

# STRATEGIA INTEGRATĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ A ZONEI URBAŢE SUCEAVA 2021 - 2030

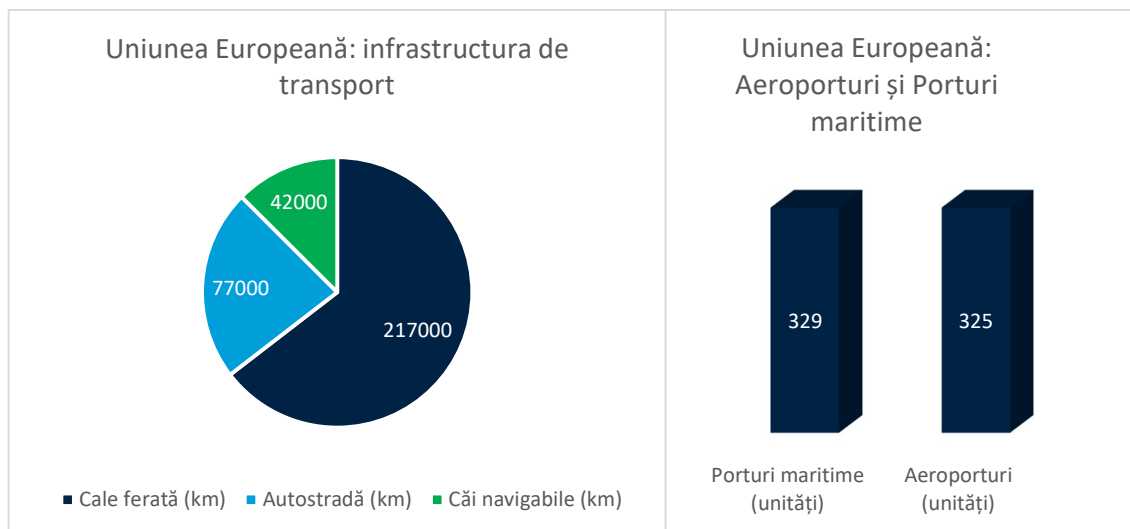
<b>INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT ŞI MOBILITATE .....</b>	<b>1</b>
Conectare la coridoarele majore de transport existente şI propuse .....	11
Accesibilitate rutieră .....	13
Starea drumurilor.....	18
Parcare .....	25
Accesibilitate ferată .....	33
Accesibilitate aeriană.....	39
Infrastructura pentru deplasări nemotorizate.....	42
Transportul în comun.....	70
Transport intermodal.....	89
Siguranţa în trafic.....	91
Transportul de mărfuri.....	98
Analiza diagnostic: concluzii, provocări, tendinţe şI recomandări.....	104

## INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT ȘI MOBILITATE

Unul dintre factorii esențiali care duc la dezvoltare economică și o calitate a vieții ridicată pentru cetățeni este infrastructura de transport și mobilitate. România și orașele românești trebuie să fie cât mai bine conectate între ele și cu celelalte state membre ale Uniunii Europene atât pe cale rutieră, feroviară și aeriană, iar potențialul căilor navigabile și maritime trebuie exploatat real. Mobilitatea din interiorul localităților, precum și conectivitatea între întreaga rețea de localități a României trebuie să se alinieze standardelor de eficiență, siguranță și creștere a calității vieții, să respecte principiile transportului durabil și mobilității urbane durabile inclusiv prin protecția mediului și eficiență energetică.

Uniunea Europeană urmărește să construiască un sistem modern de transport integrat atât pentru cetățeni, cât și pentru bunuri, astfel încât provocările ce țin de sustenabilitate și creștere inteligentă și incluzivă să fie întâmpinate, iar competitivitatea globală a Uniunii Europene să crească. Având în vedere impactul mobilității urbane atât asupra creșterii economice, cât și asupra mediului, UE promovează dezvoltarea unor strategii care să stimuleze trecerea la moduri de transport mai curate și mai durabile, precum transportul nemotorizat (mersul pe jos, mersul cu bicicleta), transportul public și noi modele de deținere și de utilizare a autovehiculelor. Astfel, încă de la aderarea României la UE, Comisia Europeană a adoptat o serie de documente de politici privind transportul durabil și mobilitatea: Cartea verde: Către o nouă cultură a mobilității urbane (2007), Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (2009), Cartea albă privind transporturile: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitive și eficient din punct de vedere al resurselor (2011), Pachetul privind mobilitatea urbană: Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele (2013), Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți (2017). Fondurile structurale și de investiții principale prin care Uniunea Europeană susține mobilitatea urbană durabilă și transportul curat sunt Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) și Fondul de coeziune. De asemenea, alte fonduri care susțin mobilitatea și transportul sunt Orizont 2020 în domeniul cercetării și inovării și Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) pentru transporturi.

Figura 1. Infrastructura conectivă de transport a Uniunii Europene (2017)

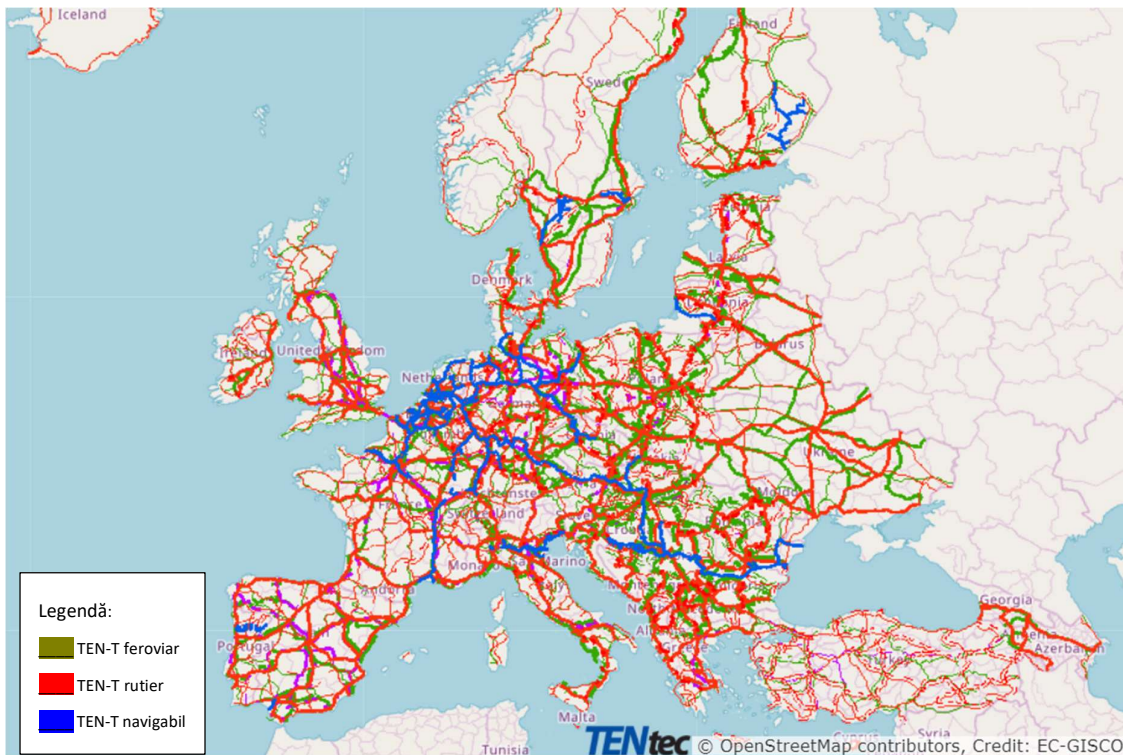


Sursa: Prelucrare date Eurostat

Infrastructura fizică de transport a Uniunii Europene număra, în 2017, peste 217.000 km de cale ferată, 77.000 km de autostradă, 42.000 km de căi navigabile interne, 329 de porturi maritime și 325 de

aeroporturi. Prin rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) UE vizează realizarea unei rețele europene de căi ferate, drumuri, căi navigabile, inclusiv maritime, porturi, aeroporturi și terminale feroviare. Politica TEN-T se bazează pe Regulamentul UE nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei europene de transport, regulament care subliniază printre obiectivele specifice ale documentelor strategice ale Uniunii Europene, de asemenea, permiterea mobilității neîntrerupte, sigure și durabile a persoanelor și a mărfurilor, asigurarea accesibilității și conectivității pentru toate regiunile din Uniune, precum și contribuirea la creșterea economică și a competitivității la nivel mondial<sup>1</sup>. Prin această rețea de transport se are în vedere, pentru asigurarea la standarde mai ridicate a mobilității internaționale a călătorilor și a mărfurilor, optimizarea capacității și utilizării rețelei, prin eliminarea blocajelor de infrastructură, remediarea legăturilor lipsă în interiorul statelor membre, precum și între acestea și țările vecine, inclusiv legăturile cu țările candidate și potențial candidate. În figura de mai jos sunt reprezentate coridoarele TEN-T la nivel european în ce privește căile ferate (culoarea verde), rețeaua rutieră (culoarea roșie) și canalele navigabile (culoarea albastră).

**Figura 2. Rețeaua TEN-T feroviar, rutier și navigabil la nivel european**

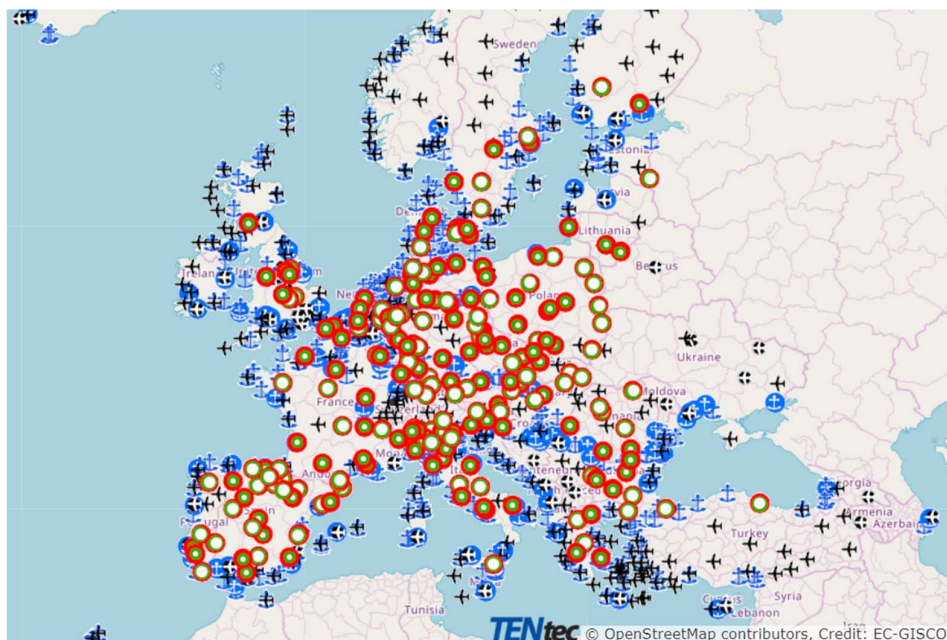


**Sursa: Comisia Europeană, Rețeaua TEN-T, Harta interactivă  
(<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)**

Porturile, aeroporturile și terminalele feroviare incluse în TEN-T la nivel european sunt reprezentate în Figura 3 de mai jos.

<sup>1</sup> Regulamentul UE nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei europene de transport

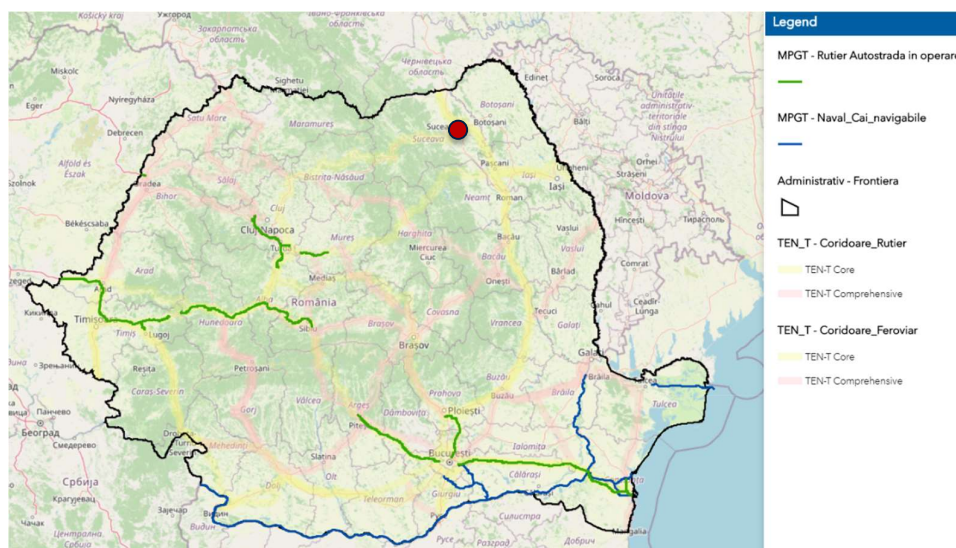
**Figura 3. TEN-T porturi, aeroporturi și terminale feroviare la nivel european**



**Sursa: Comisia Europeană, Rețeaua TEN-T, Harta interactivă**  
 (<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>)

Rețeaua TEN-T cuprinde o structură pe două niveluri, constând într-o rețea globală, care include legăturile cele mai importante, planificată să fie construită până în anul 2030, precum și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale și care acoperă toate regiunile europene, planificată să fie finalizată până în 2050. Fondurile alocate rețelei TEN-T pentru perioada de programare 2014-2020 se ridică la 24 mld. euro. Rețeaua de transport globală și cea centrală planificate în România sunt evidențiate în figura de mai jos prin liniile de culoare galbenă, respectiv de culoare roz, pentru coridoarele rutiere și feroviare. Linia de culoare albastră reprezintă canalele navigabile menționate în TEN-T pentru țara noastră. Linia verde existentă pe hartă reprezintă traseul finalizat al autostrăzilor în operare. Zona urbană funcțională Suceava este reprezentată prin bulina de culoare roșie.

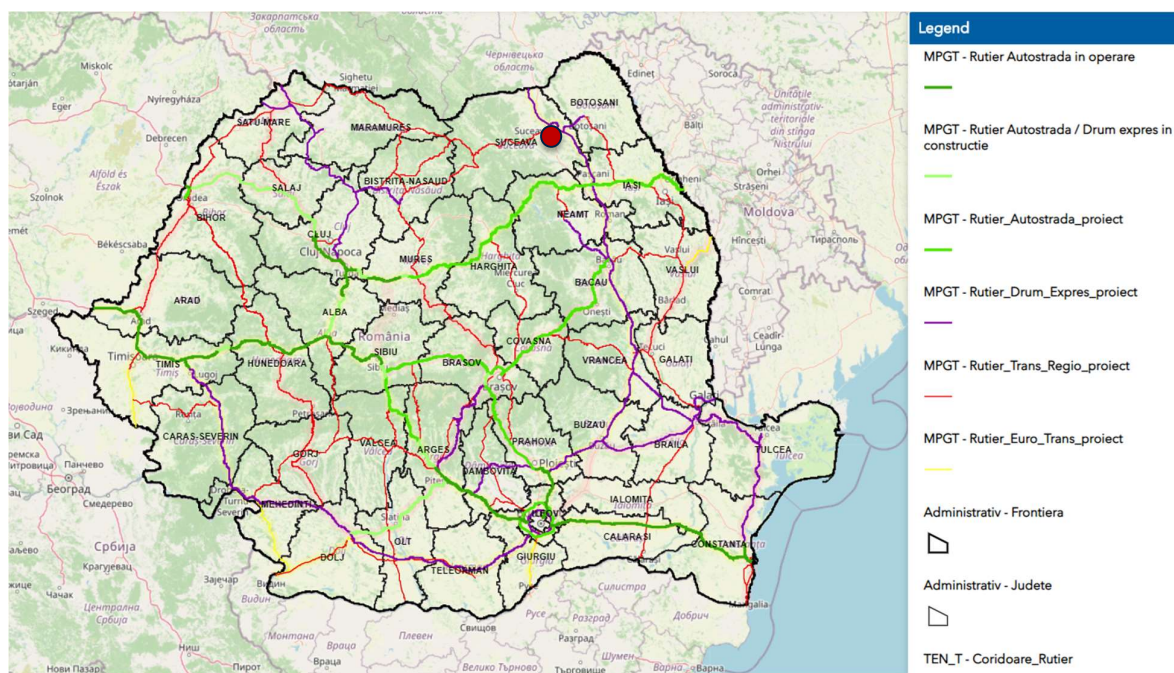
**Figura 4. Coridoarele TEN-T rutier, feroviar și navigabil din România**



**Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă**

România beneficiază de o prezență slabă a autostrăzilor și a drumurilor expres care tranzitează țara noastră. Autostrăzile în operare au o lungime de 873 km și multe întreruperi. Conform raportului publicat de Comisia Europeană pe 28 august 2020, referitor la progresul implementării rețelei TEN-T în 2016-2017, pe plan rutier s-a îndeplinit 100% din ceea ce era planificat. Cu toate acestea, Comisia menționează faptul că acest raport nu evaluează și calitatea construcției autostrăzilor și a drumurilor expres respective și că există cazuri în care anumite porțiuni nu prezintă calitatea dorită, mentenanța nu este cea necesară, iar astfel porțiunile respective nu respectă standardele de operare și de siguranță. Până în 2030, pe teritoriul țării noastre sunt prevăzuți să fie dați în folosință 5.343 km de autostradă și drum expres<sup>2</sup>. Harta de mai jos evidențiază principalele coridoare rutiere planificate să fie operabile până în 2030. Zona urbană funcțională Suceava este reprezentată prin bulina de culoare roșie.

