



mediului. Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anilor 2023 și 2030, conduce la creșterea impactului negativ asupra mediului produs de activitatea de transport. Creștere este generată de utilizarea tot mai frecventă a autovehiculelor personale, alimentate cu combustibili convenționali. Pentru diminuarea acestei creșteri este nevoie de implementarea unor politici de sporire a ponderii autovehiculelor care utilizează energie din surse alternative. Impactul asupra mediului (nivelul emisiilor de substanțe poluante evacuate în atmosferă, zgomotul, nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră) se poate reduce semnificativ prin îmbunătățirea serviciilor de transport public (eficiență – respectarea programului de circulație, tarificare integrată e-ticketing, costuri de exploatare, managementul traficului; confort – vehicule, sistem de informare, sistem achiziție legitimații de călători, amenajare stații; siguranță – sistem de monitorizare video, amenajare stații, vehicule), respectiv prin transpunerea în practică a unor politici și strategii de mediu prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zona urbana, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private. De asemenea, pentru susținerea obiectivului de reducere a poluării produse de autovehiculele utilizate în mediul urban, Municipiul Suceava se poate implica prin elaborarea și implementarea unui regulament de promovare a taxiurilor electrice (în sensul acordării unui punctaj maxim pentru vehiculele electrice), respectiv prin conceperea și implementarea unor campanii orientate către partajarea utilizării autoturismelor ("car pooling"), în special în rândul elevilor/ studenților, funcționarilor publici și angajaților din mediul privat.

Râul Suceava reprezintă o barieră naturală care divizează teritoriul de analiză, separând zona istorică de Cartierul Burdujeni, care înainte de perioada interbelică a funcționat la localitate independentă. Valea Râului Suceava delimitată de cursul Râului și rețeaua feroviară (linia magistrală 500), reprezintă o zonă cu potențial ridicat de atragere/generare a călătoriilor realizate pentru efectuarea de cumpărături și recreere (petrecerea timpului liber), ca urmare a faptului că în interiorul acesteia sunt concentrate activități de utilizarea teritoriului specifice comerțului. Oferta de transport existentă (rețeaua rutieră actuală) în această zonă a orașului este adaptată cererii, manifestându-se adesea fenomenul de congestie, însoțit de efectele negative asupra mediului – poluare atmosferică și fonică, emisii de gaze cu efect de seră etc. Pentru diminuarea acestor disfuncționalități, se impune realizarea de intervenții care să asigure echilibru între cererea și oferta de transport, pe de-o parte prin îmbunătățirea serviciilor de transport public cu efecte de relocare a călătoriilor către acest mod de transport prietenos cu mediul (operarea cu vehicule electrice), iar pe de altă parte prin sporirea capacității de circulație în zonă ca urmare a realizării unei infrastructuri noi de traversare a Râului Suceava.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care determină creșterea impactului negativ al activității de transport asupra mediului, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:



- vechimea mijloacelor de transport public și încadrarea motoarelor acestora în norme de depoluare reduse - cu impact negativ asupra mediului;
- sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;
- circulația în condiții de congestie în zona comercială Burdujeni, pe artera principală de legătură între cele două trupuri ale orașului;
- amplasarea Autogării Suceava în zona centrală a orașului cu efecte negative aduse de fluxurile de trafic asociate (428 mijloace de transport public zilnic);
- inexistența unui sistem integrat care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor;
- inexistența unei structuri adecvate pentru monitorizarea și controlul eficient al vehiculelor de transport public în timp real;
- deficiențe privind organizarea logisticii urbane;
- ponderea ridicată a lungimii străzilor nemodernizate din totalul rețelei stradale (pe 1/3 din lungimea totală, străzile sunt din balast).

În continuare, pentru a evalua impactul asupra mediului, se vor cuantifica următorii indicatori:

- *Emisii de gaze poluante* - Cantitatea de emisii poluante asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [kg] – NO<sub>2</sub>, PM, HC, CO;
- *Emisii gaze cu efect de seră* - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [tone].

Acești indicatori înglobează efectele asupra mediului produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile duratei medii de deplasare specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.12.

**Tabelul 4.12. Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA.**

Indicator		Scenariul de bază 2016	Scenariul "A face minim"	
			2023	2030
Emisii de gaze poluante, kg	NO <sub>2</sub>	2.618	2.812	2.860
	PM	45	49	52
	HC	190	230	256
	CO	1.640	1.980	2.211
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		153,53	157,69	151,43

### 4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă atât de rețea, cât și de parametri tehnici și calitativi specifici mijloacelor de transport utilizate și de tehnologiile de exploatare (orarii de circulație, în special) în cazul transportului public indiferent de aria geografică (locală, zonală, interzonală).

În literatura de specialitate există o gamă variată de abordări ale accesibilității, dintre care poate fi menționată<sup>4</sup>:

*"Accesibilitatea se referă la posibilitatea oamenilor de a ajunge la bunuri, servicii și activități pe care le au de îndeplinit, cu alte cuvinte atingerea scopului activităților de transport. Reprezintă o condiție prealabilă pentru participarea cetățenilor la dezvoltarea socio-economică la nivel local, regional, național".*

Fiecare deplasare se compune din câteva elemente care funcționează sub forma unui lanț, numit "lanțul mobilității" (figura 4.10). Este extrem de important ca fiecare element din compunerea lanțului să fie caracterizat de accesibilitate ridicată, altfel este îngreunat întreg procesul.

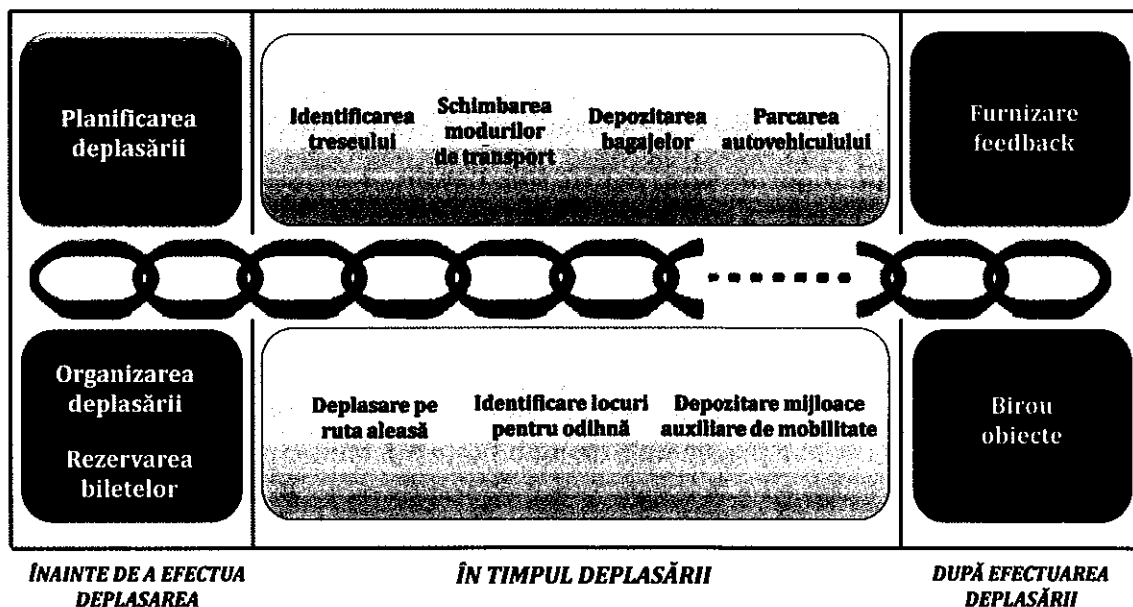


Figura 4.10. Lanțul mobilității<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> European Commission, DG MOVE, *Study to support an impact assessment of the urban mobility package, Activity 3.1. Sustainable Urban Mobility Plan, Final report, 2013.*



Accesibilitatea sistemului de transport influențează semnificativ funcționalitatea spațiului public, prin intermediul valorilor parametrului prin care se exprimă durata de deplasare către/ de la obiective socio-economice. În acest sens, a fost analizată accesibilitatea zonelor în care sunt localizate principalele obiective socio-economice din Municipiul Suceava în raport cu durata medie de deplasare către acestea (în minute), la nivelul orei de vârf de trafic, în scenariul de bază – anul 2016 și în scenariul "A face minim" – orizonturile 2023 și 2030.

Impactul scenariului "A face minim" (AFM) față de situația anului de bază a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face minim" față de situația de bază. Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

$$\text{Variația relativă} = [(Val\_AFM - Val\_Baza) / Val\_Baza] * 100 [\%]$$

În figurile de mai jos este prezentată accesibilitatea următoarelor zone:

- **Zona centrală** – centrul civic al localității. În interiorul arealului selectat se regăsesc obiective de importanță socială (zone de promenadă, parcul central), economico-administrativă (își desfășoară activitatea diferite instituții ale administrației publice locale și județene) și culturală (muzee, biserici).

Zonele pentru care central orașului prezintă accesibilitate scăzută sunt cele din cartierele Burdujeni și Ițcani (figura 4.11). Această deficiență este generată în principal de slaba conexiune a rețelei rutiere din cele două trupuri principale ale teritoriului. Limitarea în continuare a arterelor de legătură din zona în cauză la două traversări ale Râului Suceava, din care numai una în zona cu densitate ridicată de locuire va accentua fenomenul de segregare teritorială a cartierelor din zona de Nord a localității (figurile 4.12, 4.13). Din figurile 4.12 și 4.13 se observă că în scenariul "A face minim" – atât în anul 2023, cât și în anul 2030, durata de deplasare față de zona centrală va crește în cazul tuturor zonelor de trafic. Creșterea maximă estimată la nivelul anului 2023 va fi de 7%, iar la nivelul anului 2030 de 12%.

Creșterea duratelor de deplasare către zona centrală demonstrează faptul că proiectele specifice scenariului "A face minim" (orizonturile 2023 și 2030) nu au capacitatea de a rezolva problemele de mobilitate din Municipiul Suceava.

<sup>5</sup> ISEMOA (Improving seamless energy-efficient mobility chains for all) Project Brochure, 2013.



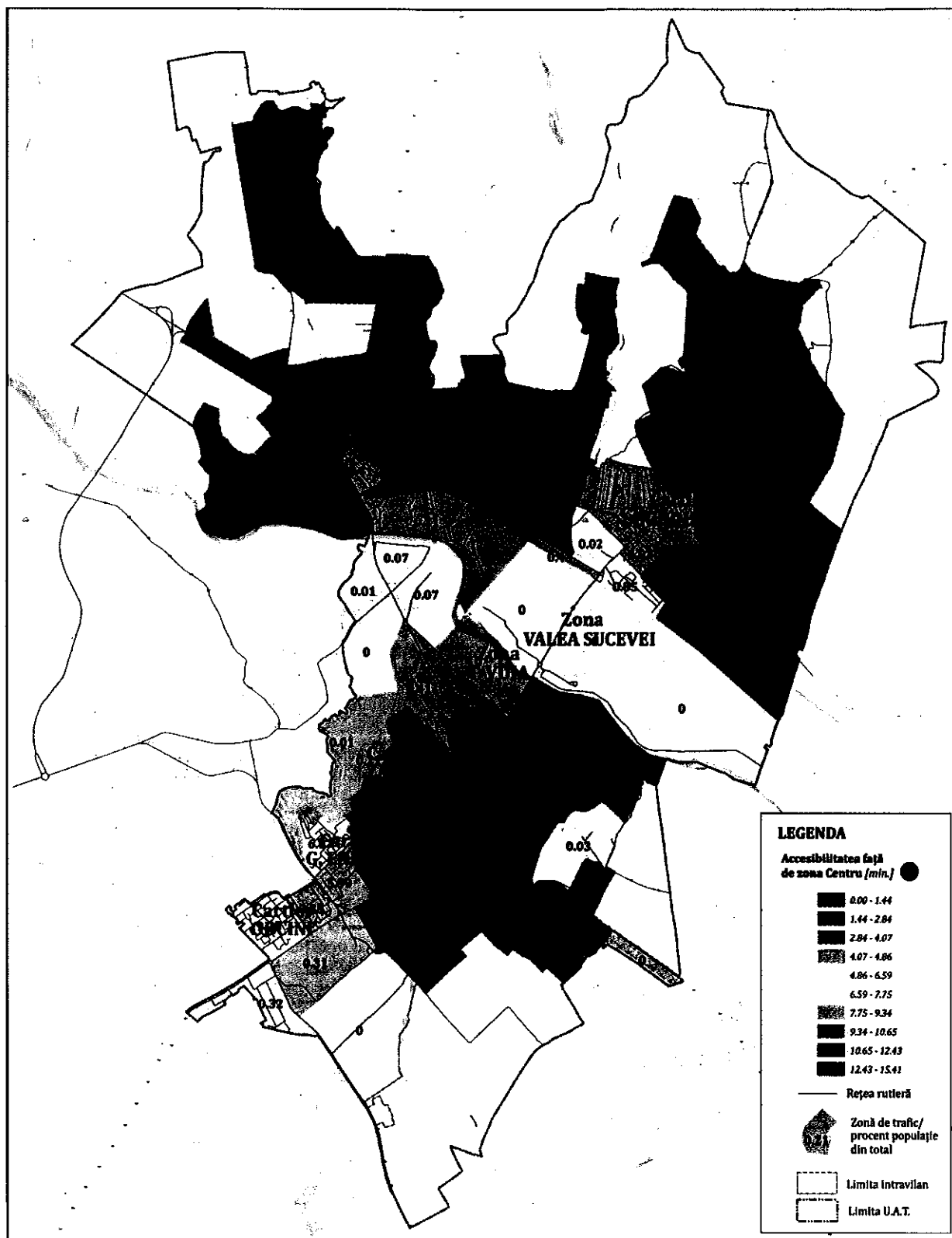
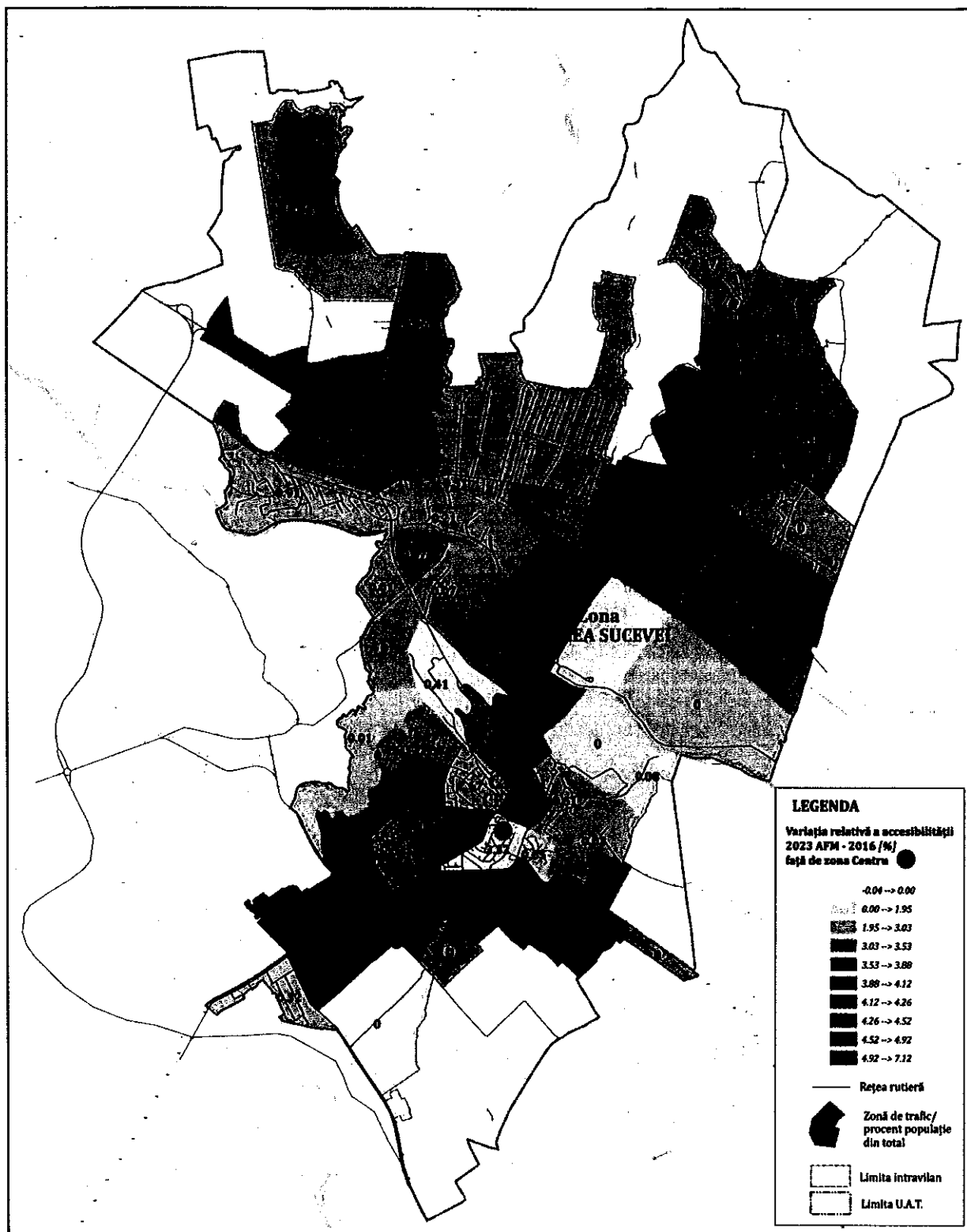
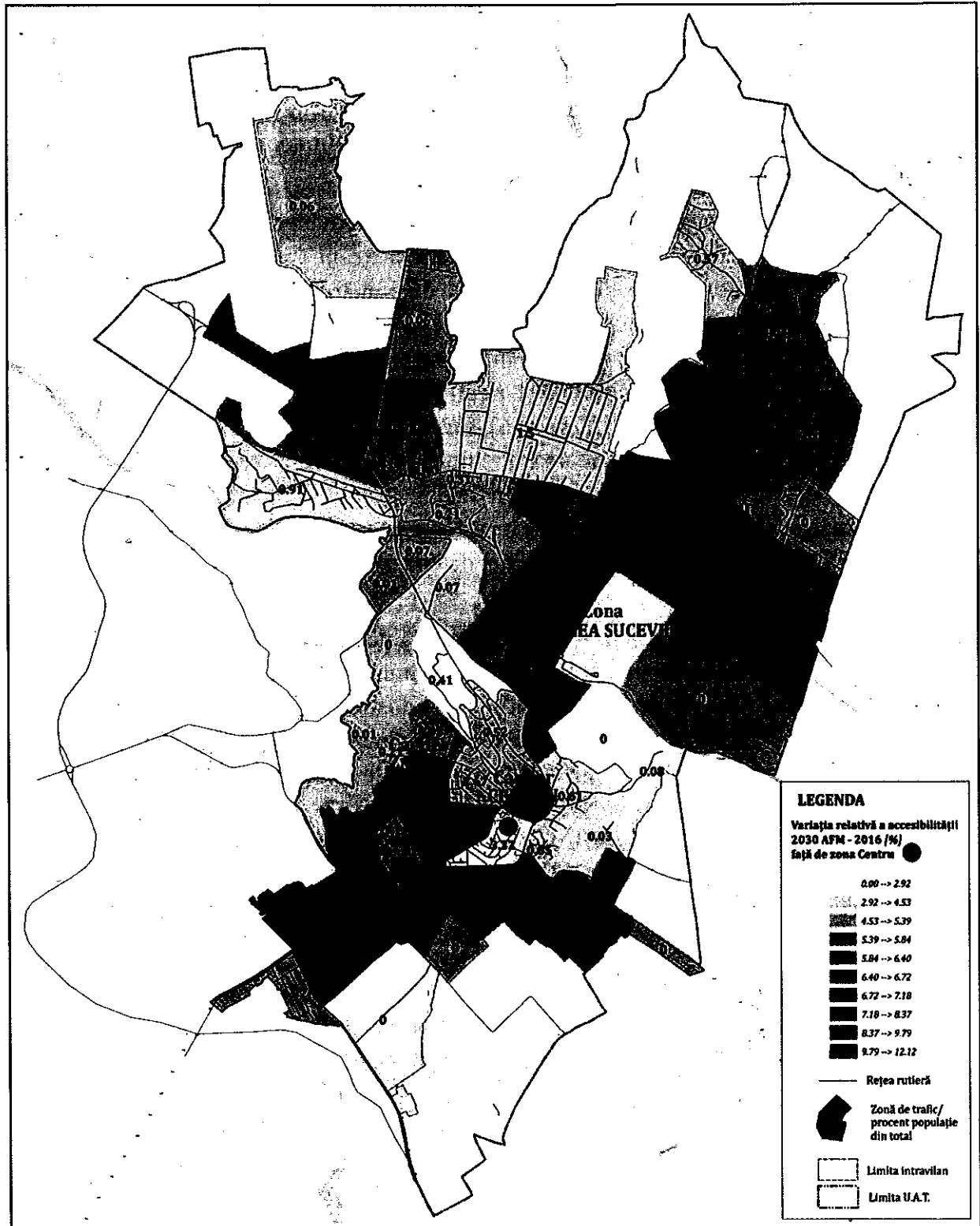


Figura 4.11. Accesibilitatea către Zona Centrală în scenariul de bază 2016.



**Figura 4.12. Variația relativă a accesibilității,  
scenariul "A face minim" 2023 vs. Anul de bază 2016, față de Zona Centrală.**



**Figura 4.13. Variația relativă a accesibilității,  
scenariul "A face minim" 2030 vs. Anul de bază 2016, față de Zona Centrală.**



→ **Spitalul de Urgență „Sf. Ioan cel Nou” Suceava** – unitate sanitară de capacitate ridicată, care prezintă atractivitate atât pentru locuitorii Municipiului Suceava, cuantificată prin călătorii interne, cât și pentru cetățenii județului Suceava, cuantificată prin călătorii de penetrație la nivelul rețelei urbane. Este cea mai importantă unitate sanitară din județ, având o capacitate de cazare de 1200 de paturi. În colaborare cu I.S.U. spitalul este implicat în coordonarea și organizarea asistenței medicale de urgență din zonă.

Reprezentarea duratelor de deplasare față de obiectivul vizat indică valori ridicate în raport cu zonele din cartierele Burdujeni și Ițcani (figura 4.14). Ca și în cazul zonei centrale, această situație este generată de numărul redus al infrastructurilor de traversare a barierelor naturale și antropice – râul Suceava și rețeaua feroviară. Prin implementarea proiectelor grupate în scenariul "A face minim" (2023 și 2030) se obține îmbunătățirea accesibilității pentru zonele de trafic amplasate în Vestul arealului studiat (figurile 4.15 și 4.16), îmbunătățire atribuită în special degrevării rețelei urbane de către traficul de tranzit produsă ca urmare a apariției variantei de ocolire dintre DN 17 și DN 2 Sud. În schimb, pentru celelalte cartiere durata de deplasare față de Spitalul de Urgență crește. În ansamblu se obține un impact pozitiv redus asociat acestui scenariu din punct de vedere al accesibilității.

→ **Zona comercială Burdujeni** – zona delimitată de cursul Râului Suceava și rețeaua feroviară, care a cunoscut o restructurare semnificativă în ultima perioadă. Vechiul caracter funcțional al zonei, preponderent industrial, a fost transformat treptat în cel comercial. Această modificare a atras după sine schimbări ale comportamentului de deplasare manifestate la nivelul întregii rețele de transport. Teritoriul pe care sunt amplasate centrele comerciale (de tip super-market, hiper-market, mall, bazar) cu potențial ridicat de atragere a călătoriilor este conectat la rețeaua stradală prin Calea Unirii, artera care asigură deplasarea între cele două trupuri în care este structurat teritoriul localității. Adesea, la nivelul orelor de vârf de trafic, în această zonă apare fenomenul de congestie.

Din figura 4.17 în care sunt reprezentate duratele de deplasare față de obiectivul vizat, se observă că se înregistrează valori ridicate în raport cu zonele din Sud-Vestul localității, cartierele George Enescu și Obcini (cartiere cu densitate de locuire ridicată). Prin implementarea proiectelor grupate în scenariul "A face minim" (2023 și 2030) se obține îmbunătățirea accesibilității pentru zonele de trafic din cartierul Burdujeni, situate de aceeași latură a Râului Suceava (figurile 4.18 și 4.19). În schimb, pentru celelalte cartiere, crește durata de deplasare față de Zona Comercială Burdujeni. În concluzie, în scenariul "A face minim" se obține un impact pozitiv redus din punct de vedere al accesibilității.

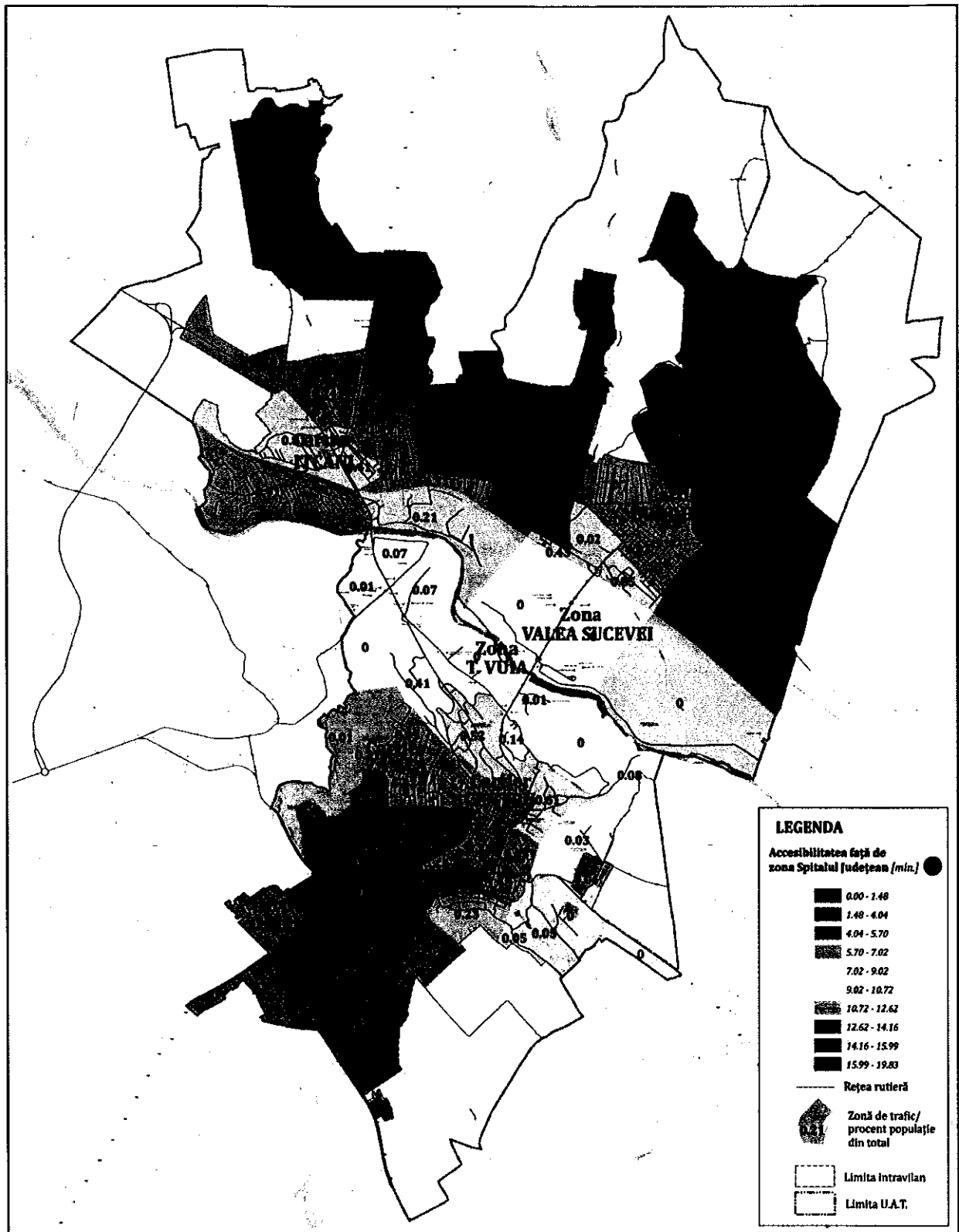


Figura 4.14. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Spitalul Județean Suceava, scenariul de bază 2016.

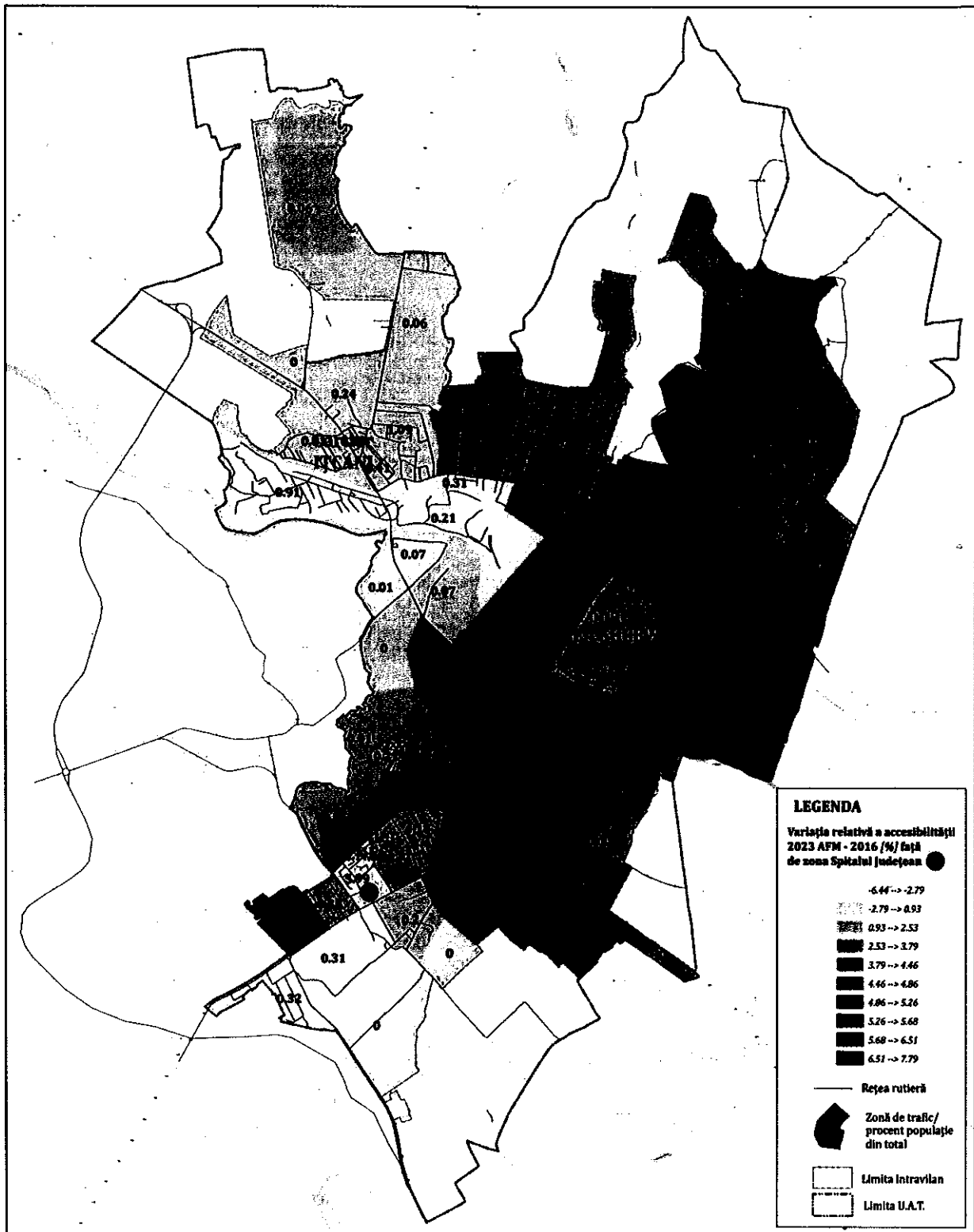


Figura 4.15. Variația relativă a accesibilității,  
scenariul "A face minim" 2023 vs. Anul de bază 2016, față de Spitalul Județean Suceava.

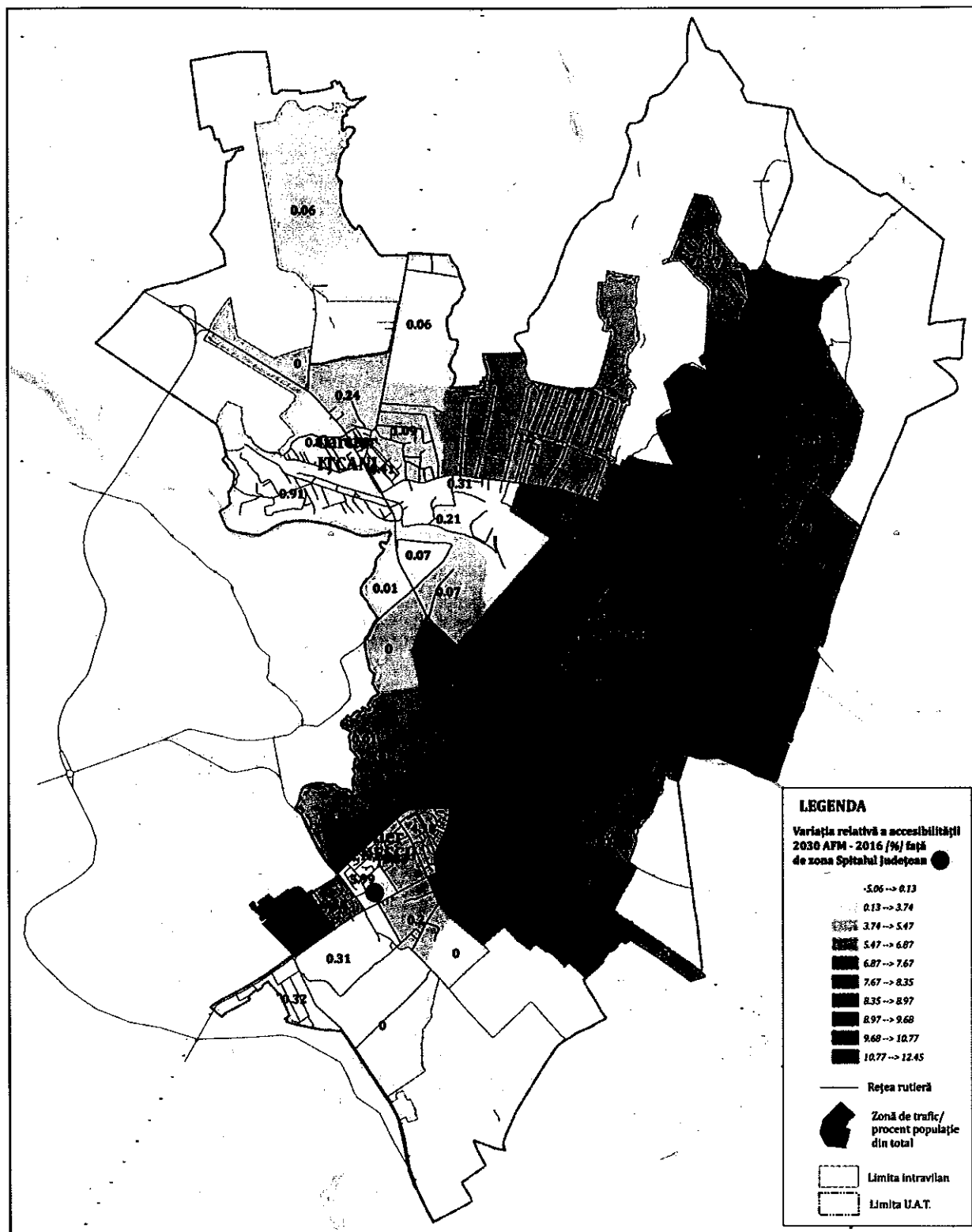


Figura 4.16. Variația relativă a accesibilității,  
scenariul "A face minim" 2030 vs. Anul de bază 2016, față de Spitalul Județean Suceava.

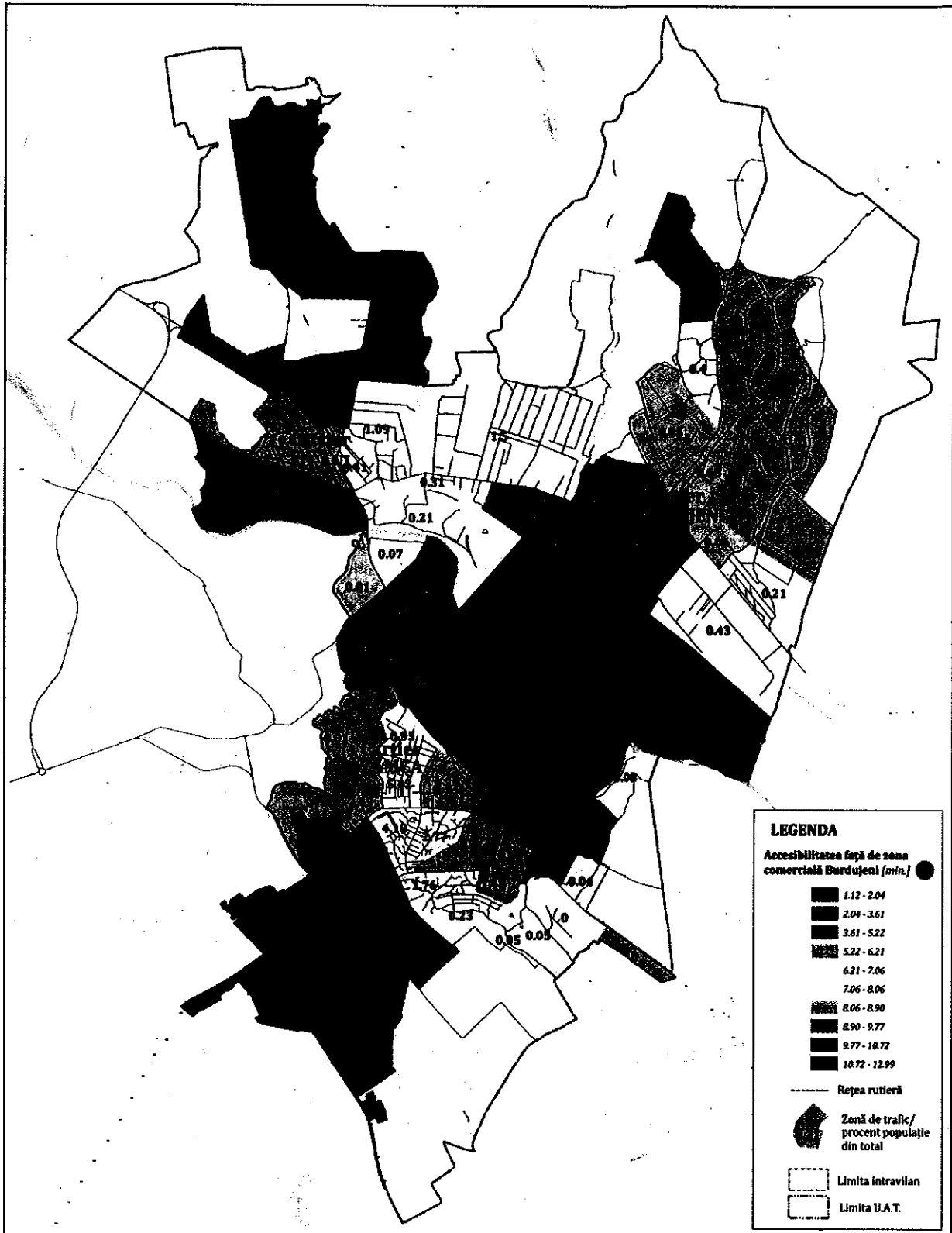


Figura 4.17. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Zona Comercială Burdujeni, scenariul de bază 2016.



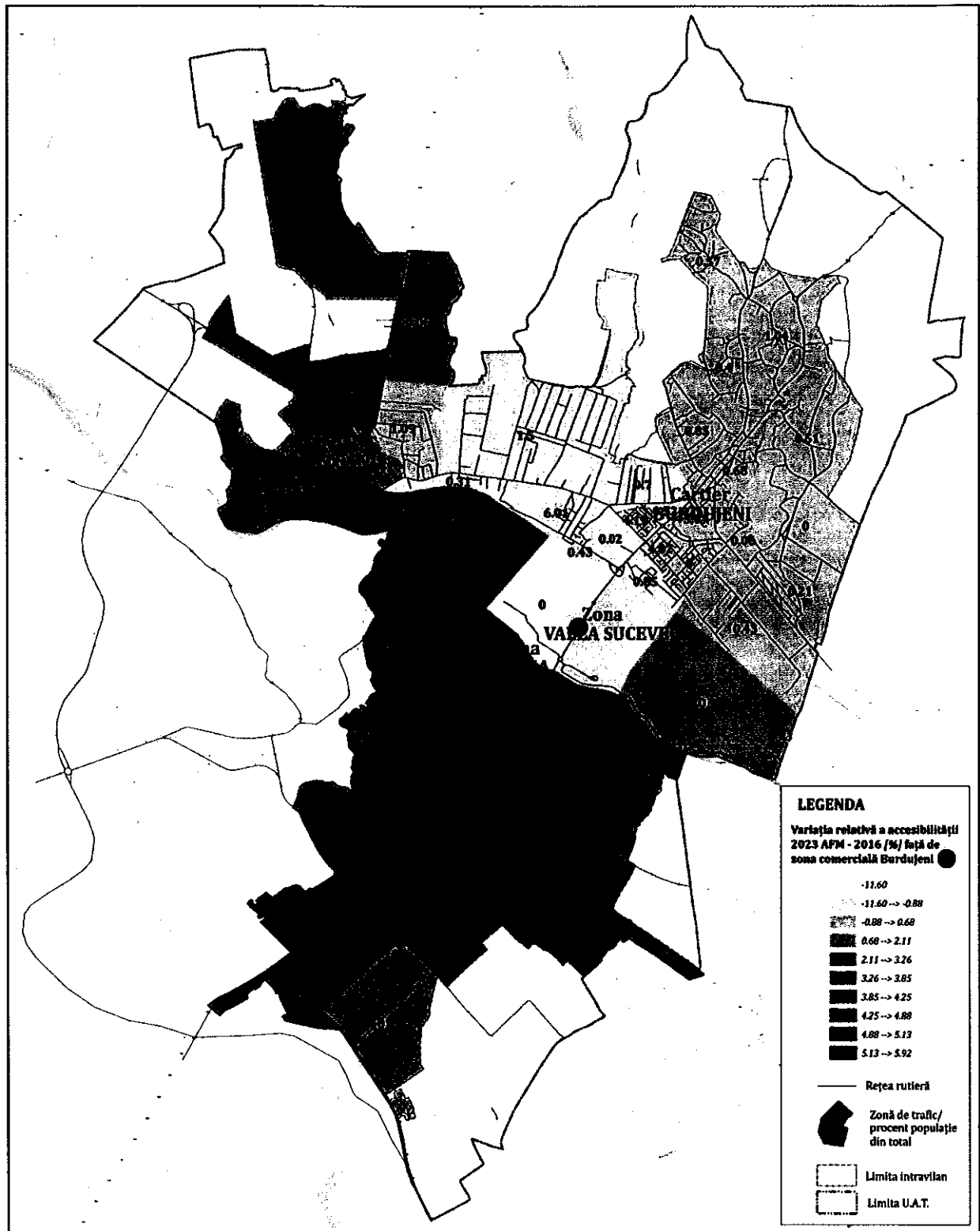


Figura 4.18. Variația relativă a accesibilității,  
scenariul "A face minim" 2023 vs. Anul de bază 2016, față de Zona Comercială Burdujeni.

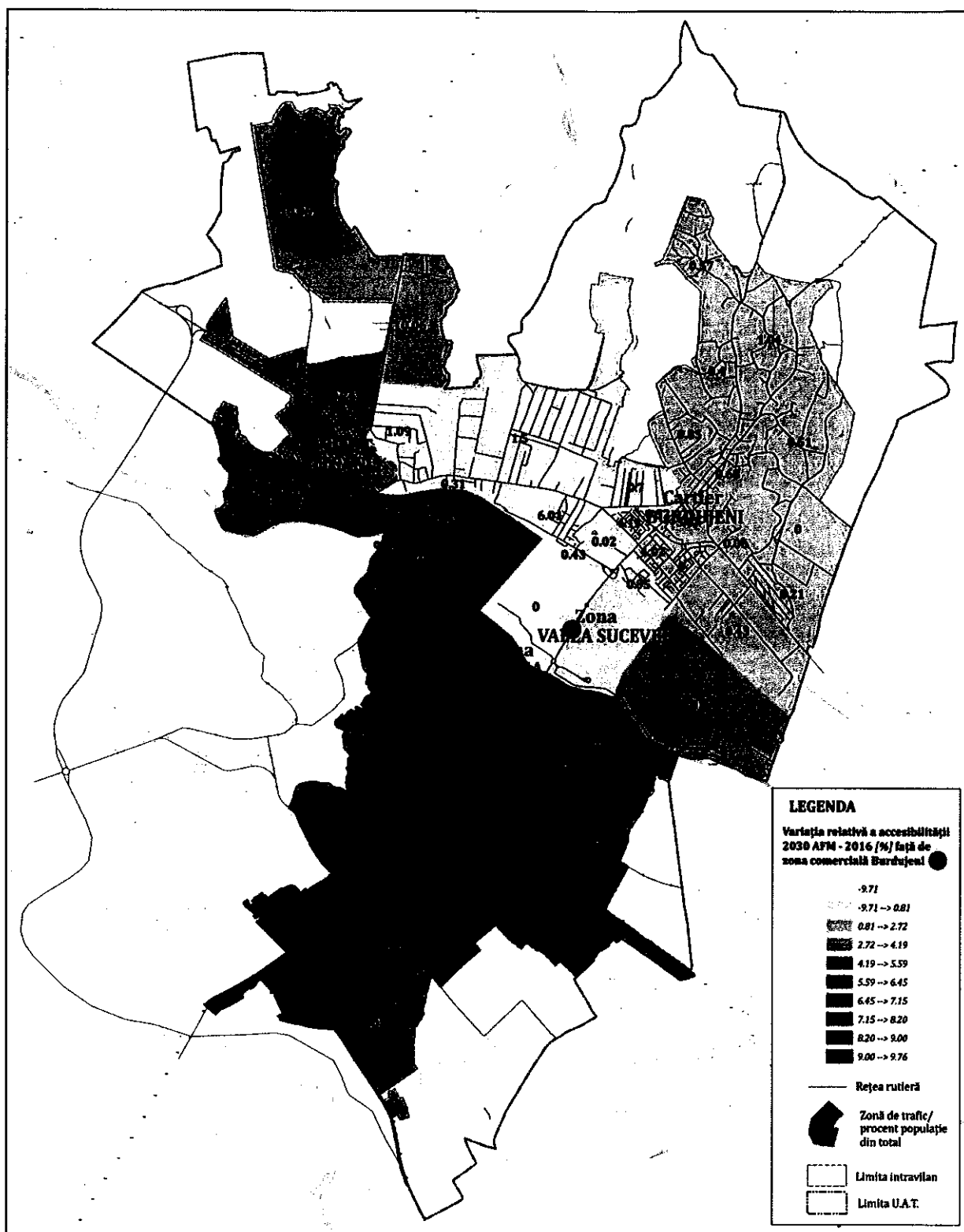


Figura 4.19. Variația relativă a accesibilității,  
scenariul "A face minim" 2030 vs. Anul de bază 2016, față de Zona Comercială Burdujeni.



Accesibilitatea rețelei de transport public local care deservește teritoriul din zona de studiu este estimată cu ajutorul izocronelor (locul geometric al punctelor egal depărtate ca timp de parcurs de un punct de interes) aferente stațiilor de autobuz, specifice unor raze de 300 m, considerându-se o viteză medie de deplasare pietonală de 4 km/h (figura 4.20).

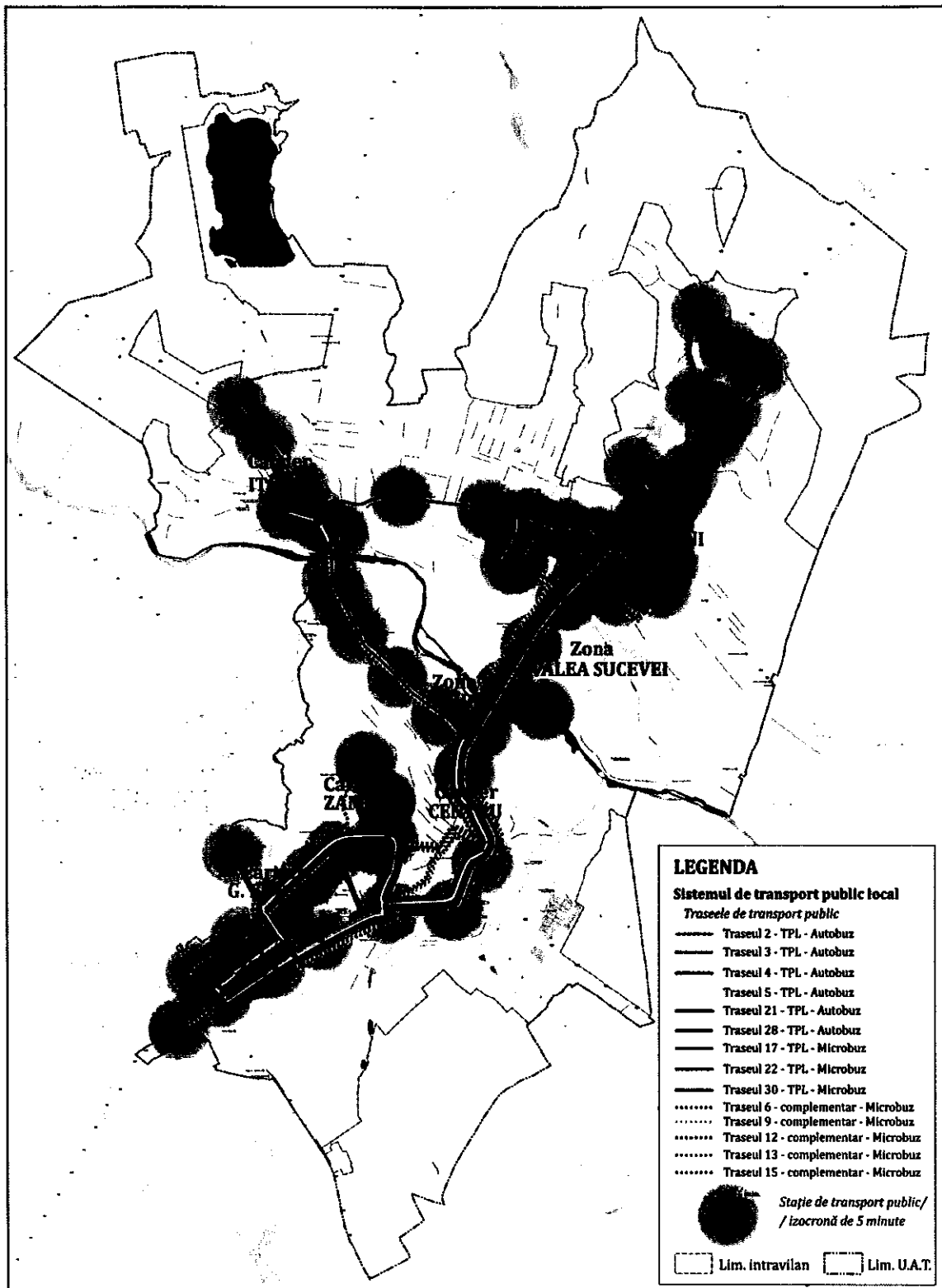


Figura 4.20. Izocrone pentru stațiile de transport public local.

Coroborarea informațiilor privind aria de deservire a transportului public și densitatea rezidențială, realizată în figura 4.21, indică faptul că în zonele cu deficiențe de accesibilitate există potențial ridicat pentru cererea de transport public.

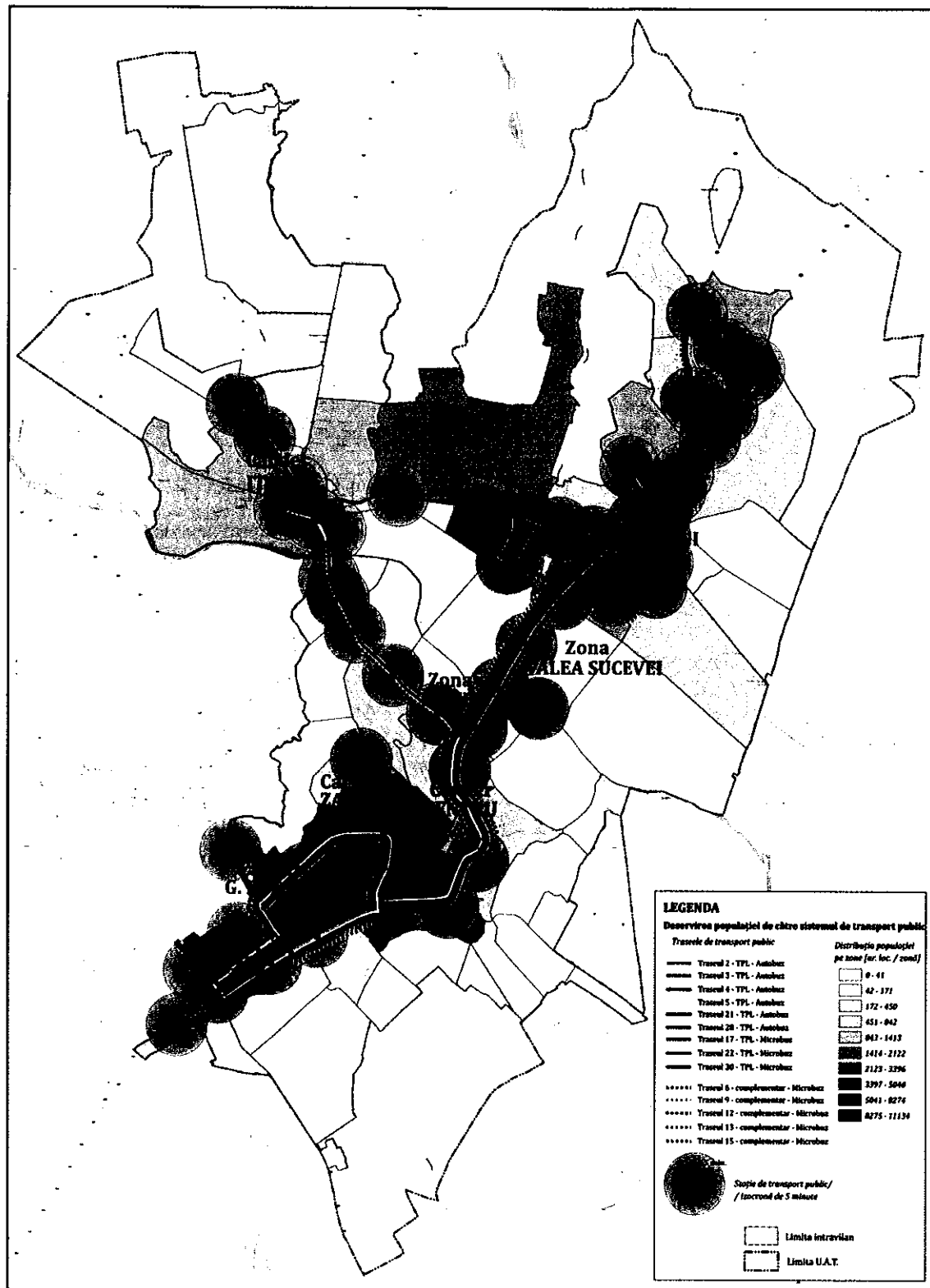


Figura 4.21. Deservirea populației de către rețeaua de transport public.



Proiectele angajate, care descriu scenariul "A face minim" la nivelul orizonturilor 2023 și 2030 nu implică modificări ale configurației rețelei de transport public, fapt care atrage după sine analiza accesibilității rețelei la nivelul anului de bază 2016. Din figura 4.21, care exprimă ariile de deservire a rețelei de transport public, se observă că mare parte a teritoriului urban este bine acoperit de aria de reprezentativitate a transportului public, însă se evidențiază zone de locuințe din cartierele Burdujeni și Ițcani care sunt amplasate la distanțe mari față de stațiile de transport public. Pentru asigurarea accesului tuturor locuitorilor la serviciile de transport public, deziderat al mobilității urbane durabile, este necesară reorganizarea sistemului de transport public, astfel încât să aria de deservire să cuprindă și aceste zone deficitare.

O altă măsură a accesibilității sistemului de transport public este dată de facilitățile pentru persoanele cu mobilitate redusă pe care le prezintă infrastructura de transport și vehiculele: peroane, rampe de acces în vehicule, sisteme de siguranță în vehicule pentru cărucioare, modul de amplasare a sistemelor de validare a biletelor astfel încât să poată fi utilizate de persoanele cu mobilitate redusă sau nevăzători, sisteme de informare, atât vizuale, cât și acustice. În situația actuală, sistemul de transport public prezintă deficiențe de accesibilitate. Vehiculele de transport public aflate în parcul inventar sunt prevăzute cu sisteme care permit accesul persoanelor cu dizabilități (trapă manuală), însă celelalte componente ale sistemului nu oferă facilități pentru această categorie de utilizatori.

Zone nevralgice din punct de vedere al accesibilității sistemului global de transport public le reprezintă stațiile de transfer între modurile de transport public urban, intrajudețean și interjudețean. Transferul între mijloacele de transport specifice acestor moduri trebuie să se realizeze facil, în condiții de siguranță și securitate. În acest sens, este necesară amenajarea unui terminal intermodal în care să fie prevăzute săli de așteptare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, grupuri sanitare, toate adaptate pentru a fi utilizate și de către persoanele cu probleme de mobilitate.

Pe lângă modurile de transport public și privat, a căror accesibilitate a fost tratată mai sus, în mediul urban transportul pietonal reprezintă un mod de deplasare care se pretează pentru călătoriile pe distanțe scurte. În situația actuală, ghidarea utilizatorilor către acest mod de transport benefic pentru sănătate este deficitară, nefiind implementat un sistem de orientare a traseelor pietonale către obiective socio-economice din zona centrală și cartiere.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează accesibilitatea sistemului de transport, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;*
- *lipsa unui sistem flexibil și accesibil de achiziție a legitimațiilor de călătorie pentru transportul public (e-ticketing);*



- *accesibilitatea teritorială scăzută a zonei Burdujeni (cartier de locuințe cu densitate ridicată a populației, zona comercială dezvoltată); existența a unei singure traversări a Râului Suceava și rețelei feroviare, care limitează accesibilitatea;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitatea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa unui terminal 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;*
- *inexistența unui sistem integrat care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor;*
- *ponderea ridicată a lungimii străzilor nemodernizate din totalul rețelei stradale (pe 1/3 din lungimea totală, străzile sunt din balast).*

Având în vedere particularitățile accesibilității sistemului de transport, pentru evaluarea impactului mobilității din acest punct de vedere se vor utiliza următorii indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute;*
- *Accesibilitatea sistemului de transport public: vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie.*

Valorile duratei medii de deplasare specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.13.

**Tabelul 4.13. Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.**

- Indicator		Scenariul de bază 2016	Scenariul "A face minim"	
			2023	2030
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele ..., min	Zona centrală	7,6	7,9	8,1
	Spitalul de Urgență Suceava	9,9	10,3	10,6
	Zona comercială Burdujeni	7,7	7,9	8,1
Accesibilitatea sistemului de transport public*, %		50	50	50

\*Pondere componente: Vehicule -50%, Sistem de informare-30%, Sistem de achiziție legitimații -20%



#### 4.4. Siguranța

În ciuda eforturilor care s-au făcut la nivel european în ultimii ani, concretizate cu reducerea cu 39% a numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere produse în mediul urban în anul 2010 comparativ cu anul 2001, în aceste tragedii în anul 2010, la nivelul statelor membre EU19 și-au pierdut viața 10830 de persoane<sup>6</sup>. Datele statistice cu privire la acest subiect, situează România pe primul loc în funcție de valoarea raportului dintre numărul de morți înregistrați la 1 milion de locuitori. Valoarea acestui raport asociată României este de 69,6, în condițiile în care nivelul mediu la nivelul statelor membre EU24 este de 23,3, iar valoarea corespunzătoare Suediei este de 9,6 (figura 4.22).

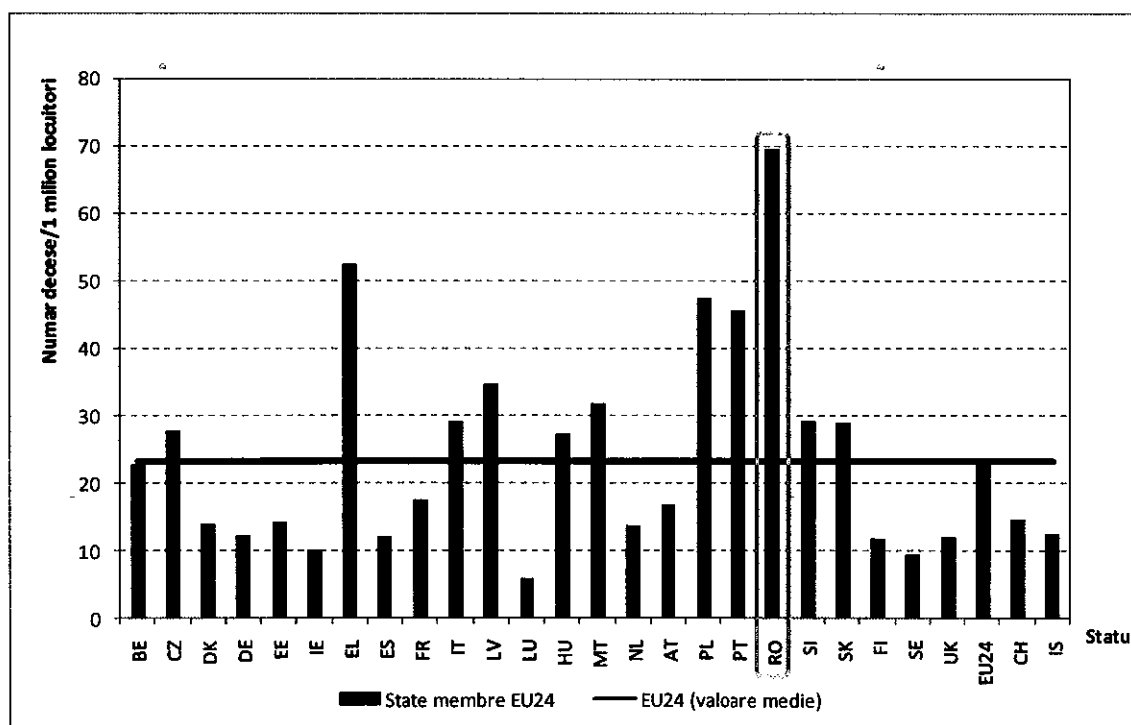


Figura 4.22. Numărul de decese / 1 milion de locuitori, statele membre EU 24, anul 2010.

Un alt motiv de îngrijorare privind siguranța circulației în orașele din România este faptul că 69% din numărul total de accidente rutiere soldate cu morți au loc în mediul urban, situație care de asemenea ne situează pe loc fruntaș în clasamentul european.

<sup>6</sup> European Road Safety Observatory, *Traffic Safety Basic Facts 2012*. Urban areas, 2012.



Revenind la principiul care guvernează PMUD "Planificare pentru oameni!", caracterizarea situației existente la nivelul anului 2010 privind siguranța locuitorilor orașelor din România indică faptul că din totalul celor 1492 de persoane care și-au pierdut viața în accidente rutiere, 700 sunt pietoni.

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurilor asociate acestora, percepute drept costuri externe activității de transport. Principalele componente ale costurilor cu accidentele sunt costurile serviciilor medicale, costurile asociate pagubelor materiale produse, costurile generate de pierderea / reducerea capacității de muncă. Valoarea acestor costuri nu depinde numai de gravitatea accidentului, ci și de sistemul de asigurări care activează în domeniu și de disponibilitatea de plată a cetățenilor pentru siguranță, fapt care atrage după sine diferențe semnificative ale costurilor cu accidentele în funcție de țara în care sunt produse.

În tabelul 4.14 sunt prezentate valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcție de gravitatea acestora.

*Tabelul 4.14. Valoarea monetară costurilor cu accidentele, România, 2010.*

Gravitatea accidentului	Costuri [Euro]	
	Master Planul de Transport pentru România, 2014	Update of the Handbook on External Costs of Transport, 2014
Pierderea vieții	635.972	1.048.000
Rănire gravă	87.963	136.000
Rănire ușoară	7.114	10.400

Valorile acestor categorii de costuri estimate pentru fiecare stat membru EU28, la nivelul anului 2010 sunt reprezentate grafic în figurile 4.23 - 4.25. Analizând aceste valori se poate observa că pentru toate cele trei categorii în care sunt încadrate accidentele în funcție de gravitate, costurile estimate pentru România sunt situate la limita inferioară a plajei de valori specifice statelor membre EU28.

Conform datelor furnizate de Poliția Municipiului Suceava, în această localitate în anul 2016 au fost înregistrate 212 accidente, în care au fost rănite 255 persoane, iar 7 și-au pierdut viața. Variația numărului total de accidente și a victimelor acestora în perioada 2010-2016 este prezentată în tabelul 4.15.



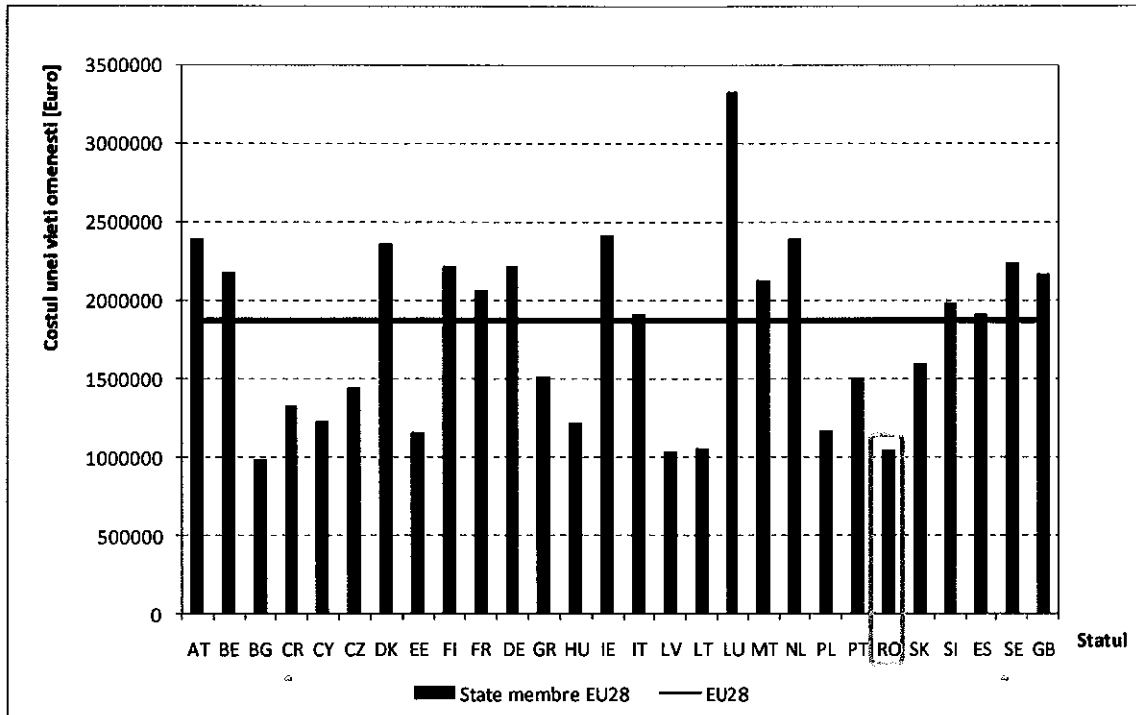


Figura 4.23. Costul echivalent pierderii unei vieți omenești, statele membre EU 28, anul 2010.

