

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

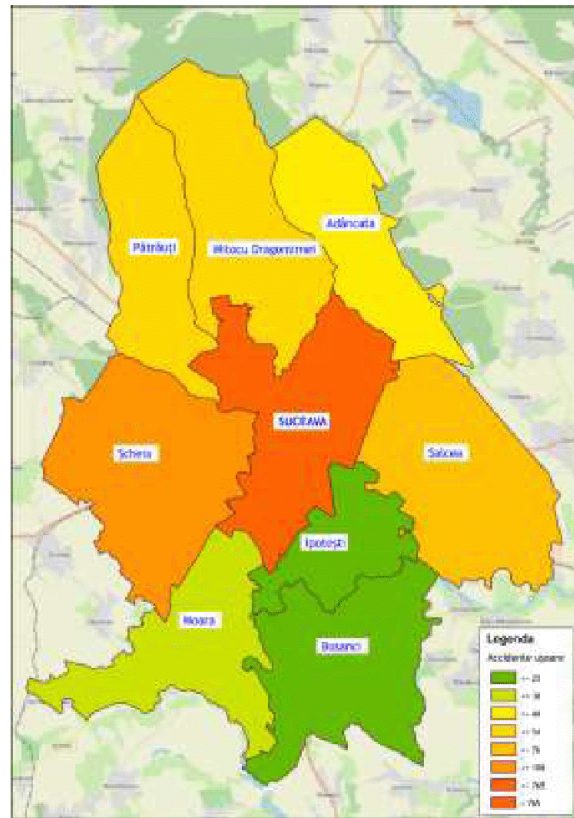


Figura 2.67. Distribuția spațială a accidentelor ușoare, 2016-2020.

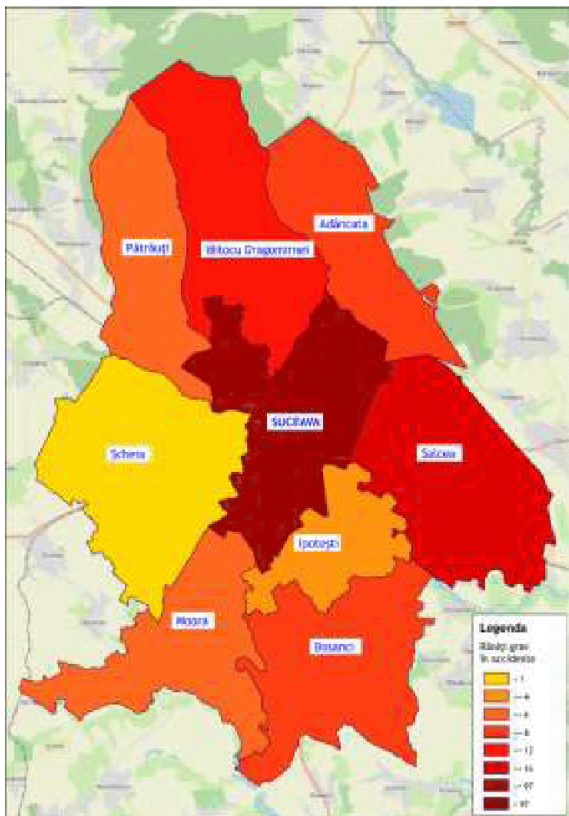


Figura 2.68. Distribuția spațială a răniților grav, 2016-2020.

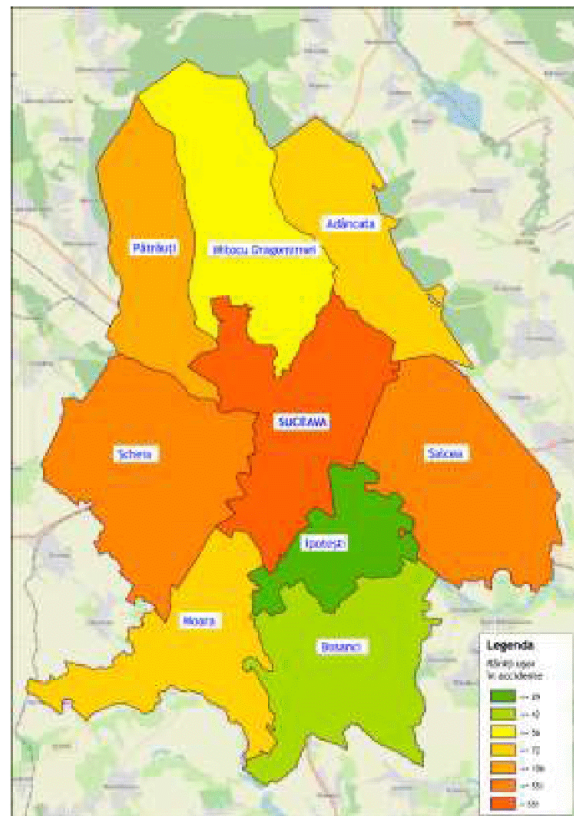


Figura 2.69. Distribuția spațială a răniților ușor, 2016-2020.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

- tipurile de abonamente disponibile sunt prezentate în tabelul următor:

**Tabelul 2.10.** Abonamente pentru parcărilor publice.

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

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



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

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

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

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

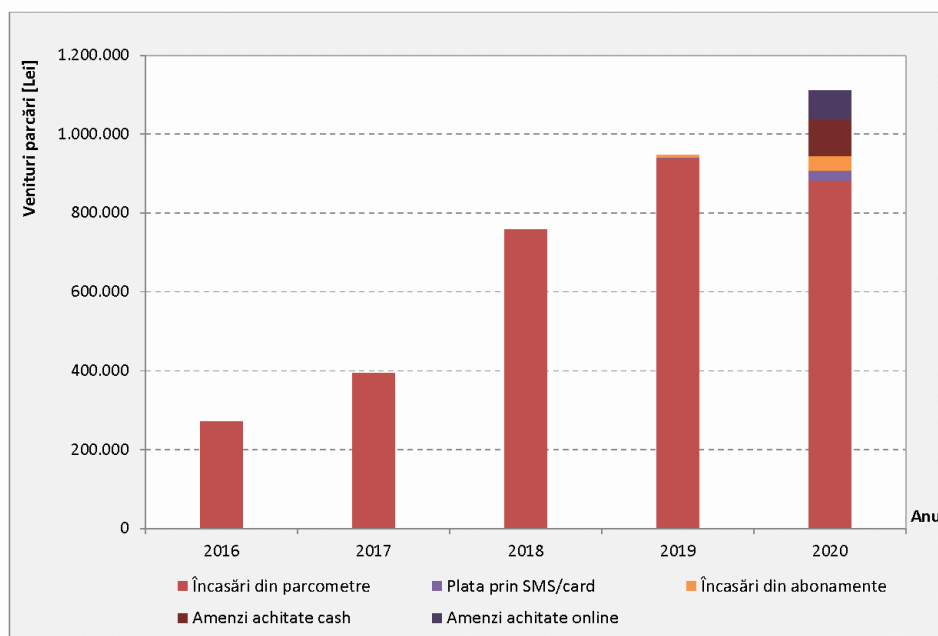
Nr. crt.	Denumire stradă	Reper	Număr locuri	Număr de parcometre existente
12	Str. Trandafirilor	-	60	1
13	Parcarea aflată la intersecția dintre Aleea Anastasia Crimca și Str. Trandafirilor	-	27	1
14	Parcarea de la Palatul de Justiție	În spatele Palatului de Justiție, cu intrare dinspre Str. Trandafirilor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

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



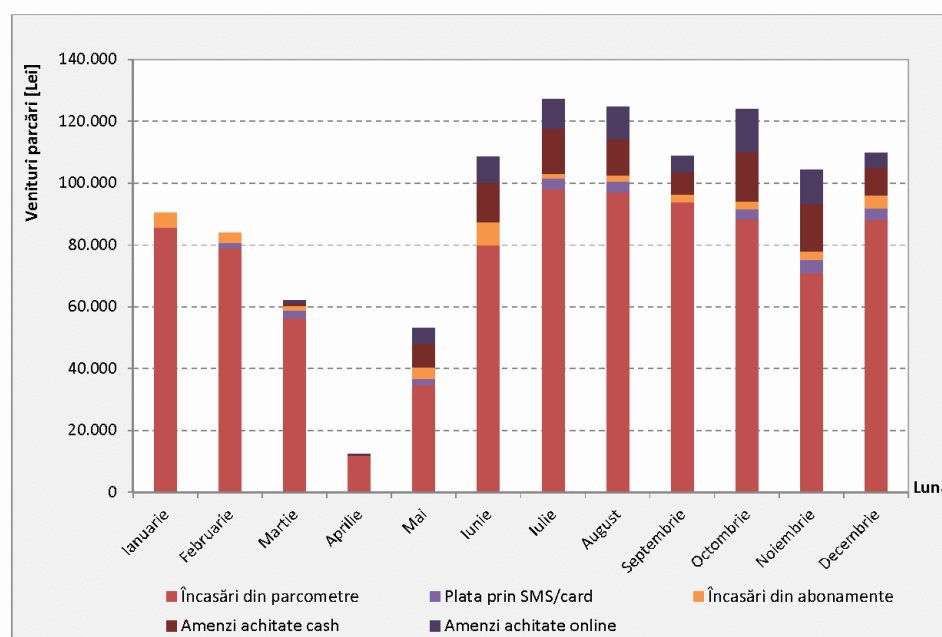
Figura 2.71. Localizarea parcărilor publice cu autotaxare. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

