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinație utilizând modurile de transport disponibile la nivelul teritoriului, a căror conexiune în raport cu criteriul ales este favorabilă intereselor beneficiarului transferului sau ale exploatării sistemului. Modul în care orașele facilitează accesul prin formele lor urbane și sistemelor de transport disponibile, prezintă impact direct asupra dezvoltării urbane și bunăstării populației, componente prin care se descrie calitatea vieții. Prin acest obiectiv strategic, se urmărește ca sistemul de transport din ZUF Suceava să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori.

Siguranța și securitate reprezintă noțiunea inversă vulnerabilității participanților la trafic la implicare în accidente de circulație (soldate cu răniri sau pierderi de vieții omenești,

respectiv pagube materiale). Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 urmărește implementarea normelor și liniilor directoare ale Uniunii Europene așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere "Vision Zero" anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în 2050 până aproape de zero. Ca obiectiv intermediar, România își asumă obiectivul Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030. Atingerea acestei ținte propuse la nivel național este posibilă prin transpunerea obiectivului la nivel local și cuantificarea rezultatelor.

Calitatea vieții se referă la calitatea mediului urban, coroborată cu aspecte privind accesibilitatea teritoriului și a serviciilor de transport, siguranței cetățenilor, calitatea aerului, eficiența economică a serviciilor de transport.

Atingerea viziunii de dezvoltare urbană va fi posibilă prin aplicarea acesteia și a obiectivelor asociate în domeniul mobilității atât la scara localității, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu teritoriul învecinat), respectiv la nivelul cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Acțiunile necesare pentru atingerea obiectivelor propuse trebuie să direcționeze utilizatorii sistemului de transport (atât cei care constituie traficul local, cât și navetiștii) către moduri de transport prietenoase cu mediul – pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Această viziune a fost formulată luând în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate, care definesc scenariul "A face minim", așa cum au fost descrise în subcapitolul 3.6. Costurile de realizare a proiectelor angajate nu sunt considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea PMUD. Anvelopa bugetară estimată ca fiind disponibilă pentru finanțarea PMUD pentru ZUF Suceava este determinată eliminând aceste costuri.

Proiectele angajate definesc scenariul de referință *"A face minim"* la nivelul orizontului 2030, constituind aspectele de diferențiere a acestui scenariu comparativ cu scenariul *"A nu face nimc"*, în care este analizată situația viitoare (la aceleași orizonturi de timp), care cuprinde doar sistemul de transport existent la nivelul anului de bază 2021 (și nicio altă infrastructură nouă sau modificări în tehnologiile de operare), dar care include o creștere prognozată a cererii de transport în raport cu evoluțiile socio-economice și demografice.

Intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice identificate, sunt analizate integrat în cadrul scenariului "A face ceva" 2030. Acest scenariu surprinde situația viitoare, care cuprinde scenariul "A face minim", plus un pachet de proiecte și măsuri definite de elaborator (figura 5.1).

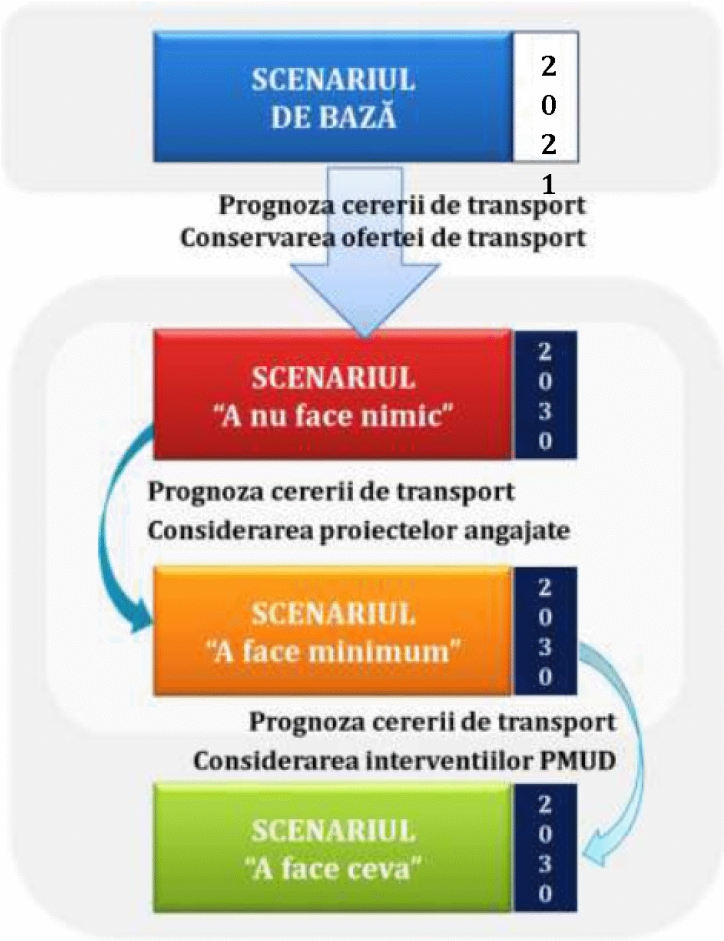


***Figura 5.1**. Schema scenariilor de analiză în cadrul PMUD al Municipiului Suceava*.*

Conform specificațiilor din *Anexa 6 - Conținut cadru Plan de mobilitate urbană durabilă a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile* publicat în cadrul POR 2014-2020, dezvoltarea a mai mult de un scenariu alternativ "A face ceva" este necesară pentru municipiile de rang I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități*, Municipiul Suceava nu este municipiu de rang I, fapt care permite analiza efectelor mobilității propuse prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".

În tabelul de mai jos este realizată o descriere a fiecăruia dintre scenariile analizate, împreună cu proiectele aferente.

***Tabelul 5.1.** Descrierea scenariilor.*

Scenariul "A face minim" - AFM	
Descriere	Scenariul de mobilitate de referință "A face minim" este specific perioadei de analiză la orizontul anului 2030. În cadrul acestuia este evidențiat rezultatul interacțiunii dintre cererea de transport prognozată și rețeaua de transport de perspectivă. Sunt considerate ca

	fiind finalizate proiecte angajate, adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport - unde este cazul (proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală).
Proiecte specifice	- *Lucrări de întreținere și reparații străzi în Municipiul Suceava* - *Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava* - *Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice*
Scenariul "A nu face nimic" - ANFN	
Descriere	În cadrul acestui scenariu este considerată cererea de transport prognozată la orizontul anului 2030, în timp ce oferta de transport rămâne cea aferentă anului de bază 2021, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.
Proiecte specifice	În acest scenariu nu sunt considerate proiecte - nu se aduc modificări față de situația anului de bază.
Scenariul "A face ceva" – AFC	
Descriere	Acest scenariu cuprinde intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice stabilite: eficiență economică, protejarea mediului și dezvoltare durabilă, accesibilitate și conectivitate, siguranță și securitate, calitatea vieții. Scenariul "A face ceva" surprinde situația viitoare, cuprinzând proiectele scenariului "A face minim" 2030, plus pachetul de proiecte și măsuri definite și descrise în portofoliul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru ZUF Suceava. Analiza efectelor mobilității propuse s-a realizat prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".
Proiecte specifice	- *Modernizare/ Reabilitare străzi și trotuare în Municipiul Suceava și în celelalte unități administrativ teritoriale din ZUF Suceava, inclusiv realizarea de noi legături în rețea* - *Realizare pasaje pietonale subterane pe B-dul 1 Mai în zona Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava și pe Calea Unirii în zona Complexului Comercial Bazar* - *Construire pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava în localitatea Moara* - *Realizare centură - latura de Est* - *Drumul de mare viteză Pașcani – Suceava (A7) și drum de mare viteză Suceava – Siret Frontieră (drum expres)* - *Achiziție mijloace de transport public ecologice, inclusiv pentru transportul elevilor* - *Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing* - *Optimizarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor* - *Realizare infrastructură pentru transportul public metropolitan (autobază, noduri intermodale, stații de transport public, stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor* - *Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic" și amenajarea unui sistem de transport pe cablu (telecabina)* - *Reabilitarea Gării Ițcani și colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvența de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în rețeaua de transport în comun; Reabilitarea infrastructurii feroviare și operarea în ZUF Suceava* - *Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public și implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate*

	asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes - *Reglementare logistica de aprovizionare; Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale; Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone* - *Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Suceava și a unui sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în Municipiul Suceava; Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ; Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt* - *Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți* - *Realizarea unor trasee pietonale; Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială); Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale* - *Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice; Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private* - *Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor); Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)* - *Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici; Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca* - *Adaptarea regulamentului de acordare a licențelor de taxi în acord cu nevoile persoanelor cu dizabilități și cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului; Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului* - *Achiziție de mijloace de transport electrice în parcurile de autovehicule gestionate de autoritățile publice locale* - *Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor la nivel ZUF* - *Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții* - *Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic* - *Amenajare parcări colective de tip Park&Ride; Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente* - *Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice* - *Reconfigurare intersecție strada Traian Vuia cu Calea Unirii* - *Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane pentru fiecare cartier* - *Elaborare politică de parcare la nivel urban* - *Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile* - *Elaborare și impletare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice* - *Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor* - *Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcțională* - *Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava* - *Incheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători*

5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor

Metodologia de selectare a proiectelor care vor constitui planul de acțiune presupune parcurgerea următoarelor etape:

- Analiza situației actuale și identificarea disfuncționalităților

  Caracterizarea mobilității actuale cu referire la contextul socio-economic și demografic, rețeaua stradală, transportul public, transportul de marfă, mijloacele alternative de mobilitate, managementul traficului, zonele cu nivel ridicat de complexitate și evaluarea impactului actual al mobilității, au fost tratate în Capitolele 2 - 4.

- Stabilirea viziunii de evoluție a mobilității

  În anul 2030 Zona Urbană Funcțională Suceava va avea un sistem de transport durabil, caracterizat de accesibilitate ridicată, care sprijină dezvoltarea și economia locală. Sistemul de transport va contribui la îmbunătățirea sănătății, siguranței și a calității vieții tuturor locuitorilor și vizitatorilor!

- Stabilirea obiectivelor

  Pentru atingerea viziunii asumate, au fost identificate următoarele obiective strategice în domeniul mobilității: *eficiență economică, protejarea mediului și dezvoltare durabilă, accesibilitate și conectivitate, siguranță și securitate, calitatea vieții.*

- Identificarea temelor de mobilitate pentru care se propun intervenții

  Pornind de la analiza situației actuale, pentru orientarea către o mobilitate durabilă, se vor propune intervenții încadrate în tematicile abordate în caracterizarea situației actuale, respectiv: intervenții majore asupra rețelei stradale, transport public, transport de marfă, mijloace alternative de mobilitate, managementul traficului, zone cu nivel ridicat de complexitate, structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare, aspecte instituționale.

- Identificarea de măsuri/acțiuni de intervenție care să contribuie la atingerea obiectivelor

  Lista cuprinzătoare a intervențiilor (măsuri și proiecte) este dezvoltată pe baza analizei problemelor (evidențiate în urma prelucrării datelor primare, a elaborării modelului de transport) și a aspectelor stategice privind evoluția mobilității la nivelul teritoriului de studiu. Acestea sunt proiecte majore de infrastructură, dar și proiecte sau măsuri de natură organizațională și instituțională.

- Prioritizarea intervenţiilor propuse

Prioritizarea proiectelor propuse este realizată pe baza unei analize multicriteriale.

Analiza multicriterială permite luarea unei decizii în funcţie de o diversitate de factori, care pot proveni din domenii de analiză diferite şi pot avea unităţi de măsură diferite. Scopul acestui instrument este acela de a structura şi combina diferitele evaluări care trebuie să fie luate în considerare în procesul de luare a deciziilor, atunci când avem de ales între mai multe alternative, iar tratamentul aplicat fiecăreia dintre acestea condiţionează în mare măsură decizia finală. Din punct de vedere metodologic, analiza multicriterială porneşte de la structurarea problemei, respectiv identificarea obiectivului general, identificarea obiectivelor specifice şi identificarea criteriilor necesare în analiză. O a doua fază constă în standardizarea valorilor fiecărui criteriu, pentru ca toate criteriile utilizate în analiză să poată fi comparate şi ierarhizate în funcţie de importanţa pe care o prezintă pentru obiectivul principal al studiului.

În cadrul PMUD pentru ZUF Suceava au fost identificate 8 criterii principale de care se ţine seama în evaluarea atingerii obiective strategice ale planului. În tabelul de mai jos este realizată o scurtă descriere a indicatorilor asociaţi criteriilor care urmează să fie utilizate în analiză. Metodologia aplicată permite combinarea tuturor celor 8 indicatori care constituie criteriile, făcând posibilă stabilirea unor scor final pentru fiecare proiect, pe baza acestuia fiind apoi definit nivelul de prioritate.

Tabelul 5.2. *Criterii de analiză multicriterială utilizate.*

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C1	Accesibilitate	Accesibilitatea teritoriului	Se exprimă prin media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic considerate la subcapitolul 4.3, la nivel de MZA. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C2		Accesibilitatea sistemului de transport public	Exprimă accesibilitatea componentelor sistemului de transport public. Se definește ca proporția elementelor (vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie). Se exprimă în [%]. Sursele pe baza cărora se va estima indicatorul cuprind documentații referitoare la autovehicule de transport public.	Creșterea valorilor
C3	Eficiența economică	Durata medie de deplasare	Reprezintă timpul mediu necesar pentru efectuarea unei călătorii cu mijloacele de transport privat, la nivel de MZA, pentru întregulul areal de studiu. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C4		Valoare investiție	Reprezintă valoarea monetară estimată pentru realizarea proiectului, exprimată în [Euro]. Sursele de cuantificare: documentații tehnico-economice aferente proiectelor (în cazul în care există), estimări ale consultantului pe baza consultării pieței.	Costuri cât mai reduse pentru investiție
C5	Siguranță	Intensitatea traficului	Dat fiind faptul că incidența apariției accidentelor rutiere este, în general, proporțională cu intensitatea traficului, indicatorul se exprimă prin totalul zilnic de [vehicule-km] înregistrate la nivelul rețelei. Se va considera traficul la nivel de MZA.	Reducerea valorilor
C6	Mediu	Emisiile de gaze poluante	Reprezintă cantitatea de emisii poluante estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [kg] la nivelul unei zile medii din an (MZA). Se vor considera următorii factori de emisie: NO_x, PM, HC, CO, fiecăruia alocându-i-se câte o pondere egală în cadrul criteriului.	Reducerea valorilor
C7		Emisiile de gaze cu efect de seră	Reprezintă cantitatea de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [tone] - CO_2.	Reducerea valorilor

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C8	Calitatea vieții	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	Reprezintă proporția deplasarilor realizate cu modurile de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. Se exprimă în [%].	Creșterea valorilor

Estimarea valorilor acestor indicatori are la bază simulările efectuate cu ajutorul modelului de transport validat (unde este cazul) şi/ sau experienţa consultantului dobândită cu ocazia întocmirii altor studii similare, precum şi din consultarea studiilor de caz existente în literatura de specialitate. Valorile efective estimate sunt încadrate în 6 clase, notate de la 0 la 5, obţinându-se matricea de performanţă.

Pentru stabilirea utilităţii asigurată de indicatorii analizaţi, se consideră că utilitatea este proporţională cu valorile consecinţelor, deci pentru estimarea utilităţilor intermediare se aplică interpolarea liniară, cunoscându-se faptul că utilitatea este o funcţie cu valori cuprinse în intervalul [0, 1] (figura 5.2).

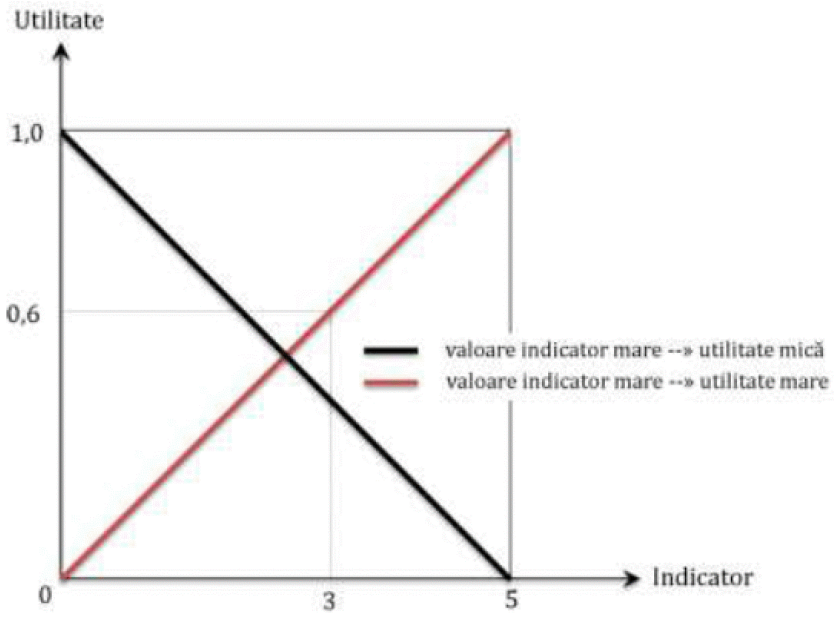


Figura 5.2. *Reprezentarea grafică a funcţiei de utilitate.*

În procesul de stabilire a importanţei fiecărui criteriu s-a ţinut cont de faptul că prin implementarea planului se urmăreşte orientarea către o mobilitate durabilă la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava. Astfel, fiecărui criteriu i-a fost alocată ponderea din tabelul de mai jos.

Tabelul 5.3. *Ponderile alocate criteriilor de analiză.*

Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
Pondere criteriu	10 %	10 %	10 %	10 %	20 %	10 %	10 %	20 %
Obiectiv strategic	Accesibilitate		Eficiență economică		Siguranță	Mediu		Calitatea vieții
Pondere obiectiv	20 %		20 %		20 %	20 %		20 %

Prin aplicarea acestei metodologii, punctajul maxim pe care poate să îl atingă un proiect este 1. Proiectele care vor obține punctaj mai mic de 0,10 vor fi eliminate din lista care va defini portofoliul de proiecte al PMUD pentru ZUF Suceava.

Definitivarea listei finale a intervențiilor (măsuri și proiecte) propuse, se va realiza ținând cont și de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul ZUF Suceava pentru perioada 2022 – 2030, luând în considerare următoarele componente:

→ Fonduri UE – POR Centru 2021-2027, Axa prioritară care vizează reducerea de CO_2, mobilitatea urbană și conectivitatea.

În perioada de programare 2021-2027 aceste obiective se încadrează în Prioritatea 4. Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă.

→ Administrația Fondului pentru Mediu – principala instituție care asigură suportul financiar pentru realizarea proiectelor și programelor pentru protecția mediului, constituită conform principiilor europene "poluatorul plătește" și "responsabilitatea producătorului".

→ Programul Național de Investiții "Anghel Saligny" – program multianual, finanțat de la bugetul de stat, coordonat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, care are ca obiectiv general creșterea coeziunii teritoriale prin echiparea unităților administrativ-teritoriale cu dotări tehnico-edilitare și de acces la căile de comunicație, îmbunătățirea atât a condițiilor de viață cât și a standardelor de muncă pentru toți locuitorii României.

→ Planul Național de Redresare și Reziliență – are ca obiectiv general dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență. Acesta a fost conceput așa încât să asigure un echilibru optim între prioritățile Uniunii Europene și necesitățile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ țara, așa cum a afectat întreaga Uniune Europeană și întreaga lume.

- Împrumuturi de la instituții financiare internaționale (IFI) – disponibilitate de creditare în perioada 2023-2030 pentru susținerea implementării PMUD pentru ZUF Suceava.
- Alte surse: în această categorie sunt considerate alte surse de finanțare nerambursabilă precum Programul Operațional Transport, Programul Național de Dezvoltare Rurală 2021-2027, Programe de cooperare teritorială (INTERREG EUROPE, URBACT III etc) sau buget de stat.
- Bugetele locale ale unităților administrativ-teritoriale din arealul de studiu al PMUD – o pondere cuprinsă între 2% și 3% din bugetul total anual estimat la nivelul UAT-urilor din Zona Urbană Funcțională Suceava pentru perioada 2022-2030.

  Valorile bugetului total anual pentru perioada 2026-2030 sunt estimate pe baza datelor specifice perioadei 2022-2025, valori preluate din anexele Hotărârii Consiliului Local Nr. 2/ 27.01.2022.

În tabelul 5.4 sunt centralizate valorile anuale estimate pentru sursele de finanțare menționate mai sus, a căror sumă se ridică la 255,830 milioane Euro.

Tabelul 5.4. *Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD.*

Componenta [Mil Eur] / Anul	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Programul Operațional Regional NE 2021-2027 și similar	0,00	5,00	10,00	10,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Administrația Fondului pentru Mediu	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Programul Național de Investiții "Anghel Saligny" și similar	5,00	25,00	10,00	10,00	10,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Planul Național de Redresare și Reziliență	0,00	20,20	8,00	7,00	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Împrumuturi IFI	0,00	0,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Alte surse	0,00	0,00	3,00	3,00	3,00	1,50	2,00	2,00	2,00
Buget local UAT-uri din Zona Urbană Funcțională Suceava	2,94	2,94	3,67	4,41	4,41	2,94	2,94	2,94	2,94

Analiza riscurilor

Buna desfășurare a implementării intervențiilor incluse în planul de acțiune poate fi afectată de apariția riscurilor legate de:

- *neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene);*
- *valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme;*
- *reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor;*
- *neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor.*

Neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene)

Anvelopa financiară identificată pentru intervenții în domeniul mobilității în Zona Urbană Funcțională Suceava în perioada 2022-2030 are în compunere, în proporție semnificativă fonduri externe nerambursabile (Programul Operațional Regional NE 2021-2027, Planul Național de Redresare și Reziliență, Administrația Fondului pentru Mediu, Programul Național de Investiții "Anghel Saligny").

Intervențiile propuse în planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare din fondurile detaliate mai sus, vor fi în special proiecte de infrastructură și de natură operațională (vehicule ecologice, infrastructură pentru sistemul de transport public, sisteme de management al traficului, infrastructură pentru deplasări cu mijloace prietenoase cu mediul, infrastructură pentru preluarea traficului de tranzit), reprezentând proiecte de bază privind orietarea spre durabilitate a mobilității în arealul de studiu. Lipsa finanțării pentru aceste proiecte majore este o amenințare cu impact semnificativ pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității. Probabilitatea de apariție a acestui risc se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experința similară dobândită de Municipiul Suceava și restul UAT-urilor din Zona Urbană Funcțională Suceava în accesarea finanțărilor din surse similare (POR 2007-2013/ POR 2014-2020/ PNDR 2007-2013/ PNDR 2014-2020).

Strategia de răspuns propusă are ca obiectiv minimizarea acestui risc, ceea ce impune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor tehnico-economice prin care se justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor de finanțare.

Valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și proiecte) fiind adaptat în consecință. În faza de implementare a PMUD pentru ZUF Suceava va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse, conform legislației și standardelor în vigoare. Cu toate acestea, în etapa de planificare și prioritizare a propunerilor este necesară alocarea financiară pentru fiecare intervenție. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și implicit la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate ca urmare a implementării planului de acțiune. Impactul acestui risc de natură financiară este moderat. Probabilitatea de apariție se consideră redusă. Pentru o parte din intervențiile majore (din punct de vedere al costurilor) au fost elaborate recent studii de fezabilitate/ prefezabilitate, care au stat la baza fundamentării costurilor. Pentru minimizarea acestui risc, s-a avut în vedere documentarea cu privire la costurile de realizare a intervențiilor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiectele similare implementate recent în Municipiul Suceava și/ sau în orașe din România.

Reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor

Obținerea rezultatelor așteptate, respectiv un caracter durabil al mobilității, este condiționată de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al cetățenilor. În consecință, este imperios necesară participarea activă a locuitorilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate promovate prin PMUD. Reticența acestora față de nou, față de soluții care aparent par că îi defavorizează, că le îngreunează modul de desfășurare a activităților cotidiene, dar care pe termen mediu și lung vor conduce la îmbunătățirea mediului în care trăiesc, la îmbunătățirea gradului de sănătate a acestora, la reducerea impactului negativ asupra societății, reprezintă un risc în faza de implementare a planului. Deși se apreciază ca având atât un impact redus asupra efectelor generale ale planului, cât și o probabilitate scăzută de apariție, este un risc care nu trebuie ignorat întrucât una dintre particularitățile elaborării acestui tip de documentație strategică este "planificarea pentru oameni". Se urmărește minimizarea riscului prin consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului, propunerea de măsuri constând în campanii de conștientizare a efectelor pozitive generate de utilizarea transportului public, campanii de educație rutieră cu accent pe conduita în deplasare a tuturor participanților la trafic (conducători auto, bicicliști, pietoni, persoane aflate în cărucioare etc). De asemenea, se propune continuarea comunicării proactive și bidirecționale cu toate părțile interesate și în fazele de implementare și monitorizare a planului.

Neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor

Măsurile și proiectele selectate pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității produc efecte optime atunci când lucrează în mod conjugat, sub forma unui pachet complex, atingând diferite domenii care definesc sistemul de transport urban. Întârzieri în implementarea unor propuneri pot genera reducerea efectelor așteptate ca urmare a funcționării altor intervenții, în final accentuând diminuarea efectelor generale ale planului. Acest aspect constituie un risc de nivel mediu, atât din punct de vedere al impactului, cât și a probabilității de apariție. Strategia de răspuns adoptată urmărește minimizarea acestui risc. În acest sens, la nivelul localităților din arealul de studiu au fost realizate recent / sunt în curs de actualizare documente de planificare care interacționează cu domeniul mobilității (Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava 2021-2030, Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă al Municipiului Suceava, Planul Urbanistic General), astfel încât intervențiile propuse să fie integrate și armonizate din punct de vedere al planificării temporale, eficientizând întocmirea documentațiilor necesare pentru implementare. Totodată, în etapa a III-a – Monitorizarea implementării planului – sunt prevăzute activități de evaluare a măsurii în care implementarea propunerilor corespunde graficului inițial și de reeșalonare în timp, urmărind maximizarea efectelor generale ale planului.

6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Direcțiile de acțiune și măsurile/ acțiunile de intervenție identificate astfel încât să răspundă obiectivelor de mobilitate stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare a Zonei Urbane Funcționale Suceava se încriu în următoarele tematici de mobilitate:



În această etapă de planificare a mobilităţii este important să se ajungă la un set echilibrat, cuprinzător și exhaustiv de grupuri structurate de măsuri și / sau proiecte.

La nivelul întregului plan există intervenții care corespund mai multor tematici. Acestea contribuie la rezolvarea problemelor din domenii complementare ale mobilității.

În total au fost identificate 113 măsuri/ acțiuni de intervenție care sunt centralizate în Anexa 1. Fiecare propunere este însoțită de informații referitoare la: tematica în care se încadrează (conform figurii de mai sus), obiectivele strategice la care răspunde, un rezumat privind conținutul acesteia/ modul de implementare, nivelul teritorial în care se încadrează (scară periurbană, a localității de referință, cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate), unitatea de măsură, cantitatea, costurile (costul/ unitate de măsură, costul total), posibile surse de finanțare identificate, eligibilitatea finanțării prin POR 2020-2027, Prioritatea 4. Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă.