**Figura 5. Principalele coridoare rutiere ale României (existent, în construcție și în proiect)**

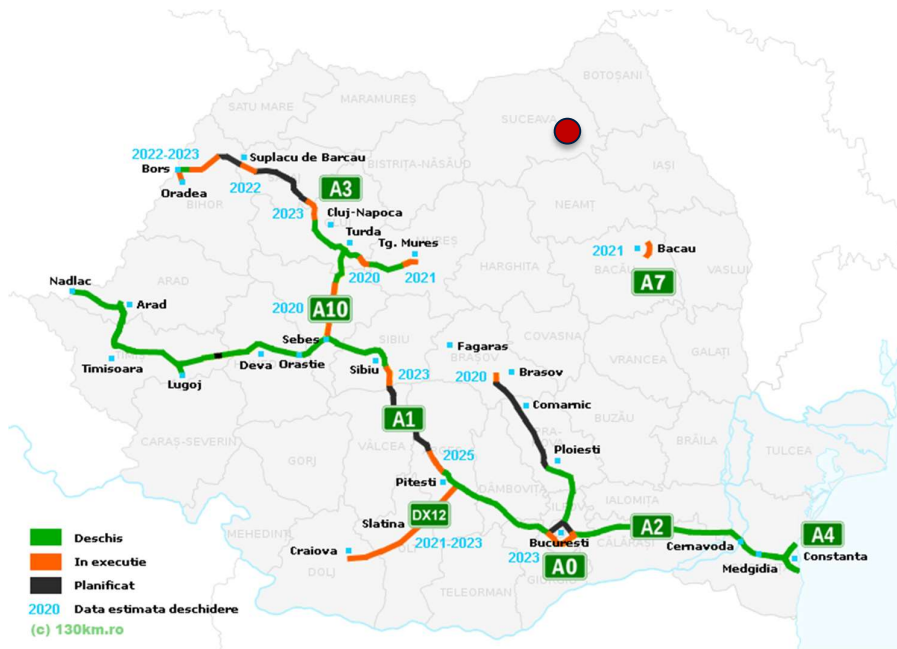


**Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă**

Termenele din Master Planul General de Transport al României nu au fost îndeplinite în totalitate, iar stadiul actual al lucrărilor de autostradă și drum expres, inclusiv cu anul la care este prevăzută finalizarea, sunt prezentate în figura de mai jos. Astfel, până în anul 2023 este estimat să fie date în folosință tronsoanele aflate în execuție (culoarea portocalie) și cele planificate (reprezentate în negru).

<sup>2</sup> Wikipedia: [https://en.wikipedia.org/wiki/Highways\\_in\\_Romania](https://en.wikipedia.org/wiki/Highways_in_Romania)

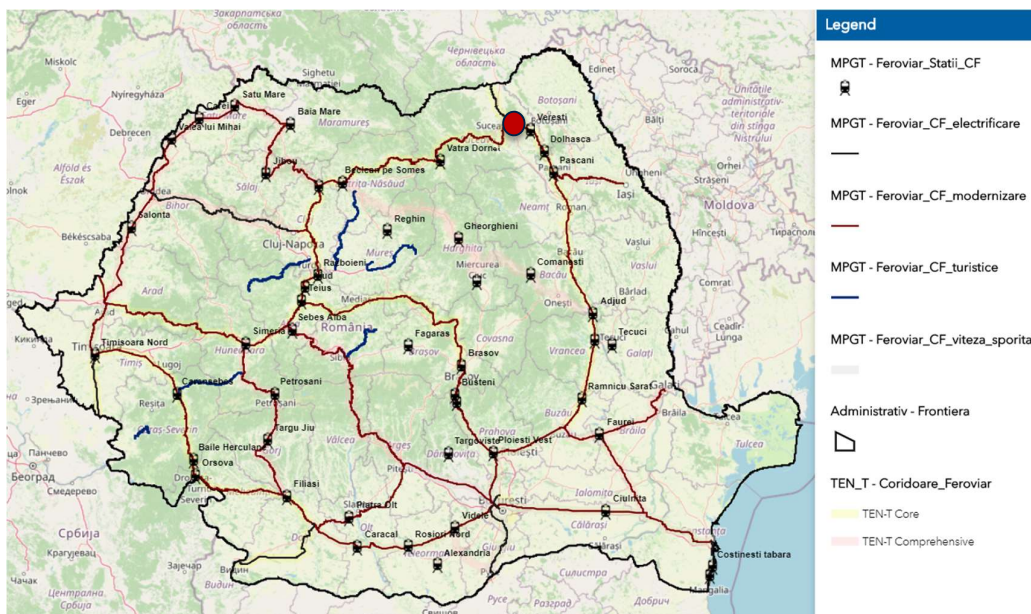
Figura 6. Harta actuală a proiectelor de autostradă și drum expres din România



Sursa: Platforma [www.130km.ro](http://www.130km.ro)

Rețeaua de căi ferate din țara noastră acoperă uniform suprafața României și deservește majoritatea centrelor urbane și economice ale țării, după cum poate fi observat în harta de mai jos (Figura 7). Rețeaua feroviară din România are o lungime totală de 20.077 km de linii de cale ferată (10.621 km lungime rețea), fiind a șaptea rețea ca mărime din Uniunea Europeană și a 23-a la nivel mondial, conform CIA World Factbook. Rețeaua cuprinde 17.945 de poduri și podețe, 176 de tuneluri și 11.473 km de terasamente.<sup>3</sup> Zona urbană funcțională Suceava este reprezentată prin bulina de culoare roșie.

Figura 7. Principalele coridoare feroviare din România

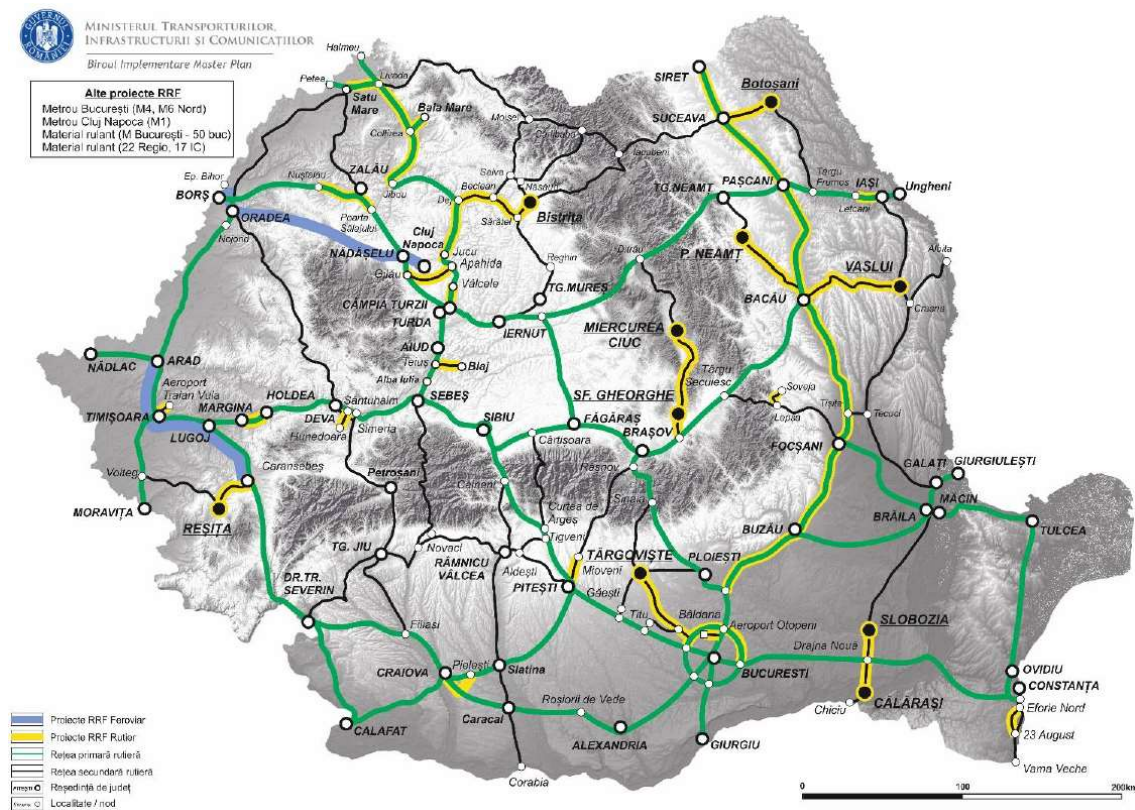


Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

<sup>3</sup> Căile Ferate Române: [www.cfr.ro](http://www.cfr.ro)

Pentru Perioada de Programare 2021-2027, Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene a anunțat proiectele majore de infrastructură ce vor fi finanțate prin intermediul Programului Operațional Transport (POT) 2021-2027 și Programul Național de Redresare și Reziliență. De importanță mare pentru Suceava este în primul rând finalizarea Drumului Expres Pașcani - Suceava - Siret.

**Figura 8. Proiectele majore de transport propuse prin Programul Național de Redresare și Reziliență**



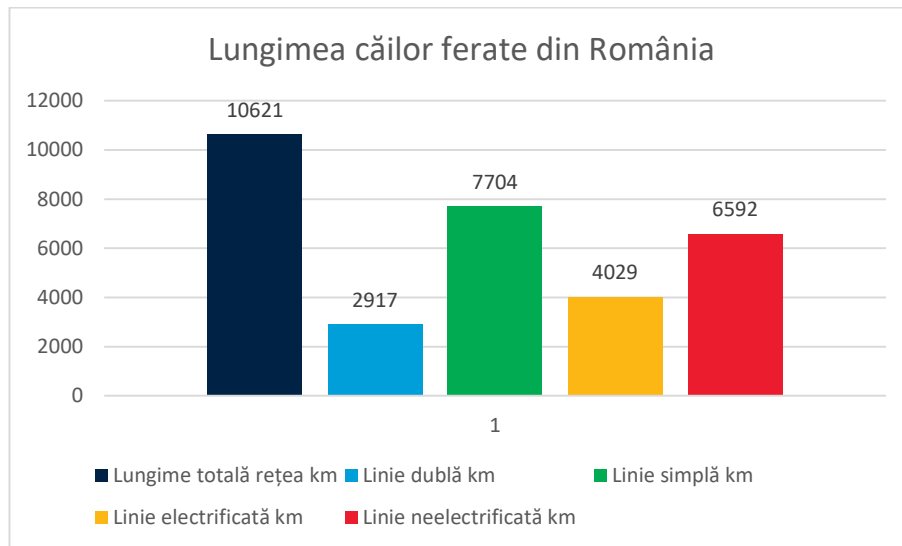
Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Deși transportul pe cale ferată este mai eficient, mai curat și mai sigur decât cel rutier, infrastructura feroviară în România se află într-o stare continuă de degradare, iar bugetul alocat pentru reparații și întreținere a scăzut continuu, accentuând regresul major al țării noastre, prin comparație cu evoluția ascendentă din Europa în acest domeniu. Termenul pentru modernizarea și electrificarea liniilor ferate specificate în Master Planul General de Transport este tot anul 2030, de asemenea.

Din lungimea rețelei de cale ferată, România deține 4.029 km de linie electrificată, 6.592 km fiind linie neelectrificată. Linia ferată dublă se întinde pe o lungime de 2.917 km, ceilalți 7.704 km fiind linie simplă de cale ferată (Figura 9 de mai jos). Lungimea căilor ferate românești s-a aflat în continuă scădere în ultimii zeci de ani. În 2017/2018 Raportul de competitivitate WEF referitor la calitatea infrastructurii rutiere și feroviare a clasificat infrastructura rutieră și feroviară din România drept cea mai slabă din UE<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Banca Mondială, Politica Urbană a României, 2020

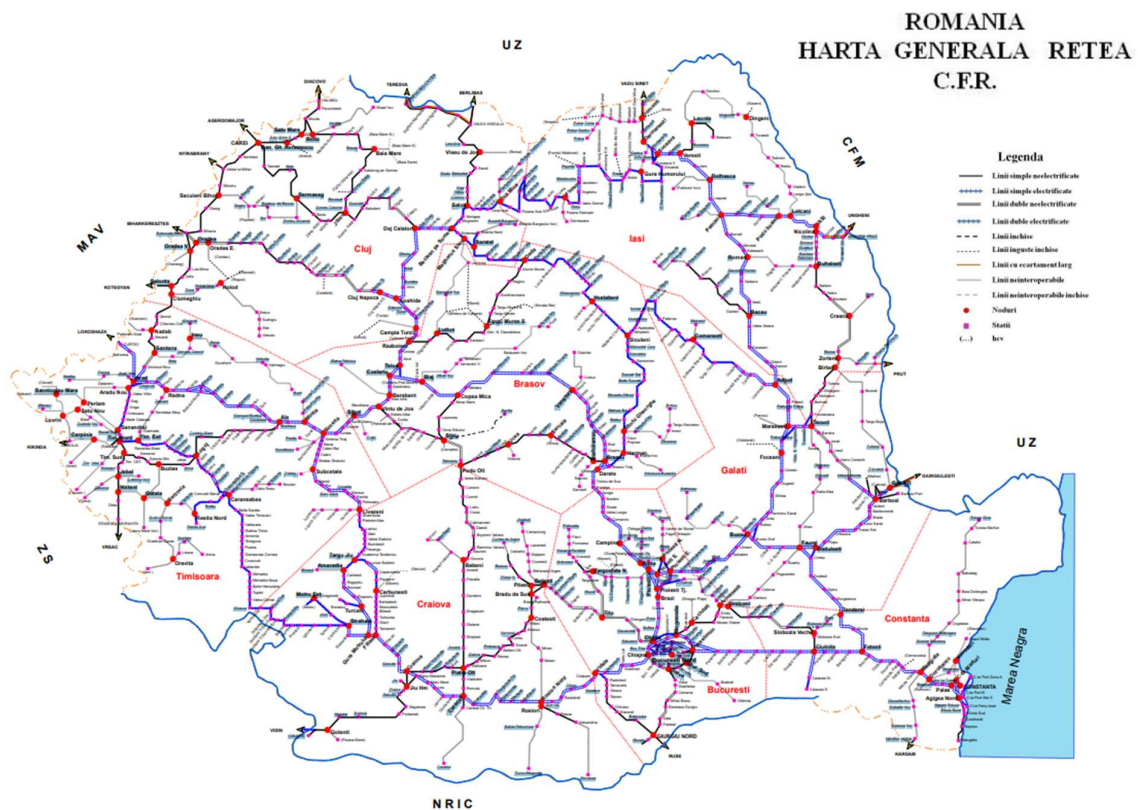
**Figura 9. Lungimea căilor ferate din România**



Sursa: Prelucrare indicatori INS, 2019

Harta din Figura 10 de mai jos reprezintă rețeaua detaliată de căi ferate românești, toate tipurile de linii de cale ferată fiind incluse.

**Figura 10. Harta generală CFR (detaliat)**



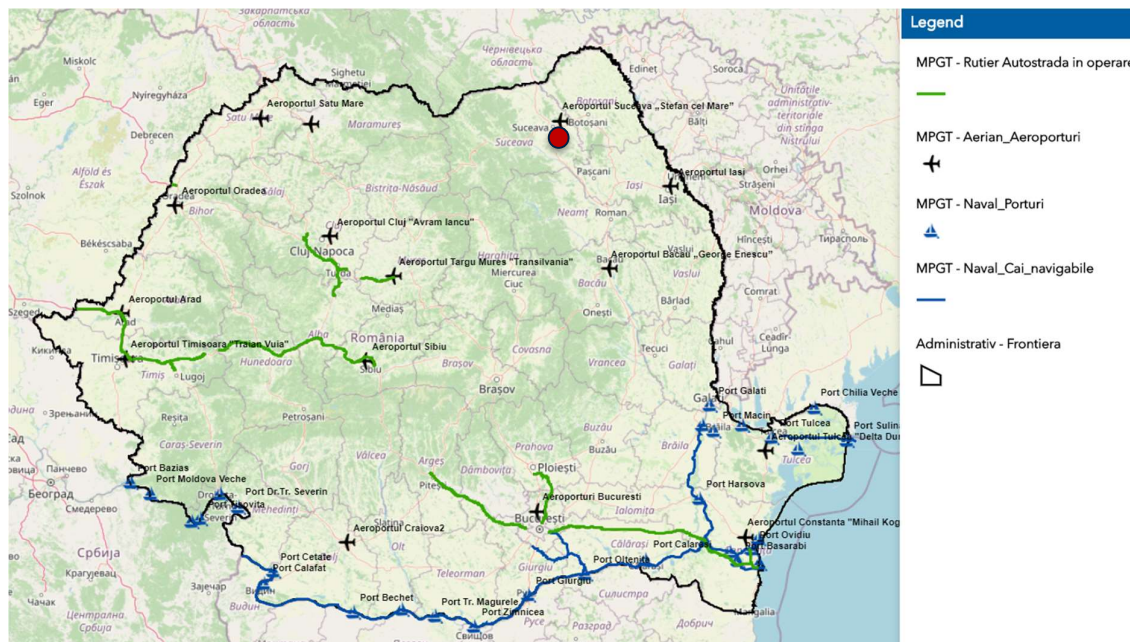
Sursa: Căile Ferate Române ([www.cfr.ro](http://www.cfr.ro))

În ceea ce privește rețeaua navigabilă, progresul din ultimii zeci de ani nu este semnificativ, infrastructura navigabilă fiind mult lăsată în urmă și foarte slab valorificată. Transportul de marfă pe



canalele navigabile ar contribui major la reducerea costurilor de transport, reducerea emisiilor și decongestionarea traficului, având în vedere capacitatea de încărcare considerabil mai mare (echivalentul a sute de camioane). În anul 2019, căile navigabile din țara noastră măsurau o lungime de 2.635 km, dintre care 2.453 km râuri (inclusiv Dunărea) și lacuri navigabile, și 182 km de canale navigabile. În prezent, în România se operează pe Canalul Dunăre - Marea Neagră, cu derivația Poarta Albă - Midia Năvodari. Canalele navigabile nefinalizate sau în conservare sunt Canalul Dunăre - București, Râul Olt (între Dunăre și Slatina), Canalul Siret - Buzău și Canalul Bega. Costurile pentru finalizarea canalelor navigabile în România au fost estimate într-un raport al Curții Europene de Conturi din 2015<sup>5</sup> la aproximativ 2 miliarde EUR.

**Figura 11. Canale navigabile, porturi și aeroporturi**



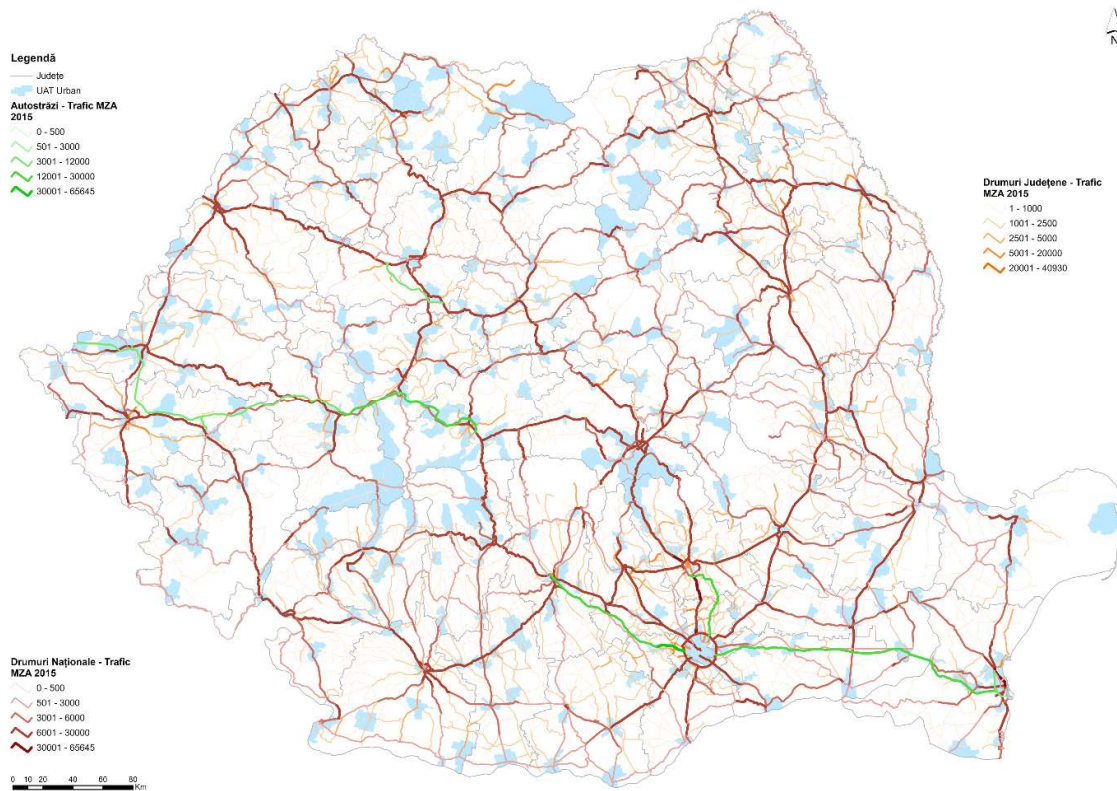
**Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă**

Transportul aerian în România este redus semnificativ în comparație cu alte țări din Europa și se desfășoară între marile centre urbane românești și extern. 15 aeroporturi românești sunt considerate de importanță conform rețelei TEN-T, 7 dintre acestea situându-se aproape de o autostradă, în prezent, de cele mai multe ori întreruptă.