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



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

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



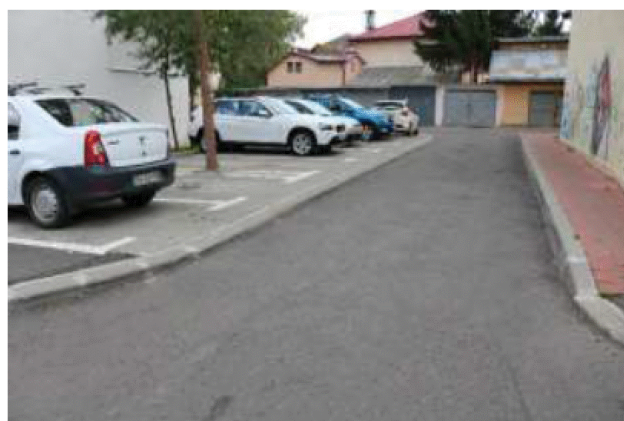
**Figura 2.73.** Venituri lunare din parcuri publice cu autotaxare, 2020.  
Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

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

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

Cartier	Număr locuri	Zona
George Enescu	1306	Zona Pieții George Enescu, bl. EI6; Str. Lucafărului, bl. E60, E 61; Zona George Enescu, bl. E63; Moto Velo, bl. T64; Zona George Enescu, bl. E68-E80; Zona George Enescu, bl. E66-E67; Zona George Enescu, LPS Str. Saturn, bl. E21; Vis-a-vis de Poliția Județeană; Zona "ALBINA", bl. T29; Zona "BIOTEST", bl. T33; Zona George Enescu bl. T33; B-dul George Enescu, bl. T90; B-dul George Enescu, bl. T7; Str. Zorilor, Școala Generală nr. 4, bl. E26; Str. Scurtă; Str. Zorilor Bl T43, Bl G45/E46/E47, Bl T38, Bl T96; Str. Lazăr Vicol; Str. Lalelelor, 112B.
Obcini	774	Str. Măgurei, bl. F11-F14; Str. Măgurei, bl. 12 -14; Str. Măgurei, bl. 16 -14; Str. Măgurei, bl. 16; Str. Victoriei, bl. E16; After school (vis-a vis bloc EI8); Str. Victoriei, bl. IRE; Str. Victoriei, bl. FIO; Str. Viitorului, bl. PI; Str. Viitorului, bl. HI, H2, H7; Calea Obcinilor, bl. T64; Str. Victoriei, bl. G3- G2; Str. Gavril Tudoraș, bl. B7; Str. Gavril Tudoraș, bl. E21- E22; Str. Stațiunii, bl. EI8-E20; Str. Stațiunii. bl. E5; Str. Bistriței, bl. HI; Str. Viitorului, bl. D10; Str. Stațiunii, bl. D5-D8; Str. Gavril Tudoraș, bl. C3-CIO.
Centru	684	Str. Vasile Bumbac; Str. Universității (pompierei); Str. Trandafirilor Zona Hotel Bucovina; B-dul 1 Mai, bl. P; Str. Horia Cloșca Crisan, bl. 9; Biserica "Sf. Dumitru"; Curtea Domnească la "Sf. Dumitru"; Taylan Teodor Stefanelli, bl. 7; Str. Meseriașilor; Str. Plăieșilor; Anastasie Crimca; Str. Trandafirilor (longitudinal); Str. Dimitrie Onciu, bl. L3; Tribunal; Str. Oituz, bl. J15-J16; Str. Oituz, bl. J12; Str. Oituz, CEC.
Zamca	361	MPO, intersecție Mărășești; Str. Grigore Ureche (între blocuri); Str. Grigore Ureche; Str. Dimitrie Cantemir; Str. Ion Neculce.
Burdujeni	531	Str. Prieteniei, bl. 137; Str. Prieteniei, bl. 144; Str. Florilor, bl. 10; Spital Bethesda, bl. 61, 72, 71; Str. Rândunicii, bl. B 37, B34-34; Str. Brândușei, bl. 35, bl. 34, bl 32, bl 31; Str. Avântului; Str. Putna bl-B1-B2, A4-A5, A05-A04, A03.

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



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



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

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

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

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

### 2.3. Transport public

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





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

### 2.3.1. Transport public local

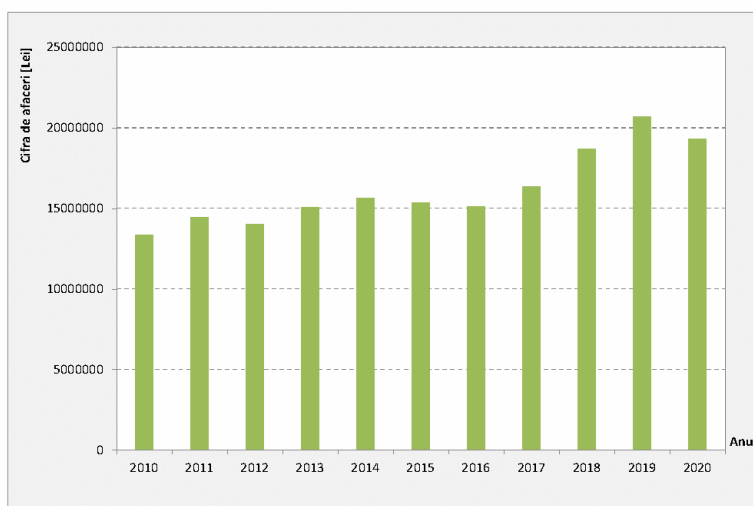
Sistemul de transport public local din Municipiul Suceava este format din infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare specifice modului de transport public de suprafață – autobuz.

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

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

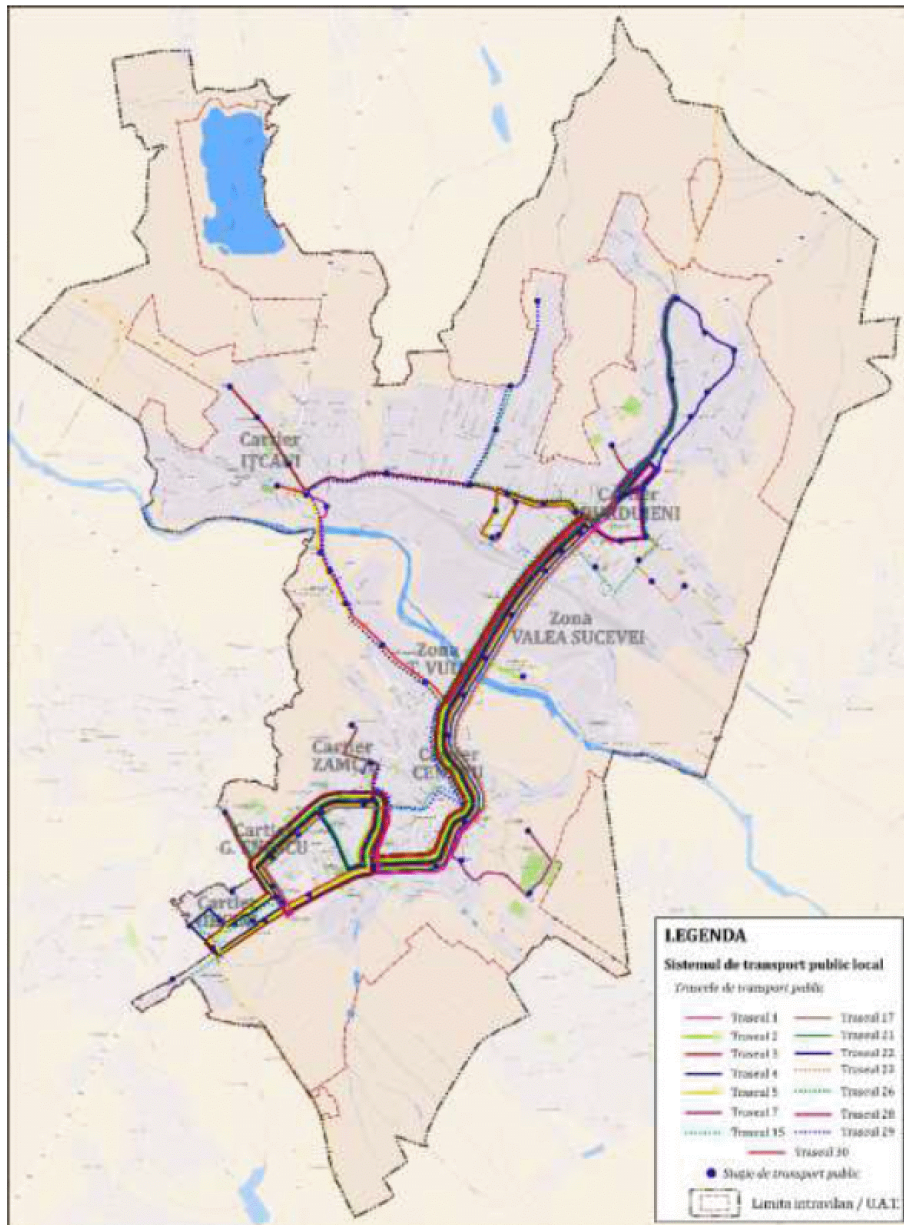
Variația anuală a cifrei de afaceri a operatorului de transport, în perioada 2010-2020 este reprezentată în figura 2.75.

