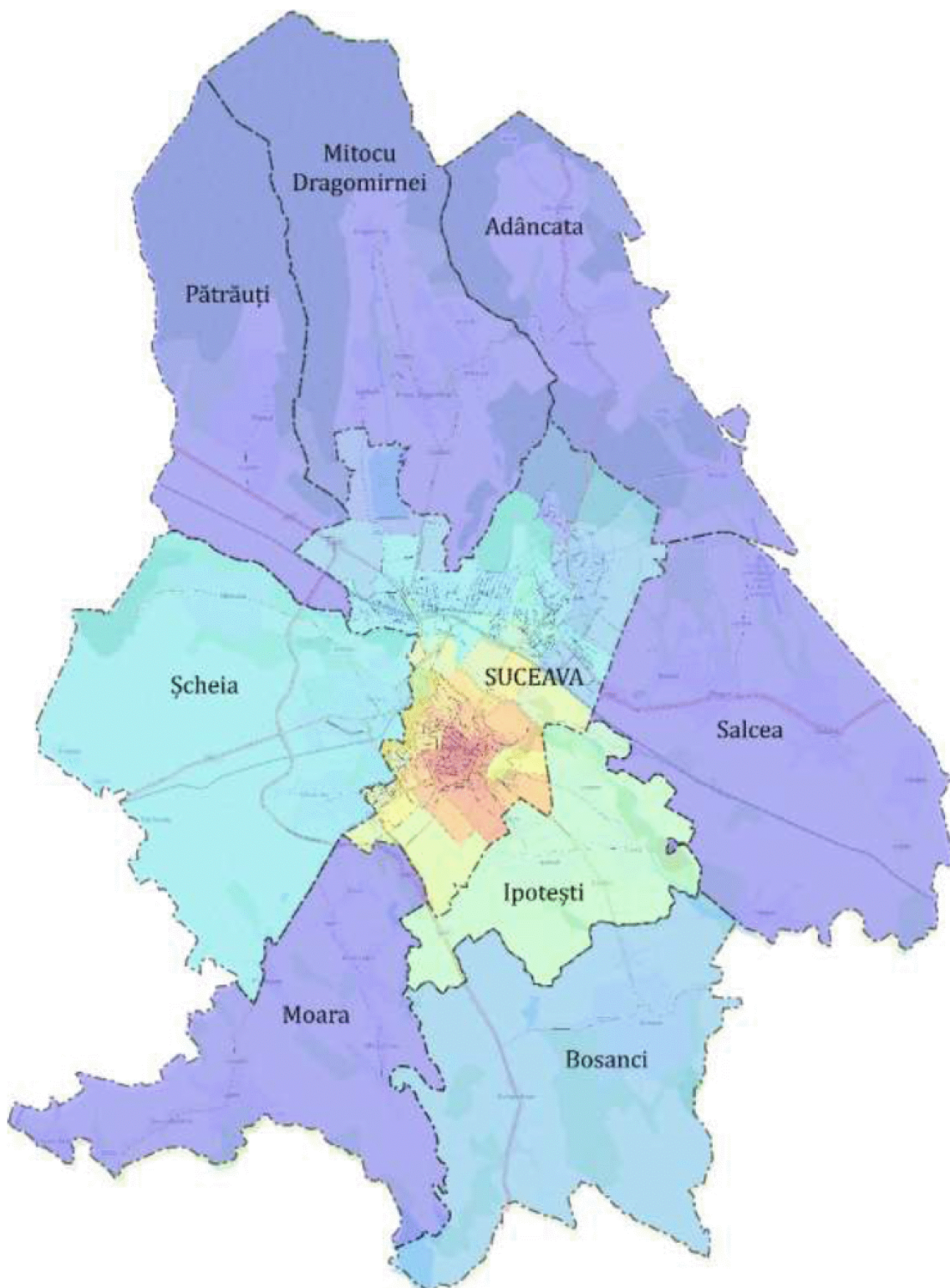




**MUNICIPIUL
SUCEAVA**

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

AL ZONEI URBANE FUNCȚIONALE SUCEAVA



Beneficiar: **MUNICIPIUL SUCEAVA**

Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**

2022

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

AL ZONEI URBALE 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





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 Climă 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 SITUAȚIEI 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. Rețeaua stradală	83
2.3. Transport public	108
2.3.1. Transport public local	109
2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate	118



2.3.3. Transport public interjudețean 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. Distribuția pe destinații	188
3.4.3. Alegerea modală	189
3.4.4. Distribuția 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 substanțe 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 priorizare	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 ține cont de faptul că aproximativ 72% dintre cetățenii europeni locuiesc în mediul urban, unde se consumă 75% din energia totală și unde 98% dintre călătoriile urbane efectuate au o lungime mai mică de 5 km. Așadar, 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 condițiile în care valoarea medie la nivelul Uniunii Europene în același 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 Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (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 cetățenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, în vederea creșterii calității vieții. 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 evoluție 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 îmbunătățirea indicatorilor de mobilitate pe termen mediu, până la nivelul anului 2030. Totodată, planul stabilește 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 tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea teritoriilor, mediu înconjurător, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate publică și între autoritățile învecinate.

Prezentul plan prezintă o viziune sustenabilă de dezvoltare pentru ZUF Suceava și ține cont de costurile și beneficiile sociale, prin "internalizarea costurilor externe". Nu în ultimul rând, trebuie subliniat faptul că planificarea pentru viitorul orașului în cadrul PMUD este centrată pe cetățeni. Cetățenii Zonei Urbane Funcționale Suceava, în calitate de călători, oameni de afaceri, consumatori, clienți, sau orice rol ar putea avea ei, sunt parte a soluției, 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 Ordonanța de Urgență 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 funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin Programul Operațional Regional Nord - Est 2021 – 2027, Planul Național de Redresare și Reziliență, alte programe operaționale, respectiv alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează 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 Investiții 4e, Obiectivul Specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, existența documentului strategic "*Plan de mobilitate urbană durabilă*" a reprezentat criteriul fundamental pentru finanțarea proiectelor de îmbunătățire a mobilității la nivel urban prin intermediul Programului Operațional 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, finanțarea proiectelor pentru mobilitate urbană este condiționată de existența unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, instrument de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială 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 finanțare disponibile în exercițiul financiar 2021-2027. Prin implementarea măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse se estimează soluționarea probleme identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități 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 ținut 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 accidente 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 aceștia să își recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava reprezintă instrumentul de planificare și management pe care autoritățile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce privește atingerea obiectivelor generale de îmbunătățire a calității mediului, a competitivității și siguranței, prin conturarea de politici sectoriale integrate și măsuri privind întărirea cooperării instituționale, managementul mobilității 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 și durabile, sinergii între măsurile de îmbunătățire a siguranței și securității, integrarea mobilității 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 și țintelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea, precum și identificarea lecțiilor învățate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională 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 îmbunătățirea 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 CO₂, 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 și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare 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;

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, Planul de Mobilitate Urbană (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 și culturală, de amenajare a spațiului, de mediu, locuire, transport, spații și echipamente publice și servicii;

b) strategia de dezvoltare spațială a localității;

c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;

d) planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice;

e) planul de mobilitate urbană.

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

- Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și 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 inițitoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților 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 și urbanismului și de structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei ședințe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism, Comisia de circulații/Comisia de siguranță rutieră și fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor sau consiliilor județene, și se aprobă de către consiliile locale. În situația în care P.M.U. a fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităților administrativ-teritoriale, documentația se avizează de către acestea și se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competență în statut;
- Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul PUG și P.M.U., acestea pot fi elaborate concomitent, bazându-se pe o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat. În acest sens, autoritățile publice locale pot organiza grupuri de lucru comune;
- Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă se face prin preluarea/ integrarea/ analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populației și locuințelor și din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială și la nivel de unitate teritorială de referință, necesare în vederea realizării prognozei distribuției în profil spațial a populației și locurilor de muncă, precum și 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 consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și agenți economici din teritoriul studiat, care au potențial major de atragere și generare a traficului;
- P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective:
 - ❖ *îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;*
 - ❖ *reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;*
 - ❖ *asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/ periurbane;*
 - ❖ *asigurarea unui mediu sigur pentru populație;*
 - ❖ *asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru cele cu dizabilități.*
- P.M.U. utilizează măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură pentru atingerea celor 5 obiective, luând în considerare următoarele arii de intervenție:
 - ❖ *corelarea modurilor de transport cu densitatea urbană;*
 - ❖ *crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;*
 - ❖ *promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;*
 - ❖ *reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;*
 - ❖ *organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;*
 - ❖ *organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;*
 - ❖ *stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor nemotorizate etc.);*



- ❖ *restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona garilor, 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 orașelor, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și protecția mediului din orașe. În acest sens, orașele europene se confruntă cu cinci provocări, la care trebuie să se răspundă în cadrul unei abordări integrate:

- *Orașe cu trafic fluid;*
- *Orașe mai puțin poluate;*
- *Transport urban mai inteligent;*
- *Transport urban accesibil;*
- *Transport urban în condiții de siguranță și securitate.*

În contextul dezvoltării durabile, zonele urbane se confruntă cu o provocare imensă: aceea de a reconcilia dezvoltarea economică a orașelor și accesibilitatea, pe de o parte, cu ameliorarea calității vieții și cu protecția mediului, pe de altă parte. Astfel, crearea unei “noi culturi a mobilității urbane” se va putea realiza prin îmbunătățirea cunoștințelor referitoare la mobilitatea durabilă și îmbunătățirea procesului de colectare a datelor cu privire la mobilitate.

1.2.1.2. Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

Acest document vine în completarea Cărții Verzi și 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 CO₂ 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 - Conducusul 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 Parcurș 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 Parcurș 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 parcurș pentru trecerea la o economie cu emisii reduse de carbon în 2050”.

Cartea Albă publicată în anul 2011 solicită o reducere a emisiilor de CO₂ generate de sectorul transporturilor de cel puțin 60% până în 2050 (comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990), în condițiile asigurării dezvoltării sistemului de transport global și satisfacerii nevoilor de mobilitate. Documentul punctează diverse obiective referitoare la rețelele 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 CO₂** în marile aglomerări urbane până în **2030**;

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

Cartea Albă identifică necesitatea existenței unor strategii de dezvoltare urbană complexe care să conducă la reducerea congestiei și a emisiilor de substanțe poluante și gaze cu efect de seră, strategii rezultate în urma unei abordări integrate, care implică amenajarea teritoriului, sisteme de tarificare, 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 instituțiilor europene cu scopul de a încuraja statele membre să ia măsuri mai hotărâte și mai bine coordonate.

Anexa acestui document prezintă conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), creionat în urma unui amplu proces de consultare între experți în mobilitate durabilă și factori interesați la nivelul Uniunii Europene. Conceptul reflectă un larg consens în privința principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate urbană durabilă, recomandând adaptarea la circumstanțele 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, finanțat de Comisia Europeană, a fost elaborat ghidul “Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui plan sustenabil de mobilitate urbană”.

Ghidul este destinat specialiștilor din domeniul transportului și mobilității urbane, precum și altor actori implicați în dezvoltarea și 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 activitățile de dezvoltare și implementare ale planului.

«Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare, între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate».

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilității 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 mobilității urbane durabile contribuie la creșterea calității vieții și 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 puțin poluante, precum și 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, diferențierea 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 mobilității 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 mobilității 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. Liniile directe 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 directe 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 și de atenuare. Măsurile de reducere sunt elaborate pentru următoarele sectoare economice: energie, transport, procese industriale; solvenți și utilizarea de alte produse; agricultură; folosința terenurilor, schimbarea folosinței terenurilor și silvicultură; managementul deșeurilor. Componenta de adaptare a Strategiei enumeră 13 sectoare prioritare pentru monitorizarea impacturilor schimbărilor climatice: industrie; agricultură și pescuit; turism; sănătate publică; infrastructură, construcții și planificare urbanistică; transport; resurse de apă; păduri; energie; biodiversitate; asigurări; activități recreative; educație. În cadrul acestei componente sunt identificate și măsurile de adaptare care să orienteze elaborarea de politici pentru sectoarele sus-menționate. Acestea includ:

- integrarea măsurilor de adaptare la efectele schimbărilor climatice în momentul implementării și modificarea legislației și politicilor actuale și viitoare;
- revizuirea tuturor strategiilor și programelor naționale astfel încât să includă cerințele de modificare a politicilor sectoriale;
- creșterea nivelului de conștientizare publică și dezvoltarea comunicării pentru implementarea măsurilor de adaptare la nivel local.

«Componenta de adaptare la efectele schimbărilor climatice din Strategia națională privind schimbările climatice 2013-2020 este menită să reprezinte o abordare generală și practică a adaptării la efectele schimbărilor climatice în România, furnizând direcția și orientările diferitelor sectoare pentru a stabili planuri specifice de acțiune care vor fi actualizate periodic, ținând seama de cele mai recente concluzii științifice privind scenariile climatice precum și de necesitățile sectoriale. Această abordare este o integrare a adaptării în toate sectoarele relevante și va lăsa fiecărui sector libertatea de a găsi cele mai bune soluții 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 naționale asumate și adaptarea la efectele schimbărilor climatice, ținând cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice și de documentele relevante elaborate la nivel european și menționate anterior, precum și de experiența și cunoștințele dobândite în cadrul unor acțiuni de colaborare cu parteneri din străinătate și instituții internaționale 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 rezidențial pentru a contribui la reducerea cu 20% a emisiilor de CO₂ 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 obținerea finanțării proiectelor de investiții din fondurile disponibile în perioada de programare 2014 – 2020, între România și Comisia Europeană a fost încheiat un acord de parteneriat în care sunt incluse cinci fonduri structurale și de investiții 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)* și (v) *Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (EMFF)*.

Acordul de parteneriat vizează următoarele provocări și prioritățile aferente:

- *Promovarea competitivității și a dezvoltării locale în vederea consolidării sustenabilității operatorilor economici și a îmbunătățirii atractivității regionale;*
- *Dezvoltarea capitalului uman prin creșterea ratei de ocupare a forței de muncă și a numărului de absolvenți din învățământul terțiar, oferind totodată soluții pentru provocările sociale severe și combaterea sărăciei, în special la nivelul comunităților defavorizate sau marginalizate ori din zonele rurale;*
- *Dezvoltarea infrastructurii fizice, atât în sectorul TIC, cât și în sectorul transporturilor, în vederea sporirii accesibilității regiunilor din România și a atractivității acestora pentru investitori;*
- *Încurajarea utilizării durabile și eficiente a resurselor naturale prin promovarea eficienței energetice, a unei economii cu emisii reduse de carbon, a protecției mediului și a adaptării la schimbările climatice;*
- *Consolidarea unei administrații publice moderne și profesioniste prin intermediul unei reforme sistemice, orientată către soluționarea erorilor structurale de guvernanță.*

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

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

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

«Crearea cadrului necesar pentru sprijinirea și ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și 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 și politic. Nivelul tehnic presupune elaborarea studiilor de fundamentare, care conduc la un proces de planificare strategică teritorială cu caracter tehnico-științific, iar nivelul politic intervine în etapele ce privesc formularea de obiective strategice.

În cadrul studiilor de fundamentare se regăsește *"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, ținând 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 și prioritățile pentru dezvoltarea rețelelor 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 activitățile care s-au finanțat s-a avut în vedere realizarea unor intervenții concentrate și fundamentate care să se bazeze pe importanța accesibilității unui număr important de locuitori, pentru conectarea zonelor rurale și urbane cu oportunitățile oferite de centrele economice importante din regiune, asigurând și accesul spre zonele cu înalt potențial turistic, inclusiv extinderea către piețe internaționale, prin accesul la rețelele de transport internațional. Totodată, prin investițiile cofinanțate de POR a fost acordată o atenție deosebită realizării conexiunilor (prin modernizare și creștere a portanței 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 cărei existență condiționează accesarea fondurilor 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 instituții 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 intermodale, 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 și sisteme publice digitale*
- *Pilonul III. Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii*
 - ❖ *III.1 Reforme fiscale și reforma sistemului de pensii*
 - ❖ *III.2 Suport pentru sectorul privat, cercetare, dezvoltare și inovare*
- *Pilonul IV Coeziune socială și teritorială*
 - ❖ *IV.1 Fondul local pentru tranziția 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 desconggestionarea 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 asimilate 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 1.1.1. *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 documentației, la orizontul anului 2030, Regiunea Nord-Est va fi un spațiu 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 viață și reducerea decalajelor de dezvoltare intra și inter regionale.

Strategia de Dezvoltarea Regională are la bază următoarele priorități tematice:

- Dezvoltarea unei economii competitive
- Dezvoltarea capitalului uman
- Protejarea mediului și 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 bărbați 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 acțiunile acestora. Realizarea unei specializări inteligente se estimează că se va realiza prin proiecte generate, depuse și implementate de o varietate de organizații din Regiunea Nord-Est, acționând de o manieră coordonată. Astfel, pentru următoarea perioadă au fost identificate următoarele priorități:

- Dezvoltarea competențelor 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 practică 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 următoarele 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 decalajelor 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** – Îmbunătățirea 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 prioritățile (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 acțiuni 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, experiențe, 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 parcarilor, 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 CO₂ pentru Județul Suceava pentru perioada 2017-2023

Strategia Județeană de Reducere a Emisiilor de CO₂ 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 emisiilor de CO₂ la nivelul Județului Suceava și a Consiliului Județean Suceava, precum și principalele sectoare de intervenție și obiectivele specifice pentru reducerea emisiilor de CO₂ în perioada 2017-2023. Au fost stabilite obiective specifice de reducere a emisiilor de CO₂ 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 Județean 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 performanțelor 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 performanțelor 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 legislației în vigoare, Planul Urbanistic General are caracter de reglementare și răspunde programului de amenajare a teritoriului și de dezvoltare a localităților care compun unitatea administrativ – teritorială de bază. Acest document se elaborează cu scopurile:

- stabilirii direcțiilor, priorităților și reglementărilor de amenajare a teritoriului și dezvoltare urbanistică a localităților;
- utilizării raționale și echilibrate a terenurilor necesare funcțiilor urbanistice;
- precizării zonelor cu riscuri naturale (alunecări de teren, inundații, neomogenități geologice, reducerea vulnerabilităților fondului construit existent);
- evidențierii fondului construit valoros și a modului de valorificare a acestuia în folosul localității;
- creșterii calității vieții, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor;
- fundamentării realizării unor investiții de utilitate publică;
- asigurării suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;
- corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.

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

În cadrul etapei a II-a, specifică perioadei 2021-2025, în scopul îmbunătățirii condițiilor de circulație sunt propuse următoarele intervenții:

- 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 CO₂, 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 CO₂ 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 populației;
- 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 birocrăției 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 direcțiile de acțiune pentru atingerea obiectivelor, în concordanță cu studiile de specialitate elaborate la nivel zonal și sectorial.

În acord cu cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Urbană Funcțională Suceava este structurat în 3 părți principale, corespunzătoare următoarelor etape:

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



- (1) *Introducere*
- (2) *Analiza situației 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 și rolul documentației, urmărind încadrarea în cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional și în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local. În capitolele 2, 3 și 4 se realizează caracterizarea și diagnosticarea situației actuale. Caracteristicile socio-economice și demografice, respectiv caracteristicile sistemelor de transport existente reprezintă date de intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilității asupra societății (mediu, cadru social, dezvoltare urbană).