Mobilitatea în țara noastră se desfășoară în cea mai mare parte pe cale rutieră. Densitatea traficului pe principalele drumuri din România (autostradă, drum național și drum județean) este reprezentată prin harta de mai jos. Se poate observa că drumurile de conectivitate cu zona urbană funcțională a municipiului Suceava se află printre cele mai aglomerate din țară.

<sup>5</sup> Curtea Europeană de Conturi, Raport special: Transportul pe căile navigabile interioare din Europa

Figura 12. Densitatea traficului pe principalele drumuri din România



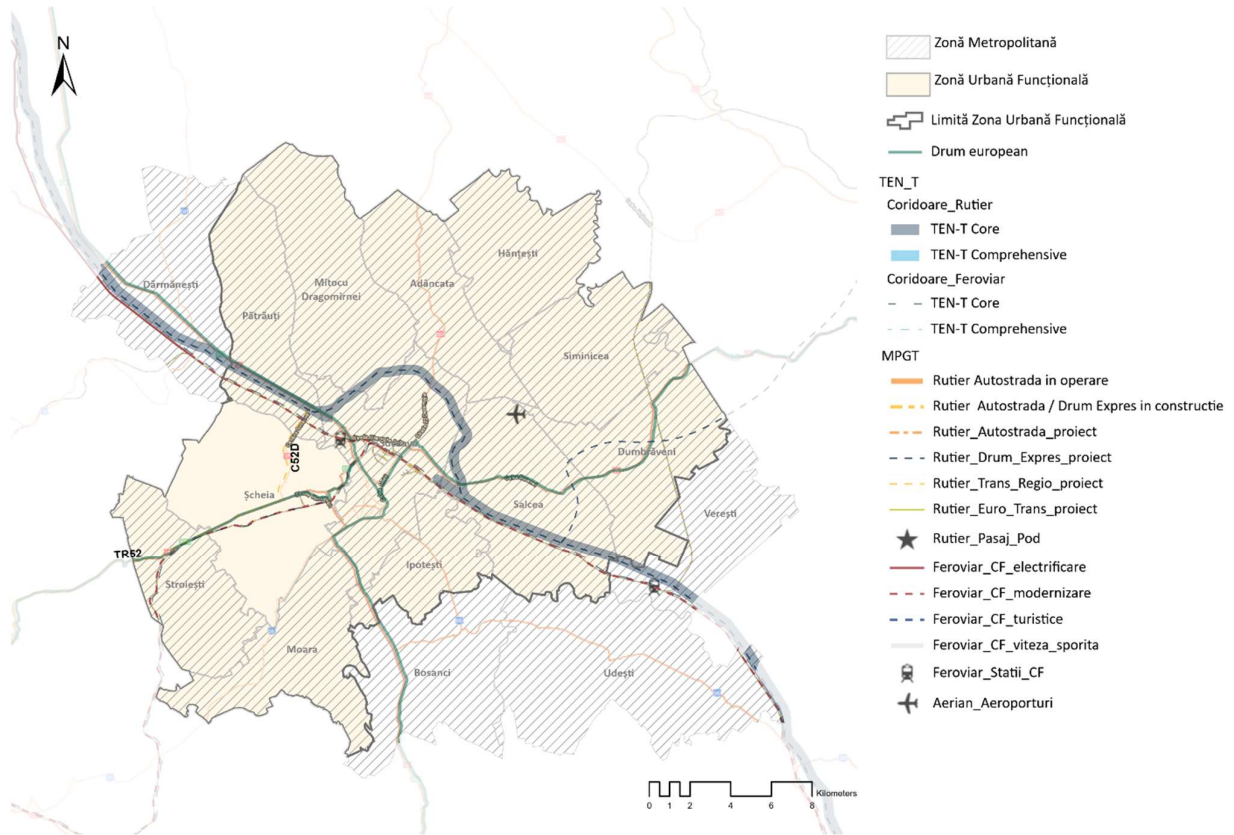
Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date recensământ trafic 2011

Având în vedere că majoritatea europenilor, precum și 76% dintre români, trăiesc în zone urbane, subiectul mobilității urbane a devenit din ce în ce mai important de-a lungul anilor. Un număr mare de cetățeni europeni sunt sensibili la timpul petrecut călătorind și la cheltuielile pe care le au cu transportul. De asemenea, peste jumătate dintre aceștia consideră că cea mai gravă problemă care afectează mobilitatea este congestia traficului. Mobilitatea urbană este responsabilă, totodată, de 40% din emisiile de dioxid de carbon produse de transportul rutier, precum și de până la 70% din poluarea produsă de alți poluanți din transport. Astfel, provocarea majoră în ceea ce privește transportul urban este cum să eficientizăm mobilitatea, reducând, în același timp, aglomerarea, accidentele și poluarea. Pentru perioada de programare 2014-2020 Comisia Europeană a alocat fonduri în valoare de peste 16 mld. euro pentru mobilitate urbană durabilă (cca. 13 mld. euro pentru transport urban curat). Cu toate acestea, raportul de audit publicat în 2020 a constatat că nu există o tendință clară prin care statele membre să se îndrepte către moduri de transport mai durabile. Pentru ca mobilitatea urbană să înregistreze îmbunătățiri considerabile, angajamentul statelor membre în acest proces este extrem de important. Drept urmare, una dintre propunerile Comisiei în urma raportului de audit al Curții Europene de Conturi este condiționarea finanțării în funcție de existența unor planuri solide de mobilitate urbană. Recomandările specifice făcute de către Comisia Europeană în 2019 României acoperă probleme de congestie, mobilitate urbană și transport durabil, iar propunerea CE pentru următoarea perioadă de programare (2021-2027) este ca utilizarea finanțării UE să fie strâns legată de aceste recomandări.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Suceava pe perioada 2016-2023 propunea ca Suceava să devină *precursor al mobilității urbane*, precum și *centru economic puternic, stabil și*

*diversificat*<sup>6</sup>. Suceava și celelalte localități din zona urbană funcțională au făcut progrese însemnate în acest sens. În prezent, municipiul Suceava și zona sa urbană funcțională dispun de accesibilitate rutieră, aflându-se la intersecție de drumuri naționale și județene, accesibilitate feroviară, Suceava fiind nod de cale ferată și accesibilitate aeriană prin Aeroportul Internațional Suceava, cu zboruri către 10 destinații europene. Pentru a valorifica și mai mult potențialul pe care îl are, Suceava trebuie să îmbunătățească și mai mult conectivitatea în zona urbană funcțională, cât și cu capitala, ceilalți poli regionali, cu granița de vest și internațional, iar mijloacele de mobilitate urbană durabilă să fie încurajate real în rândul populației.

**Figura 13. Zona Urbană Funcțională a Municipiului Suceava**



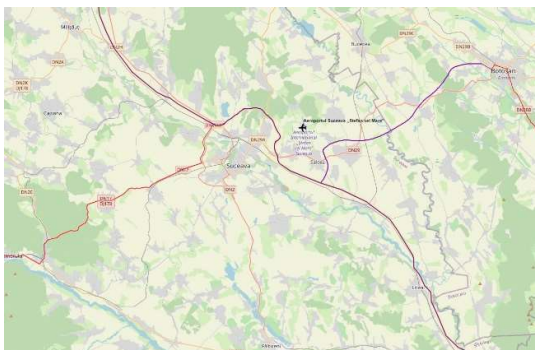
**Sursa: Prelucrare informații conform Raportului metodologic de definire a tipologiei localităților și zonelor urbane funcționale din România și a componenței de localități din Zona Metropolitană Suceava, precum și conform rețelei TEN-T și Master Planului General de Transport al României**

<sup>6</sup> Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Suceava 2016-2023

## CONECTARE LA CORIDOARELE MAJORE DE TRANSPORT EXISTENTE ȘI PROPUSE

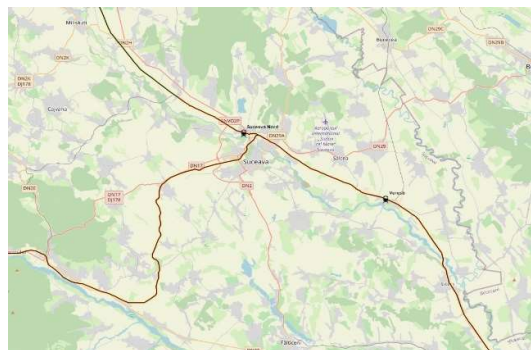
Zona Urbană Funcțională Suceava se află pe coridoarele principale ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Legătura rutieră Pașcani - Suceava - Siret, planificată a fi acoperită printr-un proiect de drum expres, conform Master Planului General de Transport, este parte din coridorul TEN-T rutier principal care tranzitează Suceava și zona sa urbană funcțională. Ruta feroviară Pașcani - Dărmănești, planificată a fi modernizată până în 2025, precum și calea ferată Ilva - Suceava, planificată a fi modernizată până în 2030, fac ambele parte din rețeaua TEN-T feroviară principală. De asemenea, ruta feroviară Dărmănești - Vicșani (frontieră), planificată să fie electrificată până în 2025, continuă coridorul principal TEN-T feroviar până în Ucraina<sup>7</sup>.

Figura 14. Coridoare TEN-T rutier



Sursa: Master Planul General de Transport al României

Figura 15. Coridoare TEN-T feroviar



Sursa: Master Planul General de Transport al României

Proiectele planificate și în construcție care conectează Suceava și zona sa urbană funcțională cu centrele urbane și regiunile învecinate, sunt prezentate în Master Planul General de Transport al României conform tabelului de mai jos.

Tabel 1. Proiecte Master Planul General de Transport al României

Denumire	Tronson / Sector	Lungime km	Stadiu	Cost estimat (mil. euro)	Data estimată finalizare
<b>Rutier</b>					
Siret Expres (DX5)	Pașcani - Suceava	60 km	Proiect	290	2024
Drum de conectivitate C55	DX5 – DX5B – DX5	13 km	Proiect	-	-
Siret Expres (DX5)	Pașcani - Suceava	41 km	Proiect	196	2024
Siret Expres (DX5)	Suceava - Botoșani	26 km	Proiect	125	2031
Trans Regio Bucovina TR52	Suceava - Câmpulung Moldovenesc	63 km	Proiect	33	2025
Drum de conectivitate C52D	TR52 - DX5	5 km	Proiect	-	-
<b>Feroviar</b>					
CF Modernizare Pașcani – Dărmănești	Pașcani - Dărmănești	71 km	Proiect în așteptare	284	2025

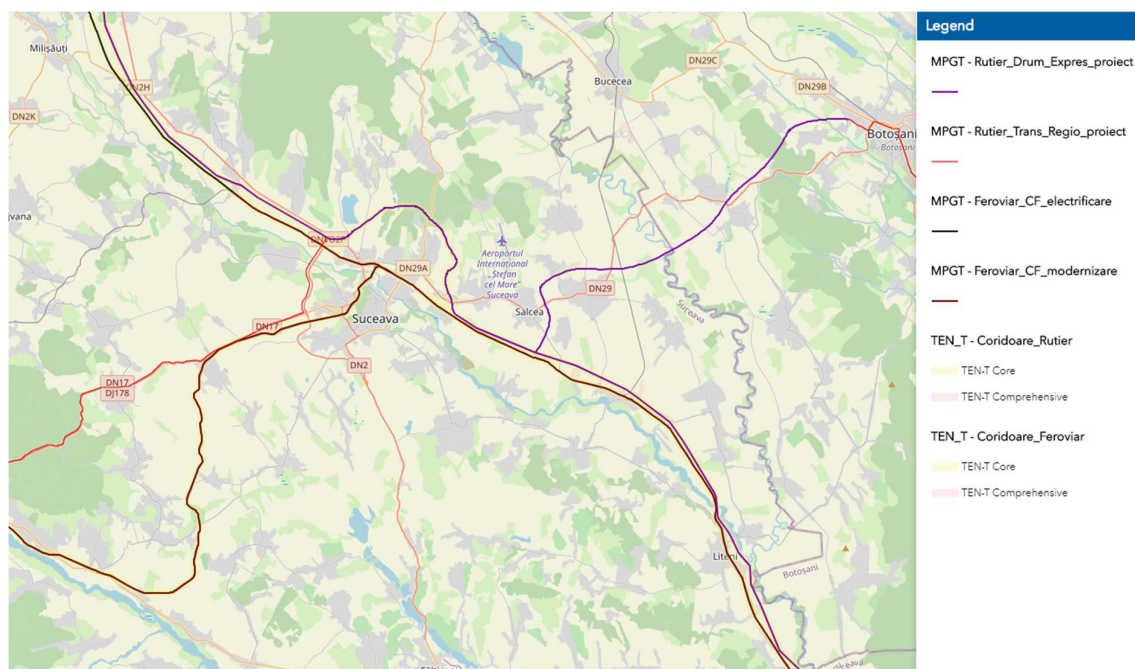
<sup>7</sup> Master Planul General de Transport al României

(dublă/simplă electrificată)					
CF Modernizare Pașcani – Dărmănești (dublă/simplă electrificată)	Ilva Mică - Suceava	191 km	Proiect în așteptare	687	2030
CF Electrificare 5 Dărmănești - Vicșani (simplă neelectrificată)	Dărmănești - Vicșani	30 km	Proiect în așteptare	57	2025
CF Electrificare 105 Vicșani - Vicșani Frontieră (simplă neelectrificată)	Vicșani - Vicșani Frontieră	4 km	Pregătire proiect	7	

Sursa: Master Planul General de Transport al României

Pentru moment, niciunul dintre aceste sectoare de drum sau cale ferată nu se află în construcție.

Figura 16. Coridoarele TEN-T, proiecte planificate și în derulare



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Aeroportul Internațional Suceava operează zboruri către 10 destinații (București, Londra, Doncaster/Sheffield, Dortmund, Memmingen, Milano, Roma, Viena, Bologna, Larnaca). Distanța rutieră până la Aeroportul Internațional Henri Coandă este de 250 km.

## ACCESIBILITATE RUTIERĂ

Suceava este conectată rutier cu capitala București prin E85, fără a fi în operare o autostradă sau drum expres în acest moment. Timpul mediu efectuat între capitală și Suceava este de aproximativ 6h30min, pentru un traseu de 450 km.

Legăturile Sucevei și a zonei sale urbane funcționale cu marile orașe sunt asigurate prin următoarele drumuri principale:

E85 – DN 2 (București – Suceava – Siret);

E58 – DN17 (Suceava – Gura Humorului – Dej);

E58 – DN29 (Suceava – Botoșani);

DN29A (Suceava – Dorohoi).