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



**Figura 2.75.** Cifra de afaceri, TPL Suceava S.A., 2010-2020.  
Sursa datelor: [www.listafirme.ro](http://www.listafirme.ro).

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



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

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

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



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

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

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

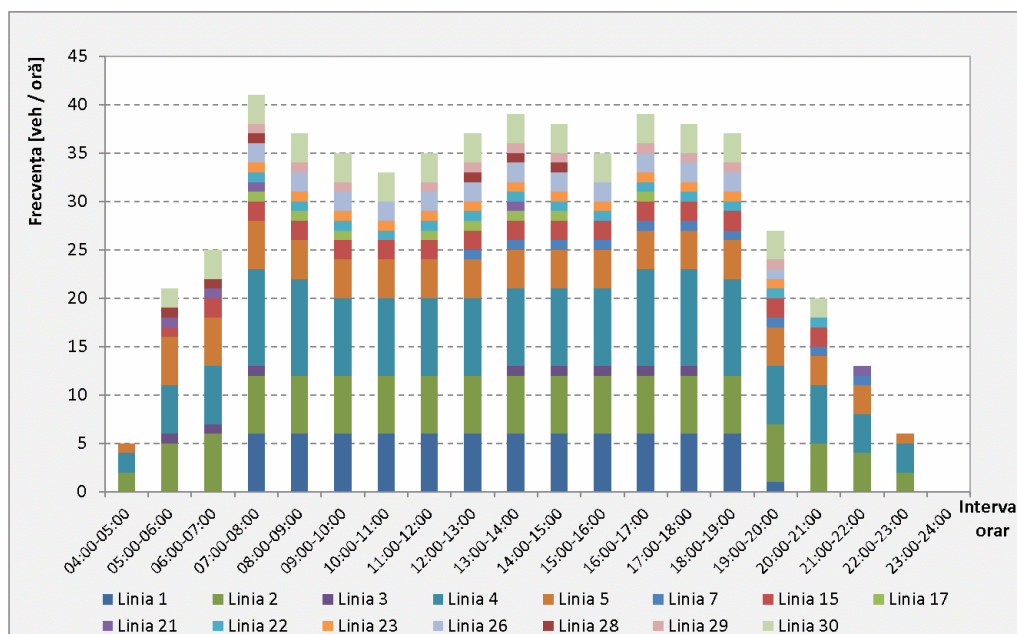
Conform programului de transport aprobat prin HCL nr. 49/ 2021, operarea serviciului de transport public în zilele lucrătoare este realizată în intervalul orar 4:30-23:00. Liniile 2 și 4 oferă cea mai ridicată frecvență de circulație, de-a lungul întregii zile. Pe aceste linii

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

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

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

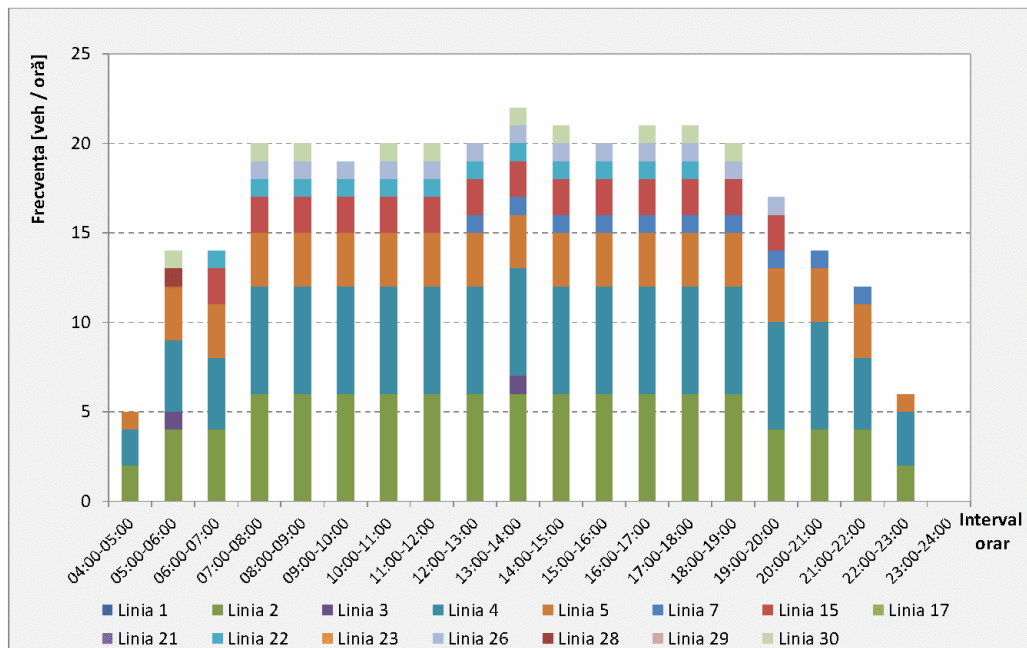
Variația orară a frecvenței de circulație a vehiculelor care deservește cele 15 linii de transport public atât pentru zile lucrătoare, cât și pentru zile nelucrătoare, este prezentată în figurile următoare.



**Figura 2.77.** Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zile lucrătoare.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

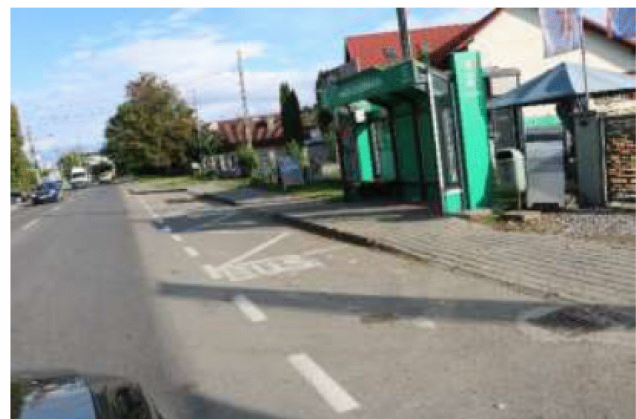
În zilele nelucrătoare pe liniile 1, 17, 21, 23 și 29 nu se circulă. În cazul liniei 7 circulația se desfășoară doar în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în lunile iulie și august. Pe linia 28 nu se circulă în zilele de duminică. Mijloacele de transport de pe linia 15 circulă la interval de 30 minute.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



**Figura 2.78.** Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz - zile nelucrătoare.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

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



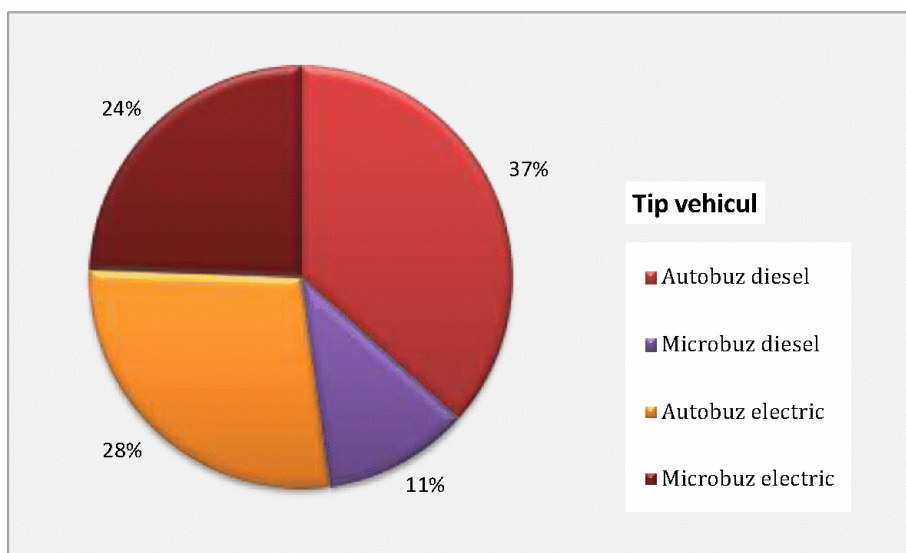
**Figura 2.79.** Stații de transport public cu adăpost pentru călători (exemplificare).