Dezvoltarea unui model de transport urban permite identificarea relației dintre cererea și oferta de transport pentru fiecare element al rețelei de transport analizate, facilitând astfel evidențierea disfuncționalităților. Odată calibrat și 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 disfuncționalităților cu privire la mobilitatea durabilă în zona de studiu și având în vedere contextul elaborării planului de mobilitate, sunt stabilite obiectivele acestuia. Obiectivelor le sunt asociate direcții de acțiune și măsuri grupate în scenarii de evoluție, care sunt testate cu ajutorul modelului de transport validat, astfel fiind posibilă evaluarea fezabilității 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 și gruparea măsurilor propuse în funcție de contribuția pe care o aduc la desfășurarea unei mobilități durabile se constituie sub forma unui Plan de acțiune.

- **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 acțiune 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 Funcțională Suceava este conceput pentru perioada 2021-2030, perioadă care coincide cu valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, național și 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.

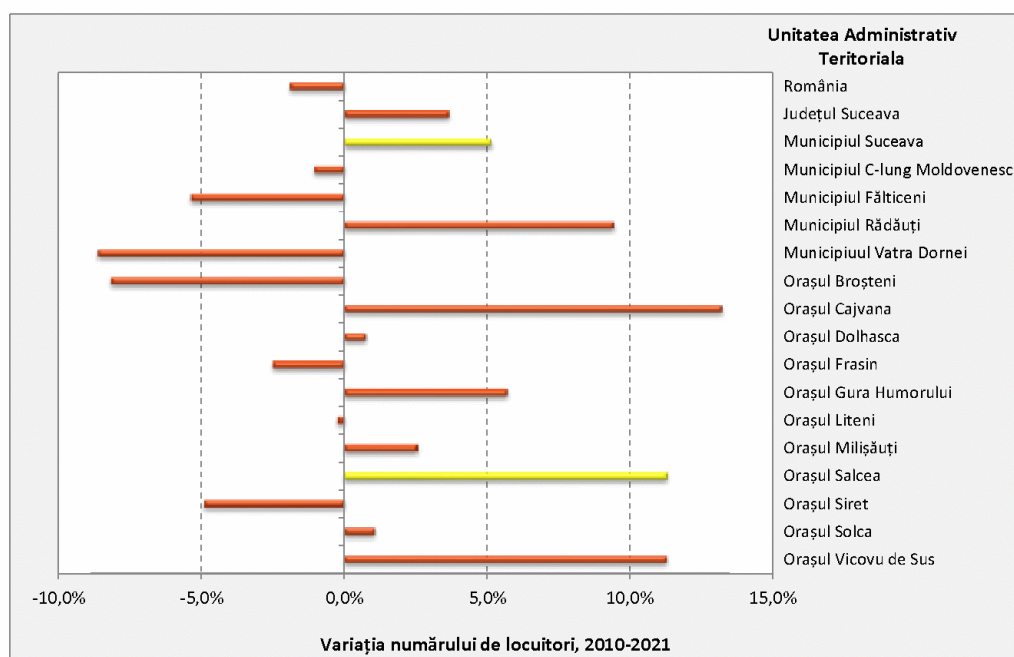


Figura 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2010 – 2021, zonele urbane din Jud. Suceava.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

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.

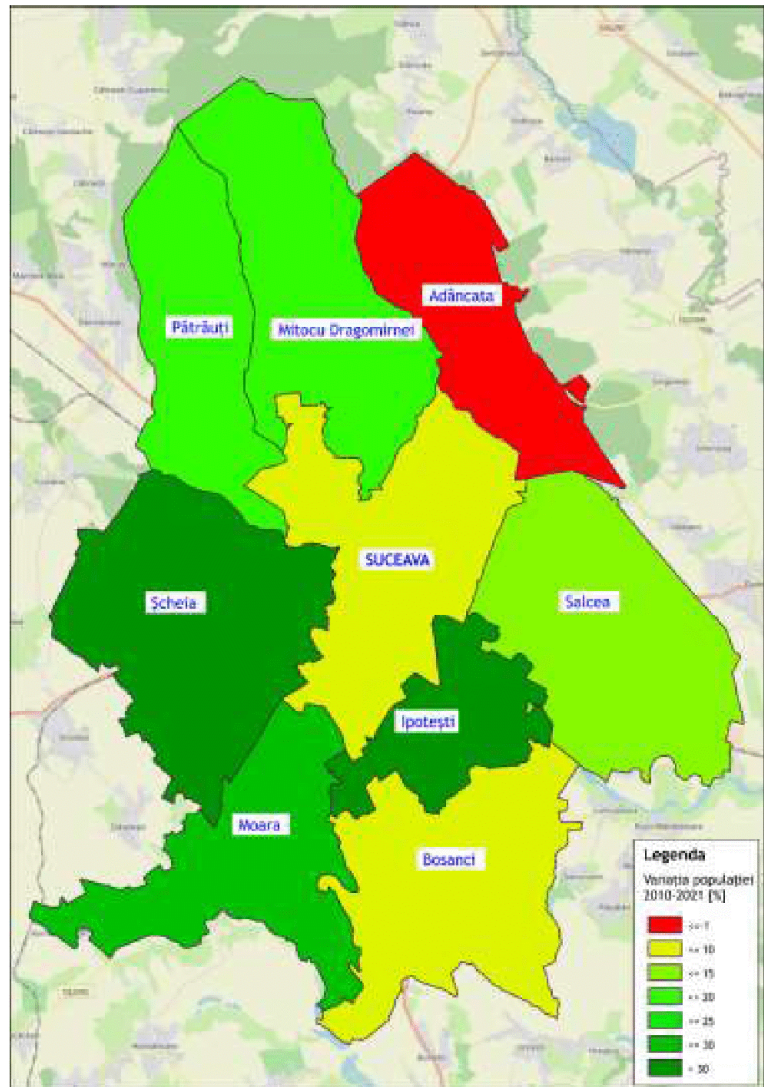


Figura 2.2. Variația populației la nivelul localităților cuprinse în Zona Urbană Funcțională Suceava, intervalul 2010 - 2021. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

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).

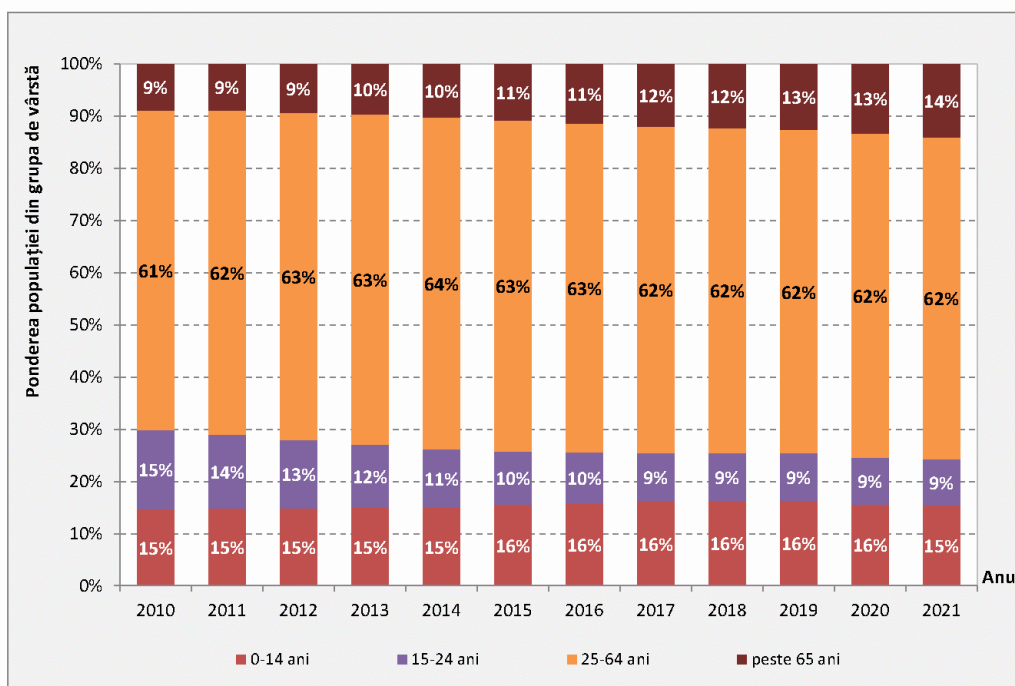


Figura 2.3. Distribuția populației pe principalele grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2021, Municipiul Suceava. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

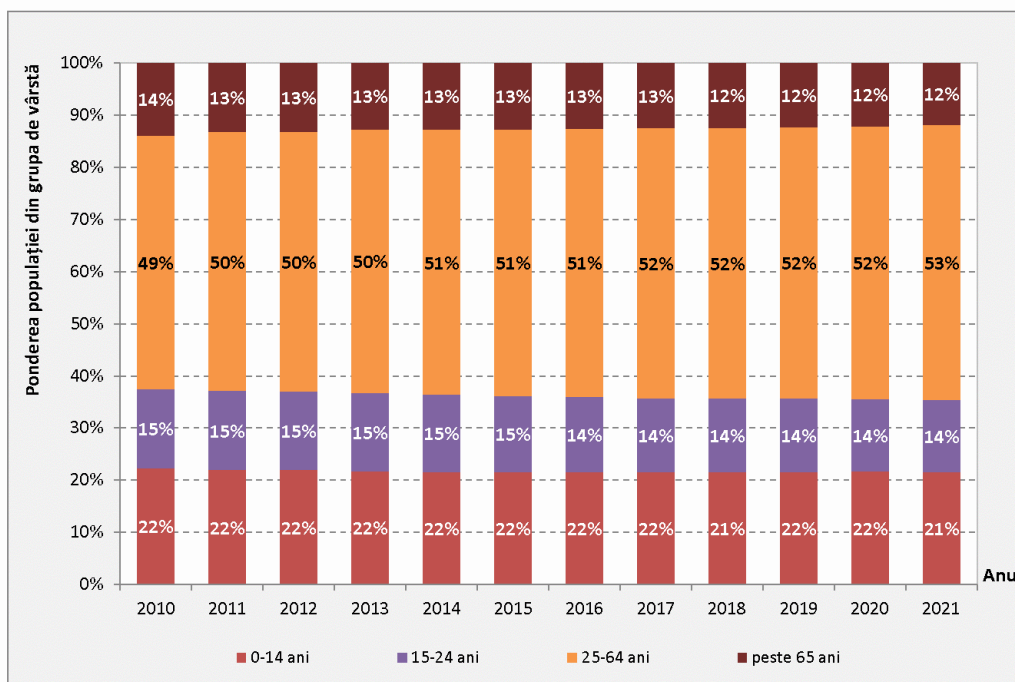


Figura 2.4 Distribuția populației pe principalele grupe de vârstă în intervalul 2010 – 2021, ZUF Suceava fără Municipiul Suceava. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.



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.

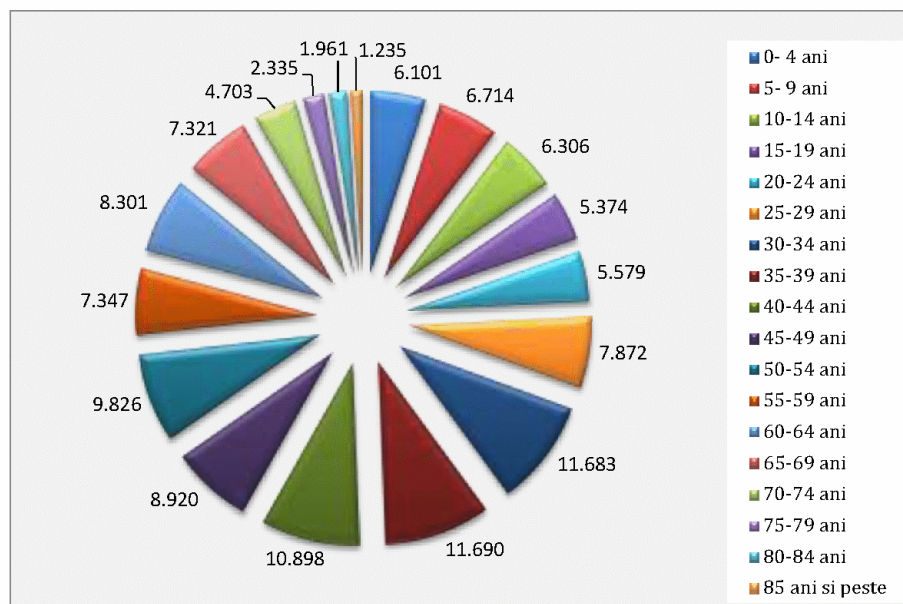


Figura 2.5. Distribuția populației înregistrate în anul 2021 pe grupe de vârstă, Municipiul Suceava.

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 unități 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/km² în Municipiul Suceava și de 3451 persoane/km² 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/km²).

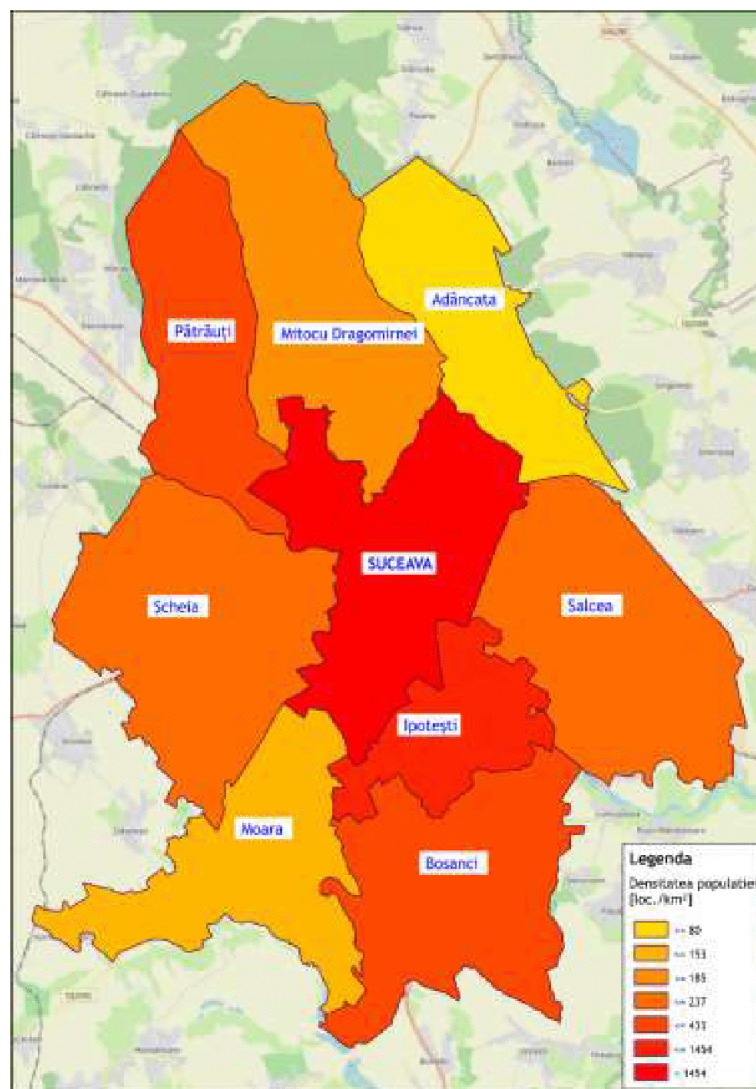


Figura 2.6. Densitatea populației la nivelul localităților din ZUF Suceava. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

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/ km² (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.

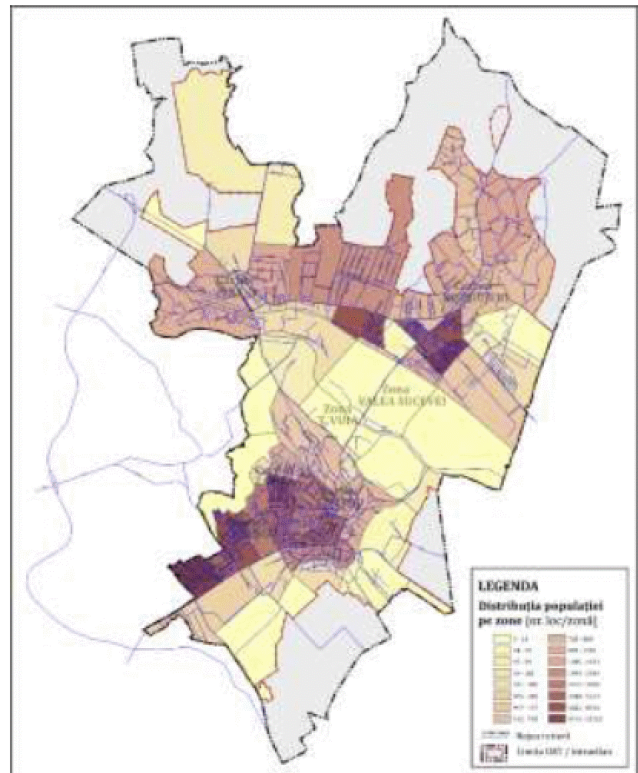


Figura 2.7. Distribuția teritorială a populației.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.

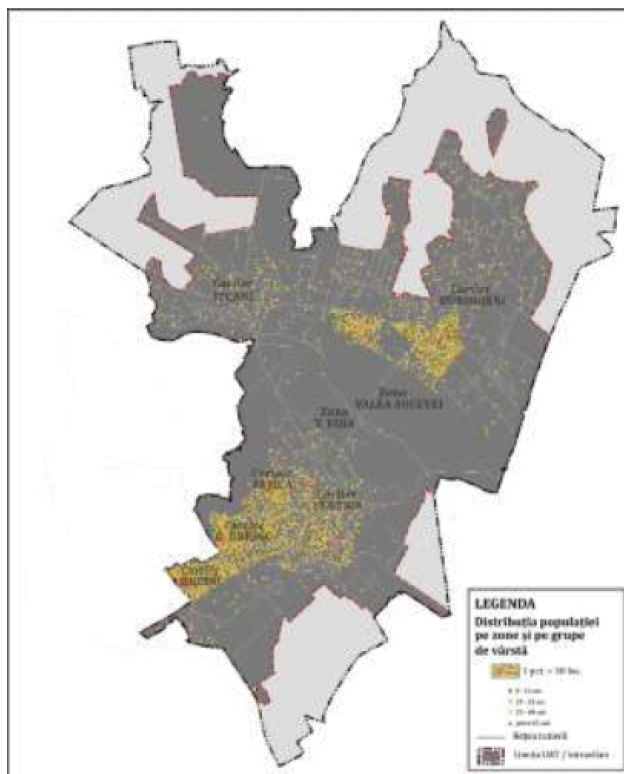


Figura 2.8. Distribuția teritorială a populației pe grupe de vârstă. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.

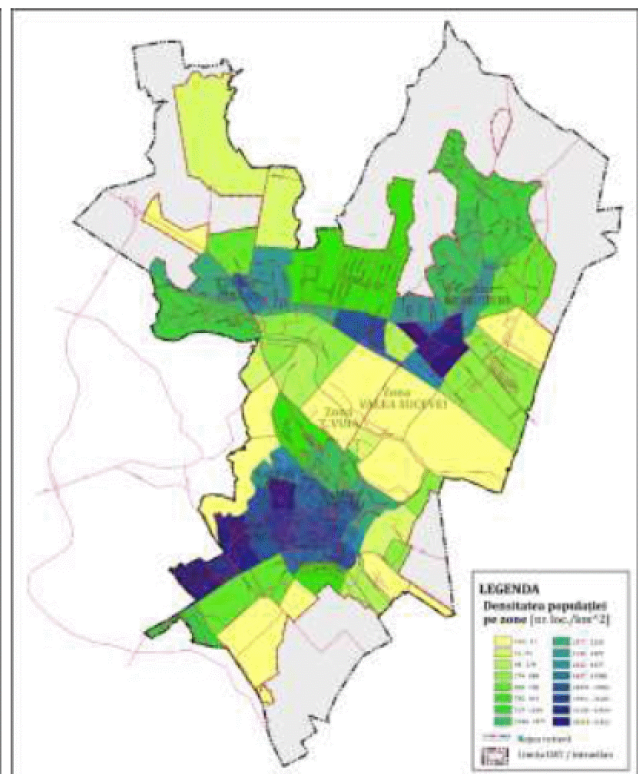


Figura 2.9. Densitatea populației la nivelul zonelor de trafic. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.