Cele mai apropiate municipii și orașe sunt prezentate în tabelul de mai jos:

**Tabel 2. Distanța dintre municipiul Suceava și cele mai importante orașe și municipii din zonă**

Municipii/Orașe până în 50 km	Timpul estimat automobil	Municipii/Orașe aflate la peste 50 km	Timpul estimat automobil
Salcea (Aeroport – 14 km)	17min	Câmpulung Moldovenesc (72 km)	1h30min
Fălticeni (25 km)	45min	Piatra Neamț (105 km)	2h10min
Gura Humorului (37 km)	55min	Vatra Dornei (112 km)	2h10min
Rădăuți (38 km)	50min	Iași (144 km)	2h30min
Siret (42 km)	45min	Bacău (147 km)	2h30min
Botoșani (45 km)	50min	Bistrița Năsăud (191 km)	3h40min

Sursa: Estimare Google Maps

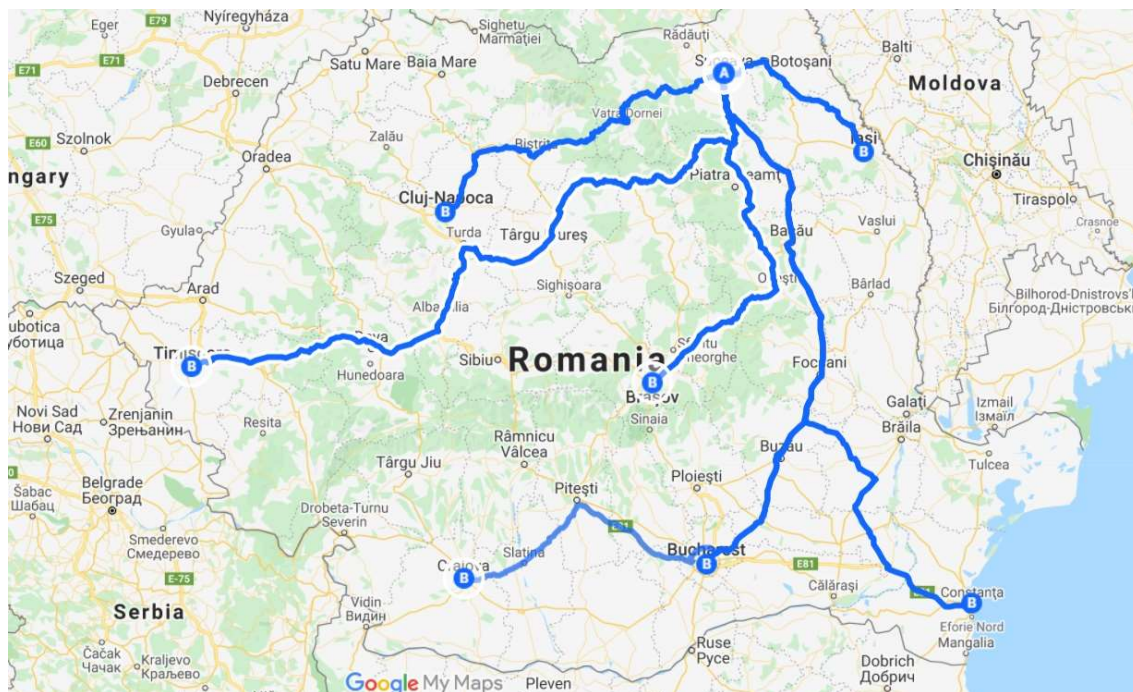
Distanța rutieră dintre municipiul Suceava, amplasat aproximativ în centrul zonei urbane funcționale și cele mai mari centre urbane din România este următoarea:

**Tabel 3. Distanța dintre Municipiul Suceava și marile centre urbane din România**

Ruta	Distanța în km	Timpul estimat
Suceava – București	444 km	6h30min
Suceava – Iași	148 km	2h30min
Suceava – Brașov	323 km	5h30min
Suceava – Constanța	539 km	7h10min
Suceava – Timișoara	624 km	8h50min
Suceava - Cluj Napoca	302 km	5h10min
Suceava - Craiova	679 km	9h10min

Sursa: Estimare Google Maps

Figura 17. Distanța rutieră între Suceava și centrele urbane mari din România



Sursa: Google Maps

Rețeaua rutieră principală care conectează municipiul Suceava cu localitățile componente ale zonei urbane funcționale și cu marile centre urbane ale României este compusă din 4 segmente autostradă, 8 segmente drumuri europene și 6 segmente de drumuri județene. Conexiunea dintre Suceava și localități din zona urbana funcțională, precum Rădăuți și Fălticeni este asigurată de drumul european E85. Drumul european E58 asigură legătura cu Botoșani, DN29A cu Adâncata, Zvoriștea și Dorohoi, iar DN17 cu Stroiștești, Iliești, Păltinoasa și Gura Humorului. Proiectul Axa Rutieră Strategică 1 – Iași – Suceava, finanțat din POR 2014-2020, menit să asigure o conexiune mai bună între cele două reședințe de județ se află în stadiul de execuție de 20%. Acesta ar urma să fie finalizat la finele anului 2023. Un alt proiect menit să asigure o mai bună conectivitate este proiectul Card4All – Connecting Cities, Citizens and Services – Oraș accesibil pentru toți cetățenii. Acest proiect a fost cofinanțat de Uniunea Europeană în cadrul programului URBACT III în perioada 2018-2020. Conform coordonatorului de proiect, *Scopul implementării sistemului Card pentru Cetățeni în Suceava este legat de: facilitarea accesului la mobilitate urbană, cultură, recreere, asigurarea incluziunii sociale în întreaga comunitate locală, facilitarea dezvoltării locale durabile și punerea în aplicare a conceptului de „oraș pentru toți cetățenii”<sup>8</sup>.*

Rețeaua rutieră este în principal dispusă radial, orașul având intrarea nord-vestică de pe E85, cea nordică de pe DN29A, intrarea estică de pe E58, cea sudică de pe E85 iar cea vestică de pe DN17. Suceava beneficiază de o centură ocolitoare pe lângă localitățile Șcheia și Sfântul Ilie DN2-DN17-DN2. În prezent există o idee de proiect pentru centura de est a municipiului, centură care ar urma să lege DN2 cu DJ 29 spre Botoșani. Proiectul se află în evidența CNAIR și are o valoare estimată de 22,5 mil EURO, urmând a fi implementat în perioada 2024-2030.

Din consultările publice au ieșit ca și soluții pentru o mai bună accesibilitate rutieră următoarele propuneri:

<sup>8</sup> <https://www.monitorulsv.ro/Local/2020-12-16/CARD4ALL-Connecting-Cities-Citizens-and-Services-Oraș-accesibil-pentru-toti-cetatenii-faza-de-implementare-cod-3938-cofinantat-de-Uniunea-Europeana-in-cadrul-Programului-de-cooperare-teritoriala-URBACT-III>

- Realizarea unor drumuri de legătură (bretele) pe relația Ipotești – Burdujeni, prin modernizarea drumurilor existente de exploatare.
- Închiderea Centurii ocolitoare a Municipiului Suceava în zona de est și nord-est dar și crearea unei noi legături cu Aeroportul Ștefan cel Mare.
- Sincronizarea semafoarelor pentru o mai bună fluidizare a traficului.

A fost identificată o problemă de conectare rutieră între zona industrială din nordul municipiului și centrul orașului cauzată de legăturile slabe peste râul Suceava. În acest sens, există un proiect al Primăriei Suceava pentru 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, cu perioada de implementare 2024-2030, proiect finanțat din POR 2014-2020 PI 6.

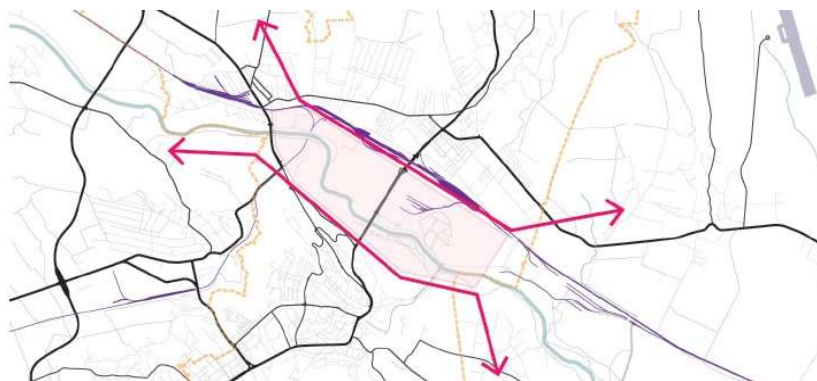
Zona uzinei de apă a fost evidențiată ca având o conectare slabă cu restul municipiului, dar și actuala conexiune prin B-dul George Enescu între cartierul Obcini și centrul orașului.

Pentru a determina potențialul real de conectivitate al sistemelor spațiale urbane ale Municipiului Suceava, a fost efectuată o analiză profundă a tramei stradale actuale. Astfel, teoria sintaxei spațiale utilizată la baza analizei descrie logica societății prin manifestarea ei în sistemele spațiale. Mai precis, modul în care sunt reunite spațiile - sau configurația unui anumit spațiu - și în ce măsură acesta afectează modul în care oamenii percep, se deplasează și folosesc sisteme spațiale de orice fel, de la mici spații utilitare până la mari centre urbane. În prima parte, au fost analizate Planul Urbanistic General al Municipiului Suceava cât și fluxurile de trafic din Planul de Mobilitate Urbană al Municipiului Suceava. Din acestea a reieșit în mod evident că în Municipiul Suceava, există o fractură clară între nordul și sudul municipiului cauzată de următoarele:

- Lipsa de conectivitate a malurilor râurilor din cauza sistemului feroviar și conectivitate scăzută prin poduri și pasarele pietonale;
- Nivelul slab de integrare spațială a albiei râului atât în partea de nord cât și în partea de sud;
- Nivelul scăzut de dezvoltare a zonei de nord corelat cu o extindere urbană ridicată a aceleași zone;

Mai mult, din punct de vedere demografic poate fi observată o reducere al activităților industriale și o creștere a celor comerciale în special a celor ce implică stocarea și distribuția de bunuri, iar a bună parte a forței de muncă face naveta zilnică din comunele alăturate. Locuitorii Municipiului depind de mașinile personale pentru a-și desfășura activitățile zilnice, există un volum mare de trafic de tranzit, și pentru că o bună parte al transportului auto este concentrat pe principalele bulevarde, apar blocaje de trafic frecvente la orele de vârf.

**Figura 18. Fractură Nord-Sud Municipiul Suceava**



**Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021**

Pentru a analiza în detaliu potențialul de conectivitate al Municipiului Suceava, a fost creată o hartă axială a municipiului. Conform Space Syntax "O hartă axială descrie cel mai mic număr de linii axiale



care acoperă toate spațiile convexe ale unui locații și conexiunile acestora.”. Harta a fost apoi procesată printr-o serie de algoritmi care să măsoare integrarea spațială și alegerea globală.

Integrarea spațială reprezintă măsură care arată cum un spațiu ușor accesibil se află în raport cu toate celelalte spații. Cu cât un spațiu este mai segregat, cu atât este mai puțin integrat spațial.

Alegere globală / locală reprezintă măsura dinamică a unui flux printr-un spațiu. Un spațiu va avea o valoare de alegere ridicată atunci când multe dintre cele mai scurte căi, care conectează toate spațiile posibile dintr-un sistem, vor trece prin el. Cu alte cuvinte, cu cât un spațiu este mai des folosit/traversat, cu atât va avea indicele de alegere globală/locală mai ridicat.

Algoritmul folosit pentru a genera harta de mai jos arată cât de accesibile sunt unele segmente de străzi din municipiul la o scară globală. Acesta ilustrează cele mai utilizate segmente de stradă folosite pentru a ajunge pe cea mai scurtă rută din oricare punct al municipiului în oricare alt punct al municipiului. Cele colorate cu roșu evidențiază că au fost utilizate de cele mai multe ori pentru a ajunge din oricare punct al municipiului în oricare alt punct al municipiului. Iar cele colorate cu violet sunt cele mai puțin utilizate.

**Figura 19. Accesibilitate actuală Municipiul Suceava - Scară Globală**

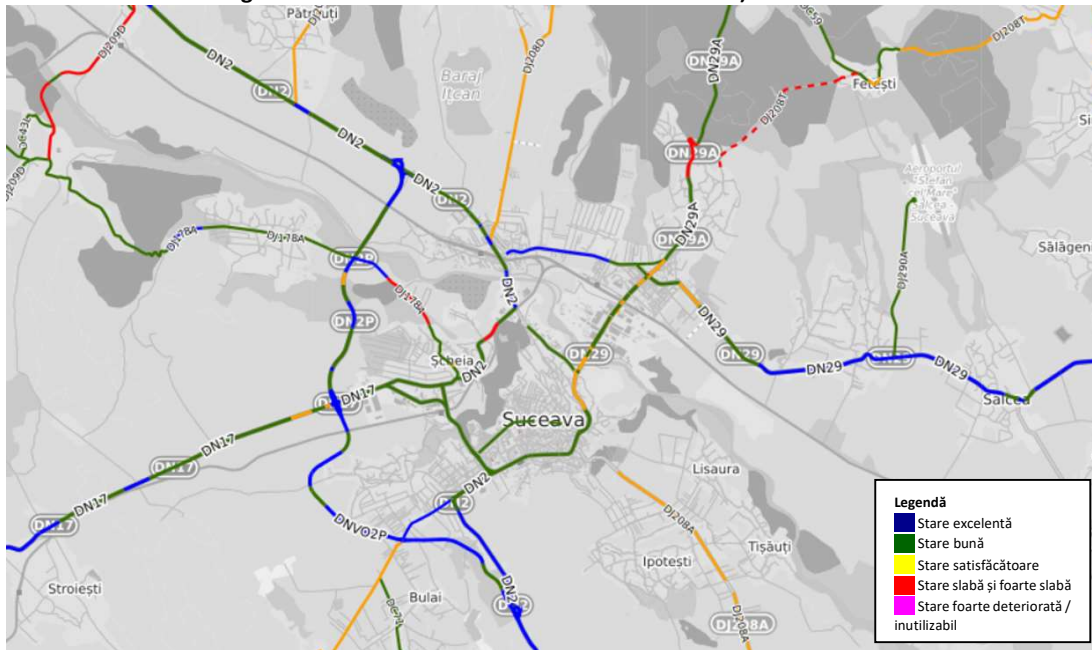


**Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021**

Nu e de mirare că în urma simulării reiese faptul că nivelurile ridicate de accesibilitate la scară globală sunt legate de structura rutieră principală a orașului, și tind să evidențieze principalele linii de mișcare care vor fi alese de cetățeni în funcție de tiparele zilnice de mișcare. Harta mai evidențiază și dependența cetățenilor de rețelele rutiere principale. Aceasta dependență vine în detrimentul zonei centrale, care nu pare să aibă accesibilitate ridicată la această scară globală, și scoate în evidență necesitatea unor conexiuni mai dese între partea de nord și partea de sud al municipiului.

În ceea ce privește starea drumurilor județene, cele mai mari dificultăți sunt sesizabile în vecinătatea nordică a municipiului Suceava pe DJ 208D cat și pe DN29A, dar și în partea sudică pe DJ209C și DJ208A.

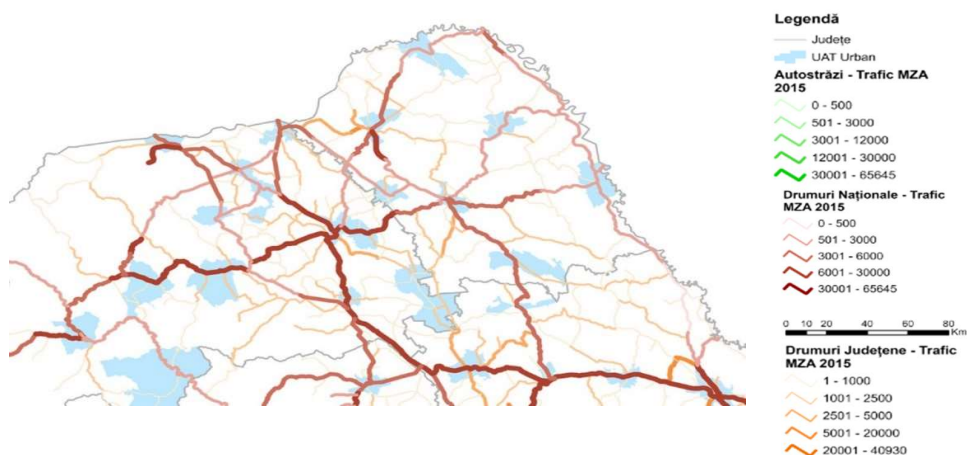
**Figura 20. Starea drumurilor în Zona Urbană Funcțională Suceava**



Sursa: Harta interactivă [www.proinfrastructura.ro](http://www.proinfrastructura.ro)

În ceea ce privește fluxurile de pe drumurile naționale și județene, unul dintre cele mai încărcate tronsoane este DN2, la nordul și sudul orașului, ce înregistrează valori de peste 30.000 mașini pe zi, urmat DN17 în partea vest și DN29 în parte de est a Sucevei, ce înregistrează valori de peste 22.000 de autovehicule pe zi (conform Recensământului General de Circulație Rutieră 2010, efectuat de Cestrin). Următorul culoar din punct de vedere a traficului este reprezentat de DN 29A spre Adâncata (peste 3.000 de autovehicule / zi).

**Figura 21. Densitate rutieră Zona Urbană Funcțională Suceava**

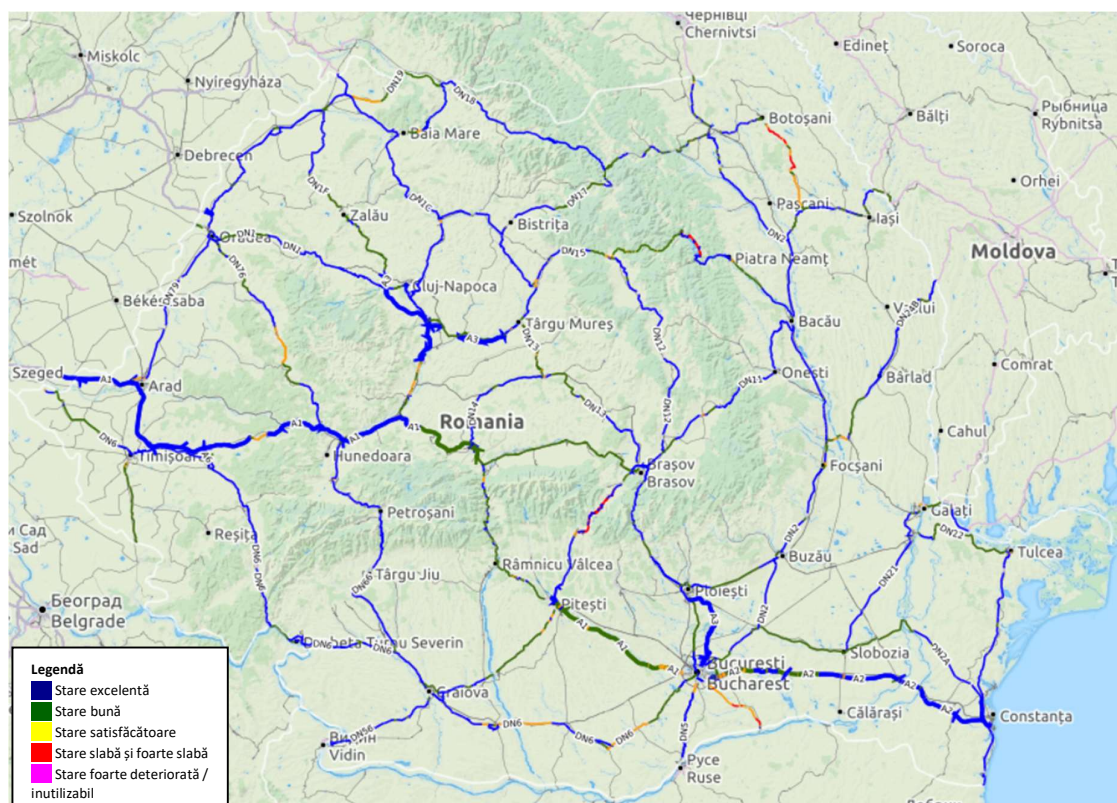


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date Recensământ de trafic 2011

## STAREA DRUMURILOR

Starea drumurilor în România este una precară, infrastructura rutieră fiind declarată cea mai slabă din Uniunea Europeană. Acest lucru contribuie semnificativ la rata deceselor în urma accidentelor rutiere, aceasta fiind cea mai ridicată la nivel UE.

Figura 22. Starea drumurilor principale din România



Sursa: Prelucrare harta calității drumurilor Proinfrastructura<sup>9</sup>

În localitățile românești starea străzilor lasă loc mult pentru îmbunătățiri. Un procent de doar 52% din populația urbană s-a declarat mulțumită de starea străzilor din localitatea în care locuiesc, gradul de mulțumire fiind mai mare în reședințele de județ (cu câteva excepții) și semnificativ mai redus în orașele de dimensiuni medii (10.000 - 50.000 de locuitori), ajungând la 40% satisfacție față de starea străzilor. Orașele cu populație între 20.000 - 30.000 locuitori manifestă un nivel al satisfacției de doar 32%. Figura de mai jos prezintă gradul de satisfacție al cetățenilor în ceea ce privește starea străzilor din localitățile în care trăiesc, în urma unui sondaj realizat de Banca Mondială în 2020<sup>10</sup>.