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

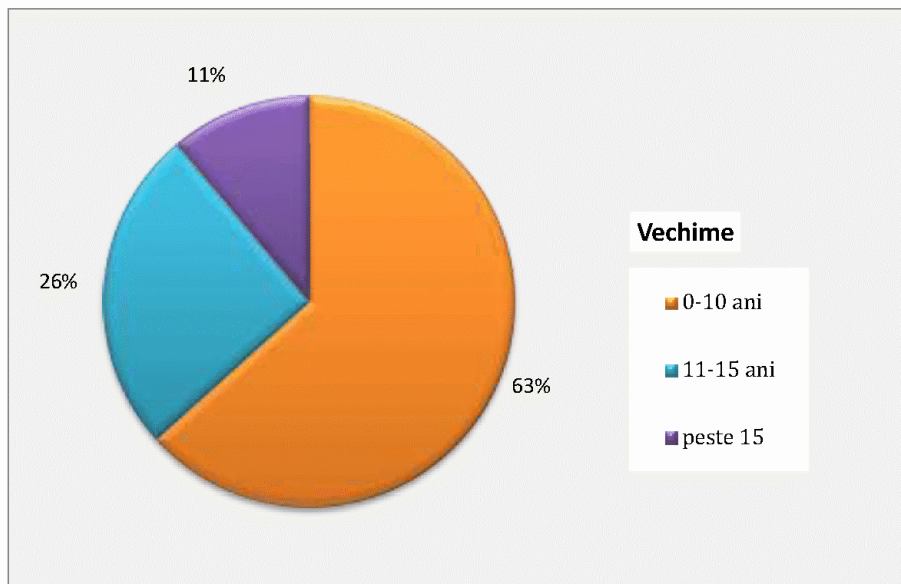
Îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stații poate fi realizată prin amenajarea acestora cu adăposturi, mobilier pentru locuri de așteptare, sistem de supraveghere video, etc., alveole destinate opririi mijloacelor de transport public și utilizate în acest scop ca urmare a implementării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

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



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

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



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

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

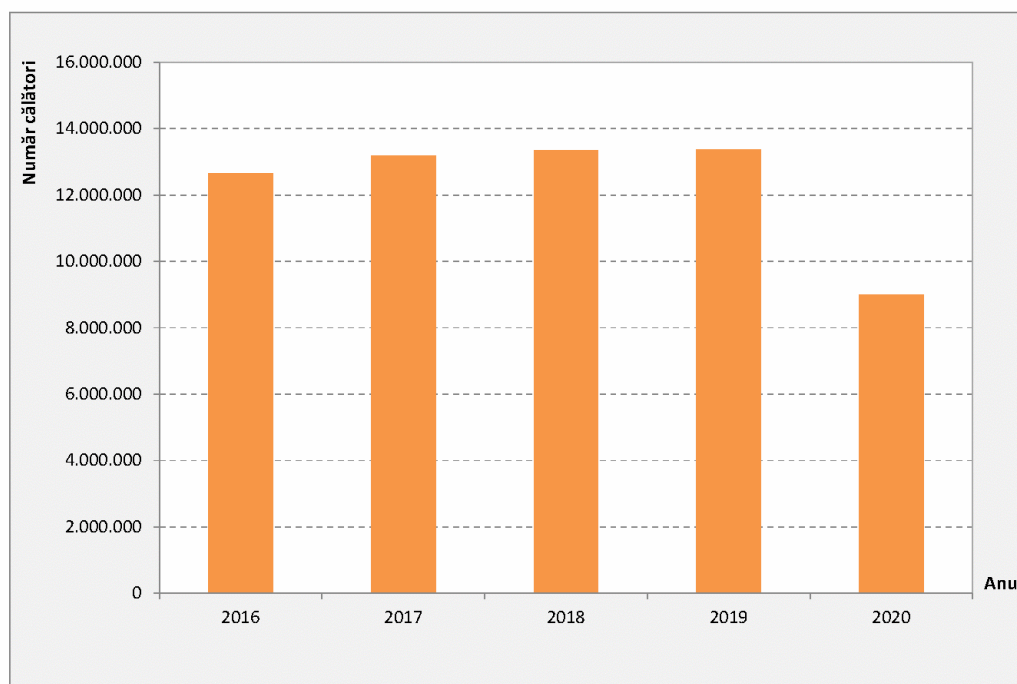


**Figura 2.83.** Stații de transport public cu adăpost pentru călători (exemplificare).

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

<sup>3</sup> Hotărârea Guvernului României Nr. 2139 din 30.11.2004, publicată în Monitorul Oficial Nr. 46 din 13 ianuarie 2005.

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



**Figura 2.84.** Număr călători transport public local, perioada 2016-2020.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

**2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate**

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

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

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

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



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



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

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

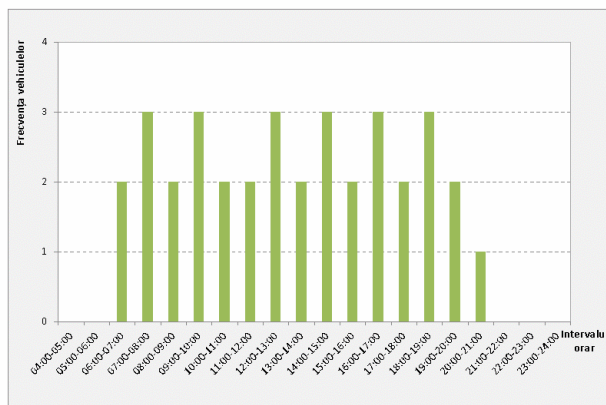
- *Sf. Ilie - Suceava – Rădăuți (35 curse);*
- *Mitocu Dragomirnei – Dragomirna – Sf. Ilie (33 curse).*

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

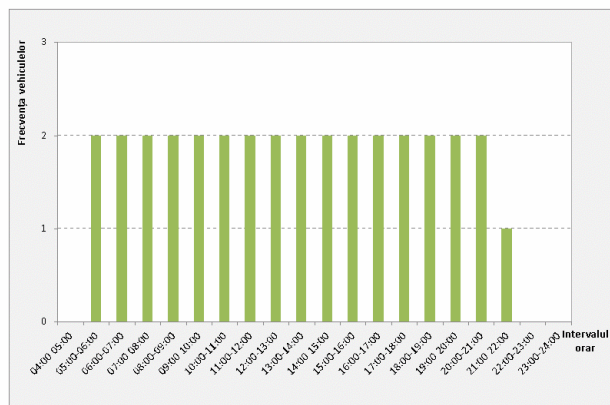
Începând cu anul 2017 a fost introdus un traseu de transport județean între Municipiul Suceava și Aeroportul Internațional Ștefan cel Mare, pe care în intervalele 04:00-09:00 și



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



a). traseul Sf. Ilie – Suceava – Rădăuți



b). traseul Mitocu Dragomirnei – Dragomirna – Sf. Ilie

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

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

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

### 2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate

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



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

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

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

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

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

#### 2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

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

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

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



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

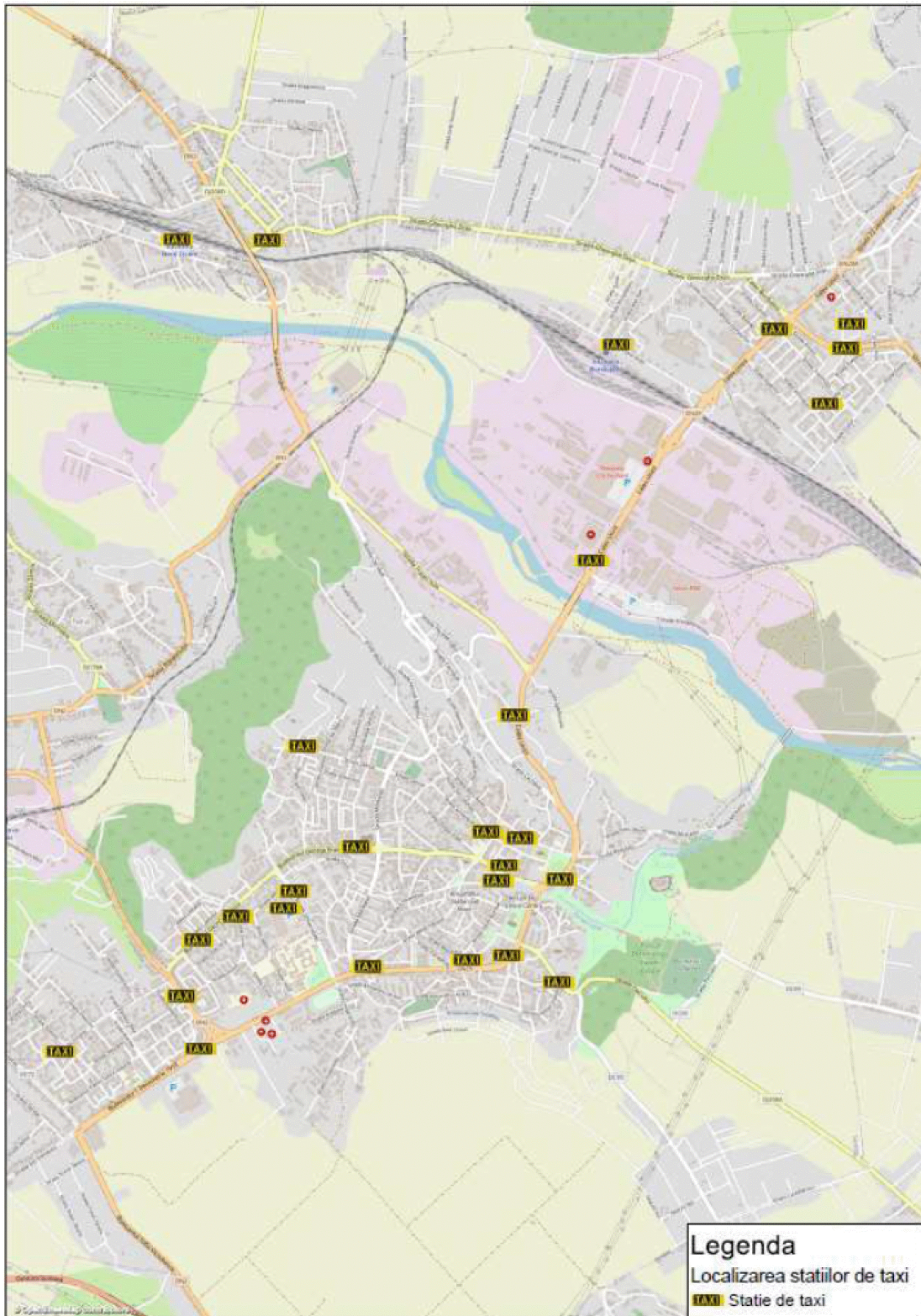
\* stație care poate fi utilizată pentru transportul de bunuri și mărfuri în regim de taxi