Propunerile au fost prioritizate pe baza metodologiei descrise în subcapitolul 5.2, rezultatele fiind prezentate structurat la nivel de măsuri/ acțiuni de intervenție de infrastructură, operaționale și organizaționale (tabelele 6.1 - 6.3).

Referitor la încadrarea pe nivele teritoriale a propunerilor (tabelele 6.4 - 6.6), trebuie menționat faptul că în situația în care un proiect are interferențe în mai mult de un nivel teritorial dintre cele considerate, acesta a fost alocat tuturor celor în care apare.

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Sistemul de transport este format din trei componente majore – infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare ale acestora. Infrastructurii de transport îi revine rolul esențial în ceea ce privește accesibilitatea sistemului de transport în ansamblu.

Proiectele de infrastructură, însoțite de matricea de performanță și de matricea utilităților pe care acestea le ating în raport cu indicatorii selectați, sunt centralizate în tabelul 6.1. Efectele fiecărui proiect au fost cuantificate prin analiza funcționării independente, fără a interfera cu alte proiecte propuse.

În această categorie au fost analizate 89 intervenții. Ca urmare a faptului că toate au atins punctajul prag de 0,10 menționat în metodologia aplicată, acestea vor fi introduse în totalitate în planul de acțiune.

Primele măsuri care se impun petru atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă se referă la îmbunătățirea sistemului de transport public local prin dezvoltarea de infrastructură, achiziția de mijloace de transport și implementarea de sisteme de management al traficului. Se propune continuarea procesului de dezvoltare a parcului de mijloace de transport cu autobuze electrice, acțiune care va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de CO_2. Totodată, prin extinderea servicului de transport public cu mijloace de transport moderne, va crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transprt public, aspecte care vor contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de

transport. Pentru funcționarea vehiculelor cu propulsie electrică este necesară infrastructură specifică. În acest sens, se propune realizarea unui autobaze și achiziția de stații pentru încărcarea cu energie electrică a vehiculelor, inclusiv în localitățile din ZUF Suceava. Realizarea noii autobaze va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport. În categoria investițiilor în infrastructură intră și modernizarea stațiilor de transport public aflate pe traseele liniilor de transport public operate cu vehicule electrice. Acestea vor fi dotate cu sisteme de informare a călătorilor, parte componentă a unui sistem de management al traficului care să conțină cel puțin următoarele componente: sistem centralizat e-ticketing, sistem informare a călătorilor, sistem de supraveghere video, dispecerate video. Implementare sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. În plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.

***Tabelul 6.1**. Măsuri/ acțiuni de intervenție în domeniul infrastructurii.*

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.2. Achizitionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor (UAT Suceava)	5	5	4	3	4	2	2	5	*0,52*
	0	1	0,2	0,4	0,2	0,6	0,6	1	
2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice (UAT Suceava)	5	5	4	5	4	2	2	5	*0,48*
	0	1	0,2	0	0,2	0,6	0,6	1	
2.4. Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan (UAT Suceava)	3	0	4	2	4	3	3	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,4	0,4	1	
2.8. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava	3	0	4	2	4	3	3	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,4	0,4	1	
2.14. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Adâncata	3	0	4	0	4	4	4	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	1	
2.16. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Bosanci	3	0	4	0	4	4	4	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	1	
2.19. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din	3	0	4	0	4	4	4	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	1	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
Comuna Ipotești									
2.21. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Mitocu Dragomirnei	3	0	4	0	4	4	4	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	1	
2.24. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Moara	3	0	4	0	4	4	4	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	1	
2.26. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Pătrăuți	3	0	4	0	4	4	4	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	1	
2.29. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Orașul Salcea	3	0	4	0	4	4	4	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	1	
2.32. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Șcheia	3	0	4	0	4	4	4	5	*0,44*
	0,4	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	1	
2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing (UAT Suceava)	4	0	4	2	3	4	4	5	*0,42*
	0,2	0	0,2	0,6	0,4	0,2	0,2	1	
2.13. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Adâncata	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.15. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Bosanci	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.17. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Ipotești	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.18. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipotești	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.20. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Mitocu Dragomirnei	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.22. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Moara	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.23. Amenajare terminal intermodal	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
în Comuna Moara	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.25. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Pătrăuți	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.27. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Orașul Salcea	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.28. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
2.31. Amenajare terminal intermodal în Comuna Șcheia	3	0	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
5.1. Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții (UAT Suceava)	3	0	3	2	3	3	3	3	*0,42*
	0,4	0	0,4	0,6	0,4	0,4	0,4	0,6	
1.19. Construire pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava (UAT Moara)	3	0	4	2	4	4	4	5	*0,40*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	1	
2.30. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Șcheia	3	0	4	2	4	4	4	5	*0,40*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	1	
4.17. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata	4	0	4	1	4	4	4	5	*0,40*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
4.20. Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Adâncata)	4	0	4	1	4	4	4	5	*0,40*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
4.24. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipotești	4	0	4	1	4	4	4	5	*0,40*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
4.26. Amenajare piste de biciclete în Comuna Moara	4	0	4	1	4	4	4	5	*0,40*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
4.28. Amenajare/ modernizare trotuare și sistem de colectare ape meteorice de-a lungul DJ 208V în Comuna Pătrăuți	4	0	4	1	4	4	4	5	*0,40*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
4.29. Amenajare piste de biciclete în Comuna Patrauti	4	0	4	1	4	4	4	5	*0,40*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
4.35. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia	4	0	4	1	4	4	4	5	*0,40*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Suceava	4	0	4	2	4	4	4	5	*0,38*
	0,2	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	1	
4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în Municipiul Suceava	4	0	5	1	4	4	4	5	*0,38*
	0,2	0	0	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
4.30. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți	4	0	5	1	4	4	4	5	*0,38*
	0,2	0	0	0,8	0,2	0,2	0,2	1	
4.32. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Orașul Salcea	4	0	4	2	4	4	4	5	*0,38*
	0,2	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	1	
4.33. Amenajare trotuare pe DJ 290A/ Str. Aeroportului în Orașul Salcea	4	0	4	2	4	4	4	5	*0,38*
	0,2	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	1	
5.14. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Adâncata)	4	0	3	1	3	3	3	2	*0,38*
	0,2	0	0,4	0,8	0,4	0,4	0,4	0,4	
5.18. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Salcea)	4	0	3	1	3	3	3	2	*0,38*
	0,2	0	0,4	0,8	0,4	0,4	0,4	0,4	
4.14. Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ (UAT Suceava)	3	0	5	1	5	4	4	5	*0,36*
	0,4	0	0	0,8	0	0,2	0,2	1	
4.15. Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt (UAT Suceava)	3	0	5	1	5	4	4	5	*0,36*
	0,4	0	0	0,8	0	0,2	0,2	1	
1.8. Modernizare/reabilitare infrastructură rutieră și pietonală în zona Cetății de Scaun a Sucevei (UAT Suceava)	4	0	4	1	4	4	4	3	*0,32*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.1. Realizarea unor trasee pietonale (UAT Suceava)	3	0	5	1	5	5	5	5	*0,32*
	0,4	0	0	0,8	0	0	0	1	
1.6. Realizare pasaj pietonal subteran pe Calea Unirii în zona Complexului Comercial Bazar (UAT Suceava)	4	0	4	2	4	4	4	3	*0,30*
	0,2	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.7. Amenajare traseu între pădure Zamca, Cetate Zamca și Cetate Șcheia (UAT Suceava)	4	0	4	2	4	4	4	3	*0,30*
	0,2	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale (UAT Suceava)	5	0	5	2	4	5	5	5	*0,30*
	0	0	0	0,6	0,2	0	0	1	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.25. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Ipotești)	5	0	5	0	5	0	0	0	*0,30*
	0	0	0	1	0	1	1	0	
4.27. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Moara)	5	0	5	0	5	0	0	0	*0,30*
	0	0	0	1	0	1	1	0	
4.31. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Pătrăuți)	5	0	5	0	5	0	0	0	*0,30*
	0	0	0	1	0	1	1	0	
5.5. Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice (UAT Suceava)	4	0	4	2	4	4	4	3	*0,30*
	0,2	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,6	
1.10. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata	3	0	4	2	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.13. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci	3	0	4	2	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.15. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipotești	3	0	4	2	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.16. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei	3	0	4	2	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.18. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara	3	0	4	2	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.20. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Pătrăuți	3	0	4	2	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.21. Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare în Orașul Salcea	3	0	3	3	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.22. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Șcheia	3	0	4	2	4	4	4	2	*0,28*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,4	
1.9. Ruta alternativă Suceava – Botoșani pe strada Mirăuți (UAT Suceava)	3	0	3	3	3	3	3	0	*0,28*
	0,4	0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.11. Reabilitarea Gării Itcani și colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvența de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în rețeaua de transport în comun (UAT Suceava)	4	0	5	2	5	5	5	5	*0,28*
	0,2	0	0	0,6	0	0	0	1	
4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) (UAT Suceava)	5	0	5	3	4	5	5	5	*0,28*
	0	0	0	0,4	0,2	0	0	1	
4.19. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Adâncata)	5	0	5	1	5	0	0	0	*0,28*
	0	0	0	0,8	0	1	1	0	
4.21. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Bosanci)	5	0	5	1	5	0	0	0	*0,28*
	0	0	0	0,8	0	1	1	0	
4.34. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Șcheia)	5	0	5	1	5	0	0	0	*0,28*
	0	0	0	0,8	0	1	1	0	
5.6. Reconfigurare intersecție strada Traian Vuia cu Calea Unirii (UAT Suceava)	4	0	4	1	2	4	4	0	*0,28*
	0,2	0	0,2	0,8	0,6	0,2	0,2	0	
5.16. Amenajare intersecție de tip sens giratoriu DN 2-DJ 208V (UAT Pătrăuți)	4	0	4	1	2	4	4	0	*0,28*
	0,2	0	0,2	0,8	0,6	0,2	0,2	0	
4.18. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Adâncata)	4	0	5	1	5	1	1	0	*0,28*
	0,2	0	0	0,8	0	0,8	0,8	0	*0,26*
1.5. Realizare pasaj subteran pe B-dul 1 Mai în zona Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava (UAT Suceava)	4	0	4	4	4	4	4	3	*0,26*
	0,2	0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	
2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare și operarea în ZUF Suceava (UAT Suceava)	4	0	5	5	5	4	4	5	*0,26*
	0,2	0	0	0	0	0,2	0,2	1	
4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Suceava)	5	0	5	2	5	0	0	0	*0,26*
	0	0	0	0,6	0	1	1	0	
4.9. Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici (UAT Suceava)	5	0	5	2	5	5	5	5	*0,26*
	0	0	0	0,6	0	0	0	1	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Suceava)	4	0	4	1	4	4	4	1	*0,24*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,2	
1.1. Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare din zona centrală și cartierele rezidențiale (UAT Suceava)	3	0	4	4	4	4	4	2	*0,24*
	0,4	0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	
4.16. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Suceava)	4	0	5	2	5	1	1	0	*0,24*
	0,2	0	0	0,6	0	0,8	0,8	0	
1.11. Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna Adâncata	3	0	4	1	4	4	4	0	*0,22*
	0,4	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0	
1.12. Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava	4	0	4	1	4	4	4	0	*0,20*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0	
1.14. Modernizarea drumului de legătură Bosanci-Ipotești (zona Redea) (UAT Bosanci)	3	0	4	2	4	4	4	0	*0,20*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0	
1.17. Realizare traseu/circuit turistic prin modernizarea drumului Dragomirna – Pătrăuți (UAT Mitocu Dragomirnei)	3	0	4	2	4	4	4	0	*0,20*
	0,4	0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0	
2.6. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina) (UAT Suceava)	4	0	5	2	5	5	5	3	*0,20*
	0,2	0	0	0,6	0	0	0	0,6	
3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale (UAT Suceava)	4	0	4	1	4	4	4	0	*0,20*
	0,2	0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0	
1.2. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite (UAT Suceava)	3	0	4	3	4	4	4	0	*0,18*
	0,4	0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0	
5.19. Amenajare parcări collective (UAT Șcheia)	4	0	4	0	5	4	4	0	*0,18*
	0,2	0	0,2	1	0	0,2	0,2	0	
4.10. Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca (UAT Suceava)	5	0	5	0	5	5	5	2	*0,18*
	0	0	0	1	0	0	0	0,4	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
1.4. Realizare centură - latura de Est (UAT Suceava)	3	0	4	4	4	4	4	0	*0,16*
	0,4	0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0	
5.13. Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcțională (UAT Suceava)	4	0	4	1	5	4	4	0	*0,16*
	0,2	0	0,2	0,8	0	0,2	0,2	0	
5.17. Amenajare locuri de parcare în Orașul Salcea	4	0	4	1	5	4	4	0	*0,16*
	0,2	0	0,2	0,8	0	0,2	0,2	0	
5.4. Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente (UAT Suceava)	4	0	4	4	5	4	4	0	*0,10*
	0,2	0	0,2	0,2	0	0,2	0,2	0	

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Performanțele sistemului de transport sunt determinate pe de o parte de aspecte cantitative și calitative ale infrastructurii, iar pe de altă parte de modul de operare aplicat la nivelul acestora. În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava au fost identificate o serie de intervenții de organizare a serviciilor de transport, atât în domeniul transportului public, cât și al celui privat.

În lista prioritizată se detașează intervenția privind reglementarea funcționării serviciului de transport public în baza unui contract de servicii publice actualizat, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370 (în perioada de acțiune a PMUD se încheie perioada de valabilitate a contractului existent). Potențarea atractivității transportului public este susținută de campanii de informare a populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul.

Intervențiile de natură operațională, în domeniul managementului traficului conțin măsuri referitoare la realizarea și aplicarea unei politici de parcare, care să aibă ca obiectiv reducerea atractivității transportului privat pentru deplasările urbane, reglementare logisticii de aprovizionare astfel încât să nu stânjenească pietonii și autovehiculele aflate în circulație, reglementări privind reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile și instituirea acestora, reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice. De asemenea, pentru îmbunătățirea modului de desfășurare a circulației, se propune realizarea unei aplicații informatice găzduita pe site-ul primăriei, care să ofere

informații în timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc.

În scopul maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.

Prin măsura de reorganizare a traseelor pentru accesul vehiculelor de marfă se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, polare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de ciculație, etc.). Această măsură are caracter repetitiv, fiind actualizată ori de câte ori dezvoltările la nivelul rețelei rutiere permit relocarea traseelor către zone cu nivel scăzut de locuire. De exemplu, după apariția variantei de ocolire/ centurii – latura de Sud-Vest, latura de Est.

Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor.

Lista proiectelor și măsurilor operaționale prioritizate este prezentată în tabelul 6.2.

***Tabelul 6.2**. Măsuri/ acțiuni de intervenție de natură operațională.*

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.10. Optimizarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor (UAT Suceava)	4	0	4	0	4	4	4	5	*0,42*
	0,2	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	1	
8.2. Incheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători (UAT Suceava)	5	5	5	0	5	5	5	5	*0,40*
	0	1	0	1	0	0	0	1	
2.5. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic" (UAT Suceava)	4	0	4	0	4	5	5	5	*0,38*
	0,2	0	0,2	1	0,2	0	0	1	
2.9. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes (UAT Suceava)	4	0	4	0	4	5	5	5	*0,38*
	0,2	0	0,2	1	0,2	0	0	1	
5.8. Elaborare politică de parcare la	4	0	4	0	2	4	4	1	*0,34*

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
nivel urban (UAT Suceava)	0,2	0	0,2	1	0,6	0,2	0,2	0,2	
5.7. Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane pentru fiecare cartier (UAT Suceava)	4	0	4	1	2	4	4	1	*0,32*
	0,2	0	0,2	0,8	0,6	0,2	0,2	0,2	
2.7. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public (UAT Suceava)	5	0	5	0	5	5	5	4	*0,26*
	0	0	0	1	0	0	0	0,8	
4.12. Adaptarea regulamentului de acordare a licențelor de taxi în acord cu nevoile persoanelor cu dizabilități și cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului (UAT Suceava)	5	0	5	0	5	3	3	2	*0,26*
	0	0	0	1	0	0,4	0,4	0,4	
4.13. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului (UAT Suceava)	5	0	5	0	5	3	3	2	*0,26*
	0	0	0	1	0	0,4	0,4	0,4	
1.3. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare (UAT Suceava)	4	0	4	0	4	4	4	0	*0,22*
	0,2	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	0	
3.1. Reglementare logistica de aprovizionare (UAT Suceava)	4	0	4	0	4	4	4	0	*0,22*
	0,2	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	0	
3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Suceava)	4	0	4	0	4	4	4	0	*0,22*
	0,2	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	0	
5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de traffic (UAT Suceava)	4	0	4	0	4	4	4	0	*0,22*
	0,2	0	0,2	1	0,2	0,2	0,2	0	
5.12. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)	5	0	5	0	5	5	5	3	*0,22*
	0	0	0	1	0	0	0	0,6	
4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private (UAT Suceava)	5	0	5	0	5	3	3	0	*0,18*
	0	0	0	1	0	0,4	0,4	0	

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)	5	0	5	0	5	5	5	2	*0,18*
	0	0	0	1	0	0	0	0,4	
4.22. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice (UAT Bosanci)	5	0	5	0	5	3	3	0	*0,18*
	0	0	0	1	0	0,4	0,4	0	
4.23. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători de utilaje agricole, conducători de atelaje, elevi) (UAT Bosanci)	5	0	5	0	5	5	5	2	*0,18*
	0	0	0	1	0	0	0	0,4	*0,18*
5.9. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Suceava)	5	0	5	0	4	5	5	1	*0,18*
	0	0	0	1	0,2	0	0	0,2	
5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Suceava)	5	0	5	0	5	5	5	2	*0,18*
	0	0	0	1	0	0	0	0,4	
5.15. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Bosanci)	5	0	5	0	4	5	5	1	*0,18*
	0	0	0	1	0,2	0	0	0,2	
4.8. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Suceava)	5	0	5	0	5	4	4	0	*0,14*
	0	0	0	1	0	0,2	0,2	0	
5.10. Elaborare și impletare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (UAT Suceava)	5	0	5	0	4	5	5	0	*0,14*
	0	0	0	1	0,2	0	0	0	

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În scopul maximizării impactului intervențiilor propuse în domeniul infrastructurii și în domeniul operațional, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. În acest sens, se propune susținerea funcționării structurii interne din cadrul Primăriei Municipiului Suceava care are responsabilități în implementarea și monitorizarea Planului

de Mobilitate Urbană Durabilă. Punctajul obținut de acestă măsură este prezentat în tabelul 6.3.

***Tabelul 6.3**. Măsuri/ acțiuni de intervenție de natură organizațională.*

Criteriu →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava	4	1	4	1	4	4	4	5	*0,42*
	0,2	0,2	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1	

Pe lângă urmărirea activității de transport public, structra internă (departament/ compartiment/ serviciu) va avea un rol semnificativ în realizarea campaniilor propuse, intervenții încadrate în domeniul operațional:

- Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public;
- Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor);
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede);

Totodată, reprezentanții acestui deparatament în colaborare cu factorii interesați, vor elabora/ adapta o serie de reglementări locale cu privire la: logistica de aprovizionare, reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, susținerea utilizării vehiculelor electrice.

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană

Realizarea şi implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă urmăreşte o abordare integrată a mobilităţii cu zonele adiacente şi coridoarele de transport naţionale şi europene, pentru toate modurile de transport existente, având în vedere importanţa conexităţii şi conectivităţii reţelei de transport multimodale asupra dezvoltării economice şi sociale în regiune.

În acest sens, au fost propuse proiecte a căror implementare va conduce la îmbunătăţirea accesibilităţii populaţiei, la reducerea costurilor de transport pentru persoane şi bunuri, la reducerea poluării atmosferice şi fonice la nivel urban, contribuind astfel la orientarea dezvoltării transporturilor în direcţia durabilităţii.

Proiectele cu implicații la scară periurbană, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, sunt centralizate în tabelul 6.4.

Tabelul 6.4. *Măsuri/ acțiuni de intervenție la scară periurbană.*

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Interventii majore asupra rețelei stradale	1.4./ 3.4. Realizare centură - latura de Est (UAT Suceava)
2. Transport public	2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice (UAT Suceava)
	2.4. Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan (UAT Suceava)
	2.8. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava
	2.10. Optimizarea programului de transport public de călători şi adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor (UAT Suceava)
	2.11. Reabilitarea Gării Iţcani şi colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvența de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în rețeaua de transport în comun (UAT Suceava)
	2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare şi operarea în ZUF Suceava (UAT Suceava)
	2.18. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipotești
	2.28. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea
	2.31. Amenajare terminal intermodal în Comuna Șcheia
3. Transport de marfă	3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale (UAT Suceava)
	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Suceava)
5. Managementul traficului	5.3./ 7.1. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Suceava)
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.2. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava
	7.3. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipotești
	7.4. Amenajare terminal intermodal în Comuna Moara
	7.5. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea

6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității

Acţiunile propuse la scara localităţii vizează în principal creşterea ponderii modale a transportului public, concomitent cu reducerea intensităţii traficul auto motorizat prin creşterea calitativă a ofertei de transport public, amenajarea infrastructurii dedicate deplasărilor pietonale şi cu bicicleta. Reglementarea aprovizionării cu marfă şi reglementarea realizării serviciilor de utilităţi publice vor contribui la atingerea obiectivului de redare a spaţiului public

pentru folosinţa cetăţenilor. Printre măsurile propuse se regăsesc campaniile de informare a cetăţenilor, de educare a participanţilor la trafic, astfel încât implementarea planului să întâmpine rezistenţă minimă din partea acestora. O atenție deosebită a fost acordată accesibilizării întregului sistem de transport (sistem rutier şi pietonal, mijloace şi staţii de transport public) pentru toate categoriile de persoane. Implementarea unor sisteme de management al traficului, care presupun gestiunea traficului şi informarea călătorilor, au fost de asemenea prevăzute ca şi măsuri de eficientizare a proiectelor de investiţii în infrastructură, vehicule, dotări, astfel încât să se obţină optimizarea resurselor necesare pentru realizarea deplasărilor şi procesul de planificare a călătoriei.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse, organizate în funcție de arealul de influență, sunt prezentate în tabelul 6.5.

Tabelul 6.5. *Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara localității.*

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Reabilitare/ modernizare străzi şi trotuare din zona centrală şi cartierele rezidenţiale (UAT Suceava)
	1.3. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreţinere/mentenanţă a reţelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcţie de zonă, complexitate şi resurse financiare necesare (UAT Suceava)
	1.4./ 3.4. Realizare centură - latura de Est (UAT Suceava)
	1.5. Realizare pasaj subteran pe B-dul 1 Mai în zona Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava (UAT Suceava)
	1.6. Realizare pasaj pietonal subteran pe Calea Unirii în zona Complexului Comercial Bazar (UAT Suceava)
	1.7. Amenajare traseu între pădure Zamca, Cetate Zamca și Cetate Șcheia (UAT Suceava)
	1.8. Modernizare/reabilitare infrastructură rutieră și pietonală în zona Cetății de Scaun a Sucevei (UAT Suceava)
	1.9. Ruta alternativă Suceava – Botoșani pe strada Mirăuți (UAT Suceava)
	1.10. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata
	1.11. Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	Adâncata
	1.12. Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava
	1.13. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci
	1.14. Modernizarea drumului de legătură Bosanci-Ipoteşti (zona Redea) (UAT Bosanci)
	1.15. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipoteşti
	1.16. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei
	1.17. Realizare traseu/circuit turistic prin modernizarea drumului Dragomirna – Pătrăuți (UAT Mitocu Dragomirnei)
	1.18. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara
	1.19. Construire pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava (UAT Moara)
	1.20. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Pătrăuți
	1.21. Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare în Orașul Salcea
	1.22. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Șcheia
2. Transport public	2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice (UAT Suceava)
	2.2. Achizitionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor (UAT Suceava)
	2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing (UAT Suceava)
	2.4. Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan (UAT Suceava)
	2.5. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic” (UAT Suceava)
	2.6. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina) (UAT Suceava)
	2.7. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public (UAT Suceava)
	2.8./ 7.2. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava
	2.9. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes (UAT Suceava)
	2.10. Optimizarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor (UAT Suceava)
	2.11. Reabilitarea Gării Iţcani și colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvența de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în rețeaua de transport în comun (UAT Suceava)
	2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare și operarea în ZUF Suceava (UAT

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	Suceava)
	2.13. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Adâncata
	2.14. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Adâncata
	2.15. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Bosanci
	2.16. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Bosanci
	2.17. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Ipotești
	2.18./ 7.3. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipotești
	2.19. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Ipotești
	2.20. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Mitocu Dragomirnei
	2.21. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Mitocu Dragomirnei
	2.22. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Moara
	2.23./ 7.4. Amenajare terminal intermodal în Comuna Moara
	2.24. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Moara
	2.25. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Pătrăuți
	2.26. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Pătrăuți
	2.27. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Orașul Salcea
	2.28./ 7.5. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea
	2.29. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Orașul Salcea
	2.30. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Șcheia
	2.31. Amenajare terminal intermodal în Comuna Șcheia
	2.32. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Șcheia
3. Transport de marfă	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare (UAT Suceava)
	3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale (UAT Suceava)
	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Suceava)
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Realizarea unor trasee pietonale (UAT Suceava)
	4.2./ 6.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Suceava

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în Municipiul Suceava
	4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Suceava)
	4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private (UAT Suceava)
	4.8. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Suceava)
	4.9. Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici (UAT Suceava)
	4.10. Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca (UAT Suceava)
	4.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)
	4.12. Adaptarea regulamentului de acordare a licențelor de taxi în acord cu nevoile persoanelor cu dizabilități și cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului (UAT Suceava)
	4.13. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului (UAT Suceava)
	4.14. Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ (UAT Suceava)
	4.15. Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt (UAT Suceava)
	4.16. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Suceava)
	4.17. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata
	4.18. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Adâncata)
	4.19. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Adâncata)
	4.20. Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Adâncata)
	4.21. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Bosanci)
	4.22. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice (UAT Bosanci)
	4.23. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători de utilaje agricole, conducători de atelaje, elevi) (UAT Bosanci)
	4.24. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipotești
	4.25. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Ipotești)
	4.26. Amenajare piste de biciclete în Comuna Moara
	4.27. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Moara)
	4.28. Amenajare/ modernizare trotuare și sistem de colectare ape meteorice de-a lungul DJ 208V în Comuna Pătrăuți
	4.29. Amenajare piste de biciclete în Comuna Pătrăuți
	4.30. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți
	4.31. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Pătrăuți)
	4.32. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Orașul Salcea
	4.33. Amenajare trotuare pe DJ 290A/ Str. Aeroportului în Orașul Salcea
	4.34. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Șcheia)
	4.35. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia
5. Managementul traficului	5.1. Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții (UAT Suceava)
	5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic (UAT Suceava)
	5.3./ 7.1. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Suceava)
	5.4. Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente (UAT Suceava)
	5.5. Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice (UAT Suceava)
	5.6. Reconfigurare intersecție strada Traian Vuia cu Calea Unirii (UAT Suceava)
	5.7. Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane pentru fiecare cartier (UAT Suceava)
	5.8. Elaborare politică de parcare la nivel urban (UAT Suceava)
	5.9. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Suceava)
	5.10. Elaborare și impletare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (UAT Suceava)
	5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Suceava)
	5.12. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)
	5.13. Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcțională (UAT Suceava)

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	5.14. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Adâncata)
	5.15. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Bosanci)
	5.16. Amenajare intersecție de tip sens giratoriu DN 2-DJ 208V (UAT Pătrăuți)
	5.17. Amenajare locuri de parcare în Orașul Salcea
	5.18. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Salcea)
	5.19. Amenajare parcări collective (UAT Șcheia)
8. Aspecte instituționale	8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru Suceava
	8.2. Incheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători (UAT Suceava)

6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul cartierelor sunt vizate intervenţii care să conducă la crearea unui mediu de trai mai sigur şi mai atractiv. Sunt propuse măsuri/ acţiuni de intervenţie de îmbunătăţire a calităţii infrastructurii pentru deplasări pietonale şi cu bicicleta şi creştere a siguranţei şi securităţii circulaţiei pentru aceste moduri de transport. Atât la nivelul cartierelor, cât şi în zonele cu nivel ridicat de complexitate, vor fi amenajate centre de închiriere şi parcări pentru biciclete racordate la reţeaua de transport public. Totodată, în zona centrală, diagnosticată drept zonă cu complexitate ridicată, sunt propuse amenajări de extindere a infrastructurii în care deplasările pietonale au prioritate.