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 Funcționale Suceava la orizontul de analiza 2030, s-a ținut seama de tendințele de variație ale indicatorilor demografici desprinse din analizele de mai sus.

2.1.2. Activități economice

Desfășurarea activităților economice implică o generare 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.

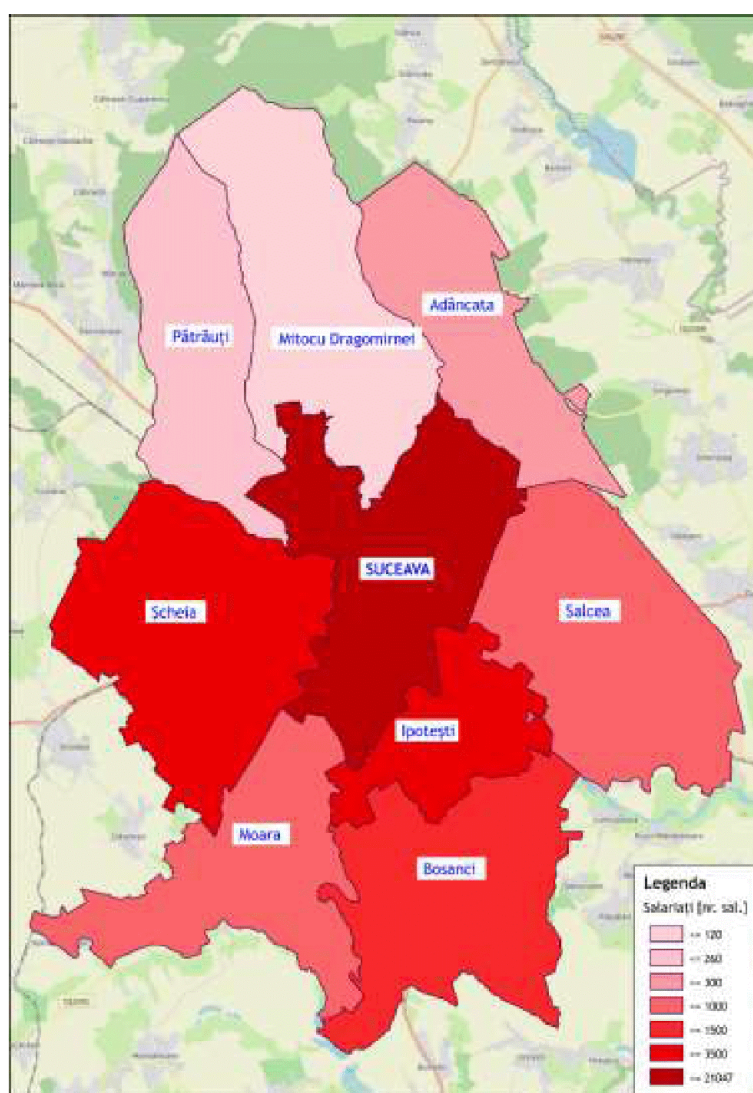


Figura 2.10. Distribuția teritorială a locurilor de muncă la nivel de localitate.

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. Arais 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 Municipiul 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.

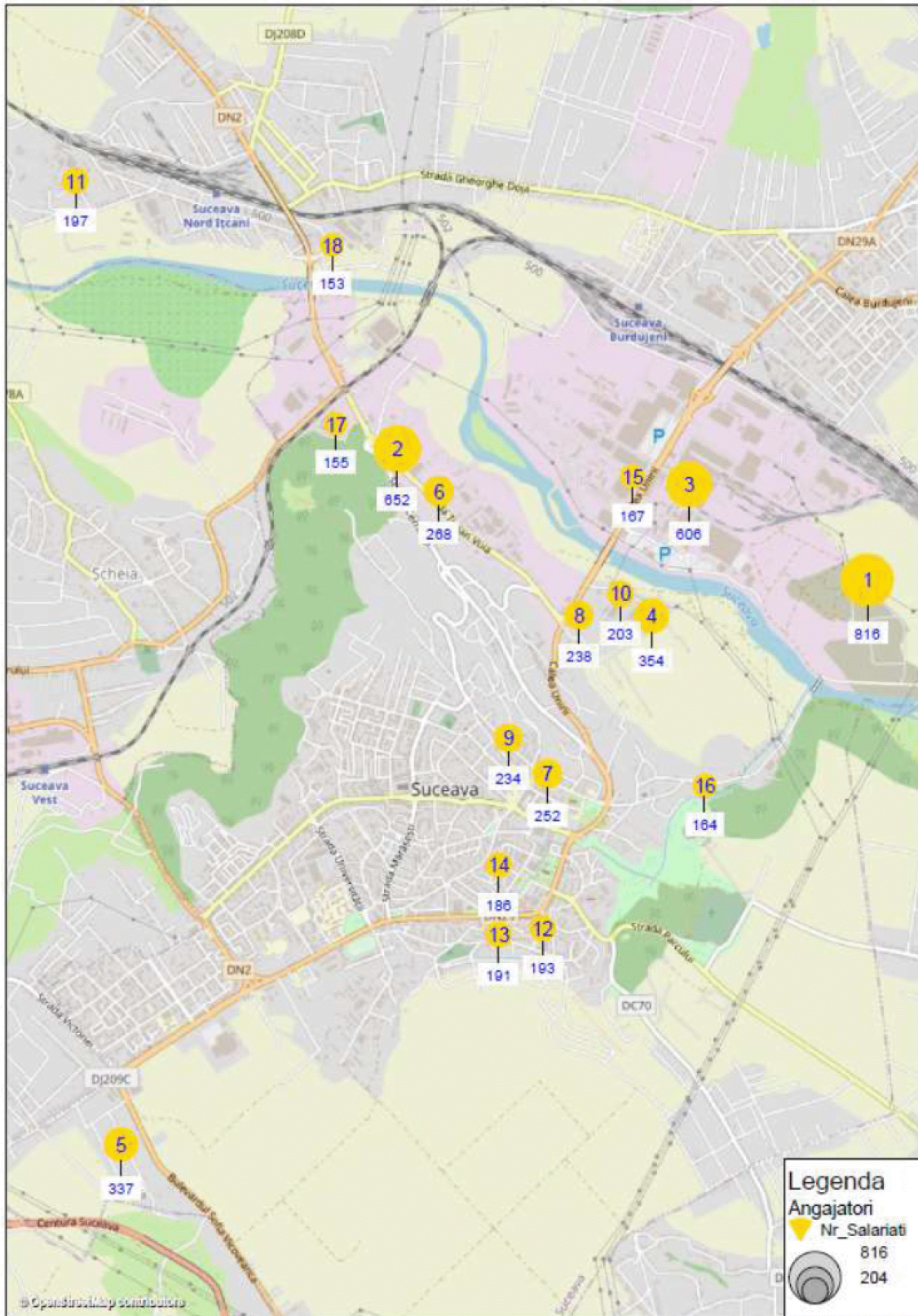


Figura 2.11. Distribuția teritorială a principalilor angajatori, Municipiul Suceava. Sursa datelor: www.topfirme.com.

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 salariați în anul 2010, la 1231 salariați în anul 2020), Bosanci (299,2%, de la 249 salariați în anul 2010, la 994 salariați în anul 2020), Șcheia (269,1%, de la 1158 salariați în anul 2010, la 4274 salariați în anul 2020) și Moara (223,1%, de la 221 salariați în anul 2010, la 714 salariați în anul 2020).

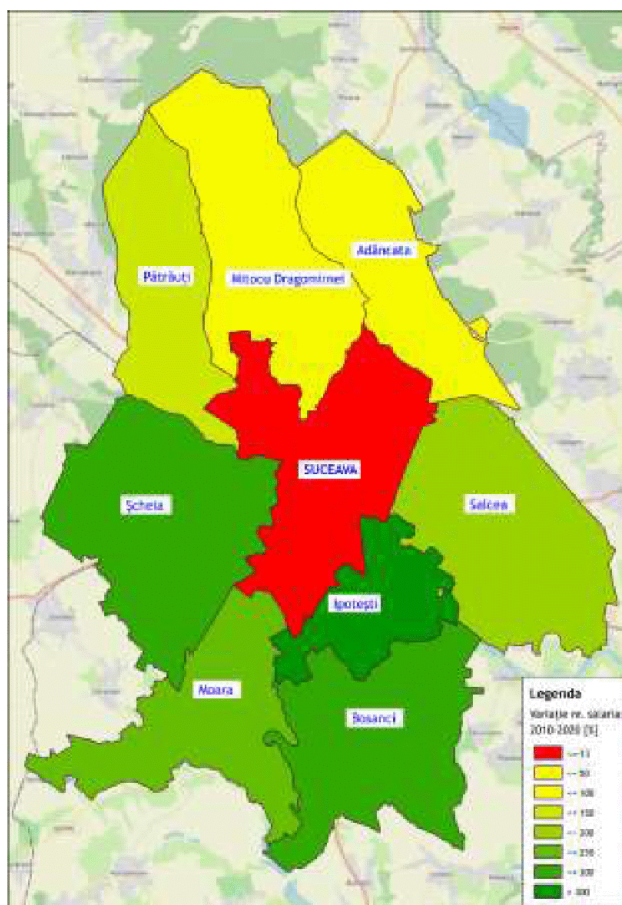


Figura 2.12. Variația salariaților la nivelul localităților cuprinse în ZUF Suceava, 2010 – 2020.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

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 Național de Statistică¹, vârstele de muncă considerate sunt următoarele:

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

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 11 ani și date prognozate până în anul 2024 ale acestui indicator, a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul municipiului Suceava pentru perioada 2021-2024. Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 10% a numărului de salariați 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 salariați în anul 2020 comparativ cu anul anterior (30%, de la 53.556 salariați în anul 2019, la 37.441 salariați în anul 2020). În perioada 2010-2019 s-a manifestat o tendință crescătoare, variația între valorile specifice limitelor intervalului de analiză fiind de 24%.

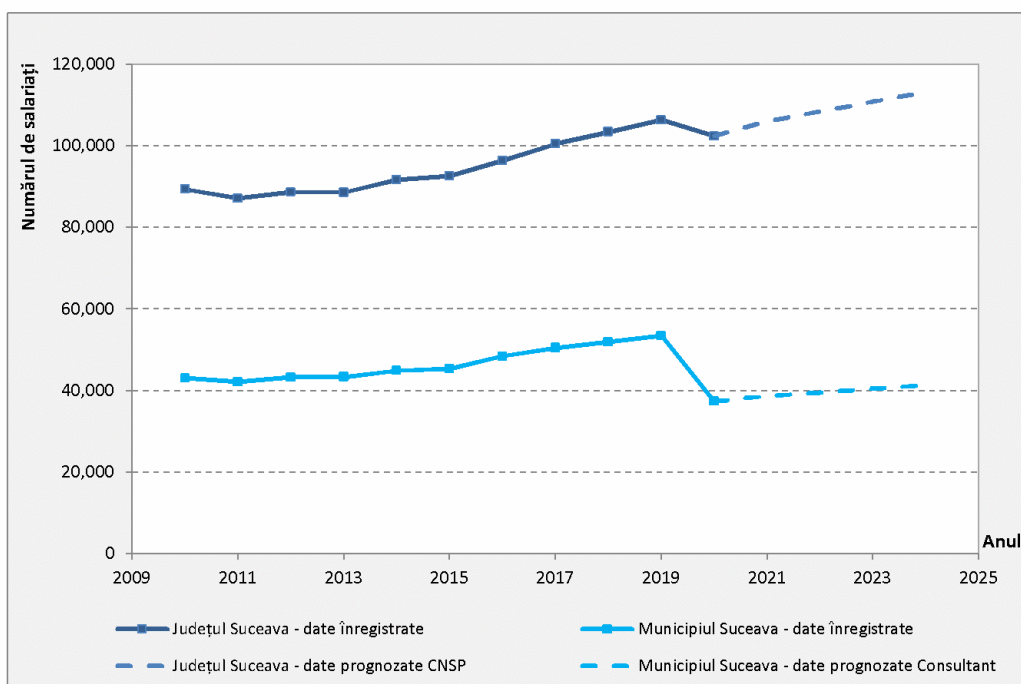


Figura 2.13. Variația numărului de salariați – municipiul Suceava, județul Suceava, 2010-2020; 2021-2024. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Statistică și Prognoză (CNSP).

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

¹ Forța de muncă sau resursa de muncă reprezintă acea categorie de populație care dispune de ansamblul capacităților fizice și intelectuale care îi permit să desfășoare o muncă utilă în una din activitățile economice naționale – 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%).

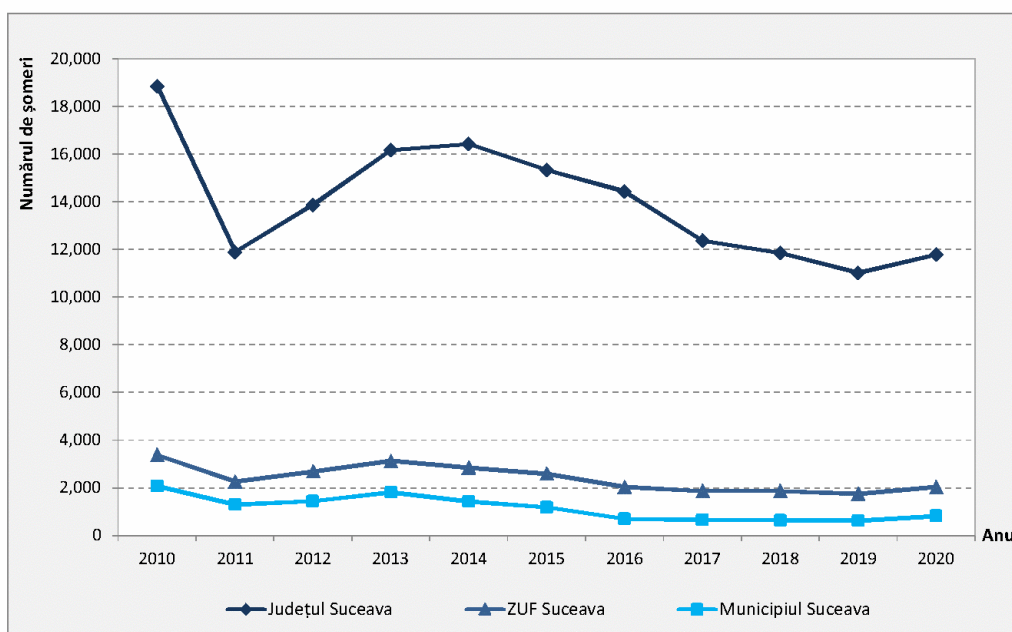
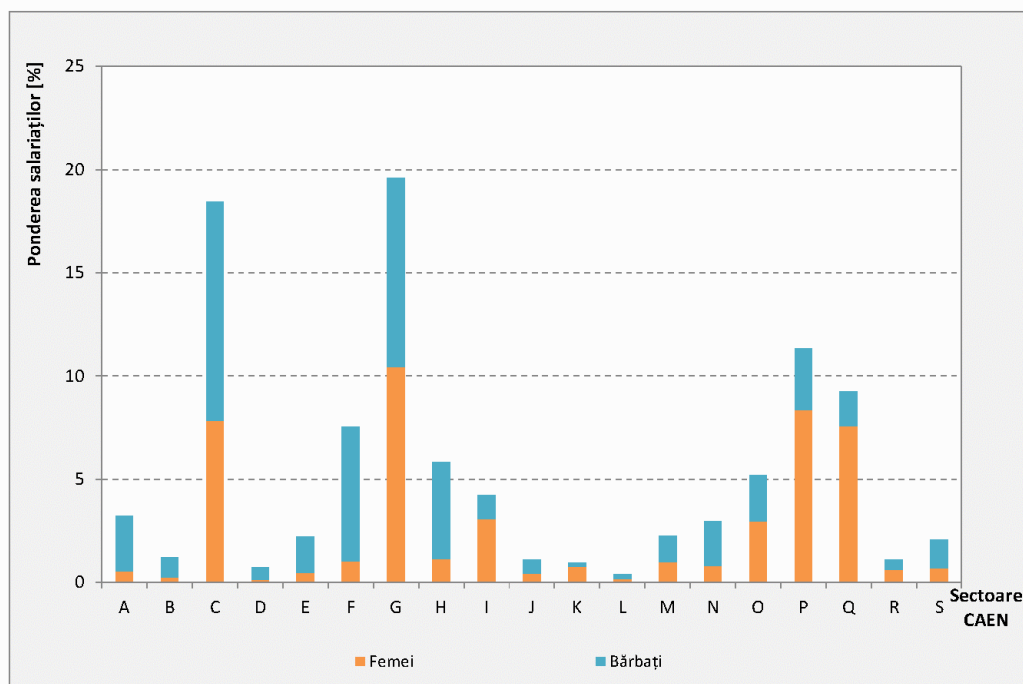


Figura 2.14. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

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 persoane 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 dezvoltării activităților economice, acțiuni 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 funcțiilor de tip instituții și servicii publice de interes general, dotări de interes public (predominat învățământ și sănătate) și a funcțiilor 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.