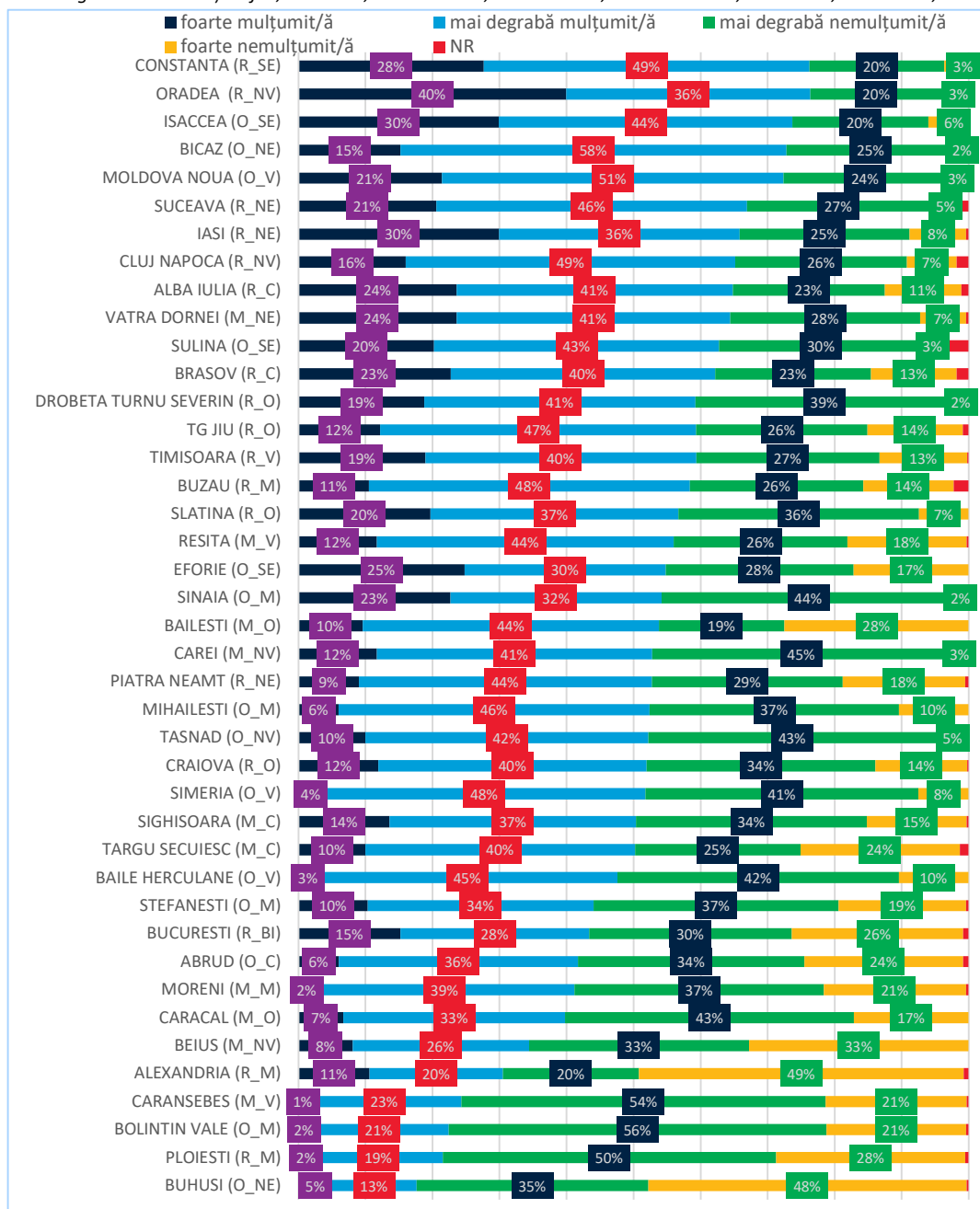
<sup>9</sup> <http://proinfrastructura.ro/harta-calitatii-drumurilor>

<sup>10</sup> Politica Urbană a României. Barometrul privind calitatea vieții, 2020

**Figura 23. Gradul de mulțumire al cetățenilor cu privire la calitatea străzilor**

R= reședință, M= municipiu altul decât reședință, O=orașe, altele decât municipii și reședințe

Regiuni: BI=București-Ilfov, C=Centru, M=Muntenia, NE=Nord-Est, NV= Nord-Vest, O=Oltenia, SE=Sud Est, V=Vest



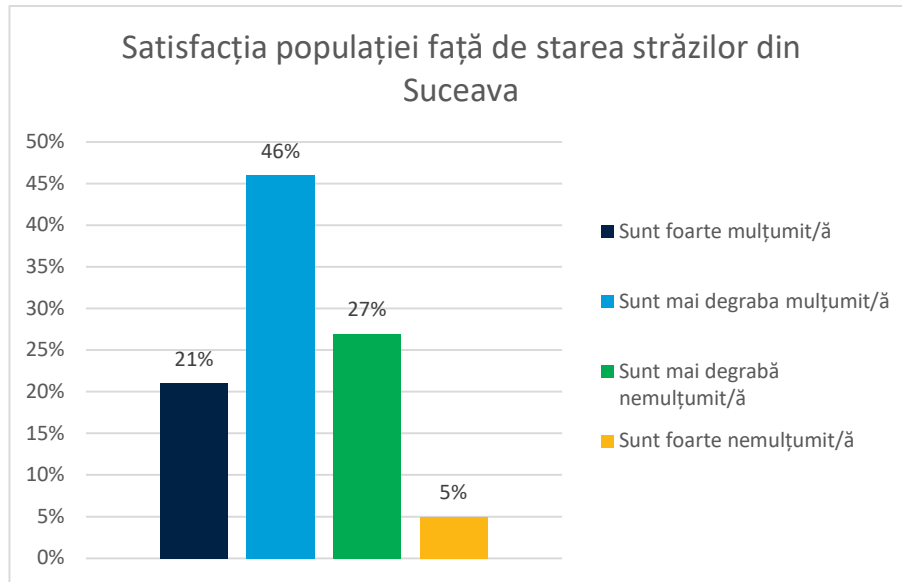
Sursa: Banca Mondială, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020: <https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

Persoanele cu vârste peste 55 de ani tind să fie mai mulțumite de starea străzilor (55%), iar persoanele cu vârste între 25-44 ani mai puțin mulțumite (49% apreciere). Persoanele cu studii universitare sunt mai puțin apreciative decât restul populației (49% mulțumire); persoanele angajate în mediul privat sunt mai puțin apreciative decât cele angajate în mediul public (51% vs. 54%); starea străzilor mulțumește în mai mică măsură bărbații (49%) decât femeile (53%).

Nivelul de satisfacție față de străzile din Suceava este peste medie, 67% dintre respondenți fiind mulțumiți de calitatea străzilor din localitate (21% din populație se declară foarte mulțumită de

calitatea străzilor, iar 46% sunt mai degrabă mulțumiți, în vreme ce 27% se declară mai degrabă nemulțumiți și doar 5% sunt foarte nemulțumiți de calitatea străzilor sucevene. Acest sondaj situează Suceava pe locul 6 în rândul localităților intervievate.

**Figura 24. Nivelul de satisfacție a populație referitor la starea străzilor din Suceava**



Sursa: Politica Urbană a României. Barometrul privind Calitatea Vieții, 2020: <https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

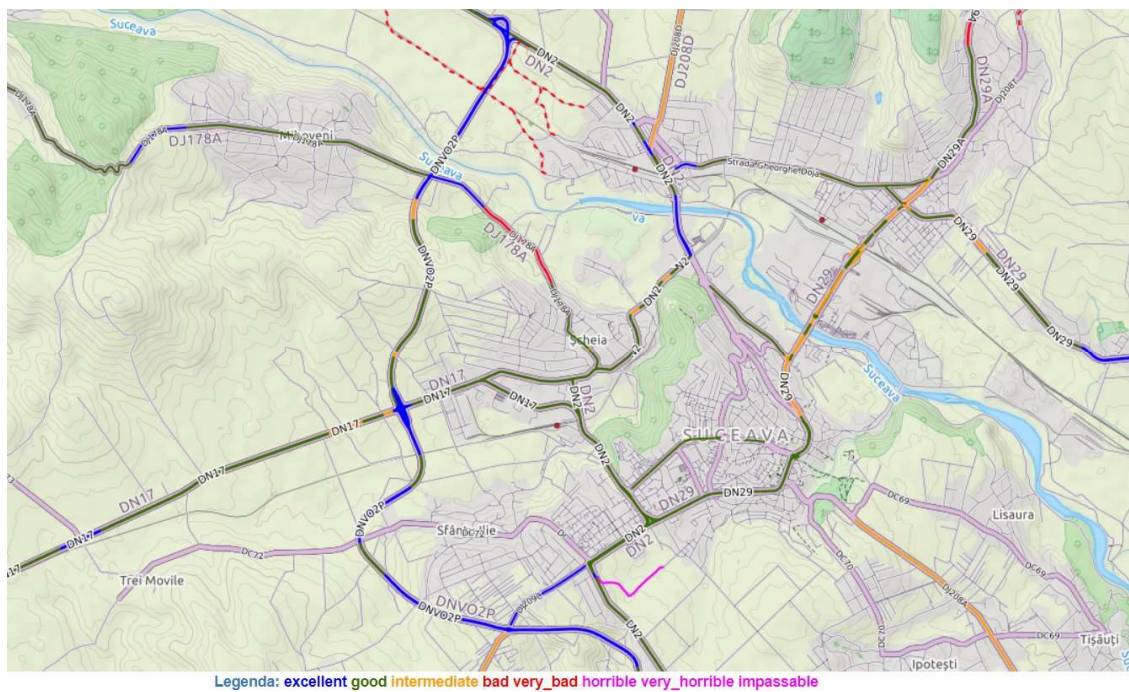
Deși în ultimii ani municipiul Suceava nu a investit mult în infrastructura rutieră, multe străzi ale orașului sunt de o calitate bună. Cu toate acestea, există străzi care oferă o calitate slabă. Imaginile de mai jos reflectă străzi din Suceava încadrate în categoria de calitate slabă.

**Figura 25. Imagine starea străzilor din categoria foarte slab și inutilizabil**



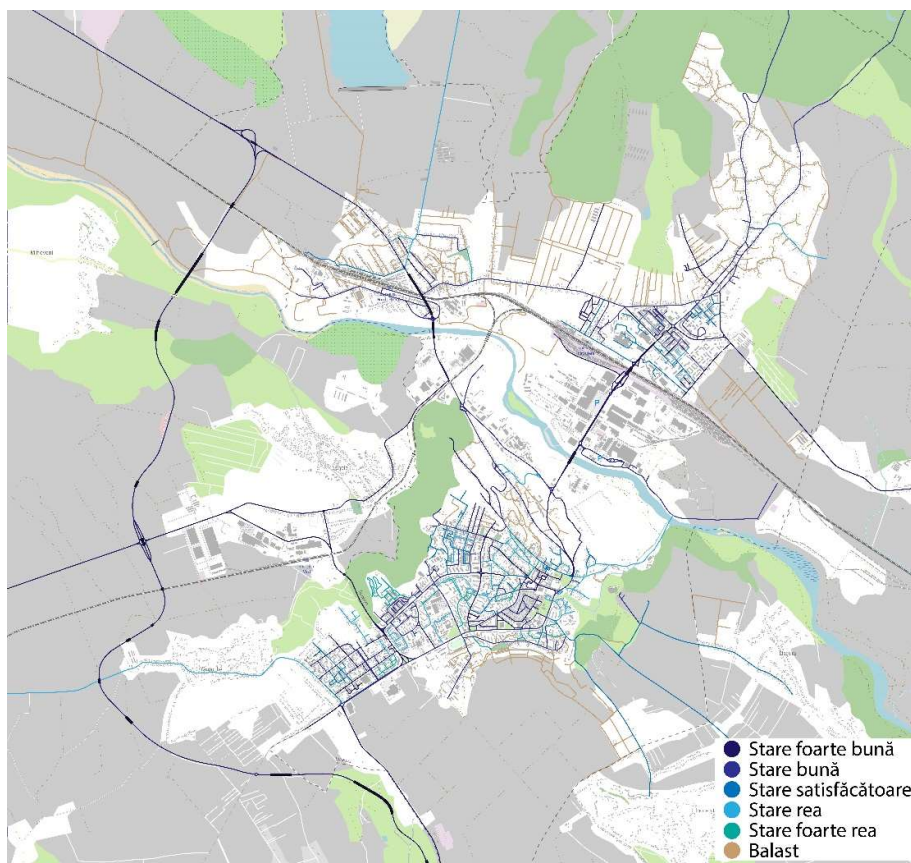
Sursa: MonitorulSV.ro, Strada Eroilor cartier Burdujeni (stânga) și Strada Traian Țăranu (dreapta), Suceava, Februarie 2019

Figura 26. Calitatea străzilor în Suceava



Sursa: Harta interactivă [www.proinfrastructura.ro](http://www.proinfrastructura.ro)

Figura 27. Trama stradală Suceava



Sursa: Prelucrare date Primăria Suceava, 2021

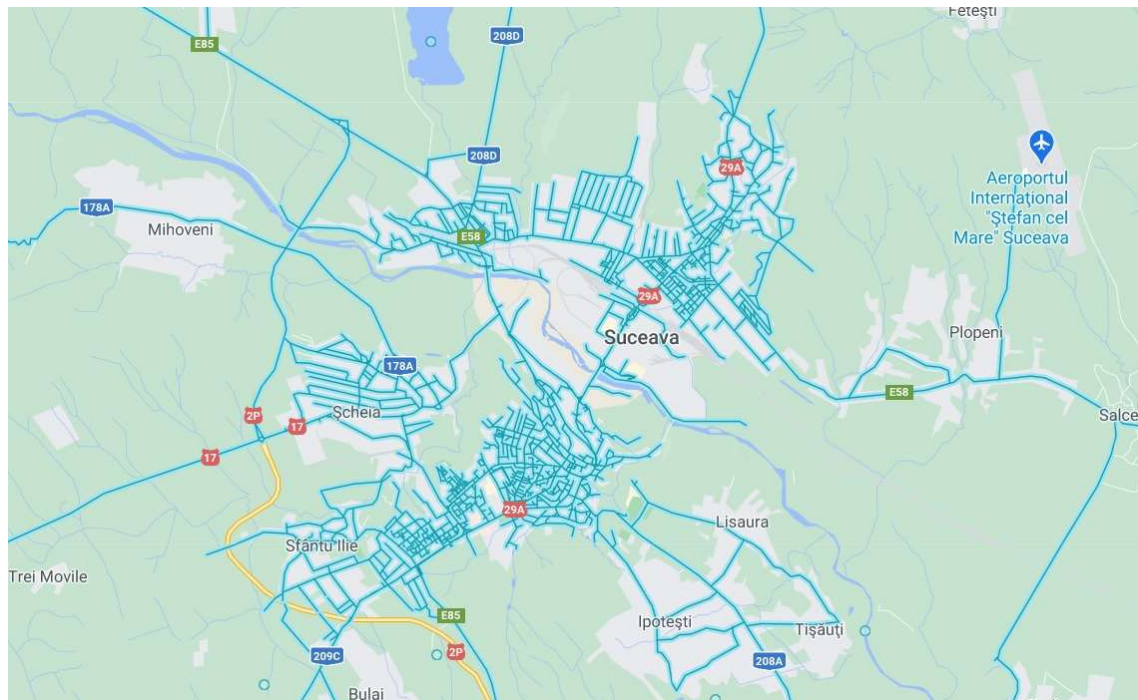
Harta privind calitatea drumurilor, oferită de Asociația Pro Infrastructura reprezintă o parte din străzile din Suceava, însă nu le acoperă pe toate. În realitate un număr și mai mare de străzi ale orașului se află într-o stare de degradare și nu pot oferi locuitorilor confortul dorit. Această analiză este valabilă la nivelul conexiunilor municipiului cu zona periurbană și marile rețele de transport.

În ceea ce privește rețeaua internă de străzi, se observă o diferență semnificativă între străzile aflate în zona centrală (majoritatea aflate în stare foarte bună), față de marile cartiere de locuințe (stare bună și satisfăcătoare) și străzile aflate în periurban (stare rea și balast). Situația cea mai puțin favorabilă este constatată în cartierele Burdujeni, Burdujeni sat și Ițcani, unde străzile secundare perpendiculare pe străzile principale au îmbrăcăminți din balast. Acestea sunt, în fapt, zonele în care se dezvoltă în ultima perioadă o serie de ansambluri rezidențiale noi, în fapt singurele rezerve ample de teren ale Municipiului Suceava.

Trecând peste situația favorabilă a densificării unui areal care deține prea puțini locuitori pentru a susține financiar dotările și infrastructurile de bază, se constată că de cele mai multe ori programul de creștere a calității spațiului public în astfel de zone rămâne în urma dezvoltărilor imobiliare, ducând la transformarea acestora în zone urbane marginalizate. Astfel de exemple sunt rezultatul lipsei unui plan urbanistic zonal cu caracter director pentru urbanizarea teritoriilor aflate sub presiunea dezvoltărilor imobiliare. Un alt aspect ce merită remarcat este starea precară a curților interioare ale cvartalelor, în comparație cu cea a străzilor principale în care acestea debușează. Acest fapt face ca spațiul public din aceste zone să nu susțină o viață urbană de calitate.

Rețeaua extinsă de străzi ale orașului apare în harta de mai jos.

**Figura 28. Trama stradală Suceava**

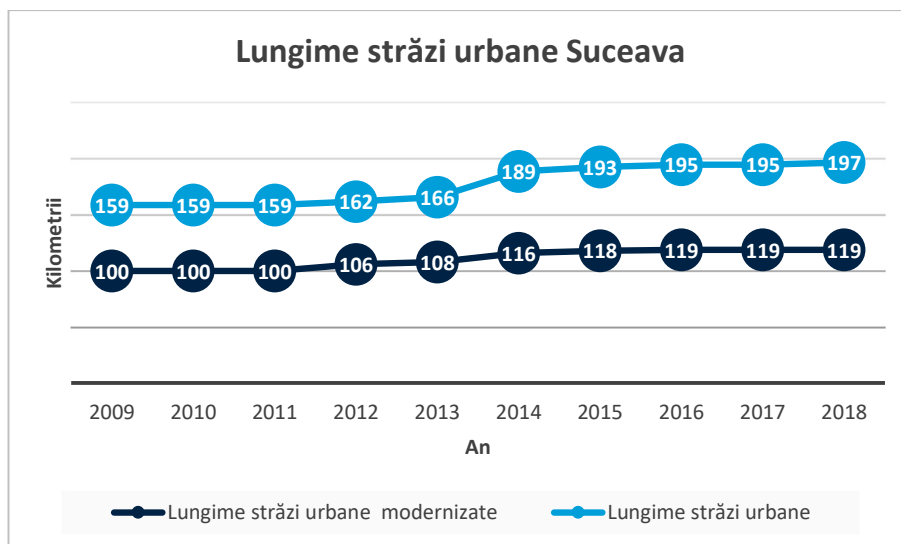


**Sursa: Google Maps, Street View, 2020**

În Suceava, în 2018, existau 119 km străzi urbane modernizate (străzi cu îmbrăcăminți din piatră fasonată, asfalt sau beton), din totalul de 197 km străzi urbane, ponderea străzilor modernizate crescând destul de puțin de la un an la altul. În perioada 2007 -2013 au fost reabilitate mai multe străzi al municipiului prin proiectul “Reabilitare străzi, poduri și pasaje” inițiat de Primăria Suceava.