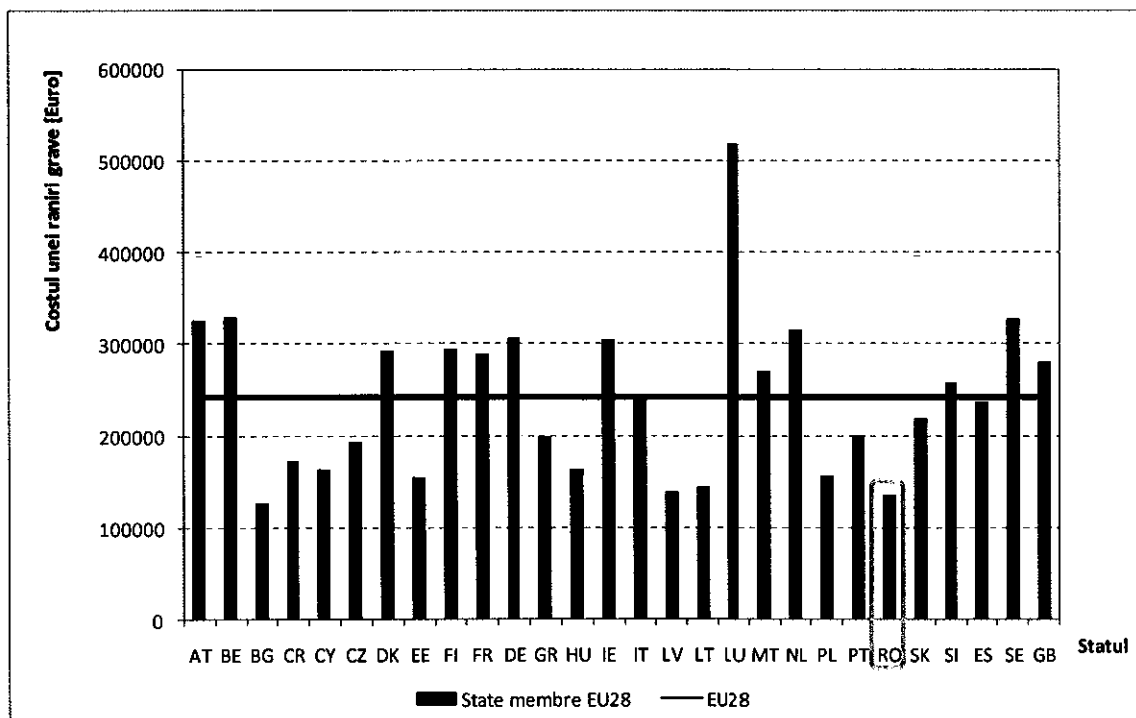


Figura 4.24. Costul echivalent unei răniri grave, statele membre EU 28, anul 2010.

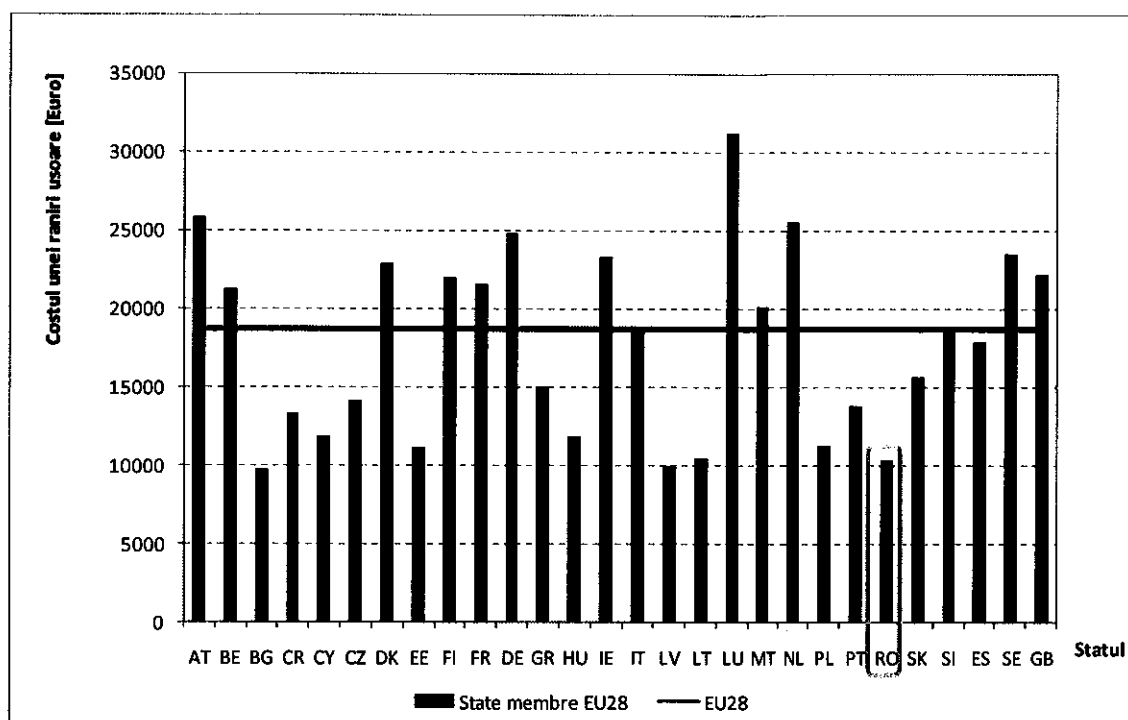


Figura 4.25. Costul echivalent unei răniri ușoare, statele membre EU 28, anul 2010.

Tabelul 4.15. Accidente înregistrate în Municipiul Suceava, în perioada 2010-2016.

Anul	Număr accidente	Victime			
		Total	Morți	Răniți grav	Răniți ușor
2010	155	184	2	33	149
2011	176	208	4	36	168
2012	128	158	5	31	122
2013	155	191	1	49	141
2014	143	180	2	32	146
2015	180	217	7	26	184
2016	212	262	7	20	235

Aplicând costurile unitare cu accidentele prevăzute în Master Planul General de Transport (tabelul 4.14) pentru numărul de victime înregistrate în fiecare categorie (morți, răniți grav, răniți ușor) au fost calculate costurile cu accidentele în care au fost implicate victime la nivelul rețelei rutiere a Municipiului Suceava în anul 2016. Aceste costuri se ridică la 7,88 milioane Euro (tabelul 4.16).

Tabelul 4.16. Costul cu accidentele, Municipiul Suceava, 2016.

	Morți	Răniți grav	Răniți ușor	Total
Numărul de victime	7	20	235	262
Costul unitar [EUR]	635.972	87.963	7.114	-
Costul în anul 2016 [EUR]	4.451.804	1.759.260	1.671.790	7.882.854



Localizarea spațială a numărului total de accidente produse în intervalul de analiză 2010-2016 și a victimelor asociate acestora (morți, răniți grav, răniți ușor) este realizată în figurile 4.26 - 4.28.

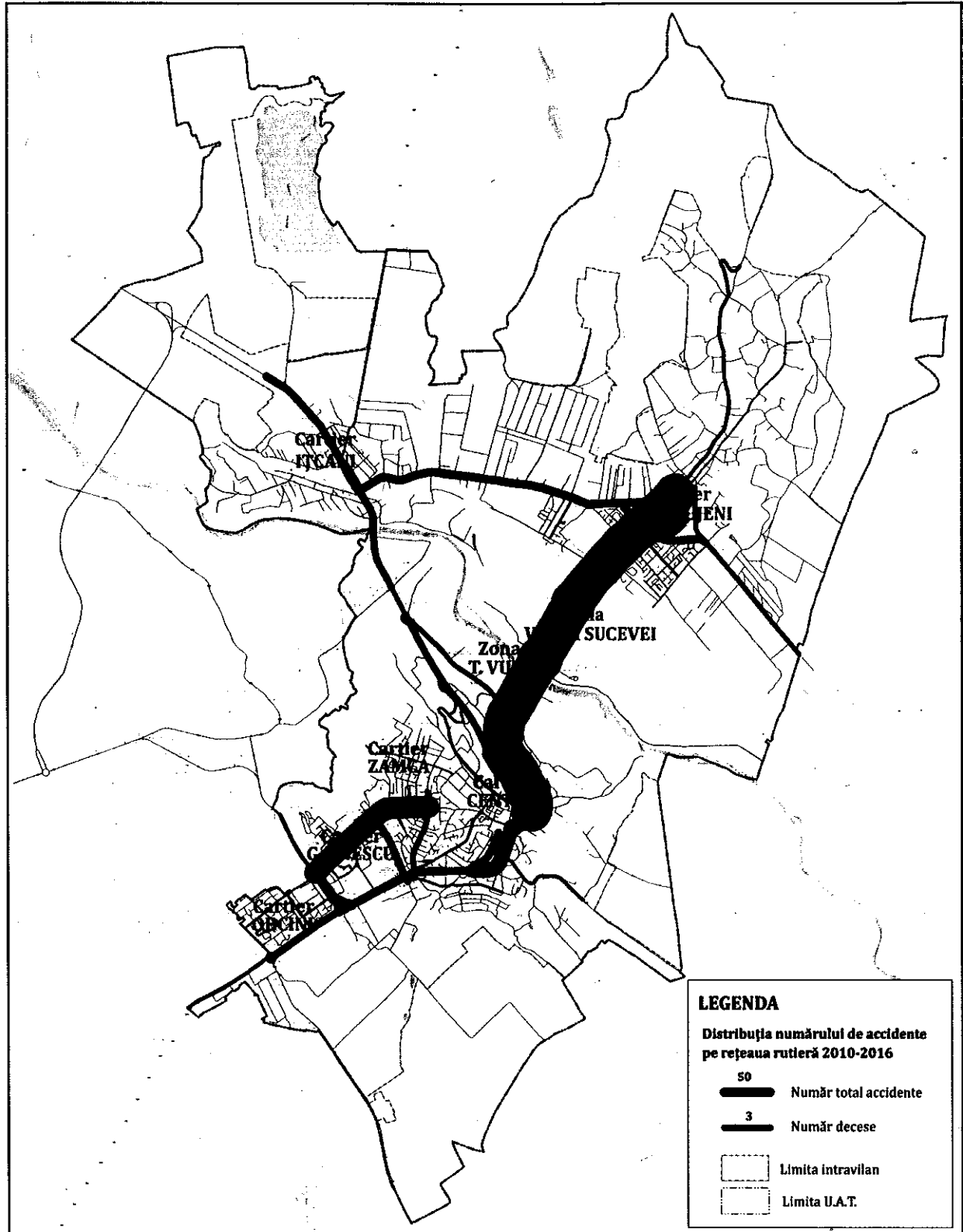


Figura 4.26. Distribuția spațială a evenimentelor soldate cu pierderea vieții, 2010-2016.

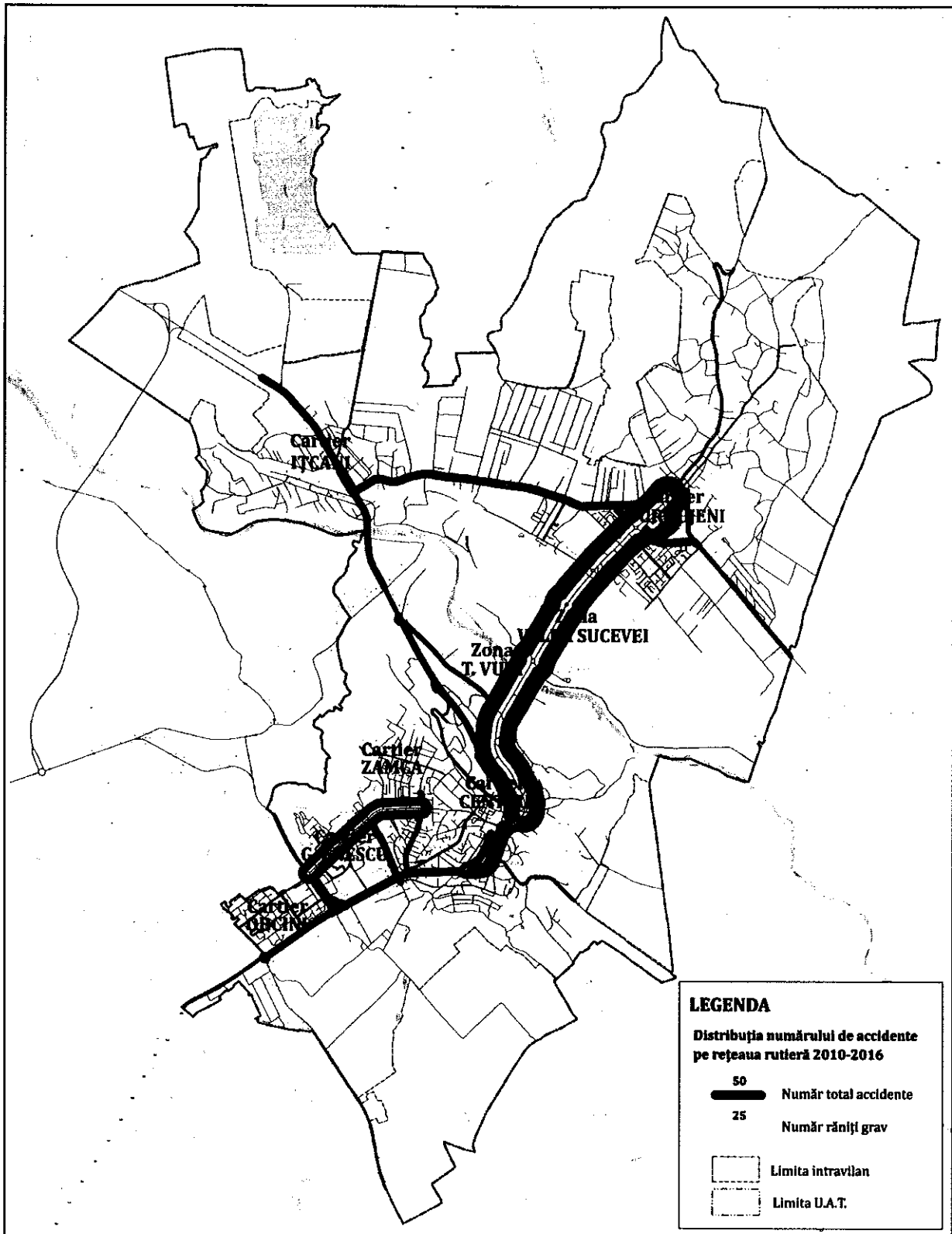


Figura 4.27. Distribuția spațială a numărului victimelor rănite grav, 2010-2016.

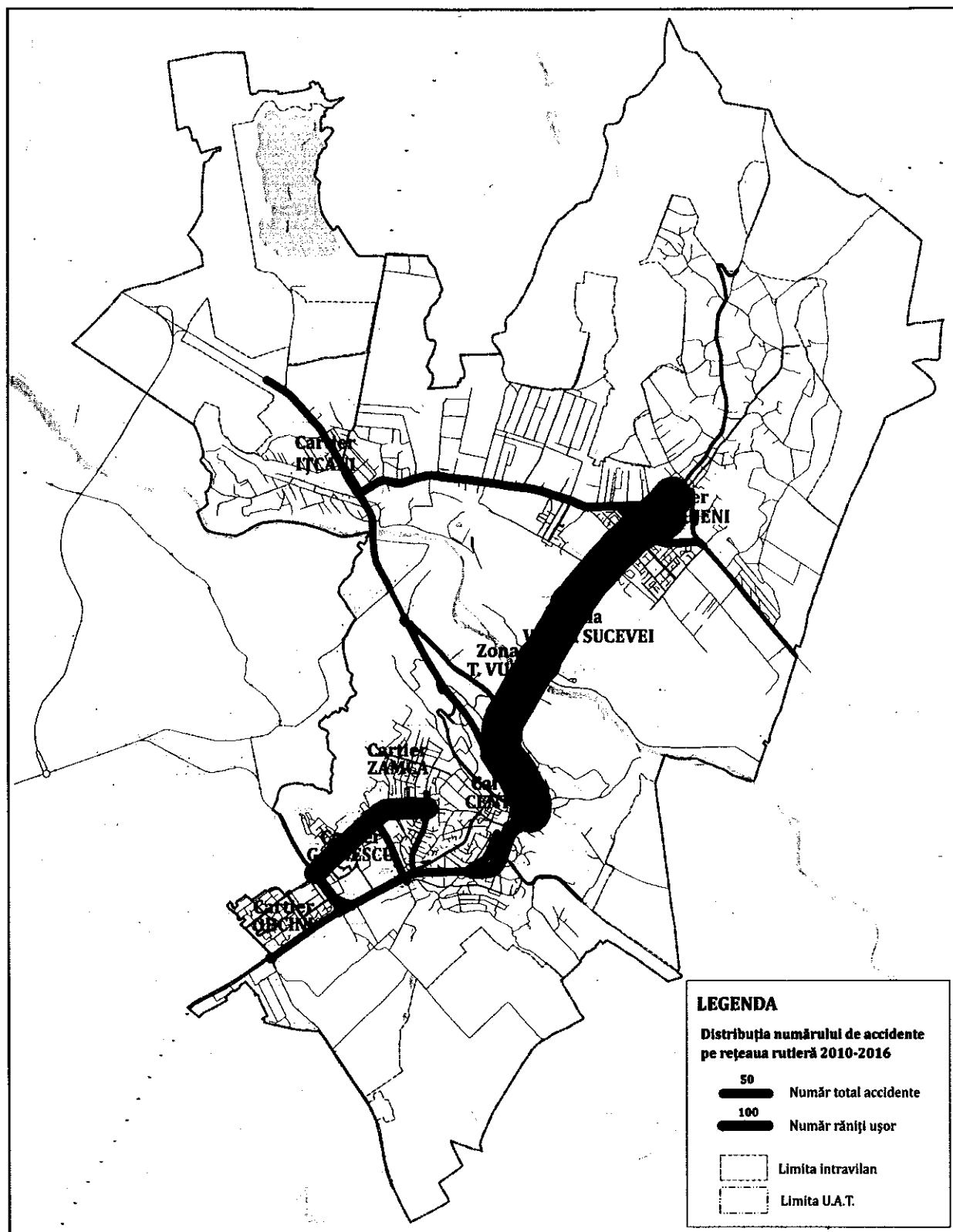


Figura 4.28. Distribuția spațială a numărului victimelor rănite ușor, 2010-2016.



Se observă că la nivelul rețelei stradale se conturează artere cu grad ridicat de incidență a accidentelor – Calea Unirii, Str. Ana Ipătescu, Str. George Coșbuc, Calea Obcinelor, B-dul 1 Decembrie 1918, B-dul 1 Mai. Relaționarea acestor sectoare rutiere cu distribuția fluxurilor de trafic (prezentate în Capitolul 3) relevă o corelație ridicată între intensitatea traficului și incidența accidentelor de circulație. Aceste sectoare stradale găzduiesc sau intersectează rețeaua de transport public. În anul 2016, vehiculele de transport public au fost implicate 7 accidente de circulație.

Așa cum a fost afirmat mai sus, problema de fond în ceea ce privește incidența accidentelor este intensitatea traficului. Această problemă este amplificată de modul de operare, care în situația actuală, prezintă deficiențe din punct de vedere al organizării circulației printr-un sistem complex de management al traficului, corelat cu valorile fluxurilor de trafic de vehicule și pietoni. Se estimează amplificarea acestei probleme pe fondul creșterii traficului în situațiile prognozate în scenariile "A face minim", ținând seama de faptul că prin intervențiile angajate nu se regăsesc proiecte care să conducă la reducerea traficului auto.

La nivel local, Poliția Municipiului Suceava reprezintă structura organizațională cu atribuții în colectarea și raportarea datelor accidentelor de circulație. Poliția Locală sprijină unitățile structurilor teritoriale ale Poliției Române în luarea măsurilor pentru asigurarea fluentei și siguranței traficului. Atribuțiile acestui serviciu sunt canalizate către identificarea și atenuarea riscurilor privind siguranța rutieră.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care afectează siguranța sistemului de transport, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *tendința de creștere a numărului de accidente în care sunt implicați pietoni conturată în ultimii doi ani; existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "neacordare prioritate pietoni", "traversare neregulamentară pietoni", "abateri bicicliști";*
- *inexistența unui sistem integrat care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa unui terminal 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;*
- *existența unor sectoare stradale suprapuse peste traseele drumurilor europene (naționale) și județene, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente.*



Urmărind cele prezentate mai sus, pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației se va utiliza indicatorul:

→ *Intensitatea traficului – numărul mediu zilnic de [vehicule-km] înregistrat la nivelul rețelei.*

Acest indicator înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

Valorile duratei medii de deplasare specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.17.

**Tabelul 4.17. Indicator - evaluare siguranță.**

Indicator	Scenariul de bază 2016	Scenariul "A face minim"	
		2023	2030
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	615.968	742.256	817.115

## 4.5. Calitatea vieții

În literatura de specialitate<sup>7</sup>, relaționarea mobilității cu aspecte ale calității vieții este realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului (poluare chimică, fonică, consum de energie, gaze cu efect de seră), a accesibilității teritoriului și a serviciilor de transport, a siguranței cetățenilor (în special componenta de siguranță a circulației) și a eficienței economice. Toate aceste aspecte ale mobilității din Municipiul Suceava au fost tratate mai sus, desprinzându-se concluzia că, în general, calitatea mediului urban este afectată de forma actuală a mobilității, dominată de utilizarea autoturismului, cu următoarele consecințe:

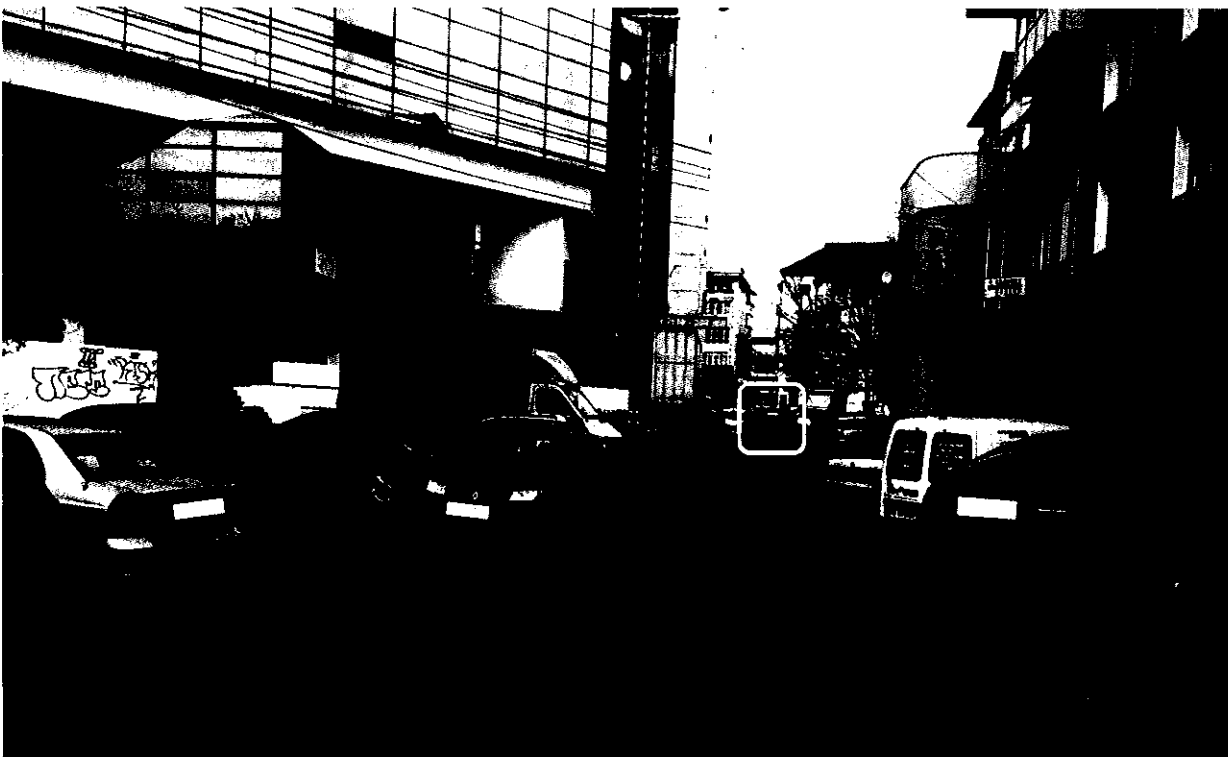
- alocare majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în dauna altor utilizări ale spațiului urban, pentru pietoni, bicicliști, amenajări peisagistice, artă urbană, activități în aer liber;
- infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată și ocupată abuziv, prin parcare neregulamentară sau cu alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri publicitare etc.);

<sup>7</sup> *Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility*, World Business Council for Sustainable Development, Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0), 2015.

- degradarea peisajului urban și devalorizarea patrimoniului arhitectural valoros, în special din zona centrală istorică;
- degradarea ambianței urbane ca urmare a zgomotului, vibrațiilor, poluării, semnalelor luminoase.

Recent, la nivelul Municipiului Suceava au fost realizate intervenții notabile asupra sistemului de transport: modernizarea de artere stradale, inclusiv trotuarele aferente; amenajarea de parcări colective; demararea amenajării unei rețele de piste pentru biciclete. Toate proiectele realizate conduc la creșterea calității vieții în mediul urban, efectele manifestându-se gradual, acestea fiind în interacțiune cu alte intervenții necesare și cu capacitatea de adaptare a cetățenilor.

În figura 4.29 este ilustrată cu titlu de exemplificare o situație întâlnită pe Str. Meseriașilor, unde au fost surprinse vehicule parcate pe ambele laturi ale părții carosabile, iar pietonii sunt nevoiți să circule pe partea carosabilă, gradul de siguranță a circulației fiind foarte scăzut. Această stradă se află în imediata vecinătate a celor două parcări subterate, care la momentul respectiv erau ocupate în întregime. Referitor la aspectul menționat, putem concluziona faptul că zona centrală este acaparată de autovehicule, pietonii fiind în cea mai mare parte a timpului stânjeniți de acestea.



*Figura 4.29. Zona centrală acaparată de autovehicule (Str. Meseriașilor).*

Disfuncția descrisă mai sus poate fi corectată prin aplicarea unei politici de parcare agresive, care să prevadă interzicerea parcării pe străzile din zona centrală și tarifarea diferențiată pe zone, cu valori ridicate în zona centrală, însă este dependentă de asigurarea





unor alternative, însemnând sporirea atractivității serviciilor de transport public (reducerea timpilor de călătorie, creșterea accesibilității, sporirea confortului în mijloacele de transport), promovarea intermodalității (realizarea de parcuri de tip Park&Ride care să permită persoanelor din afara localității să parcheze autovehiculul și să ajungă în zona centrală cu transportul public), ceea ce se traduce prin proiecte complementare.

Din perspectiva problemelor identificate, acestea au fost detaliate în secțiunile referitoare la parcuri și la spațiul urban (Capitolul 2). În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează calitatea vieții în Municipiul Suceava, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *nivelul ridicat de zgomot în zonele riverane arterelor majore de circulații, fiind afectate în aceeași măsură și zone cu caracter profund rezidențial;*
- *prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space");*
- *deficiențe în asigurarea circulației pietonale între puncte de interes din zona centrală;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "neacordare prioritate pietoni", "traversare neregulamentară pietoni", "abateri bicicliști";*
- *ponderea ridicată a lungimii străzilor nemodernizate din totalul rețelei stradale (pe 1/3 din lungimea totală, străzile sunt din balast);*

Din analizele asupra problemelor identificate în acest domeniu, precum și din analizele realizate în subcapitolele 4.1 - 4.4 în care au fost tratate subiecte care influențează calitatea vieții în mediul urban, reiese că transportul individual cu autoturismul afectează negativ în cea mai mare măsură calitatea vieții. Efectele produse de utilizarea acestuia pentru deplasările din mediul urban, precum emisii de noxe, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră, etc. acționează asupra sănătății populației, criteriu fundamental în caracterizarea nivelului atins de calitatea vieții.

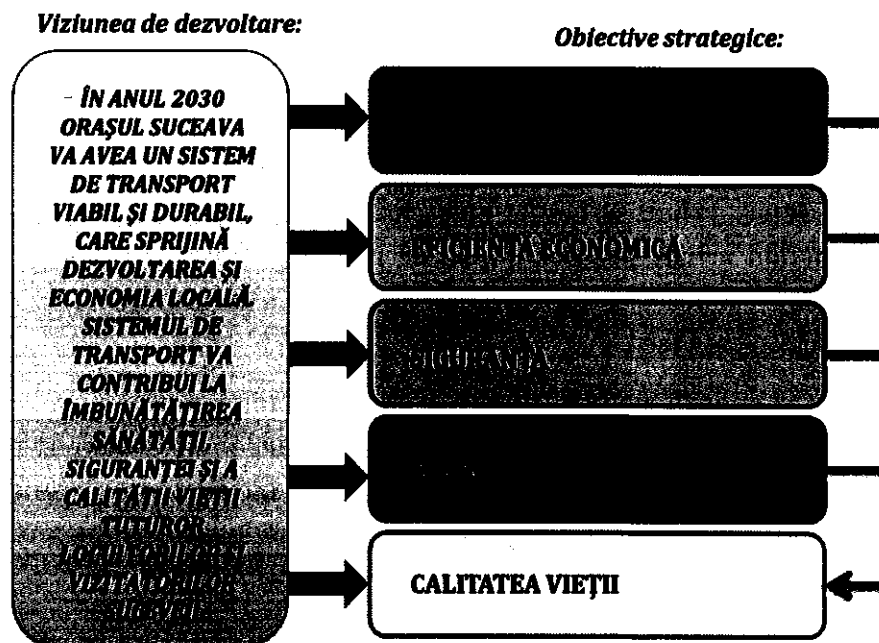
Așadar, o imagine complexă asupra calității vieții cetățenilor poate fi creată prin prisma indicatorului care exprimă ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. În situația anului de bază aceste moduri de transport cumulează o pondere de 53% din totalul deplasărilor zilnice.



## 5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

### 5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Dezvoltarea generală a orașului are un efect major asupra nevoilor de transport și comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât și al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unui oraș performant, un factor cu importanță semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calității mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate.





Viziunea de dezvoltare a sistemului de transport și mobilitate din Municipiul Suceava la orizontul anului 2030 va urmări ca acesta să fie caracterizat de următoarele atribute esențiale:

- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va fi viabil, durabil și accesibil;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va sprijini dezvoltarea și economia locală;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate nu va afecta sănătatea locuitorilor și vizitatorilor Municipiului Suceava;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va conduce la creșterea gradului de siguranță locuitorilor și vizitatorilor Municipiului Suceava;*
- ✓ *Sistemul de transport și mobilitate va contribui la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și vizitatorilor Municipiului Suceava.*

La stabilirea obiectivelor de dezvoltare a transporturilor și mobilității din Municipiul Suceava s-a avut în vedere înscrierea în liniile directe recomandate de Comisia Europeană pentru statele membre, respectiv:

*“Obiectivul principal al politicii europene a transporturilor este de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în același timp o utilizare mai eficientă a resurselor.*

*În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puțină și mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă și să reducă impactul negativ pe care îl au asupra mediului și asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul și ecosistemele.”*

Obiectivele strategice din domeniul mobilității care contribuie la atingerea viziunii urmăresc:

■ reprezintă ușurința cu care oamenii sau bunurile materiale pot ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinație utilizând modurile de transport disponibile la nivelul teritoriului, a căror conexiune în raport cu criteriul ales este favorabilă intereselor beneficiarului transferului sau ale exploatarei sistemului. Modul în care orașele facilitează accesul prin formele lor urbane și sistemelor de transport disponibile, prezintă impact direct asupra dezvoltării urbane și bunăstării populației, componente prin care se descrie calitatea vieții. Prin acest obiectiv strategic, se urmărește ca sistemul de transport din Municipiul Suceava să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori.

**Eficiența economică** se referă la sprijinul sistemului de transport în desfășurarea activităților economice, cu impact pe termen lung prin generarea de venituri și locuri de muncă în Municipiul Suceava.



Funcționarea sistemului de transport, astfel încât să se asigure parametrii de eficacitate, eficiență și calitate a deplasărilor persoanelor și bunurilor către/ de la unitățile economice și zonele turistice constituie unul dintre pilonii dezvoltării durabile.

**Siguranța** reprezintă noțiunea inversă vulnerabilității participanților la trafic la implicare în accidente de circulație (soldate cu răniri sau pierderi de vieți omenești, respectiv pagube materiale). Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 – 2020 are ca obiectiv general reducerea la jumătate a numărului de decese provenite din accidente rutiere până în anul 2020 față de anul 2010<sup>1</sup>. Atingerea acestei ținte propuse la nivel național este posibilă prin transpunerea obiectivului la nivel local și cuantificarea rezultatelor.

**Mediul** se referă la desfășurarea activității de transport prin asigurarea unui echilibru între satisfacerea nevoilor de mobilitate manifestate la nivelul Municipiului Suceava și impactul asupra mediului. Obiectivul privind protecția mediului, care se exprimă prin reducerea valorilor indicatorilor asociați (emisii de substanțe poluante, gaze cu efect de seră, zgomot) contribuie la atingerea dezvoltării urbane durabile și implicit la creșterea calității vieții.

**Calitatea vieții** se referă la calitatea mediului urban, coroborată cu aspecte privind accesibilitatea teritoriului și a serviciilor de transport, siguranței cetățenilor, calitatea aerului, eficiența economică a serviciilor de transport.

Atingerea viziunii de dezvoltare urbană va fi posibilă prin aplicarea acesteia și a obiectivelor asociate în domeniul mobilității atât la scara localității, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu teritoriul învecinat), respectiv la nivelul cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Acțiunile necesare pentru atingerea obiectivelor propuse trebuie să direcționeze utilizatorii sistemului de transport (atât cei care constituie traficul local, cât și navetiștii) către moduri de transport prietenoase cu mediul – pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Această viziune a fost formulată luând în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate, care definesc scenariul "A face minim", așa cum au fost descrise în subcapitolul 3.6. Costurile de realizare a proiectelor angajate nu sunt considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea PMUD. Anvelopa bugetară estimată ca fiind disponibilă pentru finanțarea PMUD al Municipiului Suceava este determinată eliminând aceste costuri.

---

<sup>1</sup>Ministerul Transporturilor, *Proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia*, aprilie 2016, București.

<http://mt.gov.ro/web14/transparența-decizională/consultare-publică/acte-normative-in-avizare/1166-hg28042016dtr>.



Proiectele angajate definesc scenariul de referință "A face minim" la nivelul orizonturilor de analiză 2023 și 2030, constituind aspectele de diferențiere a acestui scenariu comparativ cu scenariul "A nu face nimic", în care este analizată situația viitoare (la aceleași orizonturi de timp), care cuprinde doar sistemul de transport existent la nivelul anului de bază 2016 (și nicio altă infrastructură nouă sau modificări în tehnologiile de operare), dar care include o creștere prognozată a cererii de transport în raport cu evoluțiile socio-economice și demografice.

Intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice identificate, sunt analizate integrat în cadrul scenariului "A face ceva" 2023 și 2030. Acest scenariu surprinde situația viitoare, care cuprinde scenariul "A face minim", plus un pachet de proiecte și măsuri definite de elaborator (figura 5.1).

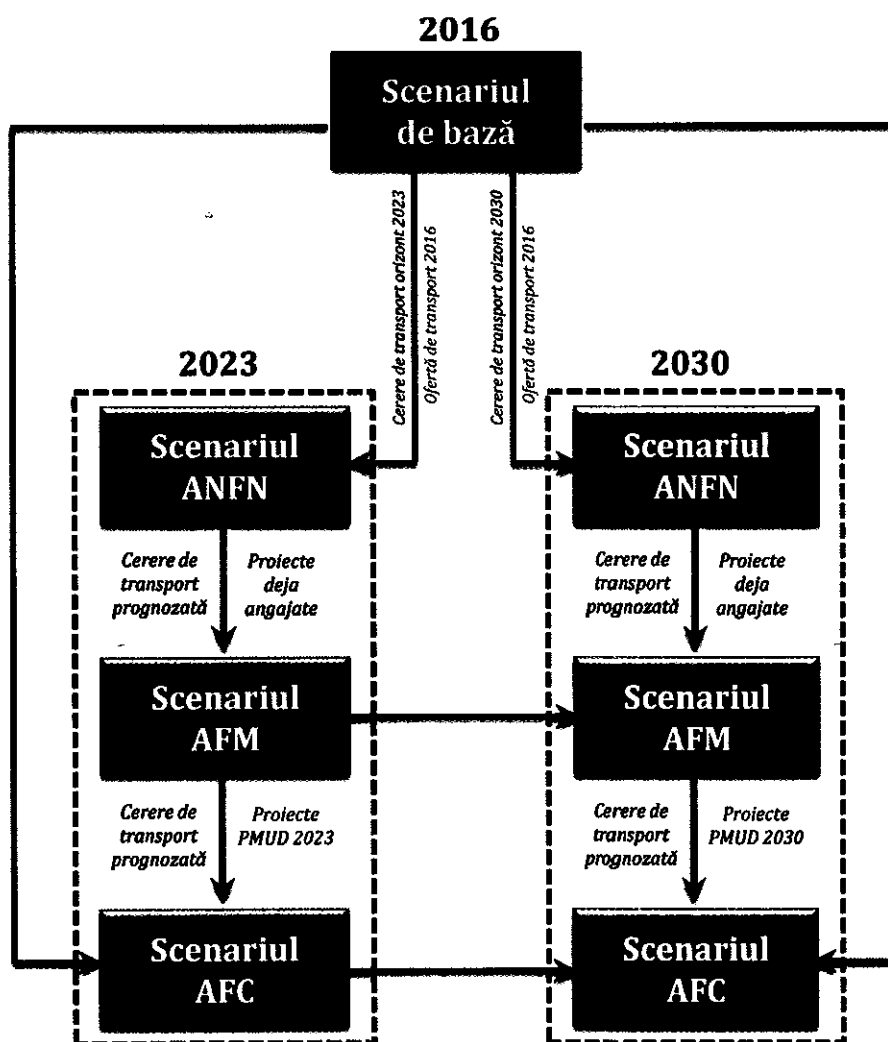


Figura 5.1. Schema scenariilor de analiză în cadrul PMUD al Municipiului Suceava\*.

\* Scenariul ANFN – Scenariul "A nu face nimic" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.7)  
Scenariul AFM – Scenariul "A face minim" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.6)  
Scenariul AFC – Scenariul "A face ceva" (descriere în Etapa II, Capitolul 2)



Conform specificațiilor din *Anexa 6 - Conținut cadru Plan de mobilitate urbană durabilă a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile - Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile*, dezvoltarea a mai mult de un scenariu alternativ "A face ceva" este necesară pentru municipiile de rang I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități*, Municipiul Suceava nu este municipiu de rang I, fapt care permite analiza efectelor mobilității propuse prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".

În tabelul de mai jos este realizată o descriere a fiecăruia dintre scenariile analizate, împreună cu proiectele aferente.

**Tabelul 5.1. Descrierea scenariilor.**

Denumire scenariu	Descriere	Orizont de prognoză	Proiecte specifice scenariului
<b>"A face minim" - AFM</b>	Scenariile de mobilitate de referință "A face minim" sunt specifice perioadelor de analiză la orizonturile anilor 2023 și 2030. În cadrul acestora este evidențiat rezultatul interacțiunii dintre cererea de transport prognozată și rețeaua de transport de perspectivă. Sunt considerate ca fiind finalizate o serie de proiecte angajate, adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport - unde este cazul (proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală).	2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Lucrări de întreținere și reparații străzi în Municipiul Suceava</i></li> <li>- <i>„Electromobilitate – Vehicule electrice pentru o municipalitate verde”</i></li> <li>- <i>Realizare Varianta de ocolire, sector DN 17 – DN 2, latura Sud-Vest</i></li> <li>- <i>Realizare Platformă Multimodală (transport de mărfuri)</i></li> </ul>
		2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Lucrări de întreținere și reparații străzi în Municipiul Suceava</i></li> <li>- <i>Realizare Drum Expres Pașcani - Suceava</i></li> <li>- <i>Realizare Drum Expres Suceava - Siret</i></li> <li>- <i>Realizare Drum Trans-Regio Suceava – Bistrița</i></li> <li>- <i>Realizare Cale ferată Dărmănești – Vicșani</i></li> <li>- <i>Realizare Cale ferată Ilva Mică - Suceava</i></li> <li>- <i>Dezvoltare Aeroportul Suceava</i></li> </ul>
<b>"A nu face nimic" - ANFN</b>	În cadrul acestui scenariu este considerată cererea de transport prognozată la orizonturile anilor 2023 și 2030, în timp ce oferta de transport rămâne cea aferentă anului de bază 2016, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.	2023	În acest scenariu nu sunt considerate proiecte - nu se aducă modificări față de situația anului de bază
		2030	
<b>"A face ceva" - AFC</b>	Acest scenariu cuprinde intervențiile propuse pentru atingerea viziunii,	2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Reabilitare străzi și trotuare din zona periferică și cartierele rezidențiale</i></li> <li>- <i>Construirea unei artere rutiere care va lega cele</i></li> </ul>



Denumire scenariu	Descriere	Orizont de prognoză	Proiecte specifice scenariului
	<p>asociate obiectivelor strategice stabilite: <i>Accesibilitate, Eficiență economică, Siguranță, Mediu, Calitatea vieții.</i> Acestea sunt analizate integrat, la cele două orizonturi de prognoză 2023 și 2030. Scenariul "A face ceva" surprinde situația viitoare, cuprinzând proiectele scenariului "A face minim", plus pachetul de proiecte și măsuri definite și descrise în portofoliul <i>Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava - revizuit.</i> Analiza efectelor mobilității propuse s-a realizat prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".</p>		<p><i>două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situat de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite</i></li><li>- <i>Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare</i></li><li>- <i>Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier</i></li><li>- <i>Achiziție autobuze electrice</i></li><li>- <i>Infrastructură pentru transportul public local</i></li><li>- <i>Sistem de management al traficului pentru transportul public</i></li><li>- <i>Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”</i></li><li>- <i>Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public</i></li><li>- <i>Reglementare logistica de aprovizionare</i></li><li>- <i>Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale</i></li><li>- <i>Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone</i></li><li>- <i>Realizarea unor trasee pietonale</i></li><li>- <i>Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor</i></li><li>- <i>Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)</i></li><li>- <i>Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)</i></li><li>- <i>Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale</i></li><li>- <i>Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride</i></li><li>- <i>Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private</i></li><li>- <i>Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi</i></li><li>- <i>Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)</i></li><li>- <i>Implementare sisteme de management al traficului</i></li><li>- <i>Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic</i></li><li>- <i>Amenajare parcări colective de tip Park&amp;Ride</i></li></ul>



Denumire scenariu	Descriere	Orizont de prognoză	Proiecte specifice scenariului
			<ul style="list-style-type: none"><li>- Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente</li><li>- Elaborare politica de parcare la nivel urban</li><li>- Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile</li><li>- Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice</li><li>- Derulare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor</li><li>- Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)</li><li>- Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători</li></ul>
		2030	<ul style="list-style-type: none"><li>- Reabilitare străzi și trotuare din zona periferică și cartierele rezidențiale</li><li>- Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite</li><li>- Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare</li><li>- Realizare centură - latura de Est</li><li>- Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)</li><li>- Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public</li><li>- Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale</li><li>- Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone</li><li>- Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride</li><li>- Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)</li><li>- Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente</li><li>- Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile</li><li>- Derulare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor</li><li>- Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)</li></ul>





## 5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor

Metodologia de selectare a proiectelor care vor constitui planul de acțiune presupune parcurgerea următoarelor etape:

→ Analiza situației actuale și identificarea disfuncționalităților

Caracterizarea mobilității actuale cu referire la contextul socio-economic și demografic, rețeaua stradală, transportul public, transportul de marfă, mijloacele alternative de mobilitate, managementul traficului, zonele cu nivel ridicat de complexitate și evaluarea impactului actual al mobilității, au fost tratate în Capitolele 2 - 4.

→ Stabilirea viziunii de evoluție a mobilității

*În anul 2030 orașul Suceava va avea un sistem de transport viabil și durabil, care sprijină dezvoltarea și economia locală. Sistemul de transport va contribui la îmbunătățirea sănătății, siguranței și a calității vieții tuturor locuitorilor și vizitatorilor Sucevei!*

→ Stabilirea obiectivelor

Pentru atingerea viziunii asumate, au fost identificate următoarele obiective strategice în domeniul mobilității: *accesibilitate, eficiență economică, siguranță, mediu, calitatea vieții.*

→ Identificarea temelor de mobilitate pentru care se propun intervenții

Pornind de la analiza situației actuale, pentru orientarea către o mobilitate durabilă, se vor propune intervenții încadrate în tematicile abordate în caracterizarea situației actuale, respectiv: intervenții majore asupra rețelei stradale, transport public, transport de marfă, mijloace alternative de mobilitate, managementul traficului, zone cu nivel ridicat de complexitate, structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare, aspecte instituționale.

→ Identificarea de măsuri/acțiuni de intervenție care să contribuie la atingerea obiectivelor

Lista cuprinzătoare a intervențiilor (măsuri și proiecte) este dezvoltată pe baza analizei problemelor (evidențiate în urma prelucrării datelor primare, a elaborării modelului de transport) și a aspectelor strategice privind evoluția mobilității la



nivelul teritoriului de studiu. Acestea sunt proiecte majore de infrastructură, dar și proiecte sau măsuri de natură organizațională și instituțională.

#### → Prioritizarea intervențiilor propuse

Prioritizarea proiectelor propuse este realizată pe baza unei analize multicriteriale.

Analiza multicriterială permite luarea unei decizii în funcție de o diversitate de factori, care pot proveni din domenii de analiză diferite și pot avea unități de măsură diferite. Scopul acestui instrument este acela de a structura și combina diferitele evaluări care trebuie să fie luate în considerare în procesul de luare a deciziilor, atunci când avem de ales între mai multe alternative, iar tratamentul aplicat fiecăreia dintre acestea condiționează în mare măsură decizia finală. Din punct de vedere metodologic, analiza multicriterială pornește de la structurarea problemei, respectiv identificarea obiectivului general, identificarea obiectivelor specifice și identificarea criteriilor necesare în analiză. O a doua fază constă în standardizarea valorilor fiecărui criteriu, pentru ca toate criteriile utilizate în analiză să poată fi comparate și ierarhizate în funcție de importanța pe care o prezintă pentru obiectivul principal al studiului.

În cadrul PMUD al Municipiului Suceava au fost identificate 8 criterii principale de care se ține seama în evaluarea atingerii obiective strategice ale planului. În tabelul de mai jos este realizată o scurtă descriere a indicatorilor asociați criteriilor care urmează să fie utilizate în analiză. Metodologia aplicată permite combinarea tuturor celor 8 indicatori care constituie criteriile, făcând posibilă stabilirea unor scor final pentru fiecare proiect, pe baza acestuia fiind apoi definit nivelul de prioritate.

*Tabelul 5.2. Criterii de analiză multicriterială utilizate.*

ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C1	Accesibilitate	Accesibilitatea teritoriului	Se exprimă prin media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic considerate la subcapitolul 4.3, la nivel de MZA. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C2		Accesibilitatea sistemului de transport public	Exprimă accesibilitatea componentelor sistemului de transport public. Se definește ca proporția elementelor (vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de	Creșterea valorilor



ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
			călătorie). Se exprimă în [%]. Sursele pe baza cărora se va estima indicatorul cuprind documentații referitoare la autovehiculele de transport public.	
C3	Eficiența economică	Durata medie de deplasare	Reprezintă timpul mediu necesar pentru efectuarea unei călătorii cu mijloacele de transport privat, la nivel de MZA, pentru întregulul areal de studiu. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C4		Valoare investiție	Reprezintă valoarea monetară estimată pentru realizarea proiectului, exprimată în [Euro]. Sursele de cuantificare: documentații tehnico-economice aferente proiectelor (în cazul în care există), estimări ale consultantului pe baza consultării pieței.	Costuri cât mai reduse pentru investiție
C5	Siguranță	Intensitatea traficului	Dat fiind faptul că incidența apariției accidentelor rutiere este, în general, proporțională cu intensitatea traficului, indicatorul se exprimă prin totalul zilnic de [vehicule-km] înregistrate la nivelul rețelei. Se va considera traficul la nivel de MZA.	Reducerea valorilor
C6	Mediu	Emisiile de gaze poluante	Reprezintă cantitatea de emisii poluante estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [kg] la nivelul unei zile medii din an (MZA). Se vor considera următorii factori de emisie: NO <sub>x</sub> , PM, HC, CO, fiecare alocându-i-se câte o pondere egală în cadrul criteriului.	Reducerea valorilor
C7		Emisiile de gaze cu efect de seră	Reprezintă cantitatea de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [tone] - CO <sub>2</sub> .	Reducerea valorilor
C8	Calitatea vieții	Pondere de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	Reprezintă proporția deplasărilor realizate cu modurile de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. Se exprimă în [%].	Creșterea valorilor

Estimarea valorilor acestor indicatori are la bază simulările efectuate cu ajutorul modelului de transport validat (unde este cazul) și/ sau experiența consultantului dobândită cu ocazia întocmirii altor studii similare, precum și din consultarea studiilor de caz existente în literatura de specialitate. Valorile efective estimate sunt încadrate în 6 clase, notate de la 0 la 5, obținându-se matricea de performanță.

Pentru stabilirea utilității asigurate de indicatorii analizați, se consideră că utilitatea este proporțională cu valorile consecințelor, deci pentru estimarea utilităților intermediare se aplică interpolarea liniară, cunoscându-se faptul că utilitatea este o funcție cu valori cuprinse în intervalul [0, 1] (figura 5.2).

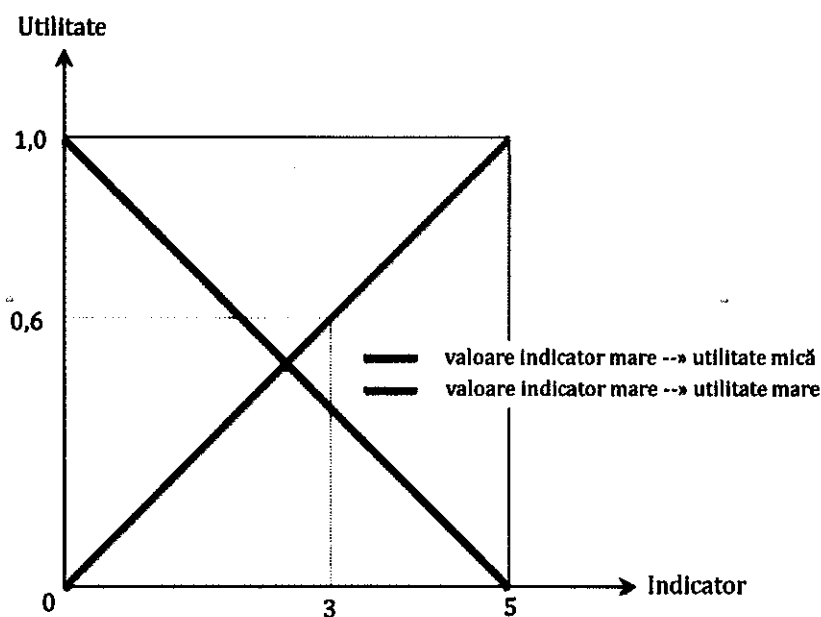


Figura 5.2. Reprezentarea grafică a funcției de utilitate.

În procesul de stabilire a importanței fiecărui criteriu s-a ținut cont de faptul că prin implementarea planului se urmărește orientarea către o mobilitate durabilă la nivelul Municipiului Suceava. Astfel, fiecărui criteriu i-a fost alocată ponderea din tabelul de mai jos.

Tabelul 5.3. Ponderile alocate criteriilor de analiză.

Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
Pondere criteriu	10 %	10 %	10 %	10 %	20 %	10 %	10 %	20 %
Obiectiv strategic	Accesibilitate		Eficiență economică		Siguranță	Mediu		Calitatea vieții
Pondere obiectiv	20 %		20 %		20 %	20 %		20 %



Prin aplicarea acestei metodologii, punctajul maxim pe care poate să îl atingă un proiect este 1. Proiectele care vor obține punctaj mai mic de 0,10 vor fi eliminate din lista care va defini portofoliul de proiecte al PMUD al Municipiului Suceava.

Definitivarea listei finale a intervențiilor (măsuri și proiecte) propuse, se va realiza ținând cont și de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul Municipiului Suceava pentru perioada 2017 – 2030, luând în considerare următoarele componente:

→ Fonduri UE – POR 2014-2020, Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiție 4.1, perioada de accesare 2017-2023.

Potrivit informațiilor disponibile la momentul întocmirii raportului - "Documentul cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Anexa 1 Alocarea orientativă pentru municipiile reședință de județ", Municipiului Suceava îi revine suma de 25,93 mil. EUR.

→ Fonduri UE – similare POR 2014-2020, disponibile începând cu anul 2021.

Se consideră menținerea constantă a alocării financiare anuale comparativ cu cea aferentă POR 2014-2020, Prioritatea de investiție 4.1.

→ Mecanismul Financiar SEE 2014-2021

În urma analizelor privind bugetul total disponibil în cadrul acestei surse de finanțare și a tipologiilor de proiecte eligibile, s-a estimat că Municipiul Suceava poate obține finanțare în domeniul mobilității în valoare de 6,2 mil. EUR.

→ Mecanismul Financiar Norvegian 2014-2021

În urma analizelor privind bugetul total disponibil în cadrul acestei surse de finanțare și a tipologiilor de proiecte eligibile, s-a estimat că Municipiul Suceava poate obține finanțare în domeniul mobilității în valoare de 1,4 mil. EUR.

→ Programele de finanțare Urbact și Interreg

În urma analizelor privind bugetul total disponibil în cadrul acestei surse de finanțare și a tipologiilor de proiecte eligibile, s-a estimat că Municipiul Suceava poate obține finanțare în domeniul mobilității în valoare de 0,6 mil. EUR.

→ Programul Național de Dezvoltare Locală

În urma analizelor privind bugetul total disponibil în cadrul acestei surse de finanțare și a tipologiilor de proiecte eligibile, s-a estimat că Municipiul Suceava poate obține finanțare în domeniul mobilității în valoare de 1,9 mil. EUR.

→ Bugetul Municipiului Suceava – o pondere din bugetul total anual al Municipiului Suceava (estimată pe baza datelor istorice privind investițiile în domeniul mobilității suportate din bugetul local) ce variază între 3% și 6%, în funcție de costurile aferente intervențiilor planificate și de disponibilitatea altor surse de finanțare.

Valoarea bugetului total pentru anul 2017 este preluată din anexele *Hotărârii Consiliului Local Nr. 52/2017*.



Valorile bugetului total anual pentru perioada 2018-2030 sunt estimate de Consultant pe baza datelor specifice anului 2017.

În tabelul 5.4 sunt centralizate valorile anuale estimate pentru sursele de finanțare menționate mai sus, a căror sumă se ridică la 118,94 milioane Euro.

**Tabelul 5.4. Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD.**

Componenta / Anul	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fonduri europene, POR 2017-2030, P.I. 4.1 [Mil Eur]	0,00	0,00	7,00	4,73	4,73	4,73	4,73
Fonduri europene similare POR, valabile începând cu anul 2021 [Mil Eur]	0,00	0,00	0,00	0,00	3,70	5,56	5,56
Mecanismul Financiar SEE 2014-2021 [Mil Eur]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,93	1,05	1,05
Mecanismul Financiar Norvegian 2014-2021 [Mil Eur]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21	0,24	0,24
Programe Urbact și Interreg [Mil Eur]	0,00	0,00	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
Programul Național de Dezvoltare Locală, [Mil Eur]	0,62	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32
Buget Mun. Suceava (între 4% și 5,3% din valoarea totală anuală)[Mil Eur]	2,25	2,70	2,70	5,41	5,41	5,41	5,41
Componenta / Anul	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Fonduri europene, POR 2017-2030, P.I. 4.1 [Mil Eur]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Fonduri europene similare POR, valabile începând cu anul 2021 [Mil Eur]	2,78	2,78	2,78	2,78	0,00	0,00	0,00
Mecanismul Financiar SEE 2014-2021 [Mil Eur]	1,05	1,05	1,05	0,00	0,00	0,00	0,00
Mecanismul Financiar Norvegian 2014-2021 [Mil Eur]	0,24	0,24	0,24	0,00	0,00	0,00	0,00
Programe Urbact și Interreg [Mil Eur]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Programul Național de Dezvoltare Locală, [Mil Eur]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Buget Mun. Suceava (între 4% și 5,3% din valoarea totală anuală)[Mil Eur]	4,06	4,06	4,06	4,06	3,61	3,61	3,61
<b>Total 2017-2030 [Mil Eur]</b>						<b>118,94</b>	

În scopul evaluării măsurii în care intervențiile propuse conduc la atingerea viziunii de dezvoltare a mobilității la nivelul anului 2030, pentru fiecare dintre indicatorii selectați pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al eficienței economice, impactului asupra mediului, accesibilității, siguranței și calității vieții sunt setate valorile țintă prezentate în tabelul de mai jos.



Tabelul 5.5. Măsuri – Indicatori - Ținte, 2030.

Obiectiv strategic: EFICIENȚA ECONOMICĂ					
Măsurile de intervenție identificate - specifice tematicilor de mobilitate	Indicator	U.M.	Valori de referință 2016	Valori estimate 2030 sc. AFM	Valori țintă 2030 sc. AFC
<p><b>1. Intervenții majore asupra rețelei stradale:</b> reabilitare de străzi și trotuare, construirea de noi artere rutiere (inclusiv centură), extinderea tramei stradale, plan multianual pentru lucrări de întreținere/mentenanță a rețelei, plantarea de perdele vegetale-verzi</p> <p><b>2. Transport public:</b> achiziție mijloace de transport electrice, dezvoltare infrastructură pentru transportul public local, sistem de management al traficului pentru transportul public, înființarea unui traseu de tip autobuz turistic, amenajare sistem de transport pe cablu, derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public</p> <p><b>3. Transport de marfă:</b> reglementare logistică de aprovizionare, realizarea de centre de distribuție a marfurilor reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor de marfă, realizare centură</p> <p><b>5. Managementul traficului:</b> implementare sisteme de management al traficului, realizarea de aplicații informatice pentru problemele de trafic, amenajare parcuri de tip Park&amp;Ride, crearea/ reabilitare parcuri de reședință, elaborare politică de parcare la nivel urban, introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, derularea de campanii de educație rutieră</p> <p><b>7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare:</b> dezvoltare infrastructură pentru transportul public local, amenajare parcuri colective de tip Park&amp;Ride</p> <p><b>8. Aspecte instituționale:</b> asigurarea funcționării unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării planului de mobilitate, încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători</p>	Durata medie a deplasării - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an	[minute]	10,0	10,5	9,8

Obiectiv strategic: MEDIU					
Măsurile de intervenție identificate - specifice tematicilor de mobilitate	Indicator	U.M.	Valori de referință - 2016	Valori estimate 2030 sc. AFM	Valori țintă 2030 sc. AFC
<p><b>1. Intervenții majore asupra rețelei stradale:</b> reabilitare de străzi și trotuare, construirea de noi artere rutiere (inclusiv centură), extinderea tramei stradale, plan multianual pentru lucrări de întreținere/mentenanță a rețelei, plantarea de perdele vegetale-verzi</p> <p><b>2. Transport public:</b> achiziție mijloace de transport electrice, dezvoltare infrastructură pentru transportul public local, sistem de management al traficului pentru transportul public, înființarea unui traseu de tip autobuz turistic, amenajare sistem de transport pe cablu, derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public</p> <p><b>3. Transport de marfă:</b> reglementare logistică de aprovizionare, realizarea de centre de distribuție a marfurilor reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor de marfă, realizare centură</p> <p><b>4. Sisteme alternative de mobilitate:</b> realizare trasee pietonale, dezvoltare rețea de piste de biciclete, sistem de închiriere biciclete, amenajare spații partajate, amenajare zone dedicate exclusiv deplasării pietonale, campanii pentru încurajarea partajării a autoturismelor, dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride, încurajarea achiziționării de autovehicule cu propulsie electrică</p> <p><b>5. Managementul traficului:</b> implementare sisteme de management al traficului, realizarea de aplicații informatice pentru</p>	Emissiile de gaze poluante	NO <sub>2</sub>	2.618	2860	2600
		PM	45	52	45
		HC	190	256	200
		CO	1.640	2211	1750
	Emissiile de gaze cu efect de seră	[tone]	153,53	151,43	125



Obiectiv strategic: MEDIU					
Măsurile de intervenție identificate - specifice tematicilor de mobilitate	Indicator	U.M.	Valori de referință 2016	Valori estimate 2030 sc. AFM	Valori țintă 2030 sc. AFC
<p>problemele de trafic, amenajare parcări de tip Park&amp;Ride, crearea/reabilitare parcări de reședință, elaborare politica de parcare la nivel urban, introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, derularea de campanii de educație rutieră</p> <p>6. Zone cu nivel ridicat de complexitate: dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor, amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale</p> <p>7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare: dezvoltare infrastructură pentru transportul public local, amenajare parcări colective de tip Park&amp;Ride</p>					

Obiectiv strategic: ACCESIBILITATE					
Măsurile de intervenție identificate - specifice tematicilor de mobilitate	Indicator	U.M.	Valori de referință 2016	Valori estimate 2030 sc. AFM	Valori țintă 2030 sc. AFC
<p>2. Transport public: achiziție mijloace de transport electrice, dezvoltare infrastructură pentru transportul public local, sistem de management al traficului pentru transportul public, înființarea unui traseu de tip autobuz turistic, amenajare sistem de transport pe cablu, derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public</p> <p>4. Sisteme alternative de mobilitate: realizare trasee pietonale, dezvoltare rețea de piste de biciclete, sistem de închiriere biciclete, amenajare spații partajate, amenajare zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale, campanii pentru încurajarea partajării a autoturismelor, dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride, încurajarea achiziționării de autovehicule cu propulsie electrică</p> <p>6. Zone cu nivel ridicat de complexitate: dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor, amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale</p> <p>7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare: dezvoltare infrastructură pentru transportul public local, amenajare parcări colective de tip Park&amp;Ride</p> <p>8. Aspecte instituționale: asigurarea funcționării unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării planului de mobilitate, încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători</p>	Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA		7,6	8,1	7,9
	Zona centrală	[min]	9,9	10,6	10,0
	Spitalul de Urgență		7,7	8,1	7,9
Zona comercială					
	Accesibilitatea sistemului de transport public: vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie	[%]	50	50	100

Obiectiv strategic: SIGURANȚĂ					
Măsurile de intervenție identificate - specifice tematicilor de mobilitate	Indicator	U.M.	Valori de referință 2016	Valori estimate 2030 sc. AFM	Valori țintă 2030 sc. AFC
<p>1. Intervenții majore asupra rețelei stradale: reabilitare de străzi și trotuare, construirea de noi artere rutiere (inclusiv centură), extinderea tramei stradale, plan multianual pentru lucrări de întreținere/mentenanță a rețelei, plantarea de perdele vegetale-verzi</p> <p>2. Transport public: achiziție mijloace de transport electrice, dezvoltare infrastructură pentru transportul public local, sistem de management al traficului pentru transportul public, înființarea unui traseu de tip autobuz turistic, amenajare sistem de transport</p>	Intensitatea traficului – numărul mediu zilnic de [vehicule-km] înregistrat la nivelul rețelei	[vehicule-km]	615.968	817.115	700.000





Obiectiv strategic: <b>SIGURANȚĂ</b>					
Măsurile de intervenție identificate - specifice tematicilor de mobilitate	Indicator	U.M.	Valori de referință 2016	Valori estimate 2030 sc. AFM	Valori țintă 2030 sc. AFC
<p>pe cablu, derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public</p> <p><b>3. Transport de marfă:</b> reglementare logistică de aprovizionare, realizarea de centre de distribuție a marfurilor reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor de marfă, realizare centură</p> <p><b>4. Sisteme alternative de mobilitate:</b> realizare trasee pietonale, dezvoltare rețea de piste de biciclete, sistem de închiriere biciclete, amenajare spații partajate, amenajare zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale, campanii pentru încurajarea partajării a autoturismelor, dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride, încurajarea achiziționării de autovehicule cu propulsie electrică</p> <p><b>5. Managementul traficului:</b> implementare sisteme de management al traficului, realizarea de aplicații informatice pentru problemele de trafic, amenajare parcuri de tip Park&amp;Ride, crearea/ reabilitare parcuri de reședință, elaborare politica de parcare la nivel urban, introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, derularea de campanii de educație rutieră</p> <p><b>6. Zone cu nivel ridicat de complexitate:</b> dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor, amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale</p>					

Obiectiv strategic: <b>CALITATEA VIEȚII</b>					
Măsurile de intervenție identificate - specifice tematicilor de mobilitate	Indicator	U.M.	Valori de referință 2016	Valori estimate 2030 sc. AFM	Valori țintă 2030 sc. AFC
<p><b>1. Intervenții majore asupra rețelei stradale:</b> reabilitare de străzi și trotuare, construirea de noi artere rutiere (inclusiv centură), extinderea tramei stradale, plan multianual pentru lucrări de întreținere/mentenanță a rețelei, plantarea de perdele vegetale-verzi</p> <p><b>2. Transport public:</b> achiziție mijloace de transport electrice, dezvoltare infrastructură pentru transportul public local, sistem de management al traficului pentru transportul public, înființarea unui traseu de tip autobuz turistic, amenajare sistem de transport pe cablu, derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public</p> <p><b>3. Transport de marfă:</b> reglementare logistică de aprovizionare, realizarea de centre de distribuție a marfurilor reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor de marfă, realizare centură</p> <p><b>4. Sisteme alternative de mobilitate:</b> realizare trasee pietonale, dezvoltare rețea de piste de biciclete, sistem de închiriere biciclete, amenajare spații partajate, amenajare zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale, campanii pentru încurajarea partajării a autoturismelor, dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride, încurajarea achiziționării de autovehicule cu propulsie electrică</p> <p><b>5. Managementul traficului:</b> implementare sisteme de management al traficului, realizarea de aplicații informatice pentru problemele de trafic, amenajare parcuri de tip Park&amp;Ride, crearea/ reabilitare parcuri de reședință, elaborare politica de parcare la nivel urban, introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, derularea de campanii de educație rutieră</p> <p><b>6. Zone cu nivel ridicat de complexitate:</b> dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor, amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale</p> <p><b>7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare:</b></p>	Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	[%]	53,0	41,2	65,0



Obiectiv strategic: CALITATEA VIEȚII					
Măsurile de intervenție identificate - specifice tematicilor de mobilitate	Indicator	U.M.	Valori de referință 2016	Valori estimate 2030 sc. AFM	Valori țintă 2030 sc. AFC
dezvoltare infrastructură pentru transportul public local, amenajare parcuri colective de tip Park&Ride <b>8. Aspecte instituționale:</b> asigurarea funcționării unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării planului de mobilitate, încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători					

### **Analiza riscurilor**

Buna desfășurare a implementării intervențiilor incluse în planul de acțiune poate fi afectată de apariția riscurilor legate de:

- *neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene);*
- *valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme;*
- *reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor;*
- *neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor.*

### **Neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene)**

Anvelopa financiară identificată pentru intervenții în domeniul mobilității la nivelul UAT Municipiul Suceava în perioada 2017-2030 are în componere, în proporție de (44%), fonduri europene disponibile în cadrul Programului Operațional 2014-2020 (perioada de accesare 2017-2023) și după 2021.