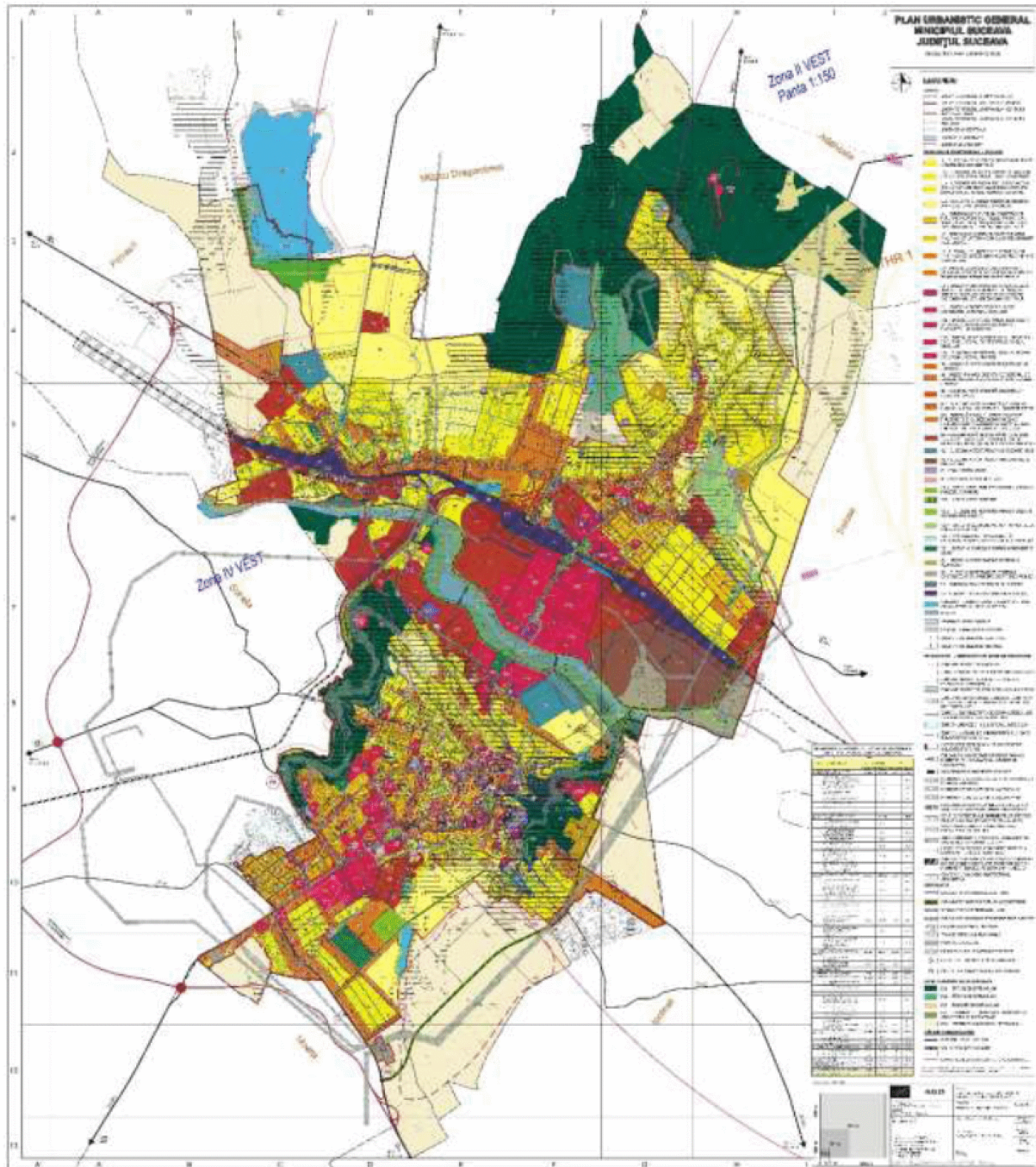


Figura 2.16. Funcțiuni de utilizare a teritoriului. Sursa: PUG Mun. Suceava, versiunea în curs de aprobare.

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



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.

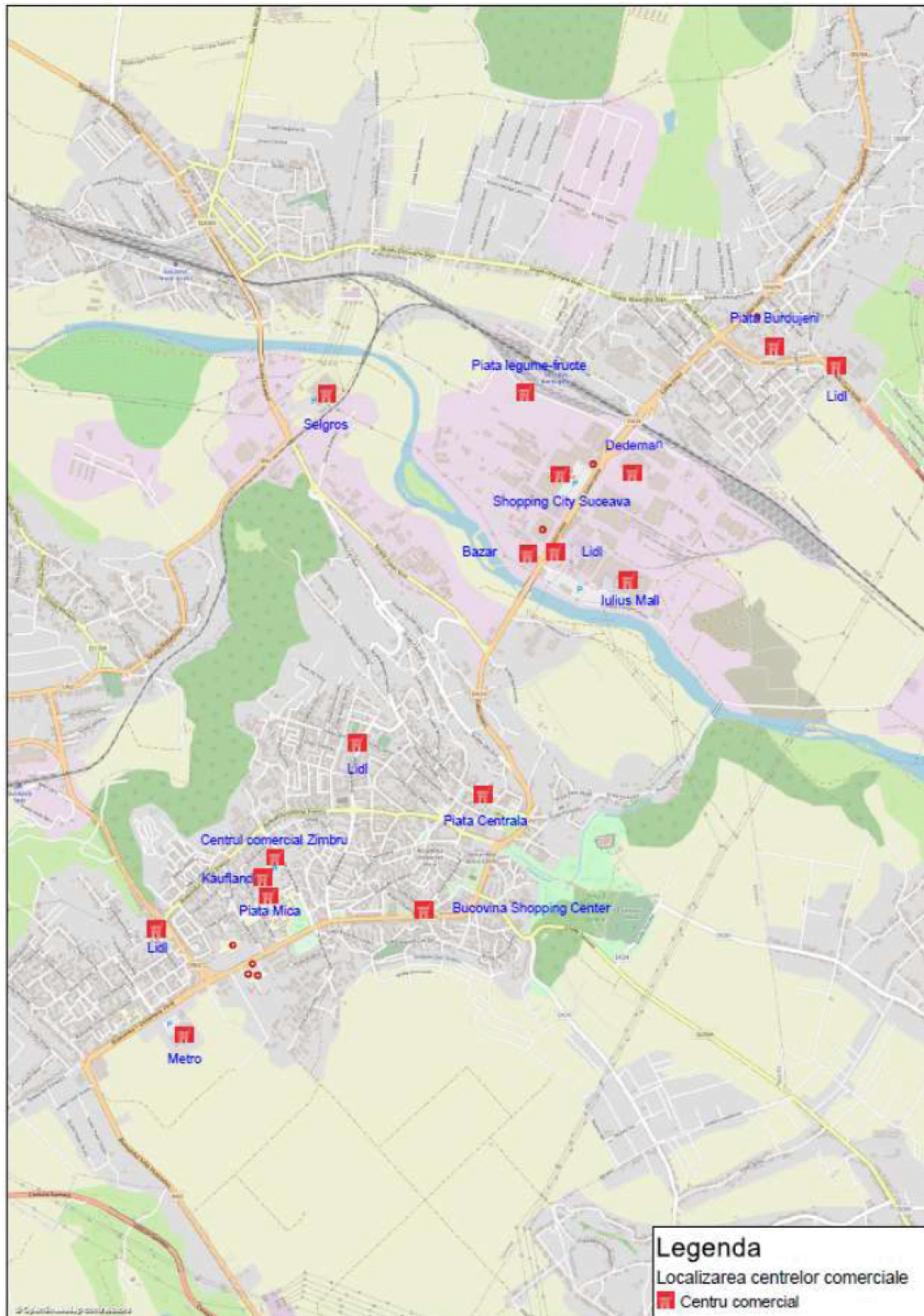


Figura 2.17. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Municipiul Suceava.



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 informațiilor 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 studenți. 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).

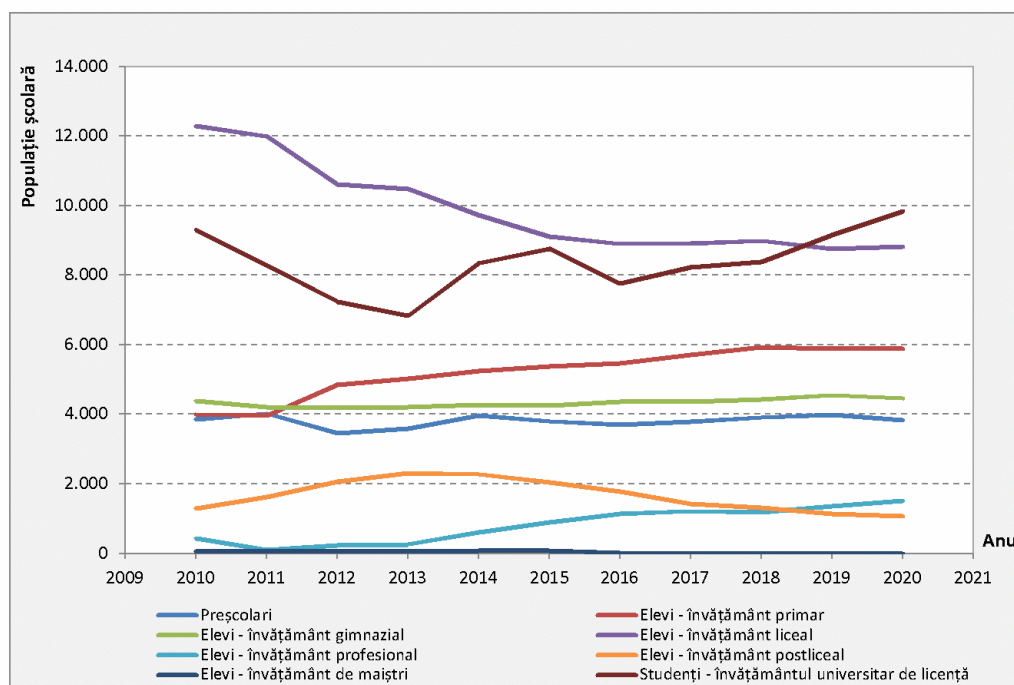


Figura 2.18. Variația populației școlare din Municipiul Suceava, 2010-2020.

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 2060² (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).

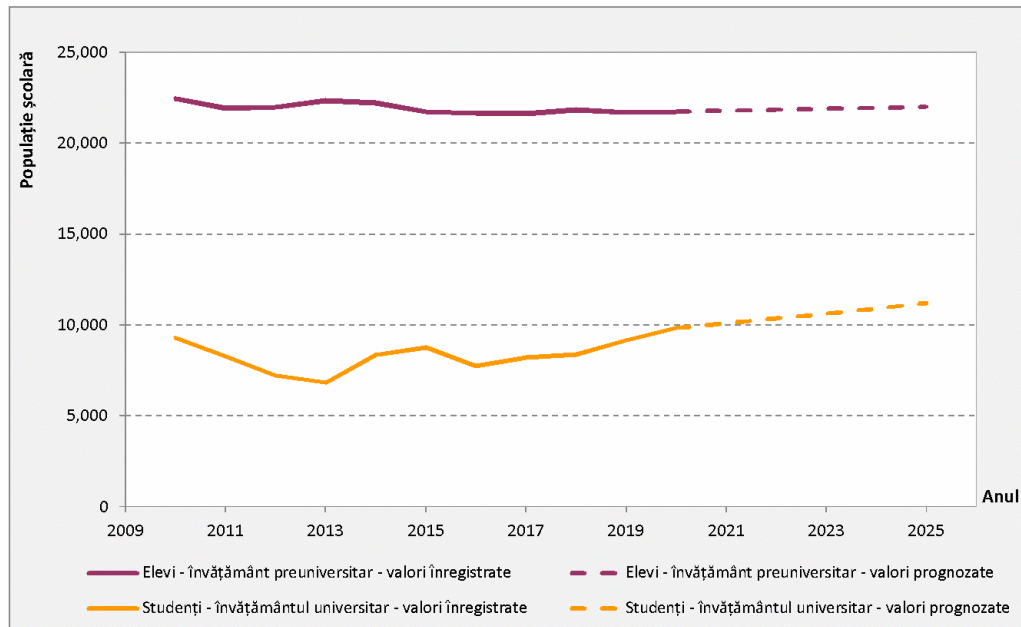


Figura 2.19. Variația populației școlare din Municipiul Suceava – date prognozate.

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 școală” 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.

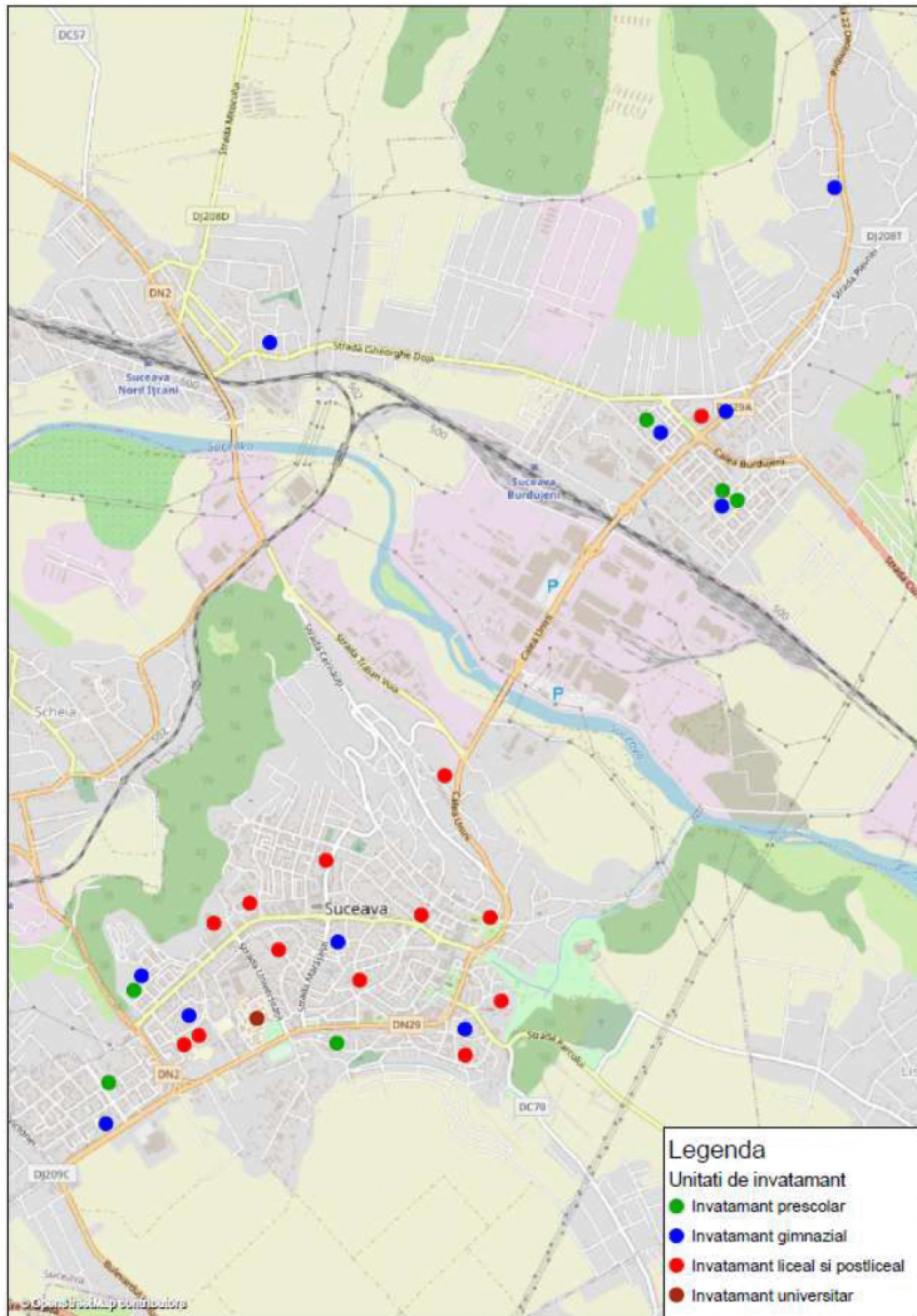


Figura 2.20. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Municipiului Suceava.

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.

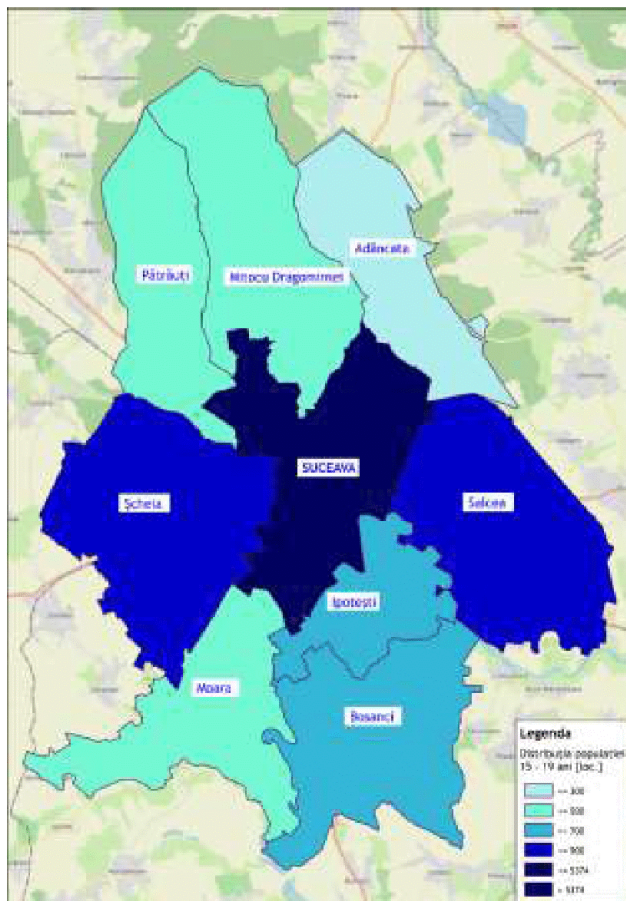


Figura 2.21. Distribuția numărului de locuitori cu vârsta de 15-19 ani la nivel de localitate, ZUF Suceava, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

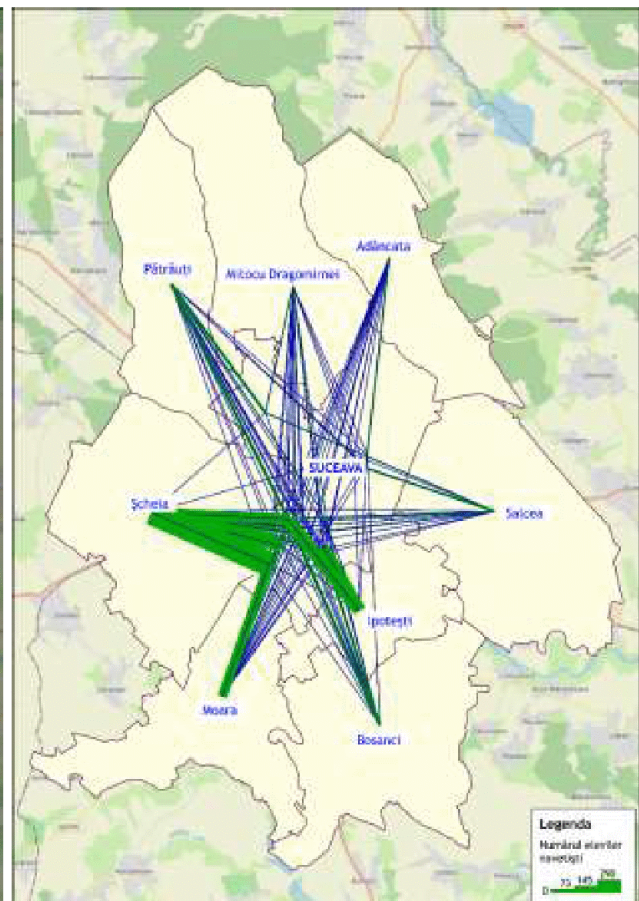


Figura 2.22. Fluxul de elevi navetiști atrași de Municipiul Suceava. Sursa datelor: Inspectoratul Școlar Județean Suceava.

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.