O soluție identificată în analiza SWOT este utilizarea unei aplicații mobile sau a unei platforme web pentru cooptarea cetățenilor în identificarea străzilor ce au nevoie de modernizare. Aplicația ar putea oferi statistici și informații în timp real despre starea drumurilor (drumuri în starea precară, drumuri ce urmează să fie modernizate, drumuri ce au fost modernizate etc). De asemenea, realizarea unui PUG actualizat prin care să se reglementeze circulația prin municipiu dar și existența unui program multianual pentru modernizarea străzilor au fost propuse ca și soluții.

Figura 29. Străzi modernizate în Suceava



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

În urma procesului de modernizare a străzilor confortul de exploatare a acestora devine mai ridicat, calitatea circulației pe drumuri se îmbunătățește, accesibilitatea devine una mai bună, iar timpii parcurși scad. Modernizarea străzilor contribuie inclusiv la reducerea poluării și îmbunătățirea calității vieții.

Figura de mai jos prezintă densitatea traficului în funcție de starea drumurilor în orașul Suceava. Trafic intens permanent este întâlnit la sensul giratoriu de lângă podul de pe Calea Unirii. De asemenea, se poate observa o zonă cu trafic intens intermediar pe drumuri de calitate bună la intrarea vestică în oraș intersecția cu drumul de centură, dar și în zona centrală a orașului intersecția drumul european E58 cu drumul național 29A.

Conform analizei de trafic, trafic rutier intens permanent este înregistrat în zona sensului giratoriu de pe Calea Unirii, în zona Complexului Comercial Bazar, dar și pe drumuri de calitate bună la intrarea vestică în oraș intersecția cu drumul de centură, dar și în zona centrală a orașului intersecția drumul european E85 cu drumul național 29A. Traficul intens de pe tronsoanele de intrare – ieșire din municipiul Suceava, în special în perioada orelor de vârf (început și sfârșit de program) ca urmare a migrării zilnice a forței de muncă între periurban și urban, este generat de un nivel scăzut de semaforizare și lipsa unei gestiuni inteligente a traficului printr-un sistem central de management al acestuia.



Figura 30. Densitatea traficului în comparație cu starea drumurilor



Sursa: Prelucrare date Google Maps

## PARCARE

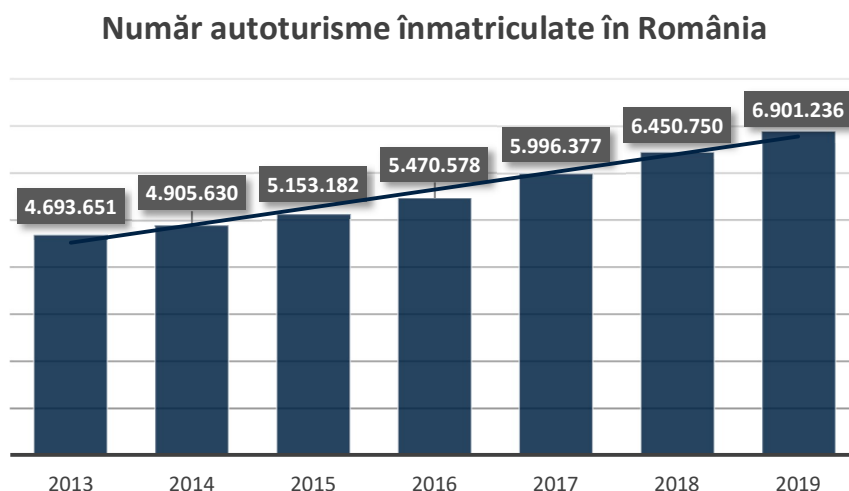
*”Dacă un oraș vrea în același timp să reducă aglomerația în trafic, să scadă costurile de trai, să îmbunătățească calitatea aerului, să atenueze efectele schimbărilor climatice, să eficientizeze administrația publică și să stimuleze economia, ar trebui să se axeze pe politicile de parcare.”<sup>11</sup>*

Jeffrey Tumin, Directorul Agenției Municipale de Transport din San Francisco

În condițiile în care parcul auto privat înregistrează o creștere constantă, politicile de parcare din Europa au fost formulate pentru a veni în întâmpinarea unei cereri din ce în ce mai mari. Deoarece un autoturism ocupă în medie un spațiu de parcare de aproximativ 8m<sup>2</sup> și este staționar în 96,5% din timp, impactul asupra unui oraș și al spațiului public este semnificativ<sup>12</sup>. În contextul creșterii rapide a numărului de proprietari și a utilizării de vehicule private odată cu inițierea tranziției către o economie de piață în România, asigurarea de locuri de parcare adecvate în orașele românești a devenit o chestiune presantă, acestea fiind adesea insuficiente pentru a acoperi cererea. Prin urmare, se recurge de multe ori la soluții de parcare informale, cum ar fi pe trotuare, pe pistele de biciclete și în spațiile publice, dar și pe fiecare metru de parcare disponibil la marginea drumului. Pe lângă faptul că provoacă dificultăți pietonilor, cicliștilor și altor utilizatori ai infrastructurii rutiere, această situație intensifică problemele de congestionare a traficului. Conform legislației în vigoare, o mașina parcată pe prima bandă de circulație putea fi ridicată de autorități, dar una parcată de trotuar nu putea fi ridicată. Această omisiune a fost rezolvată printr-o nouă inițiativă legislativă intrată în vigoare la finalul anului 2020. Conform inițiativei, vor putea fi ridicate atât mașinile parcate nereglementar pe drumurile publice cât și cele parcate neregulamentar pe trotuar. Amenda minimă pentru parcările neregulamentare este de 290 RON, iar cea maximă de 725 RON.

În majoritatea orașelor din România administrarea parcărilor este rudimentară sau inexistentă, cu o implementare precară sau total absentă a regulilor de parcare. În aceste orașe inițiativele de limitare a parcării prin taxe sau aplicarea de restricții ca un instrument de gestionare a cererii sunt aproape inexistente. Totuși, în unele orașe, noile sisteme de administrare a parcărilor preiau controlul și permit șoferilor să plătească taxele de parcare de pe telefonul mobil. Eficacitatea acestor sisteme, însă, nu a fost încă evaluată.

**Figura 31. Număr autoturisme înmatriculate în România**



Sursa: Preluare date Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor

<sup>11</sup> Tumin, J. (2012), Sustainable Transportation Planning: Tools for Creating Vibrant, Healthy, and Resilient Communities, p. 173, Wiley & Sons.

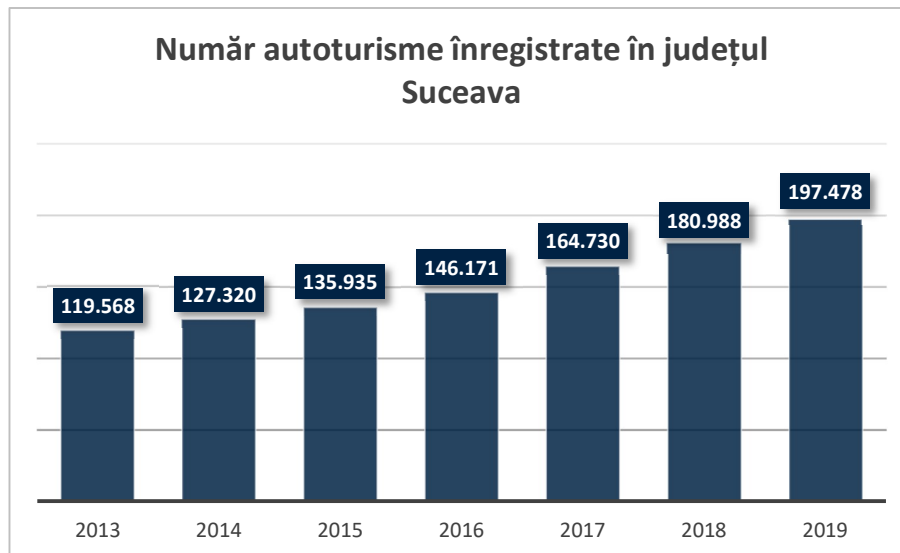
<sup>12</sup> Politica Urbană a României

La începutul anului 2020, România avea un parc auto privat de 6.901.236 de autoturisme înmatriculate, în creștere continuă în ultimii ani, cu o creștere de 7% în 2019 față de 2018. Conform unui studiu realizat de Vegacomp Consulting, în prezent există în jur de 1.200.000 locuri de parcare publice, dintre care aproximativ 600.000 sunt parcări rezidențiale<sup>13</sup>. Numărul parcărilor inventariate de pe stradă (on-street) este de 403.148, dintre care 128.735 sunt parcări cu plată, 252.742 sunt parcări fără plată, iar 13.728 sunt parcări pentru persoane cu dizabilități. Numărul de parcări din afara străzii (off-street) este de 155.052. Sub 1% din numărul total de parcări din România sunt parcări inteligente, acestea având alocate 9.742 de locuri, conform studiului menționat anterior.

Mașinile electrice beneficiază de doar 124 locuri de parcare publice la nivel național. Doar 16 orașe din România au hărți publice ale parcărilor, iar parcare se poate plăti prin aplicație online în 49 de orașe, în vreme ce prin SMS poate fi plătită în 47 de orașe. Parcometre există în 19 orașe din țară<sup>14</sup>.

Veniturile totale obținute de primării din utilizarea parcărilor publice în 2019 au fost de aproximativ 140.000.000 lei. Creștere anuală semnificativă a numărului de mașini înmatriculate în România: 9,6% în 2017, 7,6% în 2018, 7% în 2019.

**Figura 32. Număr autoturisme înregistrate în județul Suceava**



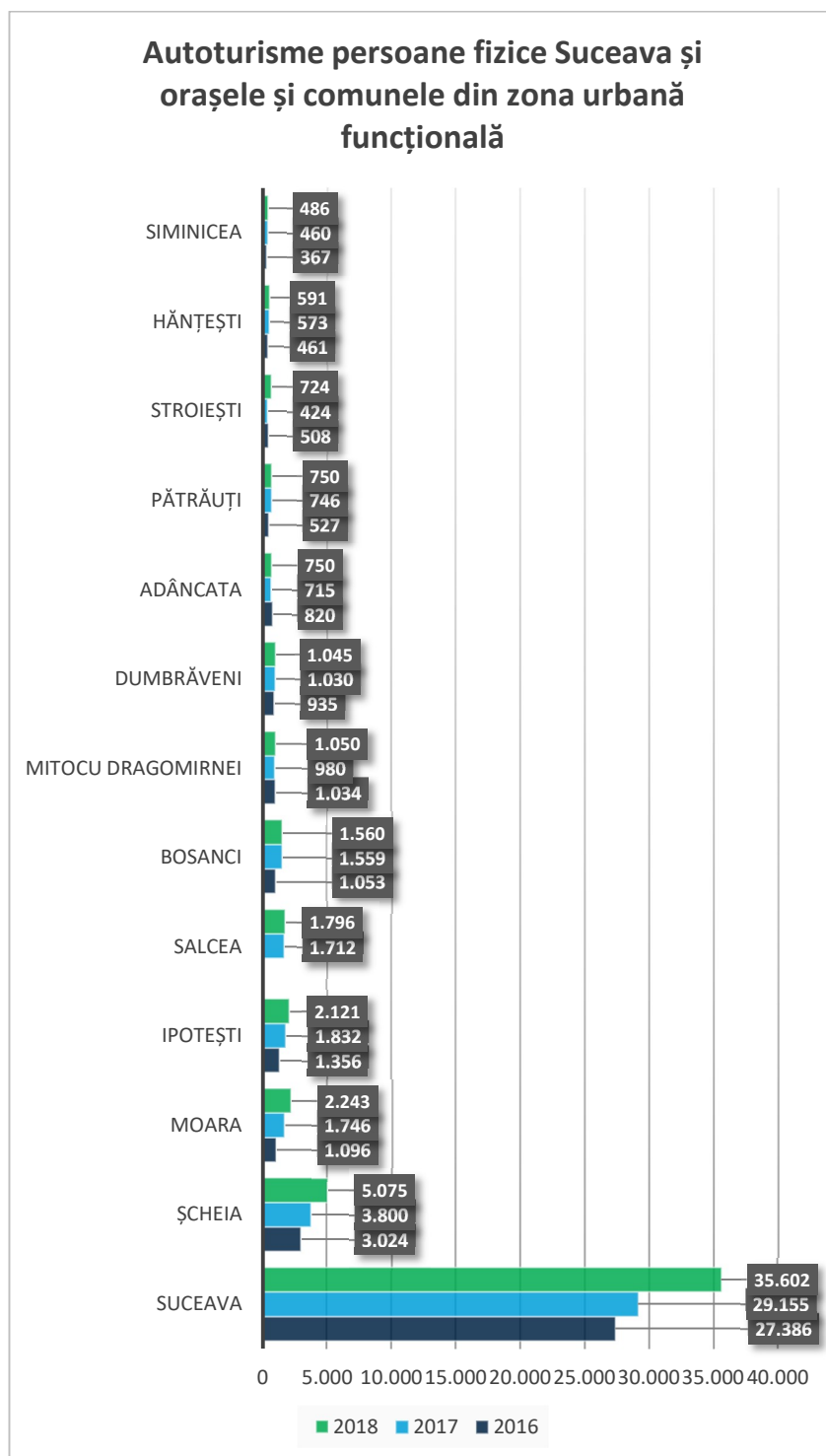
**Sursa: Preluare date Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor**

În anul 2018 au fost înregistrate un număr de 48.471 de autoturisme în parcul privat auto Suceava și 180.988 în județul Suceava.

<sup>13</sup> Vegacomp Consulting, Inventarul parcărilor din România, 2020

<sup>14</sup> Studiu Vegacomp Consulting: <https://vegacomp.ro/public-parking-inventory-in-romania-in-2020/>

Figura 33. Autoturisme persoane fizice zona urbană funcțională Suceava

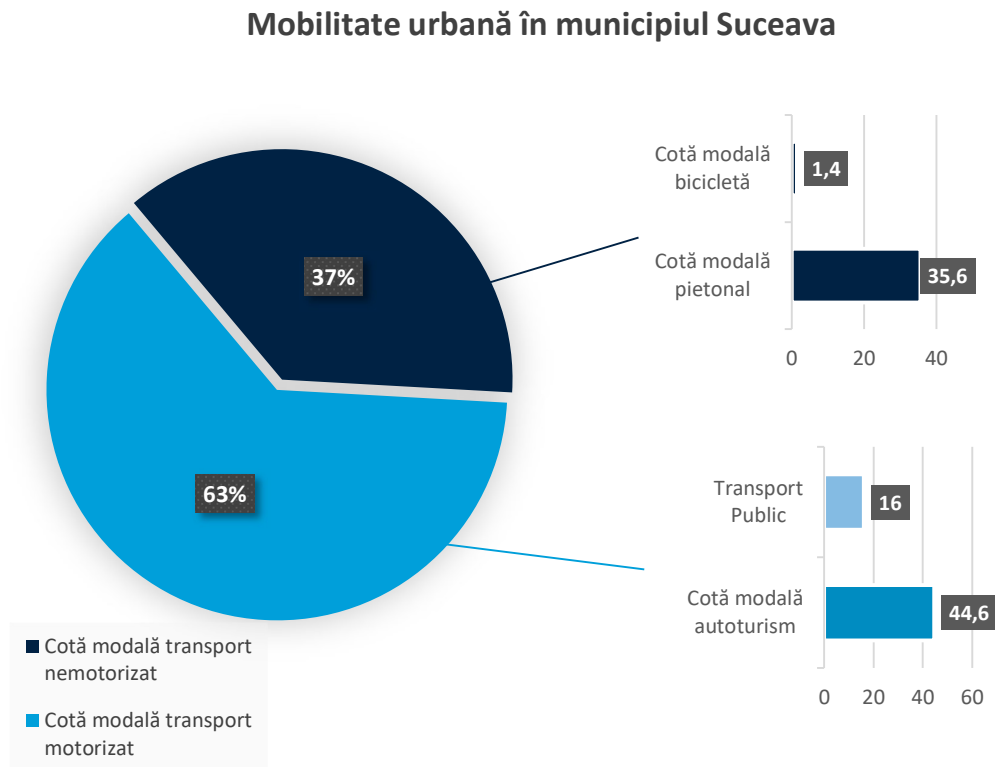


Sursa: Politică Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

În majoritatea orașelor și comunelor din zona urbană funcțională Suceava, numărul de autoturisme înregistrate pe persoane fizice a înregistrat creșteri de la un an la altul. Fără măsuri de încurajare pentru o mobilitate urbană durabilă, majoritatea locuitorilor orașului Suceava utilizează transportul

motorizat pentru deplasările uzuale. Astfel, 63% din locuitorii Sucevei folosesc transportul motorizat, în timp ce 37% dintre ei se deplasează prin mijloace de transport nemotorizate. Autoturismul privat este folosit de 44,6% din suceveni, în timp ce 16% se deplasează cu transportul public. Doar 1,4 % folosesc bicicleta ca și mijloc de transport iar 35,6% merg pe jos.

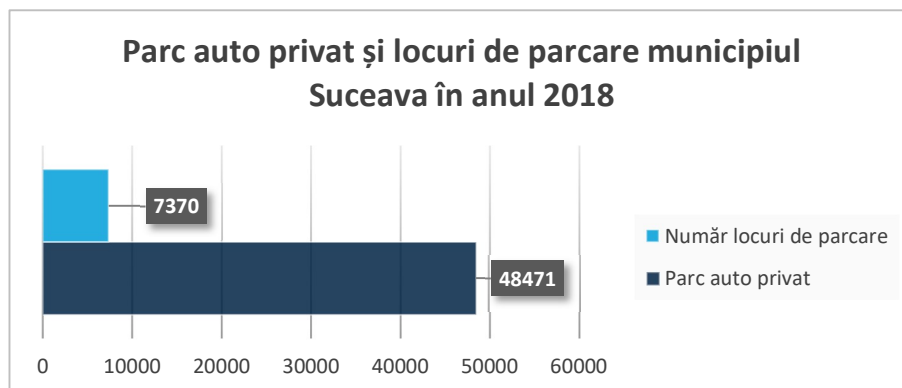
Figura 34. Mobilitate urbană în Suceava



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Lipsa unor politici de parcare coerente au dus la congestionarea traficului și la formarea unui număr mare de parcări informale. Aceste parcări informale ocupă trotuarele, descurajând și cei 37% din locuitorii care folosesc transportul nemotorizat. De asemenea, parte din autoturisme sunt parcate informal pe una dintre benzile rutiere, îngreunând astfel și traficul motorizat.