La nivelul localităţilor din ZUF Suceva, acţiunile cu impact la nivelul cartierelor se referă în principal la modernizarea infrastructurii – străzi şi trotuare.

Măsurile/ acţiunile de intervenţie propuse la acest nivel teritorial sunt menţionate în tabelul 6.6.

Tabelul 6.6. *Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara cartierelor/ zonei cu nivel ridicat de complexitate.*

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale	1.1. Reabilitare/ modernizare străzi şi trotuare din zona centrală şi cartierele rezidenţiale (UAT Suceava)
	1.2. Extinderea tramei stradale în zonele rezidenţiale nou construite (UAT

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	Suceava)
	1.10. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata
	1.11. Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna Adâncata
	1.13. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci
	1.15. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipotești
	1.16. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei
	1.18. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara
	1.20. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Pătrăuți
	1.21. Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare în Orașul Salcea
	1.22. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Șcheia
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Realizarea unor trasee pietonale (UAT Suceava)
	4.2./ 6.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Suceava
	4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) (UAT Suceava)
	4.5./ 6.2. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale (UAT Suceava)
	4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Suceava)
	4.9. Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici (UAT Suceava)
	4.17. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata
	4.24. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipotești
	4.32. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Orașul Salcea
	4.35. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia
5. Managementul traficului	5.4. Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente (UAT Suceava)
	5.9. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Suceava)
	5.15. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Suceava)

7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

În cadrul acestui capitol este evaluat impactul măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava la nivelul orizontului de analiză 2030, atunci când acestea lucrează integrat în cadrul scenariului *"A face ceva"*, comparativ cu situația corespunzătoare scenariului *"A face minim"*.

7.1. Eficiența economică

Analiza eficienței economice a planului de acțiune este realizată în raport cu indicatorul propus în Capitolul 4, care înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport:

- *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an (tabelul 7.1).

Tabelul 7.1. *Indicator de eficiență economică, 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Durata medie a deplasării, min	20,0	17,7

Se constată că prin implementarea proiectelor din scenariul *"A face ceva"*, se va obține reducerea valorilor acestui indicator cu 16,5%.

7.2. Impactul asupra mediului

Pentru evaluarea impactului produs asupra mediului de activitatea de transport, în Capitolul 4 au fost propuși spre analiză următorii indicatori:

- Emisii de gaze poluante - Cantitatea de emisii poluante asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [kg] – NO_2, PM, HC, CO;
- Emisii de gaze cu efect de seră - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [tone].

Aplicând metodologia de calcul descrisă în Capitolul 4 (care ține seama de caracteristicile fluxurilor de trafic rezultate din modelul de transport), au fost cuantificate valorile acestor indicatori la nivelul anului 2030, scenariul *"A face ceva"* (tabelul 7.2).

Tabelul 7.2. *Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA 2030.*

Indicator		Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Emisii de gaze poluante, kg	NO_2	1130,38	997,67
	PM	52,55	43,43
	HC	653,77	485,18
	CO	6084,42	4415,38
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		301,20	273,49

Prin raportare la valorile estimate a se înregistra la nivelul aceluiași orizont de prognoză, în situația descrisă prin scenariul *"A face minim"*, se constată că implementarea proiectelor propuse va conduce la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea gazelor cu efect de seră, contribuind astfel la atingerea țintelor europene și naționale.

Pentru emisiile de hidrocarburi și monoxid de carbon reprezentative pentru rețeaua stradală internă, se estimează reduceri de peste 25%, reflectând efectele propunerilor de îmbunătățire a mobilității urbane. Pentru ceilalți factori de emisie, specifici vehiculelor de marfă care utilizează rețeaua majoră de circulație (variante de ocolire/ autostrăzi/ drumuri expres), reducerile sunt mai ușoare.

Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din ZUF Suceava pe baza modelului de calcul publicat în Ghidul de evaluare JASPERS (Transport) - Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor (Anexa 4.1.4.a - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilora Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 4.1, POR 2014-2020), pentru o zi

medie din an, în scenariul "A face ceva" – orizontul 2030 sunt prezentate în tabelul 7.3. Acestea, împreună cu valorile corespunzătoare scenariului "A face minim" – orizontul 2030 (tabelul 4.11) sunt centralizate în tabelul 7.2.

Tabelul 7.3. *Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face ceva" 2030.*

Emisiile totale GES (tCO2e)	273.49							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Emisii GES (tCO2e)	148.09	46.73	16.60	46.31	0.00	0.00	15.75	0.00
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030								
Date de intrare								
Anul evaluării	2030							
Anul de referință pentru datele de trafic								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	**Autoturisme**	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Kilometri parcurși de vehicule	1587808	341103	31246	46869	0		20,552	
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	35.50	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	**LGV**	**OGV1**	**OGV2**	**PSV**	**Troleibuz**	**Autobuz electric**	**Tramvai**
Urbană	90%	90%	90%	90%	90%			
Suburbană	10%	10%	10%	10%	10%			
Rurală								
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

7.3. Accesibilitate

Îmbunătățirea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori reprezintă unul dintre obiectivele PMUD pentru ZUF Suceava. Pentru atingerea acestui obiectiv au fost propuse o serie de proiecte/ măsuri care vizează:

- → *accesibilitatea sistemului de transport public;*
- → *accesibilitatea sistemului de transport local: acces pietonal, trotuare pentru persoanele cu mobilitate redusă, persoanele cu nevoi speciale;*

→ *accesibilitatea între rețelele de transport local și regional de călători (terminal de transport intermodal);*

→ *accesibilitatea în raport cu rețeaua majoră de circulație (drumuri de mare viteză, centură).*

Evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al accesibilității este realizată prin prisma valorilor următorilor indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute*

  A fost propus spre analiză următorul obiectiv de natură socio-economică:

  - Zona centrală

- *Accesibilitatea sistemului de transport public: proporția vehiculelor de transport public și a stațiilor dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă*

Prin implementarea proiectelor propuse, la nivelul întregului sistem de transport se estimează creșterea accesibilității prin reducerea duratelor de acces la obiectivul analizat, respectiv prin dezvoltarea sistemului de transport public (achiziționarea de vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă) (tabelul 7.4).

Tabelul 7.4. *Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	14,7	12,2
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	50,0	100,0

Reprezentarea grafică a impactului în raport cu primul indicator, la nivelul fiecărei zone de trafic pentru obiectivul analizat, obținut ca urmare a implementării proiectelor grupate în scenariul *"A face ceva"*, este realizată în figurile 7.1 - 7.2. Impactul scenariului "A face ceva" (AFC) față de situația descrisă de scenariului "A face minim" (AFM) a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face ceva" față de situația de bază, aferentă scenariului "A face minim". Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

Variația relativă = [(Val_AFC-Val_AFM)/Val_AFM]*100 [%]

Efectele conjugate ale proiectelor propuse, conduc la îmbunătățirea accesibilității localităților din estul și nordul teritoriului de analiză (Salcea, Adâncata, Pătrăuți),

caracterizate de accesibilitate redusă în situația actuală (Capitolul 4) în raport cu obiectivul socio-economic analizat. Aceste reduceri ale duratelor de deplasare se obțin ca urmare a apariției drumurilor de mare viteza Pașcani – Suceava și Suceava – Siret, respectiv a centurii est, care contribuie la degrevarea rețelei locale de traficul de tranzit și de vehiculele de marfă. În zona urbană, îmbunătățirea semnificativă a accesibilității este estimată pentru teritoriul delimitat de brațul stâng al Râului Suceava, zonă afectată de reducerea accesibilității în scenariul *"A face minim"*.

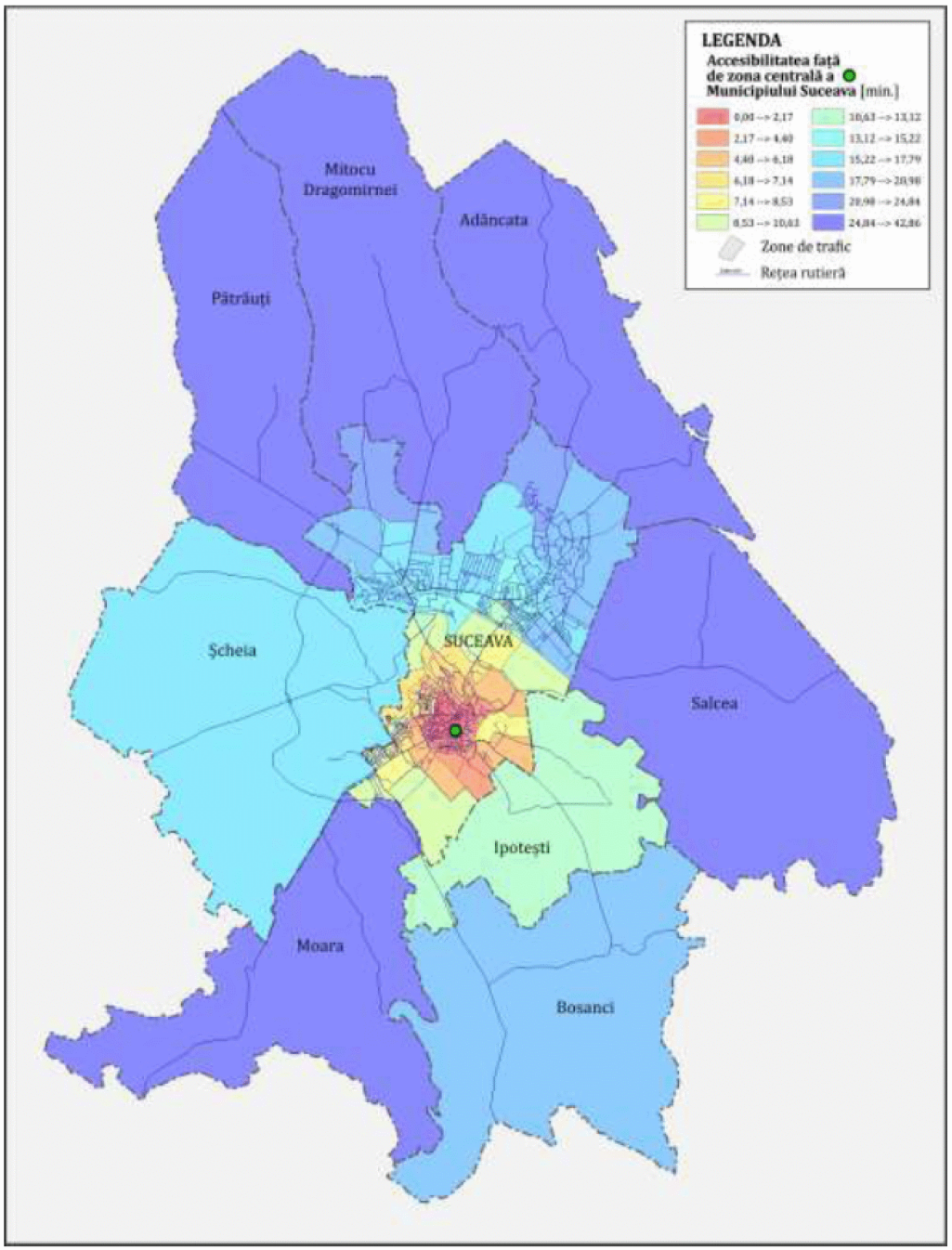


***Figura 7.1**. Accesibilitatea către Zona Centrală în scenariul scenariul "A face minim" 2030.*

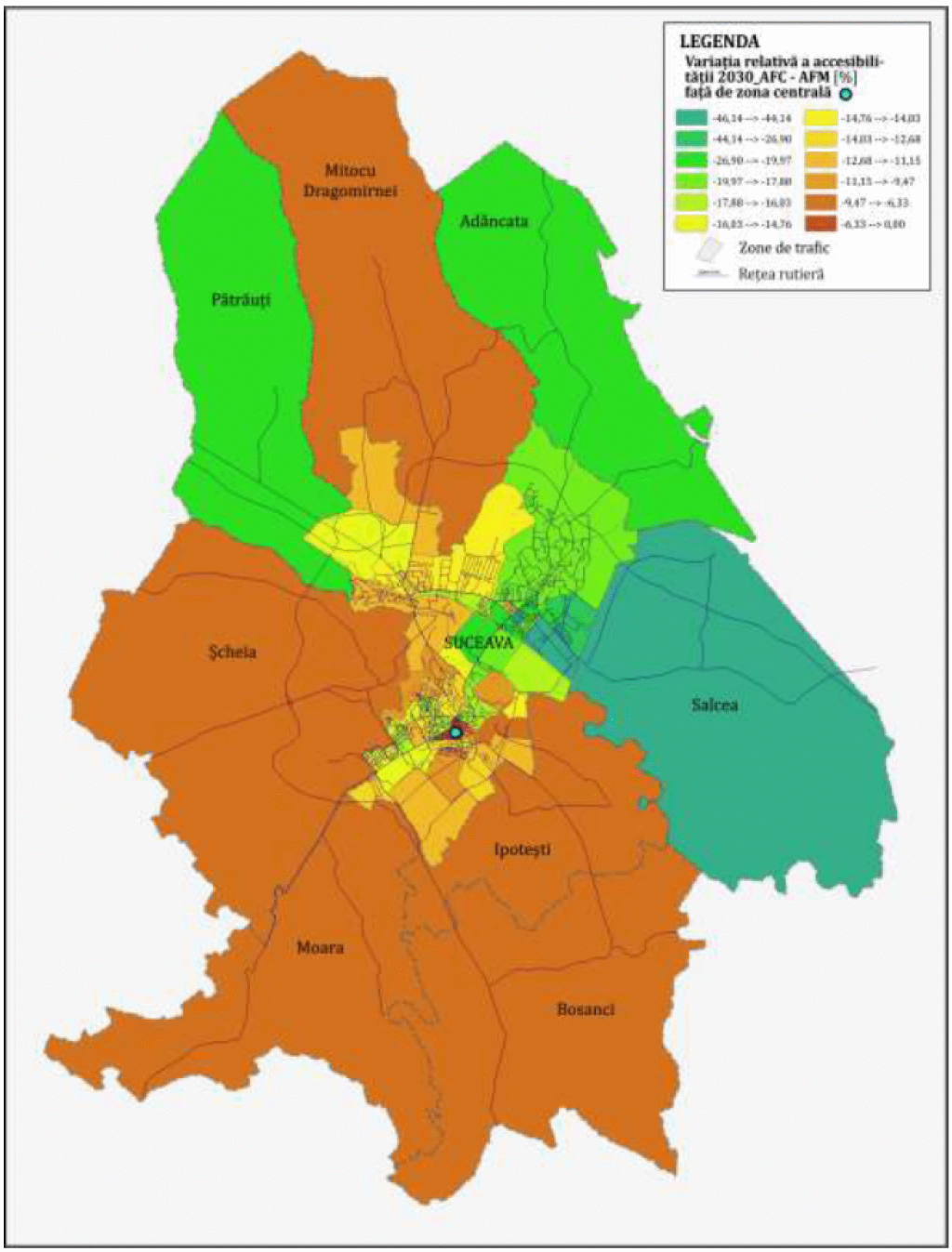


***Figura 7.2**. Variația relativă a accesibilității față de Zona Centrală, scenariul AFC 2030 vs. scenariul AFM 2030.*

Beneficiile aduse de implementarea propunerilor în ceea ce privește accesibilitatea, cunatificată prin intermediul indicatorilor menționati, sunt resimțite de o parte considerabilă a populației din arealul de studiu.

Prin implementarea propunerilor care vizează dezvoltarea sistemului de transport public local se va îmbunătăți considerabil accesibilitatea teritoriului. Accesibilitea teritorială ridicată a sistemului de transport public are corespondență în atractivitate ridicată a acestui mod de transport și reducerea numărului de deplasări cu autovehiculul personal.

7.4. Siguranță

Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 urmărește implementarea normelor și liniilor directoare ale Uniunii Europene așa cum sunt ele prezentate în documentul cadru de politici europene în domeniul siguranței rutiere "Vision Zero", anume reducerea numărului de decedați în accidente rutiere până în 2050 până aproape de zero. În cadrul *Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*, prin Inițiativa emblematică nr. 10 – îmbunătățirea siguranței și a securității transporturilor, se stabilește ca etapă principală de orientare în direcția unei mobilități reziliente "*Până în 2050, numărul deceselor pentru toate modurile de transport din UE va fi aproape egal cu zero*".

Conform Planului Național de Redresare și Reziliență, ca obiectiv intermediar, România își asumă obiectivul Uniunii Europene de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50% până în 2030. Având în vedere prevederile Strategiei sus menționate, siguranța îmbunătățită constituie unul dintre obiectivele PMUD pentru ZUF Suceava. Astfel, printre intervențiile propuse în planul de acțiune se regăsește o serie de măsuri a căror implementare să conducă la creșterea siguranței participanților la trafic.

Pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației, în Capitolul 4 s-a propus analiza indicatorului *Intensitatea traficului* – numărul mediu zilnic de vehicule-km înregistrat la nivelul rețelei în decursul unei zile medii din an.

În tabelul 7.5 sunt prezentate valorile acestui indicator calculate la nivelul orizontului de prognoză 2030, pentru scenariile *"A face minim"* și *"A face ceva"*.

Tabelul 7.5. *Indicator - evaluare siguranță, MZA 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	1.760.369	1.587.808

Prin implementarea tuturor proiectelor selectate se estimează reducerea intensității traficului la nivelul întregului areal de studiu cu 9,8%. Diminuarea intensității traficului este asociată cu reducerea riscului de producere a accidentelor, aspect semnificativ al siguranței circulației.

7.5. Calitatea vieții

Prin implementarea intervențiilor selectate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava se estimează reducerea impactului activității de transport asupra mediului, concomitent cu îmbunătățirea accesibilității și a siguranței circulației, în condiții de eficiență economică (capitolele 7.1 - 7.4). Ținând seama că toate aceste aspecte concură la definirea calității vieții din punct de vedere al mobilității, se poate concluziona că prin funcționarea sistemului de transport în acord cu recomandările PMUD *(scenariul "A face ceva")*, se așteaptă creșterea calității vieții locuitorilor din arealul de studiu comparativ cu situația scenariului *"A face minim"*.

Această concluzie este întărită de evoluția crescătoare înregistrată de indicatorul exprimat ca ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice realizate la nivelul localității într-o zi lucrătoare medie din an, în scenariul *"A face ceva"*, față de scenariul *"A face minim"* (tabelul 7.6).

Tabelul 7.6. *Indicator - evaluare a calității vieții 2030.*

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul, %	41,7	51,0

ETAPA A IIa

P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL

1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

1.1. Cadrul de prioritizare

Eșalonarea implementării propunerilor din compunerea planului de acțiune este realizată pe termen scurt (2023), mediu (2026) și lung (2030). Încadrarea intervențiilor selectate în cele trei perioade de implementare, *(i)* 2021-2023, *(ii)* 2024-2026 și *(iii)* 2027-2030 s-a realizat având în vedere următoarele aspecte:

- Maturitatea proiectului din punct de vedere al stadiului de elaborare a documentațiilor tehnico-economice

  S-au considerat într-un stadiu avansat proiectele pentru care există/ sunt în lucru studii de fezabilitate, documentații de avizare a lucrărilor de intervenție etc.

- Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD

  Potrivit calculelor realizate în Capitolul 5, pentru perioada 2022-2030 bugetul disponibil este de aproximativ 225,830 milioane Euro.

- Valoarea totală a costurilor de implementare a proiectelor selectate, proiecte care descriu scenariul "A face ceva"

  Costurile totale de realizare a proiectelor selectate sunt estimate la valoarea de 225,576 milioane Euro. Proiectele eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4 au asociate costuri de 96,055 milioane Euro.

- Durata medie de implementare a propunerii, date rezultate din documente tehnice (în cazul în care există) sau estimate pe baza experiențelor similare realizate în orașe din România

- Inderdependența dintre propuneri; există situații în care implementarea unei măsuri/ intervenții este condiționată de funcționarea unei măsuri/ intervenții implementate anterior.

1.2. Prioritățile stabilite

Parcurgând etapele de analiză prezentate mai sus, prin coroborarea datelor obținute, se recomandă următoarea alocarea în timp a intervențiilor propuse:

- Perioada 2021-2023:
  - 2.2. Achizitionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor (UAT Suceava)
  - 2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice (UAT Suceava)
  - 2.4. Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan (UAT Suceava)
  - 2.8. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava (UAT Suceava)
  - 2.14. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Adâncata (UAT Adâncata)
  - 2.16. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Bosanci (UAT Bosanci)
  - 2.19. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
  - 2.21. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Mitocu Dragomirnei (UAT Mitocu Dragomirnei)
  - 2.24. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Moara (UAT Moara)
  - 2.26. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
  - 2.29. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Orașul Salcea (UAT Salcea)
  - 2.32. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
  - 2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing (UAT Suceava)
  - 2.10. Optimizarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor (UAT Suceava)

- 2.13. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Adâncata (UAT Adâncata)
- 2.15. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Bosanci (UAT Bosanci)
- 2.17. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
- 2.18. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
- 2.20. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Mitocu Dragomirnei (UAT Mitocu Dragomirnei)
- 2.22. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Moara (UAT Moara)
- 2.23. Amenajare terminal intermodal în Comuna Moara (UAT Moara)
- 2.25. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 2.27. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 2.28. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 2.31. Amenajare terminal intermodal în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
- 5.1. Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții (UAT Suceava)
- 8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava (UAT Suceava)
- 1.19. Construire pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava (UAT Moara)
- 2.30. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
- 4.17. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata (UAT Adâncata)
- 4.20. Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Adâncata)
- 4.24. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
- 4.26. Amenajare piste de biciclete în Comuna Moara (UAT Moara)
- 4.28. Amenajare/ modernizare trotuare și sistem de colectare ape meteorice de-a lungul DJ 208V în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 4.29. Amenajare piste de biciclete în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 4.35. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)

- 8.2. Incheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători (UAT Suceava)
- 4.2. Dezvoltarea reţelei de piste dedicate circulaţiei bicicletelor în Municipiul Suceava (UAT Suceava)
- 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în Municipiul Suceava (UAT Suceava)
- 4.30. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 4.32. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 4.33. Amenajare trotuare pe DJ 290A/ Str. Aeroportului în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 5.14. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Adâncata)
- 5.18. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Salcea)
- 2.9. Implementarea de aplicaţii informatice care să furnizeze utilizatorilor informaţii actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes (UAT Suceava)
- 4.14. Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ (UAT Suceava)
- 4.15. Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt (UAT Suceava)
- 5.8. Elaborare politică de parcare la nivel urban (UAT Suceava)
- 5.7. Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane pentru fiecare cartier (UAT Suceava)
- 1.6. Realizare pasaj pietonal subteran pe Calea Unirii în zona Complexului Comercial Bazar (UAT Suceava)
- 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale (UAT Suceava)
- 4.25. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Ipotești)
- 4.27. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Moara)
- 4.31. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Pătrăuți)
- 5.5. Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice (UAT Suceava)
- 1.10. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata (UAT Adâncata)

- 1.13. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci (UAT Bosanci)
- 1.15. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
- 1.16. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei (UAT Mitocu Dragomirnei)
- 1.18. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara (UAT Moara)
- 1.20. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 1.21. Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 1.22. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
- 1.9. Ruta alternativă Suceava – Botoșani pe strada Mirăuți (UAT Suceava)
- 2.11. Reabilitarea Gării Iţcani și colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvența de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în rețeaua de transport în comun (UAT Suceava)
- 4.19. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Adâncata)
- 4.21. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Bosanci)
- 4.34. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Șcheia)
- 5.6. Reconfigurare intersecție strada Traian Vuia cu Calea Unirii (UAT Suceava)
- 5.16. Amenajare intersecție de tip sens giratoriu DN 2-DJ 208V (UAT Pătrăuți)
- 4.18. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Adâncata)
- 1.5. Realizare pasaj subteran pe B-dul 1 Mai în zona Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava (UAT Suceava)
- 2.7. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public (UAT Suceava)
- 2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare și operarea în ZUF Suceava (UAT Suceava)
- 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Suceava)

- 4.9. Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici (UAT Suceava)
- 4.12. Adaptarea regulamentului de acordare a licențelor de taxi în acord cu nevoile persoanelor cu dizabilități și cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului (UAT Suceava)
- 4.13. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului (UAT Suceava)
- 5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Suceava)
- 1.1. Reabilitare/ modernizare străzi şi trotuare din zona centrală şi cartierele rezidenţiale (UAT Suceava)
- 4.16. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Suceava)
- 1.3. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreţinere/mentenanţă a reţelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcţie de zonă, complexitate şi resurse financiare necesare (UAT Suceava)
- 1.11. Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna Adâncata (UAT Adâncata)
- 3.1. Reglementare logistica de aprovizionare (UAT Suceava)
- 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Suceava)
- 5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic (UAT Suceava)
- 5.12. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)
- 1.12. Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava (UAT Adâncata)
- 1.14. Modernizarea drumului de legătură Bosanci-Ipotești (zona Redea) (UAT Bosanci)
- 1.17. Realizare traseu/circuit turistic prin modernizarea drumului Dragomirna – Pătrăuți (UAT Mitocu Dragomirnei)
- 1.2. Extinderea tramei stradale în zonele rezidenţiale nou construite (UAT Suceava)
- 5.19. Amenajare parcări colective (UAT Șcheia)
- 4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private (UAT Suceava)
- 4.10. Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca (UAT Suceava)

- 4.11. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)
- 4.22. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice (UAT Bosanci)
- 4.23. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducători de utilaje agricole, conducători de atelaje, elevi) (UAT Bosanci)
- 5.9. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Suceava)
- 5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Suceava)
- 5.15. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Bosanci)
- 1.4. Realizare centură - latura de Est (UAT Suceava)
- 5.13. Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcțională (UAT Suceava)
- 5.17. Amenajare locuri de parcare în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 4.8. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Suceava)
- 5.10. Elaborare și impletare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (UAT Suceava)
- 5.4. Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente (UAT Suceava)

- Perioada 2024-2026:
  - 2.2. Achizitionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor (UAT Suceava)
  - 2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice (UAT Suceava)
  - 2.4. Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan (UAT Suceava)
  - 2.8. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava (UAT Suceava)
  - 2.14. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Adâncata (UAT Adâncata)
  - 2.16. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Bosanci (UAT Bosanci)
  - 2.19. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Ipotești (UAT Ipotești)