Potrivit documentațiilor publicate<sup>2</sup>, acțiunile finanțabile prin *Prioritatea de investiție 4.1 - Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor* sunt:

#### **A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban (local/ zonal) de călători:**

1. Achiziționarea de material rulant,
2. Modernizarea materialului rulant existent (tramvaie),
3. Achiziționarea de troleibuze,
4. Achiziționarea de autobuze,
5. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea/ extinderea traseelor de transport public electric (5.1. Modernizarea/ reabilitarea/ extinderea căii de rulare a tramvaielor, 5.2. Modernizarea/ reabilitarea/ extinderea rețelei de troleibuz, 5.3. Construirea/ modernizarea/ extinderea stațiilor de alimentare a autobuzelor alimentate electric),

<sup>2</sup> Ghidul solicitantului Obiectiv Specific 4.1, versiunea aflată în consultare publică, aprilie 2017.



6. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea depourilor aferente transportului public urban de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă,
7. Construirea și modernizarea stațiilor de transport public urban de călători (tramvai, troleibuz, autobuz),
8. Crearea/ extinderea/ modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”),
9. Construirea/ modernizarea/ extinderea de trasee separate, folosite exclusiv pentru vehiculele de transport public,
10. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea/ reamenajarea infrastructurii rutiere (pe coridoarele deservite de transport public) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatare al rețelei de transport (cu asigurarea construirii/ modernizării traseelor pentru pietoni și bicicliști, acolo unde este posibil) - Construire și modernizare a coridoarelor separate, din punct de vedere fizic, dedicate transportului public urban, Construire/ modernizare a traseelor/ pistelor pentru bicicliști și a traseelor pentru pietoni, Construirea/ modernizarea/ amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, Modernizarea/ reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părții carosabile a străzilor urbane cu coridoare separate,
11. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători - Construirea/ modernizarea traseelor/ pistelor pentru bicicliști și a traseelor pentru pietoni, care vor fi rezervate acestor moduri de transport și separate de traficul rutier motorizat, Componente/ sisteme de managementul traficului, pentru prioritizarea mijloacelor de transport public local de călători, Construirea/ modernizarea/ amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, de ex. amplasare de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipoacuzici etc, Construirea/ modernizarea/ reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părții carosabile utilizate în comun de autoturismele proprietate personală ale populației și de mijloacele de transport public local de călători, care vor primi prioritate în trafic,
12. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea podurilor și pasajelor supra și subterane utilizate prioritar de transportul public de călători.

**B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat:**

1. Achiziționarea și instalarea punctelor de reîncărcare a autovehiculelor electrice și electrice hibride (1.1. „Punct de reîncărcare cu putere normală, 1.2. „Punct de reîncărcare cu putere înaltă),
2. Construirea/ modernizarea/ extinderea pistelor/ traseelor pentru bicicliști (Construirea/ modernizarea/ extinderea pistelor/ traseelor pentru bicicliști, inclusiv construirea/ modernizarea/ extinderea de poduri/ pasaje/ pasarele pentru bicicliști (sau atât pentru bicicliști, cât și pentru pietoni), fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a unui traseu pentru bicicliști (nu ca investiție separată); Achiziționarea și instalarea de rastele și doar opțional a camerelor de supraveghere video pentru parcare bicicletelor (doar dacă solicitantul deține un sistem funcțional de supraveghere video care poate fi extins pentru parcare bicicletelor); Modernizarea/extinderea sistemului de iluminat public care deservește aceste piste,
3. Crearea/ modernizarea/ extinderea sistemelor de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”) (Stații de închiriere/chioșcuri de închiriere biciclete amplasate în zonele de referință ale municipiului/Z.F.U., biciclete, dotări dispecerat de tip hardware și software, rastele pentru biciclete etc.),



4. Construirea/ modernizarea/ extinderea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere a traficului auto în anumite zone (Construirea/ modernizarea/ extinderea de zone exclusiv pietonale, Construirea/ modernizarea/ extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), Construirea/ modernizarea/ extinderea unor trasee pietonale, Construirea/ modernizarea/ extinderea de poduri/ pasaje/ pasarele pietonale (sau pentru biciclete și pietoni), fără componenta de trafic rutier, doar dacă sunt parte a unui traseu/ zone exclusiv pietonale (nu ca investiție separată); Instalarea de sisteme de reducere/ interzicere a circulației autoturismelor în zonele centrale (semi-) pietonale/ pietonale ale solicitantului/liderului de parteneriat; Amplasarea de panouri de informare și/ sau indicatoare de orientare pentru traseele pietonale ale solicitantului; În cadrul traseelor/ zonelor (semi-)pietonale se poate instala mobilier urban, se pot amenaja sau moderniza spații verzi și se poate moderniza/ extinde iluminatul public aferent zone/ traseului acestora.

C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> în zona urbană:

1. Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme inteligente de transport (SIT) (Sisteme de monitorizare video CCTV, mai ales în intersecții; Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport în intersecțiile semnalizate/semaforizate; Sisteme de localizare a vehiculelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.); Sisteme de informare în timp real a pasagerilor, amplasate în mijloacele de transport în comun și/sau în stațiile de transport public; Crearea de aplicații software pentru informarea în timp real a utilizatorilor asupra programului mijloacelor de transport în comun; Alte sisteme de informare (VMS – sisteme de mesaje variabile); Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor; Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware),

2. Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști (Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști în corpul drumurilor (în special, străzi urbane, dar nu numai), în zonele pietonale și semi-pietonale, în lungul pistelor de biciclete, trasee pietonale, parcări de tip „park and ride” etc., Realizarea de înierbări în locația proiectului, mai cu seamă în arealele unde au fost plantați arbori și arbuști (de exemplu, din zona de protecție a drumului, traseul de tramvai, unde e cazul), inclusiv sistemele de irigații aferente,

3. Construirea parcarilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul în comun/moduri nemotorizate de transport” (construirea parcarilor de transfer de tip „park and ride” (de regulă, parcare terană), construirea sistemelor de iluminat pentru parcare, precum și realizarea tuturor investițiilor complementare acestora).

Intervențiile propuse în planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare din fondurile detaliate mai sus, vor fi în special proiecte de infrastructură și de natură operațională (vehicule ecologice, sisteme de management al traficului, sisteme de e-ticketing, infrastructură pentru deplasări cu mijloace prietenoase cu mediul), reprezentând proiecte de bază privind orientarea spre durabilitate a mobilității în Municipiul Suceava. Lipsa finanțării pentru aceste proiecte majore este o amenințare cu impact semnificativ pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității. Probabilitatea de apariție a acestui risc se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară dobândită de Municipiul Suceava în accesarea finanțărilor în exercițiul financiar anterior în cadrul POR 2007-2013. Strategia de răspuns propusă are ca obiectiv minimizarea acestui risc, ceea ce impune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor tehnico-economice prin



care se justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor de finanțare.

### ***Valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme***

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsurii și proiecte) fiind adaptat în consecință. În faza de implementare a PMUD al Municipiului Suceava va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse, conform legislației și standardelor în vigoare. Cu toate acestea, în etapa de planificare și prioritizare a propunerilor este necesară alocarea financiară pentru fiecare intervenție. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și implicit la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate ca urmare a implementării planului de acțiune. Impactul acestui risc de natură financiară este moderat. Probabilitatea de apariție se consideră redusă, ca urmare a faptului că intervențiile majore (din punct de vedere al costurilor) reprezintă proiecte cu un grad de maturitate ridicat, pentru care sunt elaborate recent studii de fezabilitate/ prefezabilitate, care au stat la baza fundamentării costurilor. Pentru minimizarea acestui risc, se are în vedere documentarea cu privire la costurile de realizare a intervențiilor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiectele similare implementate recent în orașe din România.

### ***Reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor***

Obținerea rezultatelor așteptate, respectiv un caracter durabil al mobilității în Municipiul Suceava, este condiționată de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al cetățenilor. În consecință, este imperios necesară participarea activă a locuitorilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate promovate prin PMUD. Reticența acestora față de nou, față de soluții care aparent par că îi defavorizează, că le îngreunează modul de desfășurare a activităților cotidiene, dar care pe termen mediu și lung vor conduce la îmbunătățirea mediului în care trăiesc, la îmbunătățirea gradului de sănătate a acestora, la reducerea impactului negativ asupra societății, reprezintă un risc în faza de implementare a planului. Deși se apreciază ca având atât un impact redus asupra efectelor generale ale planului, cât și o probabilitate scăzută de apariție, este un risc care nu trebuie ignorat întrucât una dintre particularitățile elaborării acestui tip de documentație strategică este "planificarea pentru oameni".

Se urmărește minimizarea riscului prin consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului, propunerea de măsuri constând în campanii de conștientizare a efectelor pozitive generate de utilizarea transportului public, campanii de educație rutieră cu accent pe conduita în deplasare a tuturor participanților la trafic (conducători auto, bicicliști, pietoni, persoane aflate în cărucioare etc). De asemenea, se propune continuarea



comunicării proactive și bidirecționale cu toate părțile interesate și în fazele de implementare și monitorizare a planului.

### ***Neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor***

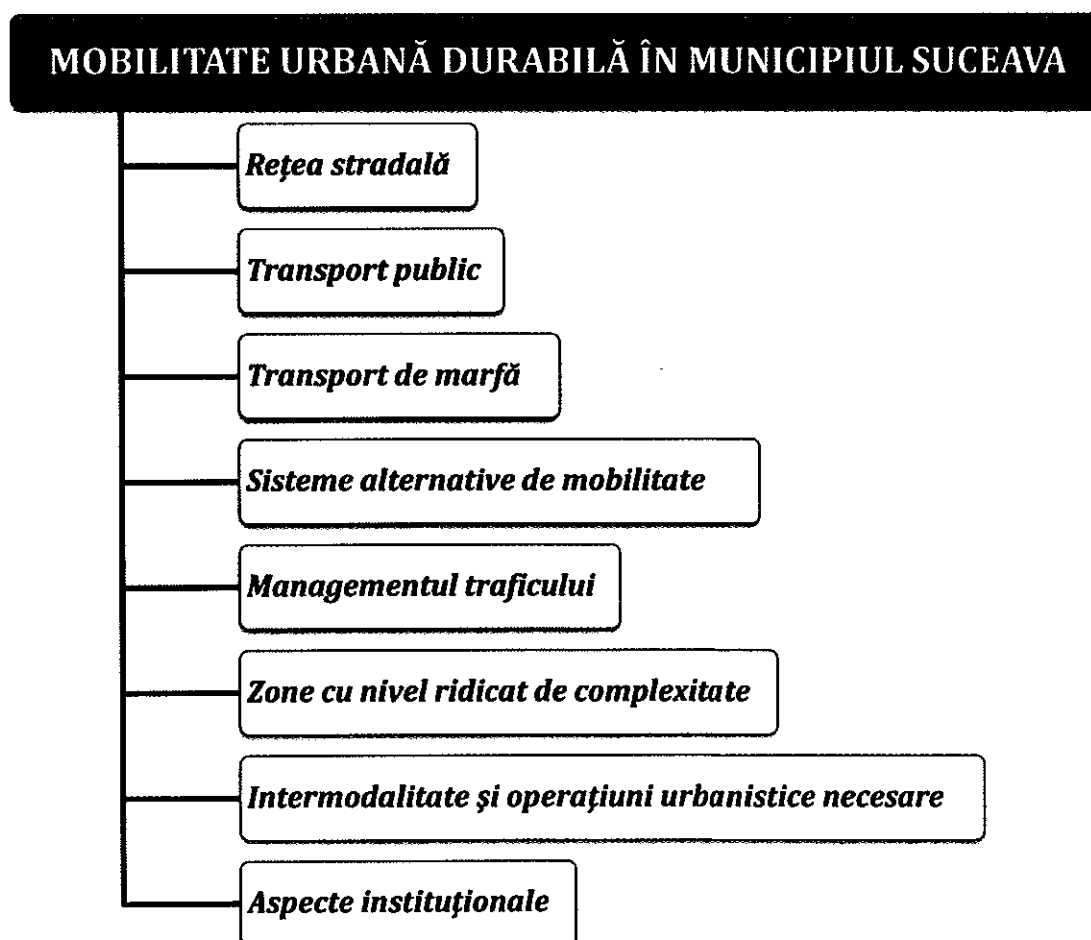
Măsurile și proiectele selectate pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității produc efecte optime atunci când lucrează în mod conjugat, sub forma unui pachet complex, atingând diferite domenii care definesc sistemul de transport urban. Întârzieri în implementarea unor propuneri pot genera reducerea efectelor așteptate ca urmare a funcționării altor intervenții, în final accentuând diminuarea efectelor generale ale planului. Acest aspect constituie un risc de nivel mediu, atât din punct de vedere al impactului, cât și a probabilității de apariție.

Strategia de răspuns adoptată urmărește minimizarea acestui risc. În acest sens, la nivelul municipalității au fost realizate/ actualizate recent o serie de documente de planificare care interacționează cu domeniul mobilității (Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Suceava, Planul de Urbanism General al Municipiului Suceava, ), astfel încât intervențiile propuse la nivel urban să fie integrate și armonizate din punct de vedere al planificării temporale, eficientizând întocmirea documentațiilor necesare pentru implementare. Totodată, în etapa a III-a – Monitorizarea implementării planului – sunt prevăzute activități de evaluare a măsurii în care implementarea propunerilor corespunde graficului inițial și de reeșalonare în timp, urmărind maximizarea efectelor generale ale planului.



## 6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Direcțiile de acțiune și măsurile/ acțiunile de intervenție identificate astfel încât să răspundă obiectivelor de mobilitate stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare urbană a Municipiului Suceava se încriu în următoarele tematici de mobilitate:





În această etapă - de planificare a mobilității - este important să se ajungă la un set echilibrat, cuprinzător și exhaustiv de grupuri structurate de măsuri și / sau proiecte.

La nivelul întregului plan există intervenții care corespund mai multor tematici. Acestea contribuie la rezolvarea problemelor din domenii complementare ale mobilității.

În total au fost identificate 34 măsuri/ acțiuni de intervenție care sunt centralizate în Anexa 4. Fiecare propunere este însoțită de informații referitoare la: tematica în care se încadrează (conform figurii de mai sus), obiectivele strategice la care răspunde, un rezumat privind conținutul acesteia/ modul de implementare, nivelul teritorial în care se încadrează (scară periurbană, a localității de referință, cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate), unitatea de măsură, cantitatea, costurile (costul/ unitate de măsură, costul total), posibile surse de finanțare identificate, eligibilitatea finanțării prin POR 2014-2020, Axa Prioritară 4, Prioritatea de Investiții 4e.

Propunerile au fost prioritizate pe baza metodologiei descrise în subcapitolul 5.2, rezultatele fiind prezentate structurat la nivel de măsuri/ acțiuni de intervenție de infrastructură, operaționale și organizaționale (tabelele 6.1 - 6.3).

Referitor la încadrarea pe nivele teritoriale a propunerilor (tabelele 6.4 - 6.6), trebuie menționat faptul că în situația în care un proiect are interferențe în mai mult de un nivel teritorial dintre cele considerate, acesta a fost alocat tuturor celor în care apare.

## **6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport**

Sistemul de transport este format din trei componente majore - infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare ale acestora. Infrastructurii de transport îi revine rolul esențial în ceea ce privește accesibilitatea sistemului de transport în ansamblu.

Proiectele de infrastructură, însoțite de matricea de performanță și de matricea utilităților pe care acestea le ating în raport cu indicatorii selectați, sunt centralizate în tabelul 6.1. Efectele fiecărui proiect au fost cuantificate prin analiza funcționării independente, fără a interfera cu alte proiecte propuse.

În această categorie au fost analizate 19 intervenții. Ca urmare a faptului că toate au atins punctajul prag de 0,10 menționat în metodologia aplicată, acestea vor fi introduse în totalitate în planul de acțiune.

Primele măsuri care se impun pentru atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă se referă la îmbunătățirea sistemului de transport public local prin dezvoltarea de infrastructură,





achiziția de mijloace de transport și implementarea de sisteme de management al traficului. Se propune înnoirea parcului de mijloace de transport cu autobuze electrice, acțiune care va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de CO<sub>2</sub>. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule va crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspecte care vor contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. Pentru funcționarea vehiculelor cu propulsie electrică este necesară infrastructură specifică. În acest sens, se propune realizarea unui autobaze și achiziția de stații pentru încărcarea cu energie electrică a vehiculelor. Implementarea noii autobaze va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport. În categoria investițiilor în infrastructură intră și modernizarea stațiilor de transport public aflate pe traseele liniilor de transport public operate cu vehicule electrice. Acestea vor fi dotate cu sisteme de informare a călătorilor, parte componentă a unui sistem de management al traficului care să conțină cel puțin următoarele componente: sistem centralizat e-ticketing, sistem informare a călătorilor, sistem de supraveghere video, dispecerate video. Implementare sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. În plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.

**Tabelul 6.1. Măsură/ acțiuni de intervenție în domeniul infrastructurii.**

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.2. Infrastructură pentru transportul public local	3	5	4	4	4	3	3	4	0,46
	0,4	1,0	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,8	
2.1. Achiziție autobuze electrice	5	5	4	4	4	2	2	4	0,46
	0,0	1,0	0,2	0,2	0,2	0,6	0,6	0,8	
2.3. Sistem de management al traficului pentru transportul public	4	5	4	3	3	4	4	3	0,42
	0,2	1,0	0,2	0,4	0,4	0,2	0,2	0,6	
5.1. Implementare sisteme de management al traficului	3	0	3	2	3	3	3	3	0,42
	0,4	0,0	0,4	0,6	0,4	0,4	0,4	0,6	
4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor	4	0	4	2	4	4	4	5	0,38
	0,2	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	1,0	
4.1. Realizarea unor trasee pietonale	3	0	5	1	5	5	5	5	0,32
	0,4	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	1,0	
4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasării pietonale	5	0	5	1	4	5	5	5	0,32
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,2	0,0	0,0	1,0	



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
<b>Măsură/ Acțiune de intervenție ↓</b>	<b>Matricea de performanță</b>								
	<b>Matricea de utilitate</b>								
1.2. Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situat de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava	4	0	3	5	4	3	3	3	0,30
	0,2	0,0	0,4	0,0	0,2	0,4	0,4	0,6	
4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	4	0	5	1	4	4	4	3	0,30
	0,2	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)	5	0	5	3	4	5	5	5	0,28
	0,0	0,0	0,0	0,4	0,2	0,0	0,0	1,0	
1.6. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier	5	0	5	1	5	0	0	0	0,28
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	5	0	5	1	5	0	0	0	0,28
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride	4	0	4	1	4	4	4	1	0,24
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,2	
3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale	4	0	4	1	4	4	4	0	0,20
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,0	
1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite	3	0	4	5	4	4	4	0	0,14
	0,4	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
1.5. Realizare centură - latura de Est	3	0	4	5	4	4	4	0	0,14
	0,4	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale	3	0	4	5	4	4	4	0	0,14
	0,4	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
5.4. Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente	4	0	4	3	5	4	4	0	0,12
	0,2	0,0	0,2	0,4	0,0	0,2	0,2	0,0	
2.5. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)	4	0	5	3	5	5	5	1	0,10
	0,2	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,2	



## 6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Performanțele sistemului de transport sunt determinate pe de o parte de aspecte cantitative și calitative ale infrastructurii, iar pe de altă parte de modul de operare aplicat la nivelul acestora. În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Suceava au fost identificate o serie de intervenții de organizare a serviciilor de transport, atât în domeniul transportului public, cât și al celui privat.

În lista prioritizată se detașează intervenția privind reglementarea funcționării serviciului de transport public în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Potențarea atractivității transportului public este susținută de campanii de informare a populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul.

Intervențiile de natură operațională, în domeniul managementului traficului conțin măsuri referitoare la realizarea și aplicarea unei politici de parcare, care să aibă ca obiectiv reducerea atractivității transportului privat pentru deplasările urbane, reglementare logistică de aprovizionare astfel încât să nu stânjenească pietonii și autovehiculele aflate în circulație, reglementări privind reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile și instituirea acestora, reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice. De asemenea, pentru îmbunătățirea modului de desfășurare a circulației, se propune realizarea unei aplicații informatice gazduita pe site-ul primăriei, care să ofere informații în timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc.

În scopul maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.

Prin măsura de reorganizare a traseelor pentru accesul vehiculelor de marfă se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, polare fonice, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.). Această măsură are caracter repetitiv, fiind actualizată ori de câte ori dezvoltările la nivelul rețelei rutiere permit relocarea traseelor către zone cu nivel scăzut de locuire. De exemplu, după apariția variantei de ocolire/ centurii – latura de Sud-Vest, latura de Est.

Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de 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.

Lista proiectelor și măsurilor operaționale prioritizate este prezentată în tabelul 6.2.

**Tabelul 6.2. Măsuri/ acțiuni de intervenție de natură operațională.**

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
<b>Măsură/ Acțiune de intervenție ↓</b>	<b>Matricea de performanță</b>								
	<b>Matricea de utilitate</b>								
8.1. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	5	5	5	0	5	5	5	5	0,40
	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0	
5.5. Elaborare politică de parcare la nivel urban	5	0	4	0	4	3	3	2	0,32
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,4	0,4	0,4	
2.6. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	5	0	5	0	5	5	5	4	0,26
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,8	
2.4. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”	3	0	4	0	4	5	5	1	0,24
	0,4	0,0	0,2	1,0	0,2	0,0	0,0	0,2	
1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare	4	0	4	0	4	4	4	0	0,22
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
3.1. Reglementare logistică de aprovizionare	4	0	4	0	4	4	4	0	0,22
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	4	0	4	0	4	4	4	0	0,22
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic	4	0	4	0	4	4	4	0	0,22
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
5.7. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	4	0	4	0	5	4	4	0	0,18
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	
4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	5	0	5	0	5	3	3	0	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,4	0,4	0,0	



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi	5	0	5	0	5	3	3	0	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,4	0,4	0,0	
5.6. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile	5	0	5	0	4	5	5	1	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	0,0	0,0	0,2	
5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor	5	0	5	0	5	5	5	2	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
5.9. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)	5	0	5	0	5	5	5	2	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	5	0	5	0	5	4	4	0	0,14
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	

### 6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În scopul maximizării impactului intervențiilor propuse în domeniul infrastructurii și în domeniul operațional, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. În acest sens, se propune susținerea funcționării structurii interne din cadrul Primăriei Municipiului Suceava care are responsabilități în implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Punctajul obținut de această măsură este prezentat în tabelul 6.3.

Tabelul 6.3. Măsură/ acțiuni de intervenție de natură organizațională.

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava	4	1	4	0	4	4	4	5	0,44
	0,2	0,2	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	1,0	



Pe lângă urmărirea activității de transport public, structura internă (departament/ compartiment/ serviciu) va avea un rol semnificativ în realizarea campaniilor propuse, intervenții încadrate în domeniul operațional:

- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public;
- Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor);
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede);

Totodată, reprezentanții acestui departament în colaborare cu factorii interesați, vor elabora/ adapta o serie de reglementări locale cu privire la: logistica de aprovizionare, reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, susținerea utilizării vehiculelor electrice.

## **6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale**

### **6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană**

Realizarea și implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă urmărește o abordare integrată a mobilității cu zonele adiacente și coridoarele de transport naționale și europene, pentru toate modurile de transport existente, având în vedere importanța conexității și conectivității rețelei de transport multimodale asupra dezvoltării economice și sociale în regiune.

În acest sens, au fost propuse proiecte a căror implementare va conduce la îmbunătățirea accesibilității populației, la reducerea costurilor de transport pentru persoane și bunuri, la reducerea poluării atmosferice și fonice la nivel urban, contribuind astfel la orientarea dezvoltării transporturilor în direcția durabilității.

Proiectele cu implicații la scară periurbană, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, sunt centralizate în tabelul 6.4.



Tabelul 6.4. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scară periurbană.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.5. Realizare centură - latura de Est
2. Transport public	2.2. Infrastructură pentru transportul public local
3. Transport de marfă	3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
	3.4./1.5. Realizare centură - latura de Est
5. Managementul traficului	5.3. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1./ 2.2. Infrastructură pentru transportul public local
	7.2./ 5.3 Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride.

#### 6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității

Acțiunile propuse la scara localității vizează în principal creșterea ponderii modale a transportului public, concomitent cu reducerea intensității traficului auto motorizat prin creșterea calitativă a ofertei de transport public, amenajarea infrastructurii dedicate deplasărilor pietonale și cu bicicleta. Reglementarea aprovizionării cu marfă și reglementarea realizării serviciilor de utilități publice vor contribui la atingerea obiectivului de redare a spațiului public pentru folosința cetățenilor. Printre măsurile propuse se regăsesc campaniile de informare a cetățenilor, de educare a participanților la trafic, astfel încât implementarea planului să întâmpine rezistență minimă din partea acestora. O atenție deosebită a fost acordată accesibilizării întregului sistem de transport (sistem rutier și pietonal, mijloace și stații de transport public) pentru toate categoriile de persoane. Implementarea unor sisteme de management al traficului, care presupun gestiunea traficului și informarea călătorilor, au fost de asemenea prevăzute ca și măsuri de eficientizare a proiectelor de investiții în infrastructură, vehicule, dotări, astfel încât să se obțină optimizarea resurselor necesare pentru realizarea deplasărilor și procesul de planificare a călătoriei.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse, organizate în funcție de arealul de influență, sunt prezentate în tabelul 6.5.



Tabelul 6.5. Măsură/ acțiuni de intervenție la scara localității.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale
	1.2. Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situat de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava
	1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
	1.5. Realizare centură - latura de Est
	1.6. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO <sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier
2. Transport public	2.1. Achiziție autobuze electrice
	2.2. Infrastructură pentru transportul public local
	2.3. Sistem de management al traficului pentru transportul public
	2.4. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”
	2.5. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)
	2.6. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
3. Transport de marfă	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare
	3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
	3.4./ 1.5. Realizare centură - latura de Est
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Realizarea unor trasee pietonale
	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
	4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
	4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi
	4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)





Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
5. Managementul traficului	5.1. Implementare sisteme de management al traficului
	5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
	5.3. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride
	5.4. Crearea de parcuri de reședință și reabilitarea celor existente
	5.5. Elaborare politică de parcare la nivel urban
	5.6. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
	5.7. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
	5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
	5.9. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	6.1./ 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1./ 2.2. Infrastructură pentru transportul public local
	7.2./ 5.3. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride
8. Aspecte instituționale	8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava
	8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

#### **6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / / zonelor cu nivel ridicat de complexitate**

La nivelul cartierelor sunt vizate intervenții care să conducă la crearea unui mediu de trai mai sigur și mai atractiv. Sunt propuse măsuri/ acțiuni de intervenție de îmbunătățire a calității infrastructurii pentru deplasări pietonale și cu bicicleta și creștere a siguranței și securității circulației pentru aceste moduri de transport. Atât la nivelul cartierelor, cât și în zonele cu nivel ridicat de complexitate, vor fi amenajate centre de închiriere și parcuri pentru biciclete racordate la rețeaua de transport public. Totodată, în zona centrală, diagnosticată drept zonă cu complexitate ridicată, sunt propuse amenajări de extindere a infrastructurii în care deplasările pietonale au prioritate.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse la acest nivel teritorial sunt menționate în tabelul 6.6.



Tabelul 6.6. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara cartierelor/ zonei cu nivel ridicat de complexitate.

<b>Tematică</b>	<b>Măsură/ acțiune de intervenție</b>
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale
	1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Realizarea unor trasee pietonale
	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
	4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale
	4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
5. Managementul traficului	5.4. Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente
	5.6. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	6.1./ 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	6.2./ 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale



## 7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

În cadrul acestui capitol este evaluat impactul măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava la nivelul orizonturilor de analiză 2023 și 2030, atunci când acestea lucrează integrat în cadrul scenariului "A face ceva", comparativ cu situația corespunzătoare scenariului "A face minim".

### 7.1. Eficiența economică

Cuantificarea beneficiului net al proiectelor propuse în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava (așa cum este specificat în Ghidul privind pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă, elaborat de JASPERS<sup>1</sup>) este realizată prin intermediul unei analize cost-beneficiu al cărei an de bază este anul 2017 (toate costurile și beneficiile considerate sunt actualizate la nivelul anului 2017). Analiza este realizată pe o perioadă de 30 de ani (care include și perioada de implementare a proiectelor), perioadă stabilită în acord cu recomandările formulate de Comisia Europeană, DG Regio și principiile metodologice privind realizarea analizei cost-beneficiu elaborate de Ministerul Economiei și Finanțelor din România<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>JASPERS - parteneriat între Comisia Europeană (Direcția Generală Politica Regională), Banca Europeană de Investiții, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Kreditanstalt für Wiederaufbau în scopul oferirii de asistență tehnică pentru cele douăsprezece țări care au aderat la UE în 2004 și 2007. Prin acest instrument, statelor membre în cauză li se oferă sprijinul de care au nevoie pentru a pregăti proiecte importante de înaltă calitate, care urmează a fi cofinanțate din fonduri ale UE.

<sup>2</sup> Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor, Ordin nr. 863 din 02/07/2008 pentru aprobarea "Instrucțiunilor de aplicare a unor prevederi din Hotărârea Guvernului nr. 28/2008 privind aprobarea conținutului cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și



Ipoteza de realizare a analizei cost-beneficiu este aceea că proiectele propuse în PMUD al Municipiului Suceava se finalizează eşalonat în anii 2023 și 2030, acestea generând beneficii începând cu anii 2024 și 2031. Cheltuielile de investiție au fost eşalonate pe o perioadă de 14 ani, în intervalul 2017-2030, în funcție de specificul și complexitatea fiecărui proiect. Costurile de întreținere pentru proiectele propuse sunt estimate pentru întreaga perioadă de exploatare, începând cu anul 2024.

Rata de actualizare socială considerată în analiză este de 5%. Valoarea acesteia a fost stabilită în concordanță cu recomandările Comisiei Europene<sup>3</sup> pentru țările care beneficiază de politica de coeziune, situație în care se află și România.

Beneficiile rezultate ca urmare a reducerii costurilor de exploatare a vehiculelor, a duratei de călătorie, a poluării și a gazelor cu efect de seră au fost estimate cu ajutorul modelului de transport realizat.

Cuantificarea monetară a beneficiilor menționate mai sus s-a făcut pe baza datelor privind costurile externe ale sectorului transporturi, specifice României, care sunt prezentate detaliat în Capitolul 4 al prezentului plan de mobilitate și care au fost preluate din Master Planul General de Transport al României.

Rezultatele analizei cost-beneficiu, exprimate prin valorile indicatorilor economici Valoare Netă Actualizată (VNA), Raport Beneficiu/Cost și Rata Internă de Rentabilitate (RIR) (tabelul 7.1) justifică faptul că implementarea intervențiilor propuse în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava va conduce la îmbunătățirea condițiilor sociale resimțite de locuitori.

*Tabelul 7.1. Indicatori economici.*

<b>Indicator</b>	<b>Valori specifice PMUD Suceava</b>
<b>VNA</b>	185.033.660 EUR
<b>B/C</b>	2,30
<b>RIR</b>	8,8%

Pe lângă indicatorii rezultați din analiza economică, pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al eficienței economice, în Capitolul 4 a fost propus un indicator care înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport:

metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții, Anexa nr. 2 <Principii metodologice privind realizarea analizei cost - beneficiu>", Publicat în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 524 din 11/07/2008.

<sup>3</sup> European Commission, "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 -2020", 2014.



→ *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an (tabelul 7.2).

**Tabelul 7.2. Indicator de eficiență economică.**

Indicator	Orizontul 2023		Orizontul 2030	
	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Durata medie a deplasării, min	10,3	9,8	10,5	9,7

Se constată că prin implementarea proiectelor din scenariul "A face ceva", se va obține reducerea valorilor acestui indicator cu 4,7% la nivelul orizontului de prognoză 2023, respective cu cu 7,6% la nivelul orizontului de prognoză 2030.

## 7.2. Impactul asupra mediului

Pentru evaluarea impactului produs asupra mediului de activitatea de transport, în Capitolul 4 au fost propuși spre analiză următorii indicatori:

- Emisii de gaze poluante - Cantitatea de emisii poluante asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [kg] – NO<sub>2</sub>, PM, HC, CO;
- Emisii de gaze cu efect de seră - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [tone].

Aplicând metodologia de calcul descrisă în Capitolul 4 (care ține seama de caracteristicile fluxurilor de trafic rezultate din modelul de transport), au fost cuantificate valorile acestor indicatori la nivelul anilor 2023 și 2030, scenariul "A face ceva" (tabelul 7.3).

**Tabelul 7.3. Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA.**

Indicator	Orizontul 2023		Orizontul 2030		
	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	
Emisii de gaze poluante, kg	NO <sub>2</sub>	2812	2613	2860	2590
	PM	49	45	52	44
	HC	230	208	256	199
	CO	1980	1791	2211	1708
Emisii de gaze cu efect de seră, tone	157,69	142,32	151,43	124,04	



Prin raportare la valorile estimate a se înregistra la nivelul aceluiași orizont de prognoză, în situația descrisă prin scenariul "A face minim", se constată că implementarea proiectelor propuse va conduce la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea gazelor cu efect de seră, contribuind astfel la atingerea țintelor europene și naționale.

Pentru emisiile de gaze cu efect de seră, se estimează reducerea cu 9,7% la orizontul de analiză 2023, respective cu cu 18,1% la orizontul de analiză 2030.

Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din zona Municipiului Suceava pe baza modelului de calcul publicat în *Anexa 6a,b - Ghid de evaluare JASPERS (Transport), Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile - Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, POR 2014-2020/ Anexa 4.1.4.a,b - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor a Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 4.1*, pentru o zi medie din an, în scenariul "A face ceva" - orizonturile 2023 și 2030 sunt prezentate în tabelele 7.4 - 7.5. Acestea, împreună cu valorile corespunzătoare scenariului "A face minim" - orizonturile 2023 și 2030 (tabelele 4.9 și 4.10) au fost centralizate în tabelul 7.3.

Tabelul 7.4. Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face ceva” 2023.

<b>Emisiile totale GES (tCO<sub>2</sub>e)</b>		<b>142,33</b>							
<i>Emisii totale de GES pentru întregul aneal de trafic pentru anul 2023</i>									
		<b>COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI</b>					<b>ELECTRIC</b>		
<b>Clasa</b>	Autoturisme	LSV	OSV1	OSV2	PSV	Troleibus	Autobus electric	Tramvai	
<b>Emisii GES (tCO<sub>2</sub>e)</b>	88,244	13,721	0,000	0	0	0	10	0	
<i>Soluționat pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date: anul bază pentru anul 2023</i>									
<b>Date de intrare</b>									
<b>Anul evaluării</b>									
<i>Anul de referință pentru datele de trafic:</i>									
<b>Numărul parcurși de vehicule în anul aneal</b>									
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>									
		<b>COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI</b>					<b>ELECTRIC</b>		
<b>Tipul vehiculului</b>	Autoturisme	LSV	OSV1	OSV2	PSV	Troleibus	Autobus electric	Tramvai	
<b>Kilometri parcurși de vehicule</b>									
<b>LT</b>									
<b>Viteza medie</b>									
<i>Viteza medie definită de utilizatori pentru pentru categorii de drumuri, în care vor fi înregistrăți kilometri parcurși de vehicule</i>									
	<b>Categoria de viteză km/h</b>	<b>Descrierea</b>							
<b>Utilizarea categoriilor de drumuri</b>									
<i>Împărțirea anealului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoria de viteză medie</i>									
		<b>COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI</b>					<b>ELECTRIC</b>		
	Autoturisme	LSV	OSV1	OSV2	PSV	Troleibus	Autobus electric	Tramvai	
Urbană								100%	
Suburbană									
Rurală									
Autostradă									
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	



Tabelul 7.5. Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face ceva” 2030.

Emisia totală GES (tCO <sub>2</sub> e)		134,04							
Emisii totale de GES pentru întregul ansamblu de trafic pentru anul 2030									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OV1	OV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO <sub>2</sub> e)	69.700	12.238	0.000	22	0	0	16	0	
Sub-ansamblu pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date anul în anul pentru anul 2030									
<b>Date de intrare</b>									
Anul evaluării									
Anul de referință pentru datele de trafic									
Kilometri parcurși de vehicule în anul evaluat									
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluat									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OV1	OV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule									
LT									
Viteza medie									
Vitezele medii de funcționare pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțite kilometrii parcurși de vehicule									
	Categoria de viteză km/h	Descrierea							
Utilizarea categoriilor de drumuri									
Împărțirea anului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii									
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
		Autoturisme	LGV	OV1	OV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană									100%
Suburbană									
Rurală									
Autostradă									
		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

### 7.3. Accesibilitate

Îmbunătățirea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori reprezintă unul dintre obiectivele PMUD al Municipiului Suceava. Pentru atingerea acestui obiectiv au fost propuse o serie de proiecte/ măsuri care vizează:

- accesibilitatea sistemului de transport public urban;
- accesibilitatea teritoriului (arteră nouă de legătură în rețea între zona de Sud și cea de Nord – traversarea râului Suceava);
- accesibilitatea sistemului de transport urban: acces pietonal, trotuare pentru persoanele cu mobilitate redusă, persoanele cu nevoi speciale;
- accesibilitatea între rețelele de transport local și regional, pentru călători și mărfuri (terminale de transport intermodal, parcuri de tip Park&Ride, variantă de ocolire).



Evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al accesibilității este realizată prin prisma valorilor următorilor indicatori:

→ *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute*

Au fost propuse spre analiză trei obiective de natură socio-economică, care prezintă interes la nivel local:

- Zona centrală;
- Spitalul de Urgență „Sf. Ioan cel Nou” Suceava;
- Zona comercială Burdujeni;

→ *Accesibilitatea sistemului de transport public: vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie*

Prin implementarea proiectelor propuse, la nivelul întregului sistem de transport se estimează creșterea accesibilității prin reducerea duratelor de acces la obiectivele analizate, respectiv prin accesibilizarea sistemului de transport public, care include vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie (tabelul 7.6).

**Tabelul 7.6. Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.**

Indicator		Orizontul 2023		Orizontul 2030	
		Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele ..., min	Zona centrală	7,9	7,2	8,1	7,6
	Spitalul de Urgență Suceava	10,3	9,7	10,6	9,8
	Zona comercială Burdujeni	7,9	7,6	8,1	7,8
Accesibilitatea sistemului de transport public*, %		50	100	50	100

\*Pondere componente: Vehicule -50%, Sistem de informare-30%, Sistem de achiziție legitimații -20%

Reprezentarea grafică a impactului în raport cu primul indicator, la nivelul fiecărei zone de trafic pentru cele trei obiective, obținut ca urmare a implementării proiectelor grupate în scenariul "A face ceva", este realizată în figurile 7.1 - 7.12. Acestea sunt relaționate cu ponderea din valoarea totală a populației înregistrate la nivelul fiecărei zone de trafic. Se observă caracterul preponderent al variațiilor negative ale duratelor de deplasare față de obiectivele analizate, obținute ca urmare a implementării propunerilor încadrate în





scenariul "A face ceva" 2023 și 2030, comparativ cu scenariul "A face minim" la aceleași orizonturi de timp, ceea ce semnifică îmbunătățirea accesibilității. Impactul scenariului "A face ceva" (AFC) față de situația descrisă de scenariului "A face minim" (AFM) a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face ceva" față de situația de bază, aferentă scenariului "A face minim". Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

$$\text{Variația relativă} = [(Val\_AFC - Val\_AFM) / Val\_AFM] * 100 [\%]$$

Efectele conjugate ale proiectelor propuse, conduc la îmbunătățirea accesibilității cartierelor periferice, în special a cartierului Burdujeni (în care este concentrat o pondere însemnată a populației – aproximativ 25%) în raport cu obiectivele socio-economice analizate. O reducere semnificativă a duratei de deplasare se obține față de zona centrală, zonă ce constituie pol de atractivitate la nivel local. În concluzie, se constată că beneficiile aduse de implementarea propunerilor în ce privește accesibilitatea, cunoscute prin intermediul indicatorilor menționați, sunt resimțite de o parte considerabilă a populației din arealul de studiu.

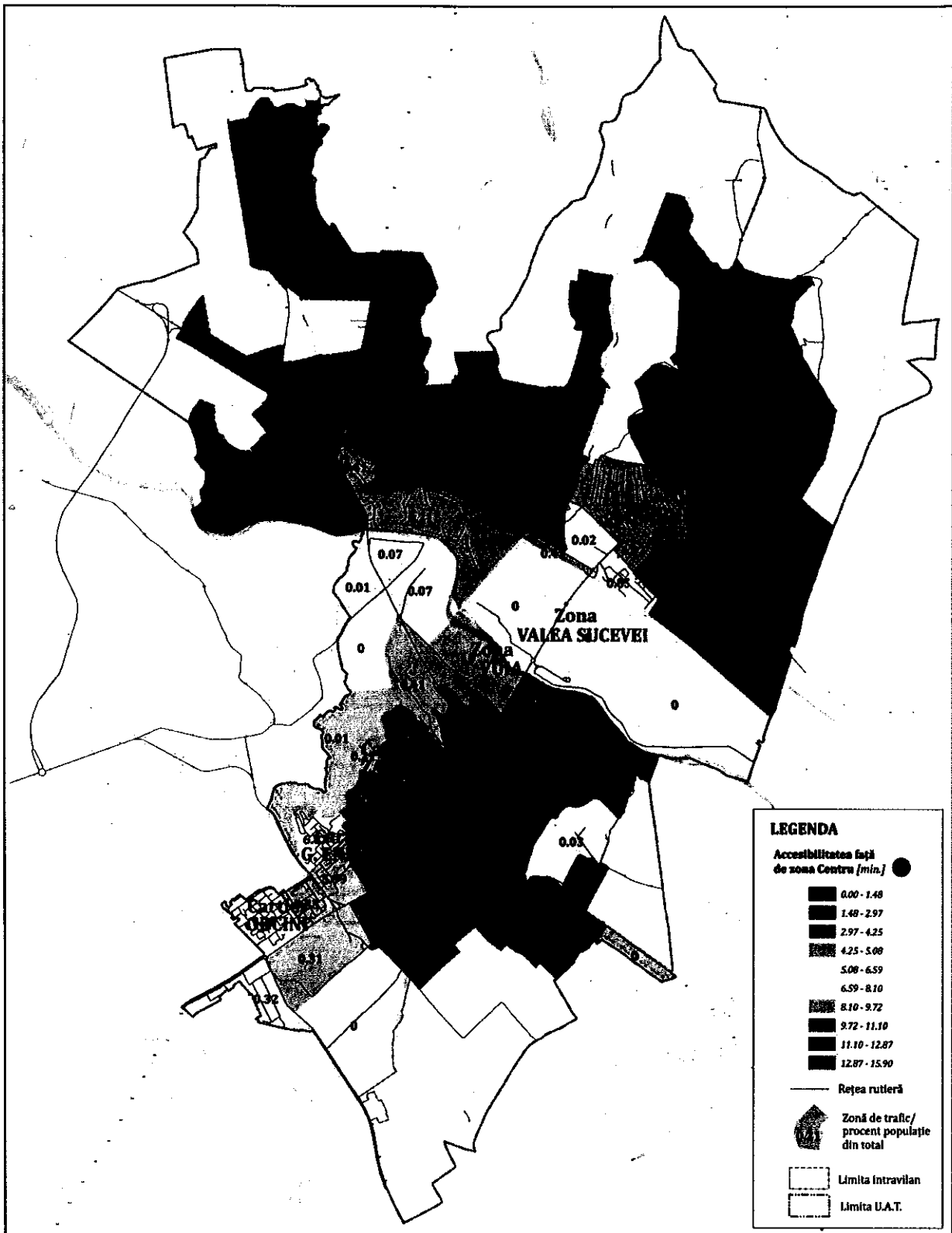


Figura 7.1. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Zona Centrală Suceava, scenariul "A face minim" 2023.

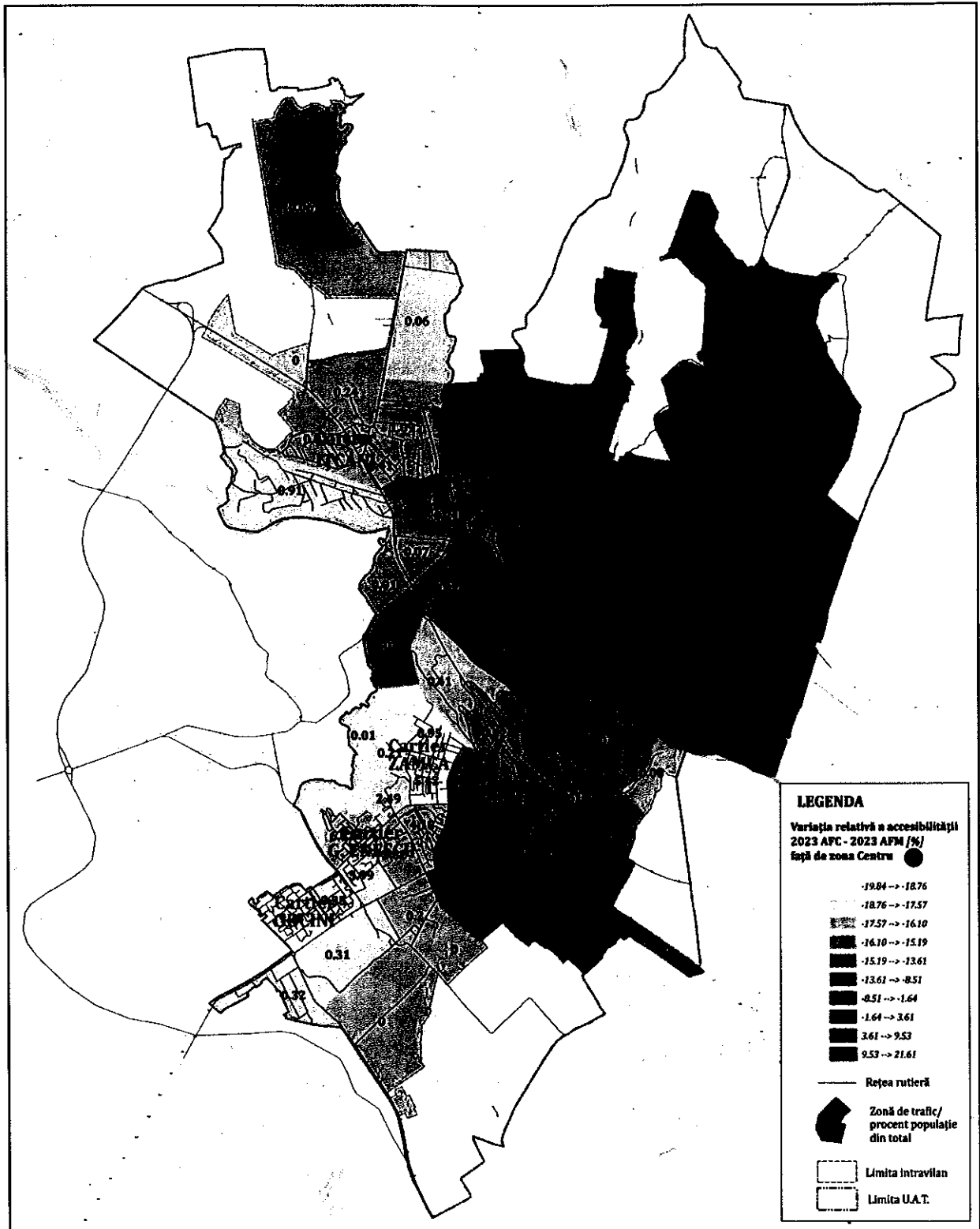


Figura 7.2. Variația relativă a accesibilității față de Zona Centrală,  
scenariul "A face ceva" 2023 vs. scenariul "A face mimin" 2023.

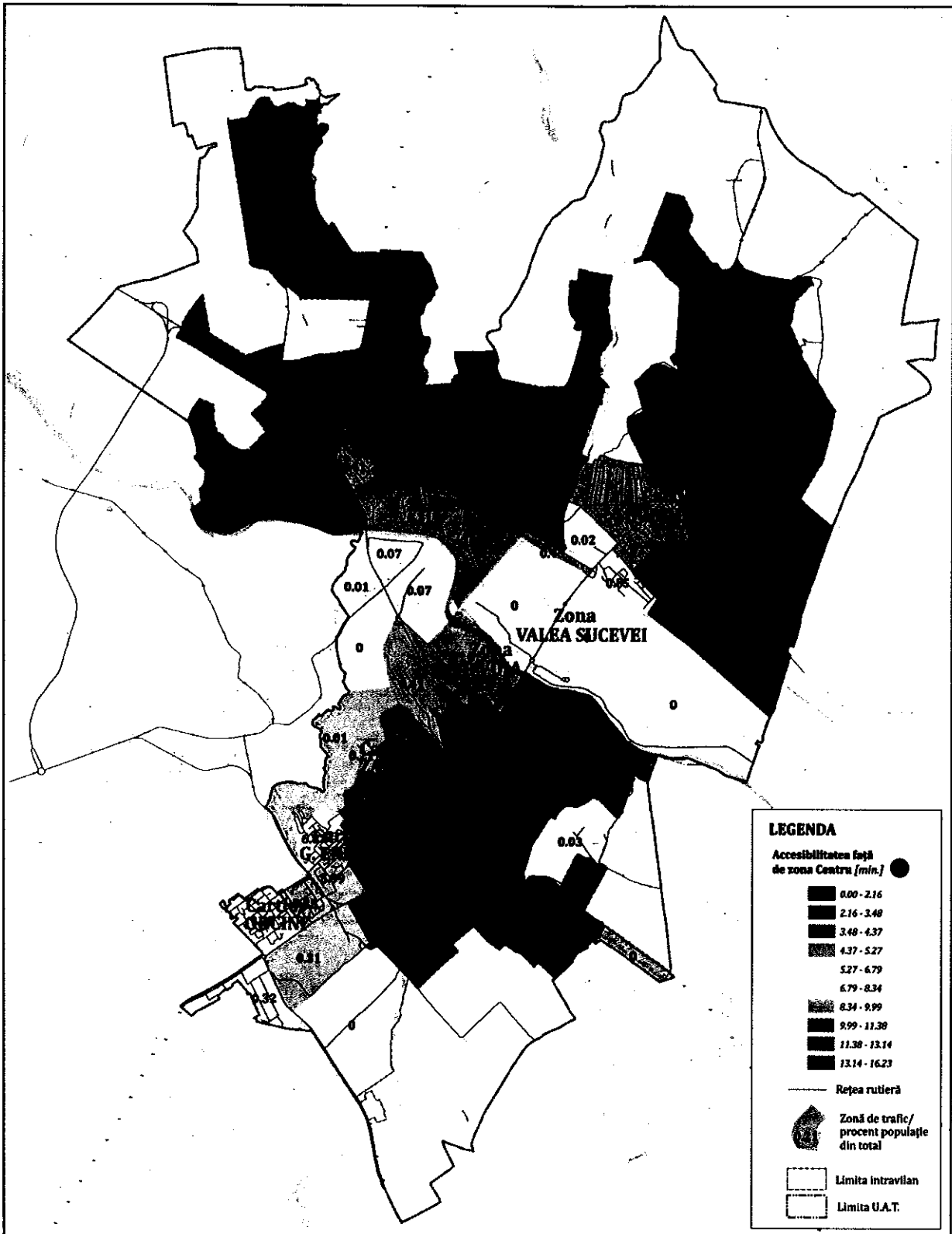


Figura 7.3. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Zona Centrală Suceava, scenariul "A face minim" 2030.

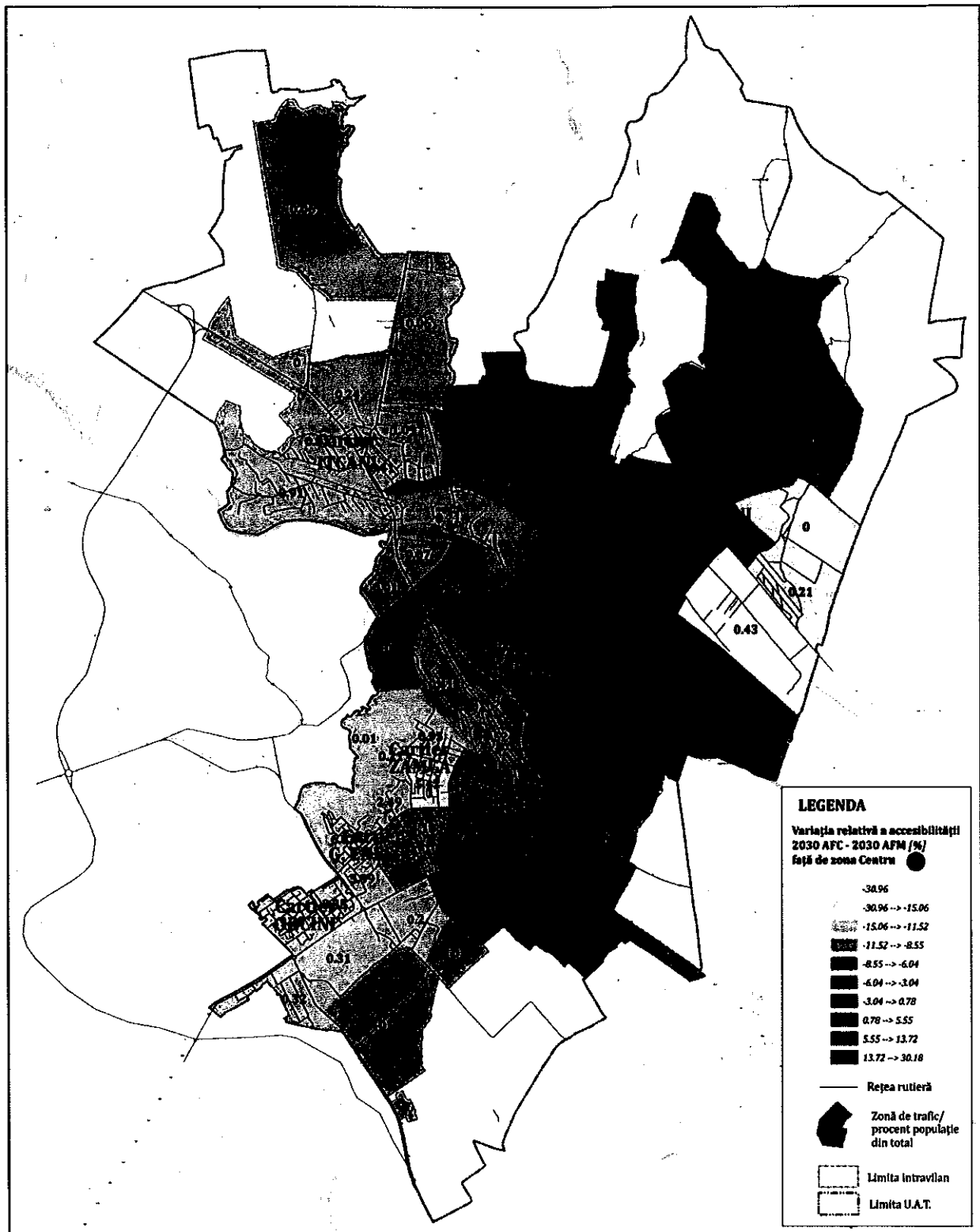


Figura 7.4. Variația relativă a accesibilității față de Zona Centrală,  
scenariul "A face ceva" 2030 vs. scenariul "A face puțin" 2030.

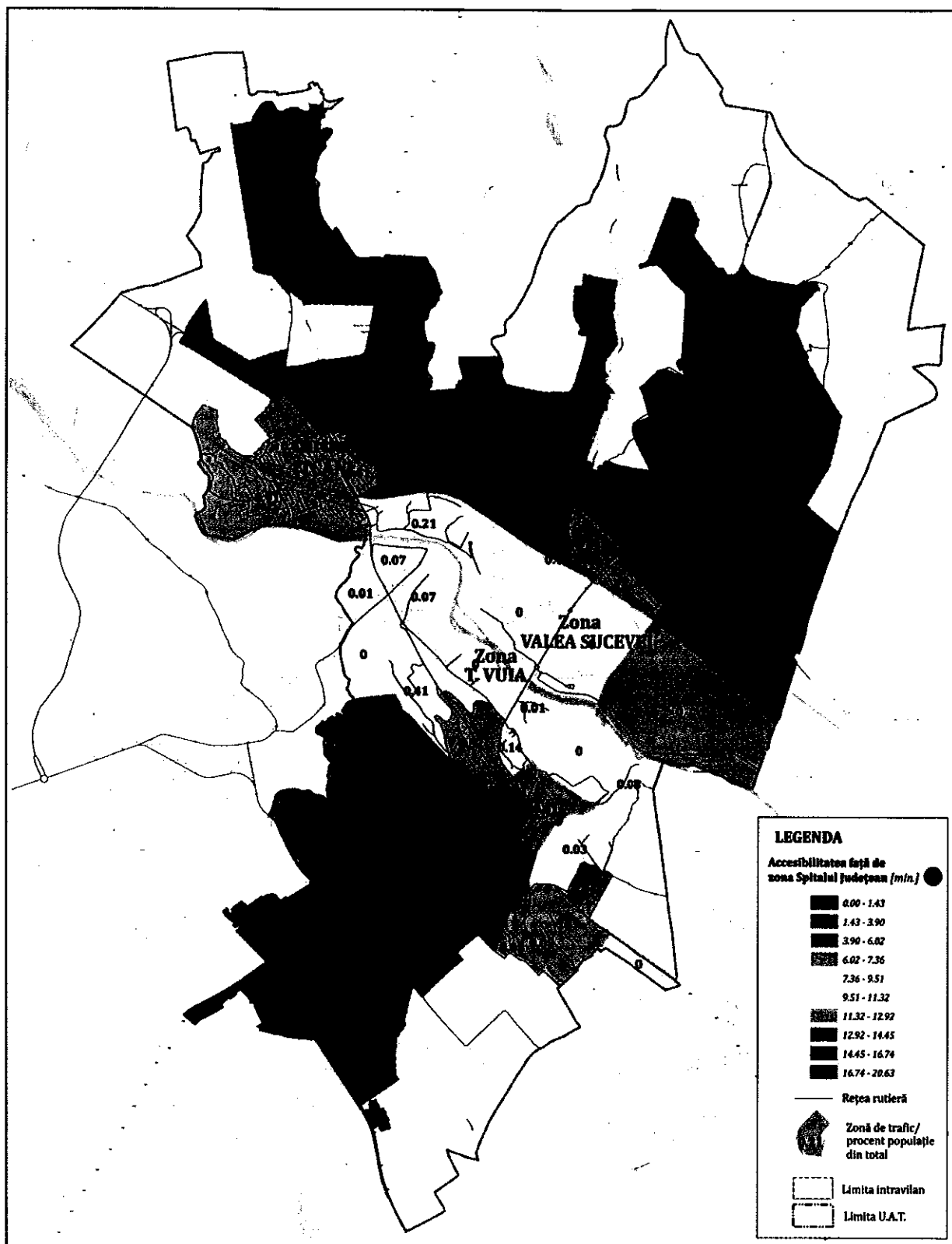


Figura 7.5. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Spitalul Județean Suceava, scenariul "A face minim" 2023.

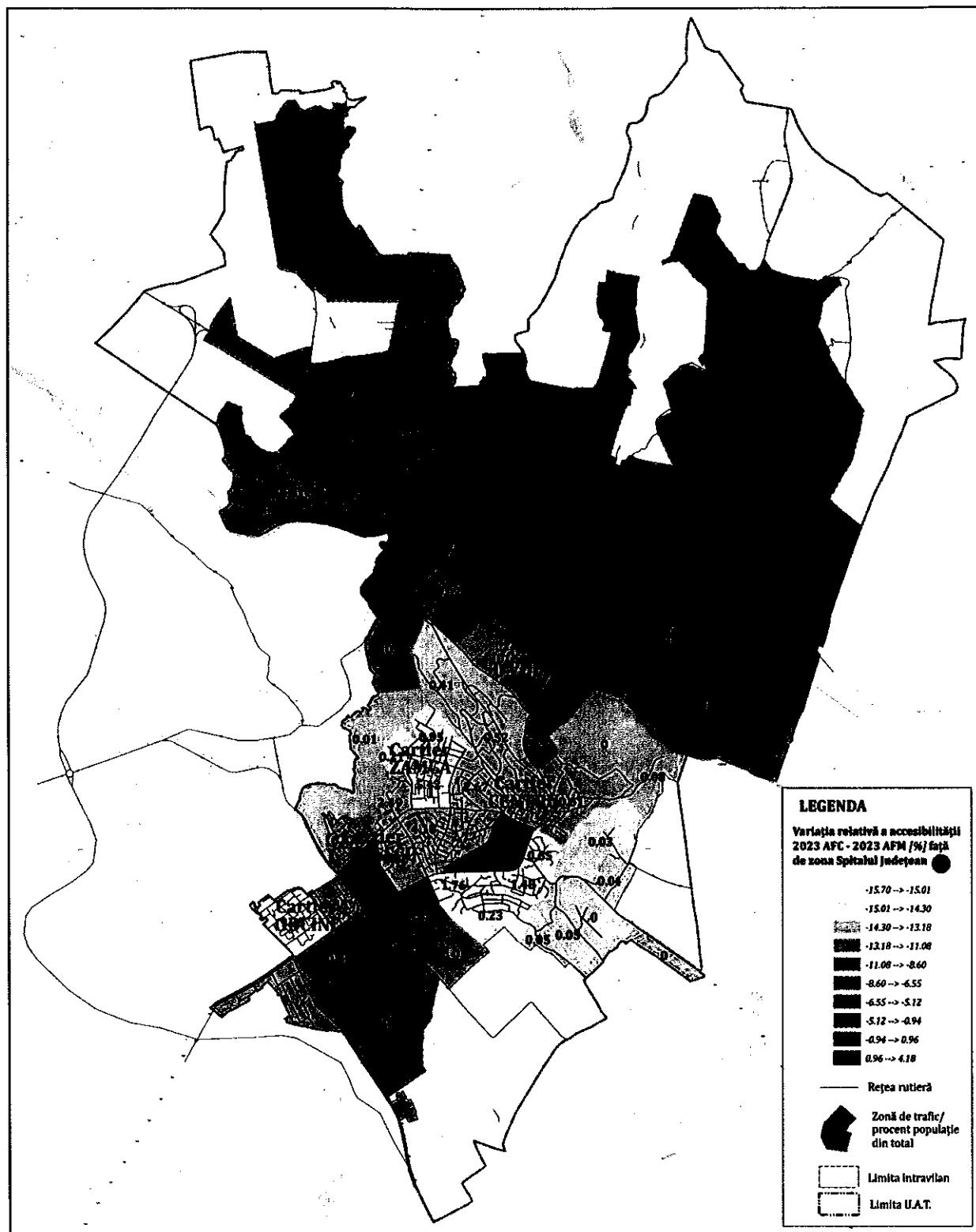


Figura 7.6. Variația relativă a accesibilității față de Spitalul Județean Suceava, scenariul "A face ceva" 2023 vs. scenariul "A face mimin" 2023.

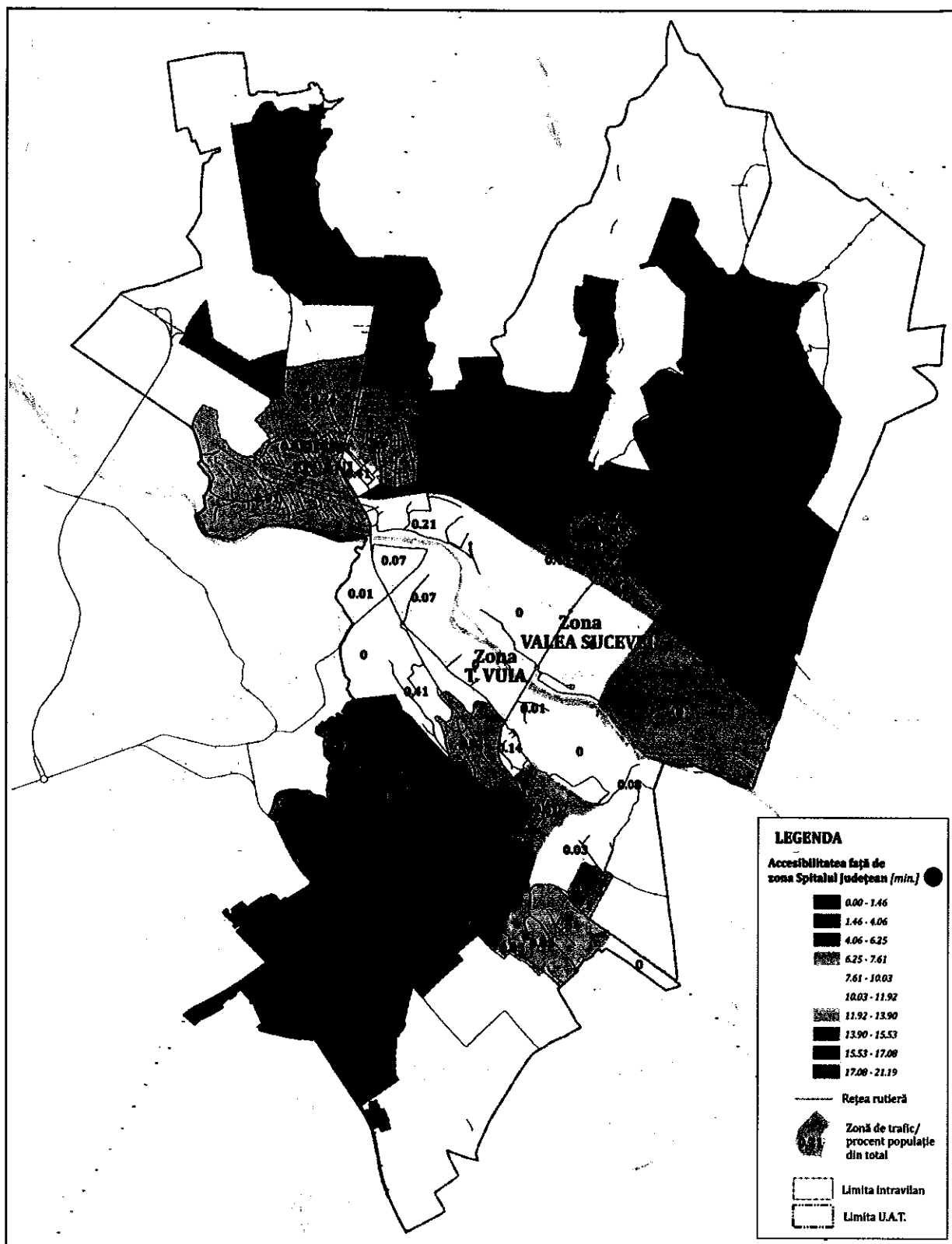


Figura 7.7. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Spitalul Județean Suceava, scenariul "A face minim" 2030.