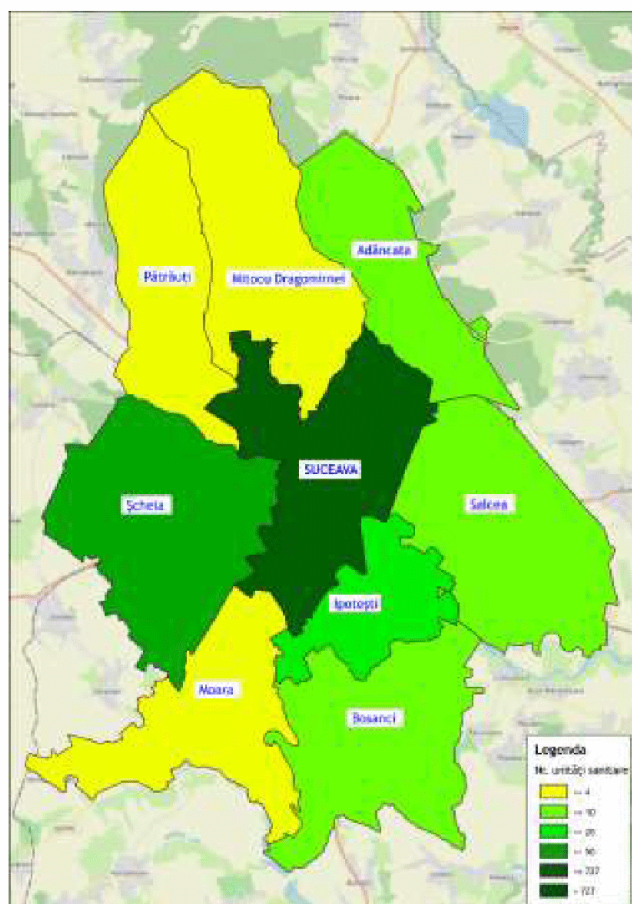


Figura 2.23. Distribuția unităților sanitare la nivelul localităților cuprinse în ZUF Suceava, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

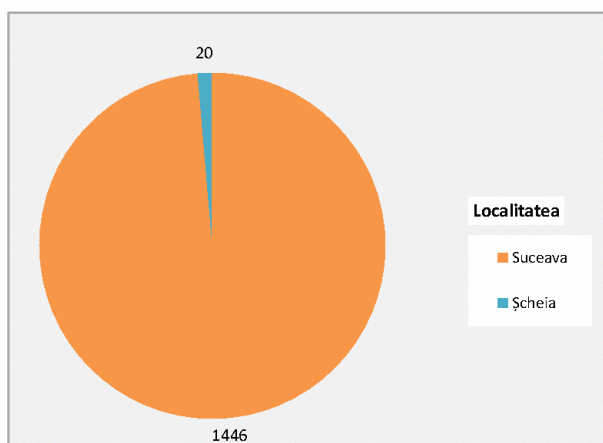


Figura 2.24. Distribuția pe localități a numărului de paturi în unitățile sanitare. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

O altă latură a 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 Teodorenii, 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 studiu a cunoscut o variație descrescătoare în ultimii 2 ani, ajungând în anul 2020 să reprezintă 67% din valoarea medie anuală (figura 2.26).

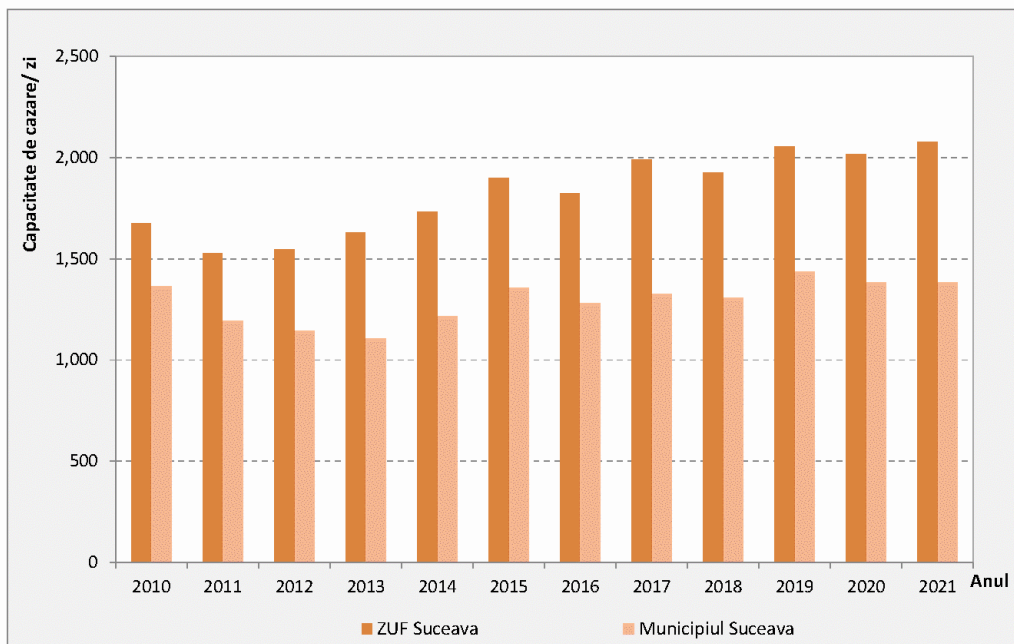


Figura 2.25. Variația capacității de cazare, 2010-2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

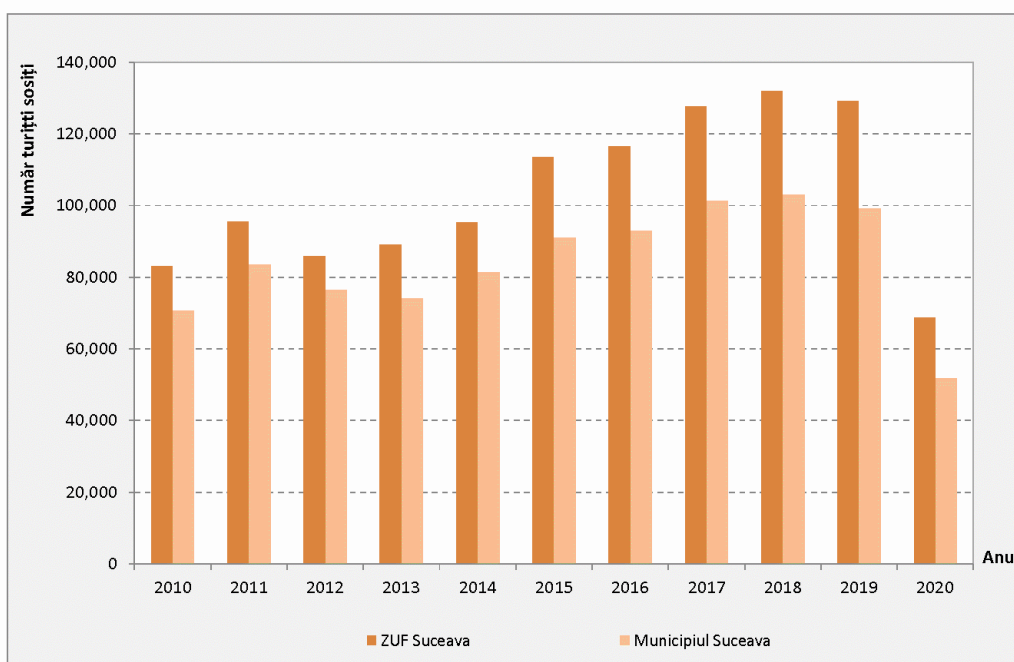


Figura 2.26. Variația numărului de turiști sosiți anual, 2010-2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

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.

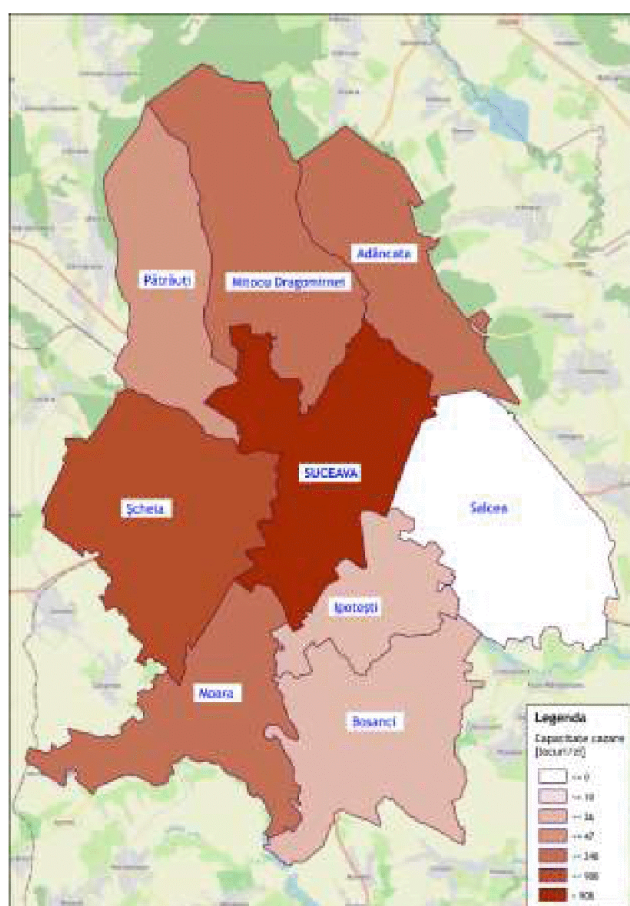


Figura 2.27. Distribuția capacității de cazare în ZUF Suceava, anul 2020.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

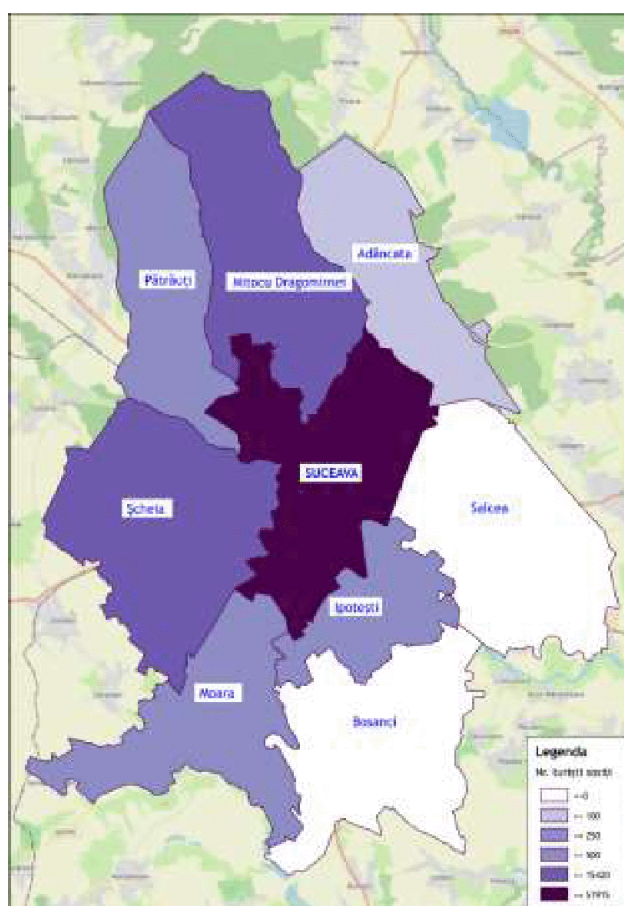


Figura 2.28. Distribuția turiștilor sosiți în ZUF Suceava, anul 2020.

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.

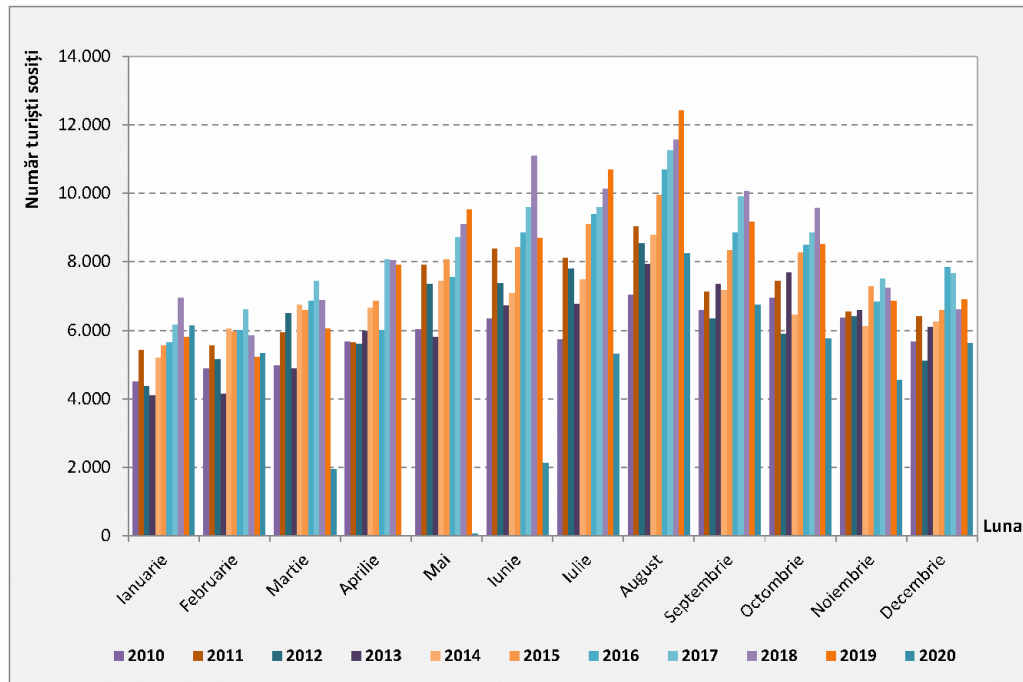


Figura 2.29. Variația numărului de turiști sosiți lunar în Municipiul Suceava, 2010-2020.

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%.

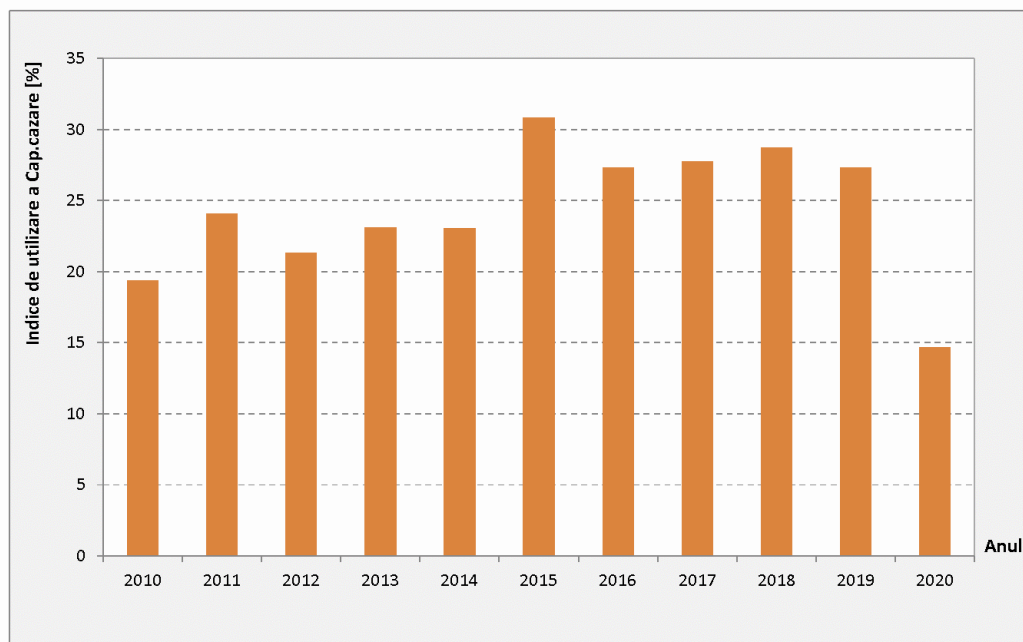


Figura 2.30. Variația anuală a indicelui de utilizare a capacității de cazare, 2010-2020.

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.

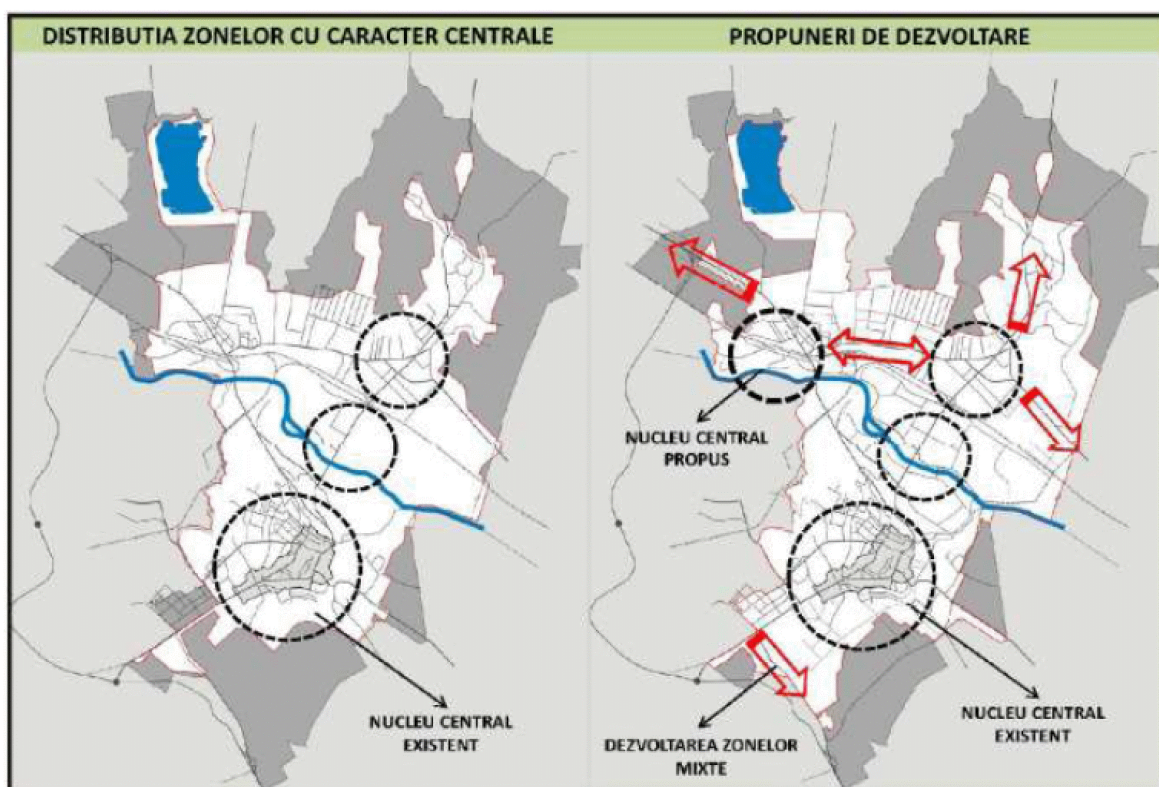


Figura 2.32. Propuneri de dezvoltare urbană – Zone cu caracter central.

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.

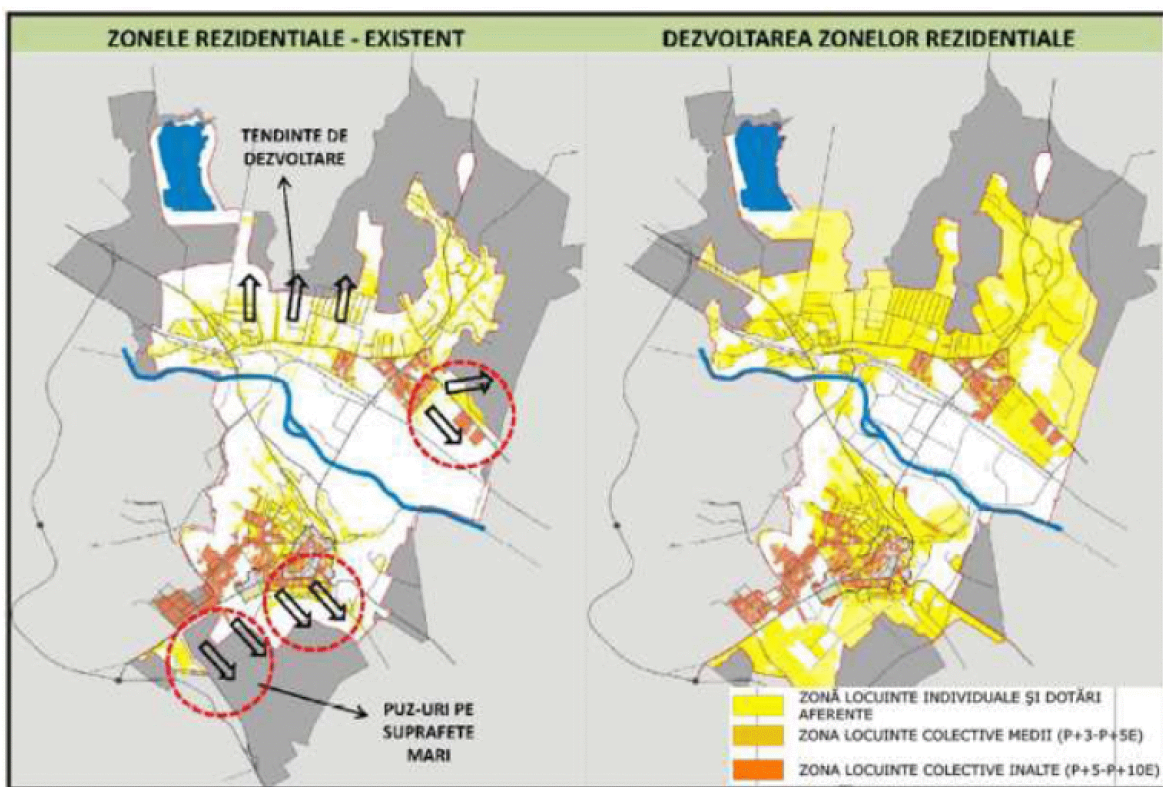


Figura 2.33. Propuneri de dezvoltare urbană – Zone rezidențiale.