- 2.21. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Mitocu Dragomirnei (UAT Mitocu Dragomirnei)
- 2.24. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Moara (UAT Moara)
- 2.26. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 2.29. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 2.32. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
- 2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing (UAT Suceava)
- 2.13. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Adâncata (UAT Adâncata)
- 2.15. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Bosanci (UAT Bosanci)
- 2.17. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
- 2.18. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
- 2.20. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Mitocu Dragomirnei (UAT Mitocu Dragomirnei)
- 2.22. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Moara (UAT Moara)
- 2.23. Amenajare terminal intermodal în Comuna Moara (UAT Moara)
- 2.25. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 2.27. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 2.28. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 2.31. Amenajare terminal intermodal în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
- 5.1. Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții (UAT Suceava)
- 8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava (UAT Suceava)
- 1.19. Construire pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava (UAT Moara)
- 2.30. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)

- 4.17. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata (UAT Adâncata)
- 4.20. Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Adâncata)
- 4.24. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
- 4.26. Amenajare piste de biciclete în Comuna Moara (UAT Moara)
- 4.28. Amenajare/ modernizare trotuare și sistem de colectare ape meteorice de-a lungul DJ 208V în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 4.29. Amenajare piste de biciclete în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 4.35. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Suceava (UAT Suceava)
- 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în Municipiul Suceava (UAT Suceava)
- 4.30. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 4.32. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 4.33. Amenajare trotuare pe DJ 290A/ Str. Aeroportului în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 5.14. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Adâncata)
- 5.18. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Salcea)
- 2.5. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic" (UAT Suceava)
- 4.14. Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ (UAT Suceava)
- 4.15. Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt (UAT Suceava)
- 1.8. Modernizare/reabilitare infrastructură rutieră și pietonală în zona Cetății de Scaun a Sucevei (UAT Suceava)
- 4.1. Realizarea unor trasee pietonale (UAT Suceava)
- 1.6. Realizare pasaj pietonal subteran pe Calea Unirii în zona Complexului Comercial Bazar (UAT Suceava)
- 1.7. Amenajare traseu între pădure Zamca, Cetate Zamca și Cetate Șcheia (UAT Suceava)
- 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale (UAT Suceava)

- 4.25. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Ipotești)
- 4.27. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Moara)
- 4.31. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Pătrăuți)
- 5.5. Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice (UAT Suceava)
- 1.10. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata (UAT Adâncata)
- 1.13. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci (UAT Bosanci)
- 1.15. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
- 1.16. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei (UAT Mitocu Dragomirnei)
- 1.18. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara (UAT Moara)
- 1.20. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 1.21. Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 1.22. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
- 1.9. Ruta alternativă Suceava – Botoșani pe strada Mirăuți (UAT Suceava)
- 2.11. Reabilitarea Gării Iţcani și colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvența de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în rețeaua de transport în comun (UAT Suceava)
- 4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) (UAT Suceava)
- 4.19. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Adâncata)
- 4.21. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Bosanci)
- 4.34. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Șcheia)
- 4.18. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Adâncata)

- 1.5. Realizare pasaj subteran pe B-dul 1 Mai în zona Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava (UAT Suceava)
- 2.7. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public (UAT Suceava)
- 2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare şi operarea în ZUF Suceava (UAT Suceava)
- 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Suceava)
- 4.9. Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici (UAT Suceava)
- 5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride (UAT Suceava)
- 1.1. Reabilitare/ modernizare străzi şi trotuare din zona centrală şi cartierele rezidenţiale (UAT Suceava)
- 4.16. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Suceava)
- 1.3. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreţinere/mentenanţă a reţelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcţie de zonă, complexitate şi resurse financiare necesare (UAT Suceava)
- 1.11. Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna Adâncata (UAT Adâncata)
- 3.1. Reglementare logistica de aprovizionare (UAT Suceava)
- 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Suceava)
- 5.12. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)
- 1.12. Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava (UAT Adâncata)
- 1.14. Modernizarea drumului de legătură Bosanci-Ipotești (zona Redea) (UAT Bosanci)
- 1.17. Realizare traseu/circuit turistic prin modernizarea drumului Dragomirna – Pătrăuți (UAT Mitocu Dragomirnei)
- 3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale (UAT Suceava)
- 1.2. Extinderea tramei stradale în zonele rezidenţiale nou construite (UAT Suceava)
- 5.19. Amenajare parcări colective (UAT Șcheia)
- 4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private (UAT Suceava)

- 4.10. Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca (UAT Suceava)
- 4.11. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)
- 4.23. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducători de utilaje agricole, conducători de atelaje, elevi) (UAT Bosanci)
- 5.9. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Suceava)
- 5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Suceava)
- 1.4. Realizare centură - latura de Est (UAT Suceava)
- 5.13. Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcțională (UAT Suceava)
- 5.17. Amenajare locuri de parcare în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 4.8. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Suceava)
- 5.4. Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente (UAT Suceava)

- Perioada 2027-2030:
  - 2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing (UAT Suceava)
  - 8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava (UAT Suceava)
  - 4.17. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata (UAT Adâncata)
  - 4.20. Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Adâncata)
  - 4.24. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
  - 4.26. Amenajare piste de biciclete în Comuna Moara (UAT Moara)
  - 4.29. Amenajare piste de biciclete în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
  - 4.35. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
  - 8.2. Incheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători (UAT Suceava)
  - 4.30. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
  - 4.32. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Orașul Salcea (UAT Salcea)

- 5.14. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Adâncata)
- 5.18. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Salcea)
- 4.14. Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ (UAT Suceava)
- 4.15. Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt (UAT Suceava)
- 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale (UAT Suceava)
- 4.25. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Ipotești)
- 4.27. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Moara)
- 4.31. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Pătrăuți)
- 1.10. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata (UAT Adâncata)
- 1.13. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci (UAT Bosanci)
- 1.15. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipotești (UAT Ipotești)
- 1.16. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei (UAT Mitocu Dragomirnei)
- 1.18. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara (UAT Moara)
- 1.20. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți)
- 1.21. Reabilitare/ modernizare străzi şi trotuare în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 1.22. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Șcheia (UAT Șcheia)
- 4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială) (UAT Suceava)
- 4.19. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Adâncata)
- 4.21. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Bosanci)
- 4.34. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Șcheia)

- 4.18. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Adâncata)
- 2.7. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public (UAT Suceava)
- 2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare și operarea în ZUF Suceava (UAT Suceava)
- 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Suceava)
- 4.9. Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficienţe motorii și vârstnici (UAT Suceava)
- 1.1. Reabilitare/ modernizare străzi şi trotuare din zona centrală şi cartierele rezidenţiale (UAT Suceava)
- 4.16. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Suceava)
- 1.3. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreţinere/mentenanţă a reţelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcţie de zonă, complexitate şi resurse financiare necesare (UAT Suceava)
- 1.11. Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna Adâncata (UAT Adâncata)
- 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Suceava)
- 5.12. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)
- 1.12. Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava (UAT Adâncata)
- 2.6. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina) (UAT Suceava)
- 3.2. Realizarea de centre de distribuţie a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale (UAT Suceava)
- 1.2. Extinderea tramei stradale în zonele rezidenţiale nou construite (UAT Suceava)
- 5.19. Amenajare parcări colective (UAT Șcheia)
- 4.10. Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca (UAT Suceava)
- 4.11. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava)
- 4.23. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducători de utilaje agricole, conducători de atelaje, elevi) (UAT Bosanci)

- 5.9. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Suceava)
- 5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Suceava)
- 5.17. Amenajare locuri de parcare în Orașul Salcea (UAT Salcea)
- 4.8. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Suceava)
- 5.4. Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente (UAT Suceava)

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse pentru implementare pe termen scurt pot fi încadrate în următoarele categorii:

- Proiecte a căror implementare este programată numai în perioada 2021-2023:

  2.10. Optimizarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor (UAT Suceava); **2.9.** Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes (UAT Suceava); **5.8.** Elaborare politică de parcare la nivel urban (UAT Suceava); **5.7.** Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane pentru fiecare cartier (UAT Suceava); **5.6.** Reconfigurare intersecție strada Traian Vuia cu Calea Unirii (UAT Suceava); **5.16.** Amenajare intersecție de tip sens giratoriu DN 2-DJ 208V (UAT Pătrăuți); **4.12.** Adaptarea regulamentului de acordare a licențelor de taxi în acord cu nevoile persoanelor cu dizabilități și cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului (UAT Suceava); **4.13.** Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului (UAT Suceava); **5.2.** Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic (UAT Suceava); **4.22.** Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice (UAT Bosanci); **5.15.** Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Bosanci); **5.10.** Elaborare și impletare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (UAT Suceava).

  Implementarea până la sfârșitul anului 2023 a proiectelor propuse nu constituie precondiție pentru demararea sau funcționarea niciuneia dintre intervențiile planificate pe termen mediu, însă întârzierea acestora sau chiar neimplementarea vor reduce impactul total al planului în ansamblu. Intervențiile care vizează transportul public programate în această perioadă (2.10. Optimizarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor) joacă un rol esențial în implementarea propunerilor din același domeniu planificate pe termen mediu, toate conducând la creșterea atractivității transportului public și la relocare modală a călătoriilor. Decalarea periodei de implementare va atrage după sine transferul cu întârzieri

în atingerea țintelor privind proporția călătoriilor realizate cu moduri de transport prietenoase cu mediul, indicator prin care este evaluat gradul de atingere al obiectivului strategic "Calitatea vieții".

Propunerile refritoare parcările din Municipiul Suceava (5.8. Elaborare politică de parcare la nivel urban; 5.7. Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane pentru fiecare cartier) au influențe semnificative în organizarea spațiului public. Aplicarea cu întârziere a aceastor propuneri va îngreuna implementarea propunerilor de prioritizare a deplasărilor pietonale, deziderat al mobilității urbane durabile.

- Proiecte care se desfășoară în perioadele 2021-2023, 2024-2026 și 2027-2030:

2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing (UAT Suceava); **8.1.** Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava (UAT Suceava); **4.17.** Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata (UAT Adâncata); **4.20.** Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor (UAT Adâncata); **4.24.** Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipotești (UAT Ipotești); **4.26.** Amenajare piste de biciclete în Comuna Moara (UAT Moara); **4.29.** Amenajare piste de biciclete în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți); **4.35.** Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia (UAT Șcheia); **4.30.** Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți); **4.32.** Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Orașul Salcea (UAT Salcea); **5.14.** Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Adâncata); **5.18.** Dezvoltare sistem integrat de management al traficului (UAT Salcea); **4.14.** Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ (UAT Suceava); **4.15.** Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt (UAT Suceava); **4.5.** Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale (UAT Suceava); **4.25.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Ipotești); **4.27.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Moara); **4.31.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Pătrăuți); **1.10.** Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata (UAT Adâncata); **1.13.** Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci (UAT Bosanci); **1.15.** Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipotești (UAT Ipotești); **1.16.** Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei (UAT Mitocu Dragomirnei); **1.18.** Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara (UAT Moara); **1.20.** Reabilitare/ modernizare drumuri de interes

local în Comuna Pătrăuți (UAT Pătrăuți); **1.21.** Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare în Orașul Salcea (UAT Salcea); **1.22.** Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Șcheia (UAT Șcheia); **4.19.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Adâncata); **4.21.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Bosanci); **4.34.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Șcheia); **4.18.** Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Adâncata); **2.7.** Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public (UAT Suceava); **2.12.** Reabilitarea infrastructurii feroviare și operarea în ZUF Suceava (UAT Suceava); **4.6.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice (UAT Suceava); **4.9.** Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici (UAT Suceava); **1.1.** Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare din zona centrală și cartierele rezidențiale (UAT Suceava); **4.16.** Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală (UAT Suceava); **1.3.** Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare (UAT Suceava); **1.11.** Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna Adâncata (UAT Adâncata); **3.3.** Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone (UAT Suceava); **5.12.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava); **1.12.** Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava (UAT Adâncata); **1.14.** Modernizarea drumului de legătură Bosanci-Ipotești (zona Redea) (UAT Bosanci); **1.2.** Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite (UAT Suceava); **5.19.** Amenajare parcări colective (UAT Șcheia); **4.10.** Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca (UAT Suceava); **4.11.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) (UAT Suceava); **4.23.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători de utilaje agricole, conducători de atelaje, elevi) (UAT Bosanci); **5.9.** Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile (UAT Suceava); **5.11.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor (UAT Suceava); **5.17.** Amenajare locuri de parcare în Orașul Salcea (UAT Salcea); **4.8.** Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea

conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor) (UAT Suceava); **5.4.** Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente (UAT Suceava).

Dintre acestea, măsura de natură organizațională care vizează susținerea funcționării unui compartiment cu responsabilități de monitorizare a implementării PMUD joacă un rol semnificativ în aplicarea strategiei de mobilitate, întârzierile apărute în constituirea cadrului organizațional reflectându-se în gradul de implementare în timp al planului de acțiune.

Măsurile de natură operațională (campanii) sunt propuse în scopul pregătirii populației pentru orientarea către mobilitate durabilă, astfel încât să accepte cu ușurință modificările care se impun în comportamentul de deplasare ca urmare a implementării proiectelor majore. Neimplementarea acestora pe termen scurt va reduce impactul global al planului, în special în ceea ce privește relocarea modală, decizia privind modul de transport pentru care se optează în efectuarea unei deplasări în condițiile în care utilitatea are și o componentă subiectivă.

Pentru majoritatea UAT-urilor se regăsesc propuneri privind modernizarea infrastructurii stradale și realizarea de piste pentru biciclete. Acestea sunt proiecte care se derulează pe întreaga perioadă de acțiune a PMUD, contribuind la îmbunătățirea siguranței siguranței și la reducerea poluării atmosferice.

Pentru proiectele de infrastructură care sunt planificate pe termen scurt, mediu și lung, componenta considerată pe termen scurt este cea alocată demarării etapei de pregătire a documentațiilor tehnico-economice, astfel încât să fe posibilă implementarea propriu-zisă (derulare proceduri de achiziție, desfășurarea lucrări de construcție etc) în intervalul 2024 – 2030.

Dintre măsurile/ acțiunile de intervenție propuse pe termen scurt și mediu, au fost selectate următoarele investiții eligibile pentru finanțare prin PNRR Componenta C10 – Fondul local, care au fost integrate în proiectul **Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa I**, propus a fi implementat în cadrul parteneriatului între Municipiul Suceava, în calitate de lider de parteneriat și Orașul Salcea, Comuna Adâncata, Comuna Bosanci, Comuna Ipotești, Comuna Moara, Comuna Mitocu Dragomirnei, Comuna Pătrăuți, Comuna Șcheia:

- Autobuze electrice (12 m) – 18 bucăți;
- Microbuze electrice – 32 bucăți.

Ca urmare a achiziționării mijloacelor de transport electrice menționate anterior vor fi achiziționate și montate:

- Stații de încărcare standard în autobaza de transport public – 50 bucăți;
- Stații de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice – 8 bucăți.

Complementar achiziției de mijloace de transport public electrice, proiectul include și stații de reîncare vehicule electrice, respectiv:

- 45 stații pentru Municipiul Suceava;
- 6 stații pentru Orașul Salcea;
- Câte 2 stații pentru fiecare partener tip comuna (7 comune).

Intervențiile din planul de acțiune al PMUD care intră în compunerea proiectului **Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa I** sunt centralizate în tabelul următor.

Tabelul 1.1. *Intervenții proiect Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa I.*

UAT	Intervenție	Scurtă descriere
Suceava	2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice	În scopul extinderii operării serviciului de transport public local în localitățile din zona urbană funcțională se propune achiziționarea de mijloace de transport public ecologice (inclusiv infrastructură de încărcare, dacă va fi cazul).
Suceava	4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală” și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă”, așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea UAT-utilor, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilități.
Adâncata	4.19. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice	
Bosanci	4.21. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice	
Ipoteşti	4.25. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice	
Moara	4.27. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice	
Pătrăuți	4.31. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice	
Șcheia	4.34. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice	

Pentru continuarea investițiilor necesare extinderii serviciului de transport public în zona urbană funcțională se propune implementarea proiectului **Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa II**, cu următoarele componente:

- Achiziție autobuze electrice (complementar celor incluse în proiectul Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa I);
- Stații de încărcare autobuze electrice (stații de încărcare standard montate în autobază și stații de încărcare rapide montate atât în autobază, cât și pe trasee);

- Stații transport călători (adăpost pentru călători, sistem de e-ticketing, sistem de informare în timp real călători, camere de supraveghere);
- Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan (unde vor fi montate stațiile de încărcare autobuze – standard, va fi creată o zonă administrativă și spații de garare pentru autobuze);
- Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice (integrare și analiză informații trafic).

Intervențiile din planul de acțiune al PMUD care intră în compunerea proiectului **Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa II** sunt centralizate în tabelul următor.

Tabelul 1.2. *Intervenții proiect Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa II.*

UAT	Intervenție	Scurtă descriere
Suceava	2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice	În scopul extinderii operării serviciului de transport public local în localitățile din zona urbană funcțională se propune achiziționarea de mijloace de transport public ecologice (inclusiv infrastructură de încărcare, dacă va fi cazul).
Suceava	2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing	În scopul asigurării unui serviciu de transport public local eficient se propune actualizarea sistemului de management al transportului public și e-ticketing, dezvoltat prin proiectul „Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava", astfel încât să acopere întreg arealul Municipiului Suceava. Se va avea în vedere inclusiv construirea/modernizarea stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, dotarea cu echipamente de emitere bilete, actualizarea sistemului pentru plata cu cardul, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.). Extinderea sistemului va urmări inclusiv integrarea cu transportul public județean, astfel încât să fie susținută intermodalitatea. Actualizarea permamentă a sistemului va ușura achiziționarea legitimațiilor de călătorie și totodată va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate. Acest sistem va avea și funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului.
Suceava	2.4. Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan	În scopul dezvoltării sistemului de transport public metropolitan se propune amenajarea unei autobaze dotată cu stații de încărcare pentru mijloacele de transport care vor deservi zona urbană funcțională.

Adâncata	2.13. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Adâncata	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video.
Bosanci	2.15. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Bosanci	
Ipoteşti	2.17. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Ipoteşti	
Mitocu Dragomirnei	2.20. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Mitocu Dragomirnei	
Moara	2.22. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Moara	
Pătrăuți	2.25. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Pătrăuți	
Salcea	2.27. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Orașul Salcea	
Șcheia	2.30. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Șcheia	
Suceava	5.5. Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice	Intervenția constă în crearea unui centru de management comunitar pentru servicii publice (integrare și analiză informații trafic etc.), care să permită integrarea cu sistemul de management al traficului inclusiv pentru transportul public.

Pentru proiectul **Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa II**, se va avea în vedere accesarea de finanțare nerambursabilă în cadrul POR NE 2021-2027, Prioritatea 4. Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă. Obiectivele de investiție incluse în varianta finală a proiectului vor fi corelate cu prevederile ghidului specific P4.

Proiectele menționate vor contribui în mod direct la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO_2) provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul Zonei Urbane Funcțuinale Suceava, generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor proprietate personală pentru deplasarea populației în interiorul municipiului, dar și pentru deplasarea navetiștilor din teritoriul învecinat (ZUF), care au ca origine sau destinație a deplasărilor Municipiului Suceava.

2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acțiune este format din propuneri concrete a căror implementare se estimează că va conduce la atingerea obiectivelor propuse în acord cu viziunea privind mobilitatea viitoare în Zona Urbană Funcțională Suceava. Aceste propuneri au fost cristalizate în cadrul grupurilor de lucru la care au participat factori interesați la nivel local și în cursul consultărilor publice. Autoritățile responsabile pentru implementarea propunerilor din planul de acțiune sunt UAT-urile cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și acțiunile de intervenție) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD va fi necesară dezvoltarea documentațiilor tehnico-economice, conform legislației și standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante. La elaborarea propunerile s-a ținut seama de documentele de planificare la nivel local privind zonele construite protejate. Se recomandă ca la întocmirea proiectelor tehnice să se respecte prevederile Ordinului Ministerului Sănătății Publice nr. 18/2008 privind aprobarea Normelor de igienă pentru transporturile de persoane și reglementările tehnice prevăzute în Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiul urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap – NP 051-2012.

Acțiunile propuse sunt grupate în planuri sectoriale privind:

- *Rețeaua stradală;*
- *Transportul public;*
- *Transportul de marfă;*
- *Sisteme alternative de mobilitate;*
- *Managementul traficului;*
- *Zone cu nivel ridicat de complexitate;*
- *Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;*
- *Aspecte instituționale.*

Codurile proiectelor sunt cele inițiale acordate la întocmirea listei cuprinzătoare de propuneri prezentată în Anexa 1 (Exemplificare: **1.1** – Tematica 1 "Intervenții majore

asupra rețelei stradale", Acțiunea de intervenție 1). Acestea sunt prezentate în ordinea stabilită în funcție de punctajele obținute în cadrul Capitolului 6.

2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava, document cu abordare integrată, se propune asigurarea unei mobilități urbane durabile, prin considerarea tuturor modurilor de transport la nivel global, în sensul exploatării oportunităților de dezvoltare durabilă și minimizării componentelor cu impact negativ din acest punct de vedere. Având în vedere acest considerent, în ceea ce privește infrastructura rutieră din UAT-urile cuprinse în ZUF Suceava, se impune adaptarea rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe.

Acțiunile de intervenție propuse în acest sector contribuie la atingerea obiectivelor specifice privind *Eficiența Economică, Siguranța și Mediul*.

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură stradală sunt estimate la valoarea de 94.090.000 Euro, din care 2.000.000 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional Nord-Est 2021 – 2027, Prioritatea de Investiții 4.

- → 1.19. Construire pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava
- → 1.8. Modernizare/reabilitare infrastructură rutieră și pietonală în zona Cetății de Scaun a Sucevei
- → 1.6. Realizare pasaj pietonal subteran pe Calea Unirii în zona Complexului Comercial Bazar
- → 1.7. Amenajare traseu între pădure Zamca, Cetate Zamca și Cetate Șcheia
- → 1.10. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata
- → 1.13. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci
- → 1.15. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipotești
- → 1.16. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei
- → 1.18. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara
- → 1.20. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Pătrăuți
- → 1.21. Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare în Orașul Salcea
- → 1.22. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Șcheia

- → 1.9. Ruta alternativă Suceava – Botoșani pe strada Mirăuți
- → 1.5. Realizare pasaj subteran pe B-dul 1 Mai în zona Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava
- → 1.1. Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare din zona centrală și cartierele rezidențiale
- → 1.3. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- → 1.11. Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna Adâncata
- → 1.12. Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava
- → 1.14. Modernizarea drumului de legătură Bosanci-Ipotești (zona Redea)
- → 1.17. Realizare traseu/circuit turistic prin modernizarea drumului Dragomirna – Pătrăuți
- → 1.2. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
- → 1.4. Realizare centură - latura de Est

→ 1.19. Construire pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava

În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și susținerii deplasărilor pietonale se propune construirea unui pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava. Proiectul aparține Comunei Moara.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 2.000.000 Euro.

→ 1.8. Modernizare/reabilitare infrastructură rutieră și pietonală în zona Cetății de Scaun a Sucevei

În scopul îmbunătățirii accesibilității în zonele cu potențial turistic se propune modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere și pietonale în zona Cetății de Scaun a Sucevei. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

→ 1.6. Realizare pasaj pietonal subteran pe Calea Unirii în zona Complexului Comercial Bazar

În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și totodată pentru reducerea poluării și emisiilor de CO2 prin fluidizarea traficului se propune realizarea unui pasaj subteran pe Calea Unirii în zona comercială, asigurând legătura între Bazar și Mall Suceava. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 2.000.000 Euro.

→ 1.7. Amenajare traseu între pădure Zamca, Cetate Zamca și Cetate Șcheia

În scopul îmbunătățirii accesibilității în zonele cu potențial turistic și de agrement se propune amenajarea infrastructurii rutiere, pietonale și pentru biciclete între pădure Zamca, Cetate Zamca și Cetate Șcheia. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 2.500.000 Euro.

→ 1.10. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparține Comunei Adâncata.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 2.500.000 Euro.

→ 1.13. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone.

Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local.

Într-o primă etapă se vor avea în vedere următoarele sectoare: DC 70A, Str. Alexandru cel Bun – parțial, Str. Pinului, Str. 1 Mai, parțial Str. Irisului, parțial Str. Primăverii, parțial Str. Securiceniului, Str. Botanist Gheorghe Bujorean tronsonul 1, Str. Botanist Gheorghe Bujorean tronsonul 2, parțial Str. Tudor Vladimirescu, Str. Rozelor, Str. Orhideelor, Aleea Fierăriei, Str. Gladiolelor, Str. Păcii. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparține Comunei Bosanci.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 5.000.000 Euro.

→ 1.15. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipotești

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local.

Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparține Comunei Ipotești.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 5.000.000 Euro.

→ 1.16. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local.

Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparține Comunei Mitocu Dragomirnei.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 4.000.000 Euro.

→ 1.18. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local.

Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparține Comunei Moara.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 5.000.000 Euro.

→ 1.20. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Pătrăuți

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local.

Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparține Comunei Pătrăuți.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 4.000.000 Euro.

→ 1.21. Reabilitare/ modernizare străzi și trotuare în Orașul Salcea

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local.

Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparține Orașului Salcea.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 10.000.000 Euro.

→ 1.22. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Șcheia

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local.

Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparține Comunei Șcheia.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 5.000.000 Euro.

→ 1.9. Ruta alternativă Suceava – Botoșani pe strada Mirăuți

Ruta alternativă Suceava – Botoșani pe strada Mirăuți (Podul Unirii până pe strada Energeticianului); realizare acces de pe străzile Mirăuți și Traian Vuia către podul Unirii pe care se traversează râul Suceava către strada Energeticianului – conexiune cu DN29 Suceava – Botoșani. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 10.000.000 Euro.

→ 1.5. Realizare pasaj subteran pe B-dul 1 Mai în zona Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava

În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și totodată pentru reducerea poluării și emisiilor de CO2 prin fluidizarea traficului se propune realizarea unui pasaj subteran între cele două corpuri ale Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava, care sunt despărțite de B-dul 1 Mai. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 4.000.000 Euro.

→ 1.1. Reabilitare/ modernizare străzi şi trotuare din zona centrală şi cartierele rezidenţiale

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale.

Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilităţii şi siguranţei tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparţine Municipiului Suceava.

Finanţarea acțiunii de intervenţie nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiţii 4.

Costuri estimate: 15.000.000 Euro.

→ 1.3. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreţinere/ mentenanţă a reţelei pietonale/ stradale, cu prioritizare în funcţie de zonă, complexitate şi resurse financiare necesare

În scopul maximizării efectelor obţinute ca urmare a realizării de investiţii n domeniul infrastructurii rutiere se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale. Proiectul aparţine Municipiului Suceava.

Finanţarea acțiunii de intervenţie nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiţii 4.

Costuri estimate: 90.000 Euro.

→ 1.11. Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna Adâncata

În scopul îmbunătăţirii sigranţei circulaţiei se propune modernizarea podurilor și podețelor aferente rețelei rutiere din comuna Adâncata. Proiectul aparţine Comunei Adâncata.