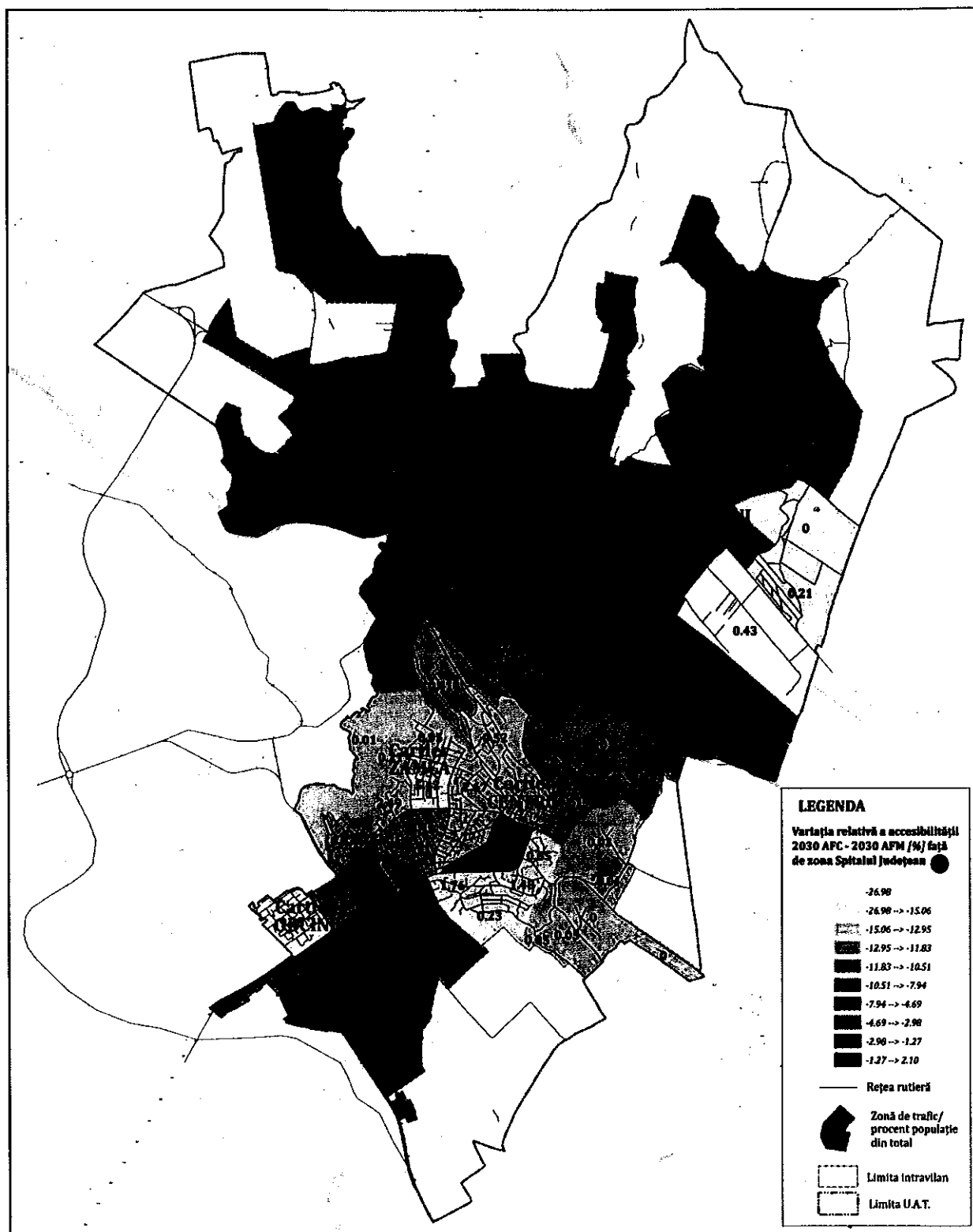


Figura 7.8. Variația relativă a accesibilității față de Spitalul Județean Suceava,  
scenariul "A face ceva" 2030 vs. scenariul "A face minim" 2030.

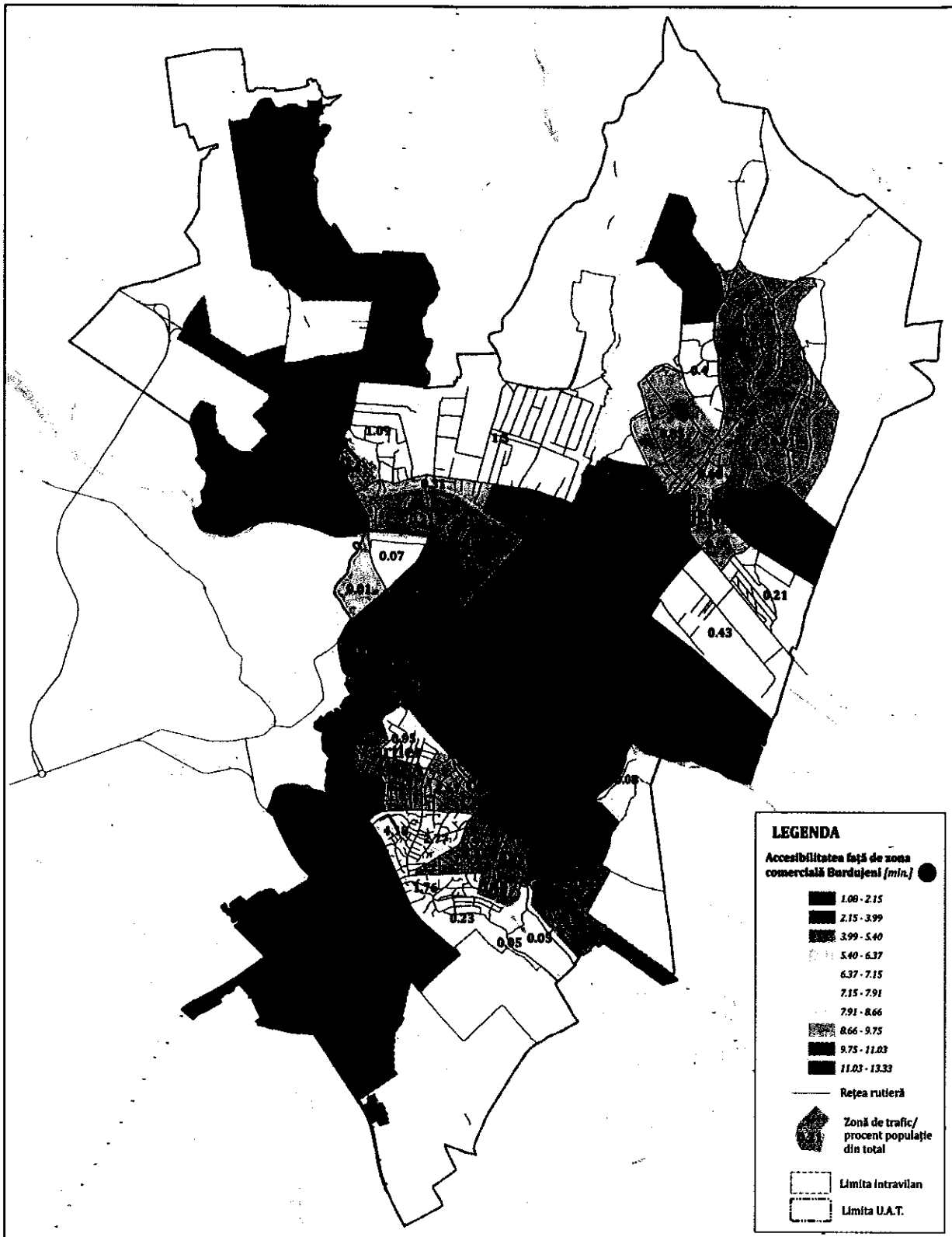


Figura 7.9. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Zona Comercială Burdujeni, scenariul "A face minim" 2023.

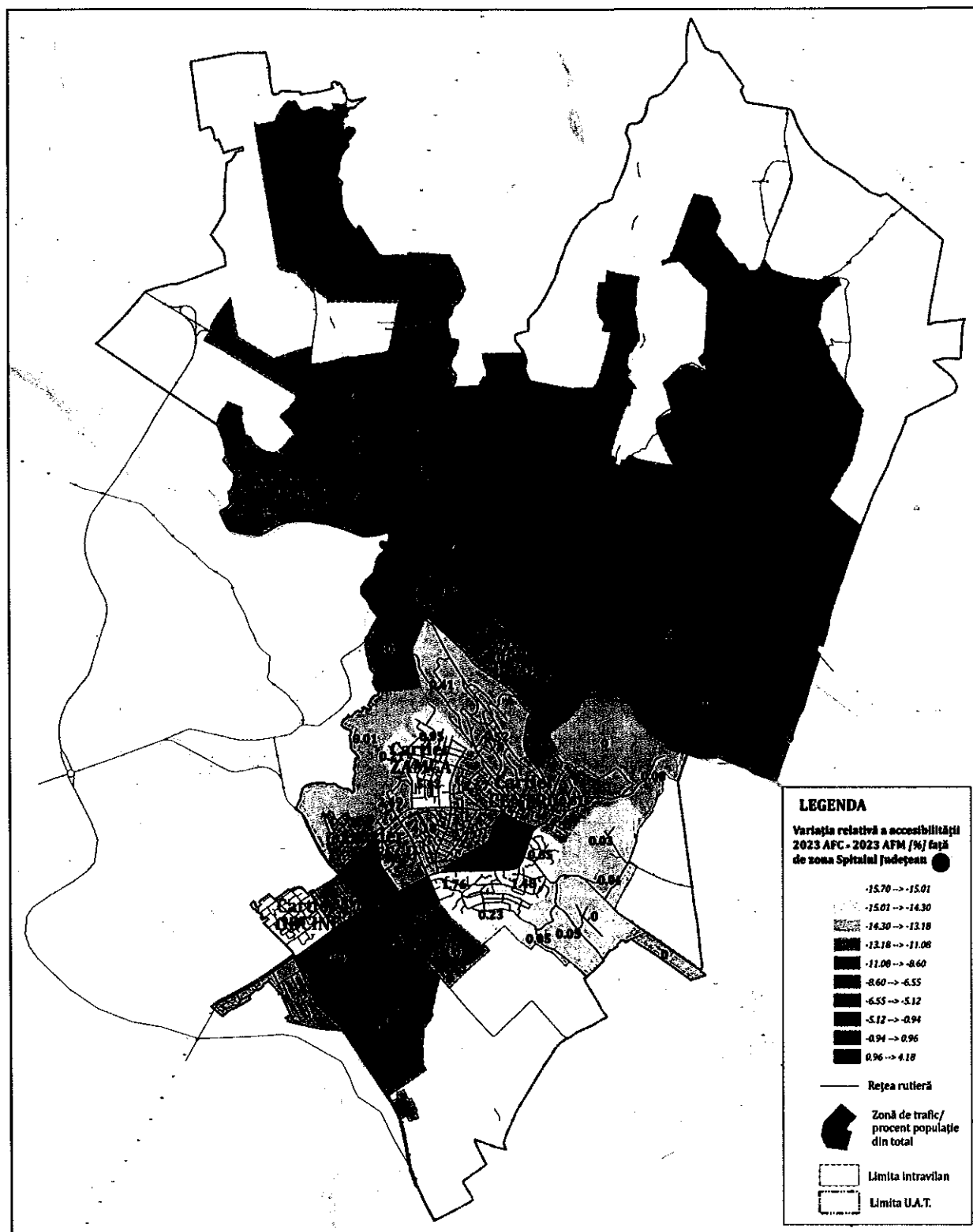


Figura 7.10. Variația relativă a accesibilității față de Zona Comercială Burdujeni,  
scenariul "A face ceva" 2023 vs. scenariul "A face mimin" 2023.

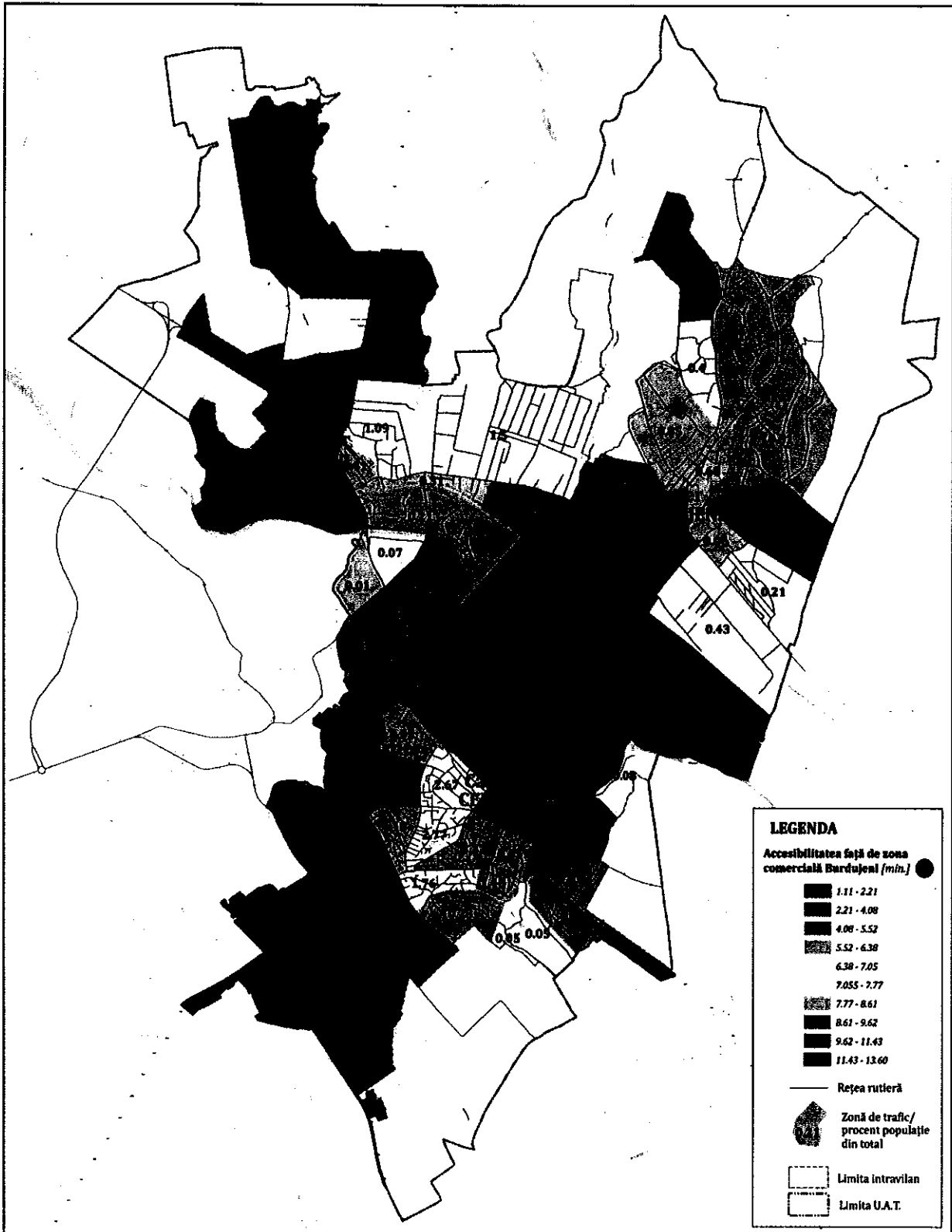


Figura 7.11. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Zona Comercială Burdujeni, scenariul "A face minim" 2030.





## 7.4. Siguranță

Având în vedere *Comunicarea Comisiei Europene către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020*, care are ca obiectiv reducerea la jumătate a numărului total de decese în accidente rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020, începând din 2010, obiectiv preluat la nivel național în *Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 – 2020*, siguranța îmbunătățită constituie unul dintre obiectivele PMUD al Municipiului Suceava. Astfel, printre intervențiile propuse în planul de acțiune se regăsește o serie de măsuri a căror implementare să conducă la creșterea siguranței participanților la trafic.

Pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației, în Capitolul 4 s-a propus analiza indicatorului *Intensitatea traficului* – numărul mediu zilnic de vehicule-km înregistrat la nivelul rețelei în decursul unei zile medii din an.

În tabelul 7.7 sunt prezentate valorile acestui indicator calculate la nivelul orizonturilor de prognoză 2023 și 2030, pentru scenariile "A face minim" și "A face ceva".

**Tabelul 7.7. Indicator - evaluare siguranță.**

Indicator	Orizontul 2023		Orizontul 2030	
	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	742.256	698.521	817.115	671.968

Prin implementarea tuturor proiectelor selectate se estimează reducerea intensității traficului pe străzile din arealul de studiu cu 5,9% până în anul 2023, respective cu 17,8% până în anul 2030. Diminuarea intensității traficului este asociată cu reducerea riscului de producere a accidentelor, aspect semnificativ al siguranței circulației.



## 7.5. Calitatea vieții

Prin implementarea intervențiilor selectate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava se estimează reducerea impactului activității de transport asupra mediului, concomitent cu îmbunătățirea accesibilității și a siguranței circulației, în condiții de eficiență economică (capitolele 7.1 - 7.4). Ținând seama că toate aceste aspecte concură la definirea calității vieții din punct de vedere al mobilității, se poate concluziona că începând cu anul 2023, ca urmare a funcționării sistemului de transport în acord cu recomandările PMUD (*"A face ceva"*), se așteaptă creșterea calității vieții locuitorilor din arealul de studiu comparativ cu situația scenariului *"A face minim"*.

Această concluzie este întărită de evoluția crescătoare înregistrată de indicatorul exprimat ca ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice realizate la nivelul localității într-o zi lucrătoare medie din an, în scenariul *"A face ceva"*, față de scenariul *"A face minim"* (tabelul 7.8).

Tabelul 7.8. Indicator - evaluare a calității vieții.

Indicator	Orizontul 2023		Orizontul 2030	
	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul, %	49,4	60,5	41,2	69,0



# ETAPA A IIa

## **P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL**





# 1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

## 1.1. Cadrul de prioritzare

Eșalonarea implementării propunerilor din compunerea planului de acțiune este realizată pe termen scurt (2019), mediu (2023) și lung (2030). Încadrarea intervențiilor selectate în cele trei perioade de implementare, (i) 2017-2019, (ii) 2020-2023 și (iii) 2024-2030 s-a realizat având în vedere următoarele aspecte:

→ Maturitatea proiectului din punct de vedere al stadiului de elaborare a documentațiilor tehnico-economice

S-au considerat într-un stadiu avansat proiectele pentru care există/ sunt în lucru studii de fezabilitate, documentații de avizare a lucrărilor de intervenție etc.

→ Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD

Potrivit calculelor realizate în Capitolul 5, pentru perioada 2017-2030 bugetul disponibil este de aproximativ 118,94 milioane Euro.

→ Valoarea totală a costurilor de implementare a proiectelor selectate, proiecte care descriu scenariul "A face ceva" 2023 și 2030

Costurile totale de realizare a proiectelor selectate sunt estimate la valoarea de 117,43 milioane Euro. Proiectele eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1 au asociate costuri de 55,145 milioane Euro.



- Durata medie de implementare a propunerii, date rezultate din documente tehnice (în cazul în care există) sau estimate pe baza experiențelor similare realizate în orașe din România
- Inderdependența dintre propuneri; există situații în care implementarea unei măsuri/ intervenții este condiționată de funcționarea unei măsuri/ intervenții implementate anterior.

## 1.2. Prioritățile stabilite

Parcurgând etapele de analiză prezentate mai sus, prin coroborarea datelor obținute, se recomandă următoarea alocarea în timp a intervențiilor propuse:

- Perioada 2017-2019:
  - 2.2. Infrastructură pentru transportul public local
  - 8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava
  - 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători
  - 5.5. Elaborare politica de parcare la nivel urban
  - 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
  - 2.6. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
  - 1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
  - 3.1. Reglementare logistica de aprovizionare
  - 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
  - 5.7. Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
  - 4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private



- 4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi
- 5.6. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- 5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.9. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- 1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
- 4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
- 1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale
- 5.4. Crearea de parcuri de reședință și reabilitarea celor existente

→ Perioada 2020-2023:

- 2.1. Achiziție autobuze electrice
- 8.1. Crearea unui structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava
- 2.3. Sistem de management al traficului pentru transportul public
- 5.1. Implementare sisteme de management al traficului
- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
- 4.1. Realizarea unor trasee pietonale
- 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasării pietonale
- 1.2. Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situate de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava
- 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- 4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
- 1.6. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier
- 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- 2.6. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public



- 2.4. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”
- 5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
- 1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- 3.1. Reglementare logistica de aprovizionare
- 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- 5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
- 3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
- 4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- 5.6. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- 5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.9. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- 1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
- 4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
- 1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale
- 5.4. Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente

→ Perioada 2024-2030:

- 8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava
- 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- 2.6. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- 1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone



- 3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
- 5.6. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- 5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.9. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- 1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
- 1.5. Realizare centură - latura de Est
- 4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
- 1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale
- 5.4. Crearea de parcuri de reședință și reabilitarea celor existente
- 2.5. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse pentru implementare pe termen scurt pot fi încadrate în următoarele categorii:

→ Proiecte a căror implementare este programată numai în perioada 2017-2019:

**2.2. Infrastructură pentru transportul public local, 8.2. Incheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători, 5.5. Elaborare politica de parcare la nivel urban, 5.7. Elaborare și implementare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice, 4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/ hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi.**

Implementarea până la sfârșitul anului 2019 a proiectelor propuse nu constituie condiție pentru demararea sau funcționarea niciuneia dintre intervențiile planificate pe termen mediu, însă întârzierea acestora sau chiar neimplementarea vor reduce impactul total al planului în ansamblu. Intervențiile care vizează transportul public programate în această perioadă (2.2. Infrastructură pentru transportul public local, 8.2. Incheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători) joacă un rol esențial în implementarea propunerilor din același domeniu planificate pe termen mediu, toate conducând la creșterea atractivității transportului public și la relocare modală a călătorilor. Decalarea perioadei de implementare va atrage după sine transferul cu întârzieri în atingerea țintelor privind proporția călătoriilor realizate cu moduri de transport prietenoase cu



mediul, indicator prin care este evaluat gradul de atingere al obiectivului strategic "Calitatea vieții".

→ Proiecte care se desfășoară în perioadele 2017-2019, 2020-2023 și 2024-2030:

**8.1.** Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava, **4.6.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride, **2.6.** Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public, **1.4.** Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare, **3.1.** Reglementare logistica de aprovizionare, **3.3.** Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, **5.6.** Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile, **5.8.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor, **5.9.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști), **1.3.** Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite, **4.9.** Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor), **1.1.** Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale, **5.4.** Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente;

Dintre acestea, măsura de natură organizațională care vizează susținerea funcționării unui compartiment cu responsabilități de monitorizare a implementării PMUD joacă un rol semnificativ în aplicarea strategiei de mobilitate, întârzierile apărute în constituirea cadrului organizațional reflectându-se în gradul de implementare în timp al planului de acțiune.

Măsurile de natură operațională (campanii) sunt propuse în scopul pregătirii populației pentru orientarea către mobilitate durabilă, astfel încât să accepte cu ușurință modificările care se impun în comportamentul de deplasare ca urmare a implementării proiectelor majore propuse în perioada 2020-2023. Neimplementarea acestora pe termen scurt va reduce impactul global al planului, în special în ceea ce privește relocarea modală, decizia privind modul de transport pentru care se optează în efectuarea unei deplasări în condițiile în care utilitatea are și o componentă subiectivă.

*Din analiza datelor prezentate mai sus se observă că prioritățile propuse în cadrul PMUD vizează în principal creșterea utilizării transportului public de călători și a modurilor nemotorizate, precum și îmbunătățirea siguranței tuturor participanților la trafic.*



Reprezentarea grafică a matricei [Probabilitate x Impact] (figura 1.1) aferentă riscului de nerealizare a fiecărei măsuri de intervenție este prezentată în Anexa 5.

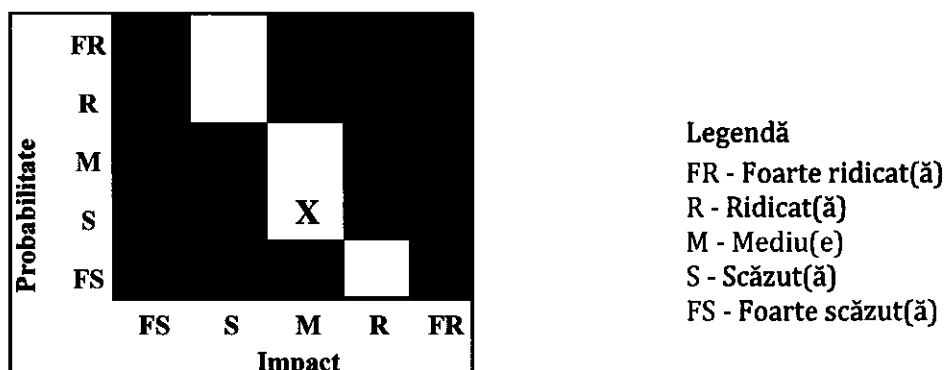


Figura 1.1. Matrice Probabilitate x Impact – exemplificare.

Diagrama prezintă următoarele caracteristici:

- ✓ **Zona verde (Probabilitate Mică, Impact Mic)** – Riscul are asociat nivel scăzut al raportului Probabilitate/Impact la nivelul planului. În acest caz riscul poate fi ignorat.
- ✓ **Zona galbenă (Probabilitate Mică, Impact Mediu; Probabilitate Medie, Impact Redus)** – Riscul prezintă importanță moderată - în cazul în care acesta se produce, se poate face față și trece la celelalte etape din plan. Cu toate acestea, ar trebui abordată o atitudine de reducere a probabilității de apariție a evenimentului/ a impactului.
- ✓ **Zona roșie (Probabilitate Ridicată, Impact Ridicat)** – Riscul prezintă importanță critică, necesită o atenție deosebită în cadrul planului.

În funcție de poziționarea sa în diagramă, riscului de nerealizare a măsurii de intervenție îi este asociată o strategie de răspuns. O atenție deosebită este acordată măsurilor de intervenție pentru care riscul analizat se află în zona roșie. Sinteza privind încadrarea proiectelor pe zone de risc este prezentată în tabelul 1.1 (ordonarea intervențiilor încadrate pe zonele de risc este realizată după indicativul acestora).

Tabelul 1.1. Matrice Probabilitate x Impact – exemplificare

Efect risc	Măsură de Intervenție
Zona verde	1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite 1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradal, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare 1.6. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier 2.4. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”



Efect risc	Măsură de intervenție
	<p>2.5. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)</p> <p>2.6. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public</p> <p>3.1. Reglementare logistica de aprovizionare</p> <p>3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale</p> <p>4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi</p> <p>5.2. Realizarea unei aplicatii informatice care sa ofere informatii in timp real cu privire la problemele de trafic</p> <p>5.5. Elaborare politica de parcare la nivel urban</p> <p>5.6. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație in zonele vulnerabile</p> <p>5.7. Elaborare și implementare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice</p> <p>5.8. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor</p> <p>5.9. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)</p>
Zona galbena	<p>1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale</p> <p>3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone</p> <p>4.1. Realizarea unor trasee pietonale</p> <p>4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private</p> <p>5.1. Implementare sisteme de management al traficului</p> <p>5.4. Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente</p> <p>8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava</p> <p>8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători</p>
Zona rosie	<p>1.2. Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situat de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava</p> <p>1.5. Realizare centură - latura de Est</p> <p>2.1. Achiziție autobuze electrice</p> <p>2.2. Infrastructură pentru transportul public local</p> <p>2.3. Sistem de management al traficului pentru transportul public</p> <p>4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor</p> <p>4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)</p> <p>4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/reglementări de tip zonă rezidențială)</p> <p>4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasării pietonale</p> <p>4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride</p> <p>4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)</p> <p>5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&amp;Ride</p>





Dintre **măsurile/ acțiunile de intervenție** propuse pe termen scurt și mediu, au fost selectate cele eligibile pentru finanțare prin *POR/2017/4/4.1/1, 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*, care într-o abordare integrată, grupate în **proiecte**, vor contribui în mod direct la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO<sub>2</sub>) provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul Municipiului Suceava, generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor proprietate personală pentru deplasarea populației în interiorul municipiului, dar și pentru deplasarea navetiștilor din teritoriul învecinat, care au ca origine sau destinație a deplasărilor Municipiului Suceava.

Astfel, în acord cu specificațiile din "Ghidul solicitantului, Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu titlul *POR/2017/4/4.1/1*", sunt propuse următoarele proiecte:

- I. Sistem integrat de transport public ecologic în Municipiul Suceava;
- II. Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții;
- III. Trasee turistice pietonale în Municipiul Suceava;
- IV. Crearea și reamenajarea infrastructurii rutiere, pe coridoare deservite de transport public, pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație a rețelei de transport;
- V. Susținerea deplasărilor velo în Municipiul Suceava;
- VI. Spații partajate în cartierele Cuza Voda, Zamca, Mărășești, George Enescu din Municipiul Suceava;
- VII. Susținerea deplasărilor pietonale în Municipiul Suceava;
- VIII. Susținerea utilizării mijloacelor de transport electrice în Municipiul Suceava.

Caracteristicile acestor proiecte, precum măsurile/ acțiunile de intervenție componente, un rezumat privind conținutul acestora/ modul de implementare, costurile totale sunt prezentate în Anexa 6.

Amplasarea la nivelul teritoriului Municipiului Suceava a propunerilor din această categorie este realizată în figura 1.2.

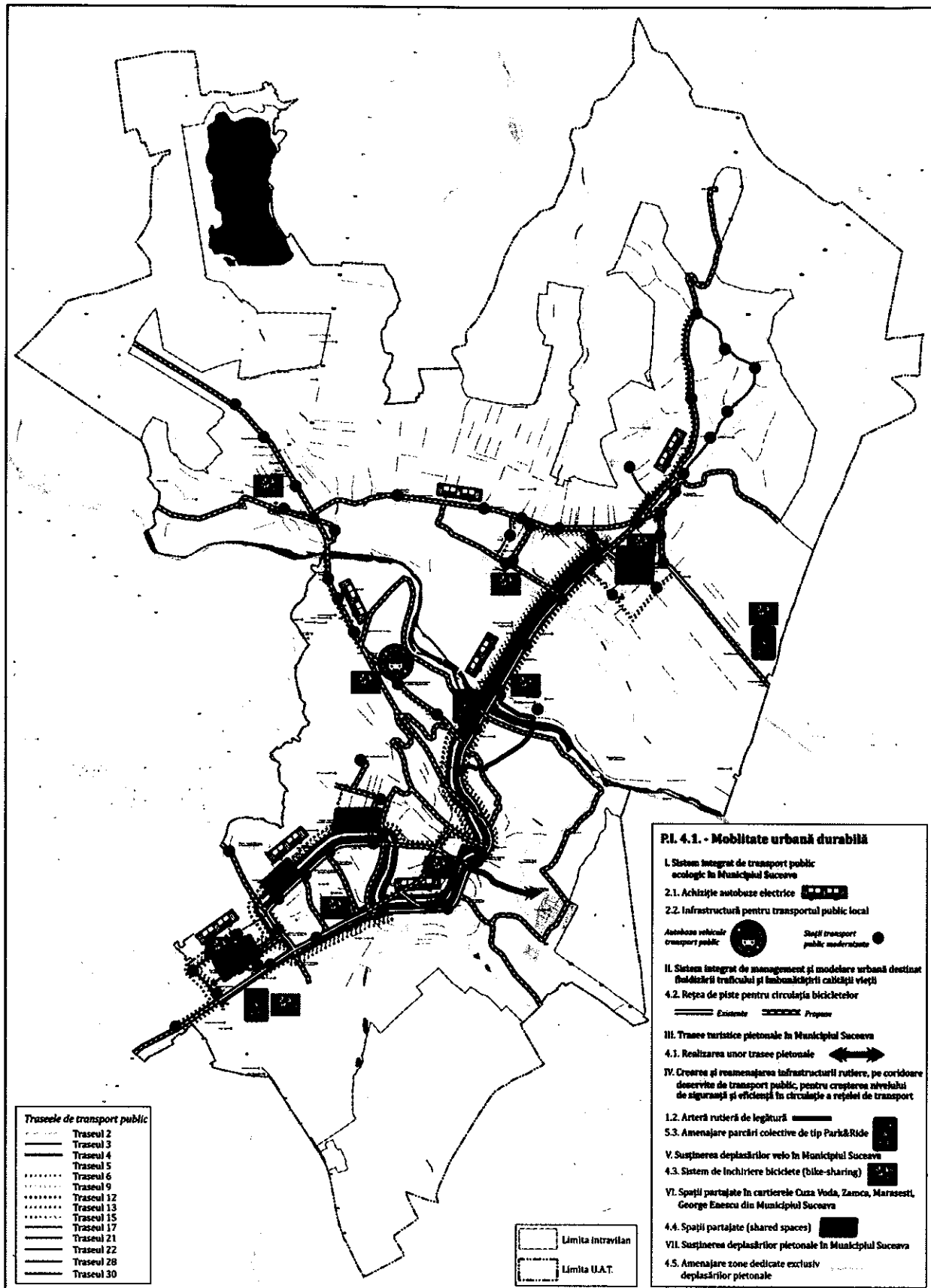


Figura 1.2. Proiecte eligibile POR 2014-2020, P.I. 4.1.



## 2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acțiune este format din propuneri concrete a căror implementare se estimează că va conduce la atingerea obiectivelor propuse în acord cu viziunea privind mobilitatea viitoare în Municipiul Suceava. Aceste propuneri au fost cristalizate în cadrul grupurilor de lucru la care au participat factori interesați la nivel local și în cursul consultărilor publice (Anexa 7). Autoritatea responsabilă pentru implementarea propunerilor din planul de acțiune este Municipiul Suceava.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și acțiunile de intervenție) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD va fi necesară dezvoltarea documentațiilor tehnico-economice, conform legislației și standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante. La elaborarea propunerilor s-a ținut seama de documentele de planificare la nivel local privind zonele construite protejate. Se recomandă ca la întocmirea proiectelor tehnice să se respecte prevederile Ordinului Ministerului Sănătății Publice nr. 18/2008 privind aprobarea Normelor de igienă pentru transporturile de persoane și reglementările tehnice prevăzute în Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiul urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap – NP 051-2012.

Acțiunile propuse sunt grupate în planuri sectoriale privind:

- *Rețeaua stradală;*
- *Transportul public;*
- *Transportul de marfă;*
- *Mijloacele alternative de mobilitate;*
- *Managementul traficului;*
- *Zone cu nivel ridicat de complexitate;*
- *Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;*
- *Aspecte instituționale.*



Codurile proiectelor sunt cele inițiale acordate la întocmirea listei cuprinzătoare de propuneri prezentată în Anexa 4 (Exemplificare: 1.1 – Tematica 1 "Intervenții majore asupra rețelei stradale", Acțiunea de intervenție 1). Acestea sunt prezentate în ordinea stabilită în funcție de punctajele obținute în cadrul Capitolului 6.

## 2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Suceava, document cu abordare integrată, se propune asigurarea unei mobilități urbane durabile, prin considerarea tuturor modurilor de transport la nivel global, în sensul exploatării oportunităților de dezvoltare durabilă și minimizării componentelor cu impact negativ din acest punct de vedere. Având în vedere acest considerent, în ceea ce privește infrastructura rutieră din Municipiul Suceava, se impune adaptarea rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe.

Acțiunile de intervenție propuse în acest sector contribuie la atingerea obiectivelor specifice privind *Eficiență Economică, Siguranța și Mediul*.

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură stradală sunt estimate la valoarea de 68.760.000 Euro, din care 16.170.000 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

- 1.2. Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situată de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava
- 1.6. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier
- 1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- 1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
- 1.5. Realizare centură - latura de Est
- 1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale



→ **1.2. Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale Municipiului Suceava (situate de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava**

Scopul principal al acestui nou element de infrastructură rutieră propus în rețeaua Municipiului Suceava constă în asigurarea unei legături mai scurte și mai rapide între zona cu densitate rezidențială ridicată și concentrare de activități comerciale Cartier Burdujeni și Zona centrală / Cartierele din Sudul orașului.

Amplasamentul propus este următorul: strada va deriva din Calea Unirii în zona străzii Salciilor, va urma un traseu paralel cu Calea Unirii, va traversa râul Suceava și se va racorda la Str. Energeticianului, sectorul cuprins între Iulius Mall și Calea Unirii. Se propune ca noua infrastructură să aibă două benzi de circulație pe sens, dintre care una să fie dedicată exclusiv circulației mijloacelor de transport public local.

Astfel, se va încuraja utilizarea acestui mod de transport pentru deplasarea între cele două trupuri ale orașului, care la momentul de față se face în principal pe Calea Unirii, folosind autoturismul personal, fapt care generează efecte negative (congestii, poluare chimică, polare fonică, deversarea în atmosferă de CO<sub>2</sub>, etc.). Se estimează reducerea timpului de deplasare cu transportul public între cele două trupuri ale orașului, prin rerutarea unor trasee de transport public pe noua infrastructură. Separarea benzii dedicate transportului public se va face prin sisteme specifice avizate de instituțiile cu competențe în domeniul siguranței rutiere (bolarzi, garduri, borduri, evidențierea cu culoare sau textură diferită a îmbrăcăminții asfaltice etc). Acțiunea de intervenție presupune și construirea unui pod peste râul Suceava.

În figurile 2.1, a-d se prezintă câteva exemple de bune practici referitoare la utilizarea de benzi dedicate pentru circulația mijloacelor de transport public, preluate din lucrarea "*Plan local de mobilitate urbana durabila al Municipiului Suceava*", realizată în anul 2014.

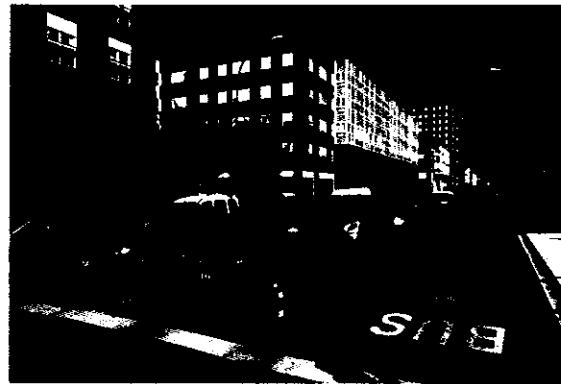
Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Implementarea propunerii va contribui la atingerea obiectivului specific al priorității de investiție, fiind însoțită de *reducerea emisiilor de carbon în mediul urban*, ca urmare a reducerii congestiei în zona critică a rețelei stradale. Totodată, prin facilitățile amenajate pentru circulația vehiculelor de transport public, se va obține creșterea numărului de utilizatori ai acestui mod. În consecință, realizarea intervenției va aduce contribuții la îmbunătățirea valorilor indicatorilor de rezultat specifici programului:

- *Pasageri transportați în transportul public urban în România (nr. pasageri);*
- *Emisii GES provenite din transportul rutier (mii tone echivalent CO<sub>2</sub>/an);*

Costuri estimate: 15.670.000 Euro.



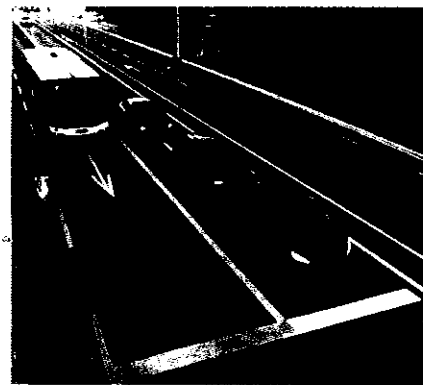
a. Bandă dedicată transportului public, cu circulație în sens opus față de fluxul de trafic al bulevardului.



b. Bandă dedicată transportului public, marcată și delimitată prin bolarzi.



c. Bandă dedicată transportului public, partajată cu pista pentru biciclete



d. Bandă dedicată transportului public, amenajată în zona periurbană

**Figura 2.1. Exemple de amenajări de benzi dedicate transportului public. Sursa: PLMUD Municipiul Suceava, 2014.**

→ **1.6. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier**

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv plantarea de arbori și arbuști cu capacitate mare de retenție a CO<sub>2</sub>, în aliniament cu arterele majore de circulație pe care se înregistrează volume ridicate de trafic și de-a lungul axelor de cartiere. Aceste perdele vegetale-verzi vor avea rol de bariere naturale, stopând migrarea poluării și zgomotului generate de traficul rutier către locuitorii din zonă sau către cei care utilizează trotuarele. Un exemplu de bune practici este prezentat în figura 2.2, în care se observă un bogat aliniament de arbori de-a lungul unei artere de circulație, pe ambele părți.

Selectarea speciilor de arbori și arbuști care vor fi plantați se va face în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Municipiului Suceava și de gradul de adaptare a speciilor propuse



la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere selectarea acelorora cu capacitate specifică mare de retenție a CO<sub>2</sub>, precum și integrarea în peisajul urban.



*Figura 2.2. Exemplu de amenajare de stradă cu perde verzi.*

Sursa: [http://www.phillywatersheds.org/what\\_were\\_doing/green\\_infrastructure/programs/green\\_streets](http://www.phillywatersheds.org/what_were_doing/green_infrastructure/programs/green_streets).

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Implementarea măsurii de intervenție va contribui la atingerea obiectivului specific al priorității de investiție - *reducerea emisiilor de carbon în mediul urban*.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

→ **1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere / mentenanță a rețelei pietonale / stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare**

Scopul principal al acțiunii de intervenție constă în asigurarea maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere. Se propune ca acestea să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.

Identificarea necesarului de lucrări de întreținere / mentenanță a rețelei pietonale / stradale și prioritizarea acestora în funcție de localizarea în teritoriu, complexitate și resurse financiare necesare, va conduce la o mai eficientă utilizare a resurselor alocate acestor lucrări, cu consecințe favorabile asupra stării tehnice a infrastructurii. De aici derivă avantaje evidente pentru utilizatori: creșterea accesibilității, creșterea vitezei medii de deplasare (cu consecințe favorabile asupra eficienței economice), reducerea efectelor externe negative asociate activității de transport.



Se propune realizare a câte unui asemenea plan multianual în fiecare dintre intervalele de timp specifice planului de mobilitate urbană durabilă: 2017-2019, 2020-2023 și 2024-2030.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 90.000 Euro.

### → 1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone urbane. Acțiunea de intervenție propusă constă în realizarea lucrărilor de amenajare a unor străzi de folosință locală (categoria IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998) în zonele rezidențiale conturate la periferia arealului urban (zona de Sud - delimitată de DN 2, zona de Est - delimitată de DN 29).

Intervenția va conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.

Beneficiul semnificativ adus de acest proiect constă în creșterea accesibilității teritoriului în cartierele aflate în dezvoltare / zonele rezidențiale nou construite, care în situația actuală prezintă deficiențe din acest punct de vedere. Rezultatele converg către atingerea obiectivelor strategice privind Accesibilitatea și Calitatea vieții, dar susțin și celelalte obiective strategice la planului de acțiune: sporirea eficienței economice, creșterea nivelului de siguranță, protejarea mediului înconjurător.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 15.000.000 Euro.

### → 1.5. Realizare centură - latura de Est

Acțiunea de intervenție propusă constă în realizarea unei centuri pe latura de Est a localității. Implementarea acesteia va conduce la degrevarea rețelei stradale urbane de fluxurile de trafic de tranzit, atât în cazul celor compuse din vehicule de marfă, cât și în ce privește autoturismele. Sectorul de infrastructură propus, care include pod peste Râul





Suceava și pasaj denivelat peste rețeaua feroviară are lungime de 5 km și asigură legătura între Str. Traian Vuia, Str. Energeticianului și Str. Cuza Vodă (DN 29).

Ca urmare a relocării fluxurilor de trafic de tranzit formate atât din vehicule de marfă, cât și de călători, distribuția fluxurilor de trafic la nivel local se va face pe alte trasee, rezultând economii din reducerea duratelor de deplasare și a parcursului total al vehiculelor, aspect care se reflectă în creșterea eficienței economice, respectiv în îmbunătățirea gradului de siguranță și accesibilitate la nivelul sistemului de transport urban. Efectele menționate vor conduce la reducerea emisiilor de substanțe poluante, de emisii echivalent CO<sub>2</sub> și de zgomot.

În acțiunea de intervenție, se propune a fi inclusă și plantarea în aliniament de arbori cu capacitate mare de retenție a CO<sub>2</sub>, având rol de barieră pentru poluarea chimică și fonică generată de traficul rutier care va fi atras de această nouă infrastructură.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 22.500.000 Euro.

#### → 1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale

Din analiza situației actuale privind caracteristicile rețelei stradale, în care s-a ținut seama de tipul îmbrăcămînții, starea tehnică a acesteia, viteza medie de deplasare, rezultă că sunt necesare intervenții care să conducă la îmbunătățirea calității suprafeței de rulare a unor străzi colectoare și de folosință locală (de categoriile III și IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998), a căror lungime totalizează 20,0 km. Străzile vizate pentru reabilitare/ modernizare sectoare stradale de interes local situate în zone peri-centrală și în cartierele de locuințe ale Municipiului Suceava.

Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcărilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere.

Îmbunătățirea străzii tehnice a acestor străzi va conduce la creșterea accesibilității zonelor peri-centrale și rezidențiale pe care le deserveșc, la creșterea eficienței economice generată de sporirea vitezei de deplasare și la reducerea poluării asociată activității de transport.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 15.000.000 Euro.



## 2.2. Transport public

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiului Suceava se acordă prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către tipare de mobilitate durabilă. Atenție deosebită în acest sens revine transportului public. Acest mod de transport are o contribuție importantă la crearea unui mediu de viață sănătos și atractiv.

Potrivit legislației naționale și europene, serviciul de transport public local de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social, desfășurate la nivel local, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Având în vedere aspectele pozitive relaționate transportului public, orientarea către o mobilitate durabilă în această urbe implică creșterea ponderii transportului public în distribuția modală a călătoriilor în defavoarea transportului cu autovehiculul personal.

Sporirea atractivității sistemului de transport public reprezintă un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană, în acest sens fiind propuse măsuri care să contribuie la creșterea calității serviciilor oferite, respectiv un serviciului de transport public local:

- *cu acoperire ridicată din punct de vedere al teritoriului deservit;*
- *racordat la un sistem integrat de informare a călătorilor;*
- *armonizat din punct de vedere al transferului intermodal;*
- *operat cu vehicule ecologice și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.*

Propunerea de operare a serviciului de transport public local cu vehicule ecologice va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri reduse de poluare chimică și fonică.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse în această tematică sunt de 29.280.000 Euro dintre care 26.000.000 Euro sunt aferente proiectelor eligibile pentru finanțare prin POR 2014 – 2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse, respectiv *Accesibilitate, Mediu, Siguranță, Eficiență economică* și, implicit, la creșterea *Calității vieții* cetățenilor.



- 2.2. Infrastructură pentru transportul public local
- 2.1. Achiziție autobuze electrice
- 2.3. Sistem de management al traficului pentru transportul public
- 2.6. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- 2.4. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”
- 2.5. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)

### → 2.2. Infrastructură pentru transportul public local

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv realizarea unei autobaze destinată autovehiculelor de transport public, achiziția de stații pentru încărcarea cu energie electrică a vehiculelor (6 unități fixe și 1 mobilă) și modernizarea stațiilor de transport public aflate pe traseele liniilor de transport public operate cu vehicule electrice (61 stații). Se propune ca autobaza să conțină următoarele elemente: platformă de garare și de încărcare cu energie, stații de mentenanță, ateliere de reparații și întreținere, birouri aferente atelierelor, vestiare, depozite pentru scule și piese, stand pentru efectuarea inspecțiilor tehnice periodice ale vehiculelor, spălătorie auto. În incintă se vor amenaja aproximativ 500 m<sup>2</sup> de spații verzi. Amplasamentul va fi împrejmuț, va fi echipat cu barieră automată de acces, iar la intrare va avea o cabină de poartă. Implementarea noii autobaze va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport. În cadrul acestui sistem complex vor fi create și facilități pentru călători, terminal în care se vor regăsi: săli de așteptare, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimațiilor de călătorie, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare bicicletelor, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminalului. În zona terminalului se va realiza transferul intermodal între transportul public local și cel județean/ interjudețean.

Cele 61 de stații de transport public aflate pe traseele pe care vor opera autobuzele cu propulsie electrică vor fi amenajate după principiile mobilității durabile, astfel încât să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori în condiții de siguranță.

Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de supraveghere video, etc.) va spori atractivitatea mod de transport, contribuind la asigurarea unei mobilități urbane durabile.



Spre exemplificare, în figura 2.3 se prezintă o stație transport public amenajată după principiile de mobilitate durabilă menționate mai sus.



- 1 - Sistem de informare sonor
- 2 - Panou de informare tactil
- 3 - Marcaj tactil
- 4 - Scaune

**Figura 2.3. Exemplu de stație de transport public amenajată după principiile mobilității durabile.**

Sursa: <http://www.translink.ca/en/Rider-Guide/Accessible-Transit/Accessible-Bus-Stop-Pilot-Project.aspx>.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Implementarea propunerii va contribui la atingerea obiectivului specific al priorității de investiție, fiind însoțită de reducerea emisiilor de carbon în mediul urban, ca urmare a creșterii atractivității modului de transport public concomitent cu reducerea numărului de autoturisme din compunerea fluxurilor de trafic utilizate pentru deplasările urbane. În consecință, realizarea intervenției va aduce contribuții la îmbunătățirea valorilor indicatorilor de rezultat specifici programului:

- *Pasageri transportați în transportul public urban în România (nr. pasageri);*
- *Emisii GES provenite din transportul rutier (mii tone echivalent CO<sub>2</sub>/an);*

Costuri estimate: 6.700.000 Euro.

### → 2.1. Achiziție autobuze electrice

Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public cu propulsie electrică va conduce la reducerea impactului asupra mediului, în special prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO<sub>2</sub>). Efectul produs de înnoirea parcului de autobuze va fi



semnificativ, având în vedere faptul că în situația actuală, în proporție semnificativă, autovehiculele de transport public sunt dotate cu motoare cu normă de depoluare inferioară.

Electromobilitatea în transportul public s-a dovedit a fi o soluție viabilă implementată deja în multe orașe europene (exemplificare în figura 2.4). Prin propunerea de operare a serviciului de transport public local în Municipiul Suceava cu autovehicule electrice, se va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri de emisii și poluare fonică reduse. Pe lângă reducerea impactului asupra mediului, vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspecte care contribuie la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport.



**Figura 2.4.** Exemplu de operare a serviciului de transport public cu autobuze electrice.

Sursa: <http://www.multivu.com/players/English/7544351-volvo-electric-bus-route-launched/>.

Această investiție se regăsește printre cele eligibile pentru finanțare prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Până în anul 2023 este propusă achiziționarea unui număr de 30 astfel de mijloace de transport public. Beneficiile estimate contribuie la atingerea obiectivului specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. și, implicit, la atingerea țintelor asumate în cadrul programului de finanțare pentru indicatorii de rezultat:

- *Pasageri transportați în transportul public urban în România (nr. pasageri);*
- *Emisii GES provenite din transportul rutier (mii tone echivalent CO<sub>2</sub>/an);*

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 12.000.000 Euro.



### → 2.3. Sistem de management al traficului pentru transportul public

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv eficientizarea operării sistemului de transport public local în Municipiul Suceava. Astfel, se propune implementarea unui sistem de management al traficului care să conțină cel puțin următoarele componente:

- (i). *sistem centralizat e-ticketing;*
- (ii). *sistem informare a călătorilor;*
- (iii). *sistem de supraveghere video;*
- (iv). *dispecerate video.*

Implementare sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. În plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.

Sistemul integrat de tarifare (e-ticketing) propus va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. Sistemul va fi unul bazat de tehnici moderne ITS (achiziție prin internet, SMS, cartele preîncărcate care se validează electronic la urcarea și coborârea în/ din mijlocul de transport, sisteme de informare a călătorilor în vehicule și în stații, sistem de management al vehiculelor de transport public, etc.). De asemenea, pentru sporirea atractivității transportului public în Municipiul Suceava, prin oferirea unui grad de securitate ridicat, se propune dotarea stațiilor și mijloacelor de transport cu sisteme de monitorizare video.

Spre exemplificare, în figura 2.5 se prezintă un exemplu de sistem de tarifare integrată, care conține automate de vânzare a legitimațiilor de călătorie și sisteme de validare a legitimațiilor de călătorie, iar în figura 2.6 este ilustrat un sistem de informare a călătorilor, care conține: sistem de monitorizare a vehiculelor; sistem de informare a călătorilor amplasat în vehicule; sistem de informare a călătorilor amplasat în stații. Astfel de sisteme se recomandă a fi implementate și în cadrul prezentei acțiuni de intervenție pentru sistemul de management al traficului pentru transportul public în Municipiul Suceava.

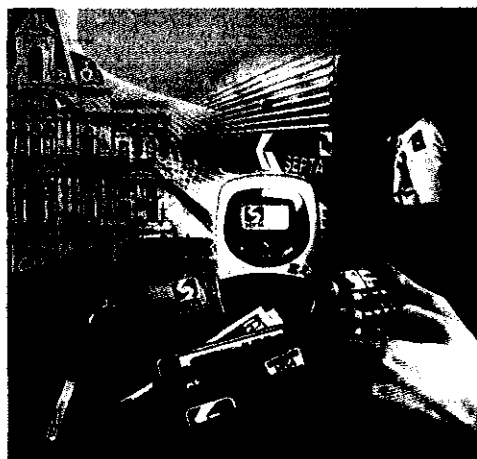
Creșterea accesibilității și atractivității sistemului de transport public se va reflecta în creșterea numărului de călătorii efectuate cu modul de transport public, în detrimentul transportului cu autovehiculul personal.

În consecință, implementarea acestei intervenții va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> în mediul urban. Rezultatele estimate permit încadrarea investiției în categoria celor eligibile prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1,



Întrucât contribuie la atingerea țintelor stabilite la nivel național pentru indicatorii de rezultat aferenți programului de finanțare:

- *Pasageri transportați în transportul public urban în România (nr. pasageri);*
- *Emisii GES provenite din transportul rutier (mii tone echivalent CO<sub>2</sub>/an);*



**Figura 2.5. Exemplu de sistem de tarifare integrată la transportul public.**  
Sursa: <https://www.ltk.com/>.



**Figura 2.6. Exemplu de sistem de informare a călătorilor transportul public.** Sursa:  
<http://2012.itsworldcongress.com/zone/ExhibitorList/Exhibitor/6640/Kentkart>.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 7.300.000 Euro.

### → 2.6. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul ("Public transport twice a week"). Se propune a fi organizate 14 campanii de informare, câte una în fiecare an, în perioada 2017-2030. Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 70.000 Euro.

**→ 2.4. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”**

Intervenția constă în crearea unui traseu de transport public care să lege principalele destinații turistice ale Municipiului Suceava. Implementarea acestei măsuri va contribui la creșterea accesibilității obiectivelor turistice deservite și la reducerea numărului de autoturisme din trafic utilizate pentru acest scop al deplasării.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

**→ 2.5. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)**

Se propune completarea sistemului de transport al Municipiului Suceava cu modul de transport pe cablu, prin înființarea unui sistem de telecabină între zona centrală a orașului, Cetatea de Scaun și zona comercială (Iulius Mall), adiacent zonei de agrement din Lunca Sucevei. Realizarea unui astfel de obiectiv va atrage și utilizatori nerezidenți (turiști), punând în valoare obiectivele de patrimoniu și turistice din municipiu, acțiuni care va contribui la atingerea statutului de „Centru regional de turism” de către Municipiul Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 3.200.000 Euro.

**2.3. Transport de marfă**

Eficiența și siguranța transportului de mărfuri joacă un rol esențial în economia națională. La nivel local, specializarea funcțională a orașelor, creșterea volumului de servicii, creșterea consumului, precum și standardele de viață tot mai ridicate sunt corelate cu o creștere a cererii pentru transportul de mărfuri în zonele urbane.

În cazul Municipiului Suceava sunt propuse intervenții de natură operațională, de reorganizare a accesului vehiculelor de marfă și de reglementare a programului de





aprovizionare a unităților comerciale amplasate în zone locuite și în zona cu nivel ridicat de complexitate.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Eficiență economică, Mediu și Siguranță*:

- 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare
- 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- 3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
- 3.4./ 1.5. Realizare centură - latura de Est

### → 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare

Acțiunea de intervenție propune reglementarea logisticii de aprovizionare în Municipiul Suceava, prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopții), în care se să desfășoare această activitate. De asemenea, se propune limitarea accesului vehiculelor de marfă în zonele centrale ale orașului și pe arterele aglomerate.

Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea logisticii de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.

Aplicarea acestei măsuri va avea caracter continuu, fiind posibilă actualizarea periodică în funcție de implementarea diferitelor proiecte de infrastructură la nivel urban.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 50.000 Euro.

### → 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone

Prin această acțiune de intervenție privitoare la reorganizarea a transportului de mărfuri cu autocamioane mari în Municipiul Suceava, se urmărește reducerea impactului negativ



asupra mediului urban (poluare chimică, polare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.).

Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim.

Aplicarea acestei măsuri este condiționată de realizarea altor infrastructuri (varianta de ocolire, centre de distribuție a mărfurilor etc). Se propune a se reface reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenții cu impact în domeniul transportului de marfă.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 45.000 Euro.

### → 3.2. Realizarea de centre de distribuție a mărfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale

Transportul urban de mărfuri contribuie la menținerea și dezvoltarea funcțiilor economice și sociale ale unui oraș. Deoarece produce în același timp efecte negative asupra locuitorilor și mediului, amplasarea acestora trebuie să se realizeze astfel încât să conducă la creșterea eficienței transportului de mărfuri, la reducerea consumului de combustibil și a efectelor externe negative. Configurarea spațiului logistic urban, în care amplasarea centrelor de distribuție urbană are un rol definitoriu, este de natură să contribuie la creșterea calității vieții în marile aglomerări urbane, ca urmare a reducerii traficului generat de transporturile de mărfuri și a limitării efectelor externe negative produse de vehiculele pentru transportul mărfurilor în anumite perioade, ca și pe toată durata unei zilei.

În figura 2.7 se prezintă comparativ modalitățile de organizare a lanțului de distribuție în variantele: *a.* cu centru de distribuție (consolidare) și *b.* fără centru de distribuție (consolidare). Este evident că pentru distribuirea aceleiași cantități de marfă, de la același număr de furnizori, către același număr de beneficiari, parcursul necesar al vehiculelor de distribuție este sensibil redus, aducând beneficii reale asupra creșterii calității aerului în oraș, reducerii congestiei, zgomotului, etc., conducând în final la creșterea calității vieții.

La nivelul Municipiului Suceava, prin această acțiune de intervenție se propune amenajarea a două centre de distribuție a mărfurilor, în zonele de Sud-Est și Vest ale teritoriului administrativ.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

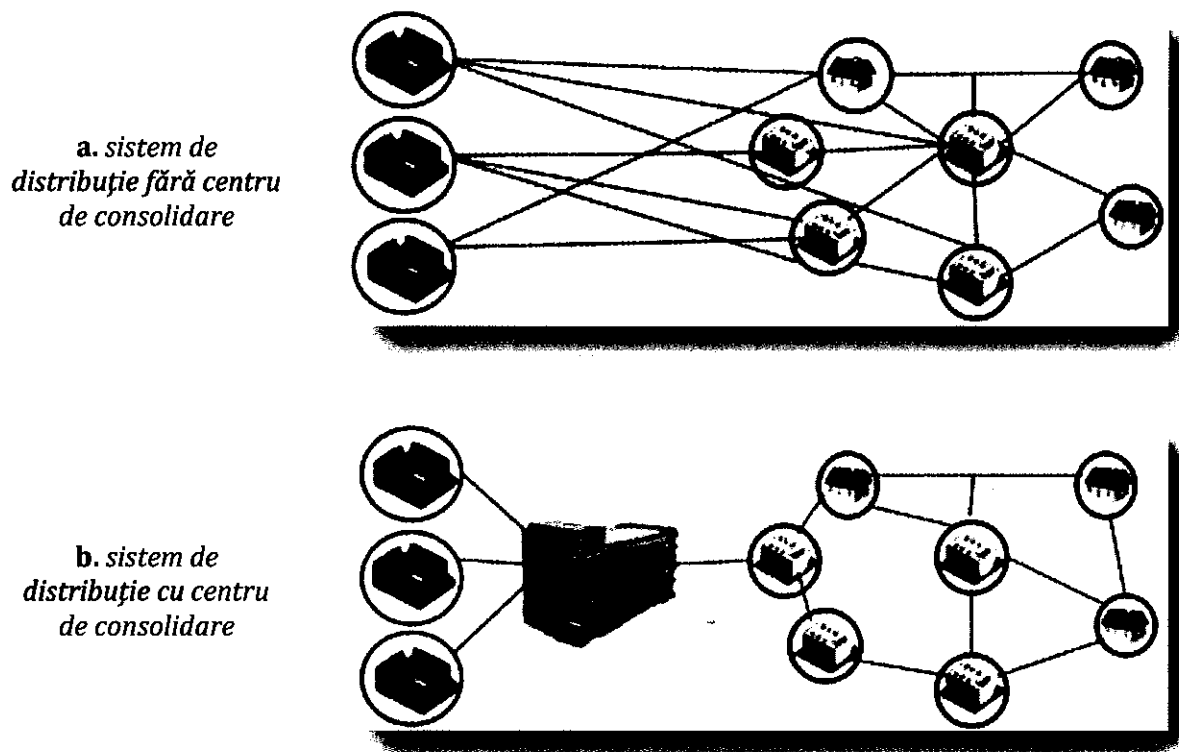


Figura 2.7. Comparație între sistemele de distribuție în variantele: fără (a) / cu (b) centru de consolidare. Sursa: PLMUD Municipiul Suceava, 2014.

#### → 3.4. / 1.5. Realizare centură - latura de Est

Această acțiune de intervenție a fost tratată mai sus în cadrul subcapitolului 2.1 *Intervenții majore asupra rețelei stradale.*

## 2.4. Mijloace alternative de mobilitate

Deplasarea pietonală și cu bicicleta sunt în mod intrinsec moduri de transport ecologice în urma cărora nu rezultă noxe sau gaze cu efect de seră. Acestea constituie o alternativă atractivă la modurile de transport individuale motorizate și o completare la transportul public. Mersul pe jos și cu bicicleta sunt accesibile, ieftine și practice pentru orice utilizator, contribuind în același timp la menținerea unei bune stări de sănătate a celui care le



practică. Prin urmare, la nivelul Municipiului Suceava se dorește asigurarea unor condiții de accesibilitate și siguranță ridicate pentru aceste moduri de transport.

Mai jos sunt prezentate proiectele propuse în cadrul acestui sector al mobilității urbane durabile care contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice *Accesibilitate, Mediu și Siguranță*.

- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
- 4.1. Realizarea unor trasee pietonale
- 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale
- 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- 4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
- 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- 4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- 4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi
- 4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de sisteme alternative de mobilitate sunt estimate la valoarea de 10.251.000 Euro, din care 10.200.000 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 - 2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

#### → 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor

Prin această intervenție, se propune amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. Artere rutiere pe care se vor amenaja piste de biciclete sunt: Aleea Cetății, B-dul Academician Vasile Grecu, B-dul Corneliu Coposu, Calea Burdujeni, Calea Unirii, Str. 22 Decembrie 1989, Str. Apeductului, Str. Aurel Vlaicu, Str. Brădetului, Str. Cernăuți, Str. Cuza Vodă, Str. Ecaterina Teodoroiu, Str. Gării, Str. George Coșbuc, Str. Gheorghe Doja, Str. Grigore Alexandru Ghica, Str. Grigore Ureche, Str. Ilie Ilașcu, Str. Ion Irimescu, Str. Izvoarele Cetății, Str. Jean Bart, Str. Mărășești, Str. Mărăști, Str. Mihai Eminescu, Str. Mihai Viteazul, Str. Mihail Kogalniceanu, Str. Mircea Septilici, Str. Mitropoliei, Str. Nicolae Bălcescu, Str. Nicolae Iorga, Str. Nicolae Labis, Str. Parcului, Str. Petru Rareș, Str. Pictor Panaiteanu, Str. Scurtă, Str. Șerban Rusu Arbore, Str. Ștefan Cel



Mare, Str. Ștrandului, Str. Traian Vuia, Str. Trandafirilor, Str. Universității, Str. Vasile Alecsandri, Str. Zamcei, Str. Zorilor, Lunca Râului Suceava.

Aceste sectoare propuse vor fi integrate cu piste pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Suceava, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcarea bicicletelor. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo.

La dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor în Municipiul Suceava, se vor respecta următoarele condiții:

- *acolo unde este posibil, benzile ciclabile (porțiunile din carosabil dedicate deplasării bicicliștilor) vor fi delimitate de benzile dedicate circulației autovehiculelor cu marcaje "transparente" (de exemplu, bolarzi flexibili din cauciuc); elementele separatoare trebuie plasate continuu de-a lungul pistei, la distanțe regulate și să fie ușor de traversat printre aceștia (exemplificare în figura 2.8);*



**Figura 2.8.** Exemple de separare a benzilor ciclabile de benzile dedicate circulației autovehiculelor.

Sursa: PLMUD Municipiul Suceava, 2014.

- *benzile ciclabile vor fi semnalizate cu indicatoare speciale și pictograme (exemplificare în figura 2.9);*



Figura 2.9. Exemple de semnalizare a benzilor ciclabile. Sursa: PLMUD Municipiul Suceava, 2014.

→ pistele ciclabile (spațiile dedicate exclusiv circulației bicicletelor) vor fi separate fizic de traficul motorizat; dacă pista ciclabilă este amenajată pe carosabil, delimitarea dintre carosabil și aceasta se poate realiza într-unul dintre următoarele moduri: (i) printr-o bordură cu o înălțime de aproximativ 15 cm întreruptă regulat (figura 2.10, a) sau (ii) prin plasarea pistei ciclabile la un nivel intermediar între trotuar și carosabil (figura 2.10, b);



a.



b.

Figura 2.10. Exemple de delimitare a pistelor ciclabile de benzile dedicate circulației autovehiculelor.  
Sursa: PLMUD Municipiul Suceava, 2014.

→ pistele ciclabile amenajate pe trotuar nu vor realiza pe seama diminuării acestora; când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/ 1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane); se va urmări separarea fizică între pistele de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este posibil. În figura 2.11 este prezenta spre exemplificare un exemplu de bune practici, ilustrând faptul că pista de biciclete amenajată pe trotuar nu stânjenește deplasările pietonale, existând suficient spațiu liber pentru trotuar.



**Figura 2.11.** Exemplu de bune practici pentru amenajarea pistei de biciclete pe trotuar.  
Sursa: PLMUD Municipiul Suceava, 2014.

Prin realizarea unei infrastructuri de transport care să faciliteze mobilitatea alternativă, nemotorizată și nepoluantă vor fi create condițiile relocării modale, de la autovehicule la deplasarea cu bicicleta. Astfel, ca urmare a reducerii numărului de autoturisme din compunerea fluxurilor de trafic local, se va obține reducerea emisiilor de substanțe poluante și echivalent CO<sub>2</sub>, rezultate care concordă cu obiectivul specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 2.300.000 Euro.