Figura 35. Parc auto privat și locuri de parcare Suceava în anul 2018



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

În 2018 parcul auto privat în Suceava a înregistrat un număr de 48.471 autoturisme la doar 7370 locuri de parcare. Conform Planului de Mobilitate Durabilă al Municipiului Suceava insuficiența locurilor de parcare reprezintă una dintre problemele cu care se confruntă orașul. Există cartiere unde sunt de 10 ori mai multe mașini decât locuri de parcare. Lipsa unui sistem coerent de parcări publice adaptat funcțiilor majore ale orașului afectează siguranța circulației și contribuie la ocuparea pistelor pietonale.

Totuși progrese au fost făcute în gestionarea eficientă a problemei locurilor de parcare. Astfel, în 2013 au fost finalizate 2 parcări subterane în centrul orașului. Parcările au fost gratuite timp de 5 ani, după care au fost tarificate cu 5 RON/oră. Suceava mai dispune și de alte locuri de parcare la stradă cu plată. Taxarea cu ora a locurilor de parcare se aplică de luni până sâmbătă, în intervalul orar 08.00 – 20.00. În afara programului stabilit, adică seara și noaptea, timp de 12 ore, dar și duminica, utilizarea parcărilor subterane și a celor supraterane este gratuită.

**Figura 36. Parking subteran în Suceava**



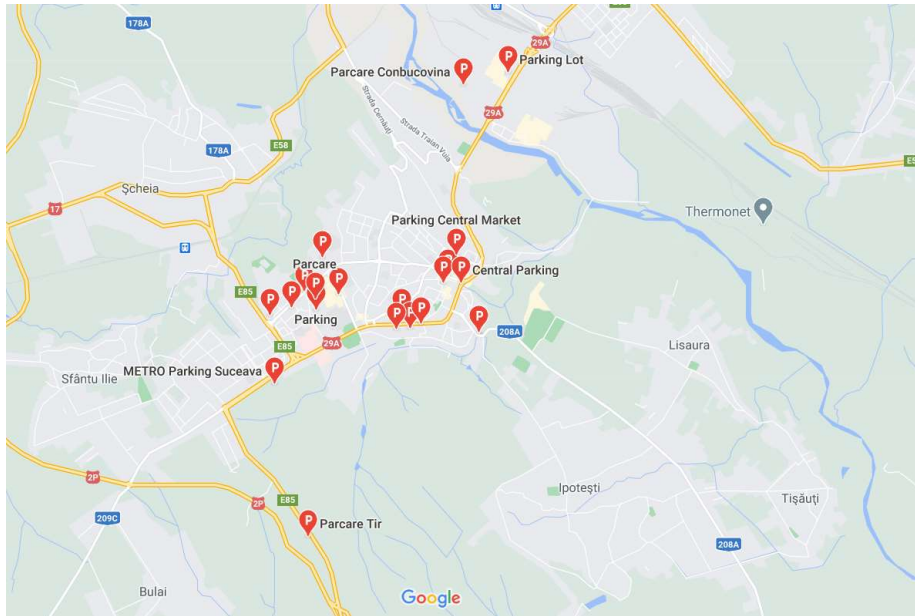
**Sursa: Imagini Google**

Pentru locuitorii din zona parcărilor cu plată care au solicitat utilizarea acestor locuri, a fost implementat un sistem de abonamente. Costul unui abonament trimestrial (trei luni) este de 100 de lei, inclusiv TVA, iar cel al unui abonament semestrial (șase luni) este de 180 de lei, cu tot cu TVA. Acestea dau dreptul proprietarului să utilizeze parcare, fără a mai achita altă taxă, zilnic, în intervalul orar 8:00-16:00 și duminica integral.

Un proiect al Primăriei Suceava extras din PMUD ce implică "Elaborare politică de parcare la nivel urban", perioada 2017-2019 - finanțat din bugetul local și URBACT INTERREG, a fost realizat în proporție de 100%. Un alt proiect extras din PMUD ce presupune "Crearea de parcări de reședință și reabilitarea celor existente" pentru perioada 2017-2023 a fost realizat în proporție de 50%.

În 2020 au fost finalizate lucrările la blocurile ANL de lângă Metro Suceava, unde s-au construit 220 locuri de parcare la aproximativ 200 apartamente. De asemenea, în ianuarie 2020 au fost alocate 2 milioane RON pentru inventarierea și modernizarea a 1.161 locuri de parcare din cartierul Obcini, 361 de locuri în Zamca, 1.755 în Centru și George Enescu, precum și 1.087 de locuri de parcare în Burdujeni. Aceștia li s-au adăugat și alte locuri de parcare, astfel fiind vizată modernizarea a 5000 de locuri de parcare.

**Figura 37. Parcări publice în Suceava**



Sursa: Google Maps

În Municipiul Suceava există un număr de aproximativ 20 spații de parcare publice conform Google Maps. Dintre acestea, 1 spațiu este dedicat tirurilor, 2 sunt parcări subterane, 7 sunt parcări la stradă cu autotaxare, 2 sunt parcări ale centrelor comerciale iar restul sunt spații de parcare între blocuri.

**Tabel 4. Spații parcare Suceava**

Spații de parcare	Localizare	Utilitate
Parcare Tiruri	E85	Tiruri și camioane
METRO Parking Suceava	Bulevardul 1 Decembrie 1918 5	Parcare în curtea Metro Suceava
Parking	Bloc 112A, Aleea Lalelelor 22, Suceava 720248	Parcare la stradă cu autotaxare
Parcare	Strada George Enescu	Parcare la stradă cu autotaxare
Parcare	Bulevardul George Enescu 40, Suceava 720253	Parcare la stradă cu autotaxare
Parcare	Aleea Saturn 11, Suceava 720222	Parcare curte blocuri
Parcare	Bloc E16, Strada Zorilor 7, Suceava 720221	Parcare curte blocuri
Parcare	Strada Universității 17A, Suceava 720229	Parcare la stradă cu autotaxare
Clinica Cardiovitae	Bulevardul George Enescu 16F, Suceava 720231	Parcare gratuită
Parcare	Strada Ștefan cel Mare 47, Suceava	Parcare în curte blocuri

Parcare	Strada Ștefan Tomșa 2, Suceava	Parcare în curte blocuri gratuită
Parcare	Strada Trandafirilor 12, Suceava	Parcare la stradă gratuită
Parcare	Strada Ștefan cel Mare 56, Suceava	Parcare la stradă cu autotaxare
Parcare Balada	Strada Mitropoliei 32, Suceava	Parcare hotel
Parcare subterană	Bloc 3, Strada Ciprian Porumbescu 3, Suceava 720066	Parcare subterană cu plată
Parcare	Strada Nicolae Bălcescu 4, Suceava 720002	Parcare la stradă cu autotaxare
Central parking	Strada Nicolae Bălcescu 2, Suceava	Parcare subterană cu plată
Parking Central market	Strada Petru Rareș 26, Suceava	Parcare la stradă cu autotaxare
Parcare Conbucovina	Calea Unirii 25, Suceava 720166	Parcare în curte companie
Parcare Centru Comercial	Calea Unirii 27, Suceava	Parcare gratuită în curte centru comercial

Sursa: Google Maps

Tabelul de mai sus prezintă locurile de parcare afișate pe internet pentru municipiul Suceava. Există atât locuri de parcare gratuite cât și locuri de parcare cu autotaxare. Plata pentru parcare se poate face la parcometru cu bani lichizi, sau prin SMS sau card prin intermediul aplicației Suceava parking, disponibilă pe iOS App Store și GooglePlay. În prezent aplicația înregistrează peste 1000 de descărcări pe platforma Google Play.

În urma consultărilor publice a fost ridicată problema parcărilor în zonele rezidențiale, iar una din soluțiile propuse a fost înlocuirea garajelor cu spații publice de calitate. Construcția de noi parcări subterane, pe bază de abonament, pentru rezidenți, a fost una dintre cererile societății civile. Mai mult, crearea unei parcări subterane în zona Primăriei, al alteia în zona garajelor de la Piața Mare, și a unei parcări noi pentru tiruri au reprezentat cereri concrete. Societatea civilă a mai semnalat existența unor locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități care erau subdimensionate.

În prezent nu există parcări de tipul Park&Ride la porțile orașului, parcări care ar permite transferul rapid către alte mijloace de transport. De asemenea nu există parcări monitorizate cu senzori și aplicații care să prezinte în timp real numărul locurilor de parcare și localizarea exactă al acestora.

Posibile idei pentru soluționarea problemelor legate de parcare în Municipiul Suceava ar putea fi:

- Crearea unei rețele de parcări subterane sau supraterane multietajate care să reducă intensitatea ocupării spațiului public de către automobile.
- Realizarea unei politici de parcare care să soluționeze problema de fluentă deficitară a traficului generată de parcări dezordonate în zona centrală.
- Măsuri pentru conștientizare și încurajare a publicului în vederea eliminării parcărilor neregulate.
- Măsuri pentru corectarea abuzurilor privind parcările neregulate care afectează fluiditatea traficului.
- Campanie de promovare a respectării regulilor rutiere.
- Amenajarea de parcări în zonele rezidențiale cu cea mai mare densitate a populației și scoaterea acestora la licitație.



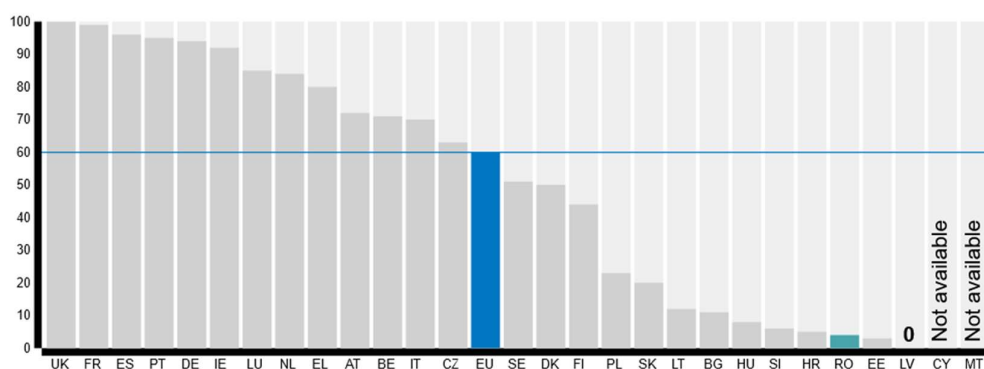
- Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate la sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcare. Accentul în acest caz cade pe zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective.
- Partajarea parcărilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidențiale. Rezidenții din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 19:00 - 8:00.
- Amenajarea de parcări în vecinătatea principalilor generatori de trafic (parcări cu plată). Sistem TIC pentru parcare: informare, gestiune și plată.
- Realocarea resurselor financiare obținute din parcare către proiecte de mobilitate durabilă sau amenajări de spațiu public. Astfel utilizatorii ar putea vedea direct beneficiile plății parcării. Gestionarea transparentă a resurselor financiare provenite din parcările cu plată. Acces pentru publicul larg la informații legate de sumele colectate și modul în care acestea au fost folosite în favoarea orașului.
- Amplasarea de indicatoare digitale care să prezinte numărul de locuri disponibile în parcările în afara străzii.
- Promovarea și dezvoltarea continua de noi funcționalități pentru aplicația Suceava Parking (afișarea în timp real al locurilor de parcare disponibile, traseu direct până la locul liber de parcare, plată instantă prin citirea numărului de înmatriculare, utilizarea spațiilor de parcare ale complexelor comercială pentru parcare pe timp de noapte etc).
- Amenajarea de parcări cu senzori în zona centrală pentru o mai bună monitorizare a gradului de ocupare / monitorizarea locurilor de parcare cu senzori sau camere video și transmiterea informațiilor în aplicația pentru parcări.
- Extinderea parcării cu plată, tarife dinamice și introducerea tarifării pe zone. Diversificarea modului de plată a parcării la parcometru (card bancar, bancnote), aplicație smartphome.
- Campanie pentru conștientizarea „valorii” unui loc de parcare (ex. Parkingday).
- Stimulente pentru familiile care decid să trăiască fără autovehicul.

## ACCESIBILITATE FERATĂ

Transportul feroviar este un sector de interes major pentru România inclusiv în contextul politicilor UE din ultimii 25 de ani de a crește cota modală a transportului feroviar. Pentru dezvoltarea unei industrii de transport feroviar competitivă, eforturile Comisiei Europene s-au concentrat pe deschiderea transportului feroviar către concurența de piață, îmbunătățirea interoperabilității și siguranța în transportul feroviar, precum și pe dezvoltarea infrastructurii de transport.

Planificarea precară și constrângerile bugetare au făcut ca proiectele de modernizare a acestor linii de cale ferată să nu avanseze conform estimărilor inițiale. În acest sens, România se află pe locul 24 din 26 la nivelul UE cu un scor de 4% în 2016, mult sub media UE care este de 60%. Figura de mai jos evidențiază gradul de completare al rețelei TEN-T feroviare în anul 2016.

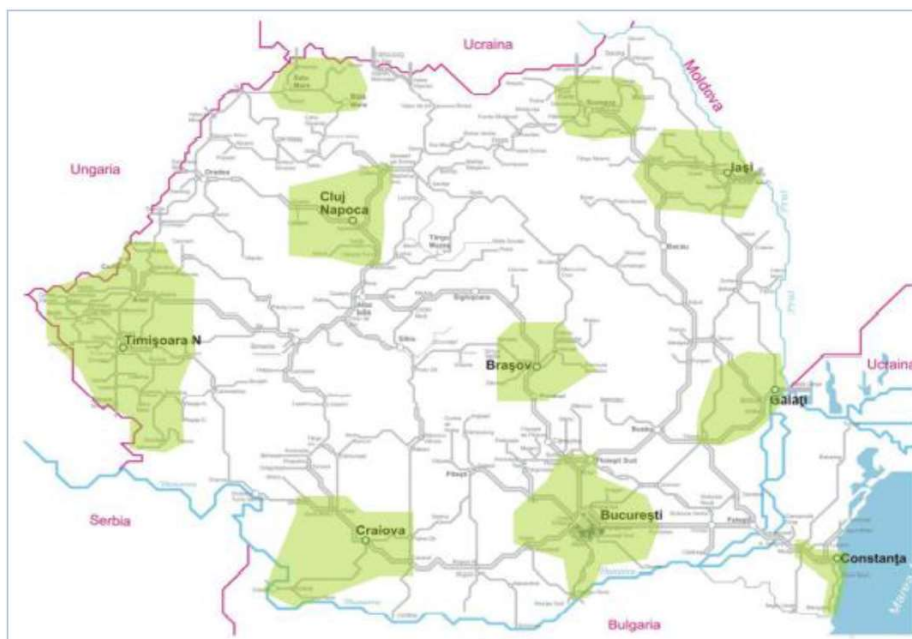
Figura 38. Nivelul de completare al rețelei TEN-T de cale ferată



Sursa: Comisia Europeană, Date Eurostat

Harta de mai jos evidențiază zonele cu potențial de dezvoltare a liniilor regionale de cale ferată.

Figura 39. Regiunile cu potențial de dezvoltare a liniilor regionale de cale ferată din România



Sursa: Căile Ferate Române ([www.cfr.ro](http://www.cfr.ro))

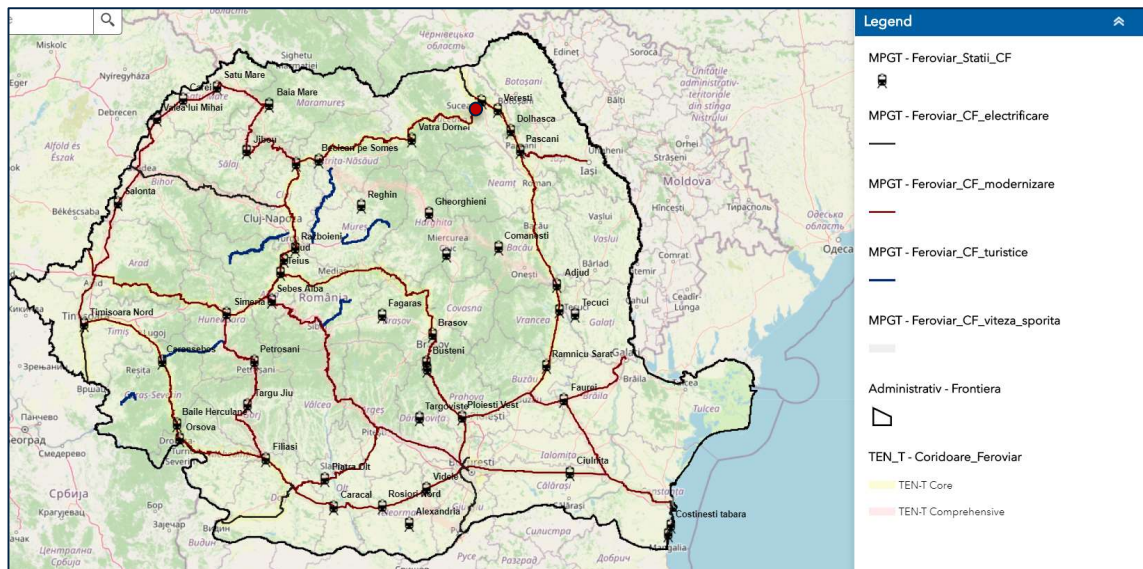
Municipiul Suceava este racordat la rețeaua feroviară Europeană TEN-T Core prin magistrala 500 (București, Ploiești, Buzău, Focșani, Adjud, Roman, Pașcani, Suceava) care pătrunde în municipiu prin partea de sud-est și magistrala 502 (Suceava – Vama – Floreni – Ilva mică) care pătrunde teritoriul municipiului prin partea de vest și este conectată la linia 500 între stațiile Suceava Nord și Suceava Burdujeni.

Tronsonul Pașcani – Dărmănești a liniei 500, tronson cu linie dublă și simplă electrificată, care ar urma să fie modernizată în intervalul 2021-2025, se află în faza de proiect în așteptare. Legătura feroviară cu Ucraina se face pe tronsonul Dărmănești – Vicșani, tronson cu linie simplă neelectrificată, pentru care există un proiect de electrificare și modernizare în fază de pregătire, urmând a fi implementat în 2021-2025, conform datelor din Master Planul General de Transport al României. Linia Vicșani – Vicșani Frontieră – simplă neelectrificată – este de asemenea în faza de pregătire proiect pentru electrificare și modernizare pentru perioada 2021-2025.