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

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



Figura 2.86. Stație taxi în Municipiul Suceava.



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

Se observă că stațiile de taxi sunt distribuite la nivel local în raport cu funcțiunile de locuire și cu obiectivele socio-economice și administrative. Stațiile de taxi sunt prevăzute și în zona



gărilor (Gara Burdujeni, Gara Ițcani – stații utilizate inclusiv pentru transportul de bunuri și mărfuri în regim de taxi). Stația “Bancpost Centru”, amplasată pe Str. Meseriașilor are destinație exclusivă pentru transportul de bunuri și mărfuri în regim de taxi.

În celelalte localități din ZUF Suceava nu este funcțional sistemul de transport în regim de taxi.

### 2.3.5. Transport feroviar

Localitatea Suceava este racordată la rețeaua națională de cale ferată în stațiile Suceava (Burdujeni) și Suceava Nord amplasate pe linia 500: București Nord – Ploiești Sud – Adjud - Pașcani – Suceava – Vicșani. Linia secundară 502 (Suceava – Vama – Floreni – Ilva Mică) pătrunde pe teritoriul Municipiului Suceava prin zona de Vest unde este amplasată stația de cale ferată Suceava Vest (pe teritoriul comunei Șcheia), și se conectează la linia 500 între cele două stații menționate mai sus. Aceste tronsoane de cale ferată fac parte din rețeaua Trans Europeană de Transport (TEN-T) centrală (figura 2.88).

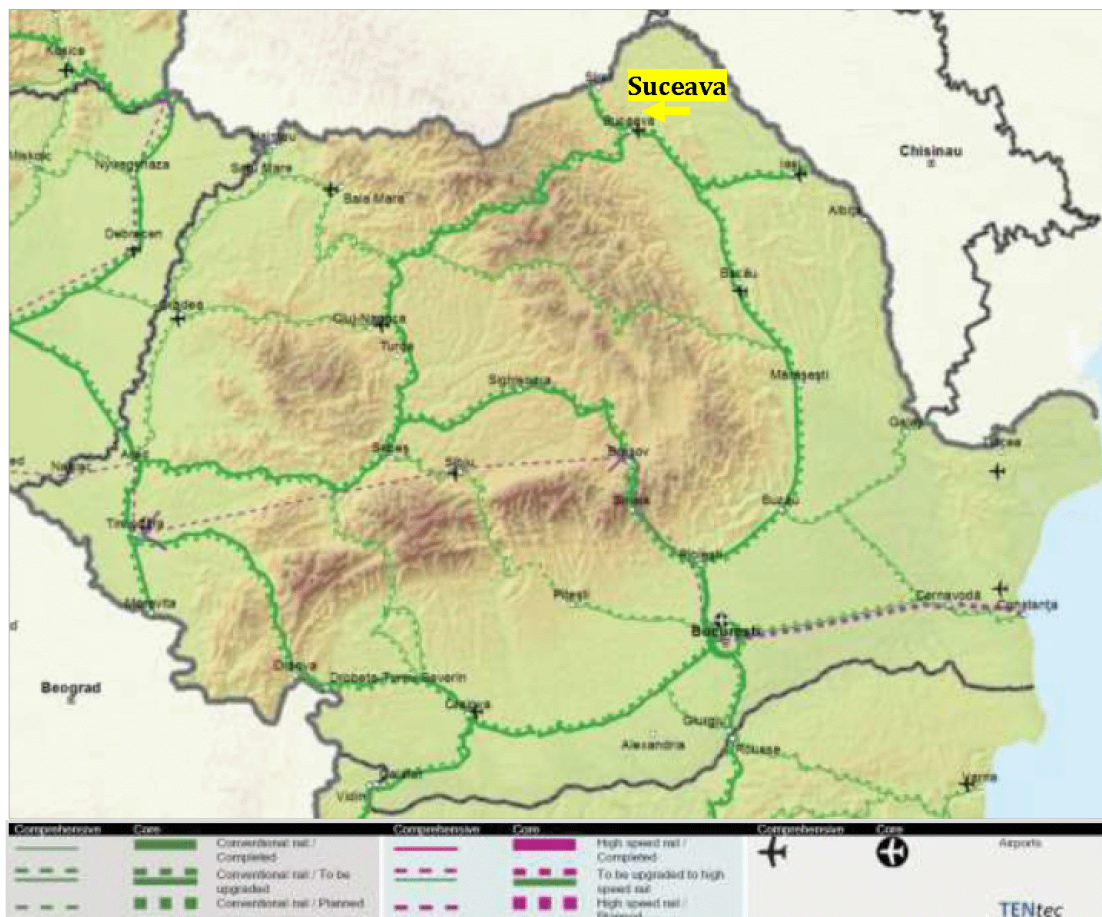


Figura 2.88. Rețeaua TEN-T feroviară în zona Municipiului Suceava. Sursa: Comisia Europeană, 2021.

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

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

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



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

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



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

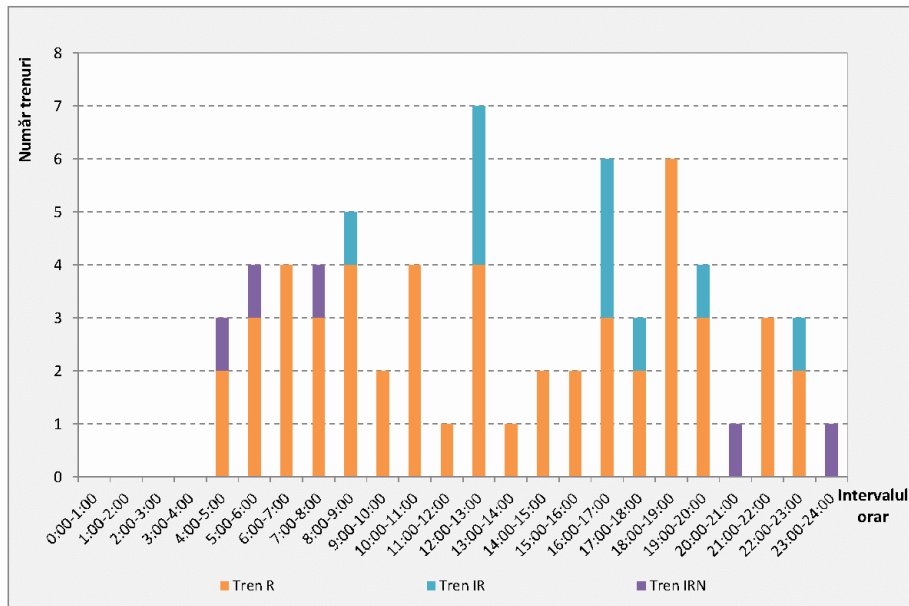


Figura 2.90. Distribuția ofertei de transport, stația Suceava. Sursa datelor: CFR Călători.