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 „CIRCULAȚII ȘI ACCESE” și „STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR” precum:

- Subzona locuințelor individuale pe lot situate în Zona Centrală: staționarea autovehiculelor se admite numai în interiorul parcelei, deci în afara circulațiilor 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: Staționarea autovehiculelor se admite numai în interiorul parcelei, deci în afara



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

- Subzona locuințelor individuale și colective cu regim redus de înălțime (P – P+2): Parcela este construibilă numai dacă are asigurat un acces carosabil dintr-o circulație publică în mod direct sau printr-o servitute legal constituită. Se vor prevedea accese pietonale pentru toate dotările publice, spațiile comerciale și locuințe. În toate cazurile este obligatorie asigurarea accesului în spațiile publice a persoanelor handicapate sau cu dificultăți de deplasare. Spațiile de parcare se vor realiza în interiorul parcelei, deci în afara circulațiilor publice. Platformele de parcare vor fi permeabile pentru apele meteorice și vor avea rol mixt (spațiu verde și staționare auto);
- Subzona locuințelor colective medii (P+3 – P+4) situate în ansambluri predominant rezidențiale: Clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulație publică fie direct, fie, în cazul utilizării terenului în comun de către mai multe clădiri, prin intermediul unei străzi private. Staționarea autovehiculelor va fi asigurată în afara spațiilor publice, deci în interiorul incintei;
- Subzona locuințelor colective înalte (P+5 – P+10) situate în ansambluri predominant rezidențiale: Clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulație publică fie direct, fie, în cazul utilizării terenului în comun de către mai multe clădiri, prin intermediul unei străzi private. Staționarea autovehiculelor va fi asigurată în afara spațiilor publice;
- Subzona locuințelor 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 circulație publică fie direct, fie, în cazul utilizării terenului în comun de către mai multe clădiri, prin intermediul unei străzi private. Staționarea autovehiculelor va fi asigurată în afara spațiilor publice.

Pe lângă cele două categorii de zone funcționale descrise mai sus, dezvoltarea Zonei mixte Comerț/ Servicii implică intervenții în domeniul mobilității urbane. Aceasta zonă cuprinde funcțiuni de interes general și public, diverse categorii de activități comerciale, servicii și de mică producție, în lungul principalelor artere de circulație. Zona este constituită din instituții, servicii și echipamente publice, servicii de interes general (servicii tehnice, profesionale, sociale, colective și personale, comerț, restaurante, recreere), mici activități productive manufacturiere și locuințe. Din punct de vedere funcțional zona se caracterizează printr-o mare flexibilitate în acceptarea diferitelor funcțiuni de interes general și public, formând în mod continuu linearități comerciale și 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 circulație, cât și de formă areală (centre de cartier, platforme industriale în conversie ca zone mixte, noi grupări funcționale etc.). Direcțiile de dezvoltare propuse pentru aceste funcțiuni sunt reprezentate în figura 2.34. Se observă că propunerile

de dezvoltare a activităților care descriu funcțiunea mixtă sunt conconcentrate pe teritoriul amplasat de-a lungul Văii Sucevei (areal) și al principalelor artere de circulație.

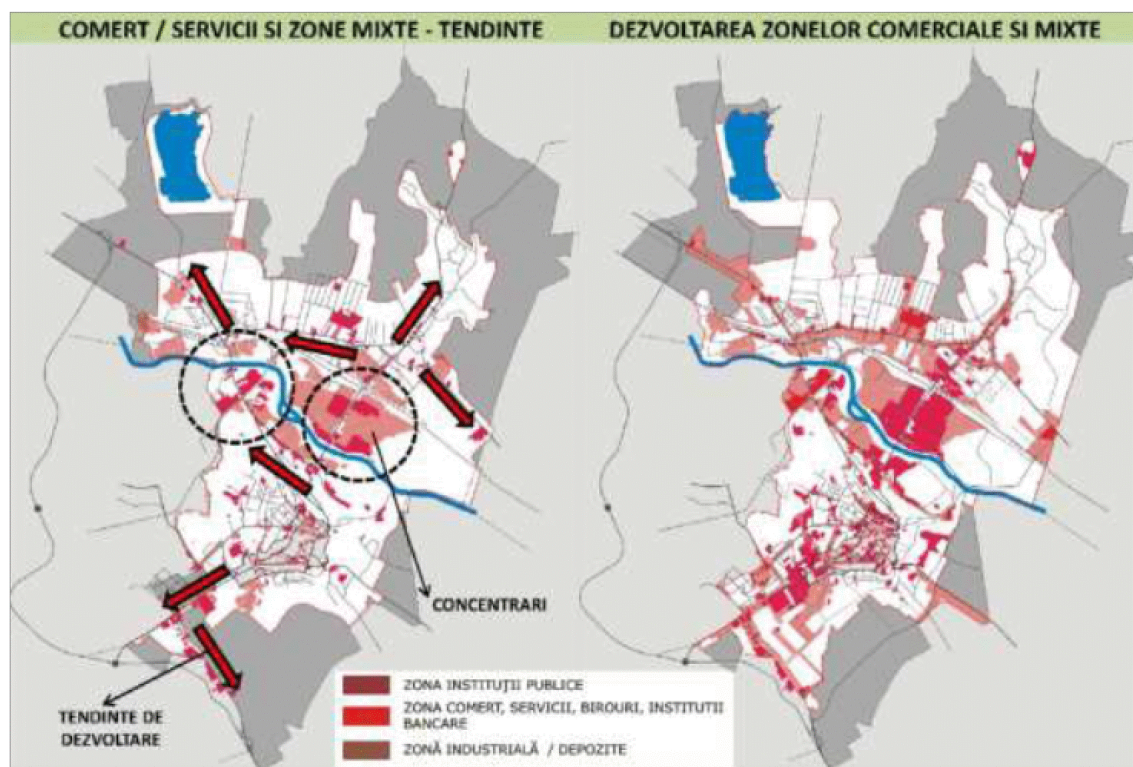


Figura 2.34. Propuneri de dezvoltare urbană – Zone mixte Comerț/ Servicii.
Sursa: PUG Mun. Suceava, versiunea în curs de aprobare.

În cazul acestor zone se impune realizarea de accese pietonale, inclusiv cu facilități pentru persoanele cu handicap sau cu dificultăți de deplasare. Referitor la spațiile de parcare, acestea se vor realiza în interiorul parcelei, deci în afara circulațiilor 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 distanță 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 unități administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deținute de grupe de 1000 de locuitori. În figura 2.35 este prezentată variația indicelui de motorizare în intervalul 2010 - 2020 înregistrată în județul Suceava și la nivel național. Se observă creșterea accentuată a indicelui 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% și 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.

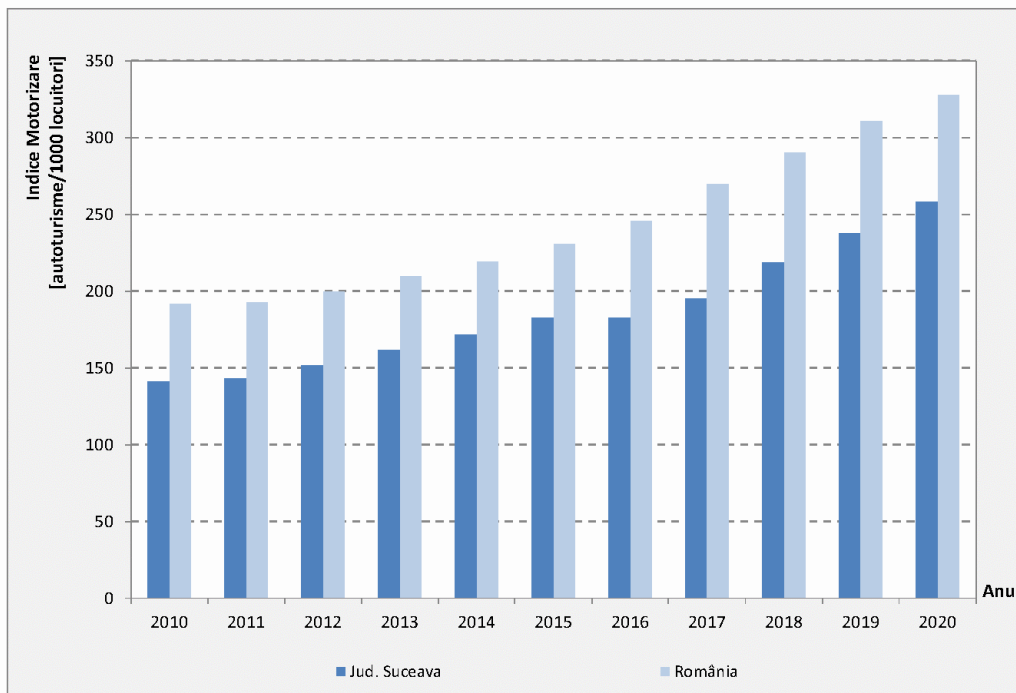


Figura 2.35. Variația indicelui de motorizare, 2010 – 2020.

Sursa datelor: SPCRPCIV, INS, TEMPO On-line.

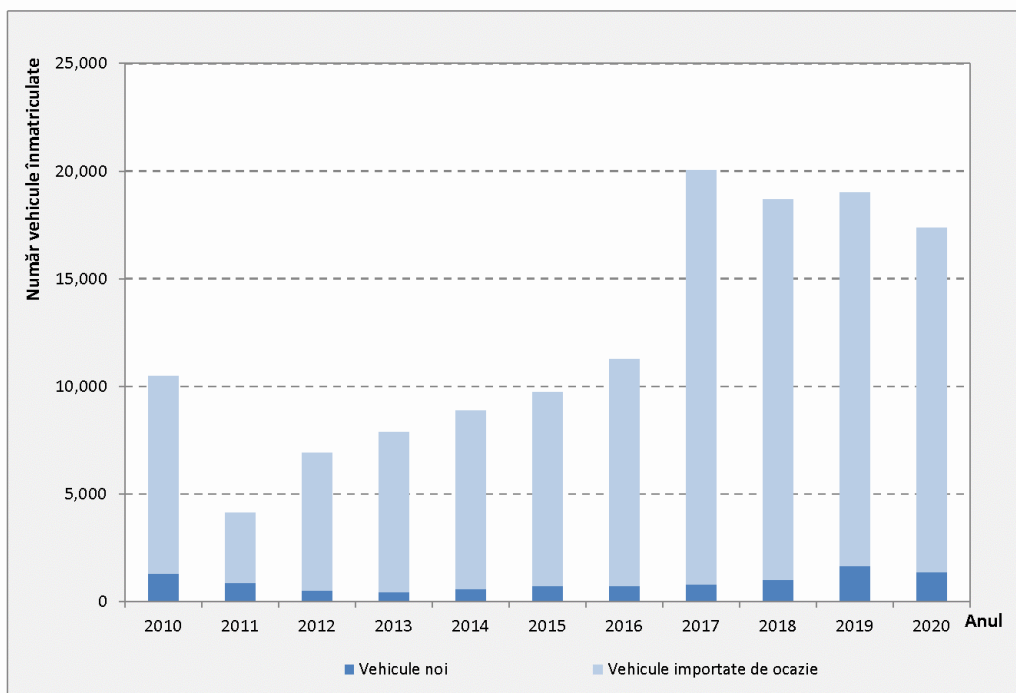


Figura 2.36. Structura parcului de autoturisme înmatriculate anual în județul Suceava, 2010 – 2020.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Prin raportare la autoturismele deținute de persoane fizice, în anul 2018 s-au înregistrat 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).

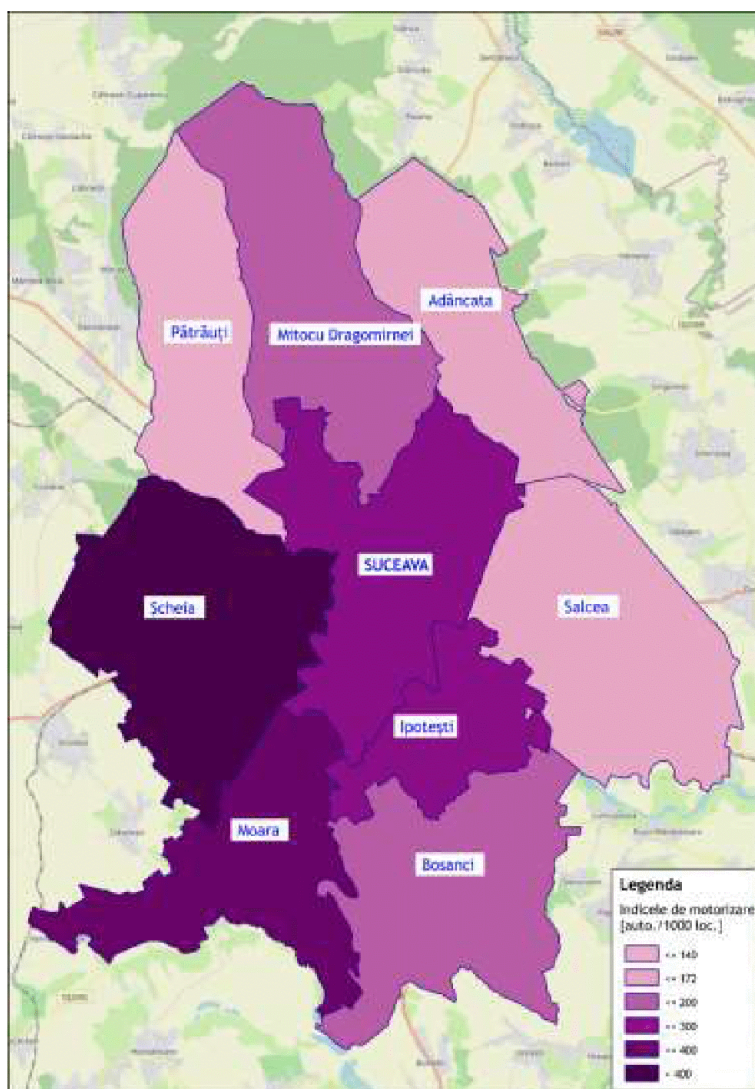


Figura 2.37. Indicele de motorizare la nivel de localitate, ZUF Suceava, 2018.
Sursa datelor: SIDU ZUF Suceava 2021-2030.

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.

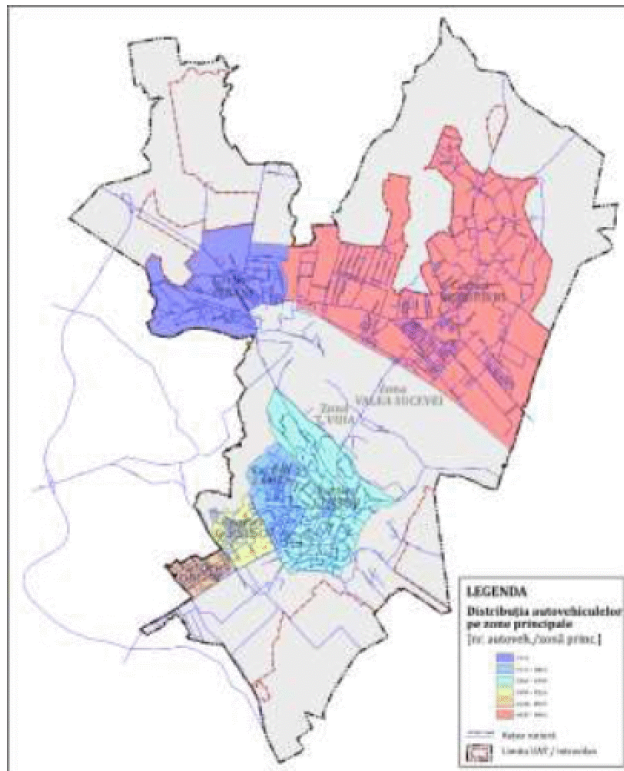


Figura 2.38. Distribuția autovehiculelor la nivelul cartierelor, Municipiul Suceava. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

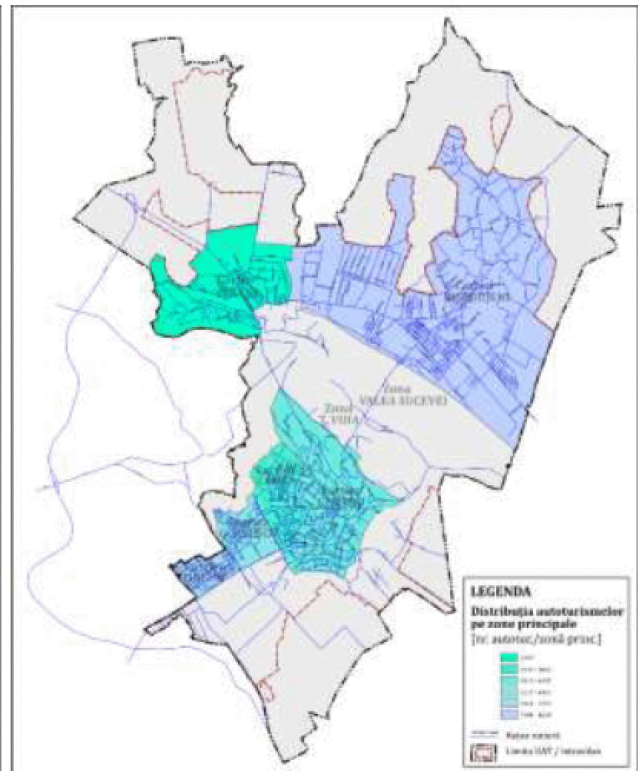


Figura 2.39. Distribuția autoturismelor la nivelul cartierelor, Municipiul Suceava. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi. În modelul de estimare a cererii de deplasare, acest parametru intervine în etapele de generare a deplasărilor, distribuție pe destinație și 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 rețelei 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 întâmplă și în Orașul Salcea, în care E58/ DN 29 traversează zona centrală a localității, în care sunt concentrate funcțiunile 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)	Botoșani - 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 - Părhăuți - Todirești - Soloneț - Comănești - Humoreni
DJ 208A	Km 0+000, Suceava (DN 2)	Km 40+540, Dolhasca (DJ 208)	Ipoțești - 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	