#### → 4.1. Realizarea unor trasee pietonale

Acțiune de intervenție propune crearea unui traseu dedicat circulației pietonilor care să lege obiectivele turistice și de pelerinaj din Municipiul Suceava: Cetatea de Scaun → Biserica Domnițelor → Biserica Sf. Dumitru → zona pietonală Ștefan cel Mare → Muzeul Bucovinei. Traseul va fi amenajat și marcat distinct. Va conține panouri de informare și/sau indicatoare de orientare către obiectivele principale.

Prin realizarea acțiunii de intervenție propusă vor fi create condițiile relocării modale, de la autovehicule la deplasarea pietonală. Astfel, ca urmare a reducerii numărului de autoturisme din compunerea fluxurilor de trafic local, se va obține reducerea emisiilor de substanțe poluante și echivalent CO<sub>2</sub>, rezultate care concordă cu obiectivul specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.



Pe lângă susținerea mobilității urbane durabile, prin încurajarea deplasărilor alternative (pe jos), intervenția va contribui, de asemenea, la punerea în valoare potențialului istoric și natural al Municipiului Suceava.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 1.000.000 Euro.

#### → 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale

Se propune ca această intervenție să fie aplicată în zona Centrală a Municipiului Suceava prin reorganizarea circulației pe Str. Ștefan cel Mare (în zona de Sud) și pe infrastructura rutieră de legătura între Piața Centrală și Str. Ștefan cel Mare (în zona de Nord). Se va recurge la extinderea zonei dedicate în prezent exclusiv deplasărilor pietonale (Str. Ștefan cel Mare, între Str. Curtea Domnească și Str. Mitropoliei). În această soluție de amenajare a spațiului public traficul auto va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe.

Această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalate în alte zone.

Prin implementarea acestei intervenții se încurajează realizarea deplasărilor pietonale, obținându-se în final relocarea modală de la autoturism la modul de transport nepoluant (pietonal), cu efecte de reducere a poluării și a dioxidului de carbon din atmosferă.

Prin prisma rezultatelor estimate, care vor contribui la atingerea obiectivului specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1, finanțarea acestei intervenții este eligibilă prin programul menționat.

Costuri estimate: 900.000 Euro.

#### → 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)

Acțiunea de intervenție urmărește facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în 10 puncte de pe teritoriul Municipiului Suceava: în zona centrală, la capetele traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor.

Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software).





Pentru atragerea unui număr crescut de potențiali utilizatori, tarifele practicate vor fi accesibile și se vor asigura facilități speciale categoriilor cu venituri reduse: elevi, studenți, pensionari, etc. Va exista posibilitatea contractării de abonamente pe diferite perioade de timp. Modalitățile de plată vor include procedee moderne (autotaxare, folosirea cardului bancar, al sistemului SMS, etc.).

Bicicletele închiriate vor fi moderne, fiabile, cu costuri de întreținere reduse și vor permite folosirea de către o gamă largă de utilizatori (indiferent de vârstă, sex, aptitudini fizice, etc.). Vor exista și biciclete pentru utilizatorii copii de diferite vârste. Din incinta centrelor se vor putea închiria și alte obiecte precum: căști de protecție, genunchiere, încălțăminte specială, etc. Bicicletele vor fi dotate cu mijloace inteligente de contorizare a distanței parcurse, timpului parcurs și numărului de kilocalorii consumate de către utilizator, etc.

Gestionarea sistemului va fi una inteligentă, oferind facilitatea de înapoia bicicleta și în alt centru față de cel de unde s-a preluat inițial.

Un exemplu de astfel de centru modern pentru închiriere biciclete, pretabil a fi implementat în Municipiul Suceava, este cel prezentat în figura 2.12.



**Figura 2.12.** Exemplificare centru de închiriere biciclete.

Sursa: <https://www.bidsbypros.com/portal>.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Prin realizarea acestei infrastructuri va fi susținută relocarea modală, de la autovehicule la deplasarea cu bicicleta. Astfel, ca urmare a reducerii numărului de autoturisme din compunerea fluxurilor de trafic local, se va obține reducerea emisiilor de substanțe poluante și echivalent CO<sub>2</sub>, rezultate care concordă cu obiectivul specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 250.000 Euro.



→ **4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)**

Această acțiune de intervenție presupune crearea unor zone în Municipiul Suceava cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere, vor fi create spații semi-pietonale, partajate, de tip "shared space" dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt, este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone.

Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalate în alte zone.

Se propune următoarea ordine a priorității în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto-echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motocicletă, autovehicule).

Se propun astfel de amenajări în cartierele rezidențiale cu densitate ridicată de locuitori: Cuza Vodă, Zamca, Mărășești, George Enescu.

Un bun exemplu de zonă partajată este cel prezentat în figura 2.13.



**Figura 2.13. Exemplu de amenajare a spațiului urban ca zonă partajată.**

Sursa: <http://www.fietsberaad.nl>.



Prin implementarea acestei intervenții se încurajează realizarea deplasărilor pietonale, obținându-se în final relocarea modală de la autoturism la modul de transport nepoluant (pietonal), cu efecte de reducere a poluării și a dioxidului de carbon din atmosferă.

Prin prisma rezultatelor estimate, care vor contribui la atingerea obiectivului specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1 - *reducerea emisiilor de carbon*, finanțarea acestei intervenții este eligibilă prin programul menționat.

Costuri estimate: 5.000.000 Euro.

#### → 4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride

Acțiunea de intervenție este îndreptată către facilitarea utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, prin dezvoltarea a 150 de infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip "punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcurile publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Suceava, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride.

Stațiile de încărcare vor trebui să asigure utilizarea acestora în deplină siguranță de către cetățeni, indiferent de nivelul de instruire al acestora. Astfel, echipamentele vor conține elemente mecanice, electrice și electronice care să permită îndeplinirea dezideratului legat de deplina siguranță în utilizare. Un exemplu de astfel de stație este cel din figura 2.14.

Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilități.

Susținerea transportului electric prin intervenția propusă va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> produse de funcționarea autovehiculelor propulsate cu motoare termice.

Implementarea propunerii va contribui la atingerea obiectivului specific al priorității de investiție 4.1, fiind însoțită de *reducerea emisiilor de carbon în mediul urban*.



**Figura 2.14.** Exemplu de stație de încărcare a autovehiculelor electrice.

Sursa: <http://www.dallasobserver.com/>.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 750.000 Euro.

→ **4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private**

Prin această acțiune de intervenție se urmărește elaborarea și implementarea la nivelul Municipiului Suceava a unui *Plan Local de Acțiune* prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zona urbană, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 20.000 Euro.

→ **4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/ hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi**

În cadrul acțiunii de intervenție se propune elabora un studiu în care să se stabilească un nou set de criterii pentru promovarea taxiurilor electrice. În urma rezultatelor studiului, se va modifica regulamentul actual, în sensul acordării unui punctaj maxim pentru vehiculele electrice. De asemenea, pentru criteriul referitor la gradul de poluare, autovehiculele electrice vor fi cotate cu maxim de punctaj.

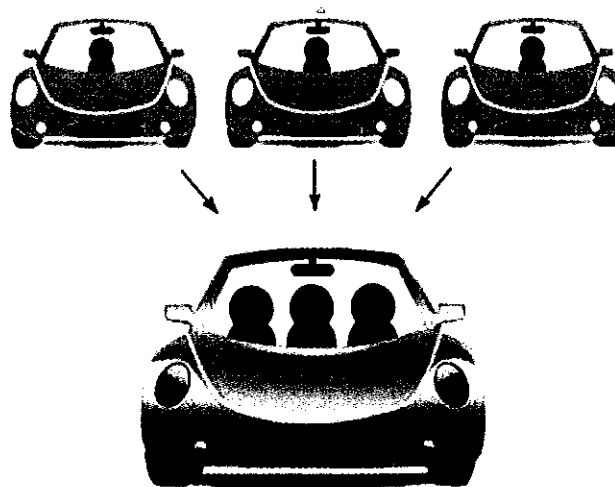


Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

→ **4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)**

Partajarea autoturismului ("car-pooling") este un concept potrivit căruia persoanele care au puncte de origine și de destinație apropiate utilizează în comun același autoturism pentru deplasare, fiind folosit în special pentru călătoriile în migrație alternantă (domiciliu - loc de muncă și invers) (figura 2.15). În prezent există puține astfel de situații, iar derularea de campanii de conștientizare în acest sens va avea un impact pozitiv asupra reducerii fluxurilor de vehicule, mai ales la orele de vârf când se înregistrează în prezent valori de trafic însemnate.



**Figura 2.15. Principiul conceptului "car-pooling".**

Sursa: <http://www.chamonix.net/english/transport/car-sharing>.

Acțiunea de intervenție propune conceperea și implementarea unor campanii de informare publică orientate către promovarea avantajelor aduse de partajarea utilizării autoturismelor ("car pooling"), în special în rândul elevilor/ studenților, funcționarilor publici și angajaților din mediul privat.

Va fi derulată câte o campanie în fiecare an din intervalul 2017-2030.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 21.000 Euro.



## 2.5. Managementul traficului

Managementul traficului reprezintă un element cheie pentru planificarea mobilității urbane. Acestea sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD pentru Municipiul Suceava acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse mai jos sunt estimate la valoarea de 8.396.000 Euro, din care numai cele aferente implementării sistemelor de management al traficului și parcării de tip Park&Ride sunt eligibile pentru finanțare prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Siguranță, Mediu, Eficiență economică*:

- 5.1. Implementare sisteme de management al traficului
- 5.5. Elaborare politica de parcare la nivel urban
- 5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
- 5.2. Realizarea unei aplicatii informatice care sa ofere informatii in timp real cu privire la problemele de trafic
- 5.7. Elaborare și implementare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice
- 5.6. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile
- 5.8. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor
- 5.9. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- 5.4. Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente



### → 5.1. Implementare sisteme de management al traficului

Acțiunea de intervenție presupune crearea unui sistem integrat de management al traficului în Municipiul Suceava care să cuprindă următoarele subsisteme:

- *Sistem de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, care va asigura prioritate de circulație pentru mijloacele de transport public în intersecțiile semnalizate/ semaforizate;*
- *Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor (contorizare și clasificare); 3) Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware;*
- *Extinderea sistemului de monitorizare video CCTV, cu precădere în intersecții;*
- *Amenajare/ reamenajare intersecții;*
- *Amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat.*

Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport.

Rezultatele estimate ca urmare a implementării unui sistem de management al traficului la nivel urban constau în optimizarea desfășurării circulației cu efecte în reducerea costurilor externe generate de congestie, poluare, emisii de dioxid de carbon.

Acesta reprezintă un proiect care va contribui la atingerea obiectivului specific al Priorității de Investiții 4.1 din cadrul POR 2014-2020, costurile acestuia fiind eligibile pentru a fi finanțate prin acest program.

Costuri estimate: 2.400.000 Euro

### → 5.5. Elaborare politică de parcare la nivel urban

În mod practic, fiecare deplasare a unui autoturism are ca punct final un spațiu de parcare. În consecință, gestionarea locurilor de parcare înseamnă gestionarea cererii de utilizare a autoturismului și a congestiei.

Acțiunea de intervenție presupune efectuarea unui studiu în vederea definirii politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcările publice.



Pentru aplicarea unei politici de parcare la nivelul orașului este necesară existența unui sistem de tarificare, care să descurajeze deplasările cu autovehiculul personal în mediul urban și în special în zona centrală.

Se recomandă aplicarea graduală a restricțiilor de parcare, pe măsură ce vor fi amenajate locuri de parcare în acord cu politica adoptată. Într-o primă etapă este imperios necesară degrevarea rețelei stradale de autovehiculele parcate pe carosabil în zone cu fluxuri importante de pietoni și/ sau de vehicule grele de marfă, unde apar frecvent probleme de siguranță a circulației.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 100.000 Euro.

### → 5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride

Prin această intervenție se propune amenajarea a 3 parcări de tip Park&Ride la ieșirea din zona de Sud-Vest a localității, pe DN 29 spre Botoșani, la ieșirea din Sud, pe DN2 și în zona podului peste Râul Suceava.

Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc.

Astfel, se va obține reducerea numărului de călătorii efectuate cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Suceava și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> provenite din traficul rutier.

Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier).

Valorile celor doi indicatori de rezultat propuși pentru monitorizarea gradului de îndeplinire al obiectivului Priorității de Investiții 4.1 din cadrul POR 2014-2020 (*Pasageri transportați în transportul public urban în România și Emisii GES provenite din transportul rutier*), vor fi influențate în mod favorabil ca urmare a implementării acestei acțiuni de intervenție.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 750.000 Euro.





→ **5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic**

Se propune realizarea unei aplicații informatice găzduită pe site-ul Primăriei Municipiului Suceava, care să ofere informații în timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc. și, totodată, să ofere posibilitatea utilizatorilor rețelei de transport să semnaleze zonele cu probleme de infrastructură, care necesită intervenții (lucrări de reabilitare etc.).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 22.000 Euro.

→ **5.7. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice**

Se propune programarea orară a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoiului menajer, etc.), astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim. Astfel, se vor diminua sursele generatoare de blocaje în trafic la nivelul orelor de vârf și / sau de incomodare a pietonilor și bicicliștilor.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

→ **5.6. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile**

Intervenția presupune realizarea unui studiu prin care să se identifice zonele cu vulnerabilitate ridicată (zonele aglomerate, zonele cu densitate rezidențială mare, cele din apropierea unităților de învățământ, a piețelor, etc.) din punct de vedere al siguranței circulației și prin care să se stabilească măsurile necesare de management al traficului în scopul reducerii vitezei de circulație.

La nivelul rețelei stradale a Municipiului Suceava au fost identificate zone în care viteza maximă de circulație este limitată la 30 km/h. Prin această propunere se recomandă extinderea acestor zone și instituirea restricțiilor cu ajutorul echipamentelor care să nu genereze efecte negative la nivel urban (zgomot, poluare, emisii de CO<sub>2</sub>).



Intervenția va asigura și implementarea măsurilor necesare (semnalistică de restricționare, obstacole care obligă la reducerea vitezei de deplasare etc.).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 100.000 Euro.

#### → 5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor

Prin acțiunea de intervenție se propune educația rutieră a tinerilor prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, etc., în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modurile de transport durabile. Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2017-2030 (14 campanii).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 7.000 Euro.

#### → 5.9. Derulare campanii de educație rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)

Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, acțiunea de intervenție propune realizarea unor 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.

Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2017-2030 (14 campanii).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 7.000 Euro.

#### → 5.4. Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente

Acțiunea de intervenție presupune suplimentarea capacității parcarilor de reședință prin reorganizarea spațiului și construirea de parcări colective inierbate/ subterane/ supraterane cu terasa verde.



Implementarea acestui proiect va sta la baza regenerării urbane, spațiul public din zonele cu locuințe colective putând fi redat cetățenilor.

În aceste facilitati de parcare vor fi amenajate si semnalizate vizibil locuri destinate exclusiv vehiculelor electrice, care vor avea acces la infrastructura de încărcare cu energie electrica.

Identificarea locurilor pretabile pentru aceste parcari rezidentiale se va realiza in cadrul unui studiu se specialitate.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 5.000.000 Euro.

## 2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Zona centrală reprezintă zona cu nivel ridicat de complexitate în care se impun intervenții în domeniul mobilității în sensul diminuării efectelor negative produse de autovehicule (atât de cele în mișcare, cât și de cele în staționare).

Punerea în valoare a spațiului public prin intermediul mobilității poate fi realizată prin atragerea cetățenilor, ca urmare a amenajării într-un mod atractiv și accesibil.

Complementar soluțiilor deja implementate, se propune reglementarea circulației astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale) și cu bicicleta. Într-o astfel de amenajare spațiul public va asigura continuitatea între centru polarizator – Piața Centrală (Str. Petru Rareș) și zona serviciilor contemporane (Piața 22 Decembrie - Strada Ștefan cel Mare – Complexul Comercial Bucovina). Măsurile alocate acestei tematici s-au regăsit și în cadrul tematicii "2.4. Mijloace alternative de mobilitate", fiind tratate în capitolul respectiv.

→ 6.1./ 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor

→ 6.2./ 4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale



## 2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Dezvoltarea infrastructurii pentru transportul public local, care include și un terminal intermodale de transport public urban/ județean/ interjudețean și amenajarea unor parcări de tip Park&Ride constituie proiecte a căror implementare va conduce la dezvoltarea intermodalității.

Intervențiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate, Eficiență economică, Mediu*.

- 7.1/ 2.2. Infrastructură pentru transportul public local
- 7.2./ 5.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride

Proiectele identificate au fost alocate și tematicilor 2.2. *Transport public*, 2.5. *Managementul traficului*, în cadrul cărora au fost detaliate.

## 2.8. Aspecte instituționale

Având în vedere că implementarea propunerilor din planul de acțiune este o etapă foarte importantă în procesul de orientare către o mobilitate durabilă, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. Sunt propuse măsuri organizaționale și operaționale structurate în două intervenții:

- 8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava
- 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători



→ **8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD**

Măsura constă în asigurarea resurselor necesare funcționării structurii interne ale cărei responsabilități se axează pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 117.600 Euro

→ **8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370**

Se recomandă ca funcționarea serviciului de transport public să se realizeze în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370.

Măsura constă în achiziția de servicii de consultanță pentru încheierea unui contract de servicii publice pentru transportul public de călători, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 30.000 Euro



# ETAPA A IIIa

## **P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.**



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

Monitorizarea este un instrument de management folosit pentru urmărirea progresului făcut în realizarea activităților proiectului. Aceasta se concentrează asupra analizei performanțelor pe termen scurt, comparate cu ceea ce s-a planificat. Ghidul de elaborare a PMUD alocă o secțiune specială etapei de monitorizare în cadrul procesului de elaborare a acestui document strategic (figura 1.1).

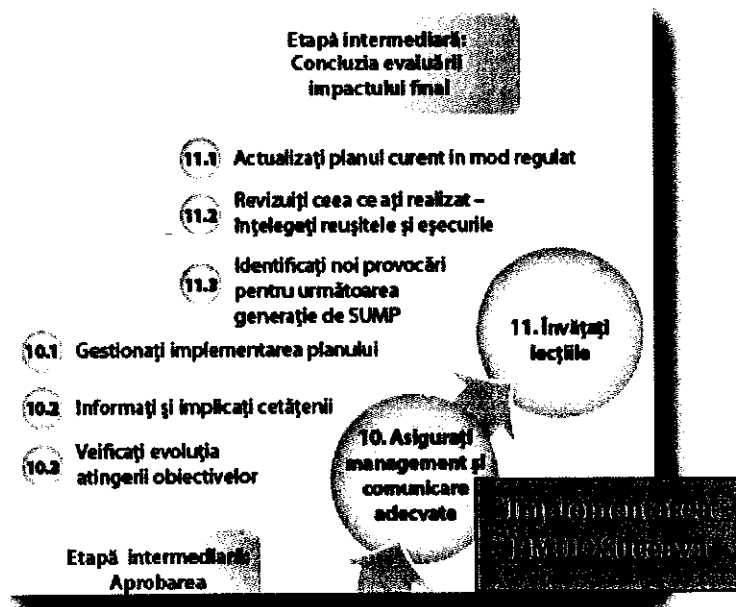


Figura 1.1. Etapele elaborării PMUD – monitorizarea implementării<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.



La nivel local, prin dispoziția Primarului nr. 750 din 10.04.2017 s-a stabilit componența Autorității Urbane Municipiul Suceava. Principala atribuție a Autorității Urbane este de a prioritiza și selecta proiectele finanțabile prin Axa prioritară 4 din cadrul POR, dar și proiectele finanțabile din alte axe prioritare ale POR, alte Programe Operaționale sau alte surse de finanțare. Autoritatea Urbană include și structura de management și implementare a documentelor programatice de dezvoltare urbană, astfel având rolul de a monitoriza și evalua aceste documente, respectiv: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Durabilă a Municipiului Suceava, **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă** și Documentul Justificativ pentru finanțare din Fonduri ESI 2014-2020.

Membrii structurii de management și implementare a PMUD au fost selectați pe baza competențelor și a experienței, ținând cont de principiile egalității de șanse, în vederea asigurării unui proces eficient de monitorizare și evaluare a documentului programatic de dezvoltare urbană a Municipiului Suceava. Competențele acestora acoperă diverse arii de expertiză, astfel încât procesul de îndeplinire a atribuțiilor delegate, respectiv de monitorizare și evaluare a documentelor strategice, să fie unul eficient. Structura Autorității Urbane municipiul Suceava are următoarea componență:

1.	Simona Loredana Strîmbeanu Iacoban	Compartiment Implementarea Proiectelor Finanțate din Fonduri Nerambursabile	Coordonator
2.	Cerasela Manuela Bejenar	Direcția Urbanism, Amenajarea Teritoriului și Fond Funciar	Membru
3.	Virginia Lazăr	Direcția Generală a Domeniului Public	Membru
4.	Simona Mariana Maxim	Direcția Buget, Contabilitate și Fiscalitate (Birou Buget)	Membru
5.	Florin Cerlincă	Direcția Generală Tehnică și de Investiții	Membru

#### **A. Planificarea monitorizării și evaluării documentului strategic**

În vederea asigurării unui proces de monitorizare și evaluare eficient și eficace a documentelor programatice de dezvoltare urbană durabilă după primirea notificării cu privire la conformitatea administrativă și admisibilitatea Documentului Justificativ pentru finanțare din fonduri ESI 2014-2020, coordonatorul Autorității Urbane va convoca membrii Autorității Urbane pentru a participa la ședința de demarare a procesului de monitorizare și evaluare a documentelor programatice de dezvoltare urbană. La această ședință vor participa toți membrii Autorității Urbane Municipiul Suceava. În cadrul ședinței se vor prezenta atribuțiile tuturor participanților, se vor aproba metodele de monitorizare și evaluare a documentelor strategice și se va stabili calendarul ședințelor de monitorizare, respectiv de evaluare a documentelor programatice privind dezvoltarea urbană.





## **B. Monitorizarea și evaluarea documentului programatic**

**Monitorizarea și evaluarea internă a PMUD** va fi realizată de către membrii Autorității Urbane Municipiul Suceava pe toată perioada de programare stabilită în cadrul documentului strategic, respectiv până în anul 2023.

În activitatea de monitorizare și evaluare a documentului strategic se vor utiliza următoarele tipuri de ședințe:

- ședințe anuale de monitorizare a documentului strategic;
- ședință de evaluare preliminară a documentului strategic;
- ședință de evaluare finală a documentului strategic;
- ședințe ad-hoc de monitorizare/evaluare a documentului strategic.

### **Ședințele anuale de monitorizare a documentului strategic**

Ședințele vor avea în vedere:

- monitorizarea stadiului proiectelor propuse în cadrul documentului strategic;
- stabilirea activităților pe următorul an și a responsabililor pentru fiecare activitate în parte;
- prezentarea eventualelor probleme identificate în îndeplinirea atribuțiilor desemnate.

În vederea realizării activităților de monitorizare propuse se vor formula note interne către departamentele/serviciile din cadrul Primăriei Municipiului Suceava în vederea colectării datelor și informațiilor necesare cu privire la stadiul proiectelor inițiate de municipalitate.

Acțiunile necesare pentru realizarea ședinței anuale de monitorizare vor fi inițiate și finalizate în primul semestru al anului și vor viza activitățile realizate în anul anterior ședinței de monitorizare. Ca urmare a desfășurării ședinței de monitorizare va rezulta un Raport de monitorizare, elaborat în 3 zile de la momentul desfășurării ședinței de monitorizare, semnat de toți membrii desemnați în Autoritatea Urbană.

### **Ședința de evaluare preliminară a PMUD**

Ședința va avea în vedere:

- stadiul atingerii indicatorilor stabiliți în planul de implementare a PMUD;
- gradul de atingere a obiectivelor stabilite în cadrul PMUD;
- analiza problemelor apărute sau ce se previzionează;
- analiza recomandărilor venite din partea autorităților implicate în procesul de implementare a mobilității urbane durabile;
- propunerea de soluții în vederea atingerii obiectivelor și indicatorilor stabiliți în cadrul PMUD.



Desfășurarea ședinței de evaluare preliminară va presupune realizarea următoarelor activități:

- Colectarea datelor necesare evaluării stadiului indicatorilor PMUD, respectiv transmiterea de adrese către instituții de interes local, regional și național și centralizarea informațiilor primite;
- Organizarea unei întâlniri în cadrul căreia se va stabili modul de lucru pentru realizarea evaluării preliminare a documentului strategic;
- Elaborare și aprobare Raport preliminar de evaluare.

Ședința de evaluare preliminară a documentului strategic va fi realizată în anul 2020, după revizuirea Documentului Justificativ privind finanțarea din fonduri ESI 2014-2020.

### **Ședința de evaluare finală a documentului strategic**

Ședința va avea în vedere:

- stadiul atingerii indicatorilor stabiliți în planul de implementare a PMUD;
- gradul de atingere a obiectivelor stabilite în cadrul documentului strategic;
- impactul documentului strategic la nivel local.

Desfășurarea ședinței de evaluare finală va presupune realizarea următoarelor activități:

- Colectarea datelor necesare evaluării stadiului indicatorilor PMUD, respectiv transmiterea de adrese către instituții de interes local, regional și național și centralizarea informațiilor primite;
- Organizarea unei întâlniri în cadrul căreia se va stabili modul de lucru pentru realizarea evaluării finale a documentului strategic;
- Elaborare și aprobare Raport final de evaluare.

Ședința de evaluare finală a documentului strategic va fi realizată în a doua jumătate a anului 2023.

În cazul apariției situațiilor cu risc, membrii Autorității Urbane Municipiul Suceava vor organiza **ședințe ad-hoc de monitorizare/ evaluare a PMUD**. Astfel de ședințe pot viza activități generate de necesitatea revizuirii documentului strategic, de apariția de riscuri în implementarea documentului strategic, de situații neprevăzute.

### **Indicatori de monitorizare a PMUD**

Principalii indicatori care oferă o imagine asupra performanțelor obținute ca urmare a implementării proiectelor propuse în planul de acțiune sunt prezentați în tabelul următor.



Tabelul 1.1. Indicatori de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava.

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2016	Valoare țintă, 2023	Valoare țintă, 2030	Sursa datelor
1.	Autobuze electrice	autobuz	0	40	40	Documente de implementare a intervenției
2.	Sisteme de e-ticketing	unitate	0	1	1	Documente de implementare a intervenției
3.	Parcări de tip Park&Ride	parcare	0	3	5	Documente de implementare a intervenției
4.	Sistem de management la traficului	unitate	0	1	1	Documente de implementare a intervenției
5.	Campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	Campanie/an	0	7 (1/an, perioada 2017-2023)	7 (1/an, perioada 2024-2030)	Documente de implementare a intervenției
6.	Piste dedicate circulației bicicletelor	km	15	50	50	Documente de implementare a intervenției
7.	Noi locuri de parcare în parcări de reședință amenajate/ reabilitarea celor existente	locuri	0	Mimim 3000	Mimim 5000	Documente de implementare a intervenției
8.	Infrastructura necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare)	unități	0	75 În afara celor incluse în Scenariul „A face minim 2023”	150 În afara celor incluse în Scenariul „A face minim 2023”	Documente de implementare a intervenției
9.	Pondere de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	%	53,0	60,5	69,0	Determinare analitică/ Anchete
10.	Indicele de motorizare	Autoturisme/ 1000 locuitori	317	387	447	Date statistice
11.	Parcursul mediu zilnic al autoturismelor	Vehicule*km	615.968	698.521	671.968	Determinare analitică



Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2016	Valoare țintă, 2023	Valoare țintă, 2030	Sursa datelor
12.	Pasageri transportați în transportul public urban	Pasageri/an	3.165.401	3.758.914	4.352.426	Determinare analitică/ Anchete de trafic
13.	Emisii GES provenite din transportul rutier	mii tone echivalent CO <sub>2</sub> /an	56,04	51,95 (Scenariul „A face minim 2023”: 57,56)	45,27 (Scenariul „A face minim 2030”: 55,27)	Determinare analitică

La nivel intern, principalele mecanisme de monitorizare, control și evaluare a obiectivelor și indicatorilor stabiliți în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă sunt următoarele:

*Tabelul 1.2. Mecanisme de monitorizare, control și evaluare a obiectivelor PMUD.*

Nr. crt	Mecanisme de monitorizare și evaluare	Responsabil	Ce se urmărește	Modalitate de consemnare
1.	<b>Ședință de demarare a procesului de monitorizare și evaluare</b>	Membrii AU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stabilirea metodelor de comunicare;</li> <li>▪ Stabilirea calendarului ședințelor ulterioare;</li> <li>▪ Repartizarea atribuțiilor persoanelor implicate;</li> <li>▪ Stabilirea metodelor de monitorizare și evaluare a documentului strategic;</li> <li>▪ Revizuirea riscurilor, dacă este cazul.</li> </ul>	Minută ședinței de demarare a procesului de monitorizare și evaluare
2.	<b>Ședințe anuale de monitorizare</b>	Membrii AU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Monitorizarea stadiului proiectelor;</li> <li>▪ Analiza strategiei de management a riscurilor;</li> <li>▪ Stabilirea activităților pentru următoarea perioadă;</li> <li>▪ Prezentare probleme identificate.</li> </ul>	Raport anual de monitorizare
3.	<b>Ședință de evaluare preliminară</b>	Membrii AU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadiul atingerii indicatorilor stabiliți;</li> <li>▪ Gradul de atingere a obiectivelor stabilite;</li> <li>▪ Analiza problemelor apărute sau ce se previzionează;</li> </ul>	Raport preliminar de evaluare



			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analiza recomandărilor venite din partea autorităților implicate în procesul de implementare a dezvoltării urbane durabile;</li> <li>▪ Propunerea de soluții în vederea atingerii obiectivelor și indicatorilor stabiliți.</li> </ul>	
4.	<b>Ședința de evaluare finală</b>	Membrii AU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadiul atingerii indicatorilor stabiliți;</li> <li>▪ Gradul de atingere a obiectivelor stabilite;</li> <li>▪ Impactul documentului strategic la nivel local.</li> </ul>	Raport final de evaluare
5.	<b>Ședințe ad-hoc de monitorizare/ evaluare a PMUD</b>	Membrii AU	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Situații neprevăzute apărute în perioada de implementare a documentului strategic.</li> </ul>	Minute ale ședințelor ad-hoc de monitorizare/ evaluare

Instrumentele și mijloacele de monitorizare și evaluare prezentate anterior sunt utilizate în vederea atingerii obiectivelor și indicatorilor propuși în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava - revizuit pentru perioada 2017-2023.

**Calendarul activităților de monitorizare și evaluare** este prezentat în tabelul următor:

Mijloace de monitorizare și evaluare	2018		2019		2020		2021		2022		2023	
	Sem. I	Sem. II	Sem. I	Sem. II	Sem. I	Sem. II	Sem. I	Sem. II	Sem. I	Sem. II	Sem. I	Sem. II
Ședință de demarare a procesului de monitorizare și evaluare	■											
Ședințe anuale de monitorizare			■		■		■		■		■	
Ședință preliminară de evaluare					■							
Ședință finală de evaluare												■



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

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate (conform ghidului european), pentru implementarea și asigurarea unei coordonări coerente și rapide atât pe orizontală, cât și pe verticală, se propune constituirea unui comitet de monitorizare la nivel local.

Comitetul de monitorizare pentru PMUD al Municipiului Suceava va include, în funcție de caracterul discuțiilor tehnice, reprezentanți ai următorilor actori locali, cu următoarele responsabilități:

→ *Reprezentanți ai Autorității Urbane Municipiul Suceava – din rândul cărora este desemnat un coordonator*

Prin dispoziția Primarului nr. 750 din 10.04.2017 s-a stabilit componența Autorității Urbane Municipiul Suceava. Principala atribuție a Autorității Urbane este de a prioritiza și selecta proiectele finanțabile prin Axa prioritară 4 din cadrul POR, dar și proiectele finanțabile din alte axe prioritare ale POR, alte Programe Operaționale sau alte surse de finanțare. Autoritatea Urbană include și structura de management și implementare a documentelor programatice de dezvoltare urbană, astfel având rolul de a monitoriza și evalua aceste documente, respectiv: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Durabilă a Municipiului Suceava, **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă** și Documentul Justificativ pentru finanțare din Fonduri ESI 2014-2020.

Membri Autorității Urbane vor participa la culegerea datelor pentru cuantificarea indicatorilor. De asemenea, vor oferi informații cu privire la stadiile de implementare a proiectelor și măsurilor la momentul întocmirii raportului de monitorizare.

→ *Reprezentanți ai Poliției Municipiului Suceava/ Poliției Locale Suceava*

Unul dintre obiectivele strategice ale PMUD se referă la siguranța cetățenilor. Prin participarea activă în cadrul comitetului de monitorizare, reprezentanții Poliției Municipiului Suceava / Poliției Locale Suceava vor putea identifica aspecte care necesită adaptarea conținutului bazei de date actuale privind statistica accidentelor



(de exemplu, introducerea în baza de date a unui câmp nou care relaționează accidentul cu obiective sociale din oraș - școli, grădinițe, spitale).

De asemenea, vor evalua componentele de siguranța circulației din studiile tehnico-economice care vor sta la baza proiectelor.

→ *Reprezentanți ai operatorilor de transport public (local, județean)*

Intervențiile propuse în domeniul transportului public constituie o parte consistentă a PMUD al Municipiului Suceava. Operatorii de transport public vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

→ *Reprezentanți ai administratorului și operatorului de de transport feroviar (CFR Infrastructură, CFR Călători, operatori privați)*

Reprezenții transportului feroviar vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

→ *Reprezentanți ai mediului educațional (nivel universitar și preuniversitar)*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Municipiul Suceava.

→ *Reprezentanți ai Inspectoratului pentru Situații de Urgență "Bucovina" - Suceava*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Municipiul Suceava.

→ *Reprezentanți ai societății civile*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Municipiul Suceava.

Municipiul Suceava va asigura finanțarea anuală a următoarelor activități ale comitetului de monitorizare:

- dezvoltarea de tehnologii și tehnici de colectare a datelor;
- colectarea efectivă a datelor;
- prelucrarea datelor;
- actualizare permanentă a modelului de transport;
- analize periodice ale sistemului de transport;
- raportare transparentă.

În acord cu procedura de evaluare a implementării PMUD, periodic vor fi realizate ajustările necesare în Planul de Acțiune, în funcție de evoluția procesului de implementare și dinamica economiei locale și regionale.



# ANEXE





# **ANEXA 1. VALORILE FLUXURILOR DE TRAFIC 2016, 2023, 2030**

Tabelul A1.1. Valorile fluxurilor de trafic - în secțiune, anul 2016,  
scenariul de bază, MZA, vehicule etalon.

Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
8	4	7	Bd. Acad. Vasile Grecu	25139	249	215	238	Str. Bistritei	5462
18	12	13	Calea Obcinelor	25631	256	7	242	Calea Obcinelor	31772
19	6	13	Calea Obcinelor	13130	263	243	244	Str. Rulmentului	2446
23	14	15	Bd. 1 Mai	25898	264	240	244	Str. Rulmentului	2446
25	15	16	Bd. 1 Mai	25898	268	240	245	Str. Slatioarei	2446
30	13	14	Calea Obcinelor	12500	269	238	246	Str. Slatioarei	2446
35	18	20	Str. Ana Ipatescu	12567	270	245	246	Str. Slatioarei	2446
36	19	20	Str. Ana Ipatescu	12724	275	247	248	Bd. Corneliu Coposu	14662
49	25	26	Calea Unirii	29906	286	217	252	Str. Victoriei	6374
52	26	27	Calea Unirii	30239	287	250	252	Str. Victoriei	6374
54	27	28	Calea Unirii	33781	295	206	255	Bd. Gavril Tudoras	2519
57	24	30	Bd. 1 Mai	32366	297	239	256	Str. Statiunii	10264
60	9	30	Str. Stefan cel Mare	32691	298	221	256	Str. Statiunii	10264
64	32	33	Str. Mihail Kogalniceanu	7473	303	258	259	Str. Statiunii	2478
68	36	5662	Str. Traian Vuia	18299	306	259	260	Str. Statiunii	2478
72	36	38	Str. Traian Vuia	8771	309	260	261	Aleea Gavril Tudoras	2478
73	37	38	Str. Traian Vuia	8771	310	255	261	Aleea Gavril Tudoras	2478
74	36	39	Str. Traian Vuia	9574	312	205	262	Str. Statiunii	2478
75	37	39	Str. Traian Vuia	6799	313	258	262	Str. Statiunii	2478
77	37	40	Str. Traian Vuia	14706	316	223	264	Str. Statiunii	12963
79	39	41	Str. Cernauti	2776	317	239	264	Str. Statiunii	12963
81	40	41	Str. Cernauti	2372	324	255	267	Bd. Gavril Tudoras	42
82	34	42	Str. Cernauti	3395	325	221	268	Bd. Gavril Tudoras	42
84	34	43	Str. Mircea Septilici	4297	326	267	268	Bd. Gavril Tudoras	42
86	42	43	Str. Cernauti	1753	333	223	271	Str. Victoriei	10330
93	44	45	Str. Mihai Viteazul	9324	334	250	271	Str. Victoriei	10330
97	45	47	Str. Mihai Viteazul	10538	338	273	274	Str. Slatioarei	2699
98	44	48	Str. Mihai Eminescu	10082	346	249	276	Str. Viitorului	3956
100	47	48	Str. Mihai Eminescu	11000	347	250	276	Str. Viitorului	3956
103	11	50	Calea Unirii	20919	348	239	277	Str. Slatioarei	2699
105	11	51	Str. Petru Rares	4230	349	274	277	Str. Slatioarei	2699
107	50	51	Str. Petru Rares	5155	353	221	281	Bd. Gavril Tudoras	10619
113	53	55	DJ 208A	4901	358	273	283	Str. Slatioarei	2699
117	58	195	Bd. 1 Decembrie 1918	12826	359	249	283	Str. Slatioarei	621
119	5	59	Bd. 1 Decembrie 1918	13416	361	281	284	Bd. Gavril Tudoras	10619
120	58	59	Bd. 1 Decembrie 1918	12826	362	284	285	Bd. Gavril Tudoras	12697
122	56	191	Str. Ion Irimescu	11009	364	285	286	Bd. Gavril Tudoras	12697
125	191	192	Str. Ion Irimescu	11009	365	214	286	Bd. Gavril Tudoras	12697
129	59	193	Str. Ion Irimescu	10647	366	249	287	Str. Slatioarei	4577
130	192	193	Str. Ion Irimescu	11009	367	238	287	Str. Slatioarei	4577
131	5	194	Bd. Sofia Vicoveanca	16757	372	283	289	fără denumire	2078
133	5	195	Bd. 1 Decembrie 1918	13648	374	284	289	fără denumire	2078
138	193	196	fără denumire	447	376	208	292	Bd. Corneliu Coposu	14726
140	196	197	fără denumire	984	377	247	292	Bd. Corneliu Coposu	14971
141	194	197	fără denumire	984	378	248	293	Bd. Corneliu Coposu	14662
150	194	200	Bd. Sofia Vicoveanca	16485	379	241	293	Bd. Corneliu Coposu	14662
160	58	206	Str. Victoriei	2519	380	241	294	Bd. Corneliu Coposu	14662
168	208	209	Bd. Gavril Tudoras	11076	393	292	301	Str. Castanilor	245
170	209	210	Bd. Gavril Tudoras	5543	395	301	302	Str. Castanilor	245
172	210	214	Bd. Gavril Tudoras	10261	396	209	303	Str. Bistritei	5533
176	213	214	fără denumire	10163	398	303	304	Str. Bistritei	5533
182	208	215	fără denumire	12583	399	220	304	Str. Bistritei	5533
184	213	215	fără denumire	7121	400	220	305	Bd. 1 Decembrie 1918	30334
187	217	218	Str. Victoriei	3332	409	307	308	fără denumire	245
189	195	219	Bd. 1 Decembrie 1918	23644	411	302	307	fără denumire	245
192	219	220	Bd. 1 Decembrie 1918	30707	412	305	308	fără denumire	245
198	210	219	Str. Bistritei	4717	413	294	309	Bd. Corneliu Coposu	14662
208	205	223	Str. Victoriei	2478	414	207	309	Bd. Corneliu Coposu	14662
246	217	237	Str. Bistritei	3042	416	207	310	Calea Obcinelor	29330
247	213	237	Str. Bistritei	3042	420	243	312	Str. Leonard Mociulschi	2446
248	218	238	Str. Bistritei	3332	421	242	312	Str. Leonard Mociulschi	2446



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
426	310	314	Calea Obcinelor	29326	723	443	446	Str. Universitatii	6676
427	242	314	Calea Obcinelor	29326	724	442	446	Str. Universitatii	6676
455	7	326	Bd. George Enescu	19453	728	24	448	Str. Universitatii	6676
477	320	336	Aleea Lalelelor	2653	729	444	448	Str. Universitatii	6676
479	320	337	Aleea Lalelelor	2653	730	23	450	Str. Universitatii	15603
501	319	346	Aleea Lalelelor	2653	731	434	450	Str. Universitatii	14593
506	336	348	Aleea Lalelelor	2653	733	450	451	Str. Oituz	1010
507	319	348	Aleea Lalelelor	2653	736	451	452	Str. Leca Morariu	174
509	346	350	Aleea Lalelelor	2653	739	452	453	Str. Leca Morariu	174
555	345	374	Bd. George Enescu	21551	740	447	454	Str. Leca Morariu	359
558	373	374	fără denumire	1860	746	454	457	Str. Leca Morariu	359
563	350	376	Aleea Lalelelor	2653	749	457	459	Str. Leca Morariu	359
565	373	376	fără denumire	1860	755	461	462	Str. Marasesti	7118
566	23	377	Bd. George Enescu	23412	758	441	463	Str. Universitatii	6676
567	374	377	Bd. George Enescu	23412	759	437	463	Str. Universitatii	10682
584	23	388	Bd. George Enescu	24848	760	459	464	Str. Leca Morariu	359
590	326	390	Bd. George Enescu	19453	762	463	464	fără denumire	4006
591	321	390	Bd. George Enescu	23387	767	453	467	Str. Leca Morariu	3647
593	345	391	Bd. George Enescu	20758	768	464	467	Str. Leca Morariu	3647
597	392	393	Bd. George Enescu	18130	777	453	472	Str. Leca Morariu	3821
599	393	394	Bd. George Enescu	18969	778	471	472	Str. Leca Morariu	3821
603	395	396	Str. Zorilor	2614	781	470	473	Str. Leca Morariu	3821
605	396	397	Str. Zorilor	1571	784	473	474	Str. Leca Morariu	3821
609	395	397	Str. Scurta	4374	785	471	474	Str. Leca Morariu	3821
611	390	399	Str. Zorilor	3934	797	480	481	Str. Oituz	836
612	399	400	Str. Zorilor	3934	800	451	482	Str. Oituz	836
616	207	402	Calea Obcinelor	26164	802	481	483	Str. Oituz	836
617	12	402	Calea Obcinelor	25631	803	482	483	Str. Oituz	836
619	401	403	Str. Lucaefarului	533	813	388	487	Bd. George Enescu	18229
620	402	403	Str. Lucaefarului	533	815	21	488	Str. Marasesti	6686
631	396	407	Str. Zorilor	4185	816	486	488	Str. Marasesti	7545
633	394	408	Bd. George Enescu	18969	818	487	490	Str. Miron Costin	860
634	321	408	Bd. George Enescu	18969	819	488	490	Str. Miron Costin	860
642	409	411	Str. Lazar Vicol	2507	821	305	491	Bd. 1 Decembrie 1918	30089
643	393	411	Str. Lazar Vicol	5660	824	491	492	Bd. 1 Decembrie 1918	30089
644	409	412	Str. Lazar Vicol	2595	825	6	492	Bd. 1 Decembrie 1918	30089
645	400	412	Str. Lazar Vicol	5748	826	6	493	Bd. 1 Mai	16959
648	411	413	fără denumire	3153	830	14	493	Bd. 1 Mai	16959
649	412	413	fără denumire	3153	845	200	501	Bd. Sofia Vicoveanca	16485
652	409	417	Str. Lazar Vicol	1556	858	398	510	Bd. 1 Mai	26416
658	391	419	Str. Zorilor	2629	859	16	510	Bd. 1 Mai	25898
660	407	420	Str. Zorilor	2629	889	24	518	Str. Universitatii	366
661	419	420	Str. Zorilor	2629	893	519	520	Str. Alexandru Cel Bun	366
664	417	421	Str. Lazar Vicol	1556	894	518	520	Str. Alexandru Cel Bun	366
665	407	421	Str. Lazar Vicol	1556	929	519	536	Str. Stefan Tomsa	366
668	395	422	Str. Zorilor	533	931	525	536	fără denumire	366
674	401	426	Str. Zorilor	533	932	525	537	Str. Nicoale Titulescu	366
675	422	426	Str. Zorilor	533	933	532	537	Str. Nicoale Titulescu	366
676	397	427	Str. Scurta	5944	934	530	538	Str. Stefan Dracinschi	1102
683	345	429	Aleea Lalelelor	793	937	532	539	Str. Stefan Dracinschi	1102
684	376	429	Aleea Lalelelor	793	938	538	539	Str. Stefan Dracinschi	1102
685	391	430	Bd. George Enescu	18130	939	532	540	Str. Nicoale Titulescu	723
686	392	430	Bd. George Enescu	18130	990	540	560	Str. Nicoale Titulescu	723
691	398	432	Str. Scurta	3707	991	530	561	Str. Alexandru Cel Bun	1102
692	431	432	Str. Scurta	3707	993	561	562	Str. Alexandru Cel Bun	1102
696	433	434	Aleea Venus	232	996	10	563	Str. Stefan cel Mare	26639
697	427	435	Str. Scurta	5944	999	560	561	Str. Stefan Dracinschi	723
698	431	435	Str. Scurta	3707	1000	561	564	Str. Stefan Dracinschi	723
700	433	436	Aleea Saturn	232	1001	563	564	Str. Stefan Dracinschi	1737
701	435	436	Aleea Saturn	2701	1002	562	564	Str. Stefan Dracinschi	1014
702	434	437	Str. Universitatii	14361	1006	10	567	Str. Ana Ipatescu	20576
704	436	437	fără denumire	2470	1009	54	568	Str. Mitropoliei	6786
705	398	438	Bd. 1 Mai	29630	1011	568	569	Str. Mitropoliei	6569
706	24	438	Bd. 1 Mai	29630	1014	517	577	Str. Alexandru Cel Bun	88
713	441	442	Str. Universitatii	6676	1015	562	578	Str. Alexandru Cel Bun	88
717	443	444	Str. Universitatii	6676	1016	577	578	Str. Alexandru Cel Bun	88



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
1017	54	579	Str. Parcului	6544
1019	55	580	Str. Parcului	6544
1020	579	580	Str. Parcului	6544
1021	567	581	Str. Ana Ipatescu	20576
1024	581	582	Str. Tipografiei	450
1032	582	585	Str. Tudor Vladimirescu	450
1033	585	586	Str. Tudor Vladimirescu	450
1034	569	586	Str. Tudor Vladimirescu	450
1041	517	587	Str. Samoil Isopescu	88
1042	587	588	Str. Samoil Isopescu	218
1046	589	590	Str. Samoil Isopescu	218
1047	588	590	Str. Samoil Isopescu	218
1048	568	591	Str. Samoil Isopescu	218
1049	589	591	Str. Samoil Isopescu	218
1059	569	594	Str. Mitropoliei	6118
1064	596	597	Str. Parcului	309
1065	55	597	Str. Parcului	658
1070	600	602	Aleea Cetatii	389
1071	597	602	Aleea Cetatii	389
1073	596	603	DC69	309
1077	52	607	Str. Ana Ipatescu	18033
1078	18	607	Str. Ana Ipatescu	19986
1079	594	608	Str. Mitropoliei	6118
1080	52	608	Str. Mitropoliei	9080
1085	609	610	Str. Ion Voda Viteazul	1953
1086	608	611	Str. Ion Voda Viteazul	3184
1090	611	615	Str. Iancu Flondor	3184
1092	610	615	fără denumire	1953
1095	609	617	Str. Ion Voda Viteazul	1953
1096	607	617	Str. Ion Voda Viteazul	1953
1104	18	620	Str. Ana Ipatescu	12780
1105	19	620	Str. Ana Ipatescu	12780
1108	19	622	Str. Ana Ipatescu	19773
1118	622	628	Str. Ana Ipatescu	19773
1119	11	628	Str. Ana Ipatescu	19773
1124	633	634	Str. Mirautilor	139
1126	634	635	Str. Mirautilor	139
1131	625	636	Str. Mirautilor	3798
1132	635	637	Str. Mirautilor	139
1133	636	637	Str. Mirautilor	139
1134	11	638	Str. Mirautilor	3798
1135	625	638	Str. Mirautilor	3798
1147	50	643	Calea Unirii	26074
1174	25	659	Calea Unirii	29906
1175	644	659	Calea Unirii	29318
1181	28	5660	Calea Unirii	33781
1188	680	681	Str. Mihai Viteazul	6118
1190	9	682	Str. Stefan cel Mare	26647
1191	522	682	Str. Stefan cel Mare	26647
1193	681	683	Str. Mihai Viteazul	6118
1196	684	685	Str. Mihai Viteazul	11458
1199	685	686	Str. Mihai Viteazul	8562
1201	686	687	Str. Mihai Viteazul	8555
1202	687	688	Str. Mihai Viteazul	8555
1204	688	689	Str. Mihai Viteazul	3700
1207	44	690	Str. Mihai Viteazul	2212
1208	45	691	Str. Nicolae Balcescu	14282
1212	52	693	Str. Ana Ipatescu	26037
1213	581	693	Str. Ana Ipatescu	20126
1215	10	695	Str. Stefan Cel Mare	6063
1217	695	696	Str. Stefan Cel Mare	3928
1219	696	697	Str. Stefan Cel Mare	4343
1221	697	698	Str. Stefan Cel Mare	570
1223	52	696	Str. Mitropoliei	5510
1225	522	699	Str. Stefan cel Mare	26647
1227	699	700	Str. Stefan cel Mare	27848

Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
1228	563	700	Str. Stefan cel Mare	26621
1229	685	700	Str. Trandafirilor	2960
1231	699	701	Aleea Anastasia Crimca	3870
1232	684	701	Aleea Anastasia Crimca	3870
1246	686	706	Str. Republicii	71
1247	705	706	Str. Republicii	71
1257	688	710	Str. Alexandru Ienceanu	4855
1258	710	711	Str. Alexandru Ienceanu	2800
1260	705	712	Str. Vasile Bumbac	2871
1261	708	712	Str. Vasile Bumbac	4359
1262	705	711	fără denumire	2800
1263	695	712	fără denumire	7230
1266	698	713	Aleea Nucului	570
1267	707	713	Str. Vasile Bumbac	2660
1287	708	720	Str. Vasile Bumbac	5864
1288	713	720	Str. Vasile Bumbac	2091
1289	697	720	Str. Libertatii	3773
1293	721	722	Str. Mihai Eminescu	12584
1295	721	723	Str. Nicolae Balcescu	16151
1296	20	723	Str. Nicolae Balcescu	10736
1298	721	725	Str. Ciprian Porumbescu	3567
1299	707	725	Str. Ciprian Porumbescu	5411
1303	725	726	fără denumire	1844
1304	707	726	fără denumire	2751
1306	689	727	Str. Ciprian Porumbescu	4595
1307	726	727	Str. Ciprian Porumbescu	4595
1309	690	731	fără denumire	2556
1311	729	730	fără denumire	2556
1312	691	730	fără denumire	2556
1314	729	732	fără denumire	2556
1315	731	732	fără denumire	2556
1316	47	733	Str. Vasile Alecsandri	4607
1317	49	733	Str. Vasile Alecsandri	7208
1323	723	739	Str. Nicolae Balcescu	16635
1324	722	739	fără denumire	16355
1325	722	740	Str. Nicolae Balcescu	16839
1326	691	740	Str. Nicolae Balcescu	16839
1328	734	741	Str. Curtea Domneasca	1426
1329	738	742	Str. Curtea Domneasca	1426
1330	741	742	Str. Curtea Domneasca	1426
1332	738	743	Str. Curtea Domneasca	1426
1333	733	744	Str. Curtea Domneasca	2712
1334	743	744	Str. Curtea Domneasca	1426
1337	745	746	Str. Petru Rares	4496
1338	734	746	Str. Petru Rares	7960
1345	744	749	Str. Dimitrie Onciul	1286
1349	739	752	Str. Meseriasilor	1286
1352	752	753	Str. Meseriasilor	1286
1355	749	753	Str. Plaiesilor	1286
1366	447	782	Str. Marasesti	7069
1367	462	782	Str. Marasesti	7118
1368	461	783	Str. Marasesti	7118
1369	469	783	Str. Marasesti	8588
1370	469	784	Str. Marasesti	4934
1372	784	785	Str. Marasesti	4934
1373	470	785	Str. Marasesti	4934
1374	480	786	Str. Marasesti	7545
1375	486	786	Str. Marasesti	7545
1377	22	787	Str. Marasti	13939
1379	48	788	Str. Mihai Eminescu	15322
1380	690	789	Str. Mihai Viteazul	4769
1382	789	790	Str. Mihai Viteazul	3279
1383	689	790	Str. Mihai Viteazul	3279
1384	683	791	Str. Mihai Viteazul	6118
1385	684	791	Str. Mihai Viteazul	6885
1386	9	792	Str. Mihai Viteazul	6044



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
1387	680	792	Str. Mihai Viteazul	6118	1579	866	867	Str. Zamcei	6074
1388	30	793	Str. Marasesti	6785	1581	867	868	Str. Zamcei	3057
1389	447	793	Str. Marasesti	6710	1583	868	869	Str. Zamcei	3057
1390	792	793	Str. Mihai Viteazul	75	1585	869	870	Str. Zamcei	3057
1391	782	794	Str. 6 Noiembrie	767	1586	854	871	Str. Zamcei	1617
1393	794	795	Str. Mihai Viteazul	767	1587	870	871	Str. Zamcei	1617
1394	791	795	Str. Mihai Viteazul	767	1590	389	873	Str. Narciselor	884
1404	783	798	Str. 6 Noiembrie	1470	1593	389	874	Str. Narciselor	884
1407	798	799	Str. 6 Noiembrie	1470	1594	388	875	Str. Narciselor	7033
1421	797	805	Str. 6 Noiembrie	275	1595	874	875	Str. Narciselor	884
1436	805	809	Str. 6 Noiembrie	5664	1596	487	876	Bd. George Enescu	17370
1437	809	810	Str. 6 Noiembrie	5664	1597	21	876	Bd. George Enescu	16145
1439	689	811	Str. 6 Noiembrie	4174	1602	877	878	Str. Grigore Ureche	4100
1440	810	811	Str. 6 Noiembrie	5664	1603	865	879	Str. Grigore Ureche	4681
1444	805	812	Str. Mihai Eminescu	2580	1605	877	880	Str. Grigore Ureche	4100
1447	812	813	Str. Mihai Eminescu	2580	1606	876	880	Str. Grigore Ureche	8389
1448	22	813	Str. Mihai Eminescu	1718	1612	878	898	Str. Octav Bancila	8747
1455	789	815	Str. Simion Fl. Marian	1490	1614	898	899	Str. Octav Bancila	686
1456	811	816	Str. Simion Fl. Marian	1490	1617	875	900	Str. Dimitrie Cantemir	6150
1457	815	816	Str. Simion Fl. Marian	1490	1619	899	900	Str. Nicolae Costin	6150
1465	797	818	Str. 6 Noiembrie	1470	1620	880	901	Str. Grigore Ureche	4288
1466	799	818	Str. 6 Noiembrie	1470	1625	898	903	Str. Ion Neculce	4288
1469	470	819	Str. Marasesti	8755	1627	903	904	Str. Ion Neculce	2095
1470	480	819	Str. Marasesti	8381	1629	903	905	Str. Ion Neculce	2193
1471	797	819	Str. Oituz	5746	1631	901	906	Str. Dimitrie Cantemir	4288
1483	813	823	Str. Ion Ghe. Sbierea	862	1632	902	906	Str. Dimitrie Cantemir	2095
1484	787	823	Str. Ion Ghe. Sbierea	862	1633	905	906	Str. Ion Neculce	2193
1487	825	826	Str. Ion Ghe. Sbierea	719	1634	902	907	Str. Ion Neculce	2095
1488	787	826	Str. Ion Ghe. Sbierea	719	1635	904	907	Str. Ion Neculce	2095
1492	33	829	Str. Petru Rares	659	1640	897	909	Str. Visinilor	1221
1495	828	830	Str. Ion Ghe. Sbierea	334	1642	909	910	Str. Visinilor	2105
1497	21	831	Str. Marasesti	13015	1643	870	910	Str. Visinilor	2105
1499	831	832	Str. Marasesti	10040	1649	911	912	Str. Ion Neculce	3682
1501	832	833	Str. Marasesti	10040	1650	867	912	Str. Ion Neculce	3682
1503	833	834	Str. Marasesti	5020	1663	897	917	Str. Octav Bancila	1221
1504	32	834	Str. Marasesti	7473	1664	899	917	Str. Octav Bancila	1221
1507	835	836	Str. Petru Rares	435	1665	911	918	Str. Ion Neculce	3682
1509	836	837	Str. Petru Rares	435	1666	898	918	Str. Ion Neculce	3682
1510	49	837	Str. Petru Rares	3087	1667	878	919	Str. Grigore Ureche	4681
1512	733	838	Str. Armeneasca	5124	1668	879	919	Str. Grigore Ureche	4681
1514	838	839	Str. Armeneasca	2464	1679	922	923	Str. Narciselor	884
1515	839	840	Str. Armeneasca	2464	1681	909	923	Str. Narciselor	884
1516	830	840	Str. Armeneasca	2464	1687	873	922	Str. Narciselor	884
1517	827	841	Str. Ion Ghe. Sbierea	334	1689	33	924	Str. Mircea Septilici	5450
1519	22	842	Str. Mihai Eminescu	15656	1693	925	926	Str. Mircea Septilici	5450
1520	788	842	Str. Mihai Eminescu	15322	1694	43	926	Str. Mircea Septilici	5629
1522	827	844	Str. Veronica Micle	334	1695	34	927	Str. Nicolae Labis	747
1523	842	844	Str. Veronica Micle	334	1697	927	928	Str. Nicolae Labis	1876
1528	825	845	Str. Ciresoaia	719	1699	643	929	Calea Unirii	26074
1529	831	845	Str. Ciresoaia	719	1702	929	930	Str. Cernauti	134
1532	830	848	Str. Ion Ghe. Sbierea	2798	1704	930	931	Str. Cernauti	134
1533	841	848	Str. Ion Ghe. Sbierea	334	1707	931	932	Str. Cernauti	3512
1541	851	853	Str. Zamcei	1617	1709	932	933	Str. Cernauti	901
1544	851	854	Str. Zamcei	1617	1710	933	934	Str. Cernauti	155
1545	21	856	Str. Marasti	14081	1712	934	935	Str. Cernauti	1284
1546	787	856	Str. Marasti	14081	1713	34	935	Str. Cernauti	155
1550	833	857	Str. Zamcei	2863	1714	927	935	Str. Nicolae Labis	1129
1551	848	857	Str. Zamcei	2464	1715	29	941	Str. Nicolae Labis	1876
1561	857	861	Str. Zimbrului	399	1716	928	941	Str. Nicolae Labis	1876
1564	47	862	Str. Dragos Voda	399	1721	835	942	Str. Tabacarilor	435
1567	828	829	Str. Ion Creanga	659	1722	33	942	Str. Mihail Kogalniceanu	2682
1569	828	863	Str. Ion Creanga	325	1723	942	943	Str. Tabacarilor	2054
1570	863	864	Str. Ion Creanga	325	1725	933	945	Str. Sipotului	746
1571	838	864	Str. Ion Creanga	325	1726	943	944	Str. Sipotului	2054
1574	833	865	Str. Zamcei	9672	1729	934	945	Str. Semicercului	1129
1577	865	866	Str. Zamcei	7524	1730	944	946	Str. Semicercului	179



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
1731	944	945	Str. Semicercului	1875	6336	5743	5745	Str. Barbu Delavrancea	710
1732	926	946	Str. Mircea Septilici	179	6341	5748	5774	Str. Zefirului	2400
1737	29	950	Str. Traian Vuia	17011	6343	5774	5775	Str. Zefirului	2400
1740	29	951	Str. Traian Vuia	16516	6344	5699	5775	Str. Zefirului	2400
1744	929	952	Calea Unirii	25940	6347	5665	5776	Str. Grigore Alex. Ghica	17035
1745	644	952	Calea Unirii	29318	6349	5675	5777	Str. Grigore Alex. Ghica	13403
1746	931	952	Str. Severin Procopovici	3378	6397	5779	5795	Str. Aurel Vlaicu	2699
1747	837	932	Str. Stefan Stefureac	2652	6399	5795	5796	Str. Aurel Vlaicu	2699
1755	734	956	Str. Petru Rares	9386	6403	5796	5798	Str. Aurel Vlaicu	2699
1756	51	956	Str. Petru Rares	9386	6415	5798	5802	Str. Aurel Vlaicu	2699
1762	49	959	Str. Petru Rares	4496	6418	5802	5806	Str. Aurel Vlaicu	2699
1763	745	959	Str. Petru Rares	4496	6420	5806	5807	Str. Aurel Vlaicu	2699
1767	950	960	Str. Traian Vuia	17011	6430	5807	5810	Str. Aurel Vlaicu	2699
1771	27	960	<i>fără denumire</i>	17011	6431	5810	5812	Str. Aurel Vlaicu	2699
1791	865	977	Str. Bogdan Voda	2453	6438	5812	5813	Str. Aurel Vlaicu	2699
1793	834	977	Str. Stefan Octavian Iosif	2453	6451	5814	5820	Str. Garii	2000
1798	925	979	Str. Mircea Septilici	5450	6454	5820	5822	Str. Grigore Alexandru	2000
1799	924	979	Str. Mircea Septilici	5450	6463	5822	5833	<i>fără denumire</i>	2000
1811	42	985	Str. Cernauti	5148	6466	5833	5834	<i>fără denumire</i>	2000
1812	41	985	Str. Cernauti	5148	6467	5823	5834	<i>fără denumire</i>	2000
1815	951	988	Str. Traian Vuia	16516	6475	5823	5837	Str. Gheorghe Doja	6522
1817	988	989	Str. Traian Vuia	12304	6483	5838	5841	Str. Gheorghe Doja	6621
1818	40	989	Str. Traian Vuia	12334	6485	5841	5842	Str. Gheorghe Doja	6621
6170	5008	5660	Calea Unirii	31051	6495	5830	5843	<i>fără denumire</i>	671
6171	5661	5662	DN 2	13787	6496	5830	5846	Str. Nicolae Iorga	671
6181	5665	5670	Str. Cernauti	17035	6498	5693	5847	Str. Nicolae Iorga	1918
6183	5670	5671	Str. Cernauti	17035	6499	5846	5847	Str. Nicolae Iorga	1853
6184	5662	5671	Str. Cernauti	25924	6503	5848	5849	Str. Privighetorii	65
6194	5675	5677	Str. Gheorghe Doja	1629	6504	5847	5849	Str. Privighetorii	65
6195	5676	5677	Str. Gheorghe Doja	1629	6506	5846	5850	Str. Putna	1181
6196	5675	5676	Str. Gheorghe Doja	1761	6513	5844	5853	Str. Putna	1246
6201	5679	5680	Calea Unirii	13565	6518	5848	5856	Str. Putna	65
6202	5668	5681	Calea Unirii	10791	6520	5855	5856	Str. Putna	1181
6203	5680	5681	Calea Unirii	14029	6521	5853	5856	Str. Putna	1246
6204	5678	5681	<i>fără denumire</i>	14166	6523	5855	5857	Str. Putna	1181
6205	5678	5679	<i>fără denumire</i>	14107	6524	5850	5858	Str. Putna	1181
6214	5683	5686	Calea Burdujeni	8295	6525	5857	5858	Str. Putna	1181
6216	5686	5687	Calea Burdujeni	8793	6529	5694	5873	Str. Gheorghe Doja	7901
6234	5675	5697	Str. Grigore Alex. Ghica	16873	6531	5691	5874	Calea Unirii	19191
6236	5697	5698	Str. Grigore Alex. Ghica	15263	6534	5693	5875	Str. Nicolae Iorga	4535
6239	5697	5700	Str. Mitocului	1654	6536	5875	5876	Str. Nicolae Iorga	4535
6247	5701	5702	DN2	11750	6539	5876	5877	Str. Nicolae Iorga	4535
6248	5663	5703	DN2	18808	6540	5693	5878	Str. Jean Bart	2382
6249	5702	5703	DN2	16011	6542	5878	5879	Str. Jean Bart	2382
6251	5664	5704	DN 2P	7060	6544	5879	5880	Str. Jean Bart	2382
6253	5701	5704	DN 2P	3	6545	5694	5880	Str. Jean Bart	2382
6254	5702	5704	DN 2P	4260	6548	5877	5882	Str. Nicolae Iorga	4535
6255	5703	5705	DN 2P	2797	6549	5881	5882	Str. Nicolae Iorga	4535
6256	5704	5705	DN 2P	2797	6553	5679	5923	Calea Unirii	22004
6258	5701	5706	DN2	11753	6555	5678	5885	Calea Burdujeni	7783
6269	5711	5712	Str. Camil Petrescu	51	6573	5873	5889	Str. Mircea Damaschin	673
6271	5711	5713	DC 57	51	6575	5889	5890	Str. Mircea Damaschin	673
6273	5666	5714	Str. Grigore Alex. Ghica	11697	6576	5890	5891	Str. Mircea Damaschin	673
6274	5713	5714	<i>fără denumire</i>	51	6578	5891	5893	Str. Mircea Damaschin	673
6275	5666	5718	Str. Grigore Alex. Ghica	11697	6582	5893	5894	Str. Mircea Damaschin	673
6277	5718	5719	Str. Grigore Alex. Ghica	12574	6584	5894	5895	Str. Mircea Damaschin	872
6279	5719	5720	Str. Grigore Alex. Ghica	12574	6585	5895	5896	Str. Mircea Damaschin	872
6280	5696	5720	Str. Grigore Alex. Ghica	12574	6586	5883	5896	Str. Mircea Damaschin	872
6319	5698	5744	Str. Grigore Alex. Ghica	15263	6626	5885	5912	Calea Burdujeni	7783
6320	5696	5744	Str. Grigore Alex. Ghica	14642	6630	5902	5913	Str. Calimani	199
6323	5699	5746	Str. Mitocului	2007	6631	5894	5913	Str. Calimani	199
6326	5746	5747	Str. Mitocului	2007	6642	5902	5918	Str. Calimani	199
6329	5696	5749	Str. Zefirului	2327	6643	5912	5919	Str. Calimani	199
6330	5748	5749	Str. Zefirului	2327	6644	5918	5919	Str. Calimani	199
6332	5743	5773	Str. Gheorghe Stefan	710	6650	5883	5923	Calea Unirii	19395
6333	5744	5773	Str. Gheorghe Stefan	710	6659	5691	5927	Calea Unirii	19121