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

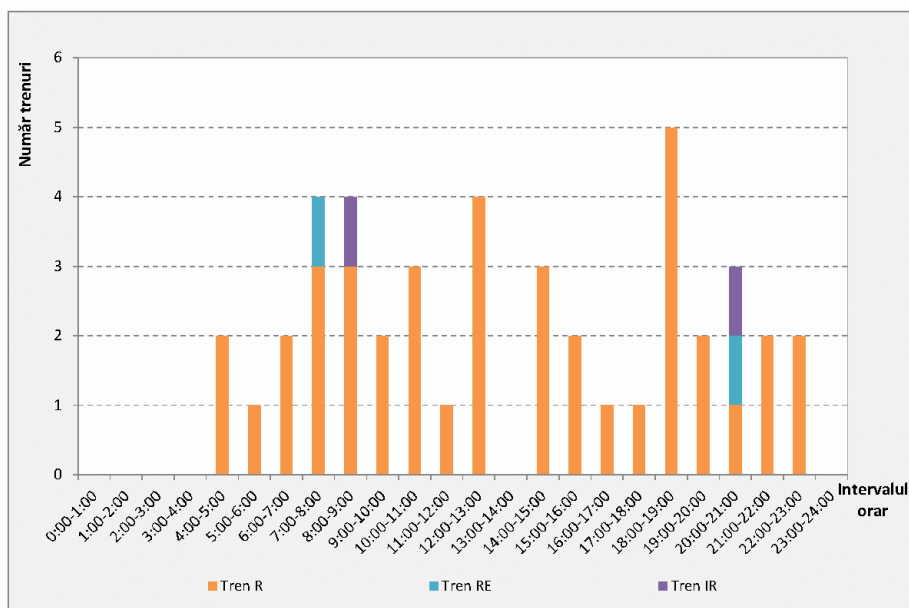


Figura 2.91. Distribuția ofertei de transport, stația Suceava Nord. Sursa datelor: CFR Călători.

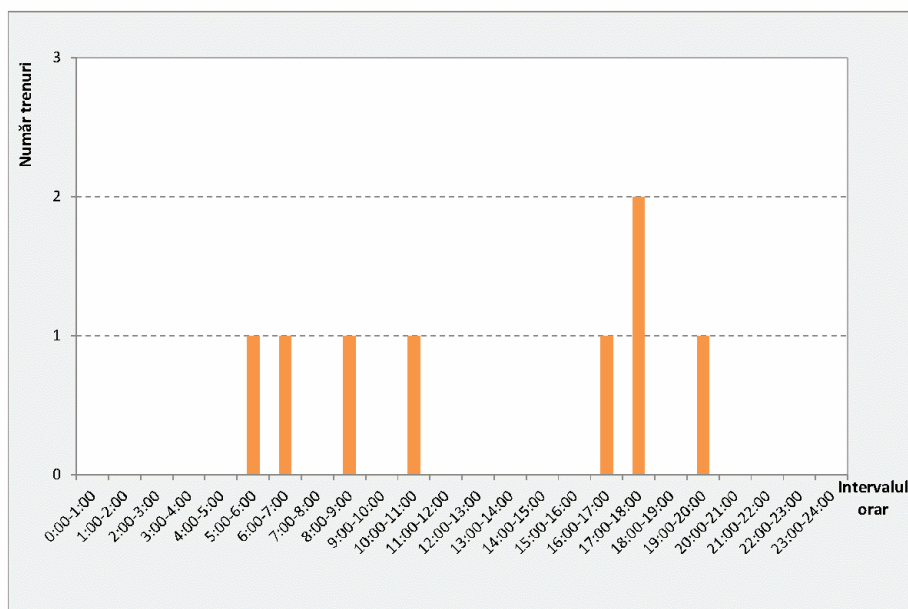


Figura 2.92. Distribuția ofertei de transport, stația Suceava Vest. Sursa datelor: CFR Călători.

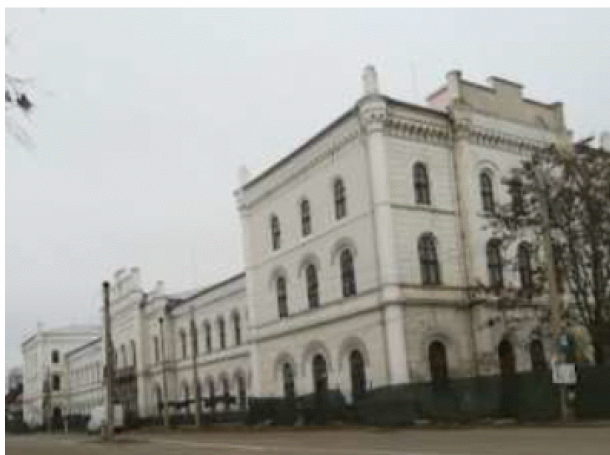
Stația Suceava Nord reprezintă punct de plecare/ sosire pentru 44 de trenuri încadrate în rangurile Regio (40 cazuri), Interregio (2 cazuri) și Interregio Night (2 cazuri), în timp ce stația Suceava Vest este punct de plecare/ sosire pentru 8 trenuri de rang Regio.

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

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



Figura 2.93. Stația Suceava (Burdujeni).



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

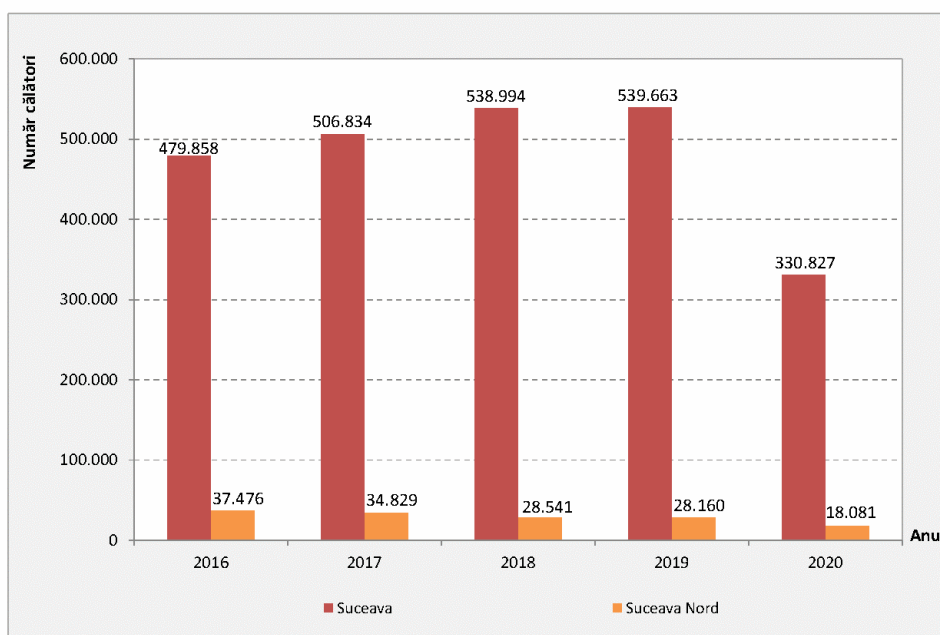


**Figura 2.95.** Stația Suceava Vest.

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

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

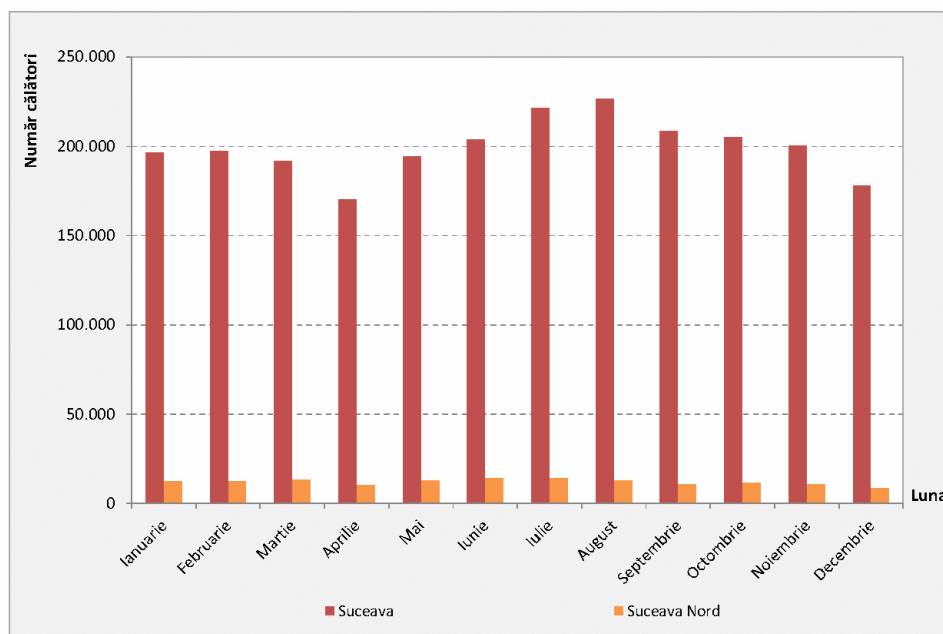
Variația anuală a numărului de călători care au tranzitat cele 2 stații este reprezentată în figura 2.96.



**Figura 2.96.** Variația anuală a numărului de călători – stațiile Suceava și Suceava Nord.  
Sursa datelor: SRTFC Iași.