Finanţarea acțiunii de intervenţie nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiţii 4.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

→ 1.12. Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava

În scopul reducerii poluării atmosferice se propune modernizarea drumurilor de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava. Proiectul aparține Comunei Adâncata.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

→ 1.14. Modernizarea drumului de legătură Bosanci-Ipotești (zona Redea)

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local.

Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Proiectul aparține Comunei Bosanci.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 3.000.000 Euro.

→ 1.17. Realizare traseu/circuit turistic prin modernizarea drumului Dragomirna – Pătrăuți

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Se propune modernizarea drumului Dragomirna – Pătrăuți, în scopul amenajării unui traseu/ circuit turistic. Proiectul aparține Comunei Mitocu Dragomirnei.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 2.000.000 Euro.

→ 1.2. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de amenajare a unor străzi de folosință locală (categoria IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998) în zonele rezidențiale conturate la periferia arealului urban (zona de Sud - delimitată de DN 2, zona de Est - delimitată de DN 29). Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 10.000.000 Euro.

→ 1.4. Realizare centură - latura de Est

Implementarea proiectului va conduce la degrevarea rețelei stradale urbane de fluxurile de trafic de tranzit, atât în cazul vehiculelor de marfă, cât și în ce privește autoturismele. Proiectul va cuprinde inclusiv plantarea în aliniament de arbori cu capacitate mare de retenție a CO2, având rol de barieră pentru poluarea chimică și fonică generată de traficul rutier care va fi atras de această nouă infrastructură. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 22.500.000 Euro.

2.2. Transport public

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava se acordă prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către tipare de mobilitate durabilă. Atenție deosebită în acest sens revine transportului public. Acest mod de transport are o contribuție importantă la crearea unui mediu de viață sănătos și atractiv.

Potrivit legislației naționale și europene, serviciul de transport public local de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social, desfășurate la nivel local, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Având în vedere aspectele pozitive relaționate transportului public, orientarea către o mobilitate durabilă în această urbe implică creșterea ponderii transportului public în distribuția modală a călătoriilor în defavoarea transportului cu autovehiculul personal.

Sporirea atractivității sistemului de transport public reprezintă un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană, în acest sens fiind propuse măsuri care să contribuie la creșterea calității serviciilor oferite, respectiv un serviciului de transport public local:

- → *cu acoperire ridicată din punct de vedere al teritoriului deservit;*
- → *racordat la un sistem integrat de informare a călătorilor;*

- *armonizat din punct de vedere al transferului intermodal ;*
- *operat cu vehicule ecologice și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.*

Propunerea de operare a serviciului de transport public local cu vehicule ecologice va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri reduse de poluare chimică și fonică.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse în această tematică sunt de 71.510.000 Euro dintre care 68.190.000 Euro sunt aferente proiectelor eligibile pentru finanțare prin POR Nord-Est 2021 – 2027, Prioritatea de Investiții 4.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse, respectiv *Accesibilitate, Mediu, Siguranță, Eficiență economică* și, implicit, la creșterea *Calității vieții* cetățenilor.

- 2.2. Achizitionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor
- 2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice
- 2.4. Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan
- 2.8. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava
- 2.14. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Adâncata
- 2.16. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Bosanci
- 2.19. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Ipotești
- 2.21. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Mitocu Dragomirnei
- 2.24. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Moara
- 2.26. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Pătrăuți
- 2.29. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Orașul Salcea
- 2.32. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Șcheia
- 2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing
- 2.10. Optimizarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la

nevoile cetățenilor

- → 2.13. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Adâncata
- → 2.15. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Bosanci
- → 2.17. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Ipotești
- → 2.18. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipotești
- → 2.20. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Mitocu Dragomirnei
- → 2.22. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Moara
- → 2.23. Amenajare terminal intermodal în Comuna Moara
- → 2.25. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Pătrăuți
- → 2.27. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Orașul Salcea
- → 2.28. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea
- → 2.31. Amenajare terminal intermodal în Comuna Șcheia
- → 2.30. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Șcheia
- → 2.5. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic"
- → 2.9. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes
- → 2.11. Reabilitarea Gării Iţcani și colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvența de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în rețeaua de transport în comun
- → 2.7. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public
- → 2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare și operarea în ZUF Suceava.
- → 2.6. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)

→ 2.2. Achizitionare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor

Se propune achiziționarea de mijloace de transport public ecologice (inclusiv infrastructură de încărcare, dacă va fi cazul) pentru operarea unor trasee cu circuit închis destinate transportului elevilor din învăţământul preuniversitar, în acord cu politicile educaționale locale. Implementarea proiectului va contribui la reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la școală. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 5.500.000 Euro.

→ 2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice

În scopul extinderii operării serviciului de transport public local în localitățile din zona urbană funcțională se propune achiziționarea de mijloace de transport public ecologice (inclusiv infrastructură de încărcare, dacă va fi cazul). Proiectul va fi implementat de Municipiului Suceava în parteneriat cu UAT-urile în care se va extinde serviciul de transport public local.

Prin propunerea de operare a serviciului de transport public cu autovehicule electrice, se va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri de emisii și poluare fonică reduse. Pe lângă reducerea impactului asupra mediului, vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transprt public, aspecte care contribuie la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport.

Această investiție se regăsește printre cele eligibile pentru finanțare prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4. Realizarea intervenției va aduce contribuții la îmbunătățirea valorilor indicatorilor de rezultat specifici programului:

- *Populația care beneficiază de măsuri privind calitatea aerului;*
- *Numărul anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate.*

De asemenea, pentru aceste obiecte de investiție se urmărește obținerea de finanțare nerambursabilă prin PNRR, Componenta C10 – Fondul local.

Costuri estimate: 44.000.000 Euro.

→ 2.4. Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan

În scopul dezvoltării sistemului de transport public metropolitan se propune amenajarea unei autobaze dotată cu stații de încărcare pentru mijloacele de transport care vor deservi zona urbană funcțională. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 4.000.000 Euro.

→ 2.8. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune dezvoltarea intermodalității prin realizarea unor terminale de transport public (în zona Gării Burdujeni, pe Str. Traian Vuia). Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 3.000.000 Euro.

→ 2.14. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Adâncata

Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stației de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor. Proiectul aparține Comunei Adâncata.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 2.16. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Bosanci

Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stației de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor. Proiectul aparține Comunei Bosanci.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 2.19. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Ipotești

Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stației de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor. Proiectul aparține Comunei Ipotești.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 2.21. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Mitocu Dragomirnei

Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stației de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor. Proiectul aparține Comunei Mitocu Dragomirnei, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 2.24. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Moara

Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor. Proiectul aparține Comunei Moara.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 2.26. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Pătrăuți

Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor. Proiectul aparține Comunei Pătrăuți.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 2.29. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Orașul Salcea

Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor. Proiectul aparține Orașului Salcea.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 2.32. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Șcheia

Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor. Proiectul aparține Comunei Șcheia.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing

În scopul asigurării unui serviciu de transport public local eficient se propune actualizarea sistemului de management al transportului public și e-ticketing, dezvoltat prin proiectul „Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava", astfel încât să acopere întreg arealul Municipiului Suceava.

Se va avea în vedere inclusiv construirea/modernizarea stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, dotarea cu echipamente de emitere bilete, actualizarea sistemului pentru plata cu cardul, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.).

Extinderea sistemului va urmări inclusiv integrarea cu transportul public județean, astfel încât să fie susținută intermodalitatea.

Actualizarea permamentă a sistemului va uşura achiziţionarea legitimaţiilor de călătorie și totodată va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători, în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate. Acest sistem va avea și funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 2.500.000 Euro.

→ 2.10. Optimizarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune optimizarea programului de transport public de călători și adaptarea permanentă la nevoile cetățenilor. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4

Costuri estimate: 20.000 Euro.

→ 2.13. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Adâncata

Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video. Proiectul aparţine Comunei Adâncata.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 600.000 Euro.

→ 2.15. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Bosanci

Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video. Proiectul aparține Comunei Bosanci.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 600.000 Euro.

→ 2.17. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Ipotești

Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video. Proiectul aparține Comunei Ipotești.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 600.000 Euro.

→ 2.18. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipotești

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Comuna Ipotești. Proiectul aparține Comunei Ipotești.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 750.000 Euro.

→ 2.20. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Mitocu Dragomirnei

Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video. Proiectul aparține Comunei Mitocu Dragomirnei.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 600.000 Euro.

→ 2.22. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Moara

Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video. Proiectul aparține Comunei Moara.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 960.000 Euro.

→ 2.23. Amenajare terminal intermodal în Comuna Moara

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Comuna Moara. Proiectul aparține Comunei Moara.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 750.000 Euro.

→ 2.25. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Pătrăuți

Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video. Proiectul aparține Comunei Pătrăuți.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 420.000 Euro.

→ 2.27. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Orașul Salcea

Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video. Proiectul aparține Orașului Salcea.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 960.000 Euro.

→ 2.28. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Orașul Salcea. Proiectul aparține Orașului Salcea.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 750.000 Euro.

→ 2.31. Amenajare terminal intermodal în Comuna Șcheia

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Comuna Șcheia. Proiectul aparține Comunei Șcheia.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 750.000 Euro.

→ 2.30. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Șcheia

Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video. Proiectul aparține Comunei Șcheia.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 1.200.000 Euro.

→ 2.5. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”

Intervenția constă în crearea unui traseu de transport public care să lege principalele destinații turistice ale Municipiului Suceava. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

→ 2.9. Implementarea de aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes

În scopul creșterii accesibilității și atractivității transportului public se propune dezvoltarea unei aplicații informatice care să furnizeze utilizatorilor informații actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană și puncte de interes. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, contribuind la atingerea indicatorilor de program.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

→ 2.11. Reabilitarea Gării Iţcani și colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvența de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în rețeaua de transport în comun

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune dezvoltarea intermodalității prin modernizarea Gării Iţcani. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Bugetul aferent acestei investiții nu este asociat PMUD pentru ZUF Suceava, fiind un proiect major care va fi implementat de instituții la nivel central (Ministerul Transporturilor).

Costuri estimate: 4.000.000 Euro.

→ 2.7. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public

Acţiunea de intervenţie are ca obiectiv conştientizarea populaţiei asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul ("Public transport twice a week"). Campaniile se vor adresa în special tinerilor (şcoli, licee, instituţii publice, unităţi economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 90.000 Euro.

→ 2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare și operarea în ZUF Suceava

În scopul creșterii atractivității transportului public se propune susținerea intermodalității prin dezvoltarea transportului feroviar în Zona Urbană Funcțională. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Bugetul aferent acestei investiții nu este asociat PMUD pentru ZUF Suceava, fiind un proiect major care va fi implementat de instituții la nivel central (Ministerul Transporturilor).

Costuri estimate: 150.000.000 Euro.

→ 2.6. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)

Dezvoltarea sistemului de transport pe cablu (telecabina) între zona centrală a orașului, Cetatea de Scaun si zona comerciala (Iulius Mall), adiacent zonei de agrement din lunca Sucevei. Realizarea unui astfel de obiectiv va atrage și utilizatori nerezidenți (turiști), punând în valoare obiectivele de patrimoniu și turistice din municipiu, acțiune care va

contribui la atingerea statutului de „Centru regional de turism“ de către Municipiul Suceava. Proiectul aparţine Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 3.200.000 Euro.

2.3. Transport de marfă

Eficiența și siguranța transportului de mărfuri joacă un rol esențial în economia națională. La nivel local, specializarea funcțională a orașelor, creșterea volumului de servicii, creșterea consumului, precum și standardele de viață tot mai ridicate sunt corelate cu o creștere a cererii pentru transportul de mărfuri în zonele urbane. În arealul de studiu sunt propuse intervenții de natură operațională, de reorganizare a accesului vehiculelor de marfă și de reglementare a programului de aprovizionare a unităților comerciale amplasate în zone locuite și în zona cu nivel ridicat de complexitate.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Eficiență economică, Mediu* și *Siguranță:*

- → 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare
- → 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- → 3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale

→ 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare

Reglementarea logisticii de apovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopţii), limitarea accesului vehiculelor de marfă în zonele centrale ale oraşului şi pe arterele aglomerate.

Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea logisticii de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus. Aplicarea acestei măsuri va avea caracter continuu, fiind posibilă actualizarea periodică în funcție de implementarea diferitelor proiecte de infrastructură la nivel urban. Proiectul aparţine Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 50.000 Euro.

→ 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone

Prin această măsură de reorganizate a transportului de mărfuri cu autocamioane mari se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, polare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de ciculaţie, etc.).

Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim.

Aplicarea acestei măsuri este condiționată de realizarea altor infrastructuri (varianta de ocolire, centre de distribuției a mărfurilor etc). Se va reface reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenții cu impact în domeniul transportului de marfă. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 45.000 Euro.

→ 3.2. Realizarea de centre de distribuție a mărfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale

Transportul urban de mărfuri contribuie la menţinerea şi dezvoltarea funcţiilor economice şi sociale ale unui oraş. Deoarece produce în acelaşi timp efecte negative asupra locuitorilor şi mediului, amplasarea acestora trebuie să se realizezez astfel încât să conducă la creşterea eficienţei transportului de mărfuri, la reducerea consumului de combustibil şi a efectelor externe negative. Configurarea spaţiului logistic urban, în care amplasarea centrelor de distribuţie urbană are un rol definitoriu, este de natură să contribuie la creşterea calităţii vieţii în marile aglomerări urbane ca urmare a reducerii traficului generat de transporturile de mărfuri şi a limitării efectelor externe negative produse de vehiculele pentru transportul mărfurilor în anumite perioade, ca şi pe toată durata unei zilei.

La nivelul Municipiului Suceava se propune amenajarea unor astfel de centre în zonele de Sud-Est și Vest ale teritoriului administrativ. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

2.4. Sisteme alternative de mobilitate

Deplasarea pietonală şi cu bicicleta sunt în mod intrinsec moduri de transport ecologice în urma cărora nu rezultă noxe sau gaze cu efect de seră. Acestea constituie o alternativă atractivă la modurilor de transport individuale motorizate şi o completare la transportul public. Mersul pe jos şi cu bicicleta sunt accesibile, ieftine şi practice pentru orice utilizator, contribuind în acelaşi timp la menţinerea unei bune stări de sănătate a celui care le

practică. Prin urmare, la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava se dorește asigurarea unor condiții de accesibilitate și siguranță ridicate pentru aceste moduri de transport.

Mai jos sunt prezentate proiectele propuse în cadrul acestui sector al mobilității urbane durabile care contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice *Accesibilitate, Mediu* și *Siguranță.*

- → 4.17. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata
- → 4.20. Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor
- → 4.24. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipotești
- → 4.26. Amenajare piste de biciclete în Comuna Moara
- → 4.28. Amenajare/ modernizare trotuare și sistem de colectare ape meteorice de-a lungul DJ 208V în Comuna Pătrăuți
- → 4.29. Amenajare piste de biciclete în Comuna Pătrăuți
- → 4.35. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia
- → 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Suceava
- → 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în Municipiul Suceava
- → 4.30. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți
- → 4.32. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Orașul Salcea
- → 4.33. Amenajare trotuare pe DJ 290A/ Str. Aeroportului în Orașul Salcea
- → 4.14. Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ
- → 4.15. Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt
- → 4.1. Realizarea unor trasee pietonale
- → 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale
- → 4.25. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice
- → 4.27. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice
- → 4.31. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice
- → 4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
- → 4.19. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice
- → 4.21. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice
- → 4.34. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice
- → 4.18. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală

- → 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice
- → 4.9. Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici
- → 4.12. Adaptarea regulamentului de acordare a licențelor de taxi în acord cu nevoile persoanelor cu dizabilități și cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- → 4.13. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului
- → 4.16. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală
- → 4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- → 4.10. Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca
- → 4.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- → 4.22. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice
- → 4.23. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători de utilaje agricole, conducători de atelaje, elevi)
- → 4.8. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de sisteme alternative de mobilitate sunt estimate la valoarea de 33.586.000 Euro, din care 17.615.000 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional Nord-Est 2021 – 2027, Prioritatea de Investiții 4.

→ 4.17. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata

În scopul susținerii transportului nemotorizat și îmbunătățirii siguranței circulației se propune amenajarea de trotuare și alei pietonale/ modernizarea celor existente. Proiectul aparține Comunei Adâncata.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

→ 4.20. Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor

Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță: DN29A Adâncata – Suceava (porțiunea de drum care traversează pădurea). Proiectul aparține Comunei Adâncata.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 300.000 Euro.

→ 4.24. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipotești

În scopul susținerii transportului nemotorizat și îmbunătățirii siguranței circulației se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente. Proiectul aparține Comunei Ipotești.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

→ 4.26. Amenajare piste de biciclete în Comuna Moara

Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță, într-o rețea integrată cu cea din Municipiul Suceava. Proiectul aparține Comunei Moara.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 250.000 Euro.

→ 4.28. Amenajare/ modernizare trotuare și sistem de colectare ape meteorice de-a lungul DJ 208V în Comuna Pătrăuți

În scopul susținerii transportului nemotorizat și îmbunătățirii siguranței circulației se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente. Proiectul aparține Comunei Pătrăuți.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

→ 4.29. Amenajare piste de biciclete în Comuna Patrauti

Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță, într-o rețea integrată cu cea din Municipiul Suceava. Proiectul aparține Comunei Pătrăuți.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 350.000 Euro.

→ 4.35. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia

În scopul susținerii transportului nemotorizat și îmbunătățirii siguranței circulației se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente. Proiectul aparține Comunei Șcheia.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

→ 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Suceava

Prin această intervenție, se propune amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță: Str. Sofia Vicoveanca, B-dul 1 Decembrie 1918, B-dul 1 Mai, Str. Stefan Cel Mare, B-dul Ana Ipătescu, Calea Unirii, Calea Burdujeni, Str. Cuza Vodă, Calea Obcinilor, B-dul George Enescu, Str. Marăști, Str. Nicolae Bălcescu, Str. Universității, Str. Mitropoliei, Str. Parcului, Str. Bradetului, Aleea Cetatii, B-dul Academician Vasile Grecu, B-dul Corneliu Coposu, Str. 22 Decembrie 1989, Str. Apeductului, Str. Aurel VlaicuStr. Cernauti, Str. Ecaterina Teodoroiu, Str. Garii, Str. George Cosbuc, Str. Gheorghe Doja, Str. Grigore Alexandru Ghica, Str. Grigore Ureche, Str. Ilie Ilascu, Str. Ion Irimescu, Str. Izvoarele Cetatii, Str. Jean Bart, Str. Marasesti, Str. Mihai Eminescu, Str. Mihai Viteazul, Str. Mihail Kogalniceanu, Str. Mircea Septilici, Str. Nicolae Iorga, Str. Nicolae Labis, Str. Petru Rares, Str. Pictor Panaiteanu, Str. Scurta, Str. Serban Rusu Arbore, Str. Strandului, Str. Traian Vuia, Str. Trandafirilor, Str. Vasile Alecsandri, Str. Zamcei, Str. Zorilor, Lunca Raului Suceava.

Aceste sectoare vor fi integrate cu pistele pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Suceava, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcarea bicicletelor. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/ traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo.

Construirea pistelor de biciclete nu se va realiza pe seama diminuării trotuarelor; când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/ 1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între pistele de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este cazul. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Prin realizarea unei infrastructuri de transport care să faciliteze mobilitatea alternativă, nemotorizată și nepoluantă vor fi create condițiile relocării modale, de la autovehicule la deplasarea cu bicicleta. Astfel, ca urmare a reducerii numărului de autoturisme din compunerea fluxurilor de trafic, se va obține creșterea numărului de utilizatori ai pistelor ciclabile, rezultate care concordă cu obiectivul specific al POR 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 2.500.000 Euro.

→ 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în Municipiul Suceava

Acțiunea de intervenție urmărește facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: în zona centrală, la capetele traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor.

Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software). Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Pentru atragerea unui număr crescut de potențiali utilizatori, tarifele practicate vor fi accesibilile și se vor asigura facilități speciale categoriilor cu venituri reduse: elevi, studenți, pensionari, etc. Va exista posibilitatea contractării de abonamente pe diferite perioade de timp. Modalitățile de plată vor include procedee moderne (autotaxare, folosirea cardului bancar, al sistemului SMS, etc.).

Bicicletele închiriate vor fi moderne, fiabile, cu costuri de întreținere reduse și vor permite folosirea de către o gamă largă de utilizatori (indiferent de vârstă, sex, aptitudini fizice, etc.). Vor exista și biciclete pentru utilizatorii copii de diferite vârste. Din incinta centrelor se vor putea închiria și alte obiecte precum: căști de protecție, genunchiere, încălțăminte specială, etc. Bicicletele vor fi dotate cu mijloace inteligente de contorizare a distanței parcurse, timpului parcurs și numărului de kilocalorii consumate de către utilizator, etc.

Gestionarea sistemului va fi una inteligentă, oferind facilitatea de înapoia bicicleta și în alt centru față de cel de unde s-a preluat inițial.

Prin realizarea acestei infrastructuri va fi susținută relocarea modală, de la autovehicule la deplasarea cu bicicleta. Astfel, ca urmare a reducerii numărului de autoturisme din compunerea fluxurilor de trafic local, se va obține creșterea numărului de utilizatori ai pistelor ciclabile, rezultate care concordă cu obiectivul specific al POR 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 250.000 Euro.

→ 4.30. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți

Acțiunea de intervenție urmărește facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: în zona centrală, la capetele traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor.

Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software). Proiectul aparține Comunei Pătrăuți.

Prin realizarea acestei infrastructuri va fi susținută relocarea modală, de la autovehicule la deplasarea cu bicicleta. Astfel, ca urmare a reducerii numărului de autoturisme din compunerea fluxurilor de trafic local, se va obține creșterea numărului de utilizatori ai pistelor ciclabile, rezultate care concordă cu obiectivul specific al POR 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 125.000 Euro.

→ 4.32. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Orașul Salcea

În scopul susținerii transportului nemotorizat și îmbunătățirii siguranței circulației se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente. Proiectul aparține Orașului Salcea.

Costuri estimate: 2.000.000 Euro.

→ 4.33. Amenajare trotuare pe DJ 290A/ Str. Aeroportului în Orașul Salcea

În scopul susținerii transportului nemotorizat și îmbunătățirii siguranței circulației se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente. Proiectul aparține Orașului Salcea.

Costuri estimate: 3.200.000 Euro.

→ 4.14. Construire parcări pentru biciclete la unitățile de învățământ

În scopul susținerii deplasărilor nemotorizate se propune amenajarea de parcări pentru biciclete în incinta unităților de învățământ. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 200.000 Euro.

→ 4.15. Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt

În scopul susținerii deplasărilor nemotorizate se propune amenajarea de parcări pentru biciclete în vecinătatea obiectivelor de interes la nivel local (comerciale, administrative, economice). Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 200.000 Euro.

→ 4.1. Realizarea unor trasee pietonale

Acțiune de intervenție propune crearea unui traseu dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele turistic și de pelerinaj din Municipiul Suceava: Cetatea de Scaun – Biserica Domniței – Biserica Sf. Dumitru – zona pietonală Stefan cel Mare – Muzeul Bucovinei. Acesta va fi amenajat și marcat distinct. Va conține panouri de informare și/ sau indicatoare de orientare către obiectivele principale. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Prin realizarea acțiunii de intervenție propusă vor fi create condițiile relocării modale, de la autovehicule la deplasarea pietonală.

Pe lângă susținerea mobilității urbane durabile, prin încurajarea deplasărilor alternative (pe jos), intervenția va contribui, de asemenea, la punerea în valoare potențialului istoric și natural al Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

→ 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale

Această intervenție va fi aplicată în zona Centrală a Municipiului Suceava prin reorganizarea circulației pe Str. Ștefan cel Mare (în zona de Sud) și pe infrastructura rutieră de legătura între Piața Centrală și Str. Ștefan cel Mare (în zona de Nord). Se va recurge la extinderea zonei dedicate în prezent exclusiv deplasărilor pietonale (Str. Ștefan cel Mare, între Str. Curtea Domnească și Str. Mitropoliei). Traficul auto va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe.

Acestă intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Prin implementarea acestei intervenții se încurajează realizarea deplasărilor pietonale, obținându-se în final relocarea modală de la autoturism la modul de transport nepoluant (pietonal), cu efecte de reducere a poluării și a dioxidului de carbon din atmosferă.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 1.440.000 Euro.

→ 4.25. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte/ stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Ipotești, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi. Proiectul aparține Comunei Ipotești.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 37.500 Euro.

→ 4.27. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte/ stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Moara, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi. Proiectul aparține Comunei Moara.

Costuri estimate: 37.500 Euro.

→ 4.31. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte/ stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Pătrăuți, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi. Proiectul aparține Comunei Pătrăuți.

Costuri estimate: 37.500 Euro.

→ 4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)

Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone.

Astfel, acestă intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone.

Se propune următoarea ordine a priorității în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto-echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motociclete, autovehicule).

Astfel de amenajari vor fi realizate în cartierele rezidentiale cu densitate ridicata de locuitori Cuza Voda, Zamca, Marasesti, George Enescu, Obcini. Proiectul aparţine Municipiului Suceava. Proiectul aparţine Municipiului Suceava.

Prin implementarea acestei intervenţii se încurajează realizarea deplasărilor pietonale, obţinându-se în final relocarea modală de la autoturism la modul de transport nepoluant (pietonal), cu efecte de reducere a poluării şi a dioxidului de carbon din atmosferă.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiţii 4.

Costuri estimate: 8.000.000 Euro.

→ 4.19. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenţii se vor achiziţiona şi instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice şi hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală” şi de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă”, aşa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte/ staţii de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Adâncata, asigurând un acces permanent şi nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător şi se va aloca şi marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice şi electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi. Proiectul aparţine Comunei Adâncata.

Costuri estimate: 150.000 Euro.

→ 4.21. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenţii se vor achiziţiona şi instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice şi hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală” şi de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă”, aşa cum sunt acestea definite în Directiva

2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte/ stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Bosanci, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi. Proiectul aparţine Comunei Bosanci.

Costuri estimate: 225.000 Euro.

→ 4.34. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală” și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă”, așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte/ stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Șcheia, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi. Proiectul aparţine Comunei Șcheia.

Costuri estimate: 750.000 Euro.

→ 4.18. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală

În vederea îmbunătățirii calității aerului în mediul urban și creșterii eficienței energetice la nivelul autorității publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziționarea de autovehicule electrice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale și autospecializate). Proiectul aparţine Comunei Adâncata.

Costuri estimate: 600.000 Euro.

→ 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte/ stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Suceava, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi. Proiectul aparţine Municipiului Suceava. Staţiile de încărcare vor trebui să asigure utilizarea acestora în deplină siguranţă de către cetăţeni, indiferent de nivelul de instruire al acestora. Astfel, echipamentele vor conţine elemente mecanice, electrice şi electronice care să permită îndeplinirea dezideratului legat de deplina siguranţă în utilizare.

Susținerea transportului electric prin intervenția propusă va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de echivalent CO_2 produse de funcționarea autovehiculelor propulsate cu motoare termice.

Costuri estimate: 2.250.000 Euro.

→ 4.9. Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici

În scopul susținerii deplasărilor pietonale se propune accesibilizarea treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici. În cazul intersecțiilor semaforizate se va avea în vedere prelungirea timpului de verde pentru pietoni. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 3.000.000 Euro.