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
6663	5881	5930	Str. Nicolae Iorga	4535	6993	5669	6089	Str. 22 Decembrie 1989	5916
6664	5928	5930	Str. Nicolae Iorga	2353	7002	6086	6092	Str. Gheorghe Doja	7228
6665	5929	5930	Str. Nicolae Iorga	2182	7004	6092	6093	Str. Gheorghe Doja	7228
6679	5938	6557	Calea Unirii	20948	7005	6093	6094	Str. Gheorghe Doja	7228
6680	5936	6557	Calea Unirii	20882	7006	5682	6094	Str. Gheorghe Doja	7228
6681	5008	5938	Calea Unirii	31051	7010	6095	6096	Str. Gheorghe Doja	747
6683	5936	5950	Calea Unirii	20920	7012	6096	6097	Str. Gheorghe Doja	747
6686	5925	5940	Calea Unirii	11696	7013	5669	6098	Str. Gheorghe Doja	747
6691	5925	5942	Calea Unirii	11696	7014	6097	6098	Str. Gheorghe Doja	747
6692	5941	5942	Calea Unirii	11696	7019	5682	6115	Str. Gheorghe Doja	747
6693	5941	5943	Calea Unirii	11606	7020	6095	6115	Str. Gheorghe Doja	747
6694	5940	5943	Calea Unirii	11606	7022	5682	6116	Calea Burdujeni	7798
6695	5940	5944	Calea Unirii	23302	7024	6116	6117	Calea Burdujeni	7798
6700	5944	5948	Calea Unirii	23302	7025	5912	6118	Calea Burdujeni	7798
6708	5938	5950	Calea Unirii	20920	7026	6117	6118	Calea Burdujeni	7798
6736	5936	5967	Calea Unirii	29284	7052	5668	6124	Calea Unirii	10791
6737	5941	5967	Calea Unirii	29284	7096	6147	6149	Str. 22 Decembrie 1989	3858
6767	5712	5985	Str. Mitocului	2144	7108	6148	6154	Str. 22 Decembrie 1989	4959
6768	5985	5986	Str. Mitocului	2144	7109	6147	6154	Str. 22 Decembrie 1989	4826
6771	5986	5987	Str. Mitocului	2144	7111	6148	6155	Str. 22 Decembrie 1989	4951
6772	5699	5988	Str. Mitocului	4407	7131	6155	6163	Str. 22 Decembrie 1989	4951
6773	5987	5988	Str. Mitocului	4528	7215	5683	6254	Str. Cuza Voda	8295
6776	5823	5989	Str. Gheorghe Doja	4522	7280	5874	6284	Calea Unirii	19178
6778	5989	5990	Str. Gheorghe Doja	3519	7281	5883	6284	Calea Unirii	19178
6780	5990	5991	Str. Gheorghe Doja	3519	7355	5687	6311	Calea Burdujeni	8793
6782	5835	5992	Str. Gheorghe Doja	3519	7391	6311	6325	Calea Burdujeni	18950
6783	5991	5992	Str. Gheorghe Doja	3519	7478	5680	6373	Calea Burdujeni	16543
6784	5835	5993	Str. Gheorghe Doja	3519	7481	6373	6374	Calea Burdujeni	16543
6786	5993	5994	Str. Gheorghe Doja	3399	7482	6374	6375	Calea Burdujeni	16838
6787	5676	5994	Str. Gheorghe Doja	3390	7483	6325	6375	Calea Burdujeni	18950
6801	5988	5999	Str. Constantin Moraru	120	7484	5686	6376	Str. Cuza Voda	883
6802	5998	5999	Str. Constantin Moraru	120	7487	6376	6377	Str. Cuza Voda	883
6805	5998	6000	Str. Constantin Moraru	120	7489	6377	6378	Str. Cuza Voda	883
6806	5993	6001	Str. Constantin Moraru	120	7491	6378	6379	Str. Cuza Voda	883
6807	6000	6001	Str. Constantin Moraru	120	7497	5669	6382	Calea Unirii	5168
6820	5712	6007	Str. Mitocului	2195	7499	6382	6383	Calea Unirii	5168
6822	6007	6008	Str. Mitocului	2195	7501	6383	6384	Calea Unirii	10840
6829	6008	6011	Str. Mitocului	2195	7502	6124	6385	Calea Unirii	10961
6836	5700	6014	Str. Mitocului	1654	7503	6384	6385	Calea Unirii	10840
6837	5745	6014	Str. Mitocului	1654	7513	6385	6388	Calea Unirii	121
6838	5745	6015	Str. Mitocului	2016	7514	6388	6558	fără denumire	121
6839	5747	6015	Str. Mitocului	2007	7563	6254	6404	Str. Cuza Voda	8212
6843	5994	6016	Str. Biruintei	8	7564	5685	6405	Str. Cuza Voda	8212
6845	6016	6017	Str. Biruintei	8	7565	6404	6405	Str. Cuza Voda	8212
6856	6015	6021	Str. Aron Pumnul	8	7566	5685	6406	Str. Cuza Voda	8137
6857	6020	6021	Str. Muncitorului	8	7568	6406	6407	Str. Cuza Voda	8143
6862	5842	6023	Str. Gheorghe Doja	6621	7569	6348	6407	Str. Cuza Voda	8169
6863	5843	6023	Str. Gheorghe Doja	6621	7590	6407	6418	Str. Mircea Motrici	26
6864	5843	6024	Str. Gheorghe Doja	5949	7609	6418	6429	Str. Mircea Hrisca	26
6866	6024	6025	Str. Gheorghe Doja	5949	7627	6429	6436	fără denumire	26
6869	6025	6026	Str. Gheorghe Doja	5949	7639	6436	6441	fără denumire	26
6870	6026	6027	Str. Gheorghe Doja	5949	7642	6441	6443	fără denumire	26
6872	5844	6028	Str. Gheorghe Doja	10554	7648	6443	6446	fără denumire	26
6873	6027	6028	Str. Gheorghe Doja	6032	7659	6446	6451	fără denumire	26
6874	5844	6029	Str. Gheorghe Doja	9307	7669	6379	6459	Str. Cuza Voda	883
6875	5845	6029	Str. Gheorghe Doja	9307	7674	6459	6460	Str. Ecaterina Teodoroiu	883
6876	5845	6030	Str. Gheorghe Doja	9307	7675	6089	6461	Str. 22 Decembrie 1989	5916
6877	5694	6030	Str. Gheorghe Doja	10283	7676	6143	6461	Str. 22 Decembrie 1989	6727
6878	5837	6031	Str. Gheorghe Doja	6522	7680	6461	6462	Str. Matei Millo	812
6879	5838	6031	Str. Gheorghe Doja	6522	7681	6460	6462	Str. Matei Millo	812
6929	6064	6065	Aleea Dumbravii	2248	7682	6460	6463	Str. Ecaterina Teodoroiu	71
6930	6065	6066	Aleea Dumbravii	1272	7684	6463	6476	Str. Ecaterina Teodoroiu	71
6931	6027	6066	Aleea Dumbravii	1272	7686	6476	6477	Str. Ecaterina Teodoroiu	71
6979	6030	6083	Str. Fagului	975	7687	6457	6477	Str. Ecaterina Teodoroiu	71
6980	6065	6083	Str. Fagului	975	7696	6133	6480	Str. 22 Decembrie 1989	6140
6988	5873	6086	Str. Gheorghe Doja	7228	7697	6143	6480	Str. 22 Decembrie 1989	6140



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
7718	6457	6491	Str. Plevnei	71
7719	6490	6491	Str. Plevnei	71
7731	6451	6493	fără denumire	26
7732	6479	6493	fără denumire	26
7733	6132	6494	Str. 22 Decembrie 1989	5249
7735	6490	6495	Str. Plevnei	71
7738	6495	6496	Str. Plevnei	71
7741	6494	6497	Str. 22 Decembrie 1989	5249
7742	6163	6497	Str. 22 Decembrie 1989	4951
7743	6496	6498	Str. Plevnei	71
7746	6497	6498	Str. Infratirii	298
7747	6498	6500	Str. Plevnei	369
7751	6133	6503	Str. 22 Decembrie 1989	6140
7752	6132	6503	Str. 22 Decembrie 1989	5249
7757	6479	6505	fără denumire	26
7761	6505	6506	Str. Victor Babes	26
7764	6507	6508	Str. Victor Babes	447
7766	6506	6509	Str. Victor Babes	26
7767	6508	6509	Str. Victor Babes	447
7769	6507	6510	Str. Victor Babes	447
7771	6500	6511	Str. Plevnei	78
7772	6511	6512	Str. Plevnei	78
7775	6512	6513	Str. Plevnei	78
7777	6513	6514	Str. Plevnei	78
7784	6510	6528	Str. Victor Babes	447
7785	6500	6528	Str. Victor Babes	447
7800	6514	6532	Str. Plevnei	78
7801	6532	6533	Str. Plevnei	78
7806	6154	6534	Str. Lev Tolstoi	132
7814	6167	6537	Str. 22 Decembrie 1989	3858
7820	6537	6540	Str. 22 Decembrie 1989	3858
7821	5667	6540	Str. 22 Decembrie 1989	3898
7823	6539	6541	Str. Vasile Parvan	231
7825	6541	6542	Str. Vasile Parvan	231
7833	6545	6546	Str. Vasile Parvan	99
7834	6533	6547	Str. Vasile Parvan	99
7835	6546	6547	Str. Vasile Parvan	99
7836	6545	6548	Str. Vasile Parvan	99
7837	6542	6548	Str. Vasile Parvan	231
7838	6534	6548	Str. Tiberiu Popeia	132
7851	6540	6552	fără denumire	40

Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
7852	6539	6552	fără denumire	40
7860	5667	6555	DN 29A	3898
7861	6149	6167	Str. 22 Decembrie 1989	3858
7862	5927	5929	Calea Unirii	19121
7863	5926	5929	Calea Unirii	21119
7864	5928	5948	Calea Unirii	23302
7865	5926	5928	Calea Unirii	21119
7866	5777	6556	Str. Grigore Alex. Ghica	13439
7867	5776	6556	Str. Grigore Alex. Ghica	16773
7868	5813	6556	Str. Garii	2699
7869	5814	6556	Str. Garii	2000
7872	841	861	Str. Dragos Voda	399
7873	841	862	Str. Dragos Voda	399
7874	6375	6558	fără denumire	121
7877	4	6560	DN 2	25139
7878	6559	6560	DN 2	14665
7879	6560	6561	Str. Humorului	12170
7880	6559	6561	Str. Humorului	11219
7881	6561	6562	DN 17	14187
7882	6563	6565	DN 17	14633
7883	6562	6563	fără denumire	9937
7884	6562	6566	fără denumire	8986
7885	6566	6567	fără denumire	6186
7886	6563	6567	fără denumire	10446
7887	6564	6567	fără denumire	4260
7888	6564	6566	fără denumire	2800
7889	5664	6564	DN 2P	7060
7890	6559	6569	DN 2	14611
7891	5661	6569	DN 2	13787
7892	6568	6569	fără denumire	2363
7893	501	6570	Bd. Sofia Vicoveanca	16548
7894	3	6570	DN 2	16548
7895	6348	6571	Str. Cuza Voda	8169
7896	5684	6571	DN 29	8169
7901	5706	6572	DN2	11753
7902	5714	6572	Str. Grigore Alex. Ghica	11747
7905	6017	6573	Str. Andrei Bernath	8
7906	6020	6573	Str. Andrei Bernath	8





Tabelul A1.2. Valorile fluxurilor de trafic - în secțiune, anul 2023, scenariul AFC, MZA, vehicule etalon.

Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
8	4	7	Bd. Acad. Vasile Grecu	18724	249	215	238	Str. Bistritei	6007
18	12	13	Calea Obcinelor	18099	256	7	242	Calea Obcinelor	25532
19	6	13	Calea Obcinelor	7470	263	243	244	Str. Rulmentului	2817
23	14	15	Bd. 1 Mai	28199	264	240	244	Str. Rulmentului	2817
25	15	16	Bd. 1 Mai	28199	268	240	245	Str. Slatioarei	2817
30	13	14	Calea Obcinelor	10630	269	238	246	Str. Slatioarei	2633
35	18	20	Str. Ana Ipatescu	18394	270	245	246	Str. Slatioarei	2817
36	19	20	Str. Ana Ipatescu	17340	271	202	246	Str. Fantana Alba	184
49	25	26	Calea Unirii	20098	275	247	248	Bd. Corneliu Coposu	16215
52	26	27	Calea Unirii	20477	286	217	252	Str. Victoriei	6969
54	27	28	Calea Unirii	23509	287	250	252	Str. Victoriei	6969
57	24	30	Bd. 1 Mai	35195	295	206	255	Bd. Gavril Tudoras	2814
60	9	30	Str. Stefan cel Mare	34251	297	239	256	Str. Statiunii	10083
64	32	33	Str. Mihail Kogalniceanu	9056	298	221	256	Str. Statiunii	10891
68	36	5662	Str. Traian Vuia	18092	303	258	259	Str. Statiunii	2765
72	36	38	Str. Traian Vuia	8550	306	259	260	Str. Statiunii	2765
73	37	38	Str. Traian Vuia	8550	309	260	261	Aleea Gavril Tudoras	2765
74	36	39	Str. Traian Vuia	9608	310	255	261	Aleea Gavril Tudoras	2765
75	37	39	Str. Traian Vuia	4388	312	205	262	Str. Statiunii	2765
77	37	40	Str. Traian Vuia	11960	313	258	262	Str. Statiunii	2765
79	39	41	Str. Cernauti	5221	315	256	263	Str. Statiunii	808
81	40	41	Str. Cernauti	2864	316	223	264	Str. Statiunii	14475
82	34	42	Str. Cernauti	5802	317	239	264	Str. Statiunii	13666
84	34	43	Str. Mircea Sepilici	5341	320	264	265	fără denumire	808
86	42	43	Str. Cernauti	2283	321	263	265	fără denumire	808
93	44	45	Str. Mihai Viteazul	11163	324	255	267	Bd. Gavril Tudoras	50
97	45	47	Str. Mihai Viteazul	12551	325	221	268	Bd. Gavril Tudoras	50
98	44	48	Str. Mihai Eminescu	11254	326	267	268	Bd. Gavril Tudoras	50
100	47	48	Str. Mihai Eminescu	12574	333	223	271	Str. Victoriei	11520
103	11	50	Calea Unirii	22320	334	250	271	Str. Victoriei	11520
105	11	51	Str. Petru Rares	4729	338	273	274	Str. Slatioarei	3583
107	50	51	Str. Petru Rares	5703	346	249	276	Str. Viitorului	4551
113	53	55	DJ 208A	5560	347	250	276	Str. Viitorului	4551
117	58	195	Bd. 1 Decembrie 1918	9916	348	239	277	Str. Slatioarei	3583
119	5	59	Bd. 1 Decembrie 1918	10052	349	274	277	Str. Slatioarei	3583
120	58	59	Bd. 1 Decembrie 1918	9916	353	221	281	Bd. Gavril Tudoras	11314
125	191	192	Str. Ion Irimescu	9831	358	273	283	Str. Slatioarei	3583
129	59	193	Str. Ion Irimescu	9670	359	249	283	Str. Slatioarei	525
130	192	193	Str. Ion Irimescu	9831	361	281	284	Bd. Gavril Tudoras	11314
131	5	194	Bd. Sofia Vicoveanca	11245	362	284	285	Bd. Gavril Tudoras	14349
133	5	195	Bd. 1 Decembrie 1918	10884	364	285	286	Bd. Gavril Tudoras	14349
138	193	196	fără denumire	176	365	214	286	Bd. Gavril Tudoras	14373
140	196	197	fără denumire	779	366	249	287	Str. Slatioarei	5075
141	194	197	fără denumire	779	367	238	287	Str. Slatioarei	5075
150	194	200	Bd. Sofia Vicoveanca	10613	370	286	288	fără denumire	24
160	58	206	Str. Victoriei	2814	372	283	289	fără denumire	3059
168	208	209	Bd. Gavril Tudoras	11686	373	288	289	fără denumire	24
170	209	210	Bd. Gavril Tudoras	5895	374	284	289	fără denumire	3035
172	210	214	Bd. Gavril Tudoras	10531	376	208	292	Bd. Corneliu Coposu	15161
176	213	214	fără denumire	10423	377	247	292	Bd. Corneliu Coposu	16555
182	208	215	fără denumire	13210	378	248	293	Bd. Corneliu Coposu	16215
184	213	215	fără denumire	7203	379	241	293	Bd. Corneliu Coposu	16215
187	217	218	Str. Victoriei	3749	380	241	294	Bd. Corneliu Coposu	16215
188	202	218	Str. Victoriei	184	393	292	301	Str. Castanilor	1394
189	195	219	Bd. 1 Decembrie 1918	17822	395	301	302	Str. Castanilor	1394
192	219	220	Bd. 1 Decembrie 1918	26724	396	209	303	Str. Bistritei	5791
198	210	219	Str. Bistritei	4637	398	303	304	Str. Bistritei	5791
208	205	223	Str. Victoriei	2765	399	220	304	Str. Bistritei	6061
246	217	237	Str. Bistritei	3220	400	220	305	Bd. 1 Decembrie 1918	26177
247	213	237	Str. Bistritei	3220	407	304	307	fără denumire	270
248	218	238	Str. Bistritei	3565	409	307	308	fără denumire	1124



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
411	302	307	fără denumire	1394
412	305	308	fără denumire	1124
413	294	309	Bd. Corneliu Coposu	16215
414	207	309	Bd. Corneliu Coposu	16215
416	207	310	Calea Obcinelor	22693
420	243	312	Str. Leonard Mociulschi	2817
421	242	312	Str. Leonard Mociulschi	2817
426	310	314	Calea Obcinelor	22714
427	242	314	Calea Obcinelor	22714
455	7	326	Bd. George Enescu	21432
477	320	336	Aleea Lalelelor	3347
479	320	337	Aleea Lalelelor	3347
487	339	340	Aleea Jupiter	319
490	339	341	Aleea Jupiter	319
501	319	346	Aleea Lalelelor	3347
505	346	347	Aleea Jupiter	319
506	336	348	Aleea Lalelelor	3347
507	319	348	Aleea Lalelelor	3347
509	346	350	Aleea Lalelelor	3666
513	340	351	Aleea Jupiter	319
514	347	352	Aleea Jupiter	319
515	351	352	Aleea Jupiter	319
523	341	358	Aleea Jupiter	319
524	337	358	Aleea Jupiter	319
555	345	374	Bd. George Enescu	23840
558	373	374	fără denumire	2698
563	350	376	Aleea Lalelelor	3666
565	373	376	fără denumire	2698
566	23	377	Bd. George Enescu	26538
567	374	377	Bd. George Enescu	26538
584	23	388	Bd. George Enescu	27737
590	326	390	Bd. George Enescu	21432
591	321	390	Bd. George Enescu	25822
593	345	391	Bd. George Enescu	22872
597	392	393	Bd. George Enescu	19902
599	393	394	Bd. George Enescu	21329
603	395	396	Str. Zorilor	2952
605	396	397	Str. Zorilor	2107
609	395	397	Str. Scurta	4872
611	390	399	Str. Zorilor	4390
612	399	400	Str. Zorilor	4390
616	207	402	Calea Obcinelor	18694
617	12	402	Calea Obcinelor	18099
619	401	403	Str. Lucafarului	595
620	402	403	Str. Lucafarului	595
631	396	407	Str. Zorilor	5060
633	394	408	Bd. George Enescu	21329
634	321	408	Bd. George Enescu	21329
642	409	411	Str. Lazar Vicol	2794
643	393	411	Str. Lazar Vicol	6336
644	409	412	Str. Lazar Vicol	3009
645	400	412	Str. Lazar Vicol	6551
648	411	413	fără denumire	3542
649	412	413	fără denumire	3542
652	409	417	Str. Lazar Vicol	2090
658	391	419	Str. Zorilor	2970
660	407	420	Str. Zorilor	2970
661	419	420	Str. Zorilor	2970
664	417	421	Str. Lazar Vicol	2090
665	407	421	Str. Lazar Vicol	2090
668	395	422	Str. Zorilor	595
674	401	426	Str. Zorilor	595
675	422	426	Str. Zorilor	595
676	397	427	Str. Scurta	6980
683	345	429	Aleea Lalelelor	968
684	376	429	Aleea Lalelelor	968

Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
685	391	430	Bd. George Enescu	19902
686	392	430	Bd. George Enescu	19902
691	398	432	Str. Scurta	4242
692	431	432	Str. Scurta	4242
696	433	434	Aleea Venus	259
697	427	435	Str. Scurta	6980
698	431	435	Str. Scurta	4242
700	433	436	Aleea Saturn	259
701	435	436	Aleea Saturn	3256
702	434	437	Str. Universitatii	15979
704	436	437	fără denumire	2997
705	398	438	Bd. 1 Mai	32581
706	24	438	Bd. 1 Mai	32581
713	441	442	Str. Universitatii	7044
717	443	444	Str. Universitatii	7044
723	443	446	Str. Universitatii	7044
724	442	446	Str. Universitatii	7044
728	24	448	Str. Universitatii	7044
729	444	448	Str. Universitatii	7044
730	23	450	Str. Universitatii	17904
731	434	450	Str. Universitatii	16238
733	450	451	Str. Oituz	1667
736	451	452	Str. Leca Morariu	724
739	452	453	Str. Leca Morariu	724
740	447	454	Str. Leca Morariu	401
746	454	457	Str. Leca Morariu	401
749	457	459	Str. Leca Morariu	401
755	461	462	Str. Marasesti	7592
758	441	463	Str. Universitatii	7044
759	437	463	Str. Universitatii	12056
760	459	464	Str. Leca Morariu	401
762	463	464	fără denumire	5011
767	453	467	Str. Leca Morariu	4611
768	464	467	Str. Leca Morariu	4611
777	453	472	Str. Leca Morariu	5335
778	471	472	Str. Leca Morariu	5335
781	470	473	Str. Leca Morariu	5335
784	473	474	Str. Leca Morariu	5335
785	471	474	Str. Leca Morariu	5335
797	480	481	Str. Oituz	942
800	451	482	Str. Oituz	942
802	481	483	Str. Oituz	942
803	482	483	Str. Oituz	942
813	388	487	Bd. George Enescu	20598
815	21	488	Str. Marasesti	7017
816	486	488	Str. Marasesti	7511
818	487	490	Str. Miron Costin	494
819	488	490	Str. Miron Costin	494
821	305	491	Bd. 1 Decembrie 1918	25053
824	491	492	Bd. 1 Decembrie 1918	25053
825	6	492	Bd. 1 Decembrie 1918	25053
826	6	493	Bd. 1 Mai	17584
830	14	493	Bd. 1 Mai	17584
845	200	501	Bd. Sofia Vicoveanca	10613
858	398	510	Bd. 1 Mai	28892
859	16	510	Bd. 1 Mai	28199
889	24	518	Str. Universitatii	412
893	519	520	Str. Alexandru Cel Bun	412
894	518	520	Str. Alexandru Cel Bun	412
929	519	536	Str. Stefan Tomsa	412
931	525	536	fără denumire	412
932	525	537	Str. Nicoale Titulescu	412
933	532	537	Str. Nicoale Titulescu	412
934	530	538	Str. Stefan Dracinschi	1239
937	532	539	Str. Stefan Dracinschi	1239
938	538	539	Str. Stefan Dracinschi	1239



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
939	532	540	Str. Nicoale Titulescu	813	1188	680	681	Str. Mihai Viteazul	9651
990	540	560	Str. Nicoale Titulescu	813	1190	9	682	Str. Stefan cel Mare	27357
991	530	561	Str. Alexandru Cel Bun	1239	1191	522	682	Str. Stefan cel Mare	28756
993	561	562	Str. Alexandru Cel Bun	1239	1193	681	683	Str. Mihai Viteazul	9651
996	10	563	Str. Stefan cel Mare	25300	1196	684	685	Str. Mihai Viteazul	12445
999	560	561	Str. Stefan Dracinschi	813	1199	685	686	Str. Mihai Viteazul	12589
1000	561	564	Str. Stefan Dracinschi	813	1201	686	687	Str. Mihai Viteazul	12589
1001	563	564	Str. Stefan Dracinschi	1953	1202	687	688	Str. Mihai Viteazul	12589
1002	562	564	Str. Stefan Dracinschi	1140	1204	688	689	Str. Mihai Viteazul	6235
1006	10	567	Str. Ana Ipatescu	25300	1207	44	690	Str. Mihai Viteazul	3579
1009	54	568	Str. Mitropoliei	7671	1208	45	691	Str. Nicolae Balcescu	16526
1011	568	569	Str. Mitropoliei	7426	1212	52	693	Str. Ana Ipatescu	30717
1014	517	577	Str. Alexandru Cel Bun	99	1213	581	693	Str. Ana Ipatescu	24100
1015	562	578	Str. Alexandru Cel Bun	99	1225	522	699	Str. Stefan cel Mare	28756
1016	577	578	Str. Alexandru Cel Bun	99	1227	699	700	Str. Stefan cel Mare	27348
1017	54	579	Str. Parcului	7401	1228	563	700	Str. Stefan cel Mare	25789
1019	55	580	Str. Parcului	7401	1229	685	700	Str. Trandafirilor	3952
1020	579	580	Str. Parcului	7401	1231	699	701	Aleea Anastasia Crimca	4450
1021	567	581	Str. Ana Ipatescu	25300	1232	684	701	Aleea Anastasia Crimca	4450
1024	581	582	Str. Tipografieii	1200	1243	680	682	fără denumire	1399
1032	582	585	Str. Tudor Vladimirescu	1200	1257	688	710	Str. Alexandru Ienceanu	6354
1033	585	586	Str. Tudor Vladimirescu	1200	1267	707	713	Str. Vasile Bumbac	3604
1034	569	586	Str. Tudor Vladimirescu	1200	1287	708	720	Str. Vasile Bumbac	3604
1041	517	587	Str. Samoil Isopescu	99	1288	713	720	Str. Vasile Bumbac	3604
1042	587	588	Str. Samoil Isopescu	245	1293	721	722	Str. Mihai Eminescu	14343
1046	589	590	Str. Samoil Isopescu	245	1295	721	723	Str. Nicolae Balcescu	16915
1047	588	590	Str. Samoil Isopescu	245	1296	20	723	Str. Nicolae Balcescu	19929
1048	568	591	Str. Samoil Isopescu	245	1298	721	725	Str. Ciprian Porumbescu	2572
1049	589	591	Str. Samoil Isopescu	245	1299	707	725	Str. Ciprian Porumbescu	6176
1059	569	594	Str. Mitropoliei	6225	1303	725	726	fără denumire	3604
1064	596	597	Str. Parcului	348	1304	707	726	fără denumire	2572
1065	55	597	Str. Parcului	741	1306	689	727	Str. Ciprian Porumbescu	6176
1070	600	602	Aleea Cetatii	437	1307	726	727	Str. Ciprian Porumbescu	6176
1071	597	602	Aleea Cetatii	437	1309	690	731	fără denumire	3081
1073	596	603	DC69	348	1311	729	730	fără denumire	3081
1077	52	607	Str. Ana Ipatescu	27929	1312	691	730	fără denumire	3081
1078	18	607	Str. Ana Ipatescu	30581	1314	729	732	fără denumire	3081
1079	594	608	Str. Mitropoliei	6225	1315	731	732	fără denumire	3081
1080	52	608	Str. Mitropoliei	9088	1316	47	733	Str. Vasile Alecsandri	5530
1085	609	610	Str. Ion Voda Viteazul	2652	1317	49	733	Str. Vasile Alecsandri	8815
1086	608	611	Str. Ion Voda Viteazul	3112	1323	723	739	Str. Nicolae Balcescu	18569
1090	611	615	Str. Iancu Flondor	3112	1324	722	739	fără denumire	18812
1092	610	615	fără denumire	2652	1325	722	740	Str. Nicolae Balcescu	19607
1095	609	617	Str. Ion Voda Viteazul	2652	1326	691	740	Str. Nicolae Balcescu	19607
1096	607	617	Str. Ion Voda Viteazul	2652	1328	734	741	Str. Curtea Domneasca	1583
1104	18	620	Str. Ana Ipatescu	17188	1329	738	742	Str. Curtea Domneasca	1583
1105	19	620	Str. Ana Ipatescu	17188	1330	741	742	Str. Curtea Domneasca	1583
1108	19	622	Str. Ana Ipatescu	21054	1332	738	743	Str. Curtea Domneasca	1583
1118	622	628	Str. Ana Ipatescu	21054	1333	733	744	Str. Curtea Domneasca	3019
1119	11	628	Str. Ana Ipatescu	21054	1334	743	744	Str. Curtea Domneasca	1583
1124	633	634	Pod 2	158	1337	745	746	Str. Petru Rares	5533
1126	634	635	Str. Mirautilor	158	1338	734	746	Str. Petru Rares	8849
1131	625	636	Str. Mirautilor	4266	1345	744	749	Str. Dimitrie Onciul	1436
1132	635	637	Str. Mirautilor	158	1349	739	752	Str. Meseriasilor	1436
1133	636	637	Str. Mirautilor	158	1352	752	753	Str. Meseriasilor	1436
1134	11	638	Str. Mirautilor	4266	1355	749	753	Str. Plaiesilor	1436
1135	625	638	Str. Mirautilor	4266	1366	447	782	Str. Marasesti	7993
1147	50	643	Calea Unirii	28023	1367	462	782	Str. Marasesti	7592
1154	643	649	Str. George Cosbuc	918	1368	461	783	Str. Marasesti	7592
1155	648	649	Str. George Cosbuc	918	1369	469	783	Str. Marasesti	9031
1158	648	650	Str. George Cosbuc	918	1370	469	784	Str. Marasesti	5819
1159	645	650	Pod 2	918	1372	784	785	Str. Marasesti	5819
1174	25	659	Calea Unirii	20098	1373	470	785	Str. Marasesti	5819
1175	644	659	Calea Unirii	28586	1374	480	786	Str. Marasesti	7511
1176	659	660	Str. Salciilor	9398	1375	486	786	Str. Marasesti	7511
1181	28	5660	Calea Unirii	23509	1377	22	787	Str. Marasti	15936



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
1379	48	788	Str. Mihai Eminescu	17472	1551	848	857	Str. Zamcei	2946
1380	690	789	Str. Mihai Viteazul	6659	1556	846	859	Str. Zimbrului	203
1382	789	790	Str. Mihai Viteazul	4376	1557	858	860	Str. Zimbrului	203
1383	689	790	Str. Mihai Viteazul	4376	1558	859	860	Str. Zimbrului	203
1384	683	791	Str. Mihai Viteazul	9651	1560	858	861	Str. Zimbrului	203
1385	684	791	Str. Mihai Viteazul	10051	1561	857	861	Str. Zimbrului	649
1386	9	792	Str. Mihai Viteazul	6894	1564	47	862	Str. Dragos Voda	446
1387	680	792	Str. Mihai Viteazul	8252	1567	828	829	Str. Ion Creanga	539
1388	30	793	Str. Marasesti	8950	1569	828	863	Str. Ion Creanga	166
1389	447	793	Str. Marasesti	7592	1570	863	864	Str. Ion Creanga	166
1390	792	793	Str. Mihai Viteazul	1358	1571	838	864	Str. Ion Creanga	377
1391	782	794	Str. 6 Noiembrie	401	1572	836	864	Str. Petru Rares	210
1393	794	795	Str. Mihai Viteazul	401	1574	833	865	Str. Zamcei	10663
1394	791	795	Str. Mihai Viteazul	401	1577	865	866	Str. Zamcei	8974
1404	783	798	Str. 6 Noiembrie	1439	1579	866	867	Str. Zamcei	7008
1407	798	799	Str. 6 Noiembrie	1439	1581	867	868	Str. Zamcei	3477
1421	797	805	Str. 6 Noiembrie	307	1583	868	869	Str. Zamcei	3477
1436	805	809	Str. 6 Noiembrie	6600	1585	869	870	Str. Zamcei	3477
1437	809	810	Str. 6 Noiembrie	6600	1586	854	871	Str. Zamcei	1817
1439	689	811	Str. 6 Noiembrie	4317	1587	870	871	Str. Zamcei	1817
1440	810	811	Str. 6 Noiembrie	6600	1590	389	873	Str. Narciselor	1018
1444	805	812	Str. Mihai Eminescu	3613	1593	389	874	Str. Narciselor	1018
1447	812	813	Str. Mihai Eminescu	3613	1594	388	875	Str. Narciselor	7705
1448	22	813	Str. Mihai Eminescu	2112	1595	874	875	Str. Narciselor	1018
1455	789	815	Str. Simion Florea Marian	2283	1596	487	876	Bd. George Enescu	20104
1456	811	816	Str. Simion Florea Marian	2283	1597	21	876	Bd. George Enescu	18367
1457	815	816	Str. Simion Florea Marian	2283	1602	877	878	Str. Grigore Ureche	4352
1465	797	818	Str. 6 Noiembrie	1439	1603	865	879	Str. Grigore Ureche	5141
1466	799	818	Str. 6 Noiembrie	1439	1605	877	880	Str. Grigore Ureche	4352
1469	470	819	Str. Marasesti	11154	1606	876	880	Str. Grigore Ureche	8998
1470	480	819	Str. Marasesti	8453	1612	878	898	Str. Octav Bancila	9452
1471	797	819	Str. Oituz	5600	1614	898	899	Str. Octav Bancila	524
1483	813	823	Str. Ion Gheorghe Sbierea	1501	1617	875	900	Str. Dimitrie Cantemir	6687
1484	787	823	Str. Ion Gheorghe Sbierea	1501	1619	899	900	Str. Nicolae Costin	6687
1487	825	826	Str. Ion Gheorghe Sbierea	1109	1620	880	901	Str. Grigore Ureche	4646
1488	787	826	Str. Ion Gheorghe Sbierea	1109	1625	898	903	Str. Ion Neculce	4646
1492	33	829	Str. Petru Rares	720	1627	903	904	Str. Ion Neculce	2279
1495	828	830	Str. Ion Gheorghe Sbierea	373	1629	903	905	Str. Ion Neculce	2366
1497	21	831	Str. Marasesti	14708	1631	901	906	Str. Dimitrie Cantemir	4646
1499	831	832	Str. Marasesti	11694	1632	902	906	Str. Dimitrie Cantemir	2279
1501	832	833	Str. Marasesti	11694	1633	905	906	Str. Ion Neculce	2366
1503	833	834	Str. Marasesti	5648	1634	902	907	Str. Ion Neculce	2279
1504	32	834	Str. Marasesti	9056	1635	904	907	Str. Ion Neculce	2279
1506	829	835	Str. Petru Rares	180	1640	897	909	Str. Visinilor	1388
1507	835	836	Str. Petru Rares	967	1642	909	910	Str. Visinilor	2406
1509	836	837	Str. Petru Rares	1178	1643	870	910	Str. Visinilor	2406
1510	49	837	Str. Petru Rares	4078	1649	911	912	Str. Ion Neculce	4238
1512	733	838	Str. Armeneasca	6124	1650	867	912	Str. Ion Neculce	4238
1514	838	839	Str. Armeneasca	2946	1663	897	917	Str. Octav Bancila	1388
1515	839	840	Str. Armeneasca	2946	1664	899	917	Str. Octav Bancila	1388
1516	830	840	Str. Armeneasca	2946	1665	911	918	Str. Ion Neculce	4238
1517	827	841	Str. Ion Gheorghe Sbierea	373	1666	898	918	Str. Ion Neculce	4238
1519	22	842	Str. Mihai Eminescu	18048	1667	878	919	Str. Grigore Ureche	5141
1520	788	842	Str. Mihai Eminescu	17472	1668	879	919	Str. Grigore Ureche	5141
1522	827	844	Str. Veronica Micle	576	1679	922	923	Str. Narciselor	1018
1523	842	844	Str. Veronica Micle	576	1681	909	923	Str. Narciselor	1018
1528	825	845	Str. Ciresoaia	1109	1687	873	922	Str. Narciselor	1018
1529	831	845	Str. Ciresoaia	1109	1689	33	924	Str. Mircea Septilici	6681
1530	827	846	Str. Ciresoaia	203	1693	925	926	Str. Mircea Septilici	6681
1532	830	848	Str. Ion Gheorghe Sbierea	3319	1694	43	926	Str. Mircea Septilici	7182
1533	841	848	Str. Ion Gheorghe Sbierea	373	1695	34	927	Str. Nicolae Labis	1311
1541	851	853	Str. Zamcei	1817	1697	927	928	Str. Nicolae Labis	2610
1544	851	854	Str. Zamcei	1817	1699	643	929	Calea Unirii	27105
1545	21	856	Str. Marasti	16329	1702	929	930	Str. Cernauti	2116
1546	787	856	Str. Marasti	16329	1704	930	931	Str. Cernauti	2116
1550	833	857	Str. Zamcei	3594	1707	931	932	Str. Cernauti	5713



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
1709	932	933	Str. Cernauti	2637	6273	5666	5714	Str. Grigore Alex. Ghica	11220
1710	933	934	Str. Cernauti	2119	6274	5713	5714	<i>fără denumire</i>	57
1712	934	935	Str. Cernauti	3417	6275	5666	5718	Str. Grigore Alex. Ghica	11220
1713	34	935	Str. Cernauti	2119	6277	5718	5719	Str. Grigore Alex. Ghica	12098
1714	927	935	Str. Nicolae Labis	1298	6279	5719	5720	Str. Grigore Alex. Ghica	12098
1715	29	941	Str. Nicolae Labis	2610	6280	5696	5720	Str. Grigore Alex. Ghica	12098
1716	928	941	Str. Nicolae Labis	2610	6319	5698	5744	Str. Grigore Alex. Ghica	15126
1721	835	942	Str. Tabacarilor	787	6320	5696	5744	Str. Grigore Alex. Ghica	14428
1722	33	942	Str. Mihail Kogalniceanu	2734	6323	5699	5746	Str. Mitocului	2274
1723	942	943	Str. Tabacarilor	2318	6326	5746	5747	Str. Mitocului	2274
1725	933	945	Str. Sipotului	518	6329	5696	5749	Str. Zefirului	2626
1726	943	944	Str. Sipotului	2318	6330	5748	5749	Str. Zefirului	2626
1729	934	945	Str. Semicercului	1298	6332	5743	5773	Str. Gheorghe Stefan	803
1730	944	946	Str. Semicercului	501	6333	5744	5773	Str. Gheorghe Stefan	803
1731	944	945	Str. Semicercului	1817	6336	5743	5745	Str. Barbu Delavrancea	803
1732	926	946	Str. Mircea Septilici	501	6341	5748	5774	Str. Zefirului	2709
1737	29	950	Str. Traian Vuia	13852	6343	5774	5775	Str. Zefirului	2709
1740	29	951	Str. Traian Vuia	13536	6344	5699	5775	Str. Zefirului	2709
1744	929	952	Calea Unirii	24989	6347	5665	5776	Str. Grigore Alex. Ghica	21239
1745	644	952	Calea Unirii	28586	6349	5675	5777	Str. Grigore Alex. Ghica	14909
1746	931	952	Str. Severin Procopovici	3597	6397	5779	5795	Str. Aurel Vlaicu	3041
1747	837	932	Str. Stefan Stefureac	3321	6399	5795	5796	Str. Aurel Vlaicu	3041
1755	734	956	Str. Petru Rares	10432	6403	5796	5798	Str. Aurel Vlaicu	3041
1756	51	956	Str. Petru Rares	10432	6415	5798	5802	Str. Aurel Vlaicu	3041
1762	49	959	Str. Petru Rares	5533	6418	5802	5806	Str. Aurel Vlaicu	3041
1763	745	959	Str. Petru Rares	5533	6420	5806	5807	Str. Aurel Vlaicu	3041
1767	950	960	Str. Traian Vuia	13852	6430	5807	5810	Str. Aurel Vlaicu	3041
1771	27	960	<i>fără denumire</i>	13852	6431	5810	5812	Str. Aurel Vlaicu	3041
1791	865	977	Str. Bogdan Voda	3408	6438	5812	5813	Str. Aurel Vlaicu	3041
1793	834	977	Str. Stefan Octavian Iosif	3408	6451	5814	5820	Str. Garii	4489
1798	925	979	Str. Mircea Septilici	6681	6454	5820	5822	Str. Grigore Alexandru	4489
1799	924	979	Str. Mircea Septilici	6681	6463	5822	5833	<i>fără denumire</i>	4489
1811	42	985	Str. Cernauti	8085	6466	5833	5834	<i>fără denumire</i>	4489
1812	41	985	Str. Cernauti	8085	6467	5823	5834	<i>fără denumire</i>	4489
1815	951	988	Str. Traian Vuia	13536	6475	5823	5837	Str. Gheorghe Doja	11662
1817	988	989	Str. Traian Vuia	9059	6483	5838	5841	Str. Gheorghe Doja	11770
1818	40	989	Str. Traian Vuia	9095	6485	5841	5842	Str. Gheorghe Doja	11770
6170	5008	5660	Calea Unirii	20416	6495	5830	5843	<i>fără denumire</i>	785
6171	5661	5662	DN 2	13900	6496	5830	5846	Str. Nicolae Iorga	785
6181	5665	5670	Str. Cernauti	21239	6498	5693	5847	Str. Nicolae Iorga	3364
6183	5670	5671	Str. Cernauti	21239	6499	5846	5847	Str. Nicolae Iorga	2226
6184	5662	5671	Str. Cernauti	30850	6503	5848	5849	Str. Privighetorii	1137
6194	5675	5677	Str. Gheorghe Doja	2810	6504	5847	5849	Str. Privighetorii	1137
6195	5676	5677	Str. Gheorghe Doja	2810	6506	5846	5850	Str. Putna	1442
6196	5675	5676	Str. Gheorghe Doja	3095	6513	5844	5853	Str. Putna	2579
6201	5679	5680	Calea Unirii	14541	6518	5848	5856	Str. Putna	1137
6202	5668	5681	Calea Unirii	10997	6520	5855	5856	Str. Putna	1442
6203	5680	5681	Calea Unirii	15048	6521	5853	5856	Str. Putna	2579
6204	5678	5681	<i>fără denumire</i>	15696	6523	5855	5857	Str. Putna	1442
6205	5678	5679	<i>fără denumire</i>	14555	6524	5850	5858	Str. Putna	1442
6214	5683	5686	Calea Burdujeni	9573	6525	5857	5858	Str. Putna	1442
6216	5686	5687	Calea Burdujeni	10128	6529	5694	5873	Str. Gheorghe Doja	12167
6234	5675	5697	Str. Grigore Alex. Ghica	16948	6531	5691	5874	Calea Unirii	18471
6236	5697	5698	Str. Grigore Alex. Ghica	15126	6534	5693	5875	Str. Nicolae Iorga	4114
6239	5697	5700	Str. Mitocului	1875	6536	5875	5876	Str. Nicolae Iorga	4114
6247	5701	5702	DN2	11230	6539	5876	5877	Str. Nicolae Iorga	4114
6248	5663	5703	DN2	21366	6540	5693	5878	Str. Jean Bart	481
6249	5702	5703	DN2	16093	6542	5878	5879	Str. Jean Bart	481
6251	5664	5704	DN 2P	10205	6544	5879	5880	Str. Jean Bart	481
6253	5701	5704	DN 2P	62	6545	5694	5880	Str. Jean Bart	481
6254	5702	5704	DN 2P	4870	6548	5877	5882	Str. Nicolae Iorga	4114
6255	5703	5705	DN 2P	5273	6549	5881	5882	Str. Nicolae Iorga	4114
6256	5704	5705	DN 2P	5273	6553	5679	5923	Calea Unirii	21138
6258	5701	5706	DN2	11292	6555	5678	5885	Calea Burdujeni	10166
6269	5711	5712	Str. Camil Petrescu	57	6573	5873	5889	Str. Mircea Damaschin	1507
6271	5711	5713	DC 57	57	6575	5889	5890	Str. Mircea Damaschin	1507



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
6576	5890	5891	Str. Mircea Damaschin	1507	6862	5842	6023	Str. Gheorghe Doja	11770
6578	5891	5893	Str. Mircea Damaschin	1507	6863	5843	6023	Str. Gheorghe Doja	11770
6582	5893	5894	Str. Mircea Damaschin	1507	6864	5843	6024	Str. Gheorghe Doja	10985
6584	5894	5895	Str. Mircea Damaschin	1730	6866	6024	6025	Str. Gheorghe Doja	10985
6585	5895	5896	Str. Mircea Damaschin	1730	6869	6025	6026	Str. Gheorghe Doja	10985
6586	5883	5896	Str. Mircea Damaschin	1730	6870	6026	6027	Str. Gheorghe Doja	10985
6626	5885	5912	Calea Burdujeni	10166	6872	5844	6028	Str. Gheorghe Doja	14170
6630	5902	5913	Str. Calimani	223	6873	6027	6028	Str. Gheorghe Doja	11039
6631	5894	5913	Str. Calimani	223	6874	5844	6029	Str. Gheorghe Doja	11591
6642	5902	5918	Str. Calimani	223	6875	5845	6029	Str. Gheorghe Doja	11591
6643	5912	5919	Str. Calimani	223	6876	5845	6030	Str. Gheorghe Doja	11591
6644	5918	5919	Str. Calimani	223	6877	5694	6030	Str. Gheorghe Doja	12648
6650	5883	5923	Calea Unirii	19453	6878	5837	6031	Str. Gheorghe Doja	11662
6659	5691	5927	Calea Unirii	18398	6879	5838	6031	Str. Gheorghe Doja	11662
6663	5881	5930	Str. Nicolae Iorga	4114	6929	6064	6065	Aleea Dumbravii	2516
6664	5928	5930	Str. Nicolae Iorga	2074	6930	6065	6066	Aleea Dumbravii	1459
6665	5929	5930	Str. Nicolae Iorga	2040	6931	6027	6066	Aleea Dumbravii	1459
6679	5938	6557	Calea Unirii	12501	6979	6030	6083	Str. Fagului	1057
6680	5936	6557	Calea Unirii	15498	6980	6065	6083	Str. Fagului	1057
6681	5008	5938	Calea Unirii	20416	6988	5873	6086	Str. Gheorghe Doja	10660
6683	5936	5950	Calea Unirii	15334	6993	5669	6089	Str. 22 Decembrie 1989	6669
6686	5925	5940	Calea Unirii	20561	7002	6086	6092	Str. Gheorghe Doja	10660
6691	5925	5942	Calea Unirii	20561	7004	6092	6093	Str. Gheorghe Doja	10660
6692	5941	5942	Calea Unirii	20561	7005	6093	6094	Str. Gheorghe Doja	10660
6693	5941	5943	Calea Unirii	1551	7006	5682	6094	Str. Gheorghe Doja	10660
6694	5940	5943	Calea Unirii	1551	7010	6095	6096	Str. Gheorghe Doja	1953
6695	5940	5944	Calea Unirii	22112	7012	6096	6097	Str. Gheorghe Doja	1953
6700	5944	5948	Calea Unirii	22112	7013	5669	6098	Str. Gheorghe Doja	1953
6708	5938	5950	Calea Unirii	15334	7014	6097	6098	Str. Gheorghe Doja	1953
6736	5936	5967	Calea Unirii	28734	7019	5682	6115	Str. Gheorghe Doja	1953
6737	5941	5967	Calea Unirii	28734	7020	6095	6115	Str. Gheorghe Doja	1953
6767	5712	5985	Str. Mitocului	2432	7022	5682	6116	Calea Burdujeni	10181
6768	5985	5986	Str. Mitocului	2432	7024	6116	6117	Calea Burdujeni	10181
6771	5986	5987	Str. Mitocului	2306	7025	5912	6118	Calea Burdujeni	10181
6772	5699	5988	Str. Mitocului	4983	7026	6117	6118	Calea Burdujeni	10181
6773	5987	5988	Str. Mitocului	4992	7052	5668	6124	Calea Unirii	10997
6775	5984	5986	Str. Decebal	126	7096	6147	6149	Str. 22 Decembrie 1989	4347
6776	5823	5989	Str. Gheorghe Doja	7173	7108	6148	6154	Str. 22 Decembrie 1989	5602
6778	5989	5990	Str. Gheorghe Doja	5923	7109	6147	6154	Str. 22 Decembrie 1989	5454
6780	5990	5991	Str. Gheorghe Doja	5914	7111	6148	6155	Str. 22 Decembrie 1989	5592
6782	5835	5992	Str. Gheorghe Doja	5914	7131	6155	6163	Str. 22 Decembrie 1989	5592
6783	5991	5992	Str. Gheorghe Doja	5914	7179	6239	6240	Str. Energeticianului	10316
6784	5835	5993	Str. Gheorghe Doja	5914	7185	6240	6243	Str. Energeticianului	10316
6786	5993	5994	Str. Gheorghe Doja	5914	7202	6243	6249	Str. Energeticianului	10316
6787	5676	5994	Str. Gheorghe Doja	5905	7215	5683	6254	Str. Cuza Voda	9573
6789	5984	5995	Str. Sublocotenent Turturica	126	7280	5874	6284	Calea Unirii	18456
6790	5989	5995	Str. Sublocotenent Turturica	126	7281	5883	6284	Calea Unirii	18456
6801	5988	5999	Str. Constantin Moraru	9	7355	5687	6311	Calea Burdujeni	10128
6802	5998	5999	Str. Constantin Moraru	9	7391	6311	6325	Calea Burdujeni	21479
6805	5998	6000	Str. Constantin Moraru	9	7478	5680	6373	Calea Burdujeni	18805
6807	6000	6001	Str. Constantin Moraru	9	7481	6373	6374	Calea Burdujeni	18805
6814	6001	6003	Str. Grigore Cobalcescu	9	7482	6374	6375	Calea Burdujeni	19121
6816	6003	6005	Str. Emil Racovita	9	7483	6325	6375	Calea Burdujeni	21479
6818	6004	6005	Str. Emil Racovita	9	7484	5686	6376	Str. Cuza Voda	991
6819	5990	6004	Str. Barbu Lazareanu	9	7487	6376	6377	Str. Cuza Voda	991
6820	5712	6007	Str. Mitocului	2489	7489	6377	6378	Str. Cuza Voda	991
6822	6007	6008	Str. Mitocului	2489	7491	6378	6379	Str. Cuza Voda	991
6829	6008	6011	Str. Mitocului	2489	7497	5669	6382	Calea Unirii	5727
6836	5700	6014	Str. Mitocului	1875	7499	6382	6383	Calea Unirii	5727
6837	5745	6014	Str. Mitocului	1875	7501	6383	6384	Calea Unirii	11050
6838	5745	6015	Str. Mitocului	2284	7502	6124	6385	Calea Unirii	11185
6839	5747	6015	Str. Mitocului	2274	7503	6384	6385	Calea Unirii	11050
6843	5994	6016	Str. Biruintei	9	7513	6385	6388	Calea Unirii	135
6845	6016	6017	Str. Biruintei	9	7514	6388	6558	fără denumire	135
6856	6015	6021	Str. Aron Pumnul	9	7563	6254	6404	Str. Cuza Voda	9478
6857	6020	6021	Str. Muncitorului	9	7564	5685	6405	Str. Cuza Voda	9478



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
7565	6404	6405	Str. Cuza Voda	9478
7566	5685	6406	Str. Cuza Voda	9393
7568	6406	6407	Str. Cuza Voda	9401
7569	6348	6407	Str. Cuza Voda	9431
7590	6407	6418	Str. Mircea Motrici	30
7609	6418	6429	Str. Mircea Hrisca	30
7627	6429	6436	fără denumire	30
7639	6436	6441	fără denumire	30
7642	6441	6443	fără denumire	30
7648	6443	6446	fără denumire	30
7659	6446	6451	fără denumire	30
7669	6379	6459	Str. Cuza Voda	991
7674	6459	6460	Str. Ecaterina Teodoroiu	991
7675	6089	6461	Str. 22 Decembrie 1989	6669
7676	6143	6461	Str. 22 Decembrie 1989	7576
7680	6461	6462	Str. Matei Millo	907
7681	6460	6462	Str. Matei Millo	907
7682	6460	6463	Str. Ecaterina Teodoroiu	84
7684	6463	6476	Str. Ecaterina Teodoroiu	84
7686	6476	6477	Str. Ecaterina Teodoroiu	84
7687	6457	6477	Str. Ecaterina Teodoroiu	84
7696	6133	6480	Str. 22 Decembrie 1989	6921
7697	6143	6480	Str. 22 Decembrie 1989	6921
7718	6457	6491	Str. Plevnei	84
7719	6490	6491	Str. Plevnei	84
7731	6451	6493	fără denumire	30
7732	6479	6493	fără denumire	30
7733	6132	6494	Str. 22 Decembrie 1989	5922
7735	6490	6495	Str. Plevnei	84
7738	6495	6496	Str. Plevnei	84
7741	6494	6497	Str. 22 Decembrie 1989	5922
7742	6163	6497	Str. 22 Decembrie 1989	5592
7743	6496	6498	Str. Plevnei	84
7746	6497	6498	Str. Infratirii	330
7747	6498	6500	Str. Plevnei	414
7751	6133	6503	Str. 22 Decembrie 1989	6921
7752	6132	6503	Str. 22 Decembrie 1989	5922
7757	6479	6505	fără denumire	30
7761	6505	6506	Str. Victor Babes	30
7764	6507	6508	Str. Victor Babes	502
7766	6506	6509	Str. Victor Babes	30
7767	6508	6509	Str. Victor Babes	502
7769	6507	6510	Str. Victor Babes	502
7771	6500	6511	Str. Plevnei	88
7772	6511	6512	Str. Plevnei	88
7775	6512	6513	Str. Plevnei	88
7777	6513	6514	Str. Plevnei	88
7784	6510	6528	Str. Victor Babes	502
7785	6500	6528	Str. Victor Babes	502
7800	6514	6532	Str. Plevnei	88
7801	6532	6533	Str. Plevnei	88
7806	6154	6534	Str. Lev Tolstoi	148
7814	6167	6537	Str. 22 Decembrie 1989	4347
7820	6537	6540	Str. 22 Decembrie 1989	4347
7821	5667	6540	Str. 22 Decembrie 1989	4412
7823	6539	6541	Str. Vasile Parvan	280
7825	6541	6542	Str. Vasile Parvan	280
7833	6545	6546	Str. Vasile Parvan	132
7834	6533	6547	Str. Vasile Parvan	132

Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
7835	6546	6547	Str. Vasile Parvan	132
7836	6545	6548	Str. Vasile Parvan	132
7837	6542	6548	Str. Vasile Parvan	280
7838	6534	6548	Str. Tiberiu Popeia	148
7851	6540	6552	fără denumire	65
7852	6539	6552	fără denumire	65
7860	5667	6555	DN 29A	4412
7861	6149	6167	Str. 22 Decembrie 1989	4347
7862	5927	5929	Calea Unirii	18398
7863	5926	5929	Calea Unirii	20230
7864	5928	5948	Calea Unirii	22112
7865	5926	5928	Calea Unirii	20230
7866	5777	6556	Str. Grigore Alex. Ghica	14952
7867	5776	6556	Str. Grigore Alex. Ghica	20944
7868	5813	6556	Str. Garii	3041
7869	5814	6556	Str. Garii	4489
7871	6239	6557	Str. Energeticianului	10316
7872	841	861	Str. Dragos Voda	446
7873	841	862	Str. Dragos Voda	446
7874	6375	6558	fără denumire	135
7877	4	6560	DN 2	18724
7878	6559	6560	DN 2	12794
7879	6560	6561	Str. Humorului	9918
7880	6559	6561	Str. Humorului	10996
7881	6561	6562	DN 17	12397
7882	6563	6565	DN 17	16631
7883	6562	6563	fără denumire	7339
7884	6562	6566	fără denumire	13473
7885	6566	6567	fără denumire	8138
7886	6563	6567	fără denumire	13008
7887	6564	6567	fără denumire	4870
7888	6564	6566	fără denumire	5335
7889	5664	6564	DN 2P	10205
7890	6559	6569	DN 2	14818
7891	5661	6569	DN 2	13900
7892	6568	6569	fără denumire	2674
7893	501	6570	Bd. Sofia Vicoveanca	10684
7895	6348	6571	Str. Cuza Voda	9431
7896	5684	6571	DN 29	9431
7901	5706	6572	DN2	11292
7902	5714	6572	Str. Grigore Alex. Ghica	11277
7905	6017	6573	Str. Andrei Bernath	9
7906	6020	6573	Str. Andrei Bernath	9
7907	191	6574	Str. Ion Irimescu	9831
7908	56	6574	Str. Ion Irimescu	12431
7909	6570	6575	DN 2	10684
7910	3	6575	DN 2	18882
7912	6574	6575	fără denumire	8198
7913	6562	6576	fără denumire	5057
7914	6574	6576	fără denumire	10150
7915	6563	6576	fără denumire	5094
7916	6249	6577	Str. Energeticianului	10316
7918	645	6578	Pod 2	918
7920	6577	6578	Pod 1	10316
7921	660	6578	Pod 1	9398





Tabelul A1.3. Valorile fluxurilor de trafic - în secțiune, anul 2030, scenariul AFC, MZA, vehicule etalon.

Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
8	4	7	Bd. Acad. Vasile Grecu	18684	256	7	242	Calea Obcinelor	25416
18	12	13	Calea Obcinelor	18070	263	243	244	Str. Rulmentului	2735
19	6	13	Calea Obcinelor	7513	264	240	244	Str. Rulmentului	2735
23	14	15	Bd. 1 Mai	27955	268	240	245	Str. Slatioarei	2735
25	15	16	Bd. 1 Mai	27955	269	238	246	Str. Slatioarei	2579
30	13	14	Calea Obcinelor	10557	270	245	246	Str. Slatioarei	2735
35	18	20	Str. Ana Ipatescu	18267	271	202	246	Str. Fantana Alba	155
36	19	20	Str. Ana Ipatescu	17083	275	247	248	Bd. Corneliu Coposu	15766
49	25	26	Calea Unirii	17797	286	217	252	Str. Victoriei	6772
52	26	27	Calea Unirii	20546	287	250	252	Str. Victoriei	6772
54	27	28	Calea Unirii	20453	295	206	255	Bd. Gavril Tudoras	2736
57	24	30	Bd. 1 Mai	34837	297	239	256	Str. Statiunii	10245
60	9	30	Str. Stefan cel Mare	33976	298	221	256	Str. Statiunii	10668
64	32	33	Str. Mihail Kogalniceanu	8773	303	258	259	Str. Statiunii	2682
68	36	5662	Str. Traian Vuia	19835	306	259	260	Str. Statiunii	2682
72	36	38	Str. Traian Vuia	9514	309	260	261	Aleea Gavril Tudoras	2682
73	37	38	Str. Traian Vuia	9514	310	255	261	Aleea Gavril Tudoras	2682
74	36	39	Str. Traian Vuia	10378	312	205	262	Str. Statiunii	2682
75	37	39	Str. Traian Vuia	5581	313	258	262	Str. Statiunii	2682
77	37	40	Str. Traian Vuia	14124	315	256	263	Str. Statiunii	423
79	39	41	Str. Cernauti	4798	316	223	264	Str. Statiunii	14005
81	40	41	Str. Cernauti	2795	317	239	264	Str. Statiunii	13582
82	34	42	Str. Cernauti	5443	320	264	265	fără denumire	423
84	34	43	Str. Mircea Septilici	5078	321	263	265	fără denumire	423
86	42	43	Str. Cernauti	2150	324	255	267	Bd. Gavril Tudoras	54
93	44	45	Str. Mihai Viteazul	10898	325	221	268	Bd. Gavril Tudoras	54
97	45	47	Str. Mihai Viteazul	12192	326	267	268	Bd. Gavril Tudoras	54
98	44	48	Str. Mihai Eminescu	11170	333	223	271	Str. Victoriei	11207
100	47	48	Str. Mihai Eminescu	12365	334	250	271	Str. Victoriei	11207
103	11	50	Calea Unirii	18424	338	273	274	Str. Slatioarei	3337
105	11	51	Str. Petru Rares	4937	346	249	276	Str. Viitorului	4435
107	50	51	Str. Petru Rares	5261	347	250	276	Str. Viitorului	4435
113	53	55	DJ 208A	5527	348	239	277	Str. Slatioarei	3337
117	58	195	Bd. 1 Decembrie 1918	9816	349	274	277	Str. Slatioarei	3337
119	5	59	Bd. 1 Decembrie 1918	9952	353	221	281	Bd. Gavril Tudoras	11128
120	58	59	Bd. 1 Decembrie 1918	9815	358	273	283	Str. Slatioarei	3337
125	191	192	Str. Ion Irimescu	9752	359	249	283	Str. Slatioarei	493
129	59	193	Str. Ion Irimescu	9593	361	281	284	Bd. Gavril Tudoras	11128
130	192	193	Str. Ion Irimescu	9752	362	284	285	Bd. Gavril Tudoras	13972
131	5	194	Bd. Sofia Vicoveanca	11263	364	285	286	Bd. Gavril Tudoras	13972
133	5	195	Bd. 1 Decembrie 1918	10922	365	214	286	Bd. Gavril Tudoras	13972
138	193	196	fără denumire	174	366	249	287	Str. Slatioarei	4927
140	196	197	fără denumire	766	367	238	287	Str. Slatioarei	4927
141	194	197	fără denumire	766	372	283	289	fără denumire	2844
150	194	200	Bd. Sofia Vicoveanca	10643	374	284	289	fără denumire	2844
160	58	206	Str. Victoriei	2736	376	208	292	Bd. Corneliu Coposu	14898
168	208	209	Bd. Gavril Tudoras	11527	377	247	292	Bd. Corneliu Coposu	16087
170	209	210	Bd. Gavril Tudoras	5731	378	248	293	Bd. Corneliu Coposu	15766
172	210	214	Bd. Gavril Tudoras	10263	379	241	293	Bd. Corneliu Coposu	15766
176	213	214	fără denumire	10169	380	241	294	Bd. Corneliu Coposu	15766
182	208	215	fără denumire	12863	393	292	301	Str. Castanilor	1189
184	213	215	fără denumire	7034	395	301	302	Str. Castanilor	1189
187	217	218	Str. Victoriei	3637	396	209	303	Str. Bistritei	5796
188	202	218	Str. Victoriei	155	398	303	304	Str. Bistritei	5796
189	195	219	Bd. 1 Decembrie 1918	17831	399	220	304	Str. Bistritei	5913
192	219	220	Bd. 1 Decembrie 1918	26530	400	220	305	Bd. 1 Decembrie 1918	25997
198	210	219	Str. Bistritei	4532	407	304	307	fără denumire	117
208	205	223	Str. Victoriei	2682	409	307	308	fără denumire	1072
246	217	237	Str. Bistritei	3135	411	302	307	fără denumire	1189
247	213	237	Str. Bistritei	3135	412	305	308	fără denumire	1072
248	218	238	Str. Bistritei	3482	413	294	309	Bd. Corneliu Coposu	15766
249	215	238	Str. Bistritei	5829	414	207	309	Bd. Corneliu Coposu	15766





Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
416	207	310	Calea Obcinelor	22659	696	433	434	Aleea Venus	251
420	243	312	Str. Leonard Mociulschi	2735	697	427	435	Str. Scurta	6836
421	242	312	Str. Leonard Mociulschi	2735	698	431	435	Str. Scurta	4169
426	310	314	Calea Obcinelor	22682	700	433	436	Aleea Saturn	251
427	242	314	Calea Obcinelor	22682	701	435	436	Aleea Saturn	3169
455	7	326	Bd. George Enescu	21244	702	434	437	Str. Universitatii	15802
477	320	336	Aleea Lalelelor	3311	704	436	437	fără denumire	2918
479	320	337	Aleea Lalelelor	3311	705	398	438	Bd. 1 Mai	32259
487	339	340	Aleea Jupiter	164	706	24	438	Bd. 1 Mai	32259
490	339	341	Aleea Jupiter	164	713	441	442	Str. Universitatii	6939
501	319	346	Aleea Lalelelor	3311	717	443	444	Str. Universitatii	6939
505	346	347	Aleea Jupiter	164	723	443	446	Str. Universitatii	6939
506	336	348	Aleea Lalelelor	3311	724	442	446	Str. Universitatii	6939
507	319	348	Aleea Lalelelor	3311	728	24	448	Str. Universitatii	6939
509	346	350	Aleea Lalelelor	3475	729	444	448	Str. Universitatii	6939
513	340	351	Aleea Jupiter	164	730	23	450	Str. Universitatii	17669
514	347	352	Aleea Jupiter	164	731	434	450	Str. Universitatii	16053
515	351	352	Aleea Jupiter	164	733	450	451	Str. Oituz	1616
523	341	358	Aleea Jupiter	164	736	451	452	Str. Leca Morariu	685
524	337	358	Aleea Jupiter	164	739	452	453	Str. Leca Morariu	685
555	345	374	Bd. George Enescu	23684	740	447	454	Str. Leca Morariu	389
558	373	374	fără denumire	2507	746	454	457	Str. Leca Morariu	389
563	350	376	Aleea Lalelelor	3475	749	457	459	Str. Leca Morariu	389
565	373	376	fără denumire	2507	755	461	462	Str. Marasesti	7456
566	23	377	Bd. George Enescu	26191	758	441	463	Str. Universitatii	6939
567	374	377	Bd. George Enescu	26191	759	437	463	Str. Universitatii	11822
584	23	388	Bd. George Enescu	27301	760	459	464	Str. Leca Morariu	389
590	326	390	Bd. George Enescu	21244	762	463	464	fără denumire	4883
591	321	390	Bd. George Enescu	25501	767	453	467	Str. Leca Morariu	4495
593	345	391	Bd. George Enescu	22716	768	464	467	Str. Leca Morariu	4495
597	392	393	Bd. George Enescu	19768	777	453	472	Str. Leca Morariu	5180
599	393	394	Bd. George Enescu	21213	778	471	472	Str. Leca Morariu	5180
603	395	396	Str. Zorilor	2929	781	470	473	Str. Leca Morariu	5180
605	396	397	Str. Zorilor	2060	784	473	474	Str. Leca Morariu	5180
609	395	397	Str. Scurta	4776	785	471	474	Str. Leca Morariu	5180
611	390	399	Str. Zorilor	4258	797	480	481	Str. Oituz	931
612	399	400	Str. Zorilor	4258	800	451	482	Str. Oituz	931
616	207	402	Calea Obcinelor	18647	802	481	483	Str. Oituz	931
617	12	402	Calea Obcinelor	18070	803	482	483	Str. Oituz	931
619	401	403	Str. Luceafarului	577	813	388	487	Bd. George Enescu	20146
620	402	403	Str. Luceafarului	577	815	21	488	Str. Marasesti	7128
631	396	407	Str. Zorilor	4989	816	486	488	Str. Marasesti	7564
633	394	408	Bd. George Enescu	21213	818	487	490	Str. Miron Costin	437
634	321	408	Bd. George Enescu	21213	819	488	490	Str. Miron Costin	437
642	409	411	Str. Lazar Vicol	2732	821	305	491	Bd. 1 Decembrie 1918	24925
643	393	411	Str. Lazar Vicol	6206	824	491	492	Bd. 1 Decembrie 1918	24925
644	409	412	Str. Lazar Vicol	2926	825	6	492	Bd. 1 Decembrie 1918	24925
645	400	412	Str. Lazar Vicol	6401	826	6	493	Bd. 1 Mai	17412
648	411	413	fără denumire	3475	830	14	493	Bd. 1 Mai	17412
649	412	413	fără denumire	3475	845	200	501	Bd. Sofia Vicoveanca	10643
652	409	417	Str. Lazar Vicol	2041	858	398	510	Bd. 1 Mai	28630
658	391	419	Str. Zorilor	2948	859	16	510	Bd. 1 Mai	27955
660	407	420	Str. Zorilor	2948	889	24	518	Str. Universitatii	406
661	419	420	Str. Zorilor	2948	893	519	520	Str. Alexandru Cel Bun	406
664	417	421	Str. Lazar Vicol	2041	894	518	520	Str. Alexandru Cel Bun	406
665	407	421	Str. Lazar Vicol	2041	929	519	536	Str. Stefan Tomsa	406
668	395	422	Str. Zorilor	577	931	525	536	fără denumire	406
674	401	426	Str. Zorilor	577	932	525	537	Str. Nicoale Titulescu	406
675	422	426	Str. Zorilor	577	933	532	537	Str. Nicoale Titulescu	406
676	397	427	Str. Scurta	6836	934	530	538	Str. Stefan Dracinschi	1221
683	345	429	Aleea Lalelelor	968	937	532	539	Str. Stefan Dracinschi	1221
684	376	429	Aleea Lalelelor	968	938	538	539	Str. Stefan Dracinschi	1221
685	391	430	Bd. George Enescu	19768	939	532	540	Str. Nicoale Titulescu	799
686	392	430	Bd. George Enescu	19768	990	540	560	Str. Nicoale Titulescu	799
691	398	432	Str. Scurta	4169	991	530	561	Str. Alexandru Cel Bun	1221
692	431	432	Str. Scurta	4169	993	561	562	Str. Alexandru Cel Bun	1221