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

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



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

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

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

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

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

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



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

## 2.4. Transport de marfă

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

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

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

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



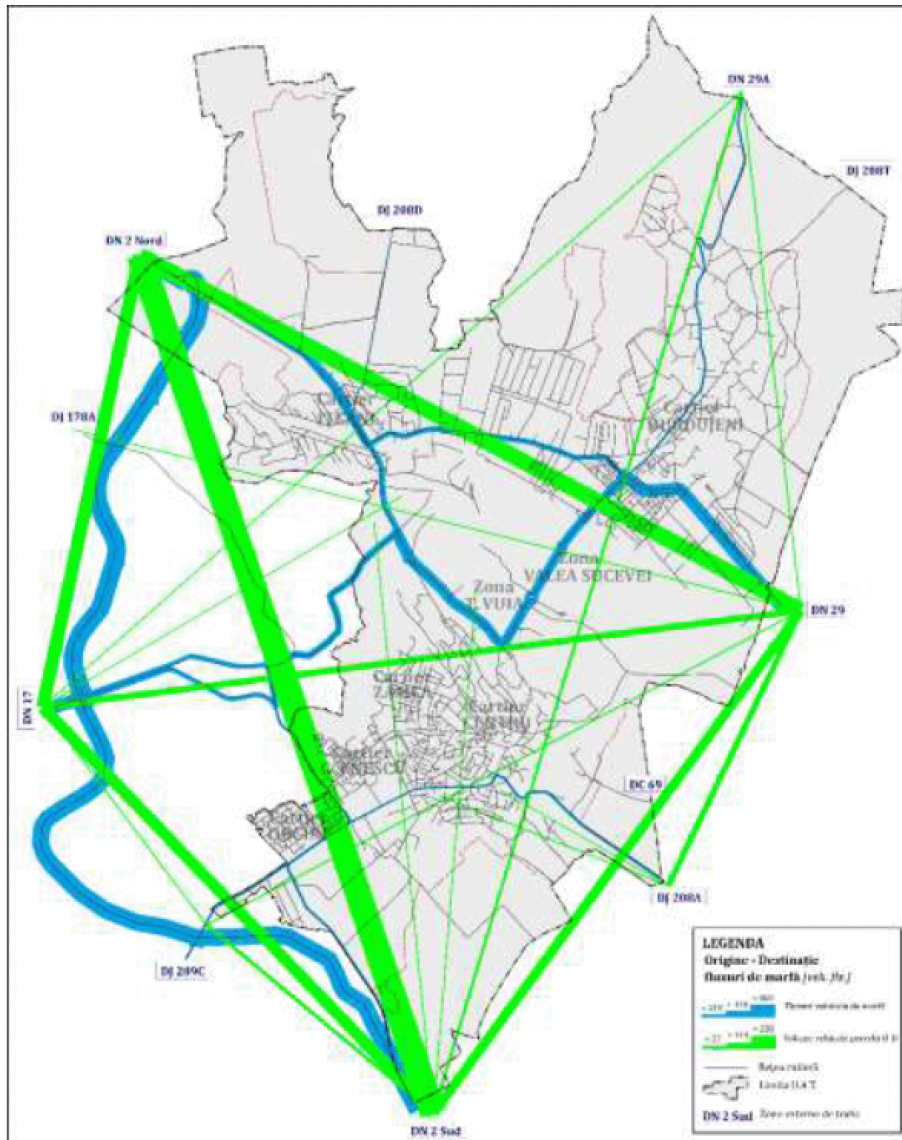
Figura 2.98. Trasee pe care este permis accesul vehiculelor cu M.T.M.A.>3,5 tone, în Municipiul Suceava. Sursa datelor: Primăria Municipiului Suceava.



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



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



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

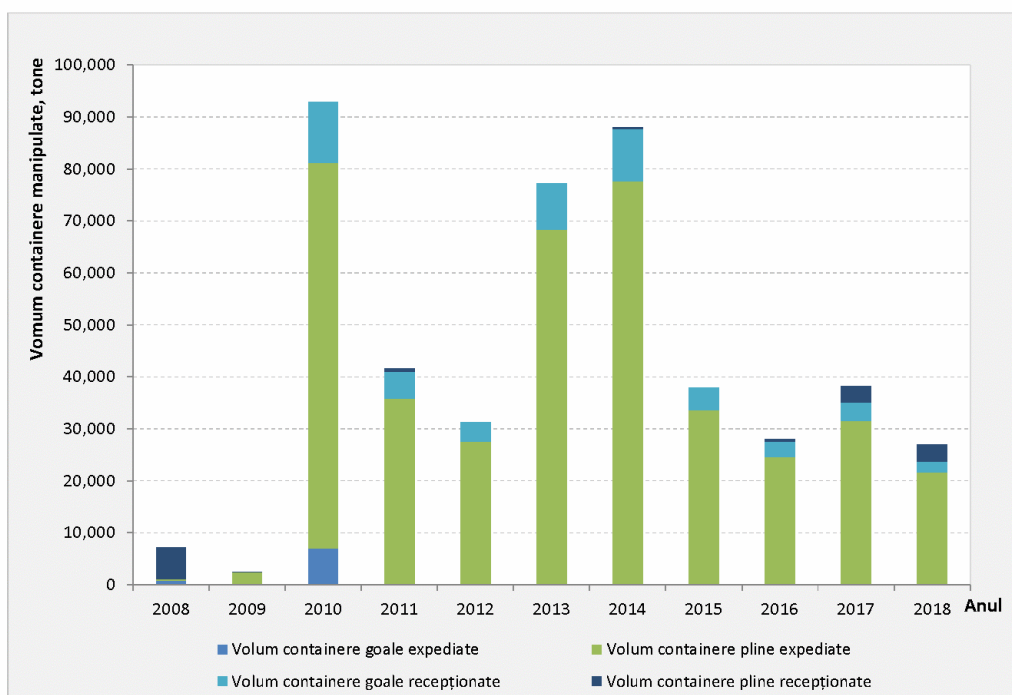
Odată cu dare în funcțiune a variantei de ocolire Suceava pe latura de vest (DN 2 – DN 17 – DN 2), au fost introduse restricții privind accesul vehiculelor de marfă prin zona urbană (B-dul 1 Decembrie 1918, Calea Obcnilor). În prezent, Cartierul Burdujeni reprezintă zona critică, fiind traversat de vehiculele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



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

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

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



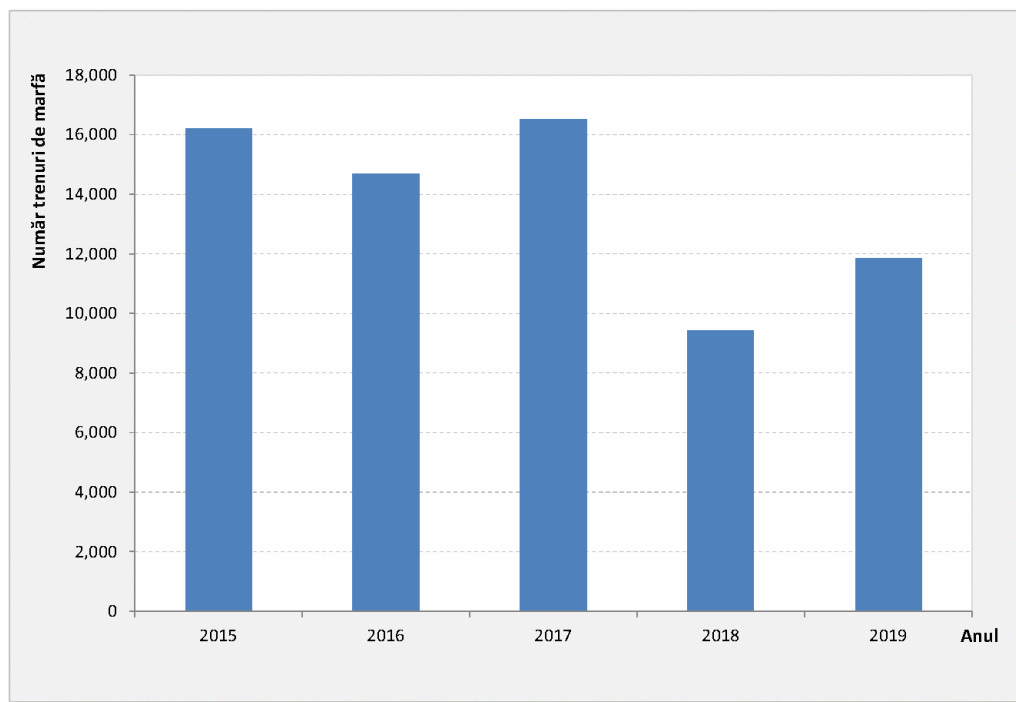
**Figura 2.101.** Volumul containerelor manipulate în terminalul Suceava.

Sursa datelor: [www.citadini.ro](http://www.citadini.ro).

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



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



**Figura 2.102.** Numărul trenurilor de marfă - stația Suceava. Sursa datelor: [www.citadini.ro](http://www.citadini.ro).