→ 4.12. Adaptarea regulamentului de acordare a licențelor de taxi în acord cu nevoile persoanelor cu dizabilități și cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului

În scopul asigurării accesibilității pentru persoanele de dizabilități se propune adaptarea regulamentului de acordare a autorizațiilor de taxi, în sensul introducerii obligativității deținerii de autovehicule adaptate pentru transportul acestor persoane de companiile de taxi. Totodată, pentru reducerea impactului asupra mediului se propune impunerea deținerii unui număr minim de autovehicule electrice în parcul operatorilor de taxi. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

→ 4.13. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilități publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului

În scopul reducerii impactului asupra mediului se propune impunerea ca operatorii care prestează servicii de utilități publice să dețină în parcul auto un număr minim de autovehicule electrice. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 40.000 Euro.

→ 4.16. Achiziție de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală

În vederea îmbunătățirii calității aerului în mediul urban și creșterii eficienței energetice la nivelul autorității publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziționarea de autovehicule electrice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale și autospecializate). Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 2.400.000 Euro.

→ 4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private

Prin acest proiect se urmareste elaborarea si implementarea la nivelul Municipiului Suceava a unui Plan Local de Acțiune prin care sa fie incurajate achizitionarea si utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrica in zona urbana, atat pentru institutiile publice, cat si pentru societatile private. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 20.000 Euro.

→ 4.10. Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca

În scopul îmbunătățirii accesibilității în zonele cu potențial turistic și de agrement se propune amenajarea infrastructurii pentru deplasări pietonale și cu bicicleta în zona periurbană: Dealui Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 150.000 Euro.

→ 4.11. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)

Cu scopul creşterii gradului de siguranţă a circulaţiei, se vor realiza campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 31.500 Euro.

→ 4.22. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice

Prin acest proiect se urmareste elaborarea si implementarea la nivelul Comunei Bosanci a unui Plan Local de Acțiune prin care sa fie incurajate achizitionarea si utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrica atat pentru institutiile publice, cat si pentru societatile private. Proiectul aparține Comunei Bosanci.

Costuri estimate: 5.000 Euro.

→ 4.23. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducători de utilaje agricole, conducători de atelaje, elevi)

Cu scopul creşterii gradului de siguranţă a circulaţiei, se vor realiza campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile. Proiectul aparține Comunei Bosanci.

Costuri estimate: 9.000 Euro.

→ 4.8. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)

Acțiunea de intervenție propune conceperea și implementarea unor campanii orientate către partajarea utilizării autoturismelor ("car pooling"), în special în rândul elevilor/ studenților, funcționarilor publici și angajaților din mediul privat. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Partajarea autoturismului ("car-pooling") este un concept potrivit căruia persoanele care au puncte de origine și de destinație apropiate utilizează în comun același autoturism pentru deplasare, fiind folosit în special pentru călătoriile în migrație alternantă (domiciliu - loc de muncă și invers). În prezent există puține astfel de situații, iar derularea de campanii de conștientizare în acest sens va avea un impact pozitiv asupra reducerii fluxurilor de vehicule, mai ales la orele de vârf când se înregistrează în prezent valori de trafic însemnate.

Costuri estimate: 18.000 Euro.

2.5. Managementul traficului

Managementul traficului reprezintă un element cheie pentru planificarea mobilității urbane. Acestea sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă.

În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD pentru Zona Urbană Funcțională Suceava acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse mai jos sunt estimate la valoarea de 25.476.000 Euro, din care numai 3 sunt eligibile pentru finanțare prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4, și anume: *Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții, Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice, Amenajare parcări colective de tip Park&Ride.*

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Siguranță, Mediu, Eficiență economică*:

- → 5.1. Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții
- → 5.14. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului
- → 5.18. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului
- → 5.8. Elaborare politică de parcare la nivel urban
- → 5.7. Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane pentru fiecare cartier

- → 5.5. Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice
- → 5.6. Reconfigurare intersecție strada Traian Vuia cu Calea Unirii
- → 5.16. Amenajare intersecție de tip sens giratoriu DN 2-DJ 208V
- → 5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
- → 5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
- → 5.12. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- → 5.19. Amenajare parcări colective
- → 5.9. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- → 5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- → 5.15. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- → 5.13. Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcțională
- → 5.17. Amenajare locuri de parcare în Orașul Salcea
- → 5.10. Elaborare și impletare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
- → 5.4. Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente

→ 5.1. Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții

Intervenția presupune crearea unui sistem integrat de management al traficului în Municipiul Suceava care să cuprindă următoarele subsisteme:

- → Sistem de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, care va asigura prioritate de circulație pentru mijloacele de transport public în intersecțiile semnalizate/ semaforizate;
- → Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor (contorizare și clasificare);
- → Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware;
- → Extinderea sistemului de monitorizare video CCTV, cu precădere în intersecții;
- → Amenajare/ reamenajare intersecții;
- → Amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat;
- → Plantarea de perdele verzi pe artera principală de circulație.

Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor

nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Rezultatele estimate ca urmare a implementării unui sistem de management al traficului la nivel urban constau în optimizarea desfășurării circulației cu efecte în reducerea costurilor externe generate de congestie, poluare, emisii de dioxid de carbon.

Acesta reprezintă un proiect care va contribui la atingerea obiectivului specific al Priorității de Investiții 4 din cadrul POR Nord-Est 2021-2027, costurile acestuia fiind eligibile pentru a fi finanțate prin acest program.

Costuri estimate: 5.000.000 Euro

→ 5.14. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului

În scopul îmbunătățirii siguranței circulației se propune amplasarea de treceri de pietoni inteligente (pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton). Proiectul aparține Comunei Adâncata.

Costuri estimate: 200.000 Euro.

→ 5.18. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului

În scopul îmbunătățirii siguranței circulației se propune amplasarea de semafoare inteligente cu sisteme de monitorizare a traficului și limitarea vitezei la nivelul trecerilor de pietoni, situate în dreptul instituțiilor publice cu acces direct la Str. Calea Sucevei (DN29-E85). Proiectul aparține Orașului Salcea.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

→ 5.8. Elaborare politică de parcare la nivel urban

Studiu în vederea definirii politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală si realizarea unui sistem unitar de management pentru parcarile publice. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Pentru aplicarea unei politici de parcare la nivelul orașului este necesară existența unui sistem de tarifare, care să descurajeze deplasările cu autovehiculul personal în mediul urban și în special în zona centrală.

Se recomandă aplicarea graduală a restricțiilor de parcare, pe măsură ce vor fi amenajate locuri de parcare în acord cu politica adoptată. Într-o primă etapă este imperios necesară degrevarea rețelei stradale de autovehiculele parcate pe carosabil în zone cu fluxuri importante de pietoni și/ sau de vehicule grele de marfă, unde apar frecvent probleme de siguranță a circulației.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 100.000 Euro.

→ 5.7. Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane pentru fiecare cartier

Pentru determinare soluțiilor optime de amenajare a parcărilor subterane se propune realizarea unor studii de impact pentru fiecare cartier. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 200.000 Euro.

→ 5.5. Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice

Intervenția constă în crearea unui centru de management comunitar pentru servicii publice (integrare și analiză informații trafic etc.), care să permită integrarea cu sistemul de management al traficului, inclusiv pentru transportul public, cu acoperire la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 2.500.000 Euro.

→ 5.6. Reconfigurare intersecție strada Traian Vuia cu Calea Unirii

În scopul îmbunătățirii siguranței siguranței se propune reconfigurare intersecție Str. Traian Vuia - Calea Unirii prin amenajare sens giratoriu și semaforizare integrată. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 300.000 Euro.

→ 5.16. Amenajare intersecție de tip sens giratoriu DN 2-DJ 208V

În scopul îmbunătățirii siguranței ciculației se propune amenajarea intersecției DN 2-DJ 208V prin construirea unui sens giratoriu. Proiectul aparține Comunei Pătrăuți.

Costuri estimate: 250.000 Euro.

→ 5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride

Prin această intervenție se propune amenajarea de parcări de tip Park&Ride la iesire din zona de SV a localității, pe DN 29 spre Botosani, la ieșirea din Sud, pe DN2 și în zona podului peste Râul Suceava .

Aceste facilităţi vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum şi cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc.

Astfel, se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Suceava și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO_2 provenite din traficul rutier.

Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier). Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Valorile indicatorilor de rezultat propuși pentru monitorizarea gradului de îndeplinire al obiectivului Priorității de Investiții 4 din cadrul POR Nord-Est 2021-2027 vor fi influențate în mod favorabil ca urmare a implementării acestei acțiuni de intervenție.

Finanţarea acţiunii de intervenţie este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiţii 4.

Costuri estimate: 750.000 Euro.

→ 5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic

Se propune realizarea unei aplicatii informatii gazduita pe site-ul primariei, care sa ofere informatii in timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se executa lucrari etc. si totodata sa ofere posibilitatea utilizatorilor retelei de transport sa semnaleze zonele cu probleme de infrastructura, care necesita interventii (lucrari de reabilitare etc). Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanţarea acţiunii de intervenţie nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiţii 4.

Costuri estimate: 20.000 Euro.

→ 5.12. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)

Cu scopul creşterii gradului de siguranţă a circulaţiei, se vor realiza campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utiliare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta).

Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor. Se propune derularea anuală a acestor campanii. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 18.000 Euro.

→ 5.19. Amenajare parcări colective

Propunerea are ca obiectiv amenajarea de locuri de parcare în Comuna Șcheia. Proiectul aparține Comunei Șcheia.

Costuri estimate: 40.000 Euro.

→ 5.9. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile

Intervenția presupune realizarea unui studiu prin care să se identifice zonele cu vulnerabilitate ridicată (zonele aglomerate, zonele cu densitate rezidenţială mare, în apropierea unităţilor de învăţământ, a pieţelor, etc.) din punct de vedere al siguranței circulației și prin care să se stabilească măsurile necesare de management al traficului în scopul reducerii vitezei de circulație.

La nivelul rețelei stradale a Municipiului Suceava au fost identificate zone în care viteza maximă de circulație este limitată la 30 km/h. Prin această propunere se recomandă extinderea acestor zone și instituirea restricțiilor cu ajutorul echipamentelor care să nu genereze efecte negative la nivel urban (zgomot, poluare, emisii de CO_2).

Intervenția va asigura și implementarea măsurilor necesare (semnalistică de restricționare, obstacole care obligă la reducerea vitezei de deplasare etc.). Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 100.000 Euro.

→ 5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor

Educaţia rutieră a tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în şcoli, în spaţiile publice, etc., în vederea deprinderii de către aceştia a conduitei preventive şi a orientării către modurile de transport durabile. Se propune derularea anuală a acestor campanii. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 18.000 Euro.

→ 5.15. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile

Intervenția presupune realizarea unui studiu prin care să se identifice zonele cu vulnerabilitate ridicată (zonele aglomerate, zonele cu densitate rezidenţială mare, în apropierea unităţilor de învăţământ, a pieţelor, etc.) din punct de vedere al siguranței circulației și prin care să se stabilească măsurile necesare de management al traficului în scopul reducerii vitezei de circulație. Intervenția va asigura și implementarea măsurilor necesare (semnalistică de restricționare, obstacole care obligă la reducerea vitezei de deplasare etc.). Proiectul aparține Comunei Bosanci.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

→ 5.13. Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcțională

Intervenția presupune amenajarea de parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcțională. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Costuri estimate: 160.000 Euro.

→ 5.17. Amenajare locuri de parcare în Orașul Salcea

Propunerea are ca obiectiv amenajarea de locuri de parcare în apropierea instituțiilor publice din Orașului Salcea. Proiectul aparține Orașului Salcea.

Costuri estimate: 300.000 Euro.

→ 5.10. Elaborare și impletare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice

Serviciile de utilităţi publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoiului menajer, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfăşurării circulaţiei să fie minim. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Astfel, se vor diminua sursele generatoare de blocaje în trafic la nivelul orelor de vârf și / sau de incomodare a pietonilor și bicicliștilor.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

→ 5.4. Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente

Acţiunea de intervenţie presupune suplimentarea capacităţii parcărilor de reşedinţă prin reorganizarea spaţiului şi construirea de parcări colective inierbate/ subterane/ supraterane cu terasa verde.

Implementarea acestui proiect va sta la baza regenerării urbane, spațiul public din zonele cu locuinţe colective putând fi redat cetăţenilor.

În aceste facilităţi de parcare vor fi amenajate și semnalizate vizibil locuri destinate exclusiv vehiculelor electrice, care vor avea acces la infrastructura de încărcare cu energie electrică.

Identificarea locurilor pretabile pentru aceste parcări rezidenșiale se va realiza în cadrul unui studiu.

Într-o primă fază se vor avea în vedere zone cu acces din Str. Duzilor, Str. Ștefan Tomșa, Str. Petru Rareș. Proiectul aparține Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR Nord-Est 2021-2027, Prioritatea de Investiții 4.

Costuri estimate: 15.000.000 Euro.

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Zona centrală reprezintă zona cu nivel ridicat de complexitate în care se impun intervenții în domeniul mobilității în sensul diminuării efectelor negative produse de autovehicule (atât de cele în mișcare, cât și de cele în staționare).

Punerea în valoare a spațiului public prin intermediul mobilității poate fi realizată prin atragerea cetățenilor, ca urmare a amenajării într-un mod atractiv și accesibil.

Complementar soluțiilor deja implementate, se propune reglementarea circulației astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale) și cu bicicleta. Într-o astfel de amenajare spațiul public va asigura continuitatea între centru polarizator – Piața Centrală (Str. Petru Rareș) și zona serviciilor contemporane (Piața 22 Decembrie - Strada Ștefan cel Mare – Complexul Comercial Bucovina). Măsurile alocate acestei tematici s-au regăsit și în cadrul tematicii *2.4. Sisteme alternative de mobilitate,* fiind tratate în capitolul respectiv.

→ 6.1./ 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor

→ 6.2./ 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale

2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Dezvoltarea infrastructurii pentru transportul public local, care include și un terminal intermodal de transport public urban/ județean/ interjudețean și amenajarea unor parcări de tip Park&Ride constituie proiecte a căror implementare va conduce la dezvoltarea intermodalității.

Intervențiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate, Eficiență economică, Mediu*.

Proiectele identificate au fost alocate și tematicilor *2.2. Transport public, 2.5. Managementul traficului,* în cadrul cărora au fost detaliate.

- → 7.1/ 5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
- → 7.2/ 2.8. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava
- → 7.3/ 2.18. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipotești
- → 7.4/ 2.23. Amenajare terminal intermodal în Comuna Moara
- → 7.5/ 2.28. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea
- → 7.6/ 2.32. Amenajare terminal intermodal în Comuna Șcheia

2.8. Aspecte instituționale

Având în vedere că implementarea propunerilor din planul de acțiune este o etapă foarte importantă în procesul de orientare către o mobilitate durabilă, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. Sunt propuse măsuri organizaționale și operaționale structurate în două intervenții:

- → 8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava
- → 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

→ 8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava

Măsura constă în asigurarea resurselor necesare funcționării structurii interne ale cărei responsabilități se axează pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Costuri estimate: 259.200 Euro

→ 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

Măsura constă în încheierea unui nou Contract de servicii publice pentru transportul public de călători, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Propunerea este realizată în contextul în care în perioada de acțiune a PMUD, se va încheia perioada de valabilitate a actualului contract.

Costuri estimate: 60.000 Euro

ETAPA A IIIa

P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.

Monitorizarea este un instrument de management folosit pentru urmărirea progresului făcut în realizarea activităților proiectului. Aceasta se concentrează asupra analizei performanțelor pe termen scurt, comparate cu ceea ce s-a planificat. Ghidul de elaborare a PMUD alocă o secțiune specială etapei de monitorizare în cadrul procesului de elaborare a acestui document strategic (figura 1.1).

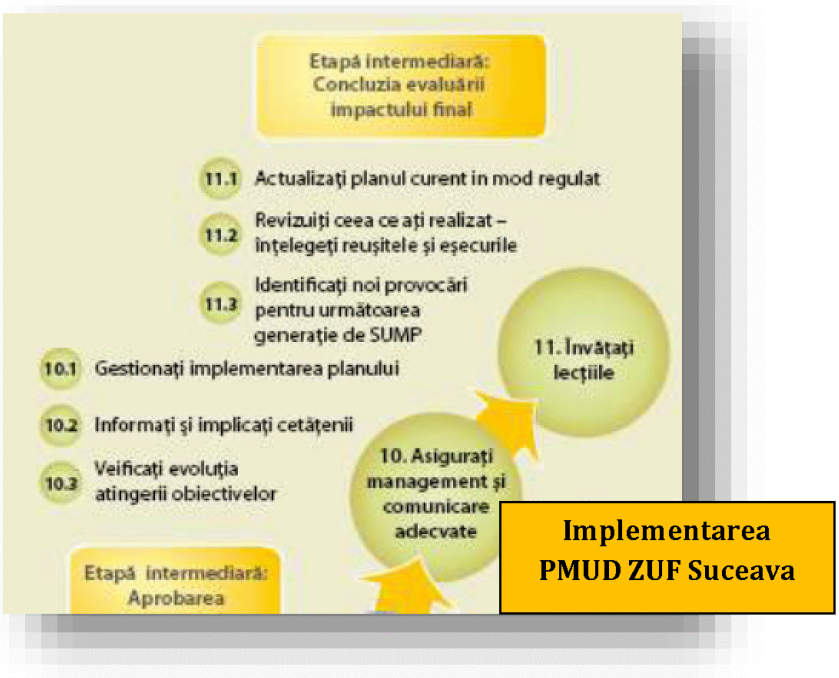


Figura 1.1. *Etapele elaborării PMUD – monitorizarea implementării*[1].

Pentru monitorizarea și evaluarea implementării PMUD se va crea o structura partenerială formată din reprezentanți ai UAT-urilor din ZUF Suceava, care provin din compartimente/

[1] Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.

birouri/ servicii/ direcţii din aparatele de specialitate ale Primarilor, precum şi angajaţi din cadrul autorităţilor şi serviciilor publice subordonate Consiliilor Locale, cu atribuţii conform fişelor de post.

În activitatea de monitorizare şi evaluare a documentului strategic se vor utiliza următoarele tipuri de şedinţe:

- şedinţe anuale de monitorizare a documentului strategic;
- şedinţă de evaluare preliminară a documentului strategic;
- şedinţă de evaluare finală a documentului strategic;
- şedinţe ad-hoc de monitorizare/evaluare a documentului strategic.

Şedinţele anuale de monitorizare a documentului strategic

Şedinţele vor avea în vedere:

- monitorizarea stadiului proiectelor propuse în cadrul documentului strategic;
- stabilirea activităţilor pe următorul an şi a responsabililor pentru fiecare activitate în parte;
- prezentarea eventualelor probleme identificate în îndeplinirea atribuţiilor desemnate.

În vederea realizării activităţilor de monitorizare propuse se vor formula note interne către departamentele/serviciile din cadrul Primăriilor UAT-urilor ZUF Suceava în vederea colectării datelor şi informaţiilor necesare cu privire la stadiul proiectelor iniţiate.

Acţiunile necesare pentru realizarea şedinţei anuale de monitorizare vor fi iniţiate şi finalizate în primul semestru al anului şi vor viza activităţile realizate în anul anterior şedinţei de monitorizare. Ca urmare a desfăşurării şedinţei de monitorizare va rezulta un Raport de monitorizare, elaborat în 3 zile de la momentul desfăşurării şedinţei de monitorizare, semnat de toţi membrii structurii de monitorizare şi evaluare.

Şedinţa de evaluare preliminară a PMUD

Şedinţa va avea în vedere:

- stadiul atingerii indicatorilor stabiliţi în planul de implementare a PMUD;
- gradul de atingere a obiectivelor stabilite în cadrul PMUD;
- analiza problemelor apărute sau ce se previzionează;
- analiza recomandărilor venite din partea autorităţilor implicate în procesul de implementare a mobilităţii urbane durabile;
- propunerea de soluţii în vederea atingerii obiectivelor şi indicatorilor stabiliţi în cadrul PMUD.

Desfăşurarea şedinţei de evaluare preliminară va presupune realizarea următoarelor activităţi:

- Colectarea datelor necesare evaluării stadiului indicatorilor PMUD, respectiv transmiterea de adrese către instituţii de interes local, regional şi naţional şi centralizarea informaţiilor primite;
- Organizarea unei întâlniri în cadrul căreia se va stabili modul de lucru pentru realizarea evaluării preliminare a documentului strategic;
- Elaborare şi aprobare Raport preliminar de evaluare.

Şedinţa de evaluare preliminară a documentului strategic va fi realizată în anul 2027.

Şedinţa de evaluare finală a documentului strategic

Şedinţa va avea în vedere:

- stadiul atingerii indicatorilor stabiliţi în planul de implementare a PMUD;
- gradul de atingere a obiectivelor stabilite în cadrul documentului strategic;
- impactul documentului strategic la nivel local.

Desfăşurarea şedinţei de evaluare finală va presupune realizarea următoarelor activităţi:

- Colectarea datelor necesare evaluării stadiului indicatorilor PMUD, respectiv transmiterea de adrese către instituţii de interes local, regional şi naţional şi centralizarea informaţiilor primite;
- Organizarea unei întâlniri în cadrul căreia se va stabili modul de lucru pentru realizarea evaluării finale a documentului strategic;
- Elaborare şi aprobare Raport final de evaluare.

Şedinţa de evaluare finală a documentului strategic va fi realizată în a doua jumătate a anului 2030.

În cazul apariţiei situaţiilor cu risc, membrii structurii parteneriale de monitorizare şi evaluare a PMUD vor organiza **şedinţe ad-hoc de monitorizare/ evaluare a PMUD.** Astfel de şedinţe pot viza activităţi generate de necesitatea revizuirii documentului strategic, de apariţia de riscuri în implementarea documentului strategic, de situaţii neprevăzute.

Indicatori de monitorizare a PMUD

Principalii indicatori care oferă o imagine asupra performanţelor obţinute ca urmare a implementării proiectelor propuse în planul de acţiune sunt prezentaţi în tabelul următor.

Tabelul 1.1. *Indicatori de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava.*

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2021	Valoare țintă, 2030	Sursa datelor
1.	Autobuze electrice	autobuz	47	127	Documente de implementare a intervenției
2.	Sisteme de e-ticketing	unitate	0	1	Documente de implementare a intervenției
3.	Parcări de tip Park&Ride	parcare	0	3	Documente de implementare a intervenției
4.	Sistem de management al traficului	unitate	0	1	Documente de implementare a intervenției
5.	Campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public	Campanie/an	0	8 (1/an, perioada 2023-2030)	Documente de implementare a intervenției
6.	Piste dedicate circulației bicicletelor	km	15	50	Documente de implementare a intervenției
7.	Noi locuri de parcare în parcări de reședință amenajate/ reabilitarea celor existente	locuri	1576	Mimim 5000	Documente de implementare a intervenției
8.	Infrastructura necesara utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare)	unități	30	300	Documente de implementare a intervenției
9.	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	%	45,3	51,0	Determinare analitică/ Anchete de trafic
10.	Numărul anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate	Călătorii/an	0	15.000.000	Determinare analitică/ Anchete
11.	Numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile noi sau modernizate	Călătorii/an	0	4.000.000	Determinare analitică/ Anchete de trafic
12.	Emisii GES provenite din transportul rutier	mii tone echivalent CO_2/an	103,92	99,82	Determinare analitică

La nivel intern, principalele mecanisme de monitorizare, control şi evaluare a obiectivelor şi indicatorilor stabiliţi în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă sunt următoarele:

Tabelul 1.2. *Mecanisme de monitorizare, control şi evaluare a obiectivelor PMUD.*

Nr. crt	Mecanisme de monitorizare şi evaluare	Responsabil	Ce se urmăreşte	Modalitate de consemnare
1.	**Şedinţă de demarare a procesului de monitorizare şi evaluare**	Membrii structurii parteneriale de monitorizare și evaluare a PMUD	▪ Stabilirea metodelor de comunicare; ▪ Stabilirea calendarului şedinţelor ulterioare; ▪ Repartizarea atribuţiilor persoanelor implicate; ▪ Stabilirea metodelor de monitorizare şi evaluare a documentului strategic; ▪ Revizuirea riscurilor, dacă este cazul.	Minută şedinţei de demarare a procesului de monitorizare şi evaluare
2.	**Şedinţe anuale de monitorizare**	Membrii structurii parteneriale de monitorizare și evaluare a PMUD	▪ Monitorizarea stadiului proiectelor; ▪ Analiza strategiei de management a riscurilor; ▪ Stabilirea activităţilor pentru următoarea perioadă; ▪ Prezentare probleme identificate.	Raport anual de monitorizare
3.	**Şedinţă de evaluare preliminară**	Membrii structurii parteneriale de monitorizare și evaluare a PMUD	▪ Stadiul atingerii indicatorilor stabiliţi; ▪ Gradul de atingere a obiectivelor stabilite; ▪ Analiza problemelor apărute sau ce se previzionează; ▪ Analiza recomandărilor venite din partea autorităţilor implicate în procesul de implementare a dezvoltării urbane durabile; ▪ Propunerea de soluţii în vederea atingerii obiectivelor şi indicatorilor stabiliţi.	Raport preliminar de evaluare
4.	**Şedinţa de evaluare finală**	Membrii structurii parteneriale de monitorizare și evaluare a PMUD	▪ Stadiul atingerii indicatorilor stabiliţi; ▪ Gradul de atingere a obiectivelor stabilite; ▪ Impactul documentului strategic la nivel local.	Raport final de evaluare
5.	**Şedinţe ad-hoc de monitorizare / evaluare a PMUD**	Membrii structurii parteneriale de monitorizare și evaluare a PMUD	▪ Situaţii neprevăzute apărute în perioada de implementare a documentului strategic.	Minute ale şedinţelor ad-hoc de monitorizare/ evaluare

Instrumentele şi mijloacele de monitorizare şi evaluare prezentate anterior sunt utilizate în vederea atingerii obiectivelor şi indicatorilor propuşi în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcţională Suceava 2021-2030.

2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D.

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate (conform ghidului european), pentru implementarea și asigurarea unei coordonări coerente și rapide atât pe orizontală, cât și pe verticală, se propune constituirea unui comitet de monitorizare la nivel local.

Comitetul de monitorizare a PMUD pentru ZUF Suceava va include, în funcție de caracterul discuțiilor tehnice, reprezentanți ai următorilor actori locali, cu următoarele responsabilități:

- *Reprezentanți ai tructurii de monitorizare și evaluare – din rândul cărora este desemnat un coordonator*

  Prin dispoziția Primarilor UAT-urilor din ZUF Suceava se va stabili o structură de monitorizare și evaluare a PMUD. Membri comisiei respective vor participa la culegerea datelor pentru cuantificarea indicatorilor. De asemnea, vor oferi informații cu privire la stadiile de implementare a proiectelor și măsurilor la momentul întocmirii raportului de monitorizare.

- *Reprezentanți ai unităților de poliție de la nivelul UAT-urilor din ZUF Suceava*

  Unul dintre obiectivele strategice ale PMUD se referă la siguranța cetățenilor. Prin participarea activă în cadrul comitetului de monitorizare, reprezentanții Poliției vor putea identificare aspecte care necesită adaptarea conținutului bazei de date actuale privind statistica accidentelor (de exemplu, introducerea în baza de date a unui câmp nou care relaționează accidentul cu obiective sociale din localități – școli, grădinițe, spitale).

  De asemenea, vor evalua componentele de siguranța circulației din studiile tehnico-economice care vor sta la baza proiectelor.