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
996	10	563	Str. Stefan cel Mare	25147	1176	659	660	Str. Salciilor	3845
999	560	561	Str. Stefan Dracinschi	799	1178	650	662	Pod 2	2370
1000	561	564	Str. Stefan Dracinschi	799	1180	661	662	Pod 2	2370
1001	563	564	Str. Stefan Dracinschi	1922	1181	28	5660	Calea Unirii	20453
1002	562	564	Str. Stefan Dracinschi	1123	1188	680	681	Str. Mihai Viteazul	9407
1006	10	567	Str. Ana Ipatescu	25147	1190	9	682	Str. Stefan cel Mare	27200
1009	54	568	Str. Mitropoliei	7591	1191	522	682	Str. Stefan cel Mare	28588
1011	568	569	Str. Mitropoliei	7349	1193	681	683	Str. Mihai Viteazul	9407
1014	517	577	Str. Alexandru Cel Bun	98	1196	684	685	Str. Mihai Viteazul	12238
1015	562	578	Str. Alexandru Cel Bun	98	1199	685	686	Str. Mihai Viteazul	12368
1016	577	578	Str. Alexandru Cel Bun	98	1201	686	687	Str. Mihai Viteazul	12368
1017	54	579	Str. Parcului	7329	1202	687	688	Str. Mihai Viteazul	12368
1019	55	580	Str. Parcului	7329	1204	688	689	Str. Mihai Viteazul	6209
1020	579	580	Str. Parcului	7329	1207	44	690	Str. Mihai Viteazul	3485
1021	567	581	Str. Ana Ipatescu	25147	1208	45	691	Str. Nicolae Balcescu	16260
1024	581	582	Str. Tipografiei	1162	1212	52	693	Str. Ana Ipatescu	30436
1032	582	585	Str. Tudor Vladimirescu	1162	1213	581	693	Str. Ana Ipatescu	23984
1033	585	586	Str. Tudor Vladimirescu	1162	1225	522	699	Str. Stefan cel Mare	28588
1034	569	586	Str. Tudor Vladimirescu	1162	1227	699	700	Str. Stefan cel Mare	27157
1041	517	587	Str. Samoil Isopescu	98	1228	563	700	Str. Stefan cel Mare	25628
1042	587	588	Str. Samoil Isopescu	242	1229	685	700	Str. Trandafirilor	3895
1046	589	590	Str. Samoil Isopescu	242	1231	699	701	Aleea Anastasia Crimca	4414
1047	588	590	Str. Samoil Isopescu	242	1232	684	701	Aleea Anastasia Crimca	4414
1048	568	591	Str. Samoil Isopescu	242	1243	680	682	fără denumire	1388
1049	589	591	Str. Samoil Isopescu	242	1257	688	710	Str. Alexandru Ienceanu	6159
1059	569	594	Str. Mitropoliei	6187	1267	707	713	Str. Vasile Bumbac	3517
1064	596	597	Str. Parcului	345	1287	708	720	Str. Vasile Bumbac	3517
1065	55	597	Str. Parcului	731	1288	713	720	Str. Vasile Bumbac	3517
1070	600	602	Aleea Cetatii	430	1293	721	722	Str. Mihai Eminescu	14095
1071	597	602	Aleea Cetatii	430	1295	721	723	Str. Nicolae Balcescu	16786
1073	596	603	DC69	345	1296	20	723	Str. Nicolae Balcescu	19719
1077	52	607	Str. Ana Ipatescu	27649	1298	721	725	Str. Ciprian Porumbescu	2692
1078	18	607	Str. Ana Ipatescu	30251	1299	707	725	Str. Ciprian Porumbescu	6209
1079	594	608	Str. Mitropoliei	6187	1303	725	726	fără denumire	3517
1080	52	608	Str. Mitropoliei	8990	1304	707	726	fără denumire	2692
1085	609	610	Str. Ion Voda Viteazul	2602	1306	689	727	Str. Ciprian Porumbescu	6209
1086	608	611	Str. Ion Voda Viteazul	3050	1307	726	727	Str. Ciprian Porumbescu	6209
1090	611	615	Str. Iancu Flondor	3050	1309	690	731	fără denumire	2960
1092	610	615	fără denumire	2602	1311	729	730	fără denumire	2960
1095	609	617	Str. Ion Voda Viteazul	2602	1312	691	730	fără denumire	2960
1096	607	617	Str. Ion Voda Viteazul	2602	1314	729	732	fără denumire	2960
1104	18	620	Str. Ana Ipatescu	17263	1315	731	732	fără denumire	2960
1105	19	620	Str. Ana Ipatescu	17263	1316	47	733	Str.-Vasile Alecsandri	5232
1108	19	622	Str. Ana Ipatescu	21141	1317	49	733	Str. Vasile Alecsandri	8426
1114	622	626	Str. Stefanita Voda	986	1323	723	739	Str. Nicolae Balcescu	18196
1116	626	627	Str. Luca Arbore	986	1324	722	739	fără denumire	18348
1117	625	627	Str. Luca Arbore	986	1325	722	740	Str. Nicolae Balcescu	19220
1118	622	628	Str. Ana Ipatescu	20155	1326	691	740	Str. Nicolae Balcescu	19220
1119	11	628	Str. Ana Ipatescu	20155	1328	734	741	Str. Curtea Domneasca	1551
1123	629	633	Pod 2	6623	1329	738	742	Str. Curtea Domneasca	1551
1124	633	634	Pod 2	6781	1330	741	742	Str. Curtea Domneasca	1551
1126	634	635	Str. Mirautilor	4411	1332	738	743	Str. Curtea Domneasca	1551
1131	625	636	Str. Mirautilor	8442	1333	733	744	Str. Curtea Domneasca	2944
1132	635	637	Str. Mirautilor	4411	1334	743	744	Str. Curtea Domneasca	1551
1133	636	637	Str. Mirautilor	4411	1337	745	746	Str. Petru Rares	5308
1134	11	638	Str. Mirautilor	7456	1338	734	746	Str. Petru Rares	8648
1135	625	638	Str. Mirautilor	7456	1345	744	749	Str. Dimitrie Onciul	1394
1147	50	643	Calea Unirii	23686	1349	739	752	Str. Meseriasilor	1394
1154	643	649	Str. George Cosbuc	4773	1352	752	753	Str. Meseriasilor	1394
1155	648	649	Str. George Cosbuc	4773	1355	749	753	Str. Plaiesilor	1394
1158	648	650	Str. George Cosbuc	4773	1366	447	782	Str. Marasesti	7845
1159	645	650	Pod 2	7142	1367	462	782	Str. Marasesti	7456
1165	26	653	Pod 2	2370	1368	461	783	Str. Marasesti	7456
1167	653	654	Pod 2	2370	1369	469	783	Str. Marasesti	8899
1174	25	659	Calea Unirii	17797	1370	469	784	Str. Marasesti	5705
1175	644	659	Calea Unirii	20934	1372	784	785	Str. Marasesti	5705



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
1373	470	785	Str. Marasesti	5705	1544	851	854	Str. Zamcei	1787
1374	480	786	Str. Marasesti	7564	1545	21	856	Str. Marasti	16168
1375	486	786	Str. Marasesti	7564	1546	787	856	Str. Marasti	16168
1377	22	787	Str. Marasti	15823	1550	833	857	Str. Zamcei	3343
1379	48	788	Str. Mihai Eminescu	17269	1551	848	857	Str. Zamcei	2860
1380	690	789	Str. Mihai Viteazul	6445	1556	846	859	Str. Zimbrului	48
1382	789	790	Str. Mihai Viteazul	4269	1557	858	860	Str. Zimbrului	48
1383	689	790	Str. Mihai Viteazul	4269	1558	859	860	Str. Zimbrului	48
1384	683	791	Str. Mihai Viteazul	9407	1560	858	861	Str. Zimbrului	48
1385	684	791	Str. Mihai Viteazul	9795	1561	857	861	Str. Zimbrului	483
1386	9	792	Str. Mihai Viteazul	6776	1564	47	862	Str. Dragos Voda	435
1387	680	792	Str. Mihai Viteazul	8018	1567	828	829	Str. Ion Creanga	531
1388	30	793	Str. Marasesti	8698	1569	828	863	Str. Ion Creanga	170
1389	447	793	Str. Marasesti	7456	1570	863	864	Str. Ion Creanga	170
1390	792	793	Str. Mihai Viteazul	1242	1571	838	864	Str. Ion Creanga	374
1391	782	794	Str. 6 Noiembrie	389	1572	836	864	Str. Petru Rares	204
1393	794	795	Str. Mihai Viteazul	389	1574	833	865	Str. Zamcei	10381
1394	791	795	Str. Mihai Viteazul	389	1577	865	866	Str. Zamcei	8535
1404	783	798	Str. 6 Noiembrie	1443	1579	866	867	Str. Zamcei	6849
1407	798	799	Str. 6 Noiembrie	1443	1581	867	868	Str. Zamcei	3377
1421	797	805	Str. 6 Noiembrie	297	1583	868	869	Str. Zamcei	3377
1436	805	809	Str. 6 Noiembrie	6445	1585	869	870	Str. Zamcei	3377
1437	809	810	Str. 6 Noiembrie	6445	1586	854	871	Str. Zamcei	1787
1439	689	811	Str. 6 Noiembrie	4269	1587	870	871	Str. Zamcei	1787
1440	810	811	Str. 6 Noiembrie	6445	1590	389	873	Str. Narciselor	975
1444	805	812.	Str. Mihai Eminescu	3295	1593	389	874	Str. Narciselor	975
1447	812	813	Str. Mihai Eminescu	3295	1594	388	875	Str. Narciselor	7551
1448	22	813	Str. Mihai Eminescu	1856	1595	874	875	Str. Narciselor	975
1455	789	815	Str. Simion Florea Marian	2176	1596	487	876	Bd. George Enescu	19709
1456	811	816	Str. Simion Florea Marian	2176	1597	21	876	Bd. George Enescu	18106
1457	815	816	Str. Simion Florea Marian	2176	1602	877	878	Str. Grigore Ureche	4280
1465	797	818	Str. 6 Noiembrie	1443	1603	865	879	Str. Grigore Ureche	5047
1466	799	818	Str. 6 Noiembrie	1443	1605	877	880	Str. Grigore Ureche	4280
1469	470	819	Str. Marasesti	10885	1606	876	880	Str. Grigore Ureche	8824
1470	480	819	Str. Marasesti	8496	1612	878	898	Str. Octav Bancila	9281
1471	797	819	Str. Oituz	5551	1614	898	899	Str. Octav Bancila	646
1483	813	823	Str. Ion Gheorghe Sbierea	1438	1617	875	900	Str. Dimitrie Cantemir	6576
1484	787	823	Str. Ion Gheorghe Sbierea	1438	1619	899	900	Str. Nicolae Costin	6576
1487	825	826	Str. Ion Gheorghe Sbierea	1093	1620	880	901	Str. Grigore Ureche	4544
1488	787	826	Str. Ion Gheorghe Sbierea	1093	1625	898	903	Str. Ion Neculce	4544
1492	33	829	Str. Petru Rares	642	1627	903	904	Str. Ion Neculce	2227
1495	828	830	Str. Ion Gheorghe Sbierea	362	1629	903	905	Str. Ion Neculce	2317
1497	21	831	Str. Marasesti	14421	1631	901	906	Str. Dimitrie Cantemir	4544
1499	831	832	Str. Marasesti	11515	1632	902	906	Str. Dimitrie Cantemir	2227
1501	832	833	Str. Marasesti	11515	1633	905	906	Str. Ion Neculce	2317
1503	833	834	Str. Marasesti	5620	1634	902	907	Str. Ion Neculce	2227
1504	32	834	Str. Marasesti	8773	1635	904	907	Str. Ion Neculce	2227
1506	829	835	Str. Petru Rares	111	1640	897	909	Str. Visinilor	1346
1507	835	836	Str. Petru Rares	880	1642	909	910	Str. Visinilor	2321
1509	836	837	Str. Petru Rares	1084	1643	870	910	Str. Visinilor	2321
1510	49	837	Str. Petru Rares	3766	1649	911	912	Str. Ion Neculce	4165
1512	733	838	Str. Armeneasca	5973	1650	867	912	Str. Ion Neculce	4165
1514	838	839	Str. Armeneasca	2860	1663	897	917	Str. Octav Bancila	1346
1515	839	840	Str. Armeneasca	2860	1664	899	917	Str. Octav Bancila	1346
1516	830	840	Str. Armeneasca	2860	1665	911	918	Str. Ion Neculce	4165
1517	827	841	Str. Ion Gheorghe Sbierea	362	1666	898	918	Str. Ion Neculce	4165
1519	22	842	Str. Mihai Eminescu	17679	1667	878	919	Str. Grigore Ureche	5047
1520	788	842	Str. Mihai Eminescu	17269	1668	879	919	Str. Grigore Ureche	5047
1522	827	844	Str. Veronica Micle	410	1679	922	923	Str. Narciselor	975
1523	842	844	Str. Veronica Micle	410	1681	909	923	Str. Narciselor	975
1528	825	845	Str. Ciresoaia	1093	1687	873	922	Str. Narciselor	975
1529	831	845	Str. Ciresoaia	1093	1689	33	924	Str. Mircea Septilici	6303
1530	827	846	Str. Ciresoaia	48	1693	925	926	Str. Mircea Septilici	6303
1532	830	848	Str. Ion Gheorghe Sbierea	3222	1694	43	926	Str. Mircea Septilici	6796
1533	841	848	Str. Ion Gheorghe Sbierea	362	1695	34	927	Str. Nicolae Labis	1046
1541	851	853	Str. Zamcei	1787	1697	927	928	Str. Nicolae Labis	2304



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
1699	643	929	Calea Unirii	18913
1702	929	930	Str. Cernauti	1559
1704	930	931	Str. Cernauti	1559
1707	931	932	Str. Cernauti	5139
1709	932	933	Str. Cernauti	2479
1710	933	934	Str. Cernauti	1749
1712	934	935	Str. Cernauti	3007
1713	34	935	Str. Cernauti	1749
1714	927	935	Str. Nicolae Labis	1258
1715	29	941	Str. Nicolae Labis	2304
1716	928	941	Str. Nicolae Labis	2304
1721	835	942	Str. Tabacarilor	769
1722	33	942	Str. Mihail Kogalniceanu	2890
1723	942	943	Str. Tabacarilor	2479
1725	933	945	Str. Sipotului	729
1726	943	944	Str. Sipotului	2479
1729	934	945	Str. Semicercului	1258
1730	944	946	Str. Semicercului	493
1731	944	945	Str. Semicercului	1987
1732	926	946	Str. Mircea Septilici	493
1737	29	950	Str. Traian Vuia	15743
1740	29	951	Str. Traian Vuia	15684
1744	929	952	Calea Unirii	17354
1745	644	952	Calea Unirii	20934
1746	931	952	Str. Severin Procopovici	3580
1747	837	932	Str. Stefan Stefureac	3090
1755	734	956	Str. Petru Rares	10199
1756	51	956	Str. Petru Rares	10199
1762	49	959	Str. Petru Rares	5308
1763	745	959	Str. Petru Rares	5308
1767	950	960	Str. Traian Vuia	15743
1771	27	960	fără denumire	15743
1791	865	977	Str. Bogdan Voda	3153
1793	834	977	Str. Stefan Octavian Iosif	3153
1798	925	979	Str. Mircea Septilici	6303
1799	924	979	Str. Mircea Septilici	6303
1811	42	985	Str. Cernauti	7593
1812	41	985	Str. Cernauti	7593
1815	951	988	Str. Traian Vuia	15684
1817	988	989	Str. Traian Vuia	11291
1818	40	989	Str. Traian Vuia	11329
6170	5008	5660	Calea Unirii	17193
6171	5661	5662	DN 2	13776
6181	5665	5670	Str. Cernauti	18863
6183	5670	5671	Str. Cernauti	18863
6184	5662	5671	Str. Cernauti	28386
6194	5675	5677	Str. Gheorghe Doja	2180
6195	5676	5677	Str. Gheorghe Doja	2180
6196	5675	5676	Str. Gheorghe Doja	2366
6201	5679	5680	Calea Unirii	11892
6202	5668	5681	Calea Unirii	11226
6203	5680	5681	Calea Unirii	11933
6204	5678	5681	fără denumire	12063
6205	5678	5679	fără denumire	11460
6214	5683	5686	Calea Burdujeni	4759
6216	5686	5687	Calea Burdujeni	5295
6234	5675	5697	Str. Grigore Alex. Ghica	16899
6236	5697	5698	Str. Grigore Alex. Ghica	15097
6239	5697	5700	Str. Mitocului	1858
6247	5701	5702	DN2	11260
6248	5663	5703	DN2	21243
6249	5702	5703	DN2	16122
6251	5664	5704	DN 2P	10055
6253	5701	5704	DN 2P	64
6254	5702	5704	DN 2P	4870
6255	5703	5705	DN 2P	5120

Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
6256	5704	5705	DN 2P	5120
6258	5701	5706	DN2	11324
6269	5711	5712	Str. Camil Petrescu	57
6271	5711	5713	DC 57	57
6273	5666	5714	Str. Grigore Alex. Ghica	11252
6274	5713	5714	fără denumire	57
6275	5666	5718	Str. Grigore Alex. Ghica	11252
6277	5718	5719	Str. Grigore Alex. Ghica	12116
6279	5719	5720	Str. Grigore Alex. Ghica	12116
6280	5696	5720	Str. Grigore Alex. Ghica	12116
6319	5698	5744	Str. Grigore Alex. Ghica	15097
6320	5696	5744	Str. Grigore Alex. Ghica	14412
6323	5699	5746	Str. Mitocului	2256
6326	5746	5747	Str. Mitocului	2256
6329	5696	5749	Str. Zefirului	2592
6330	5748	5749	Str. Zefirului	2592
6332	5743	5773	Str. Gheorghe Stefan	799
6333	5744	5773	Str. Gheorghe Stefan	799
6336	5743	5745	Str. Barbu Delavrancea	799
6341	5748	5774	Str. Zefirului	2676
6343	5774	5775	Str. Zefirului	2676
6344	5699	5775	Str. Zefirului	2676
6347	5665	5776	Str. Grigore Alex. Ghica	18863
6349	5675	5777	Str. Grigore Alex. Ghica	13439
6397	5779	5795	Str. Aurel Vlaicu	3004
6399	5795	5796	Str. Aurel Vlaicu	3004
6403	5796	5798	Str. Aurel Vlaicu	3004
6415	5798	5802	Str. Aurel Vlaicu	3004
6418	5802	5806	Str. Aurel Vlaicu	3004
6420	5806	5807	Str. Aurel Vlaicu	3004
6430	5807	5810	Str. Aurel Vlaicu	3004
6431	5810	5812	Str. Aurel Vlaicu	3004
6438	5812	5813	Str. Aurel Vlaicu	3004
6451	5814	5820	Str. Garii	3581
6454	5820	5822	Str. Grigore Alexandru	3581
6463	5822	5833	fără denumire	3581
6466	5833	5834	fără denumire	3581
6467	5823	5834	fără denumire	3581
6475	5823	5837	Str. Gheorghe Doja	9372
6483	5838	5841	Str. Gheorghe Doja	9474
6485	5841	5842	Str. Gheorghe Doja	9474
6495	5830	5843	fără denumire	768
6496	5830	5846	Str. Nicolae Iorga	768
6498	5693	5847	Str. Nicolae Iorga	3048
6499	5846	5847	Str. Nicolae Iorga	2097
6503	5848	5849	Str. Privighetorii	951
6504	5847	5849	Str. Privighetorii	951
6506	5846	5850	Str. Putna	1329
6513	5844	5853	Str. Putna	2280
6518	5848	5856	Str. Putna	951
6520	5855	5856	Str. Putna	1329
6521	5853	5856	Str. Putna	2280
6523	5855	5857	Str. Putna	1329
6524	5850	5858	Str. Putna	1329
6525	5857	5858	Str. Putna	1329
6529	5694	5873	Str. Gheorghe Doja	9877
6531	5691	5874	Calea Unirii	14133
6534	5693	5875	Str. Nicolae Iorga	4051
6536	5875	5876	Str. Nicolae Iorga	4051
6539	5876	5877	Str. Nicolae Iorga	4051
6540	5693	5878	Str. Jean Bart	728
6542	5878	5879	Str. Jean Bart	728
6544	5879	5880	Str. Jean Bart	728
6545	5694	5880	Str. Jean Bart	728
6548	5877	5882	Str. Nicolae Iorga	4051
6549	5881	5882	Str. Nicolae Iorga	4051



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]	Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.				Orig.	Dest.		
6553	5679	5923	Calea Unirii	16774	6843	5994	6016	Str. Biruintei	9
6555	5678	5885	Calea Burdujeni	8396	6845	6016	6017	Str. Biruintei	9
6573	5873	5889	Str. Mircea Damaschin	1463	6856	6015	6021	Str. Aron Pumnul	9
6575	5889	5890	Str. Mircea Damaschin	1463	6857	6020	6021	Str. Muncitorului	9
6576	5890	5891	Str. Mircea Damaschin	1463	6862	5842	6023	Str. Gheorghe Doja	9474
6578	5891	5893	Str. Mircea Damaschin	1463	6863	5843	6023	Str. Gheorghe Doja	9474
6582	5893	5894	Str. Mircea Damaschin	1463	6864	5843	6024	Str. Gheorghe Doja	8705
6584	5894	5895	Str. Mircea Damaschin	1681	6866	6024	6025	Str. Gheorghe Doja	8705
6585	5895	5896	Str. Mircea Damaschin	1681	6869	6025	6026	Str. Gheorghe Doja	8705
6586	5883	5896	Str. Mircea Damaschin	1681	6870	6026	6027	Str. Gheorghe Doja	8705
6626	5885	5912	Calea Burdujeni	8396	6872	5844	6028	Str. Gheorghe Doja	11853
6630	5902	5913	Str. Calimani	217	6873	6027	6028	Str. Gheorghe Doja	8749
6631	5894	5913	Str. Calimani	217	6874	5844	6029	Str. Gheorghe Doja	9574
6642	5902	5918	Str. Calimani	217	6875	5845	6029	Str. Gheorghe Doja	9574
6643	5912	5919	Str. Calimani	217	6876	5845	6030	Str. Gheorghe Doja	9574
6644	5918	5919	Str. Calimani	217	6877	5694	6030	Str. Gheorghe Doja	10605
6650	5883	5923	Calea Unirii	15136	6878	5837	6031	Str. Gheorghe Doja	9372
6659	5691	5927	Calea Unirii	13902	6879	5838	6031	Str. Gheorghe Doja	9372
6663	5881	5930	Str. Nicolae Iorga	4051	6929	6064	6065	Aleea Dumbravii	2455
6664	5928	5930	Str. Nicolae Iorga	2058	6930	6065	6066	Aleea Dumbravii	1424
6665	5929	5930	Str. Nicolae Iorga	1993	6931	6027	6066	Aleea Dumbravii	1424
6679	5938	6557	Calea Unirii	9648	6979	6030	6083	Str. Fagului	1031
6680	5936	6557	Calea Unirii	13242	6980	6065	6083	Str. Fagului	1031
6681	5008	5938	Calea Unirii	17193	6988	5873	6086	Str. Gheorghe Doja	8414
6683	5936	5950	Calea Unirii	12669	6993	5669	6089	Str. 22 Decembrie 1989	6565
6686	5925	5940	Calea Unirii	17507	7002	6086	6092	Str. Gheorghe Doja	8414
6691	5925	5942	Calea Unirii	17507	7004	6092	6093	Str. Gheorghe Doja	8414
6692	5941	5942	Calea Unirii	17507	7005	6093	6094	Str. Gheorghe Doja	8414
6693	5941	5943	Calea Unirii	48	7006	5682	6094	Str. Gheorghe Doja	8414
6694	5940	5943	Calea Unirii	48	7010	6095	6096	Str. Gheorghe Doja	1442
6695	5940	5944	Calea Unirii	17555	7012	6096	6097	Str. Gheorghe Doja	1442
6700	5944	5948	Calea Unirii	17555	7013	5669	6098	Str. Gheorghe Doja	1442
6708	5938	5950	Calea Unirii	12669	7014	6097	6098	Str. Gheorghe Doja	1442
6736	5936	5967	Calea Unirii	23844	7019	5682	6115	Str. Gheorghe Doja	1442
6737	5941	5967	Calea Unirii	23844	7020	6095	6115	Str. Gheorghe Doja	1442
6767	5712	5985	Str. Mitocului	2415	7022	5682	6116	Calea Burdujeni	8409
6768	5985	5986	Str. Mitocului	2415	7024	6116	6117	Calea Burdujeni	8409
6771	5986	5987	Str. Mitocului	2293	7025	5912	6118	Calea Burdujeni	8409
6772	5699	5988	Str. Mitocului	4932	7026	6117	6118	Calea Burdujeni	8409
6773	5987	5988	Str. Mitocului	4942	7052	5668	6124	Calea Unirii	11226
6775	5984	5986	Str. Decebal	122	7096	6147	6149	Str. 22 Decembrie 1989	4304
6776	5823	5989	Str. Gheorghe Doja	5791	7108	6148	6154	Str. 22 Decembrie 1989	5533
6778	5989	5990	Str. Gheorghe Doja	4565	7109	6147	6154	Str. 22 Decembrie 1989	5389
6780	5990	5991	Str. Gheorghe Doja	4555	7111	6148	6155	Str. 22 Decembrie 1989	5521
6782	5835	5992	Str. Gheorghe Doja	4555	7131	6155	6163	Str. 22 Decembrie 1989	5521
6783	5991	5992	Str. Gheorghe Doja	4555	7179	6239	6240	Str. Energeticianului	8618
6784	5835	5993	Str. Gheorghe Doja	4555	7185	6240	6243	Str. Energeticianului	8618
6786	5993	5994	Str. Gheorghe Doja	4555	7202	6243	6249	Str. Energeticianului	8618
6787	5676	5994	Str. Gheorghe Doja	4546	7215	5683	6254	Str. Cuza Voda	4759
6789	5984	5995	Str. Sublocotenent Turturica	122	7280	5874	6284	Calea Unirii	14170
6790	5989	5995	Str. Sublocotenent Turturica	122	7281	5883	6284	Calea Unirii	14170
6801	5988	5999	Str. Constantin Moraru	10	7355	5687	6311	Calea Burdujeni	5295
6802	5998	5999	Str. Constantin Moraru	10	7391	6311	6325	Calea Burdujeni	14685
6805	5998	6000	Str. Constantin Moraru	10	7478	5680	6373	Calea Burdujeni	12114
6807	6000	6001	Str. Constantin Moraru	10	7481	6373	6374	Calea Burdujeni	12114
6814	6001	6003	Str. Grigore Cobalcescu	10	7482	6374	6375	Calea Burdujeni	12397
6816	6003	6005	Str. Emil Racovita	10	7483	6325	6375	Calea Burdujeni	14685
6818	6004	6005	Str. Emil Racovita	10	7484	5686	6376	Str. Cuza Voda	973
6819	5990	6004	Str. Barbu Lazareanu	10	7487	6376	6377	Str. Cuza Voda	973
6820	5712	6007	Str. Mitocului	2472	7489	6377	6378	Str. Cuza Voda	973
6822	6007	6008	Str. Mitocului	2472	7491	6378	6379	Str. Cuza Voda	973
6829	6008	6011	Str. Mitocului	2472	7497	5669	6382	Calea Unirii	5123
6836	5700	6014	Str. Mitocului	1858	7499	6382	6383	Calea Unirii	5123
6837	5745	6014	Str. Mitocului	1858	7501	6383	6384	Calea Unirii	11273
6838	5745	6015	Str. Mitocului	2265	7502	6124	6385	Calea Unirii	11405
6839	5747	6015	Str. Mitocului	2256	7503	6384	6385	Calea Unirii	11273



Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
7513	6385	6388	Calea Unirii	132
7514	6388	6558	fără denumire	132
7563	6254	6404	Str. Cuza Voda	4663
7564	5685	6405	Str. Cuza Voda	4663
7565	6404	6405	Str. Cuza Voda	4663
7566	5685	6406	Str. Cuza Voda	4580
7568	6406	6407	Str. Cuza Voda	4637
7569	6348	6407	Str. Cuza Voda	4668
7590	6407	6418	Str. Mircea Motrici	30
7609	6418	6429	Str. Mircea Hrisca	30
7627	6429	6436	fără denumire	30
7639	6436	6441	fără denumire	30
7642	6441	6443	fără denumire	30
7648	6443	6446	fără denumire	30
7659	6446	6451	fără denumire	30
7669	6379	6459	Str. Cuza Voda	973
7674	6459	6460	Str. Ecaterina Teodoroiu	973
7675	6089	6461	Str. 22 Decembrie 1989	6565
7676	6143	6461	Str. 22 Decembrie 1989	7456
7680	6461	6462	Str. Matei Millo	891
7681	6460	6462	Str. Matei Millo	891
7682	6460	6463	Str. Ecaterina Teodoroiu	82
7684	6463	6476	Str. Ecaterina Teodoroiu	82
7686	6476	6477	Str. Ecaterina Teodoroiu	82
7687	6457	6477	Str. Ecaterina Teodoroiu	82
7696	6133	6480	Str. 22 Decembrie 1989	6821
7697	6143	6480	Str. 22 Decembrie 1989	6821
7718	6457	6491	Str. Plevnei	82
7719	6490	6491	Str. Plevnei	82
7731	6451	6493	fără denumire	30
7732	6479	6493	fără denumire	30
7733	6132	6494	Str. 22 Decembrie 1989	5845
7735	6490	6495	Str. Plevnei	82
7738	6495	6496	Str. Plevnei	82
7741	6494	6497	Str. 22 Decembrie 1989	5845
7742	6163	6497	Str. 22 Decembrie 1989	5521
7743	6496	6498	Str. Plevnei	82
7746	6497	6498	Str. Infratirii	323
7747	6498	6500	Str. Plevnei	405
7751	6133	6503	Str. 22 Decembrie 1989	6821
7752	6132	6503	Str. 22 Decembrie 1989	5845
7757	6479	6505	fără denumire	30
7761	6505	6506	Str. Victor Babes	30
7764	6507	6508	Str. Victor Babes	493
7766	6506	6509	Str. Victor Babes	30
7767	6508	6509	Str. Victor Babes	493
7769	6507	6510	Str. Victor Babes	493
7771	6500	6511	Str. Plevnei	88
7772	6511	6512	Str. Plevnei	88
7775	6512	6513	Str. Plevnei	88
7777	6513	6514	Str. Plevnei	88
7784	6510	6528	Str. Victor Babes	493
7785	6500	6528	Str. Victor Babes	493
7800	6514	6532	Str. Plevnei	88
7801	6532	6533	Str. Plevnei	88
7806	6154	6534	Str. Lev Tolstoi	144
7814	6167	6537	Str. 22 Decembrie 1989	4304
7820	6537	6540	Str. 22 Decembrie 1989	4304
7821	5667	6540	Str. 22 Decembrie 1989	4368
7823	6539	6541	Str. Vasile Parvan	274
7825	6541	6542	Str. Vasile Parvan	274
7833	6545	6546	Str. Vasile Parvan	130
7834	6533	6547	Str. Vasile Parvan	130
7835	6546	6547	Str. Vasile Parvan	130

Nr. arc	Nod		Denumire arc	Valoare flux [veh. etalon]
	Orig.	Dest.		
7836	6545	6548	Str. Vasile Parvan	130
7837	6542	6548	Str. Vasile Parvan	274
7838	6534	6548	Str. Tiberiu Popeia	144
7851	6540	6552	fără denumire	64
7852	6539	6552	fără denumire	64
7860	5667	6555	DN 29A	4368
7861	6149	6167	Str. 22 Decembrie 1989	4304
7862	5927	5929	Calea Unirii	13902
7863	5926	5929	Calea Unirii	15688
7864	5928	5948	Calea Unirii	17555
7865	5926	5928	Calea Unirii	15688
7866	5777	6556	Str. Grigore Alex. Ghica	13483
7867	5776	6556	Str. Grigore Alex. Ghica	18545
7868	5813	6556	Str. Garii	3004
7869	5814	6556	Str. Garii	3581
7871	6239	6557	Str. Energeticianului	8618
7872	841	861	Str. Dragos Voda	435
7873	841	862	Str. Dragos Voda	435
7874	6375	6558	fără denumire	132
7877	4	6560	DN 2	18684
7878	6559	6560	DN 2	12629
7879	6560	6561	Str. Humorului	9791
7880	6559	6561	Str. Humorului	10859
7881	6561	6562	DN 17	12380
7882	6563	6565	DN 17	16545
7883	6562	6563	fără denumire	7278
7884	6562	6566	fără denumire	13318
7885	6566	6567	fără denumire	8134
7886	6563	6567	fără denumire	13004
7887	6564	6567	fără denumire	4870
7888	6564	6566	fără denumire	5185
7889	5664	6564	DN 2P	10055
7890	6559	6569	DN 2	14668
7891	5661	6569	DN 2	13776
7892	6568	6569	fără denumire	2656
7893	501	6570	Bd. Sofia Vicoveanca	10713
7895	6348	6571	Str. Cuza Voda	4668
7896	5684	6571	DN 29	9597
7901	5706	6572	DN2	11324
7902	5714	6572	Str. Grigore Alex. Ghica	11309
7905	6017	6573	Str. Andrei Bernath	9
7906	6020	6573	Str. Andrei Bernath	9
7907	191	6574	Str. Ion Irimescu	9752
7908	56	6574	Str. Ion Irimescu	12304
7909	6570	6575	DN 2	10713
7910	3	6575	DN 2	18877
7912	6574	6575	fără denumire	8164
7913	6562	6576	fără denumire	4972
7914	6574	6576	fără denumire	10123
7915	6563	6576	fără denumire	5151
7916	6249	6577	Str. Energeticianului	8618
7918	645	6578	Pod 2	7142
7919	654	6578	Pod 2	2370
7920	6577	6578	Pod 1	8618
7921	660	6578	Pod 1	3845
7922	634	661	Pod 2	2370
7925	6579	6580	Pod 2	6623
7927	629	6579	Pod 2	6623
7928	6571	6580	Pod 2	6623



## **ANEXA 2. FORMULARUL DE CHESTIONAR PENTRU ANCHETELE ÎN GOSPODĂRII**



Zona:

**Secțiunea 1 - Date de identificare a interviului**

<b>1</b>	Numele operatorului		_____
<b>2A</b>	Data interviului	<b>2B</b>	Ora interviului
	_____		_____
<b>3</b>	Numele persoanei intervievate		_____
	Numărul de telefon		_____-_____-_____

**Secțiunea 2A - Date despre gospodărie**

<b>4</b>	Adresa gospodăriei		LOC. _____ STR. _____																											
	NR. _____ BL. _____	AP. _____	_____																											
<b>5</b>	Tipul locuinței (se accesează Adresă)		Casă <input type="checkbox"/> nr. cam. _____ Apartament <input type="checkbox"/> nr. cam. _____																											
<b>6</b>	Număr membri cu vârsta peste 5 ani		_____																											
<b>7</b>	Număr membri persoane active		_____																											
<b>8</b>	Număr vehicule deținute		<b>8A</b> _____ Autoturisme <b>8B</b> _____ Biciclete																											
<b>9</b>	Durata de mediu pe săptămână la la cea mai apropiată stație de transport public		_____ Minute																											
<b>10</b>	Venit mediu lunar la nivel de gospodărie [RON]		<table border="0"> <tr><td>sub 440</td><td><input type="checkbox"/></td><td>1</td></tr> <tr><td>441 ... 890</td><td><input type="checkbox"/></td><td>2</td></tr> <tr><td>891 ... 1200</td><td><input type="checkbox"/></td><td>3</td></tr> <tr><td>1201 ... 1600</td><td><input type="checkbox"/></td><td>4</td></tr> <tr><td>1601 ... 2000</td><td><input type="checkbox"/></td><td>5</td></tr> <tr><td>2001 ... 3000</td><td><input type="checkbox"/></td><td>6</td></tr> <tr><td>3001 ... 5000</td><td><input type="checkbox"/></td><td>7</td></tr> <tr><td>5001 ... 10000</td><td><input type="checkbox"/></td><td>8</td></tr> <tr><td>peste 10000</td><td><input type="checkbox"/></td><td>9</td></tr> </table>	sub 440	<input type="checkbox"/>	1	441 ... 890	<input type="checkbox"/>	2	891 ... 1200	<input type="checkbox"/>	3	1201 ... 1600	<input type="checkbox"/>	4	1601 ... 2000	<input type="checkbox"/>	5	2001 ... 3000	<input type="checkbox"/>	6	3001 ... 5000	<input type="checkbox"/>	7	5001 ... 10000	<input type="checkbox"/>	8	peste 10000	<input type="checkbox"/>	9
sub 440	<input type="checkbox"/>	1																												
441 ... 890	<input type="checkbox"/>	2																												
891 ... 1200	<input type="checkbox"/>	3																												
1201 ... 1600	<input type="checkbox"/>	4																												
1601 ... 2000	<input type="checkbox"/>	5																												
2001 ... 3000	<input type="checkbox"/>	6																												
3001 ... 5000	<input type="checkbox"/>	7																												
5001 ... 10000	<input type="checkbox"/>	8																												
peste 10000	<input type="checkbox"/>	9																												

pag. 0







Secțiunea 2C - Date despre deplasări

18	Ziua deplasării	1 - Luni	2 - Marți	3 - Miercuri	4 - Joi	5 - Vineri																												
<p><b>Scopul deplasării</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Domiciliu</td><td>1</td> <td>Afaceri personale</td><td>7</td> </tr> <tr> <td>Casă de vacanță</td><td>2</td> <td>Vizitarea prietenilor</td><td>8</td> </tr> <tr> <td>Serviciu</td><td>3</td> <td>Recreere</td><td>9</td> </tr> <tr> <td>Afaceri de serviciu</td><td>4</td> <td>Ducerea/educerea copiilor/inde la școală/grădiniță</td><td>10</td> </tr> <tr> <td>Educație / formare</td><td>5</td> <td>Altul</td><td>11</td> </tr> <tr> <td>Cumpărături</td><td>6</td> <td></td><td></td> </tr> </table>							Domiciliu	1	Afaceri personale	7	Casă de vacanță	2	Vizitarea prietenilor	8	Serviciu	3	Recreere	9	Afaceri de serviciu	4	Ducerea/educerea copiilor/inde la școală/grădiniță	10	Educație / formare	5	Altul	11	Cumpărături	6						
Domiciliu	1	Afaceri personale	7																															
Casă de vacanță	2	Vizitarea prietenilor	8																															
Serviciu	3	Recreere	9																															
Afaceri de serviciu	4	Ducerea/educerea copiilor/inde la școală/grădiniță	10																															
Educație / formare	5	Altul	11																															
Cumpărături	6																																	
<p><b>Modul de transport utilizat</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Pe jos</td><td>1</td> <td>Maxi Taxi</td><td>8</td> </tr> <tr> <td>Bicicletă</td><td>2</td> <td>Autobuz public</td><td>9</td> </tr> <tr> <td>Motocicletă / scuter</td><td>3</td> <td>Autobuz cursă specială</td><td>10</td> </tr> <tr> <td>Autoturism</td><td>4</td> <td>Troleibuz</td><td>11</td> </tr> <tr> <td>Dublă</td><td>5</td> <td>Tramvai</td><td>12</td> </tr> <tr> <td>Camion sport</td><td>6</td> <td>Metrou</td><td>13</td> </tr> <tr> <td>Taxi</td><td>7</td> <td>Tren</td><td>14</td> </tr> </table>							Pe jos	1	Maxi Taxi	8	Bicicletă	2	Autobuz public	9	Motocicletă / scuter	3	Autobuz cursă specială	10	Autoturism	4	Troleibuz	11	Dublă	5	Tramvai	12	Camion sport	6	Metrou	13	Taxi	7	Tren	14
Pe jos	1	Maxi Taxi	8																															
Bicicletă	2	Autobuz public	9																															
Motocicletă / scuter	3	Autobuz cursă specială	10																															
Autoturism	4	Troleibuz	11																															
Dublă	5	Tramvai	12																															
Camion sport	6	Metrou	13																															
Taxi	7	Tren	14																															
<b>DEPLASAREA NR. 1</b>																																		
<b>Origine</b> 19 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		<b>Destinație</b> 21 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		23 Scorul	24 Modul de transport	25 Durata depl. (min.)																												
20 Ora de plecare		22 Ora de sosire		Primul <input type="checkbox"/> Al 2-lea <input type="checkbox"/> Al 3-lea <input type="checkbox"/> Al 4-lea <input type="checkbox"/> Al 5-lea <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>																												
<b>DEPLASAREA NR. 2</b>																																		
<b>Origine</b> 26 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		<b>Destinație</b> 28 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		30 Scorul	31 Modul de transport	32 Durata depl. (min.)																												
27 Ora de plecare		29 Ora de sosire		Primul <input type="checkbox"/> Al 2-lea <input type="checkbox"/> Al 3-lea <input type="checkbox"/> Al 4-lea <input type="checkbox"/> Al 5-lea <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>																												
<b>DEPLASAREA NR. 3</b>																																		
<b>Origine</b> 33 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		<b>Destinație</b> 35 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		37 Scorul	38 Modul de transport	39 Durata depl. (min.)																												
34 Ora de plecare		36 Ora de sosire		Primul <input type="checkbox"/> Al 2-lea <input type="checkbox"/> Al 3-lea <input type="checkbox"/> Al 4-lea <input type="checkbox"/> Al 5-lea <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>																												
<b>DEPLASAREA NR. 4</b>																																		
<b>Origine</b> 40 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		<b>Destinație</b> 42 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		44 Scorul	45 Modul de transport	46 Durata depl. (min.)																												
41 Ora de plecare		43 Ora de sosire		Primul <input type="checkbox"/> Al 2-lea <input type="checkbox"/> Al 3-lea <input type="checkbox"/> Al 4-lea <input type="checkbox"/> Al 5-lea <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>																												
<b>DEPLASAREA NR. 5</b>																																		
<b>Origine</b> 47 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		<b>Destinație</b> 49 Adresa Serviciu <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/> Studii <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/>		51 Scorul	52 Modul de transport	53 Durata depl. (min.)																												
48 Ora de plecare		50 Ora de sosire		Primul <input type="checkbox"/> Al 2-lea <input type="checkbox"/> Al 3-lea <input type="checkbox"/> Al 4-lea <input type="checkbox"/> Al 5-lea <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>																												

pag. 2 continuare la:

pag. ...



Secțiunea 2B - Date personale

Răspuns personal  Numele și prenumele

Răspuns pentru:  Numele și prenumele   grad rudenie

11 Sex	M <input type="checkbox"/> 1 F <input type="checkbox"/> 2
12 Vârsta (ani)	sub 5 <input type="checkbox"/> 1 5 ... 16 <input type="checkbox"/> 2 16 ... 26 <input type="checkbox"/> 3 25 ... 65 <input type="checkbox"/> 4 peste 65 <input type="checkbox"/> 5
13 Deținere permis de conducere	NU <input type="checkbox"/> 0 DA <input type="checkbox"/> 1
14 Statutul pe piața muncii	Angajat <input type="checkbox"/> 1 Angajator <input type="checkbox"/> 2 Angajat pe cont proprie <input type="checkbox"/> 3 Șomer <input type="checkbox"/> 4 Șomer laș <input type="checkbox"/> 5 Casnic / gospodăric <input type="checkbox"/> 6 Student / Elev (cls. 11 și 12) <input type="checkbox"/> 7 Student / Elev (cls. 11 și 12) cu serviciu <input type="checkbox"/> 8 Pensionar <input type="checkbox"/> 9 Pensionar <input type="checkbox"/> 10 Alta (specificați) <input type="checkbox"/> 11
15 Domeniul / categoria activității desfășurate	Nu este cazul <input type="checkbox"/> 0 Agricultură, piscicultură, forestier <input type="checkbox"/> 1 Minerit și cariere <input type="checkbox"/> 2 Industrie <input type="checkbox"/> 3 Construcții <input type="checkbox"/> 4 Vânzări en-gros <input type="checkbox"/> 5 Vânzări cu amănuntul <input type="checkbox"/> 6 Finanțe, asigurări, imobiliare <input type="checkbox"/> 7 Transporturi, Logistică, Comunicații <input type="checkbox"/> 8 Utilități - electricitate, energie termică, apă, gaze <input type="checkbox"/> 9 Servicii (hoteli, restaurante) <input type="checkbox"/> 10 Sectorul public (administrație, apărare, etc.) <input type="checkbox"/> 11 Educație <input type="checkbox"/> 12 Sănătate și asistență socială <input type="checkbox"/> 13 Alta (specificați) <input type="checkbox"/> 14
16 Locul de domiciliu	17 Locul de studiu
Denumire / adresă <input type="checkbox"/> Acasă <input type="checkbox"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Denumire / adresă <input type="checkbox"/> Acasă <input type="checkbox"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Doriți piste de biciclete în Mun. Suceava? DA <input type="checkbox"/> NU <input type="checkbox"/> Dacă DA, pe ce trasee? ..... .....	



Secțiunea 2C - Date despre deplasări

18	Ziua deplasării	1 - Luni	2 - Marți	3 - Miercuri	4 - Joi	5 - Vineri																												
<p><b>Scopul deplasării</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Domiciliu</td><td>1</td> <td>Afaceri personale</td><td>7</td> </tr> <tr> <td>Casă de vacanță</td><td>2</td> <td>Vizitarea prietenilor</td><td>8</td> </tr> <tr> <td>Service</td><td>3</td> <td>Recreere</td><td>9</td> </tr> <tr> <td>Afaceri de service</td><td>4</td> <td>Ducerea/educarea copiilor lașle la școală/grădiniță</td><td>10</td> </tr> <tr> <td>Educație / formare</td><td>5</td> <td>Altul</td><td>11</td> </tr> <tr> <td>Cumpărături</td><td>6</td> <td></td><td></td> </tr> </table>							Domiciliu	1	Afaceri personale	7	Casă de vacanță	2	Vizitarea prietenilor	8	Service	3	Recreere	9	Afaceri de service	4	Ducerea/educarea copiilor lașle la școală/grădiniță	10	Educație / formare	5	Altul	11	Cumpărături	6						
Domiciliu	1	Afaceri personale	7																															
Casă de vacanță	2	Vizitarea prietenilor	8																															
Service	3	Recreere	9																															
Afaceri de service	4	Ducerea/educarea copiilor lașle la școală/grădiniță	10																															
Educație / formare	5	Altul	11																															
Cumpărături	6																																	
<p><b>Modul de transport utilizat</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Pe jos</td><td>1</td> <td>Maș. Taxi</td><td>8</td> </tr> <tr> <td>Bicicletă</td><td>2</td> <td>Autobuz public</td><td>9</td> </tr> <tr> <td>Motocicletă / scuter</td><td>3</td> <td>Autobuz cursă specială</td><td>10</td> </tr> <tr> <td>Autoturism</td><td>4</td> <td>Troleibuz</td><td>11</td> </tr> <tr> <td>Dublă</td><td>5</td> <td>Tramvai</td><td>12</td> </tr> <tr> <td>Camion ușor</td><td>6</td> <td>Metrou</td><td>13</td> </tr> <tr> <td>Taxi</td><td>7</td> <td>Tren</td><td>14</td> </tr> </table>							Pe jos	1	Maș. Taxi	8	Bicicletă	2	Autobuz public	9	Motocicletă / scuter	3	Autobuz cursă specială	10	Autoturism	4	Troleibuz	11	Dublă	5	Tramvai	12	Camion ușor	6	Metrou	13	Taxi	7	Tren	14
Pe jos	1	Maș. Taxi	8																															
Bicicletă	2	Autobuz public	9																															
Motocicletă / scuter	3	Autobuz cursă specială	10																															
Autoturism	4	Troleibuz	11																															
Dublă	5	Tramvai	12																															
Camion ușor	6	Metrou	13																															
Taxi	7	Tren	14																															
<b>DEPLASAREA NR. 1</b>																																		
<p>19 Origine</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>21 Destinație</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>23 Scopul</p>	<p>24 Modul de transport</p>	<p>25 Durata deplasării (min.)</p>																												
<p>20 Ora de plecare</p>		<p>22 Ora de sosire</p>		<p>26 Primul</p> <p>Al 2-lea</p> <p>Al 3-lea</p> <p>Al 4-lea</p> <p>Al 5-lea</p>		<p>27</p>																												
<b>DEPLASAREA NR. 2</b>																																		
<p>28 Origine</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>28 Destinație</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>30 Scopul</p>	<p>31 Modul de transport</p>	<p>32 Durata deplasării (min.)</p>																												
<p>27 Ora de plecare</p>		<p>29 Ora de sosire</p>		<p>33 Primul</p> <p>Al 2-lea</p> <p>Al 3-lea</p> <p>Al 4-lea</p> <p>Al 5-lea</p>		<p>34</p>																												
<b>DEPLASAREA NR. 3</b>																																		
<p>33 Origine</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>35 Destinație</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>37 Scopul</p>	<p>38 Modul de transport</p>	<p>39 Durata deplasării (min.)</p>																												
<p>34 Ora de plecare</p>		<p>36 Ora de sosire</p>		<p>40 Primul</p> <p>Al 2-lea</p> <p>Al 3-lea</p> <p>Al 4-lea</p> <p>Al 5-lea</p>		<p>41</p>																												
<b>DEPLASAREA NR. 4</b>																																		
<p>40 Origine</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>42 Destinație</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>44 Scopul</p>	<p>45 Modul de transport</p>	<p>46 Durata deplasării (min.)</p>																												
<p>41 Ora de plecare</p>		<p>43 Ora de sosire</p>		<p>47 Primul</p> <p>Al 2-lea</p> <p>Al 3-lea</p> <p>Al 4-lea</p> <p>Al 5-lea</p>		<p>48</p>																												
<b>DEPLASAREA NR. 5</b>																																		
<p>47 Origine</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>49 Destinație</p> <p>Adresa</p> <p>Service <input type="checkbox"/> Domiciliu <input type="checkbox"/></p> <p>Studiu <input type="checkbox"/> Altul <input type="checkbox"/></p>		<p>51 Scopul</p>	<p>52 Modul de transport</p>	<p>53 Durata deplasării (min.)</p>																												
<p>48 Ora de plecare</p>		<p>50 Ora de sosire</p>		<p>54 Primul</p> <p>Al 2-lea</p> <p>Al 3-lea</p> <p>Al 4-lea</p> <p>Al 5-lea</p>		<p>55</p>																												
				<p>pag. 4 continuare la:</p>		<p>pag. ...</p>																												





Secțiunea 2C - Date despre deplasări

18	Ziua deplasării	1 - Luni	2 - Marți	3 - Miercuri	4 - Joi	5 - Vineri																												
<p><b>Scorul deplasării</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Domiciliu</td><td>1</td> <td>Afaceri personale</td><td>7</td> </tr> <tr> <td>Casă de vacanță</td><td>2</td> <td>Vizitarea prietenilor</td><td>8</td> </tr> <tr> <td>Service</td><td>3</td> <td>Recreere</td><td>9</td> </tr> <tr> <td>Afaceri de service</td><td>4</td> <td>Ducerea/educerea copiilor în/de la școală/grădiniță</td><td>10</td> </tr> <tr> <td>Educație / formare</td><td>5</td> <td>Altul</td><td>11</td> </tr> <tr> <td>Cumpărături</td><td>6</td> <td></td><td></td> </tr> </table>							Domiciliu	1	Afaceri personale	7	Casă de vacanță	2	Vizitarea prietenilor	8	Service	3	Recreere	9	Afaceri de service	4	Ducerea/educerea copiilor în/de la școală/grădiniță	10	Educație / formare	5	Altul	11	Cumpărături	6						
Domiciliu	1	Afaceri personale	7																															
Casă de vacanță	2	Vizitarea prietenilor	8																															
Service	3	Recreere	9																															
Afaceri de service	4	Ducerea/educerea copiilor în/de la școală/grădiniță	10																															
Educație / formare	5	Altul	11																															
Cumpărături	6																																	
<p><b>Modul de transport utilizat</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Pe jos</td><td>1</td> <td>Maxi Taxi</td><td>8</td> </tr> <tr> <td>Bicicletă</td><td>2</td> <td>Autobuz public</td><td>9</td> </tr> <tr> <td>Motocicletă / scuter</td><td>3</td> <td>Autobuz cursă specială</td><td>10</td> </tr> <tr> <td>Autoturism</td><td>4</td> <td>Troleibuz</td><td>11</td> </tr> <tr> <td>Dublă</td><td>5</td> <td>Tramvai</td><td>12</td> </tr> <tr> <td>Camion ușor</td><td>6</td> <td>Metrou</td><td>13</td> </tr> <tr> <td>Taxi</td><td>7</td> <td>Tren</td><td>14</td> </tr> </table>							Pe jos	1	Maxi Taxi	8	Bicicletă	2	Autobuz public	9	Motocicletă / scuter	3	Autobuz cursă specială	10	Autoturism	4	Troleibuz	11	Dublă	5	Tramvai	12	Camion ușor	6	Metrou	13	Taxi	7	Tren	14
Pe jos	1	Maxi Taxi	8																															
Bicicletă	2	Autobuz public	9																															
Motocicletă / scuter	3	Autobuz cursă specială	10																															
Autoturism	4	Troleibuz	11																															
Dublă	5	Tramvai	12																															
Camion ușor	6	Metrou	13																															
Taxi	7	Tren	14																															
<b>DEPLASAREA NR. 1</b>																																		
<b>Origine</b>		<b>Destinație</b>			<b>23</b>	<b>24</b>																												
19 Adresa		21 Adresa			Scorul	Modul de transport																												
Service	Domiciliu	Service	Domiciliu			Durata deplasării (min.)																												
Studiu	Altul	Studiu	Altul			Primul																												
						Al 2-lea																												
						Al 3-lea																												
						Al 4-lea																												
						Al 5-lea																												
29 Ora de plecare		22 Ora de sosire																																
<b>DEPLASAREA NR. 2</b>																																		
<b>Origine</b>		<b>Destinație</b>			<b>31</b>	<b>32</b>																												
26 Adresa		28 Adresa			Scorul	Modul de transport																												
Service	Domiciliu	Service	Domiciliu			Durata deplasării (min.)																												
Studiu	Altul	Studiu	Altul			Primul																												
						Al 2-lea																												
						Al 3-lea																												
						Al 4-lea																												
						Al 5-lea																												
27 Ora de plecare		29 Ora de sosire																																
<b>DEPLASAREA NR. 3</b>																																		
<b>Origine</b>		<b>Destinație</b>			<b>37</b>	<b>38</b>																												
33 Adresa		35 Adresa			Scorul	Modul de transport																												
Service	Domiciliu	Service	Domiciliu			Durata deplasării (min.)																												
Studiu	Altul	Studiu	Altul			Primul																												
						Al 2-lea																												
						Al 3-lea																												
						Al 4-lea																												
						Al 5-lea																												
34 Ora de plecare		36 Ora de sosire																																
<b>DEPLASAREA NR. 4</b>																																		
<b>Origine</b>		<b>Destinație</b>			<b>44</b>	<b>45</b>																												
40 Adresa		42 Adresa			Scorul	Modul de transport																												
Service	Domiciliu	Service	Domiciliu			Durata deplasării (min.)																												
Studiu	Altul	Studiu	Altul			Primul																												
						Al 2-lea																												
						Al 3-lea																												
						Al 4-lea																												
						Al 5-lea																												
41 Ora de plecare		43 Ora de sosire																																
<b>DEPLASAREA NR. 5</b>																																		
<b>Origine</b>		<b>Destinație</b>			<b>51</b>	<b>52</b>																												
47 Adresa		49 Adresa			Scorul	Modul de transport																												
Service	Domiciliu	Service	Domiciliu			Durata deplasării (min.)																												
Studiu	Altul	Studiu	Altul			Primul																												
						Al 2-lea																												
						Al 3-lea																												
						Al 4-lea																												
						Al 5-lea																												
48 Ora de plecare		50 Ora de sosire																																

pag. 6 continuare la: pag. ...



Secțiunea 2B - Date personale

Răspuns personal  Numele și prenumele \_\_\_\_\_

Răspuns pentru: Numele și prenumele \_\_\_\_\_ grad rudenie \_\_\_\_\_

11	Sex	M <input type="checkbox"/> 1	F <input type="checkbox"/> 2	
12	Vârsta (ani)	sub 5 <input type="checkbox"/> 1 5 ... 16 <input type="checkbox"/> 2 16 ... 25 <input type="checkbox"/> 3 25 ... 65 <input type="checkbox"/> 4 peste 65 <input type="checkbox"/> 5		
13	Deținere permis de conducere	NU <input type="checkbox"/> 0 DA <input type="checkbox"/> 1		
14	Statutul pe piața muncii	Angajat <input type="checkbox"/> 1 Angajator <input type="checkbox"/> 2 Angajat pe cont proprie <input type="checkbox"/> 3 Șomer <input type="checkbox"/> 4 Pensionar <input type="checkbox"/> 5 Casnică / gospodărică <input type="checkbox"/> 6 Student / Elev (cls. 11 și 12) <input type="checkbox"/> 7 Student / Elev (cls. 11 și 12) cu serviciu <input type="checkbox"/> 8 Pensionar <input type="checkbox"/> 9 Pensionar <input type="checkbox"/> 10 Alta (specificați) _____ <input type="checkbox"/> 11		
15	Domeniul / categoria activității desfășurate	Nu este cazul <input type="checkbox"/> 0 Agricultură, piscicultură, forestier <input type="checkbox"/> 1 Minerit și cariere <input type="checkbox"/> 2 Industrie <input type="checkbox"/> 3 Construcții <input type="checkbox"/> 4 Vânzări en-gros <input type="checkbox"/> 5 Vânzări cu amănuntul <input type="checkbox"/> 6 Finanțe, asigurări, imobiliare <input type="checkbox"/> 7 Transporturi, Logistică, Comunicații <input type="checkbox"/> 8 Utilități - electricitate, energie termică, apă, gaze <input type="checkbox"/> 9 Servicii (hoteli, restaurante) <input type="checkbox"/> 10 Sectorul public (administrație, apărare, etc.) <input type="checkbox"/> 11 Educație <input type="checkbox"/> 12 Sănătate și asistență socială <input type="checkbox"/> 13 Alta (specificați) _____ <input type="checkbox"/> 14		
16	Locul de locuință	Denumire / adresă _____ _____ _____ _____ Acasă <input type="checkbox"/>	17	Locul de studiu Denumire / adresă _____ _____ _____ _____ Acasă <input type="checkbox"/>
Doriți piste de biciclete în Mun. Suceava? DA <input type="checkbox"/> NU <input type="checkbox"/>		Dacă DA, pe ce trasee? ..... ..... .....		







## **ANEXA 3. MATRICELE ORIGINE - DESTINAȚIE**



Tabelul A3.1. Matricele origine - destinație pentru autoturisme.

Table with 44 columns and 44 rows, containing origin-destination matrices for cars. The table is a lower triangular matrix where each cell represents the number of cars between two points. The points are labeled with numbers 1 through 44, and some are also labeled with names like DJ 208T, DJ 208A, etc. The diagonal elements are all 0, and the matrix is symmetric.



Table with columns labeled with various codes (e.g., DN 17, DJ 1200) and rows numbered 1 to 77. The table contains numerical data for each row and column.



Tabelul A3.2. Matricele origine - destinație pentru vehicule ușoare de marfă.

Table with columns numbered 1-44 and rows labeled with origin/destination codes (e.g., D1, D2, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D9, D10, D11, D12, D13, D14, D15, D16, D17, D18, D19, D20, D21, D22, D23, D24, D25, D26, D27, D28, D29, D30, D31, D32, D33, D34, D35, D36, D37, D38, D39, D40, D41, D42, D43, D44). The table contains numerical data representing the matrix of origin-destination for light commercial vehicles.





Tabelul A3.3. Matricele origine - destinație pentru vehiculele grele de marfă.

Table with 77 columns (numbered 1-77) and 77 rows (numbered 1-77). The table contains numerical data representing origin-destination matrices for heavy trucks. The rows are labeled with codes such as DM 2, DM 3, DM 4, etc., and DM 77A through DM 77H.