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

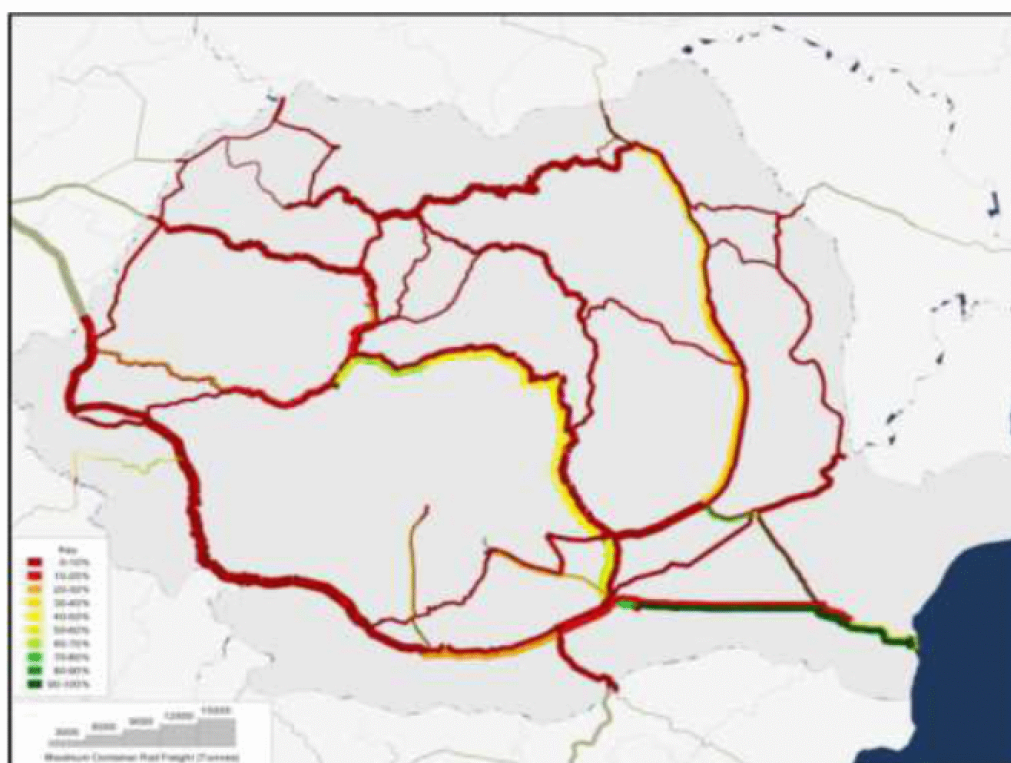
În cadrul documentului este evidențiat potențialul dezvoltării traficului de mărfuri la nivelul rețelei naționale de transport feroviar, în cazul modernizării infrastructurii (linii de cale ferată și terminale intermodale). Referitor la arealul de studiu, din figura 2.104 se observă creșterea semnificativă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

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

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



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



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



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

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

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

## 2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Măsura în care zona urbană ca un întreg este accesibilă tuturor rezidenților săi, incluzând aici persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane cu venituri reduse sau care sunt însoțite de copii, caracterizează în mare măsură mobilitatea. Optimizarea mobilității este direct dependentă de amplasarea în teritoriu a diverselor funcțiuni (locuire, comerț, locuri de muncă, locuri de agrement etc.), de tipul și caracteristicile infrastructurii, de siguranța circulației. Astfel, ținând cont de cele menționate, locuitorii optează pentru modul de transport cu care își efectuează deplasările.

Arealele în care se efectuează frecvent călătoriile pe distanțe scurte, reprezintă mediul propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilități durabile. În această perioadă de relocare modală a călătoriilor, în care se formează cultura cetățenilor către dezvoltarea durabilă, este esențială oferta privind utilizarea modurilor de transport nemotorizate care le este pusă la dispoziție. În acest sens, se impune amenajarea spațiului public într-o manieră care să atragă cetățenii către deplasarea pe jos sau cu bicicleta, asigurându-le:

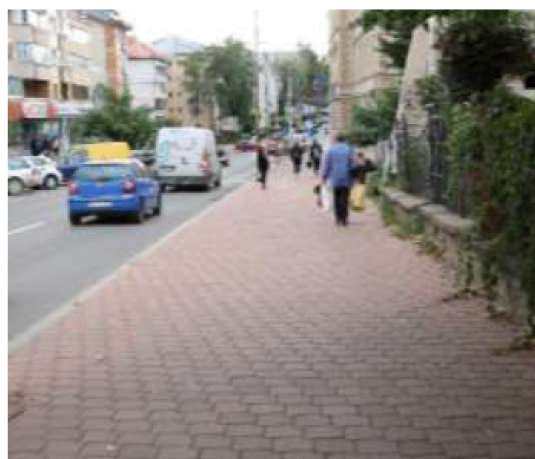
- *spații pietonale generoase;*
- *marcarea / indicarea traseelor pietonale către principalele puncte de interes;*
- *siguranța în deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);*

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

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

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

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



**Figura 2.105.** Trotuare modernizate (Exemplificare).



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

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

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



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

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

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



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

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



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

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





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

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

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



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

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

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

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



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

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



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

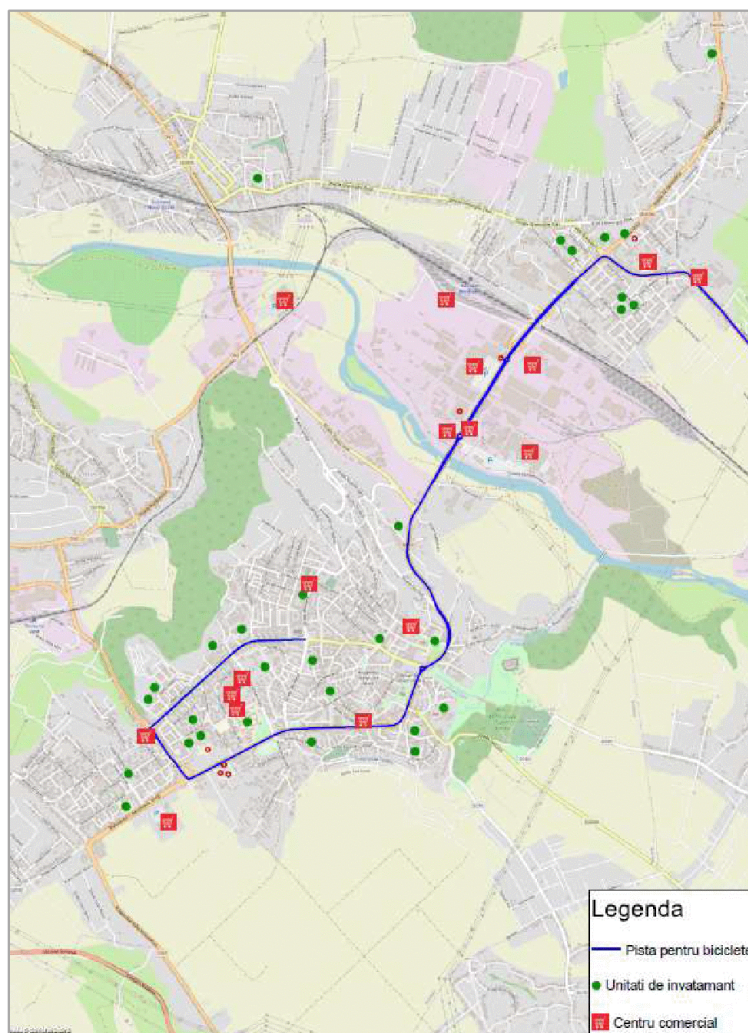
O situație specială se întâlnește în Comuna Moara, în care odată cu apariția Variantei de ocolire Suceava (DN 2P), s-a produs segregarea teritoriului, în special pentru deplasările pietonale. Deplasarea pietonală între cartierele rezidențiale noi, construite la nord de variant de ocolire și vatra localității,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



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

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportare la numărul de victime ale accidentelor de circulație din ultimii 5 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că pietonii au fost implicați în 37% din numărul total de victime asociate accidentelor de circulație din Municipiul Suceava, respectiv în 27% din cazuri dacă ne raportăm la întreaga zonă urbană funcțională. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare 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 (pietonal, bicicleta).

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



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

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

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



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



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

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



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

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



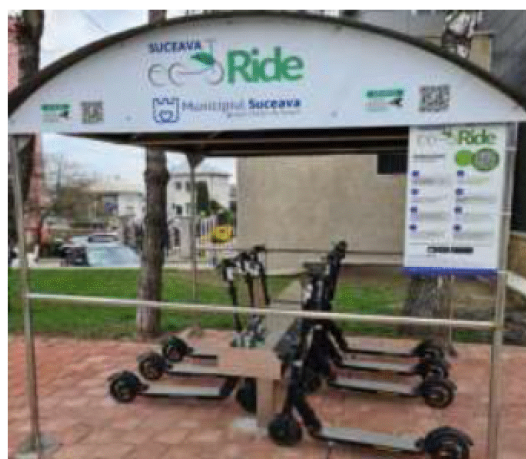
La nivelul municipiului există situații în care circulația bicicletelor/ trotinetelor se desfășoară regulamentar, dar și situații în care în lipsa amenajărilor specifice circulația acestor mijloace de transport se desfășoară pe partea carosabilă, pe benzile de circulație dedicate autovehiculelor, aspect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



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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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





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

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

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

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



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

## 2.6. Managementul traficului

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

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