- *Reprezentanți ai operatorilor de transport public (local, județean)*

  Intervențiile propuse în domeniul transportului public constituie o parte consistentă a PMUD pentru ZUF Suceava. Operatorii de transport public vor oferi

date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

- *Reprezentanți ai administratorului și operatorului de de transport feroviar (CFR Infrastructură, CFR Călători, operatori privați)*

  Reprezentații transportului feroviar vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

- *Reprezentanți ai mediului educațional (nivel universitar și preuniversitar)*

  Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în ZUF Suceava.

- *Reprezentanți ai Inspectoratului pentru Situații de Urgență "Bucovina" – Suceava*

  Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Municipiul Suceava.

- *Reprezentanți ai societății civile*

  Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în ZUF Suceava.

Municipiul Suceava va asigura finanțarea anuală a următoarelor activități ale structurii de monitorizare:

- dezvoltarea de tehnologii și tehnici de colectare a datelor;
- colectarea efectivă a datelor;
- prelucrarea datelor;
- actualizare permanentă a modelului de transport;
- analize periodice ale sistemului de transport;
- raportare transparentă.

În acord cu procedura de evaluare a implementării PMUD, periodic vor fi realizate ajustările necesare în Planul de Acțiune, în funcție de evoluția procesului de implementare și dinamica economiei locale și regionale.

ANEXE

ANEXA 1

PORTOFOLIUL DE PROIECTE AFERENT PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU ZONA URBANĂ FUNCȚIONALĂ SUCEAVA

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ZONEI URBANE FUNCŢIONALE SUCEAVA

Obiective strategice: Eficienţă economică, Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă, Accesibilitate şi conectivitate, Siguranţă şi securitate, Calitatea vieţii

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanţare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Perlur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale	Eficienţă economică Siguranţă şi securitate Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă	Suceava	1.1. Reabilitare/ modernizare străzi şi trotuare din zona centrală şi cartierele rezidenţiale	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale. Intervenţiile vor conţine şi lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilităţii şi siguranţei tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme şi refacerea marcajelor rutiere.	DA	DA		km	30,00	500.000	15.000.000	3.750.000	5.250.000	6.000.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Suceava	1.2. Extinderea tramei stradale în zonele rezidenţiale noi construite	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de amenajare a unor străzi de folosinţă locală (categoria IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998) în zonele rezidenţiale conturate la periferia arealului urban (zona de Sud - delimitată de DN 2, zona de Est - delimitată de DN 29).			DA	km	20,00	500.000	10.000.000	2.000.000	3.000.000	5.000.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Suceava	1.3. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreţinere/ mentenanţă a reţelei pietonale/ stradale, cu prioritizare în funcţie de zonă, complexitate şi resurse financiare necesare	În scopul maximizării efectelor obţinute ca urmare a realizării de investiţii n domeniul infrastructurii rutiere se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.	DA			buc.	3,00	30.000	90.000	30.000	30.000	30.000	Buget local, URBACT, Alte surse	NU
		Suceava	1.4. Realizare centură - latura de Est	Implementarea proiectului va conduce la degrevarea reţelei stradale urbane de fluxurile de trafic de tranzit, atât în cazul vehiculelor de marfă, cât şi în ce priveşte autoturismele. Proiectul va cuprinde inclusiv plantarea în aliniament de arbori cu capacitate mare de reţinere a CO_2, având rol de barieră pentru poluarea chimică şi fonică generată de traficul rutier care va fi atras de această nouă infrastructură.	DA	DA		km	5,00	4.500.000	22.500.000	2.250.000	20.250.000	0	Buget naţional, POT, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030	
		Suceava	1.5. Realizare pasaj subteran pe B-dul 1 Mai în zona Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și totodată pentru reducerea poluării și emisiilor de CO_2 prin fluidizarea traficului se propune realizarea unui pasaj subteran între cele două corpuri ale Spitalului Sfântul Ioan cel Nou Suceava, care sunt despărțite de B-dul 1 Mai.		DA		buc.	1,00	4.000.000	4.000.000	400.000	3.600.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Suceava	1.6. Realizare pasaj pietonal subteran pe Calea Unirii în zona Complexului Comercial Bazar	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației și totodată pentru reducerea poluării și emisiilor de CO_2 prin fluidizarea traficului se propune realizarea unui pasaj subteran pe Calea Unirii în zona comercială, asigurând legătura între Bazar și Mall Suceava.		DA		buc.	1,00	2.000.000	2.000.000	200.000	1.800.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	DA
		Suceava	1.7. Amenajare traseu între pădure Zamca, Cetate Zamca și Cetate Șcheia	În scopul îmbunătățirii accesibilității în zonele cu potențial turistic și de agrement se propune amenajarea infrastructurii rutiere, pietonale și pentru biciclete între pădure Zamca, Cetate Zamca și Cetate Șcheia.		DA		traseu	5,00	500.000	2.500.000	0	2.500.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027, Alte surse	NU
		Suceava	1.8. Modernizare/ reabilitare infrastructură rutieră și pietonală în zona Cetății de Scaun a Sucevei	În scopul îmbunătățirii accesibilității în zonele cu potențial turistic se propune modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere și pietonale în zona Cetății de Scaun a Sucevei.		DA		km	2,00	500.000	1.000.000	0	1.000.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Suceava	1.9. Ruta alternativă Suceava – Botoșani pe strada Mirăuți	Ruta alternativă Suceava – Botoșani pe strada Mirăuți (Podul Unirii până pe strada Energeticianului); realizare acces de pe străzile Mirăuți și Traian Vuia către podul Unirii pe care se traversează râul Suceava către strada Energeticianului – conexiune cu DN29 Suceava – Botoșani.		DA		km	5,00	2.000.000	10.000.000	2.000.000	8.000.000	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Adâncata	1.10. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Adâncata	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere.		DA	DA	km	5,00	500.000	2.500.000	625.000	875.000	1.000.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finantare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Adâncata	1.11. Modernizare poduri și podețe la nivelul rețelei rutiere din comuna Adâncata	In scopul îmbunătățirii siguranței circulației se propune modernizarea podurilor și podețelor aferente rețelei rutiere din comuna Adâncata.		DA	DA	buc.	4,00	250.000	1.000.000	250.000	350.000	400.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Adâncata	1.12. Modernizare drumuri de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava	In scopul reducerii poluării atmosferice se propune modernizarea drumurilor de exploatație agricolă în comuna Adâncata, județul Suceava.		DA		km	5,00	200.000	1.000.000	250.000	350.000	400.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Bosanci	1.13. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Bosanci	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Într-o primă etapă se vor avea în vedere următoarele sectoare: DC 70A, Str. Alexandru cel Bun – parțial, Str. Pinului, Str. 1 Mai, parțial Str. Irisului, parțial Str. Primăverii, parțial Str. Secusigiului, Str. Botanist Gheorghe Bujorean tronsonul 1, Str. Botanist Gheorghe Bujorean tronsonul 2, parțial Str. Tudor Vladimirescu, Str. Rozelor, Str. Orhideelor, Aleea Fierăriei, Str. Gladiolelor, Str. Păcii. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere.		DA	DA	km	10,00	500.000	5.000.000	1.250.000	1.750.000	2.000.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Bosanci	1.14. Modernizarea drumului de legătură Bosanci-Ipotești (zona Redea)	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere.		DA		km	6,00	500.000	3.000.000	600.000	2.400.000		Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanţare	Eligibil-itate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Ipoteşti	1.15. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Ipoteşti	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Intervenţiile vor conţine şi lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilităţii şi siguranţei tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme şi refacerea marcajelor rutiere.		DA	DA	km	10,00	500.000	5.000.000	1.250.000	1.750.000	2.000.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Mitocu Dragomirnei	1.16. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Mitocu Dragomirnei	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Intervenţiile vor conţine şi lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilităţii şi siguranţei tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme şi refacerea marcajelor rutiere.		DA	DA	km	8,00	500.000	4.000.000	1.000.000	1.400.000	1.600.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Mitocu Dragomirnei	1.17. Realizare traseu/ circuit turistic prin modernizarea drumului Dragomirna – Pătrăuţi	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Se propune modernizarea drumului Dragomirna – Pătrăuţi, în scopul amenajării unui traseu/ circuit turistic.		DA		km	4,00	500.000	2.000.000	400.000	1.600.000	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Moara	1.18. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Moara	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Intervenţiile vor conţine şi lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilităţii şi siguranţei tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme şi refacerea marcajelor rutiere.		DA	DA	km	10,00	500.000	5.000.000	1.250.000	1.750.000	2.000.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Moara	1.19. Construire pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava	În scopul îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei şi susţinerii deplasărilor pietonale se propune construirea unui pasaj pietonal peste Varianta de ocolire a Municipiului Suceava.		DA		buc.	1	2.000.000	2.000.000	400.000	1.600.000	0	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finantare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Pătrăuţi	1.20. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Pătrăuţi	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Intervenţiile vor conţine şi lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilităţii şi siguranţei tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme şi refacerea marcajelor rutiere.		DA	DA	km	8,00	500.000	4.000.000	1.000.000	1.400.000	1.600.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Salcea	1.21. Reabilitare/ modernizare străzi şi trotuare în Oraşul Salcea	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Intervenţiile vor conţine şi lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilităţii şi siguranţei tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme şi refacerea marcajelor rutiere.		DA	DA	km	20,00	500.000	10.000.000	2.500.000	3.500.000	4.000.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Şcheia	1.22. Reabilitare/ modernizare drumuri de interes local în Comuna Şcheia	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influenţează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare a infrastructurii stradale de interes local. Intervenţiile vor conţine şi lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilităţii şi siguranţei tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme şi refacerea marcajelor rutiere.		DA	DA	km	10,00	500.000	5.000.000	1.250.000	1.750.000	2.000.000	Buget local, PNI "Anghel Saligny" sau similar, Alte surse	NU
		Suceava, Salcea, Mitocul Dragomirmei, Pătrăuţi	1.23. Drumul de mare viteză Paşcani – Suceava (A7) şi drum de mare viteză Suceava – Siret Frontieră (drum expres)	Propunerea are ca obiectiv realizarea drumurilor de mare viteză Paşcani – Suceava (autostrada A7) şi Suceava – Siret Frontieră (drum expres), cu rol de variantă ocolitoare a Municipiului Suceava pe latura de nord a teritoriului. Realizarea acestui element al reţelei rutiere va degreva reţeaua stradală urbană de fluxurile de trafic de tranzit, inclusiv de vehiculele grele de marfă, care în situaţia actuală utilizează zona urbană locuită. Implementarea proiectului va aduce beneficii directe atât pentru transportul persoanelor şi al mărfurilor, cât şi pentru îmbunătăţirea calităţii vieţii la nivelul comunităţii locale. Obiectivul de investiţie structurat în cele 2	DA	DA		km	101,50	8.500.000				Buget naţional, POT, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
				sectoare menționate se regăsește în Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030 publicat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.												
2. Transport public	Accesibilitate și conectivitate	Suceava	2.1. Achiziție mijloace de transport public ecologice	În scopul extinderii operării serviciului de transport public local în localitățile din zona urbană funcțională se propune achiziționarea de mijloace de transport public ecologice (inclusiv infrastructură de încărcare, dacă va fi cazul).	DA	DA		buc.	80	550.000	44.000.000	27.500.000	11.000.000	5.500.000	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, PNRR, Alte surse	DA
		Suceava	2.2. Achiziționare mijloace de transport ecologice pentru transportul elevilor	Se propune achiziționarea de mijloace de transport public ecologice (inclusiv infrastructură de încărcare, dacă va fi cazul) pentru operarea unor trasee cu circuit închis destinate transportului elevilor din învățământul preuniversitar, în acord cu politicile educaționale locale. Implementarea proiectului va contribui la reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal pentru ducerea/ aducerea copiilor la/ de la școală.		DA		buc.	10	550.000	5.500.000	1.100.000	4.400.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, PNRR, Alte surse	DA
	Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Siguranță și securitate Eficiență economică	Suceava	2.3. Actualizare (up-date) și extindere sistem de management al transportului public și e-ticketing	În scopul asigurării unui serviciu de transport public local eficient se propune actualizarea sistemului de management al transportului public și e-ticketing, dezvoltat prin proiectul „Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava", astfel încât să acopere întreg arealul Municipiului Suceava. Se va avea în vedere inclusiv construirea/modernizarea stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, dotarea cu echipamente de emitere bilete, actualizarea sistemului pentru plata cu cardul, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.). Extinderea sistemului va urmări inclusiv integrarea cu transportul public județean, astfel încât să fie susținută intermodalitatea. Actualizarea permanentă a sistemului va ușura achiziționarea legitimațiilor de călătorie și totodată va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători, în vederea asigurării procesului de management decizional cu informații actualizate. Acest sistem va avea și funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului.		DA		buc.	1	2.500.000	2.500.000	250.000	1.500.000	750.000	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finantare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Suceava	2.4. Realizare autobază pentru sistemul de transport public metropolitan	În scopul dezvoltării sistemului de transport public metropolitan se propune amenajarea unei autobaze dotată cu staţii de încărcare pentru mijloacele de transport care vor deservi zona urbană funcţională.	DA	DA		buc.	1	4.000.000	4.000.000	800.000	3.200.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, PNRR, Alte surse	DA
		Suceava	2.5. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic"	Intervenţia constă în crearea unui traseu de transport public care să lege principalele destinaţii turistice ale Municipiului Suceava.		DA		traseu	1	10.000	10.000	0	10.000	0	Buget local	NU
		Suceava	2.6. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)	Dezvoltarea sistemului de transport pe cablu (telecabina) între zona centrală a oraşului, Cetatea de Scaun şi zona comercială (Iulius Mall), adiacent zonei de agrement din lunca Sucevei.		DA		buc.	1	3.200.000	3.200.000	0	0	3.200.000	Buget local, POR NE 2021-2027, Alte surse	NU
		Suceava	2.7. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public	Conştientizarea populaţiei asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul (*"Public transport twice a week"*). Campaniile se vor adresa în special tinerilor (şcoli, licee, instituţii publice, unităţi economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare şi informare.		DA		camp.	9	10.000	90.000	20.000	30.000	40.000	Buget local, URBACT, Interreg, Alte surse	NU
		Suceava	2.8. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava	În scopul creşterii atractivităţii transportului public se propune dezvoltarea intermodalităţii prin realizarea unor terminale de transport public (în zona Gării Burdujeni, pe Str. Traian Vuia).	DA	DA		buc.	2	1.500.000	3.000.000	600.000	2.400.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Suceava	2.9. Implementarea de aplicaţii informatice care să furnizeze utilizatorilor informaţii actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană şi puncte de interes	În scopul creşterii accesibilităţii şi atractivităţii transportului public se propune dezvoltarea unei aplicaţii informatice care să furnizeze utilizatorilor informaţii actualizate asupra ofertei de transport public, mobilitate urbană şi puncte de interes.		DA		buc.	1	10.000	10.000	10.000	0	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Suceava	2.10. Optimizarea programului de transport public de călători şi adaptarea permanentă la nevoile cetăţenilor	În scopul creşterii atractivităţii transportului public se propune optimizarea programului de transport public de călători şi adaptarea permanentă la nevoile cetăţenilor.	DA	DA		prog.	1	20.000	20.000	20.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030	
		Suceava	2.11. Reabilitarea Gării Iţcani şi colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvenţa de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în reţeaua de transport în comun	În scopul creşterii atractivităţii transportului public se propune dezvoltarea intermodalităţii prin modernizarea Gării Iţcani.	DA	DA		buc.	1	4.000.000	4.000.000	800.000	3.200.000	0	Buget național, POT, PNRR, Alte surse	NU
		Suceava	2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare şi operarea în ZUF Suceava.	În scopul creşterii atractivităţii transportului public se propune susţinerea intermodalităţii prin dezvoltarea transportului feroviar în Zona Urbană Funcţională.	DA	DA		linie	1	150.000.000	150.000.000	15.000.000	45.000.000	90.000.000	Buget național, POT, PNRR, Alte surse	NU
		Adâncata	2.13. Amenajare/ modernizare staţii de transport public în Comuna Adâncata	Se are în vedere construirea/modernizarea staţiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului şi cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activităţi economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare şi camere video.		DA		buc.	10	60.000	600.000	120.000	480.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Adâncata	2.14. Amenajare staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Adâncata	Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor.		DA		buc.	1	30.000	30.000	6.000	24.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Bosanci	2.15. Amenajare/ modernizare staţii de transport public în Comuna Bosanci	Se are în vedere construirea/modernizarea staţiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului şi cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activităţi economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare şi camere video.		DA		buc.	10	60.000	600.000	120.000	480.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Bosanci	2.16. Amenajare staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Bosanci	Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor.		DA		buc.	1	30.000	30.000	6.000	24.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finantare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Ipoteşti	2.17. Amenajare/ modernizare staţii de transport public in Comuna Ipoteşti	Se are în vedere construirea/modernizarea staţiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului şi cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activităţi economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare şi camere video.		DA		buc.	10	60.000	600.000	120.000	480.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Ipoteşti	2.18. Amenajare terminal intermodal in Comuna Ipoteşti	În scopul creşterii atractivităţii transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Comuna Ipoteşti.	DA	DA		buc.	1	750.000	750.000	150.000	600.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Ipoteşti	2.19. Amenajare staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Ipoteşti	Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor.		DA		buc.	1	30.000	30.000	6.000	24.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Mitocu Dragomirnei	2.20. Amenajare/ modernizare staţii de transport public in Comuna Mitocu Dragomirnei	Se are în vedere construirea/modernizarea staţiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului şi cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activităţi economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare şi camere video.		DA		buc.	10	60.000	600.000	120.000	480.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Mitocu Dragomirnei	2.21. Amenajare staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Mitocu Dragomirnei	Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor.		DA		buc.	1	30.000	30.000	6.000	24.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Moara	2.22. Amenajare/ modernizare staţii de transport public in Comuna Moara	Se are în vedere construirea/modernizarea staţiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului şi cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activităţi economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare şi camere video.		DA		buc.	16	60.000	960.000	192.000	768.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Moara	2.23. Amenajare terminal intermodal în Comuna Moara	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Comuna Moara.		DA		buc.	1	750.000	750.000	150.000	600.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Moara	2.24. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Moara	Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor.		DA		buc.	1	30.000	30.000	6.000	24.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Pătrăuți	2.25. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Comuna Pătrăuți	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video.		DA		buc.	7	60.000	420.000	84.000	336.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Pătrăuți	2.26. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Pătrăuți	Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor.		DA		buc.	1	30.000	30.000	6.000	24.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Salcea	2.27. Amenajare/ modernizare stații de transport public în Orașul Salcea	Se are în vedere construirea/modernizarea stațiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului și cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activități economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare și camere video.		DA		buc.	16	60.000	960.000	192.000	768.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Salcea	2.28. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Orașul Salcea.	DA	DA		buc.	1	750.000	750.000	150.000	600.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Salcea	2.29. Amenajare stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din	Pentru operarea serviciului de transport public ecologic se propune amenajarea stații de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor.		DA		buc.	1	30.000	30.000	6.000	24.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finantare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
3. Transport de marfă	Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă Siguranţă şi securitate Eficienţă economică		Oraşul Salcea													
		Şcheia	2.30. Amenajare/ modernizare staţii de transport public în Comuna Şcheia	Se are în vedere construirea/modernizarea staţiilor de transport public, în acord cu dezvoltarea teritorială a serviciului şi cu obiectivele deservite (cartiere noi, zone cu activităţi economice). Acestea vor fi dotate cu adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare şi camere video.		DA		buc.	20	60.000	1.200.000	240.000	960.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Şcheia	2.31. Amenajare terminal intermodal în Comuna Şcheia	În scopul creşterii atractivităţii transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Comuna Şcheia.	DA	DA		buc.	1	750.000	750.000	150.000	600.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Şcheia	2.32. Amenajare staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor din Comuna Şcheia	Pentru operarea serviciilor de transport public ecologic se propune amenajarea staţii de încărcare electrică pentru autobuze electrice în punctele terminus al traseelor.		DA		buc.	1	30.000	30.000	6.000	24.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Suceava	3.1. Reglementare logistica de agrovizionare	Reglementarea logisticii de aprovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopţii), limitarea accesului vehiculelor de marfă în zonele centrale ale oraşului şi pe arterele aglomerate. Implementarea intervenţiei presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje şi panouri de informare prin care să se impună desfăşurarea logisticii de aprovizionare aşa cum s-a menţionat mai sus.		DA		regl.	1	50.000	50.000	15.000	35.000	0	Buget local, URBACT, Interreg	NU
		Suceava	3.2. Realizarea de centre de distribuţie a mărfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidenţiale	Transportul urban de mărfuri contribuie la menţinerea şi dezvoltarea funcţiilor economice şi sociale ale unui oraş. Deoarece produce în acelaşi timp efecte negative asupra locuitorilor şi mediului, amplasarea acestora trebuie să se realizeze astfel încât să conducă la creşterea eficienţei transportului de mărfuri, la reducerea consumului de combustibil şi a efectelor externe negative. Configurarea spaţiului logistic urban, în care amplasarea centrelor de distribuţie urbană are un rol definitoriu, este de natură să contribuie la creşterea calităţii vieţii în marile aglomerări urbane cu urmare a reducerii traficului generat de transporturile de mărfuri şi a limitării efectelor externe negative produse de	DA	DA		buc.	2	250.000	500.000	0	250.000	250.000	Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanţare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
				vehiculele pentru transportul mărfurilor în anumite perioade, ca şi pe toată durata unei zile). La nivelul Municipiului Suceava se propune amenajarea unor astfel de centre în zonele de Sud-Est şi Vest ale teritoriului administrativ.												
		Suceava	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	Prin această măsură de reorganizare a transportului de mărfuri cu autocamioane mari se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, polare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulaţie, etc.). Implementarea intervenţiei presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje şi panouri de informare prin care să se impună desfăşurarea circulaţiei vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. Aplicarea acestei măsuri este condiţionată de realizarea altor infrastructuri (varianta de ocolire, centre de distribuţie a mărfurilor etc). Se va reface reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenţii cu impact în domeniul transportului de marfă.	DA	DA		regl.	1	15.000	45.000	15.000	15.000	15.000	Buget local, Alte surse	NU
		Suceava	3.4. Realizare centură - latura de Est. Proiect tratat la punctul 1.4	Implementarea proiectului va conduce la degrevarea reţelei stradale urbane de fluxurile de trafic de tranzit, atât în cazul vehiculelor de marfă, cât şi în ce priveşte autoturismele. Proiectul va cuprinde inclusiv plantarea în aliniament de arbori cu capacitate mare de reţenţie a CO_2, având rol de barieră pentru poluarea chimică şi fonică generată de traficul rutier care va fi atras de această nouă infrastructură.	DA	DA		km	5,00	4.500.000						
		Suceava	3.5. Drumul de mare viteză Paşcani – Suceava (A7) şi drum de mare viteză Suceava – Siret Frontieră (drum expres). Proiect tratat la punctul 1.23	Propunerea are ca obiectiv realizarea drumurilor de mare viteză Paşcani – Suceava (autostrada A7) şi Suceava – Siret Frontieră (drum expres), cu rol de variantă ocolitoare a Municipiului Suceava pe latura de nord a teritoriului. Realizarea acestui element al reţelei rutiere va degreva reţeaua stradală urbană de fluxurile de trafic de tranzit, inclusiv de vehiculele grele de marfă, care în situaţia actuală utilizează zona urbană locuită. Implementarea proiectului va aduce beneficii directe atât pentru transportul persoanelor şi al mărfurilor, cât şi pentru îmbunătăţirea	DA	DA		km	101,50	8.500.000						