## **ANEXA 4. LISTA CUPRINZĂTOARE DE ACȚIUNI DE INTERVENȚIE**





PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI SUCEAVA - PORTOFOLIUL

Obiective strategice: Accesibilitate, Eficiență economică, Siguranță, Mediu, Calitatea vieții

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1	
				Perfur-bana	Localitate	Cartiere				Total	2017-2019	2020-2023			2024-2030
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	Eficiență economică Siguranță Mediu Calitatea vieții	1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona periferică și cartiere rezidențiale	<p>Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de reabilitare / modernizare a unor străzi colectoare și de folosință locală (categoriile III și IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 ianuarie 1998), a căror lungime totalizează 20,0 km situate în cartierele de locuințe ale Municipiului Suceava. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcarilor pentru autoturisme și refacerea marcăjilor rutiere.</p>	DA	DA	DA	km	30,00	500.000	15.000.000	3.750.000	5.250.000	6.000.000	Buget local, PNDL	NU
		1.2. Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situate de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava	<p>Noua infrastructură rutieră, care va include și un pod peste Râul Suceava, va lega Cartierul Burdujeni (zonă cu densitate rezidențială ridicată și concentrare de activități comerciale) de Zona centrală și cartierele din Sudul localității. Aceasta se va desprinde din Calea Unirii, în zona străzii Salciilor, va urma un traseu paralel cu Calea Unirii, va traversa râul Suceava și se va racorda la Str. Energeticianului, sectorul cuprins între Iulius Mall și Calea Unirii. În scopul reducerii timpului de deplasare cu transportul public între cele două trupuri ale orașului, se propune realizarea infrastructurii cu 2 benzi de circulație / sens, din care una să fie dedicată exclusiv circulației mijloacelor de transport public local. Separarea benzii dedicate transportului public se va face prin sisteme specifice avizate de instituțiile cu competențe în domeniul siguranței rutiere (bolazari, garduri, borduri, evidențierea cu culoare sau textură diferită a îmbrăcămintei asfaltice etc).</p>	DA			buc	1,00	15.670.000	0	15.670.000	0	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canditate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Periurbana	Localitate	Cartiere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030		
		1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite	<p>Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul constă în realizarea lucrărilor de amenajare a unor străzi de folosință locală (categoria IV conform Ordinului Ministerului Transporturilor, Nr. 49 din 27 Ianuarie 1998) în zonele rezidențiale conturate la periferia arealului urban (zona de Sud - delimitată de DN 2, zona de Est - delimitată de DN 29).</p>		DA		km	30,00	500.000	15.000.000	3.000.000	4.500.000	7.500.000	Buget local, PNDL	NU
		1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/ mentenanță a rețelei pietonale/stradal, cu prioritarizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare	<p>În scopul maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.</p>			DA	buc.	3,00	30.000	90.000	30.000	30.000	30.000	Buget local, URBACT	NU
		1.5. Realizare centură - latura de Est	<p>Implementarea proiectului va conduce la degrevarea rețelei stradale urbane de fluxurile de trafic de tranzit, atât în cazul vehiculelor de marfă, cât și în ce privește autoturismele. Proiectul va cuprinde inclusiv plantarea în aliniament de arbori cu capacitate mare de retenție a CO2, având rol de barieră pentru poluarea chimică și fonică generată de traficul rutier care va fi atras de această nouă infrastructură.</p>			DA	km	5,00	4.500.000	22.500.000	0	0	22.500.000	Buget local, Buget național	NU
		1.6. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier	<p>Plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO2, în aliniament cu arterele majore de circulație pe care se înregistrează volume ridicate de trafic și de-a lungul axelor de carriere cu rol de bariere naturale, în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului. Selectarea speciilor de arbori și arbuști care vor constitui perdelele verzi se va face în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Municipiului Suceava și de gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere selectarea acestora cu capacitate specifică mare de retenție a CO2, precum și integrarea în peisajul urban.</p>			DA	km	10,00	50.000	500.000	0	500.000	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1	
				Periurbana	Localitate	Carțiere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030		Sursa de finanțare
2. Transport public	Accesibilitate Mediu Siguranță Eficiență economică Calitatea Vieții	2.1. Achiziție autobuze electrice	Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului creat de activitatea de transport asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule va crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. Proiectul are ca obiectiv realizarea unui autobuze pentru vehiculele de transport public, achiziția de stații pentru încărcarea cu energie electrică a vehiculelor (6 unități fixe și 1 mobilă) și modernizarea stațiilor de transport public aflate pe traseele liniilor de transport public operate cu vehicule electrice (61 stații). Se propune ca autobaza să conțină următoarele elemente: platformă de garare și de încărcare cu energie, stații de mentenanță, ateliere de reparații și întreținere, birouri aferente atelierelor, vestiare, depozite pentru scule și piese, stand pentru efectuarea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor, spălătorie auto. În incintă se vor amenaja aproximativ 500 mp de spații verzi. Amplasamentul va fi împrejmuit, va fi echipat cu barieră automată de acces, iar la intrare va avea o cabină de poartă. Implementarea noii autobuze va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport. În cadrul acestui sistem complex vor fi create și facilități pentru călători, terminal (săli de așteptare, mobilier, puncte de vânzare a legitimărilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimărilor de călătorie, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnaltică de orientare și ghidare, platforme de îmbarcare/debarcare, facilități pentru parcare bicicleteor, construirea/modernizarea/reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminalului), în	DA			buc.	30	400.000	12.000.000	0	0	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
		2.2. Infrastructură pentru transportul public local			DA		buc.	1	6.700.000	6.700.000	0	0	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, PT 4.1
				Periur-bana	Localitate	Cartiere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030		
			<p>zona terminalului se va realiza transferul intermodal între transportul public local și cel județean/ interjudețean.</p> <p>In scopul eficientizării sistemului de transport public, se propune implementarea unui sistem de management al traficului care să conțină cel puțin următoarele componente: sistem centralizat e-ticketing, sistem informare a călătorilor, sistem de supraveghere video, dispecerate video.</p> <p>Implementarea sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. În plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sancției de transport și fluxurile de călători în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.</p>	DA			1	7.300.000	7.300.000	0	7.300.000	0		Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
		2.3. Sistem de management al traficului pentru transportul public													
		2.4. Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”	Intervenția constă în creșterea unui traseu de transport public care să lege principalele destinații turistice ale Municipiului Suceava.	DA			1	10.000	10.000	0	10.000	0		Buget local	NU
		2.5. Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)	Dezvoltarea sistemului de transport pe cablu (telecabina) între zona centrală a orașului, Cetatea de Scaun și zona comercială (Iulius Mall), adiacent zonei de agrement din lunca Sucevei. Necesitatea realizării telecabinei are la bază sporirea accesibilității zonei centrale a municipiului către zona comercială. De asemenea, un astfel de obiectiv va atrage și utilizatori nerезіdenti - turiști, punând astfel în valoare obiectivele de patrimoniu și turistice ale municipiului, contribuind la atingerea statutului de "Centru regional al turismului de către Municipiul Suceava".	DA			1	3.200.000	3.200.000	0	0	3.200.000		Buget local	NU
		2.6. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public	Consolidarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul ("Public transport twice a week"). Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.).	DA			14	5.000	70.000	15.000	20.000	35.000		Buget local, URBACT, Interreg	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		UM	Canditate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1	
				Perturbana	Localitate				Cardiere	Total	2017-2019			2020-2023
			constituindu-se în sesiuni de educare și informare.											
			Reglementarea logisticii de aprovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopții), limitarea accesului vehiculelor de marfă în zonele centrale ale orașului și pe arterele aglomerate. Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea logisticii de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.	DA		reglem.	1	50.000	50.000	15.000	35.000	0	Buget local, URBACT, Interreg	NU
			Transportul urban de mărfuri contribuie la menținerea și dezvoltarea funcțiilor economice și sociale ale unui oraș. Deoarece produce în același timp efecte negative asupra locuitorilor și mediului, amplasarea acestora trebuie să se realizeze astfel încât să conducă la creșterea eficienței transportului de mărfuri, la reducerea consumului de combustibil și a efectelor externe negative. Configurarea spațiului logistic urban, în care amplasarea centrelor de distribuție urbane are un rol definitoriu, este de natură să contribuie la creșterea calității vieții în marile aglomerații urbane ca urmare a reducerii traficului generat de transporturile de mărfuri și a limitării efectelor externe negative produse de vehiculele pentru transportul mărfurilor în anumite perioade, ca și pe toată durata unei zile. La nivelul Municipiului Suceava se propune amenajarea unor astfel de centre în zonele de Sud-Est și Vest ale teritoriului administrativ.											
			Prin această măsură de reorganizare a transportului de mărfuri cu autocamioane mari se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.). Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate	DA		reglem.	1	15.000	45.000	15.000	15.000	15.000	Buget local	NU
3. Transport de marfă	Mediu Siguranță Eficiență economică Calitatea vieții	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare  3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor de mărfuri în zonele rezidențiale  3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone												



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [BUR]	Cost [BUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Periurbana	Localitate	Cartiere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030		
			<p>astfel încât impactul negativ să fie minim. Aplicarea acestei măsuri este condiționată de realizarea albur infrastructurii (varianta de ocilire, centre de distribuție a mărfurilor etc). Se va refăce reorganizarea traseelor de mără după implementarea traseelor de intervenții cu impact în domeniul transportului de mără.</p> <p>Implementarea proiectului va conduce la degravarea rețelei stradale urbane de fluxurile de trafic de tranzit, atât în cazul vehiculelor de mără, cât și în ce privește autoturismele. Proiectul va cuprinde inclusiv plantarea în aliniament de arbori cu capacitate mare de retenție a CO2, având rol de barieră pentru poluarea chimică și fonică generată de traficul rutier care va fi atras de această nouă infrastructură.</p>	DA	DA	5,00	4.500.000								
		3.4. Realizare centură- latura de Est. Proiect tratat la punctul 1.5		DA	DA	1	1.000.000	1.000.000	0	1.000.000			Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1.SEE	DA	
		4.1. Realizarea unor trasee pietonale	<p>Crearea unui traseu dedicat circulației pietonilor care să lege obiectivele turistice și de pelerinaj din Municipiul Suceava: Cetatea de Scaun - Biserica Domnilor - Biserica Sf. Dumitru - zona pietonală Ștefan cel Mare - Muzeul Bucoviniei. Acesta va fi amenajat și marcat distinct. Va conține panouri de informare și/ sau indicatoare de orientare către obiectivele principale.</p>	DA	DA										
4. Sisteme alternative de mobilitate	<p>Accesibilitate</p> <p>Mediu</p> <p>Siguranță</p> <p>Calitatea vieții</p>	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor	<p>Intervenția implică amănajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță: Aleea Cătăli, B-dul Academician Vasile Grecu, B-dul Corneliu Coposu, Calea Burdujeni, Calea Unirii, Str. 22 Decembrie 1989, Str. Apelelor, Str. Aurel Vlaicu, Str. Bradului, Str. Cermați, Str. Cuza Voda, Str. Ecaterina Teodoroiu, Str. Garii, Str. George Cosbuc, Str. Gheorghe Doja, Str. Grigore Alexandru Ghica, Str. Grigore Ureche, Str. Ilie Iliescu, Str. Ion Trimescu, Str. Izvoarele Cătăli, Str. Jean Bart, Str. Marasesti, Str. Marasesti, Str. Mihai Eminescu, Str. Mihai Viteazul, Str. Mihail Kogalniceanu, Str. Mircea Sepilici, Str. Mitropoliei, Str. Nicolae Balcescu, Str. Nicolae Iorga, Str. Nicolae Labis, Str. Parcului, Str. Petru Rareș, Str. Pictor Panaitianu, Str. Scurta, Str. Serban Fusu Arbore, Str. Ștefan Cel Mare, Str. Strandului, Str.</p>	DA	DA	50	46.000	2.300.000	0	2.300.000	0		Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1.SEE	DA	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1	
				Perurbana	Localitate	Cartiere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030		Sursa de finanțare
			<p>Traian Vuia, Str. Trandafirilor, Str. Universității, Str. Vasile Alecsandri, Str. Zameci, Str. Zorilor, Lunca Raului Suceava. Aceste sectoare vor fi integrate cu piste pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Suceava, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcarea bicicletelor. De-a lungul infrastructurii noi amenajate se va moderniza / extinde sistemul de iluminat public. Pistele/ traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modulului de deplasare velo. Construirea pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării trotuarelor; când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între piste de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este cazul.</p> <p>Facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: în zona centrală, la capetele traseelor pistelor; în zone cu densitate ridicată de locuiri, în zone cu atractivitate ridicată a călătorilor. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioscuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software).</p>												
		4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)			DA	centru	10	25.000	250.000	0	250.000	0	Buget local, POR, 2014-2020 AP 4.1, SEE	DA	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /mp [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Periurbană	Localitate	Cardiere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030		
4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)			<p>Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații speciale dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între secțiunile dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Se propune următoarea ordine a priorității în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto-echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutare, motocicletă, autovehicule). Astfel de amenajări vor fi realizate în cartierelor rezidențiale cu densitate ridicată de locuitori (Cluza Voda, Zanca, Marasesti, George Enescu).</p>	DA	mp	20.000	250	5.000.000	0	5.000.000	0	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1, SEE	DA	
4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasării pietonale			<p>Această intervenție va fi aplicată în zona Centrală a Municipiului Suceava prin reorganizarea circulației pe Str. Ștefan cel Mare (în zona de Sud) și pe Infrastructura rutieră de legătură între Piața Centrală și Str. Ștefan cel Mare (în zona de Nord). Se va recurge la extinderea zonei dedicate în prezent exclusiv deplasării pietonale (Str. Ștefan cel Mare, între Str. Curtea Domnească și Str. Mitropoliei). Traficul auto va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgență. Această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone.</p>	DA	mp	3.600	250	900.000	0	900.000	0	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1, SEE	DA	





Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		UM	Cantitate	Cost / um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Perfur-bana	Localitate				Cartiere	Total	2017-2019	2020-2023	
		4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	<p>In vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală” și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă”, așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcurile publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Suceava, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va alocă și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilități.</p> <p>Prin acest proiect se urmarește elaborarea și implementarea la nivelul Municipiului Suceava a unui Plan Local de Acțiune prin care sa fie incurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrica. In zona urbana, atat pentru institutiile publice, cat si pentru societatile private.</p> <p>Se va elabora un studiu în care să se stabilească noul set de criterii pentru promovarea taxiurilor electrice va modifica acest regulament, în sensul acordării unui punctaj maxim pentru vehiculele electrice. Deasemenea, pentru criteriul referitor la gradul de poluare, autovehiculele electrice vor fi cotate cu maxim de punctaj.</p>	DA	DA	stație	150	5.000	750.000	150.000	225.000	375.000	DA
		4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	<p>4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private</p>			buc	1	20.000	20.000	10.000	10.000	NU	
		4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi	<p>4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi</p>			buc	1	10.000	10.000			NU	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Periurbană	Localitate	Cardiere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030		
5. Managementul traficului	Siguranță Mediu Eficiență economică Calitatea vieții	4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	Conceperea și implementarea unor campanii orientate către partajarea utilizării autoturismelor ("car pooling"). În special în rândul elevilor/studenților, funcționarilor publici și angajaților din mediul privat. Va fi derulată câte o campanie în fiecare an din intervalul 2017-2030.	DA		campanie	14	1.500	21.000	4.500	6.000	10.500	Buget local, URBACT, Interreg	NU	
		5.1. Implementarea sistemelor de management al traficului	Intervenția presupune crearea unui sistem integrat de management al traficului în Municipiul Suceava care să cuprindă următoarele subsisteme: (1) Sistem de semnalizare și semnalizare adaptivă și sincronizată, care va asigura prioritate de circulație pentru mijloacele de transport public în intersecțiile semnalizate/semnalizate; (2) Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor (contorizare și clasificare); 3) Dobarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware; (4) Extinderea sistemului de monitorizare video CCTV, cu precădere în intersecții; (5) Amenajare/reamenajare intersecții; (6) Amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat. Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, contribuind la creșterea atractivității acestor moduri de transport.	DA		system	1	2.400.000	2.400.000	0	2.400.000	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA	
		5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic	Se propune realizarea unei aplicații informatice găzduită pe site-ul primăriei, care să ofere informații în timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, secțiunile stradale pe care se execută lucrări etc. și totodată să ofere posibilitatea utilizatorilor rețelei de transport să semnalizeze zonele cu probleme de infrastructură, care necesită intervenții (lucrări de reabilitare etc).	DA		buc.	1	22.000	22.000	0	22.000	0	Buget local, SFE, Mecanismul Financiar Norvegian	NU	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Perfur-bata	Locali-tate	Carti-ere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030		
			<p>Prin această intervenție se propune amenajarea de parcuri de tip Park&amp;Ride la iesire din zona de SV a localității, pe DN 29 spre Botosani, la iesirea din Sud, pe DN2 și în zona podului peste Raul Suceava. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din componerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la automobilismul personal către transportul public urban, obținându-se desconggestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Suceava și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile noi create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier).</p>	DA	DA	buc.	3	250.000	750.000	0	750.000	0	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
		5.3. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride													
			<p>Suplimentarea capacității parcarilor de reședință prin reorganizarea spațiului și construirea de parcuri colective interbaze/subterane/supraterane cu terasa verde. Implementarea acestui proiect va sta la baza regenerării urbane, spațiul public din zonele cu locuințe colective putând fi redat cetățenilor. În aceste facilități de vizibil locuri destinate exclusiv vehiculelor electrice, care vor avea acces la infrastructura de încărcare cu energie electrică. Identificarea locurilor pretabile pentru aceste parcuri rezidențiale se va realiza în cadrul unui studiu.</p>	DA	DA	locuri	5000	1.000	5.000.000	1.500.000	1.500.000	2.000.000	Buget local	NU	
		5.4. Crearea de parcuri de reședință și reabilitarea celor existente													
			<p>Studiu în vederea definirii politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcarile publice.</p>	DA		buc.	1	100.000	100.000	100.000	0	0	Buget local, URBACT, Interreg, SEE, Mecanismul Financiar Norvegian	NU	
		5.5. Elaborare politica de parcare la nivel urban													



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Canditate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Periurbana	Localitate	Cardiere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030	
		5.6. Elaborare și implementare de regulamente privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile	Intervenția presupune realizarea unui studiu prin care să se identifice zonele cu vulnerabilitate ridicată (zonele aglomerate, zonele cu densitate rezidențială mare, în apropierea unităților de învățământ, a piețelor, etc.) din punct de vedere al siguranței circulației și prin care să se stabilească măsurile necesare de management al traficului în scopul reducerii vitezei de circulație. Intervenția va asigura și implementarea măsurilor necesare (semnalistică de restricționare, obstacole care obligă la reducerea vitezei de deplasare etc.).	DA	DA	1	reglem.	100.000	100.000	30.000	40.000	30.000	0	NU
		5.7. Elaborare și implementare regulamente privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	Serviciile de utilități publice (măturat, spălat strădal, colectarea gunoierului menajer, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim.		DA	1	reglem.	10.000	10.000	10.000	0	0	0	NU
		5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor	Educația rutieră a tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, etc. în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modurile de transport durabile. Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2017-2030.		DA	14	campanie	500	7.000	1.500	2.000	3.500	0	NU
		5.9. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducătorii auto, pietoni, bicicliști)	Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de 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-à-vis de prezența în trafic a bicicliștilor. Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2017-2030.	DA		14	campanie	500	7.000	1.500	2.000	3.500	0	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4-1
				Periurbana	Localitate	Caractere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030	
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	<p>Accesibilitate</p> <p>Siguranță</p> <p>Mediu</p> <p>Calitatea vieții</p>	<p>6.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor.</p> <p>Proiect tratat la punctul 4.2</p>	<p>Intervenția implică amănajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță: Aleea Cetății, B-dul Academician Vasile Grecu, B-dul Corneliu Coposu, Calea Burdujeni, Calea Unirii, Str. 22 Decembrie 1989, Str. Apeductului, Str. Aurel Vlaicu, Str. Bradetului, Str. Cernauti, Str. Cuza Voda, Str. Ecaterina Teodoroiu, Str. Doja, Str. Grigore Cosbuc, Str. Gheorghe Doja, Str. Grigore Alexandru Ghica, Str. Grigore Ureche, Str. Iile Ilascu, Str. Ion Irimescu, Str. Izvoarele Cebati, Str. Jean Bart, Str. Marasesti, Str. Marasti, Str. Mihai Eminescu, Str. Mihai Viteazul, Str. Mihail Kogălniceanu, Str. Mircea Sepilici, Str. Mitropoliei, Str. Nicolae Balcescu, Str. Nicolae Iorga, Str. Nicolae Labis, Str. Parcului, Str. Petru Rareș, Str. Pictor Panaitescu, Str. Scurta, Str. Serban Rusu Arbore, Str. Stefan Cel Mare, Str. Strandului, Str. Traian Vuia, Str. Traudăfirilor, Str. Universității, Str. Vasile Alecsandri, Str. Zamcei, Str. Zorilor, Lunca Raului Suceava. Aceste sectoare vor fi integrate cu piste pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Suceava, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcarele bicicletelor. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/ traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construirea pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării trotuarelor; când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime de minim de 1.5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/ 1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între piste de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este cazul.</p>	<p>DA</p>	<p>DA</p>	<p>DA</p>	<p>km</p>	<p>50</p>	<p>46.000</p>					



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [BUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Periurbană	Localitate	Carriere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030	
		6.2. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasării pietonale. Proiect tratat la punctul 4.5	<p>Această intervenție va fi aplicată în zona Centrală a Municipiului Suceava prin reorganizarea circulației pe Str. Ștefan cel Mare (în zona de Sud) și pe infrastructura rutieră de legătură între Piața Centrală și Str. Ștefan cel Mare (în zona de Nord). Se va recurge la extinderea zonei dedicate în prezent exclusiv deplasării pietonale (Str. Ștefan cel Mare, între Str. Curtea Domnească și Str. Mitropoliei). Traficul auto va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgență. Această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării automobilului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalate în alte zone.</p> <p>Proiectul are ca obiectiv realizarea unui autobază pentru vehiculele de transport public, achiziția de stații pentru încălzirea cu energie electrică a vehiculelor (6 unități fixe și 1 mobilă) și modernizarea stațiilor de transport public aflate pe traseele liniilor de transport public operate cu vehicule electrice (61 stații). Se propune ca autobaza să conțină următoarele elemente: platformă de garare și de încălzire cu energie, stații de mentenanță, atelier de reparații și întreținere, birouri aferente atelierelor, vestiare, depozite pentru scale și piese, stand pentru efectuarea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor, spălătorie auto. În incintă se vor amenaja aproximativ 500 mp de spații verzi. Amplasamentul va fi împrejmuit, va fi echipat cu barieră automată de acces, iar la intrare va avea o cabină de poartă.</p> <p>Implementarea noii autobaze va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport. În cadrul acestui sistem complex vor fi create și facilități pentru călători, terminal (săli de așteptare, mobilier, puncte de vânzare a legitimărilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimărilor de călătorie, sisteme de informare, sisteme de supraveghere</p>		DA		mp	3.600	250					
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	<p>Accesibilitate</p> <p>Eficiență economică</p> <p>Mediu</p> <p>Calitatea vieții</p>	7.1. Infrastructură pentru transportul public local. Proiect tratat la punctul 2.2	<p>Proiectul are ca obiectiv realizarea unui autobază pentru vehiculele de transport public, achiziția de stații pentru încălzirea cu energie electrică a vehiculelor (6 unități fixe și 1 mobilă) și modernizarea stațiilor de transport public aflate pe traseele liniilor de transport public operate cu vehicule electrice (61 stații). Se propune ca autobaza să conțină următoarele elemente: platformă de garare și de încălzire cu energie, stații de mentenanță, atelier de reparații și întreținere, birouri aferente atelierelor, vestiare, depozite pentru scale și piese, stand pentru efectuarea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor, spălătorie auto. În incintă se vor amenaja aproximativ 500 mp de spații verzi. Amplasamentul va fi împrejmuit, va fi echipat cu barieră automată de acces, iar la intrare va avea o cabină de poartă.</p> <p>Implementarea noii autobaze va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport. În cadrul acestui sistem complex vor fi create și facilități pentru călători, terminal (săli de așteptare, mobilier, puncte de vânzare a legitimărilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimărilor de călătorie, sisteme de informare, sisteme de supraveghere</p>		DA		buc.	1	6.700.000					



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Periurbană	Localitate	Carriere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030		
			<p>video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnaltică de orientare și ghidare, platforme de imbarcare/debarcare, facilități pentru parcare bicicletelor, construirea/modernizarea/reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminată. În zona terminalului se va realiza transferul intermodal între transportul public local și cel județean/ interjudețean.</p> <p>Prin această intervenție se propune amenajarea de parcare de tip Park&amp;Ride la iesire din zona de SV a localității, pe DN 29 spre Bobossani, la ieșirea din Sud, pe DN2 și în zona podului peste Râul Suceava. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călători cu autovehiculul personal din componența fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la automobilismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Suceava și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier).</p>	DA	DA	buc	3	250.000							
7.2. Amenajare parcare colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.3															
8. Aspecte instituționale	<p>Eficiență economică</p> <p>Accesibilitate</p> <p>Calitatea vieții</p>	<p>8.1. Asigurarea funcționării structurii interne având monitorizarea implementării</p> <p>responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava</p>	<p>Măsura constă în asigurarea resurselor necesare funcționării structurii interne ale cărei responsabilități se axează pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsur) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.</p>	DA	buc.	1	117.600	117.600	25.200	33.600	58.800	Buget local	NU		



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate POR 2014-2020, PI 4.1
				Periurbana	Localitate	Cartiere				Total	2017-2019	2020-2023	2024-2030	
		8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	Măsura constă în achiziția de servicii de consultanță pentru încheierea unui contract de servicii publice pentru transportul public de călători, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370.		DA	buc.	1	0	30.000	0	0	0	Buget local	55.145.000
							Costuri totale [EUR]	117.429.600	15.397.700	60.020.600	42.011.300	55.145.000		

**Precizare**

Lista de proiecte este organizată pe tematicile de mobilitate impuse în cuprinsul PMUD specificat în Normele metodologice de aplicare a Legii 350 / 2001. Există proiecte care se încadrează în mai multe tematici, acestea fiind alocate în consecință, însă costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în lista.





## **ANEXA 5. MATRICEA PROBABILITATE - IMPACT. PLANUL DE RĂSPUNS LA RISURI. PLANUL DE REZERVĂ**



Identificarea riscurilor de aerealizare a măsurilor de intervenție			Analiza riscurilor					Răspunsuri la riscuri / Plan de rezervă											
Nr.	Categoria de risc	Măsură de intervenție	Sursa riscului	Tip	Probabilitate	Impact	Matricea probabilitate-impact					Strategie	Acțiunile de răspuns la risc						
								Probabilitatea											
								FR	R	M	S	FS	Impact						
													FS   S   M   R   FR						
1	Financiar	1.1. Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierelor rezidențiale	Lipsa finanțării necesare pentru reabilitarea străzilor și trotuarelor	Cost	Scăzută	Moderat													Identificarea de surse de finanțare suplimentare față de cele menționate inițial (buget local și PNDR). Influența asupra PMUD în ansamblu este moderată. Nu este necesar un plan de rezervă.
2	Financiar	1.2. Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situat de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava	Lipsa finanțării necesare pentru construirea noului element de infrastructură rutieră	Cost	Moderată	Ridicat													Identificarea de surse de finanțare suplimentare față de cele menționate inițial (buget local, POR 2014-2020 AP 4.1). Influența asupra PMUD în ansamblu este mare. Planul de rezervă constă în realizarea de soluții de management al traficului pentru reducerea congestiei în zona traversării actuale a râului Suceava, pe Calea Unirii.
3	Tehnic	1.3. Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite	Neîntocmirea timp a documentațiilor tehnice necesare	Timp	Scăzută	Scăzut													Accelerarea acțiunilor de întocmire a documentațiilor tehnice. Influența asupra PMUD în ansamblu este mică. Nu este necesar un plan de rezervă
4	Management	1.4. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradal, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare	Necoordonare între departamentele care au responsabilități de natură tehnică, financiară și de planificare a investițiilor la nivelul primăriei.	Calitate	Foarte scăzută	Moderat													Coordonarea eficientă a comunicării între departamente. Influența asupra PMUD în ansamblu este mică. Nu este necesar un plan de rezervă.
5	Financiar	1.5. Realizare centură - latura de Est	Lipsa finanțării necesare pentru construirea centurii pe latura de Est	Cost Timp	Moderată	Ridicat													Identificarea de surse de finanțare suplimentare față de cele menționate inițial (Buget local, Buget național). Influența asupra PMUD în ansamblu este mare. Planul de rezervă constă în realizarea de soluții de management al traficului pentru reducerea congestiei și efectelor externe generate de valorile mari de trafic care tranzitează orașul. De asemenea, se are în vedere realizarea unei noi infrastructuri de traversare a râului Suceava în zona comercială Burdujeni.







Identificarea riscurilor de nerealizare a măsurilor de intervenție			Analiza riscurilor					Răspunsuri la riscuri / Plan de rezervă									
Nr.	Categoria de risc	Măsură de intervenție	Sursa riscului	Tip	Probabilitate	Impact	Matricea probabilitate-impact					Strategie	Acțiuni de răspuns la risc				
				Calitate Scop	Scăzută	Scăzut	Impact										
							FR	R	M	S	FS	S	M	R	FR		
							Probabilitatea										
13	Organizațional	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare	Reglementarea logisticii de aprovizionare se va face printr-o hotărâre a Consiliului Local. Riscul poate apărea din cauza lipsei de voință politică pentru un astfel de demers.		Scăzută	Scăzut	Impact					Evitare	Se vor informa decidenții asupra importanței unei astfel de decizii asupra reducerii efectelor externe negative generate de activitatea de aprovizionare la nivelul orașului. Influența asupra PMUD în ansamblu este mică. Nu este necesar un plan de rezervă.				
14	Extern	3.2. Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale	Lipsa de interes a agenților economici din zonă pentru un astfel de proiect.	Scop	Moderată	Scăzut	Impact					Atenuare	Se vor informa agenții economici asupra importanței unei astfel de măsurii asupra reducerii efectelor externe negative generate de activitatea de logistică la nivelul orașului. Influența asupra PMUD în ansamblu este mică. Nu este necesar un plan de rezervă.				
15	Management	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	Reglementarea logisticii de aprovizionare se va face printr-o hotărâre a Consiliului Local. Riscul poate apărea din cauza lipsei de voință politică pentru un astfel de demers.	Timp	Moderată	Moderat	Impact					Evitare	Se vor informa decidenții asupra importanței unei astfel de decizii asupra reducerii efectelor externe negative generate de activitatea de aprovizionare la nivelul orașului. Influența asupra PMUD în ansamblu este mică. Nu este necesar un plan de rezervă.				
16	Financiar	4.1. Realizarea unor trasee pietonale	Lipsa finanțării necesare pentru construirea traseelor pietonale.	Cost	Scăzută	Moderat	Impact					Evitare	Identificarea de surse de finanțare suplimentare față de cele menționate inițial (buget local, POR 2014-2020 AP 4.1, SEE). Influența asupra PMUD în ansamblu este moderată. Nu este necesar un plan de rezervă.				
17	Tehnic	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor	Lipsa spațiului pentru dezvoltarea rețelei de piste de biciclete în anumite zone ale orașului.	Scop Calitate	Moderată	Ridicat	Impact					Evitare	Planul de rezervă constă în identificarea altor trasee viabile pe care să se dezvolte rețeaua de piste pentru circulația bicicletelor.				





Identificarea riscurilor de netrealizare a măsurilor de intervenție			Analiza riscurilor					Răspunsuri la riscuri / Plan de rezervă																																					
Nr.	Categoria de risc	Măsură de intervenție	Sursa riscului	Tip	Probabilitate	Impact	Matricea probabilitate-impact			Strategie	Acțiuni de răspuns la risc																																		
23	Organizațional	4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi se va face printr-o notărire a Consiliului Local. Riscul poate apărea din cauza lipsei de voință politică pentru un astfel de demers.	Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi se va face printr-o notărire a Consiliului Local. Riscul poate apărea din cauza lipsei de voință politică pentru un astfel de demers.	Calitate	Foarte scăzută	Moderat	<table border="1"> <tr><td>FR</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>M</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>FS</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>FS</td><td>S</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td>FR</td></tr> </table>	FR						R						M						S						FS						FS	S	M	R	R	FR	Evitare	Se vor informa decidenții despre importanța unei astfel de decizii asupra reducerii efectelor externe negative generate de activitatea de transport public cu taxi. Influența asupra PMUD în ansamblu este mică. Nu este necesar un plan de rezervă.
FR																																													
R																																													
M																																													
S																																													
FS																																													
FS	S	M	R	R	FR																																								
24	Management	4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	Lipsa unei tradiții în ceea ce privește parajarea autoturismului. Reticenta utilizatorilor în a adopta un astfel de comportament de a efectua deplasări	Scop Timp	Ridicată	Moderat	<table border="1"> <tr><td>FR</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>M</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>FS</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>FS</td><td>S</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td>FR</td></tr> </table>	FR						R						M						S						FS						FS	S	M	R	R	FR	Atenuare	Planul de rezervă va include: mediatizarea avantajelor legate de parajarea autoturismelor pentru călătoriile efectuate la nivel local (site-ul primăriei, presă scrisă locală, posturi radio și TV locale etc.) și evidențierea avantajelor generate de scăderea numărului de [vehicule*km] la nivelul Municipiului Suceava (reducerea poluării, reducerea GES, creșterea gradului de utilizare a transportului în comun, reducerea congestiilor, etc.).
FR																																													
R																																													
M																																													
S																																													
FS																																													
FS	S	M	R	R	FR																																								
25	Financiar	5.1. Implementare sisteme de management al traficului	Lipsa finanțării necesare pentru implementarea sistemelor de management al traficului	Cost	Scăzută	Moderat	<table border="1"> <tr><td>FR</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>M</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td><td></td><td>X</td><td></td></tr> <tr><td>FS</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>FS</td><td>S</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td>FR</td></tr> </table>	FR						R						M						S				X		FS						FS	S	M	R	R	FR	Evitare	Identificarea de surse de finanțare suplimentare față de cele menționate inițial (buget local, POR 2014-2020 AP 4.1). Influența asupra PMUD în ansamblu este moderată. Planul de rezervă constă în implementarea de măsuri care au ca efect diminuarea gradului de utilizare a autovehiculului personal, în scopul reducerii congestiei și efectelor externe (Încurajarea folosirii transportului public, utilizarea mijloacelor alternative de mobilitate).
FR																																													
R																																													
M																																													
S				X																																									
FS																																													
FS	S	M	R	R	FR																																								
26	Financiar	5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic	Lipsa resurselor financiare necesare pentru realizarea aplicației informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic	Cost	Moderată	Scăzut	<table border="1"> <tr><td>FR</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>M</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>FS</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>FS</td><td>S</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td>FR</td></tr> </table>	FR						R						M						S						FS						FS	S	M	R	R	FR	Evitare	Identificarea de surse de finanțare pentru aplicație, altele față de cele identificate în cadrul planului (Buget local, SEE, Mecanismul Financiar Norvegian). Influența asupra PMUD în ansamblu este mică. Nu este necesar un plan de rezervă.
FR																																													
R																																													
M																																													
S																																													
FS																																													
FS	S	M	R	R	FR																																								









## **ANEXA 6. LISTA DE PROIECTE P.O.R. 2014- 2020, PRIORITATEA DE INVESTIȚII 4.1**



## PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI SUCEAVA - PROIECTE POR 2014-2020 - P.I. 41

Obiective strategice: Accesibilitate, Eficiență economică, Siguranță, Mediu, Calitatea vieții

Proiect	Intervenție	Scurta descriere	Cost total proiect [EUR]	Perioada de implementare a proiectului
I. Sistem integrat de transport public ecologic în Municipiul Suceava;	2.1. Achiziție autobuze electrice	Proiectul vizează crearea unui sistem de transport public în Municipiul Suceava eficient, ecologic și modern, care să conducă la reducerea cantităților de CO <sub>2</sub> și emisii poluante deversate în atmosferă, precum și la fluidizarea traficului rutier. Proiectul cuprinde 3 componente majore: a) Infrastructură: construirea unei autobaze moderne, modernizare stații de transport public, stații de încălzire; terminal pentru călători; b) Mijloace de transport: achiziția de autobuze electrice (minim 30 bucăți autobuze electrice de mari dimensiuni și minim 10 bucăți autobuze electrice de mică dimensiune); c) Sistem de management al traficului: sistem centralizat e-ticketing, sistem informare a călătorilor, sistem de supraveghere video, dispecerate video. Cuantificarea detaliată a beneficiilor aduse de implementarea proiectului se va face în cadrul unui studiu de trafic/circulație.	26.000.000	2017-2023
	2.2. Infrastructură pentru transport public local	Implementarea proiectului va conduce la îmbunătățirea semnificativă a calității serviciului de transport public local și la eficientizarea acestuia, aspecte determinate în orientarea cetățenilor către acest mod de transport. În consecință, se estimează creșterea numărului de utilizatori ai transportului public, în principal proveniți din rețeaua modală de la autovehicul personal la transportul public. Prin acest transfer se vor reduce emisiile de echivalent CO <sub>2</sub> , contribuind direct la atingerea obiectivelor specifice 4.1 din POR 2014-2020. Contribuții în acest sens vor fi aduse și de înnoirea parcului de vehicule de transport public cu autobuze electrice.		
	2.3. Sistem de management al traficului pentru transportul public	În concluzie, dezvoltarea sistemului integrat de transport public ecologic în Municipiul Suceava va contribui la creșterea indicatorilor de rezultat specifici programului: → <i>Passageri transportați în transportul public urban în România (nr. pasageri);</i> → <i>Emissii GES provenite din transportul rutier (mii tone echivalent CO<sub>2</sub>/an);</i>		
II. Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor	Acest proiect are ca obiectiv general îmbunătățirea calității vieții în Municipiul Suceava prin: (i) asigurarea unei infrastructuri care să susțină orientarea cetățenilor către utilizarea modurilor de transport nemotorizate (rețea de piste pentru biciclete); (ii) un sistem eficient de management al traficului orientat către creșterea atractivității transportului public prin reducerea duratei de deplasare cu acest mod, ca urmare a reglementării priorității vehiculelor de transport public față de celelalte vehicule din componența fluxurilor de trafic; (iii) protejarea locuitorilor de efectele externe negative produse de activitățile de transport (poluare chimică și fonică, gaze cu efect de seră, în special CO <sub>2</sub> ), prin izolarea arterelor majore de circulație caracterizate de volume ridicate de trafic între aliniamentul de arbori cu capacitate mare de retenție a CO <sub>2</sub> . Toate cele trei intervenții specifice acestui proiect vor conduce la îmbunătățirea calității aerului în Municipiul Suceava, cu beneficii imediate și directe asupra stării de sănătate a cetățenilor și creșterea calității vieții acestora. Cuantificarea detaliată a beneficiilor aduse de implementarea proiectului se va face în cadrul unui studiu de trafic/circulație.	5.200.000	2017-2023
	5.1. Implementare sisteme de management al traficului	Implementarea proiectului va conduce la creșterea vitezei comerciale a vehiculelor de transport public, ca urmare a prioritizării acestuia în intersecții pentru această categorie de vehicule concomitent cu adaptarea ciclurilor de semaforizare în concordanță cu volumul de trafic înregistrat în timp real pe brațele de pătrundere în intersecție. Durata parcursului între origine și destinație constituie criteriul semnificativ în alegerea modului de transport pentru efectuarea deplasării. Prin urmare, prioritizarea transportului public va produce creșterea numărului de utilizatori ai acestui mod, în principal proveniți din rețeaua modală de la autovehicul personal la transportul public. Totodată, dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete va facilita transferul modal de la autovehicul personal la bicicletă. Prin aceste transferuri se vor reduce emisiile de echivalent CO <sub>2</sub> , contribuind direct la atingerea obiectivelor specifice 4.1 din POR 2014-2020. Contribuții în acest sens vor fi aduse și de porțile vegetale-șeră care vor fi plantate de-a lungul principalelor artere rutiere pe care se înregistrează valori ridicate ale fluxurilor de trafic. În concluzie, dezvoltarea sistemului integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții va contribui la creșterea valorilor indicatorilor de rezultat specifici programului: → <i>Passageri transportați în transportul public urban în România (nr. pasageri);</i> → <i>Emissii GES provenite din transportul rutier (mii tone echivalent CO<sub>2</sub>/an);</i>		





Proiect	Intervenție	Scurta descriere	Cost total proiect [EUR]	Perioada de implementare a proiectului
III. Trasee turistice pietonale în Municipiul Suceava	4.1. Realizarea unor trasee pietonale	<p>Prin acest proiect se urmărește încercarea deplasării pietonale pe un traseu care va lega cele mai importante obiective turistice și de pelerinaj din oraș: Cămin - Biserica Domniilor - Biserica Sf. Dumitru - zona pietonală Ștefan cel Mare - Muzeul Bucovinii. Avantajele majore pentru mobilitatea durabilă constă în reducerea deplasărilor cu autovehiculul personal către aceste obiective, cu avantajele care derivă din această acțiune: reducerea congestiei, reducerea poluării, reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, reducerea necesității de locuri de parcare din jurul obiectivelor. Pentru evidențierea clară a traseului, se vor utiliza panouri de informare și/ sau indicatoare de orientare către obiectivele principale.</p> <p>Reducerea numărului de autovehicule din componența fluxurilor de trafic, ca urmare a implementării acestui proiect, va fi însoțită de reducerea emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub>, contribuind direct la atingerea obiectivului specific 4.1 din POR 2014-2020.</p>	1.000.000	2017-2023
IV. Crearea și reamenajarea infrastructurii rutiere, pe coridoare deservite de transport public, pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație a rețelei de transport	1.2. Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situat de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava	<p>Acest proiect presupune două intervenții care au același obiectiv: reducerea utilizării autovehiculului personal pentru deplasările urbane în favoarea folosirii transportului public. Noua infrastructură rutieră, care va include și un pod peste Râul Suceava, va lega Cartierul Burdujeni (zonă cu densitate rezidențială ridicată și concentrare de activități comerciale) de Zona centrală și cartierul din Sudul localității. Aceasta se va desprinde din Calea Unirii, în zona străzii Salciilor, va urma un traseu paralel cu Calea Unirii, va traversa râul Suceava și se va răsuci la Str. Energeticianului, sectorul cuprins între Iulius Mall și Calea Unirii.</p> <p>În scopul reducerii timpului de deplasare cu transportul public între cele două trupuri ale orașului, se propune realizarea infrastructurii cu 2 benzi de circulație/ sens, din care una să fie dedicată exclusiv circulației mijloacelor de transport public local. Supararea benzii dedicate transportului public se va face prin sisteme specifice avizate de instanțele cu competențe în domeniul siguranței rutiere (hoiarzi, gardieri, borduri, evidențierea cu culoare sau textură diferite a îmbrăcămintei asfaltice etc.).</p> <p>Existența structurilor Park&amp;Ride va contribui la reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din componența fluxurilor de penetrație în zona urbană, prin facilitarea transferului de la automobilul personal către transportul public urban. Rezultat avantajos precum: reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Suceava și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> provenite din traficul rutier.</p> <p>În ansamblu, rezultatele estimate a se obține prin implementarea proiectului contribuie direct la atingerea obiectivului specific 4.1 din POR 2014-2020, aducându-și aportul la creșterea valorilor indicatorilor de rezultat specifici programului:</p> <p>→ <i>Passageri transportați în transportul public urban în România (nr. passageri);</i>  → <i>Emissii GES provenite din transportul rutier (milii tone echivalent CO<sub>2</sub>/an);</i></p>	16.420.000	2017-2023
V. Susținerea deplasării velo în Municipiul Suceava	4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	<p>Proiectul va urmări să orienteze atenția cetățenilor către utilizarea mijloacelor de transport nemotorizate și nepoluante. Bicicleta este un astfel de mijloc care în orașele model din punct de vedere al mobilității durabile are o pondere modală însemnată. Înmăd cont că nu toate persoanele care ar fi dispuse să utilizeze bicicleta dețin în proprietate un astfel de mijloc de transport, proiectul urmărește facilitarea accesului la bicicletă pentru cât mai mulți dintre deținători, prin posibilitatea de a închiria. Prin proiect se vor achiziționa toate elementele specifice unui sistem bike-sharing: stații/ chioscuri de închiriere, rasele, mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dată în dispoziție de tip hardware și software).</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete va facilita transferul modal de la autovehiculul personal la bicicletă. Prin aceste transferuri se vor reduce emisiile de echivalent CO<sub>2</sub>, contribuind direct la atingerea obiectivului specific 4.1 din POR 2014-2020.</p>	250.000	2017-2023
VI. Spații partajate în cartierul Cuza Voda, Zamca, Marasesti, George Enescu din Municipiul Suceava	4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)	<p>Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared-space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmându-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalate în alte zone. Se propune următoarea ordine urmându-se în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace a priorității în circulație</p>	5.000.000	2017-2023





Proiect	Intervenție	Sursa descriere	Cost total proiect [EUR]	Perioada de implementare a proiectului
VII. Susținerea deplasărilor pietonale în Municipiul Suceava	4.5. Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasării pietonale	<p>Implementarea proiectului va încuraja deplasările pietonale și va stăpâni utilizatorii de autovehicule, care vor renunța la utilizarea acestui mijloc de transport. În acest mod se va reduce ponderea călătorilor pe distanțe scurte efectuate cu autovehiculul personal, reducere care se va reflecta în numărul de autovehicule aflate în trafic. Efectul acestui proces va fi de diminuare a emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> din trafic, contribuind direct la atingerea obiectivului specific 4.1 din POR 2014-2020.</p> <p>Accastă intervenție va fi aplicată în zona Centrală a Municipiului Suceava prin reorganizarea circulației pe Str. Ștefan cel Mare (în zona de Sud) și pe infrastructura rutieră de legătura între Piața Centrală și Str. Ștefan cel Mare (în zona de Nord). Se va recurge la extinderea zonei dedicate în prezent exclusiv deplasării pietonale (Str. Ștefan cel Mare, între Str. Curtea Domnească și Str. Mitropoliei). Traficul auto va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe. Această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmându-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalate în alte zone.</p> <p>Implementarea proiectului va încuraja deplasările pietonale și va constrânge utilizatorii de autovehicule, care vor renunța la utilizarea acestui mijloc de transport în favoarea mijloacelor alternative de mobilitate. În acest mod se va reduce ponderea călătorilor pe distanțe medii efectuate cu autovehiculul personal, reducere care se va reflecta în numărul de autovehicule aflate în trafic. Efectul acestui proces va fi de diminuare a emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> din trafic, contribuind direct la atingerea obiectivului specific 4.1 din POR 2014-2020.</p>	900.000	2017-2023
VIII. Susținerea utilizării mijloacelor de transport electrice în Municipiul Suceava	4.6. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	<p>În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală” și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă”. Așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcurile publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Suceava, asigurând un acces permanent și nelimitat tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va alege și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilități.</p> <p>Susținerea utilizării autovehiculelor ecologice (electrice și hibride) prin dezvoltarea infrastructurii necesare pentru alimentarea cu energie va conduce la reducerea emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> din trafic în Municipiul Suceava, contribuind direct la atingerea obiectivului specific 4.1 din POR 2014-2020.</p>	375.000	2017-2023

TOTAL ECHIVRIL POR 2014-2020, P.1. 4.1. - 55.145.000 EUR







## ANEXA 7. PROCESUL DE CONSULTARE PUBLICĂ

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a fost elaborat cu respectarea principiului parteneriatului, care a presupus o cooperare strânsă cu o serie actori interesați.

**Procesul de consultare publică** a documentului strategic a fost o activitate continuă desfășurată pe tot parcursul elaborării propriu-zise a PMUD. Activitatea a început în anul 2014 când fost realizată prima versiune a documentului strategic, moment în care au fost organizate întâlniri de lucru cu persoane interesate și au fost aplicate chestionare în vederea conturării unei viziuni de dezvoltare a mobilității urbane locale în acord cu necesitățile spațiului urban analizat, și a continuat în anul 2017, când a fost revizuită prima versiune în acord cu cerințele impuse prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4.

Astfel, în faza de stabilire a cadrului instituțional, în vederea asigurării unui cadru organizat de consultări publice cu societatea civilă, la nivel teritorial au fost realizate următoarele acțiuni:

→ **Creare grup de lucru și organizare întâlniri de discuții legate de planul strategic**

**Grupul de Lucru** – la constituirea grupurilor de lucru s-a avut în vedere implicarea reprezentanților societății civile, mediului de afaceri, partidelor politice componente ale Consiliului Local, instituțiilor descentralizate, dar și personal din cadrul serviciilor și departamentelor Primăriei Suceava. Constituirea acestor structuri de lucru a făcut posibilă întâlnirea stakeholderilor de la nivel local.





În luna octombrie 2014 au fost transmise invitații de participare către mediul de afaceri, universitate, instituții de educație, departamente și servicii din cadrul administrației publice locale și județene, organizații cu activitate în domeniul vizat, în vederea participării la grupul de lucru și implicării în definirea documentului de programare de la nivel local. La invitațiile transmise o parte dintre cei invitați au nominalizat cel puțin o persoană pentru a participa la întâlnirea de lucru.

Astfel, în data de 31 octombrie 2014 a avut loc întâlnirea de lucru cu grupul local în vederea consultării publice pentru întocmirea Planului de Mobilitate Urbană al Municipiului Suceava; mai jos este prezentă lista de prezență și minuta întâlnirii.

Discuțiile întâlnirii de lucru din luna octombrie au avut la bază documentele în format draft transmise către toți cei care au fost desemnați pentru a participa în cadrul grupului de lucru.

Având în vedere că acțiunea de consultare publică este una dinamică în sensul de transmitere a informațiilor privind etapele de realizare a documentului, stadiul acestora, problemelor și nevoilor identificate către toți cei interesați de realizarea acestui cadru strategic de dezvoltare, pe parcursul elaborării PMUD **au fost purtate comunicări prin email între coordonatorul de proiect desemnat din partea autorității publice locale și membrii grupului de lucru.**

Pentru o bună înțelegere a problemelor mobilității urbane în Municipiul Suceava s-a realizat și auditul acestora prin aplicarea unui chestionar adresat Grupului de Lucru local compus din reprezentanți ai departamentelor și instituțiilor implicate (ONG-uri, instituții publice și private, societate civilă, etc.) și interesate de problema mobilității. Schema și chestionarul care au sprijinit procesul de auditare prin consultarea Grupului de Lucru au fost dezvoltate anterior în cadrul proiectului european ADVANCE ([www.eu-advance.eu](http://www.eu-advance.eu)). **Chestionarul de tip ADVANCE propune sistematizarea procesului de planificare a mobilității urbane prin:**

- *Evaluarea politicilor și programelor și/sau a planului de mobilitate urbană durabilă a orașului (dacă acesta există dintr-o etapă anterioară);*
- *Descrierea punctelor slabe și a punctelor tari din cadrul diferitelor elemente/aspecte ale planificării;*
- *Identificarea și prioritizarea proiectelor, acțiunilor, măsurilor menite să amelioreze mobilitatea, desemnând în același timp și actorii/instituțiile implicate în implementarea ulterioară a acestora.*
- *Realizarea unui plan de acțiune/Plan Strategic de Mobilitate Urbană care va sta la baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă sau la îmbunătățirea celui deja existent.*

Auditul realizat prin consultarea Grupului de Lucru a avut ca scop pe de o parte îmbunătățirea calității planificării mobilității în oraș și, pe de alta, îmbunătățirea întregului proces de dezvoltare a unui plan de mobilitate (de la implicarea cetățenilor și a părților interesate, la asumarea de către autoritatea locală a unei viziuni clare, până la colaborarea



între diferite departamente/instituții – transport și trafic, planificare urbană, mediu, inspectoratul de poliție, inspectoratul școlar etc.).

→ **Consultare publică în acord cu Hotărârea de Guvern nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe**

În acord cu legislația în vigoare și cu cerințele din Documentul cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, documentul a fost supus procesului de evaluare strategică de mediu, proces ce a implicat anunțuri în mass-media, susținerea documentului strategic în cadrul Comisie de Analiza Tehnică și a Comitetului Special Constituit.

→ **Publicare pe site**

În conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, documentul de planificare locală Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava a fost supus consultării publice prin:

- *publicarea pe site-ul oficial al Primăriei Municipiului Suceava în perioada 2014-2016 – versiunea inițială a documentului strategic.*
- *publicarea documentului strategic (versiunea revizuită) pe site-ul oficial al Primăriei Municipiului Suceava în perioada mai–iunie 2017 - <ftp://primariasv.ro/pub/pmud/PMUD%20Suceava.pdf>. Documentul în forma aprobată în Consiliul Local va rămâne pe site-ul oficial al Primăriei Municipiului Suceava.*
- *afișarea, în luna mai 2017, unui anunț la sediul instituției publice într-un spațiu accesibil publicului.*

În perioada supusă consultării publice pe site-ul oficial nu au fost formulate opinii, propuneri sau sugestii legate de documentul supus consultării publice.

→ **Organizarea unei întâlniri de lucru la care au participat persoanele cu putere de decizie de la nivel local**

În luna iulie 2017 a avut loc o întâlnire în cadrul s-au purtat discuții legate de importanța, necesitatea și efectele elaborării și implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava.

Elaborarea PMUD al Municipiului Suceava s-a bazat pe un proces participativ unic implicând autoritățile locale, mediul de afaceri, mediul educațional și non-guvernamental, plecând de la principiul asigurării unor mecanisme eficiente pentru garantarea unei administrări deschise, participative, responsabile și eficiente prin promovarea transparenței și a dialogului constant cu societatea civilă organizată, cu cetățenii și cu toți actorii publici interesați.



## MUNICIPIUL SUCEAVA

B-dul 1 Mai nr. 5A, cod: 720224

[www.primariasv.ro](http://www.primariasv.ro), [primsv@primariasv.ro](mailto:primsv@primariasv.ro)

Tel: 0230-212696, Fax: 0230-520593

Serviciul Integrare Europeană și Strategii de Dezvoltare

### Minuta intalnire Grup Local de Lucru in vederea consultarii publice pentru intocmirea Planului De Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Suceava

31 octombrie 2014 , Suceava

In data de 31 octombrie 2014 a avut loc intalnirea Grupului Local de Lucru pentru intocmirea planului de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Suceava .Persoanele prezente la aceasta intalnire sunt mentionate in lista de prezenta anexata .

DI Dan Dura din partea UAT Municipiul Suceava a facut o prezentare a contextului local , obiectivelor si scopului realizarii PMUD .

Dna Ocatavia Stepan din partea consultantului a facut o prezentare a conceptului , motivatiei , continutului , reglementarilor , etapelor , obiectivelor si stadiului realizarii PMUD .

In continuare dna Stepan a prezentat rezultatele centralizarii chestionarelor aplicate membrilor Grupului de Lucru , chestionare referitoare la problematica PMUD .

Au fost apoi derulate discutii referitoare la problemele de mobilitate existente pe plan local , ideile de imbunatatire a neconformitatilor identificate , solutii propuse si modalitati de punere in practica ale acestora .

A fost prezentata o varianta de lucru a PMUD si ulterior fiecare participant la intalnire a fost invitat sa isi exprime parerile , sugestiile si propunerile referitoare la tematica , obiectivele dar mai ales ideile de proiecte/actiuni/activitati identificate si incluse in PMUD .

Rezultatele discutiilor au fost centralizate de consultant urmand ca acestea sa fie incluse in formatul final al PMUD .

S a convenit ca forma finala a documentului urmeaza sa fie distribuita membrilor Grupului Local de Lucru , urmeaza sa fie publicata pe pagina de web a Primariei Municipiului Suceava pentru consultare si exprimare opinii din partea tuturor factorilor interesati .

Dan Dura

Coordonator Proiect



## Intalnire Grup Local de Lucru pentru realizare Plan Local de Mobilitate Urbana Municipal Suceava

SUCEAVA, ROMANIA  
31 octombrie 2014

Nr	Nume	Organizație	Detalii contact e-mail / telefon	Semnătură
1	Dan Buda	Pișunza Suceava	enavale / telefon dandubac@pișunza.ro 0734991065	
2	Urmachi Iustin	A.G.D.	E-mail urmachi@yaho.com 0740408913	
3	PETRU GABRIEL	PRIMĂRIA SUCEAVA (AUTORITATEA LOCALĂ DE TRANSPORT)	gabriel.petru@yaho.com	
4	BULAI PETRU	USU	bulai@petru@pme.usm.ro 0745160336	
5	Cristianylie Viora	Asociația Club SUCEAVA REACTEZA	litanucirina@yahoo.com 0740/300.441	
6	TEODOR YATU	Primăria Suceava Adu. Străzi și Transport. Public	teodor-yatu@yahoo.com 0763628055	
7	MARILE ANDREEA	A.G.D.	mandreandrea@gmail.com 0744 477424	
8	HISTUC VASILE	DIRECȚIA GENERALĂ A JPMENTULUI PUBLIC SUC	histuc_vasile@yahoo.com 0734 113066	



9	HERMENIUC LAURENTIU	I.P.T. SUCEAVA - FOIANTA MUN. SUCEAVA - CALDRA LUSTRE	homeniuc-laurentiu@ ipho.com 0744 502044	
10	ROMATIUC DARIE	S.E. TRANSPORT PUBLIC LOCAL SA	tp@sucava.ro relmet.ro	
11	POPESCU ADRIAN	DSP - SUCEAVA	0731500352 management@dspm.ro	
12	STEPAN OCTAVIA	PFA STEPAN OCTAVIA UAIU IM	0722225322 octavianac@yahp.com	
13	POSCA? CRISTIAN IONUT	CAMERA NATIONALA A TRANSPORTURII	0230/933 contact@yahp.com	
14	RAUCA FRINCU	RELIANS CORP	0745 654 023 holuco-francy@holirom.ro	
15	BLINDU BOBICA	PRIMARIA MUN. SUCEAVA	0746.896759	
16	BORCEA CONSTANTIN	SCAD SRL SY	0722 327 540 office@scad.ro	
17	COJOCARU ELENA CELSIANA	APM SY	elena.cojocaru@apm.sy	
18	RĂCĂȚĂ SINGHIANA	OXOR FILIALA SUCEAVA	SINGHIANA.RUSULESCUTI@oxor.ro	
19				



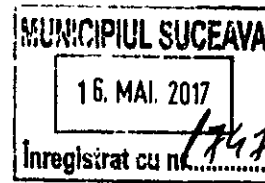
**MUNICIPIUL SUCEAVA**

B-dul 1 Mai nr. 5A, cod: 720224

[www.primariasv.ro](http://www.primariasv.ro), [primasv@primariasv.ro](mailto:primasv@primariasv.ro)

Tel: 0230-212696, Fax: 0230-520593

Serviciul Integrare Europeană și Strategii de Dezvoltare



Viceprimar  
Lucian Harsovschi

PROCES VERBAL

de afisare încheiat astăzi 16.05.2017

Subsemnatul Dan Dura Florentin, Șef Serviciu Integrare Europeană și Strategii de Dezvoltare am procedat la afisarea Proiectului de Hotărâre privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Municipiului Suceava pentru perioada 2016 -2030 la avizierul Primăriei Municipiului Suceava.

De asemenea Proiectului de Hotărâre mentionat mai sus împreună cu Raportul Serviciului Integrare Europeană și Strategii de Dezvoltare și cu expunerea de motive au fost publicate pe site-ul oficial al Primăriei Municipiului Suceava.

În perioada 16.05.2017 – 16.06.2017 se pot formula sugestii sau opinii cu privire la modificarea Proiectului de Hotărâre mentionat mai sus.

Drept pentru care am încheiat prezentul proces verbal în două exemplare.

Șef serviciu  
Dan Dura





**MUNICIPIUL SUCEAVA**

B-dul 1 Mai nr. 5A, cod: 720224

[www.primariasv.ro](http://www.primariasv.ro), [primsv@primariasv.ro](mailto:primsv@primariasv.ro)

Tel: 0230-212696, Fax: 0230-520593

Serviciul Integrare Europeană și Strategii de Dezvoltare



**ANUNT**

**REFERITOR LA ELABORAREA PROIECTULUI DE HOTĂRÂRE PRIVIND ADOPTAREA  
PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ A MUNICIPIULUI SUCEAVA PENTRU  
PERIOADA 2016 -2030**

În conformitate cu prevederile Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, Municipiul Suceava aduce la cunoștință publică Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava pentru perioada 2016 -2030.

Proiectul actului normativ, însoțit de documentația de bază poate fi consultată începând cu data de 16.05.2017 pe site-ul Primăriei Municipiului Suceava, [www.primariasv.ro](http://www.primariasv.ro)

În conformitate cu prevederile art. 6, alin. 4 din legea 52/2003, așteptăm opiniile, propunerile sau sugestiile până la data de 16.06.2017.

Opiniile, propunerile sau sugestiile vor fi transmise în scris, prin poștă la sediul Primăriei Municipiului Suceava, prin fax la numărul 0230/520.593, sau prin e-mail la adresa [primsv@primariasv.ro](mailto:primsv@primariasv.ro)

Informații suplimentare pot fi obținute la telefon 0230/212.696 int.117



Intalnire consultare SIDU si PMUD  
SUCEAVA, ROMANIA  
3 Iulie 2017

Nr	Nume	Organizație	Detalii contact	Semnătură
1	Doru Ducea	Primăria Municipiului Suceava, SIED	0754991065	
2	Bepiracul Mificală	Consiliul local		
3	CRISTETA PAJAN	Comuna locală	0745054015	
4	MUNTEANU CONSTANTIN	CONSILIER LOCAL	0754638267	
5	BUCIAC IOAN - GABRIEL	CONSILIER LOCAL	0743201357	
6	COCEIȘ ADRIANA	consilier local	0749/195795	
7	MILICI OVIDIU	CONSILIER LOCAL	0757/047290	
8	Simona Ștefănescu	Primăria Municipiului Suceava	075/286841	



9	ION LUNGU	Partidul Social Democrat	Ion Lungu Plevenas 10	
10	VARLIE MOCHIU	grup PSD	moscu. varlie@psd.ro	
11	FLUTUR A. MIHAI	Grup PNL		0744 823625
12	Ana Popescu	grup. PNL	0752555629	
13	BRANDIȚA INSENUMI-MARIN	grup PSD	Brandita brandita@yahoo.com	
14	Angela Targanu	grup PNL	angela.targanu@yahoo.com	
15	Ungureș Dorel	grup PNL	dungung@gmail.com	
16				
17				
18				
19				



## **ANEXA 8. DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE EMISĂ DE AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA**

**Ministerul Mediului  
Agenția Națională pentru Protecția Mediului****AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA****DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE****Nr. 43 din 28.06.2017**

Ca urmare a notificării adresate de PRIMĂRIA MUNICIPIULUI SUCEAVA, cu sediul în Str. BD. 1 MAI, Nr. 5A, Suceava, Județul Suceava, privind planul/programul „**PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI SUCEAVA**” înregistrată la APM Suceava cu nr. 5293/16.05.2017, în baza:

- HG nr. 1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia;
- OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;
- OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare;
- Ord. nr. 19/2010 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar;
- Ord. nr. 2387/2011 pentru modificarea Ord. nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România.

**Agenția Națională pentru Protecția Mediului/Agenția pentru Protecția Mediului Suceava**

- ca urmare a consultării autorităților publice participante în cadrul ședinței Comitetului Special Constituit din data de 16.06.2017, a completărilor depuse la documentație;
  - în conformitate cu prevederile art. 5 alin. 3 pct. a și a anexei nr. 1 – Criterii pentru determinarea efectelor semnificative potențiale asupra mediului din H.G. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;
  - în prezența/lipsa comentariilor motivate din partea publicului interesat,
- decide:**

**Planul/programul „PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI SUCEAVA”, titular PRIMĂRIA MUNICIPIULUI SUCEAVA, nu necesită evaluare de mediu și nu necesită evaluare adecvată și se va supune adoptării fără aviz de mediu.**

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI...  
Str. Bistriței, Nr. 1A, Loc. Suceava, Cod 720264,  
E-mail: apmsv.anpm.ro, Tel. 023051456, Fax 0230514059

**Documentația tehnică se aprobă cu următoarele condiții:**

Prezenta decizie finală este valabilă pe toată perioada de valabilitate a PMUD-ului dacă nu intervin modificări ale acestuia.

Prezenta nu înlocuiește Acordul de mediu în vederea emiterii Autorizației de construire.

**Caracteristicile și localizarea proiectului**

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Suceava, reședința județului cu același nume, situat în Regiunea de Dezvoltare Nord-Est a României. Alegerea arealului acoperit de PMUD al Municipiului Suceava s-a realizat prin corelarea cu prevederile Planului de Urbanism General, aflat în curs de avizare, și ținând seama de relațiile de transport cu teritoriul învecinat.

**1. Caracteristicile planurilor și programelor cu privire, în special, la:**

*a) gradul în care planul sau programul creează un cadru pentru proiecte și alte activități viitoare fie în ceea ce privește amplasamentul, natura, mărimea și condițiile de funcționare, fie în privința alocării resurselor;*

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului 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 Municipiului Suceava, urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătățirea indicatorilor de mobilitate pe termen scurt (2019), mediu (2023) și lung (2030). Scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava este de îmbunătățire a accesibilității în zonele urbane și asigurare a mobilității durabile, precum și a unor servicii de transport de calitate ridicată în interiorul zonelor urbane și pe arterele de penetrație către acestea.

*b) gradul în care planul sau programul influențează alte planuri și programe, inclusiv pe cele în care se integrează sau care derivă din ele;*

Planul de Mobilitate urbană Durabilă presupune parcurgerea mai multor etape pornind de la definirea profilului și auditului comunității până la stabilirea direcțiilor strategice de dezvoltare și a unui portofoliu de proiecte pentru municipiul Suceava; reprezintă un instrument de planificare prin care se asigură posibilitatea stabilirii unor politici locale pe termen mediu și lung, managementul și controlul activităților curente și de perspectivă și modalitățile de implementare ale acestor politici și proiecte.

*c) relevanța planului sau programului în/pentru integrarea considerațiilor de mediu, mai ales din perspectiva promovării dezvoltării durabile;*

Eșalonarea implementării propunerilor din compunerea planului de acțiune este realizată pe termen scurt (2019), mediu (2023) și lung (2030). Încadrarea intervențiilor selectate în cele trei perioade de implementare, (1) 2017-2019, (2) 2020-2023 și (3) 2024-2030 s-a realizat având în vedere următoarele aspecte:

- Maturitatea proiectului din punct de vedere al stadiului de elaborare documentațiilor tehnico-economice  
S-au considerat într-un stadiu avansat proiectele pentru care există/ sunt în lucru studiul de fezabilitate, documentații de avizare a lucrărilor de intervenție etc.
- Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD  
Potrivit calculelor realizate în Capitolul 5, pentru perioada 2017-2030 bugetul disponibil este de aproximativ 122,55 milioane Euro.
- Valoarea totală a costurilor de implementare a proiectelor selectate, proiecte care descriu scenariul "A face ceva" 2023 și 2030

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA  
Str. Bistriței, Nr. 1A, Loc. Suceava, Cod 720264,  
E-mail: anpmsv, Tel. 0230514056, Fax 0230514059



Costurile totale de realizare a proiectelor selectate sunt estimate la valoarea de 119,38 milioane Euro. Proiectele eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1 au asociate costuri de 55,145 milioane Euro.

- Durata medie de implementare a propunerii, date rezultate din documente tehnice (în cazul în care există) sau estimate pe baza experiențelor similare realizate în orașe din România
- Interdependența dintre propuneri; există situații în care implementarea unei măsuri/ intervenții este condiționată de funcționarea unei măsuri/ intervenții implementate anterior.

Parcurgând etapele de analiză prezentate mai sus, prin coroborarea datelor obținute, se recomandă următoarea alocare în timp a intervențiilor propuse:

**Perioada 2017-2019:**

- Infrastructură pentru transportul public local
- Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava
- Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători
- Elaborare politică de parcare la nivel urban
- Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- Reglementare logistică de aprovizionare
- Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
- Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi
- Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
- Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
- Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale
- Crearea de parcuri de reședință și reabilitarea celor existente

**Perioada 2020-2023:**

- Achiziție autobuze electrice
- Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava

---

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA  
Str. Bistriței, Nr. 1A, Loc. Suceava, Cod 720264,  
E-mail: anpmsv, Tel. 0230514056, Fax 0230514059



- Sistem de management al traficului pentru transportul public
  - Implementare sisteme de management al traficului
  - Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
  - Realizarea unor trasee pietonale
  - Amenajarea unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale
  - Construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situat de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava
  - Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
  - Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
  - Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier
  - Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
  - Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
  - Realizarea unui traseu de transport public tip „Autobuz Turistic”
  - Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride
  - Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean
  - Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
  - Reglementare logistică de aprovizionare
  - Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
  - Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
  - Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
  - Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
  - Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi
  - Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
  - Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
  - Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
  - Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
  - Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
  - Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale
  - Crearea de parcuri de reședință și reabilitarea celor existente
- Perioada 2024-2030:
- Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Suceava
  - Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA  
Str. Bistriței, Nr. 1A, Loc. Suceava, Cod 720264,  
E-mail: anpmvs, Tel. 0230514056, Fax 0230514059





- Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public
  - Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
  - Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
  - Realizarea de centre de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
  - Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
  - Derulare campanii de educație rutiera adresate tinerilor
  - Derulare campanii de educație rutiera adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
  - Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite
  - Realizare centură - latura de Est
  - Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
  - Reabilitare străzi și trotuare din zona peri-centrală și cartierele rezidențiale
  - Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente
  - Amenajare sistem de transport pe cablu (telecabina)
- d) problemele de mediu relevante pentru plan sau program;
- e) relevanța planului sau programului pentru implementarea legislației naționale și comunitare de mediu;

**2. Caracteristicile efectelor și ale zonei posibil a fi afectate cu privire, în special, la:**

- a) probabilitatea, durata, frecvența și reversibilitatea efectelor – prin măsurile luate nu apar efecte negative remanente asupra mediului;
- b) natura cumulativă a efectelor – nu este cazul;
- c) natura transfrontieră a efectelor – nu este cazul;
- d) riscul pentru sănătatea umană sau pentru mediu (de exemplu, datorită accidentelor) – nu este cazul;
- e) mărimea și spațialitatea efectelor (zona geografică și mărimea populației potențial afectate – este redusă pe perioada execuției lucrărilor ;
- f) valoarea și vulnerabilitatea arealului posibil a fi afectat, date de:
  - (i) caracteristicile naturale speciale sau patrimoniul cultural;  
- nu este cazul;
  - (ii) depășirea standardelor sau a valorilor limită de calitate a mediului;  
- este redusă pe perioada execuției lucrărilor;
  - (iii) folosirea terenului în mod intensiv;  
- este redusă pe perioada execuției lucrărilor.
- g) efectele asupra zonelor sau peisajelor care au un statut de protejare recunoscut pe plan național, comunitar sau internațional;

**Obligațiile titularului:**

- Respectarea legislației de mediu în vigoare.

**Informarea și participarea publicului la procedura de evaluare de mediu/procedura de evaluare adecvată:**

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA  
Str. Bistriței, Nr. 1A, Loc. Suceava, Cod 720264,  
E-mail: anpmsv, Tel. 0230514056, Fax 0230514059



- În urma publicării în ziarul „Crai Nou” a anunțurilor publice privind prima versiune a proiectului în zilele de 18.05.2017 și 22.05.2017, au fost semnalate observații din partea domnului Cezar Grozavu, prin adresa Agenției Naționale pentru Protecția Mediului București nr.6761/25.05.2017, înregistrată la APM Suceava cu nr.5993/06.06.2017, prin care contestă traseul centurii de est, care trece peste proprietăți particulare și prin zona așezământului Arhiepiscopiei Sucevei și Rădăuților (cămin de bătrâni, grădiniță, creșă, seminar teologic). Reprezentantul primăriei municipiului Suceava, arată faptul că în PMUD este prezentată ideea de realizare a acestei centuri, fără a se cunoaște în prezent traseul exact.

La sesiunea CSC din 16.06.2017, domnul Cezar Grozavu a fost reprezentat de Mihai Grozavu – tatăl, care a menționat că din informațiile pe care le deține există în lucru la primăria municipiului Suceava, proiect cu traseul centurii de est în varianta menționată mai sus.

- În urma publicării din data de 17.06.2017, în ziarul „Crai Nou”, a anunțului deciziei de încadrare nu au fost semnalate alte observații din partea publicului.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004 cu modificările și completările ulterioare.

**DIRECTOR EXECUTIV**

Ing. Vasile Oșean



Șef serviciu,  
Ing. Constantin Burciu

Întocmit,  
Ing. Lidia Boțoc

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA  
Str. Bistriței, Nr. 1A, Loc. Suceava, Cod 720264,  
E-mail: anpmsv, Tel. 0230514056, Fax 0230514059



# **ANEXA 9. HOTĂRÂREA CONSILIULUI LOCAL SUCEAVA PRIVIND APROBAREA P.M.U.D. AL MUNICIPIULUI SUCEAVA**