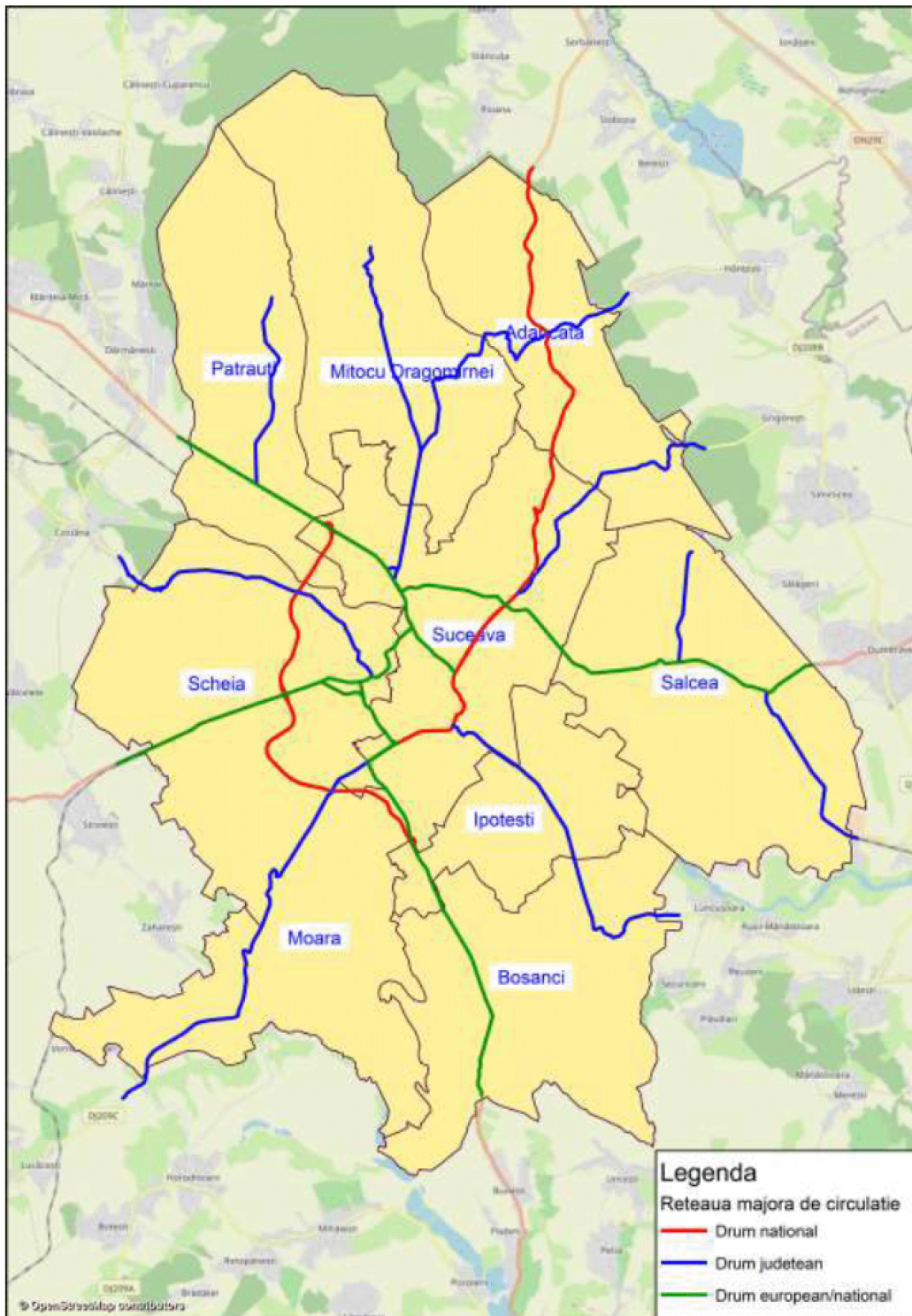


Figura 2.41. Rețeaua majoră de circulație din ZUF Suceava.

În Municipiul Suceava, 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 amplasate pe Calea Unirii, Str. Mirăuților și DN 2 (figura 2.42).

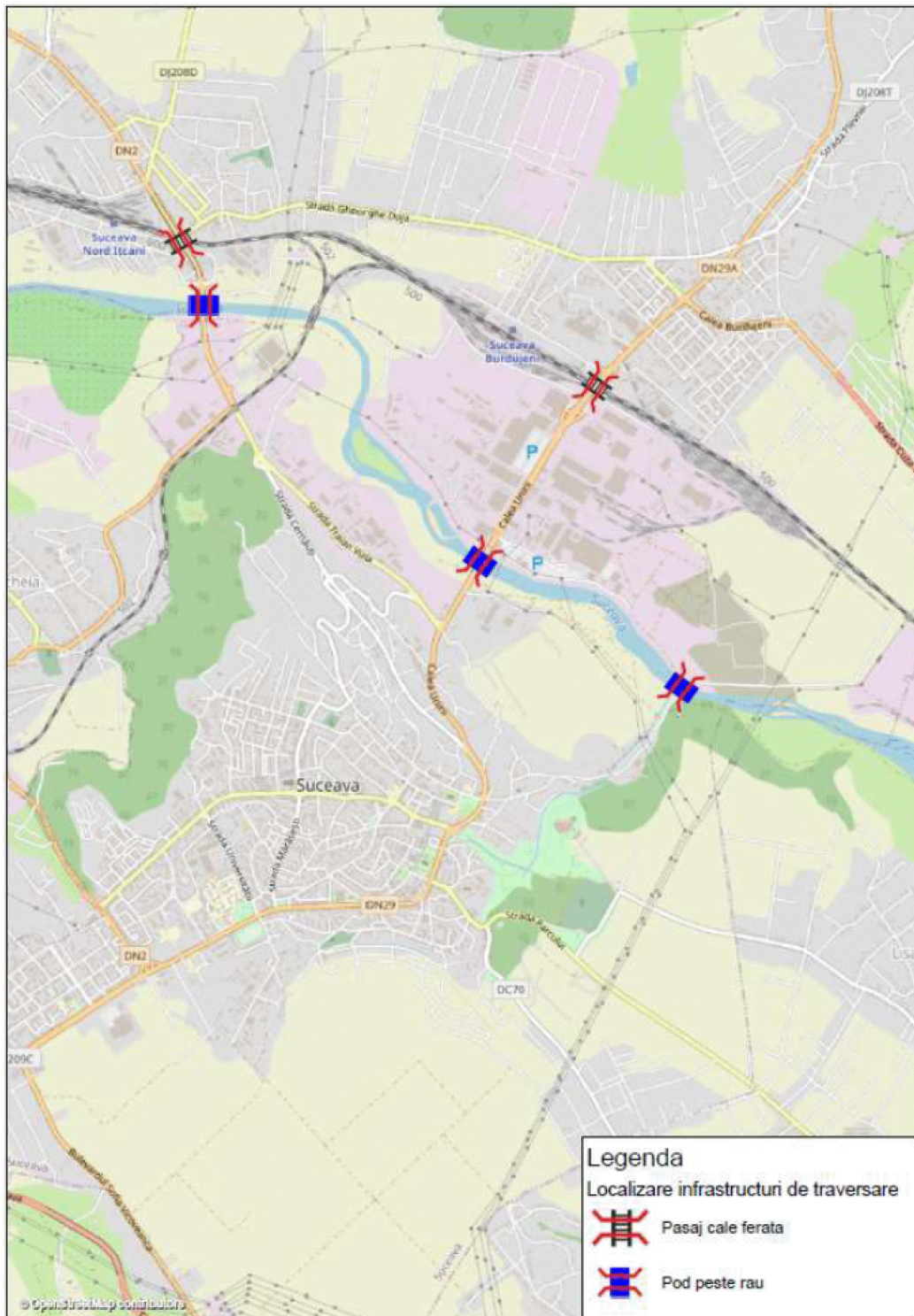


Figura 2.42. Traversări ale Râului Suceava și ale căii ferate.

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 comertului și



serviciilor, constituind un pol de atractivitate a călătoriilor atât din cartierele Ițcani și Burdujeni, cât și 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 rețeaua principală de circulație nu prezintă capacitate suficientă pentru a susține relocarea fluxurilor de trafic, astfel că în continuare se identifică situații în care capacitate de circulație 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 Sistemizare 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 și realizarea străzilor în localitățile 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 direcția drumului național care traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- *Străzi de categoria a II-a, de legătură* - asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- *Străzi de categoria a III-a, colectoare* - preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;
- *Străzi de categoria a IV-a, de folosință locală* - asigură accesul la locuințe și 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, Ițcani) 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 circulație a acestora este diminuată ca urmare a ocupării părții carosabile cu vehicule parcate.

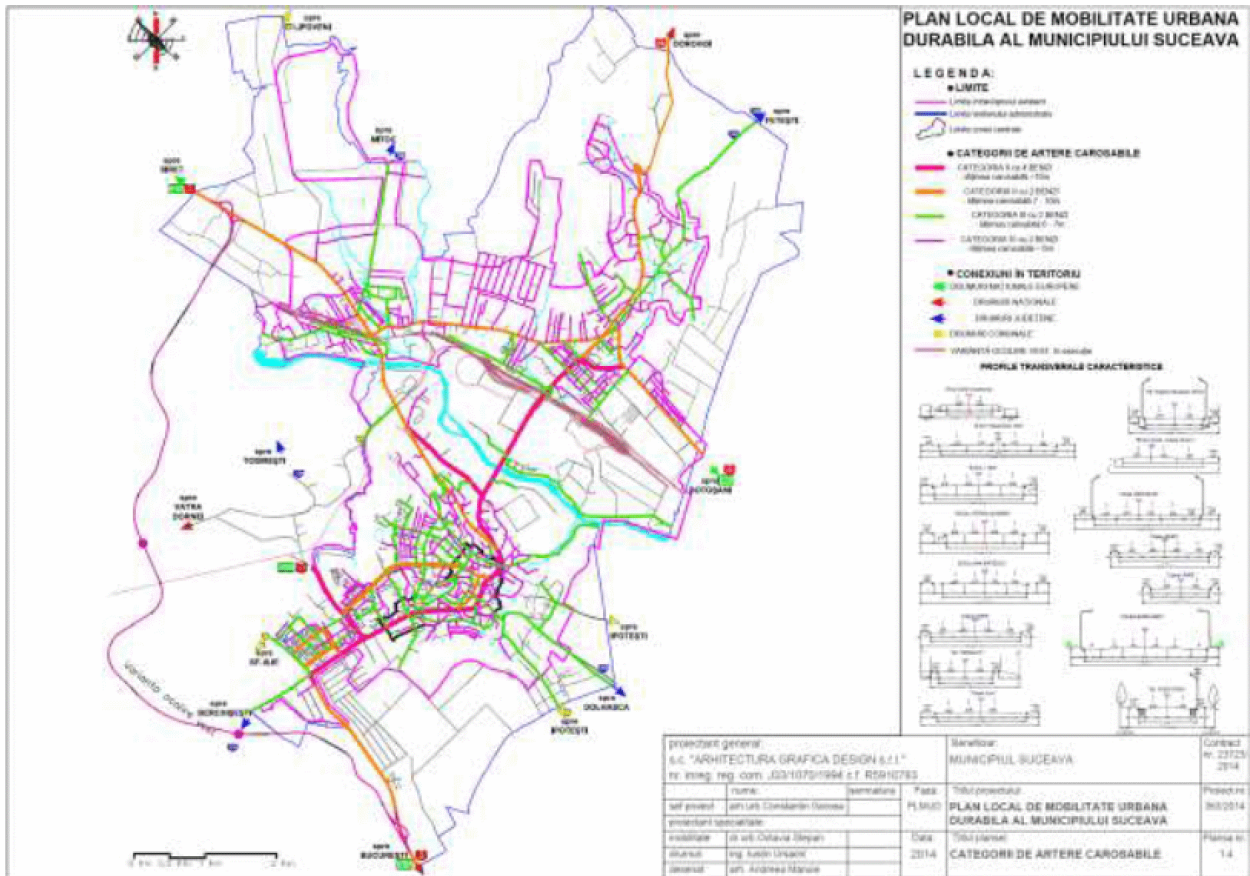


Figura 2.43. Distribuția străzilor principale în funcție de categorie.
Sursa: Plan local de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Suceava, 2014.

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

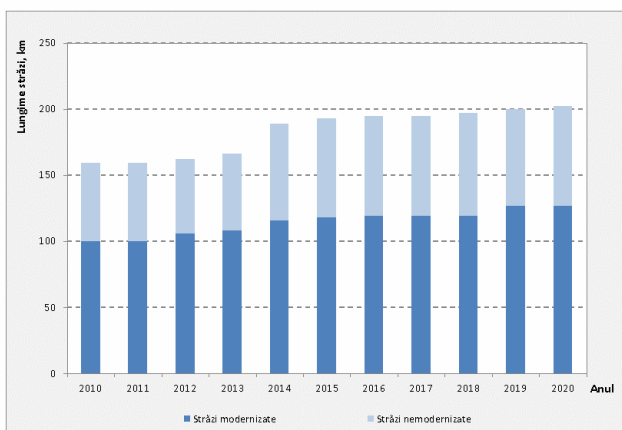


Figura 2.44. Lungimea rețelei stradale din Municipiul Suceava 2010-2020.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

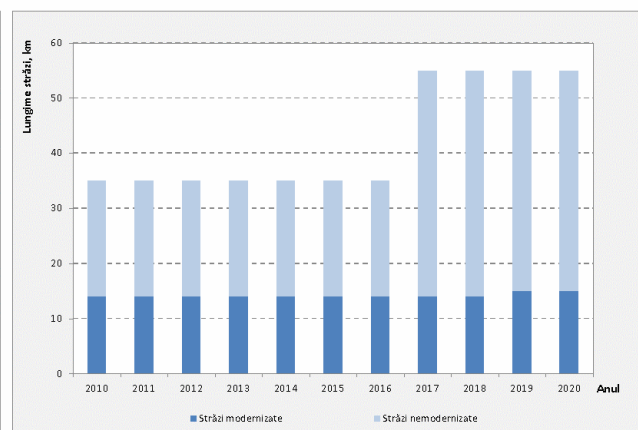


Figura 2.45. Lungimea rețelei stradale din Orașul Salcea 2010-2020.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

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.).

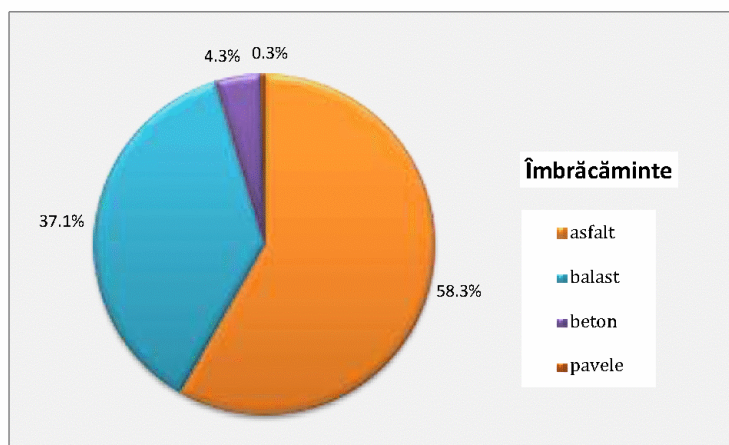


Figura 2.46. Ponderea străzilor în funcție de tipul îmbrăcăminte.

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

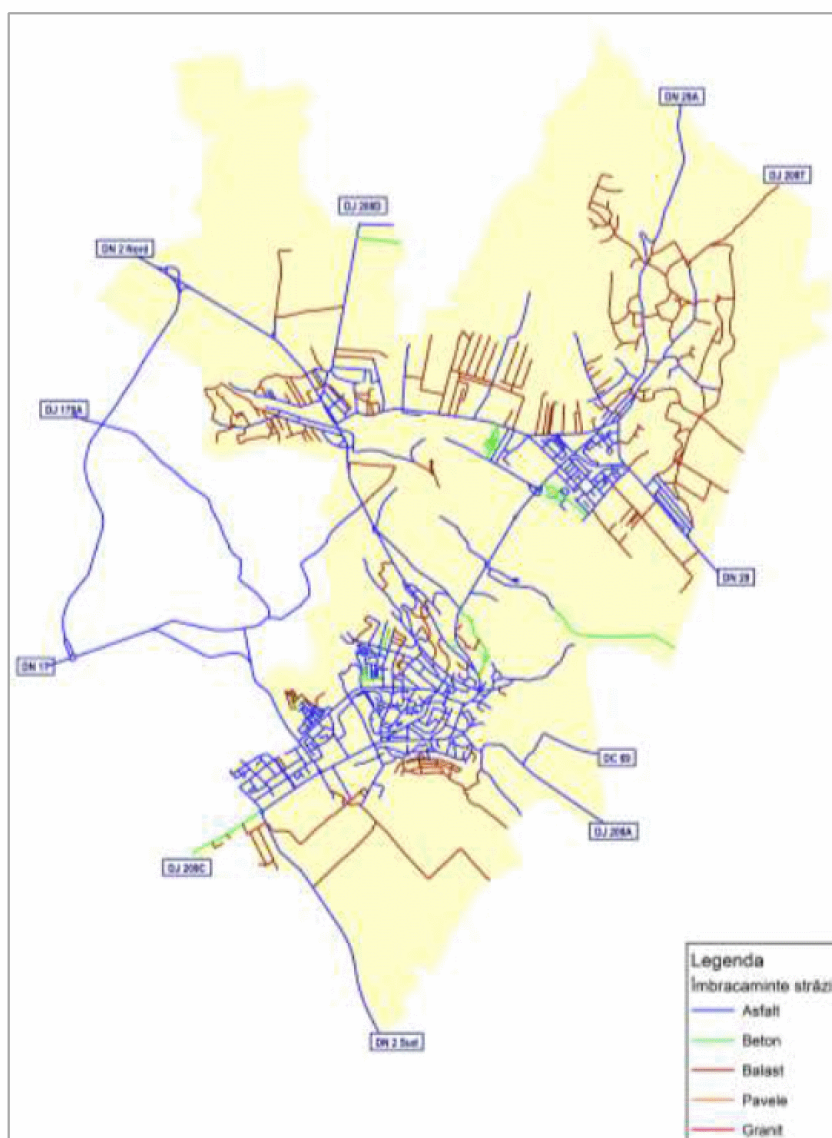


Figura 2.47. Distribuția străzilor în funcție de tipul îmbrăcăminte.

În ceea ce privește starea tehnică a străzilor modelate în graficul 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: Primăria UAT-uri din arealul de studiu.

UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
Salcea	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 Prelepca, 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; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernizare pod din beton armat în comuna Adâncată, județul Suceava (sursa de finanțare PNDL); ▪ Execuție lucrări de refacere a drumurilor 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernizare drumuri de interes local în Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Pleșa din județul Suceava (în construcție);



UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
	<p>de pe raza comunei Adâncată afectate de fenomenele hidrometeorologice din perioada 08-18.06.2020;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lucrări de reparații rumuri și șanțuri acces Cămin cultural, dispensar și baza sportivă comuna Adancata, județul Suceava; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernizare infrastructura rutieră de interes local în comuna Adâncată, județul Suceava (SF); ▪ Amenajare alei pietonale în satele Adâncată și Călugăreni, comuna Adâncată, județul Suceava;
Bosanci	Nu există	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernizare drumuri comunale în comuna Bosanci, județul Suceava (în execuție), finanțat prin PNDL, cuprinde asfaltarea a 3,405 km drum comunal și este realizat în proporție de 90 %; ▪ Modernizare drumuri de interes local în comuna Bosanci, județul Suceava (în execuție), finanțat prin PNDL, cuprinde asfaltarea a 5,45 km drum comunal și este realizat în proporție de 50 %; ▪ Modernizare și asfaltare străzile Pompier Gheorghe Colțuneac, Nuferilor, Libertății, Brutarului, Miron Costin, parțial strada Victor Babeș, Dr. Sârghi Nichifor, Constantin Brâncoveanu, Cojocarului, Arcașului, Nicolae Labiș, Plaiului din satul Cumpărătura, strada Florilor, Ciprian Porumbescu, Narciselor, parțial strada Cireșului din satul Bosanci și strada Bisericii din satul Cumpărătura, comuna Bosanci, județul Suceava (în execuție), finanțat din bugetul local, cuprinde asfaltarea a 6,222 km drum comunal și este realizat în proporție de 30 %; ▪ Modernizare și asfaltare strada Pinului, str. 1 Mai, parțial str. Irisului, parțial str. Primăverii, parțial str. Securicieniului, 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. Vasile Alecsandri, și strada Păcii din satul Bosanci, comuna Bosanci, județul Suceava (SF aprobat), cuprinde asfaltarea a 6,044 km drumuri comunale; ▪ Reabilitare și lărgire carosabil DC70A, str. Alexandru cel Bun- parțial, comuna Bosanci, județul Suceava (în execuție), cuprinde asfaltarea a 2 km drumuri



UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
		<p>comunale;</p> <ul style="list-style-type: none"> Extindere trotuare pe străzile: Alexandru cel Bun, Unirii, Sucevei, Ștefan cel Mare, din satul Bosanci și str. Calea Fălticeni din satul Cumpărătură (în execuție), finanțat din bugetul local, cuprinde amenajarea a 5 km trotuare și este realizat în proporție de 20%;
Ipotesti	<ul style="list-style-type: none"> 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, județul Suceava (sursa de finanțare Buget local); Reabilitare drumuri satești din sat Lisaura, comuna Ipotesti, județul Suceava (sursa de finanțare Buget local); Modernizarea a 744 ml drumuri comunale in comuna Ipotesti, județul Suceava (sursa de finanțare Buget local); Modernizare drumuri comunale str. Somuz, str. Remizei și str. Liviu Rebreanu. 	<ul style="list-style-type: none"> Modernizarea a 5 km de drumuri comunale in comuna Ipotesti, județul Suceava (CNI – fonduri guvernamentale); Reabilitare și Modernizare drumuri comunale in comuna Ipotesti, județul Suceava - lucrări in prima urgenta (CNI – fonduri guvernamentale);
Mitocu Dragomirnei	<ul style="list-style-type: none"> 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 și Gavril, str. Chiliei, str. Primăverii, str. Arțarului, str. Nucului, str. Pârâului, str. Zagrađeni, str. Cantonului, str. Parc Tei 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Îmbrăcămintă bituminoasă ușoară 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 Patrauti judetul Suceava (L = 0,753 km); Modernizare drumuri de interes local in comuna Patrauti judetul Suceava (L = 0,715 Km); Îmbrăcămintă asfaltică ușoară pe drumuri de interes local în comuna Pătrăuși judetul 	<ul style="list-style-type: none"> Modernizare drumuri de interes local in comuna Patrauti, județul Suceava - in derulare, spre finalizare (modernizare drum de interes local pe o lungime de 660 ml); Construire alei pietonale in comuna Patrauti, județul Suceava - investiție autorizata (amenajarea de alei pietonale de-a lungul DJ 208 V pe o lungime de aproximativ 1 Km, și facilitarea scurgerii apelor in lungul drumului județean - canalizare pluviala); Modernizare drumuri de interes local in comuna Patrauti, județul Suceava - Proiect nr. 158/2019 faza Studiu de



UAT	Proiecte finalizate	Proiecte în derulare
	Suceava.	<p>Fezabilitate privind modernizarea a 23 drumuri de interes local în lungime totală de 11752 m;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Modernizare drum de exploatare agricolă în comuna Patrauti, județul Suceava - în curs de autorizare (modernizare drum de exploatare agricolă în 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 anual);
Șcheia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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, parcuri 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.

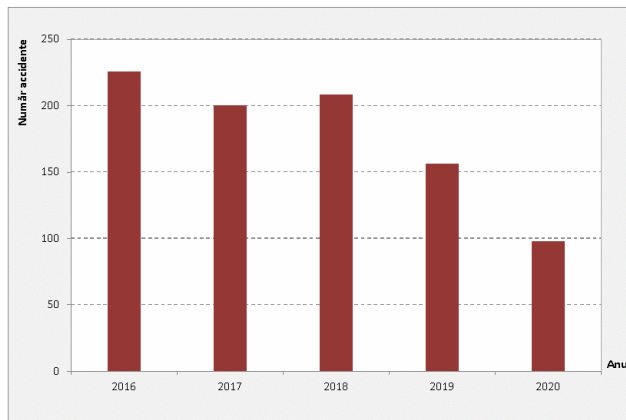


Figura 2.50. Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Municipiul Suceava.

Sursa datelor: IPJ Suceava.

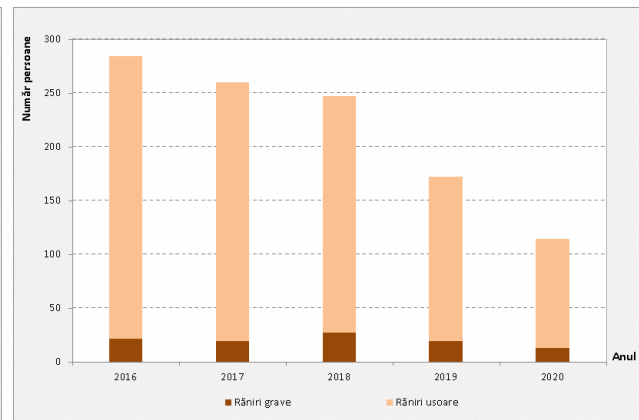


Figura 2.51. Variația numărului de victime, 2016-2020, Municipiul Suceava.

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.

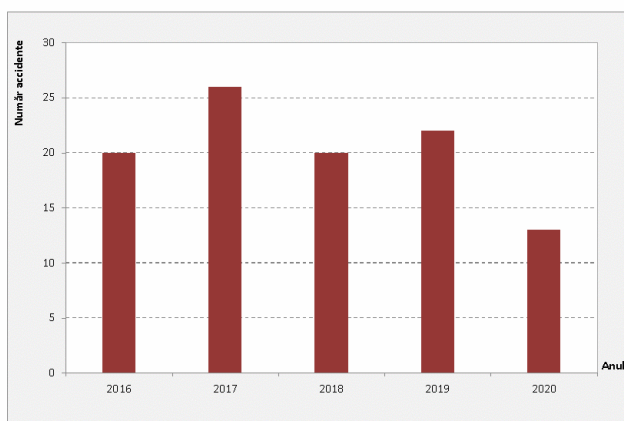


Figura 2.52. Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Orașul Salcea. Sursa datelor: IPJ Suceava.

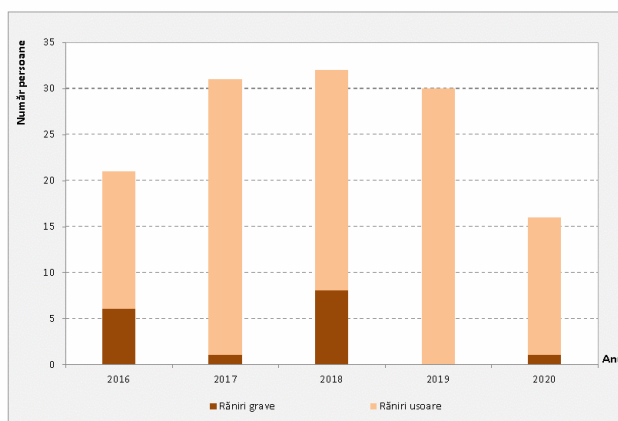


Figura 2.53. Variația numărului de victime, 2016-2020, Orașul Salcea. Sursa datelor: IPJ Suceava.

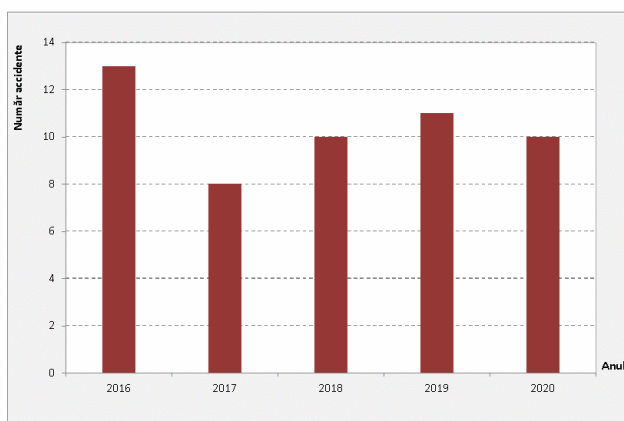


Figura 2.54. Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Adâncata. Sursa datelor: IPJ Suceava.

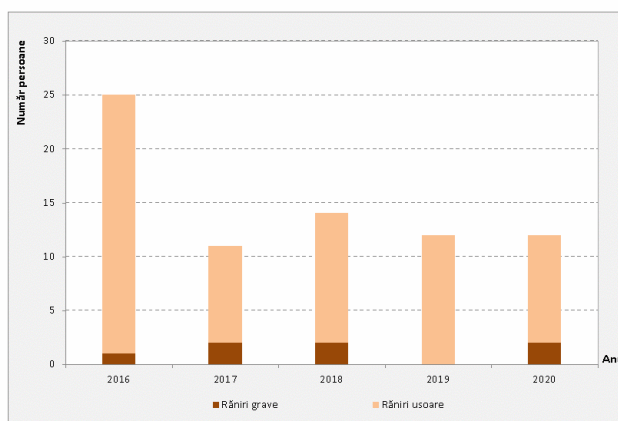


Figura 2.55. Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Adâncata. Sursa datelor: IPJ Suceava.

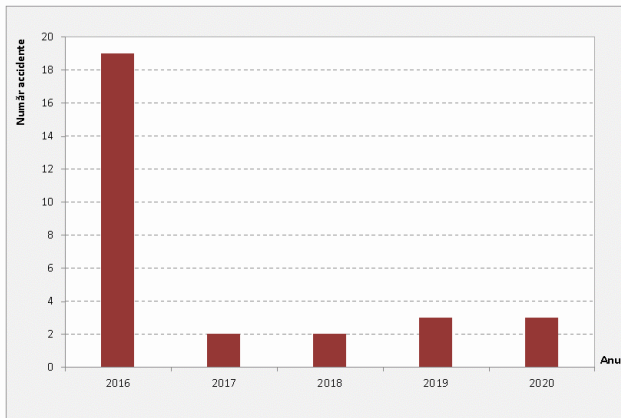


Figura 2.56. Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Bosanci.
Sursa datelor: IPJ Suceava.

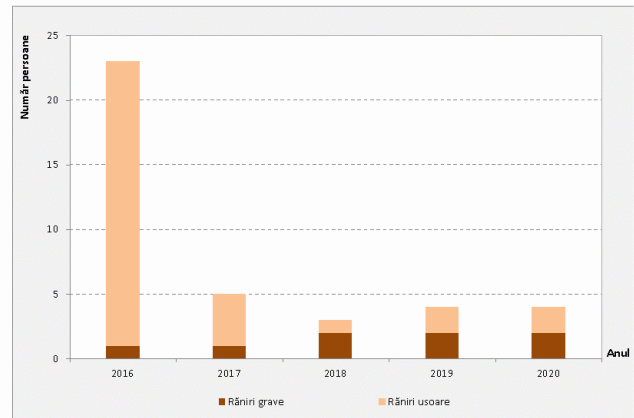


Figura 2.57. Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Bosanci.
Sursa datelor: IPJ Suceava.

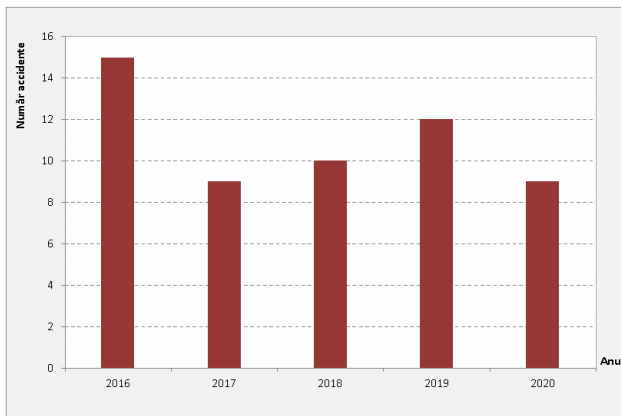


Figura 2.58. Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Mitocu Dragomirnei. Sursa datelor: IPJ Suceava.

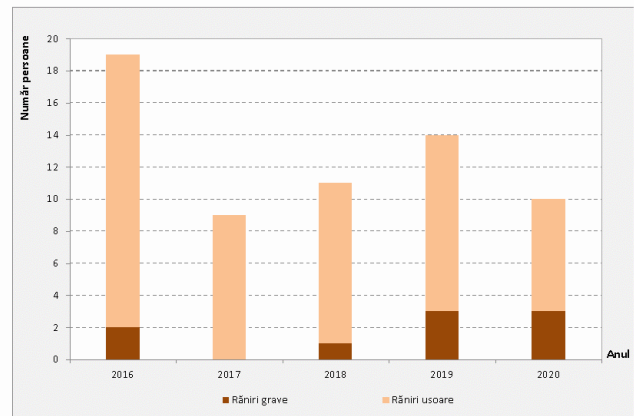


Figura 2.59. Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Mitocu Dragomirnei. Sursa datelor: IPJ Suceava.

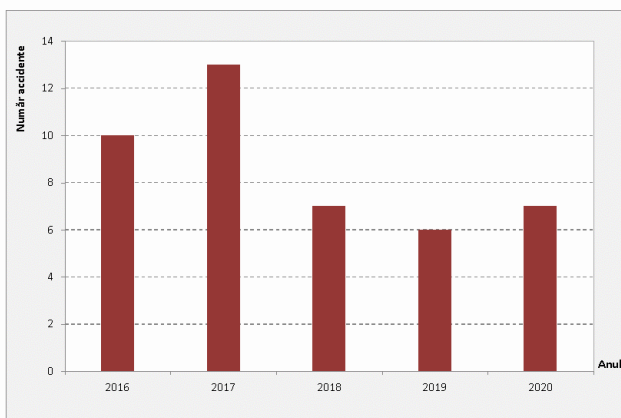


Figura 2.60. Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Moara.
Sursa datelor: IPJ Suceava.

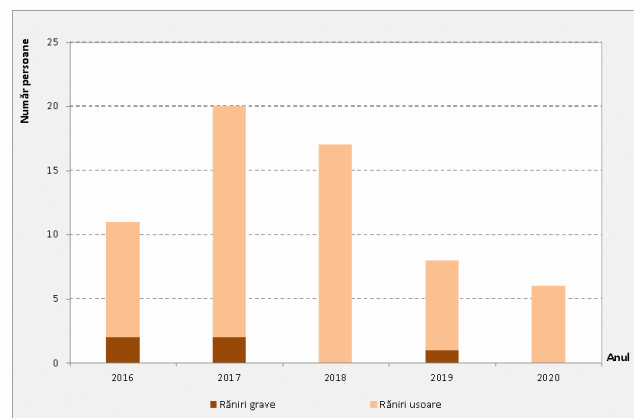


Figura 2.61. Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Moara.
Sursa datelor: IPJ Suceava.

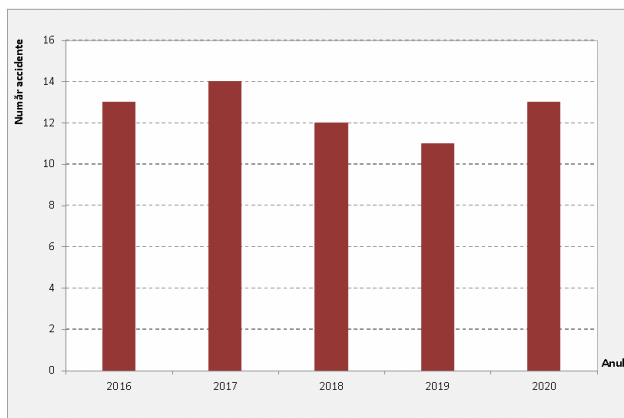


Figura 2.62. Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Pătrăuți.
Sursa datelor: IPJ Suceava..

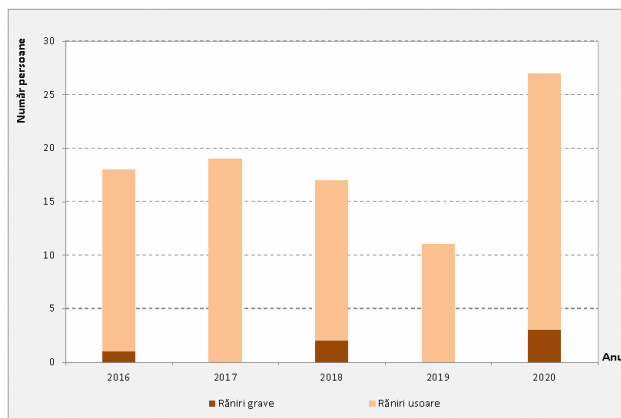


Figura 2.63. Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Pătrăuți.
Sursa datelor: IPJ Suceava.

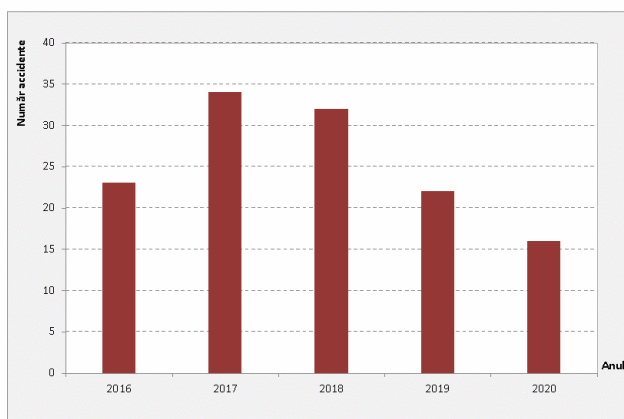


Figura 2.64. Variația numărului total de accidente, 2016-2020, Comuna Șcheia.
Sursa datelor: IPJ Suceava.

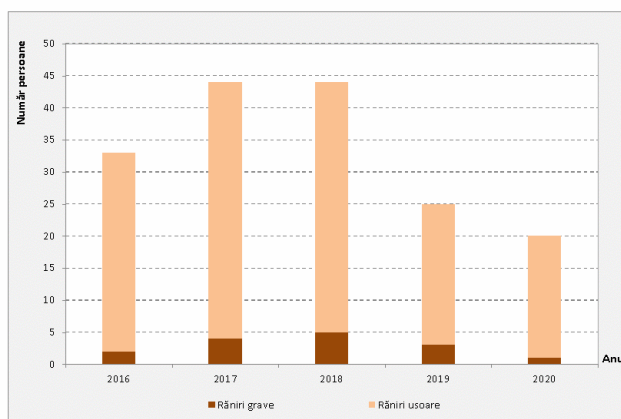


Figura 2.65. Variația numărului de victime, 2016-2020, Comuna Șcheia.
Sursa datelor: IPJ Suceava.

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. Referitor 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%.