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finantare	Eligibil-itate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
				calităţii vieţii la nivelul comunităţii locale. Obiectivul de investiţie structurat în cele 2 sectoare menţionate se regăseşte în Planul investiţional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030 publicat de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii.											
4. Sisteme alternative de mobilitate	Accesibilitate şi conectivitate Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă Siguranţă şi securitate	Suceava	4.1. Realizarea unor trasee pietonale	Crearea unui traseu dedicate circulaţiei pietonilor care să lege obiectivele turistic şi de gelerinaj din Municipiul Suceava: Cetatea de Scaun – Biserica Domnilelor – Biserica Sf. Dumitru – zona pietonală Ştefan cel Mare – Muzeul Bucovinei. Acesta va fi amenajat şi marcat distinct. Va conţine panouri de informare şi/ sau indicatoare de orientare către obiectivele principale.		DA		traseu	1	1.000.000	1.000.000	0	1.000.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Suceava	4.2. Dezvoltarea reţelei de piste dedicate circulaţiei bicicletelor în Municipiul Suceava	Intervenţia implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiţii de siguranţă: Str. Sofia Vicoveanca, B-dul 1 Decembrie 1918, B-dul 1 Mai, Str. Ştefan Cel Mare, B-dul Ana Ipătescu, Calea Unirii, Calea Burdujeni, Str. Cuza Vodă, Calea Obcinilor, B-dul George Enescu, Str. Marăşti, Str. Nicolae Bălcescu, Str. Universităţii, Str. Mitropoliei, Str. Parcului, Str. Bradetului, Aleea Cetatii, B-dul Academician Vasile Grecu, B-dul Corneliu Coposu, Str. 22 Decembrie 1989, Str. Apeductului, Str. Aurel VlaicuStr. Cernauti, Str. Ecaterina Teodoroiu, Str. Garii, Str. George Cosbuc, Str. Gheorghe Doja, Str. Grigore Alexandru Ghica, Str. Grigore Ureche, Str. Ilie Ilascu, Str. Ion Irimescu, Str. Izvoarele Cetatii, Str. Jean Bart, Str. Marasesti, Str. Mihai Eminescu, Str. Mihai Viteazul, Str. Mihail Kogalniceanu, Str. Mircea Septilici, Str. Nicolae Iorga, Str. Nicolae Labis, Str. Petru Rares, Str. Pictor Panaiteanu, Str. Scurta, Str. Serban Rusu Arbore, Str. Strandului, Str. Traian Vuia, Str. Trandafirilor, Str. Vasile Alecsandri, Str. Zamcei, Str. Zorilor, Lunca Raului Suceava. Aceste sectoare vor fi integrate cu pistele pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Suceava, rezultând o reţea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanţă locală şi turistică. În cadrul acestei intervenţii se va avea în vedere inclusiv achiziţionarea şi instalarea rastelelor pentru parcarea bicicletelor. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/ traseele vor avea o lăţime	DA	DA	DA	km	50	50.000	2.500.000	250.000	2.250.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, PNRR, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanţare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
				suficientă şi vor fi separate de circulaţia autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construirea pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării trotuarelor; când condiţiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lăţime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/ 1998 privind proiectarea şi realizarea străzilor în localităţile urbane). Se va urmări separarea fizică între pistele de biciclete şi spaţiile dedicate circulaţiei pietonale, acolo unde acest lucru este cazul.											
		Suceava	4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în Municipiul Suceava	Facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport şi agrement prin asigurarea posibilităţii de a închiria biciclete în anumite puncte: în zona centrală, la capetele traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătorilor. Intervenţia cuprinde componente de infrastructură (staţii/ chioşcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) şi componente de management (dotări dispecerat de tip hardware şi software).		DA		centru	10	25.000	250.000	25.000	225.000	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1, SEE	DA
		Suceava	4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spaţii partajate/ reglementări de tip zonă rezidenţială)	Această intervenţie presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spaţii partajate pentru pietoni şi traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităţilor competente în domeniul siguranţei rutiere vor fi create spaţii semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulaţiei pietonilor, cât şi autoturismelor, fără diferenţe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenţie va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în acelaşi timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Se propune următoarea ordine a priorităţii în circulaţie în spaţiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto-echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motociclete, autovehicule). Astfel de amenajări vor fi		DA		mp	20.000	400	8.000.000	0	4.000.000	4.000.000	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanţare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
				realizate în cartierele rezidentiale cu densitate ridicată de locuitori Cuza Vodă, Zamca, Mărăşeşti, George Enescu, Obcini.												
		Suceava	4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale	Această intervenţie va fi aplicată în zona Centrală a Municipiului Suceava prin reorganizarea circulaţiei pe Str. Ştefan cel Mare (în zona de Sud) şi pe infrastructura rutieră de legătura între Piaţa Centrală şi Str. Ştefan cel Mare (în zona de Nord). Se va recurge la extinderea zonei dedicate în prezent exclusiv deplasărilor pietonale (Str. Ştefan cel Mare, între Str. Curtea Domnească şi Str. Mitropoliei). Traficul auto va fi restricţionat, cu excepţia vehiculelor de aprovizionare şi de urgenţe. Această intervenţie va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în acelaşi timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone.			DA	mp	3.600	400	1.440.000	144.000	432.000	864.000	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Suceava	4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice şi hibride, respectiv a bicicletelor electrice	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenţii se vor achiziţiona şi instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice şi hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" şi de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", aşa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ staţii de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Suceava, asigurând un acces permanent şi nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător şi se va aloca şi marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice şi electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi.		DA	DA	staţie	300	7.500	2.250.000	225.000	750.000	1.275.000	Buget local, PNRR, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate POR NE 2021-2027, P4
					Periurbană	Localitate	Carteire				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030	
		Suceava	4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	Prin acest proiect se urmareste elaborarea si implementarea la nivelul Municipiului Suceava a unui Plan Local de Actiune prin care sa fie incurajate achizitionarea si utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrica in zona urbana, atat pentru institutiile publice, cat si pentru societatile private.		DA		buc.	1	20.000	20.000	10.000	10.000	0	Buget local, URBACT, Interreg, SEE, Mecanismul Financiar Norvegian, Alte surse	NU
		Suceava	4.8. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	Conceperea și implementarea unor campanii orientate către partajarea utilizării autoturismelor ("car pooling"), în special în rândul elevilor/ studenților, funcționarilor publici și angajaților din mediul privat.		DA		camp.	9	2.000	18.000	4.000	6.000	8.000	Buget local, URBACT, Interreg, Alte surse	NU
		Suceava	4.9. Accesibilizare treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici	În scopul susținerii deplasărilor pietonale se propune accesibilizarea treceri de pietoni pentru persoane cu deficiențe motorii și vârstnici. În cazul intersecțiilor semaforizate se va avea în vedere prelungirea timpului de verde pentru pietoni.		DA	DA	mp	600	5.000	3.000.000	300.000	900.000	1.800.000	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Suceava	4.10. Amenajare de trasee de plimbare în natura în zona periurbană: Dealul Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca	În scopul îmbunătățirii accesibilității în zonele cu potențial turistic și de agrement se propune amenajarea infrastructurii pentru deplasări pietonale și cu bicicleta în zona periurbană: Dealul Casei cu Apa, Dealul Mănăstirii, Parc Șipote, Pădurea Zamca.		DA		km	3	50.000	150.000	15.000	45.000	90.000	Buget local, Alte surse	NU
		Suceava	4.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)	Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile.		DA		camp.	9	3.500	31.500	7.000	10.500	14.000	Buget local, URBACT INTERREG, Alte surse	NU
		Suceava	4.12. Adaptarea regulamentului de acordare a licențelor de taxi în acord cu nevoile persoanelor cu dizabilități și cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului	În scopul asigurării accesibilității pentru persoanele de dizabilități se propune adaptarea regulamentului de acordare a autorizațiilor de taxi, în sensul introducerii obligativității deținerii de autovehicule adaptate pentru transportul acestor persoane de companiile de taxi. Totodată, pentru reducerea impactului asupra mediului se propune impunerea deținerii unui număr minim de autovehicule electrice în parcul operatorilor de taxi.		DA		reg.	1	10.000	10.000	10.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finantare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Suceava	4.13. Adaptarea regulamentelor aferente serviciilor de utilităţi publice în acord cu obiectivele de reducere a impactului asupra mediului	În scopul reducerii impactului asupra mediului se propune impunerea ca operatorii care prestează servicii de utilităţi publice să deţină în parcul auto un număr minim de autovehicule electrice.		DA		reg.	4	10.000	40.000	40.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
		Suceava	4.14. Construire parcări pentru biciclete la unităţile de învăţământ	În scopul susţinerii deplasărilor nemotorizate se propune amenajarea de parcări pentru biciclete în incinta unităţilor de învăţământ.		DA		loc	2000	100	200.000	20.000	60.000	120.000	Buget local, POR NE 2021-2027, Alte surse	DA
		Suceava	4.15. Amenajare parcări (rastele) pentru biciclete dotate cu sisteme antifurt	În scopul susţinerii deplasărilor nemotorizate se propune amenajarea de parcări pentru biciclete în vecinătatea obiectivelor de interes la nivel local (comerciale, administrative, economice).		DA		buc.	2000	100	200.000	20.000	60.000	120.000	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Suceava	4.16. Achiziţie de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală	În vederea îmbunătăţirii calităţii aerului în mediul urban şi creşterii eficienţei energetice la nivelul autorităţii publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziţionarea de autovehicule electrice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale şi autospecializate).		DA		buc.	40	60.000	2.400.000	240.000	720.000	1.440.000	Buget local, Alte surse	NU
		Adâncata	4.17. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Adâncata	În scopul susţinerii transportului nemotorizat şi îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei se propune amenajarea de trotuare şi alei pietonale/ modernizarea celor existente.		DA	DA	mp	2000	500	1.000.000	100.000	300.000	600.000	Buget local, Alte surse	NU
		Adâncata	4.18. Achiziţie de mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală	În vederea îmbunătăţirii calităţii aerului în mediul urban şi creşterii eficienţei energetice la nivelul autorităţii publice locale se propune înnoirea parcului de autovehicule prin achiziţionarea de autovehicule electrice (autoturisme, autoutilitare, autospeciale şi autospecializate).		DA		buc.	10	60.000	600.000	60.000	180.000	360.000	Buget local, Alte surse	NU
		Adâncata	4.19. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice şi hibride, respectiv a bicicletelor electrice	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenţii se vor achiziţiona şi instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice şi hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" şi de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", aşa		DA		statie	20	7.500	150.000	15.000	45.000	90.000	Buget local, PNRR, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030	
				cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte / stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Adâncata, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilități.										
		Adâncata	4.20. Realizare rețea de piste dedicate circulației bicicletelor	Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță: DN29A Adâncata - Suceava (porțiunea de drum care traversează pădurea).		DA		km	6	50.000	300.000	30.000	90.000	180.000	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Bosanci	4.21. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte / stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Bosanci, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilități.		DA		stație	30	7.500	225.000	22.500	67.500	135.000	Buget local, PNRR, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finantare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Bosanci	4.22. Plan Local de Acţiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice	Prin acest proiect se urmareste elaborarea şi implementarea la nivelul Comunei Bosanci a unui Plan Local de Acţiune prin care sa fie incarjate achiziţionarea si utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrica atat pentru institutiile publice, cat şi pentru societatile private.		DA		buc.	1	5.000	5.000	5.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
		Bosanci	4.23. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducători de utilaje agricole, conducători de atelaje, elevi)	Cu scopul creşterii gradului de siguranţă a circulaţiei, se vor realiza campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utilare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile.		DA		camp.	9	1.000	9.000	2.000	3.000	4.000	Buget local, Alte surse	NU
		Ipoteşti	4.24. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Ipoteşti	În scopul susţinerii transportului nemotorizat şi îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente.		DA	DA	mp	2000	500	1.000.000	100.000	300.000	600.000	Buget local, Alte surse	NU
		Ipoteşti	4.25. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice şi hibride, respectiv a bicicletelor electrice	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitarea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenţii se vor achiziţiona şi instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice şi hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" şi de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", aşa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ staţii de încărcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Ipoteşti, asigurând un acces permanent şi nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător şi se va aloca şi marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice şi electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi.		DA		staţie	5	7.500	37.500	3.750	11.250	22.500	Buget local, PNRR, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Moara	4.26. Amenajare piste de biciclete în Comuna Moara	Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță, într-o rețea integrată cu cea din Municipiul Suceava.		DA		km	5	50.000	250.000	25.000	75.000	150.000	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Moara	4.27. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride, respectiv a bicicletelor electrice	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încarcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Moara, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilități.		DA		statie	5	7.500	37.500	3.750	11.250	22.500	Buget local, PNRR, Alte surse	NU
		Pătrăuți	4.28. Amenajare/ modernizare trotuare și sistem de colectare ape meteorice de-a lungul DJ 208Y în Comuna Pătrăuți	În scopul susținerii transportului nemotorizat și îmbunătățirii siguranței circulației se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente.		DA		mp	2000	500	1.000.000	300.000	700.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		Pătrăuți	4.29. Amenajare piste de biciclete în Comuna Pătrăuți	Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță, într-o rețea integrată cu cea din Municipiul Suceava.		DA		km	7	50.000	350.000	35.000	105.000	210.000	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Pătrăuți	4.30. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) în comuna Pătrăuți	Facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: în zona centrală, la capetele traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătorilor.		DA		centru	5	25.000	125.000	12.500	37.500	75.000	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1, SEE	DA

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanţare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
				Intervenţia cuprinde componente de infrastructură (staţii/ chioşcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) şi componente de management (dotări dispecerat de tip hardware şi software).												
		Pătrăuţi	4.31. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice şi hibride, respectiv a bicicletelor electrice	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenţii se vor achiziţiona şi instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice şi hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală" şi de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", aşa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ staţii de încărcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Pătrăuţi, asigurând un acces permanent şi nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător şi se va aloca şi marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice şi electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilităţi.		DA		staţie	5	7.500	37.500	3.750	11.250	22.500	Buget local, PNRR, Alte surse	NU
		Salcea	4.32. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Oraşul Salcea	În scopul susţinerii transportului nemotorizat şi îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente.		DA	DA	mp	4000	500	2.000.000	200.000	600.000	1.200.000	Buget local, Alte surse	NU
		Salcea	4.33. Amenajare trotuare pe DJ 290A/ Str. Aeroportului în Oraşul Salcea	În scopul susţinerii transportului nemotorizat şi îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente.		DA		mp	6400	500	3.200.000	320.000	2.880.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		Şcheia	4.34. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice şi hibride, respectiv a bicicletelor electrice	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenţii se vor achiziţiona şi instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice şi electrice hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere		DA		staţie	100	7.500	750.000	75.000	225.000	450.000	Buget local, PNRR, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030	
				normală" și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Comunei Șcheia, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilități.										
		Șcheia	4.35. Amenajare/ modernizare trotuare pe străzile de interes local în Comuna Șcheia	În scopul susținerii transportului nemotorizat și îmbunătățirii siguranței circulației se propune amenajarea de trotuare/ modernizarea celor existente.		DA	DA	mp	2000	500	1.000.000	100.000	300.000	600.000	Buget local, Alte surse	NU
5. Managementul traficului	Siguranță și securitate Protejarea mediului și dezvoltare durabilă Eficiență economică	Suceava	5.1. Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții	Intervenția presupune crearea unui sistem integrat de management al traficului în Municipiul Suceava care să cuprindă următoarele subsisteme: (1) Sistem de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, care va asigura prioritate de circulație pentru mijloacele de transport public în intersecțiile semnalizate/ semaforizate; (2) Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor (contorizare și clasificare); 3) Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware; (4) Extinderea sistemului de monitorizare video CCTV, cu precădere în intersecții; (5) Amenajare/ reamenajare intersecții; (6) Amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat; (7) Plantarea de perdele verzi pe artera principală de circulație. Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport.	DA			sist.	1	5.000.000	5.000.000	500.000	4.500.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA

Tematică	Obiective strategice	UAT	Interventie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finantare	Eligibil-itate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Suceava	5.2. Realizarea unei aplicatii informatice care să ofere informatii în timp real cu privire la problemele de trafic	Se propune realizarea unei aplicatii informatii gazduita pe site-ul primariei, care sa ofere informatii in timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se executa lucrari etc. si totodata sa ofere posibilitatea utilizatorilor retelei de transport sa semnalezе zonele cu probleme de infrastructura, care necesita interventii (lucrari de reabilitare etc).		DA		buc.	1	20.000	20.000	20.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
		Suceava	5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride	Prin această interventie se propune amenajarea de parcări de tip Park&Ride la iesire din zona de SV a localității, pe DN 29 spre Botoșani, la ieșirea din Sud, pe DN2 și în zona podului peste Râul Suceava . Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din componerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Suceava și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO_2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier).	DA	DA		buc.	3	250.000	750.000	75.000	675.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Suceava	5.4. Amenajare parcări de reședință și reabilitarea celor existente	Suplimentarea capacităţii parcărilor de reşedinţă prin reorganizarea spaţiilor şi construirea de parcări colective înierbate/subterane/supraterane cu terasa verde. Implementarea acestui proiect va sta la baza regenerării urbane, spaţiul public din zonele cu locuinţe colective putând fi redat cetăţenilor. În aceste facilitati de parcare vor fi amenajate si semnalizate vizibil locuri destinate exclusiv vehiculelor electrice, care vor avea acces la infrastructura de incarcare cu energie electrica. Identificarea locurilor pretabile pentru aceste parcari rezidentiale se va realiza in cadrul unui studiu. Într-o primă fază se vor avea în vedere zone cu acces din Str. Duzilor, Str. Ştefan Tomşa, Str. Petru Rareş.		DA	DA	loc	5000	3.000	15.000.000	4.500.000	4.500.000	6.000.000	Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanţare	Eligibil-itate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Suceava	5.5. Realizare centru de management comunitar pentru servicii publice	Intervenţia constă în crearea unui centru de management comunitar pentru servicii publice (integrare şi analiză informaţii trafic etc.), care să permită integrarea cu sistemul de management al traficului inclusiv pentru transportul public.		DA		buc.	1	2.500.000	2.500.000	250.000	2.250.000	0	Buget local, POR NE 2021-2027 P4, Alte surse	DA
		Suceava	5.6. Reconfigurare intersecţie strada Traian Vuia cu Calea Unirii	În scopul îmbunătăţirii siguranţei se propune reconfigurare intersecţie Str. Traian Vuia - Calea Unirii prin amenajare sens giratoriu şi semaforizare integrată.		DA		buc.	1	300.000	300.000	300.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
		Suceava	5.7. Realizarea de studii de impact pentru parcări subterane pentru fiecare cartier	Pentru determinare soluţiilor optime de amenajare a parcărilor subterane se propune realizarea unor studii de impact pentru fiecare cartier.		DA		buc.	1	200.000	200.000	200.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU
		Suceava	5.8. Elaborare politică de parcare la nivel urban	Studiu în vederea definirii politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinaţie zona centrală şi realizarea unui sistem unitar de management pentru parcările publice.		DA		buc.	1	100.000	100.000	100.000	0	0	Buget local, URBACT, Interreg, SEE, Mecanismul Financiar Norvegian, Alte surse	NU
		Suceava	5.9. Elaborare şi implementare de reglementări privind introducerea de restricţii ale vitezei de circulaţie în zonele vulnerabile	Intervenţia presupune realizarea unui studiu prin care să se identifice zonele cu vulnerabilitate ridicată (zonele aglomerate, zonele cu densitate rezidenţială mare, în apropierea unităţilor de învăţământ, a pieţelor, etc.) din punct de vedere al siguranţei circulaţiei şi prin care să se stabilească măsurile necesare de management al traficului în scopul reducerii vitezei de circulaţie. Intervenţia va asigura şi implementarea măsurilor necesare (semnalistică de restricţionare, obstacole care obligă la reducerea vitezei de deplasare etc.).		DA	DA	reglem.	1	100.000	100.000	30.000	40.000	30.000	Buget local, SEE, Mecanismul Financiar Norvegian, Alte surse	NU
		Suceava	5.10. Elaborare şi implletare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilităţi publice	Serviciile de utilităţi publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoiului menajer, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfăşurării circulaţiei să fie minim.		DA		reglem.	1	10.000	10.000	10.000	0	0	Buget local, SEE, Mecanismul Financiar Norvegian, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finantare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030	
		Suceava	5.11. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tinerilor	Educaţia rutieră a tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în scoli, în spaţiile publice, etc., în vederea deprinderii de către aceştia a conduitei preventive şi a orientării către modurile de transport durabile. Se propune derularea anuală a acestor campanii.		DA		camp.	9	2.000	18.000	4.000	6.000	8.000	Buget local, SEE, Mecanismul Financiar Norvegian, Alte surse	NU
		Suceava	5.12. Derulare campanii de educaţie rutieră adresate tuturor categoriilor de participanţi la trafic (conducătorilor auto, pietoni, bicicliști)	Cu scopul creşterii gradului de siguranţă a circulaţiei, se vor realiza campanii de informare şi comunicare a tuturor participanţilor la trafic asupra modului preventiv de utilare a spaţiilor dedicate circulaţiei publice şi pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezenţa în trafic a bicicliştilor. Se propune derularea anuală a acestor campanii.		DA		camp.	9	2.000	18.000	4.000	6.000	8.000	Buget local, URBACT, Interreg, SEE, Mecanismul Financiar Norvegian, Alte surse	NU
		Suceava	5.13. Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcţională	Amenajare parcări pentru mijloacele de transport de mare tonaj în zona urbană funcţională.		DA		loc	80	2.000	160.000	32.000	128.000	0	Buget local, Alte surse	NU
		Adâncata	5.14. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului	În scopul îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei se propune amplasarea de treceri de pietoni inteligente (pe bază de senzori care să permită semnalizarea intensă a trecerii în momentul utilizării acesteia de către un pieton).		DA		sist.	1	200.000	200.000	40.000	80.000	80.000	Buget local, Alte surse	NU
		Bosanci	5.15. Elaborare şi implementare de reglementări privind introducerea de restricţii ale vitezei de circulaţie în zonele vulnerabile	Intervenţia presupune realizarea unui studiu prin care să se identifice zonele cu vulnerabilitate ridicată (zonele aglomerate, zonele cu densitate rezidenţială mare, în apropierea unităţilor de învăţământ, a pieţelor, etc.) din punct de vedere al siguranţei circulaţiei şi prin care să se stabilească măsurile necesare de management al traficului în scopul reducerii vitezei de circulaţie. Intervenţia va asigura şi implementarea măsurilor necesare (semnalistică de restricţionare, obstacole care obligă la reducerea vitezei de deplasare etc.).		DA	DA	reglem.	1	10.000	10.000	10.000	0	0	Buget local, SEE, Mecanismul Financiar Norvegian, Alte surse	NU
		Pătrăuţi	5.16. Amenajare intersecţie de tip sens giratoriu DN 2-DJ 208V	În scopul îmbunătăţirii siguranţei circulaţiei se propune amenajarea intersecţiei DN 2-DJ 208V prin construirea unui sens giratoriu.		DA		buc.	1	250.000	250.000	250.000	0	0	Buget local, Alte surse	NU

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Salcea	5.17. Amenajare locuri de parcare în Orașul Salcea	Propunerea are ca obiectiv amenajarea de locuri de parcare în apropierea instituțiilor publice din Orașului Salcea		DA		Loc	200	1.500	300.000	60.000	120.000	120.000	Buget local, Alte surse	NU
		Salcea	5.18. Dezvoltare sistem integrat de management al traficului	În scopul îmbunătățirii siguranței circulației se propune amplasarea de semafoare inteligente cu sisteme de monitorizare a traficului și limitarea vitezei la nivelul trecerilor de pietoni, situate în dreptul instituțiilor publice cu acces direct la Str. Calea Sucevei (DN29-E85).		DA		sist.	1	500.000	500.000	100.000	200.000	200.000	Buget local, Alte surse	NU
		Șcheia	5.19. Amenajare parcări colective	Propunerea are ca obiectiv amenajarea de locuri de parcare în Comuna Șcheia.		DA		loc	40	1.000	40.000	8.000	16.000	16.000	Buget local, Alte surse	NU
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	Accesibilitate și conectivitate Siguranță și securitate Protejarea mediului și dezvoltare durabilă	Suceava	6.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor. Proiect tratat la punctul 4.2	Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță: Str. Sofia Vicoveanca, B-dul 1 Decembrie 1918, B-dul 1 Mai, Str. Stefan Cel Mare, B-dul Ana Ipătescu, Calea Unirii, Calea Burdujeni, Str. Cuza Vodă, Calea Obcinilor, B-dul George Enescu, Str. Mărăști, Str. Nicolae Bălcescu, Str. Universității, Str. Mitropoliei, Str. Parcului, Str. Bradetului, Aleea Cetatii, B-dul Academician Vasile Grecu, B-dul Corneliu Coposu, Str. 22 Decembrie 1989, Str. Apeductului, Str. Aurel VlaicuStr. Cernauti, Str. Ecaterina Teodoroiu, Str. Garii, Str. George Cosbuc, Str. Gheorghe Doja, Str. Grigore Alexandru Ghica, Str. Grigore Ureche, Str. Ilie Ilascu, Str. Ion Irimescu, Str. Izvoarele Cetatii, Str. Jean Bart, Str. Marasesti, Str. Mihai Eminescu, Str. Mihai Viteazul, Str. Mihail Kogalniceanu, Str. Mircea Septilici, Str. Nicolae Iorga, Str. Nicolae Labis, Str. Petru Rares, Str. Pictor Panaiteanu, Str. Scurta, Str. Serban Rusu Arbore, Str. Strandului, Str. Traian Vuia, Str. Trandafirilor, Str. Vasile Alecsandri, Str. Zamcei, Str. Zorilor, Lunca Raului Suceava. Aceste sectoare vor fi integrate cu pistele pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Suceava, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcarea bicicletelor. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/ traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construirea		DA	DA	km	50	50.000						

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenţie	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanţare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
				pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării trotuarelor; când condiţiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lăţime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/ 1998 privind proiectarea şi realizarea străzilor în localităţile urbane). Se va urmări separarea fizică între pistele de biciclete şi spaţiile dedicate circulaţiei pietonale, acolo unde acest lucru este cazul.											
		Suceava	6.2. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasarilor pietonale. Proiect tratat la punctul 4.5	Această intervenţie va fi aplicată în zona Centrală a Municipiului Suceava prin reorganizarea circulaţiei pe Str. Ştefan cel Mare (în zona de Sud) şi pe infrastructura rutieră de legătura între Piaţa Centrală şi Str. Ştefan cel Mare (în zona de Nord). Se va recurge la extinderea zonei dedicate în prezent exclusiv deplasărilor pietonale (Str. Ştefan cel Mare, între Str. Curtea Domnească şi Str. Mitropoliei). Traficul auto va fi restricţionat, cu excepţia vehiculelor de aprovizionare şi de urgenţe. Această intervenţie va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în acelaşi timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone.			DA	mp	3.600	250					
7. Structură intermodală şi operaţiuni urbanistice necesare	Accesibilitate şi conectivitate Eficienţă economică Protejarea mediului şi dezvoltare durabilă	Suceava	7.1. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.3	Prin această intervenţie se propune amenajarea de parcări de tip Park&Ride la ieşire din zona de SV a localităţii, pe DN 29 spre Botoşani, la ieşirea din Sud, pe DN2 şi în zona podului peste Râul Suceava . Aceste facilităţi vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum şi cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obţine reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din componerea fluxurilor de penetraţie în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obţinându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Suceava şi, pe cale de consecinţă, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilităţile nou create nu vor fi destinate necesităţilor de parcare ale zonelor rezidenţiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier).	DA	DA		buc.	3	250.000					

Tematică	Obiective strategice	UAT	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR NE 2021-2027, P4
					Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere				Total	2021-2023	2024-2026	2027-2030		
		Suceava	7.2. Amenajarea unor noduri intermodale de transport în Municipiul Suceava. Proiect tratat la punctul 2.8	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune dezvoltarea intermodalității prin realizarea unor terminale de transport public (în zona Gării Burdujeni, pe Str. Traian Vuia).	DA	DA		buc.	2,00	1.500.000						
		Ipoteşti	7.3. Amenajare terminal intermodal în Comuna Ipoteşti. Proiect tratat la punctul 2.18	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Comuna Ipoteşti.	DA	DA		buc.	1,00	750.000						
		Moara	7.4. Amenajare terminal intermodal în Comuna Moara. Proiect tratat la punctul 2.23	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Comuna Moara.	DA	DA		buc.	1,00	750.000						
		Salcea	7.5. Amenajare terminal intermodal în Orașul Salcea. Proiect tratat la punctul 2.28	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Orașul Salcea.	DA	DA		buc.	1,00	750.000						
		Șcheia	7.6. Amenajare terminal intermodal în Comuna Șcheia. Proiect tratat la punctul 2.32	În scopul creșterii atractivității transportului public se propune realizarea unui terminal de transport public în Comuna Șcheia.				buc.	1,00	750.000						
8. Aspecte instituționale	Eficiență economică Accesibilitate și conectivitate	Suceava	8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD pentru ZUF Suceava	Măsura constă în asigurarea resurselor necesare funcționării structurii interne ale cărei responsabilități se axează pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.		DA		buc.	1	259.200	259.200	57.600	86.400	115.200	Buget local	NU
		Suceava	8.2. Incheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	Încheierea unui nou Contract de servicii publice pentru transportul public de călători, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370.		DA		buc.	2	30.000	60.000	30.000	0	30.000	Buget local	NU

COSTURI P.M.U.D. Zona Urbană Funcţională Suceava

Total: 225.576.200 EUR

din care:

- **în perioada 2021-2023: 61.874.850 EUR**
- **în perioada 2024-2026: 104.856.650 EUR**
- **în perioada 2027-2030: 58.844.700 EUR**

Costuri eligibile POR Nord-Est 2021-2027: 96.055.000 EUR

NOTE:

I. Lista de proiecte este organizată pe Tematicile de mobilitate impuse în cuprinsul PMUD specificat în Normele metodologice de aplicare a Legii 350/ 2001. Există proiecte care se încadrează în mai multe tematici, acestea fiind alocate în consecinţă, însă costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în lista.

II. Proiecte cu impact la nivelul reţelei majore de transport, ale căror costuri nu sunt incluse în costurile necesare pentru implementarea PMUD al Zona Urbană Funcţională Suceava întrucât vor fi suportate de altă entitate admnistrativă (CNAIR / CFR / Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii): 1.4. Realizare centură - latura de Est; 1.23. Drumul de mare viteză Paşcani – Suceava (A7) şi drum de mare viteză Suceava – Siret Frontieră (drum expres); 2.11. Reabilitarea Gării Iţcani şi colaborarea cu CFR pentru introducerea unei conexiuni de tren cu frecvenţa de minim 30 de minute între cele 2 gări, integrate în reţeaua de transport în comun; 2.12. Reabilitarea infrastructurii feroviare şi operarea în ZUF Suceava.