Magistrala 502 (Ilva Mică – Suceava), linie dublă și simplă electrificată se află în faza de proiect în așteptare pentru modernizare în intervalul 2025-2030. Aceasta ar asigura conexiunea cu Ungaria pe ruta Ilva Mică – Dej - Cluj-Napoca – Oradea – Arad - Curtici - Frontieră.

Legătura cu Republica Moldova nu este asigurată în prezent, cea mai apropiată destinație fiind Ungheni, pe ruta Suceava- Verești - Dolhasca - Pașcani - Târgu Frumos - Iași – Ungheni Prut. Linia dublă electrificată Roman – Iași cu legătură Pașcani se află în faza de proiect în așteptare pentru modernizare în intervalul 2021-2025 conform Master Planului General de Transport al României.

**Figura 40. Rețeaua TEN-T feroviară a României**



Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă

Figura 41. Amplasarea stațiilor de cale ferată în Zona Metropolitană Suceava



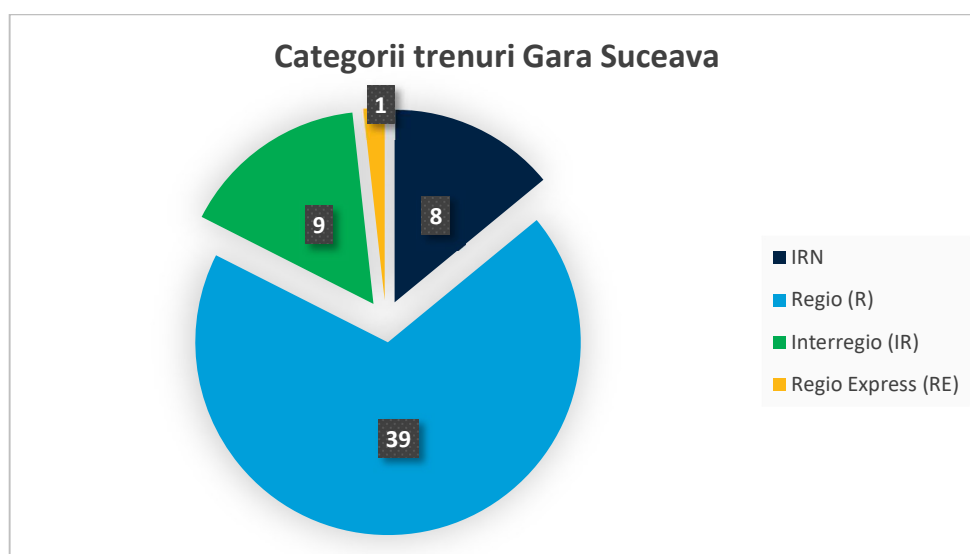
Sursa: Master Planul General de Transport al României – Harta interactivă și Imagini Google Earth

Municipiul este racordat la rețeaua națională de cale ferată în stațiile Suceava (Burdujeni) și Suceava Nord-Ițcani. Zona metropolitană Suceava este racordată la rețeaua națională și în stațiile Suceava Vest și Bănești HC.

Conform mersultrenurilor.ro, stația Suceava este punct de plecare/sosire pentru un număr de 57 de trenuri operate de SNTFC. Astfel, 8 trenuri sunt încadrate în categoria (IRN), 39 de trenuri sunt în categoria Regio (R), 9 trenuri Interregio (IR) și 1 tren Regio Express (RE).

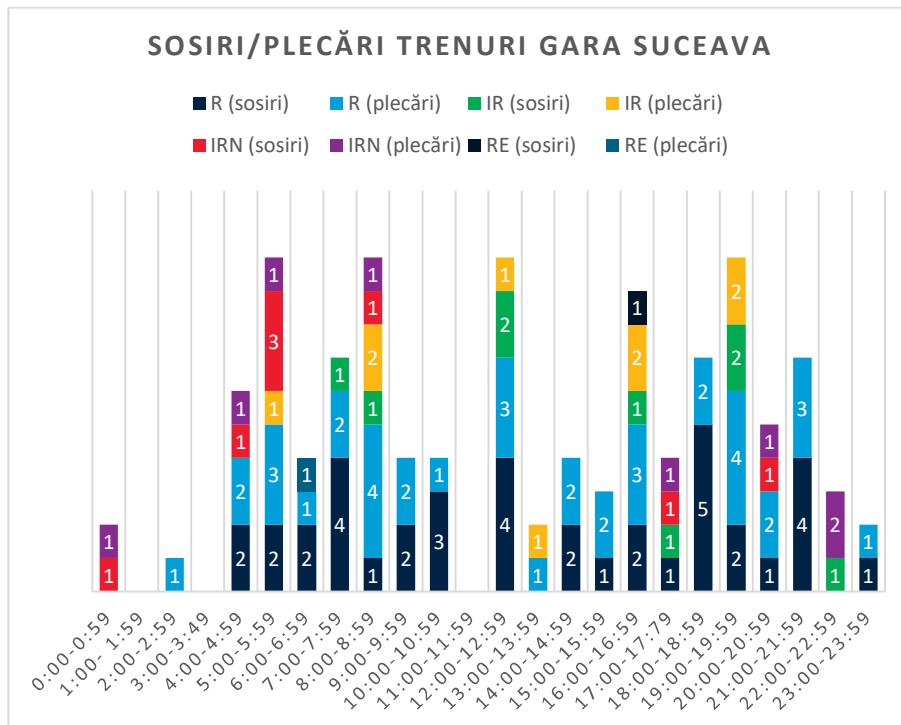
Gara Suceava Nord-Ițcani este punct de plecare pentru 29 de trenuri, Suceava Vest pentru 8 trenuri, iar Gara Bănești pentru 20 de trenuri. Variația ofertei de transport în toate cele patru stații este prezentată în graficele de mai jos.

Figura 42. Categoriile trenuri Gara Suceava



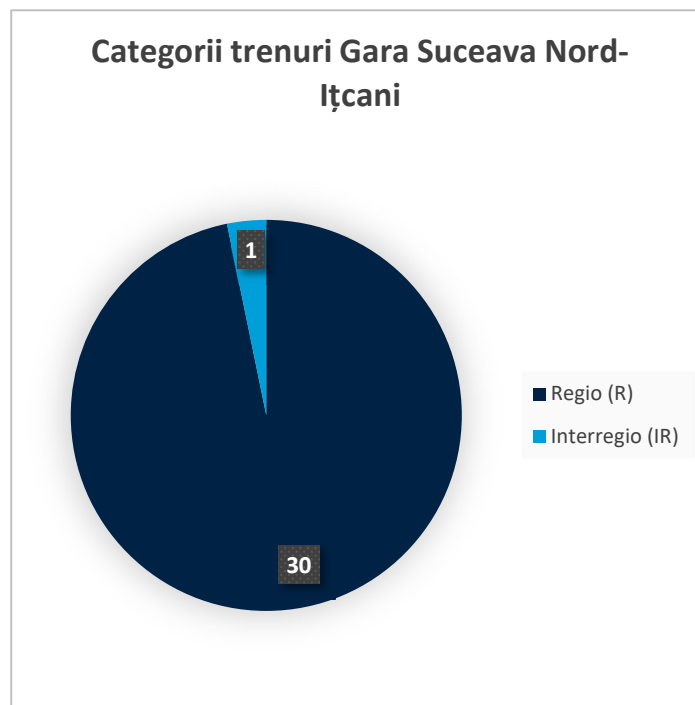
Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Figura 43. Sosiri/plecări trenuri Gara Suceava



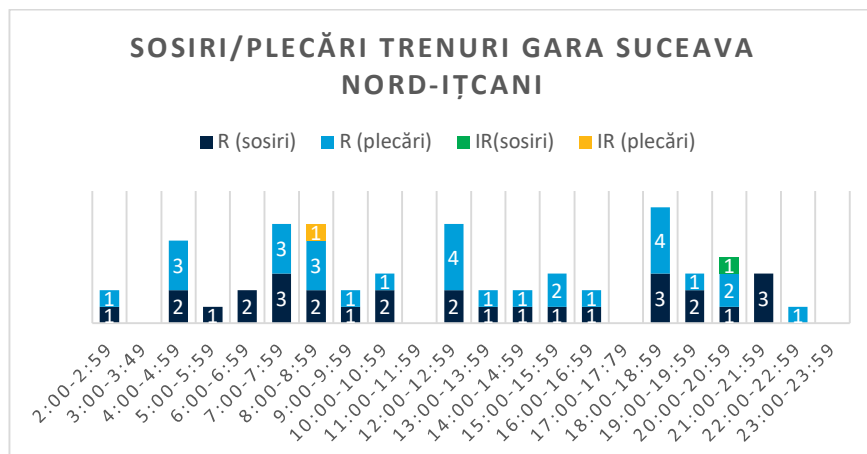
Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Figura 44. Categori trenuri Gara Suceava Nord-Ițcani



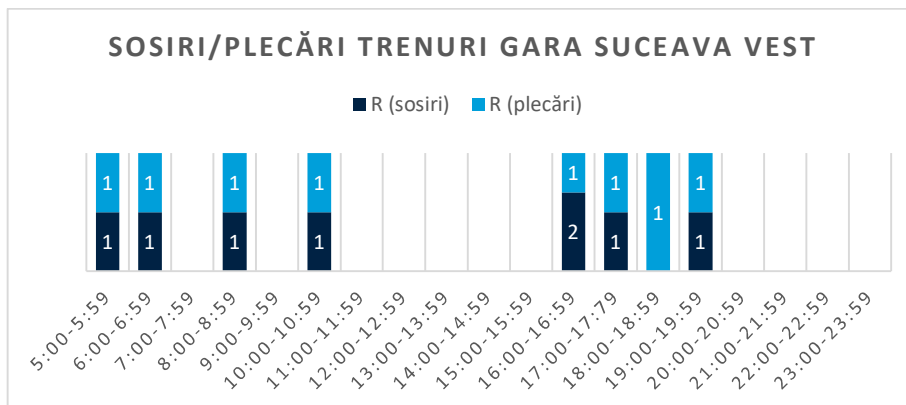
Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Figura 45. Sosiri/plecări trenuri Gara Suceava Nord-Ițcani



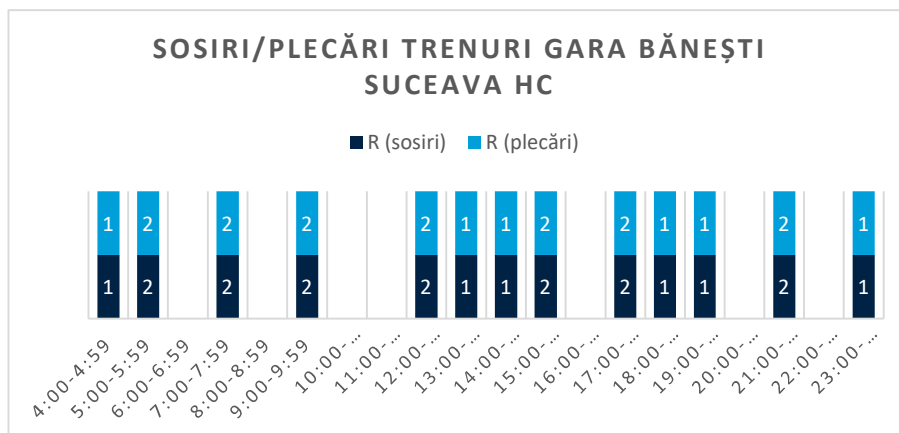
Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Figura 46. Sosiri/plecări trenuri Gara Suceava Vest



Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Figura 47. Sosiri/plecări trenuri Gara Bănești Suceava HC



Sursa: Prelucrare date mersultrenurilor.ro

Conform Documentului de Referință CFR, Anexa 9, actualizată la data de 02.11.2020 Gara Suceava este gara de gradul I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri. Aceasta este dotată cu casă de bilete, birou de informații pentru traficul local și internațional, automate pentru vânzarea biletelor, sală de așteptare, post Poliția Transporturi Feroviare, stație taxi. Stația Suceava Nord-Ițcani (dezafectată) este stație de gradul II, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri. Aceasta este dotată cu casă de bilete, birou de informații, și sală de așteptare. În urmă finalizării procesului de renovare a acestei gări și a asigurării unei conexiuni mai eficiente din punct de vedere al tramei stradale, aceasta ar putea facilita conectarea între cartierele Ițcani și Burdujeni prin transportul în comun cu trenul, dar și conectarea cu localitățile din ZUF.

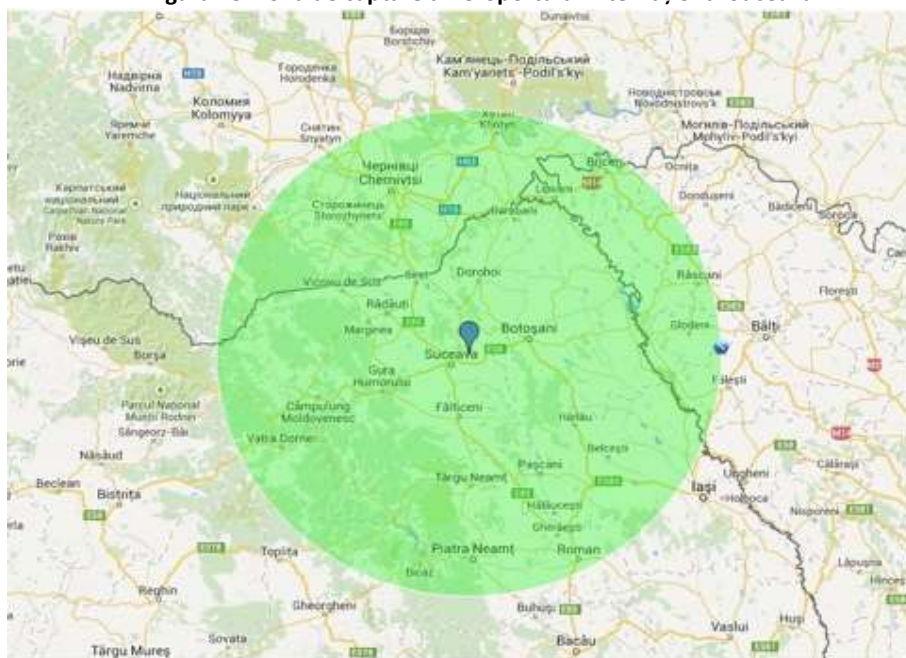
Potrivit datelor din PMUD Suceava, totalul numărului de călători care au tranzitat stațiile (urcați și coborâți) Gara Suceava și Gara Suceava Nord-Ițcani în 2016 a fost de 553.864. Conform aceleiași surse, variația medie lunară a numărului de călători a fost de 46.155. La nivel local, cele două stații reprezintă puncte de intermodalitate la nivelul Municipiului Suceava, fiind conectate la rețeaua de transport public local prin liniile 2, 3, 6, 9 pentru Gara Suceava și 5, 12, 30 pentru Gara Suceava Nord-Ițcani. Gara Suceava beneficiază și de stație proprie de taxi. În același timp, nu există un sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport regionale, astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele municipiului.

Reabilitarea liniilor de cale ferată și înființarea unor noi linii de transport feroviar în ZUF ar îmbunătăți accesibilitatea ferată al Municipiului.

## ACCESIBILITATE AERIANĂ

Aeroportul Internațional Ștefan cel Mare Suceava este administrat de Consiliul Județean Suceava și a fost înființat în 1962. Este unul din cele trei aeroporturi, împreună cu Iași și Bacău, care funcționează în Regiunea de Nord Est. În Master Planului General de Transport din Octombrie 2014, Aeroportul Suceava a fost clasificat ca aeroport regional mic, dar proiectele propuse în document aveau ca obiectiv dezvoltarea sa în aeroport datorită unei zone de captare de 974.480 de locuitori<sup>15</sup> din județele Suceava, Neamț, Botoșani, dar și din Ucraina. Pasageri potențiali sunt din zona business, turiști sau persoanele care lucrează în afara țării.

**Figura 48. Zona de captare a Aeroportului Internațional Suceava**



**Sursa: Aeroportul Internațional Ștefan cel Mare Suceava**

Pentru a crește traficul de pasageri, aeroportul a fost închis între ianuarie 2014 și octombrie 2015 pentru modernizare și extindere. Pista de beton a fost asfaltată și extinsă, s-a construit un turn de control nou și s-a introdus un sistem de aterizare instrumentală.

Caracteristicile tehnice ale Aeroportului Internațional Ștefan cel Mare Suceava sunt următoarele:

- Pistă nouă de aterizare/decolare - lungime de 2460m și lățime de 45m, acostamente 2X7,5m, cu PCN (Pavement Classification Number) = 110 F/C/W/T;
- Căi de rulare modernizate - lungime de 120m, lățime de 23m cu acostamente, și PCN = 110 F/C/W/T;
- Platformă de îmbarcare/debarcare modernizată - lungime de 275.5 m, lățime de 113.5m și PCN = 73 R/A/W/T;
- Turn de control nou cu o înălțime de 19,15m și o suprafață de 629,80 m<sup>2</sup>.
- Sistem de balizaj modernizat - CAT II.
- Servicii de înaltă calitate oferite - creșterea numărului de procesare a pasagerilor până la 200 de persoane/oră.

<sup>15</sup> Master Plan General de Transport, pagina 313, 2014 AECOM



**Figura 49. Terminalul Aeroportului Internațional Suceava**

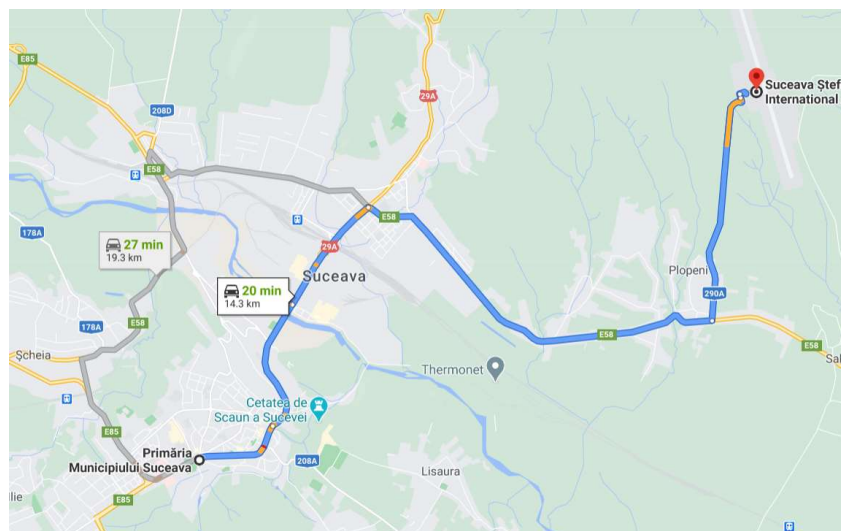


Sursa: Wikipedia

Aeroportul Suceava este amplasat în orașul Salcea, pe drumul E58, la o distanță de 12 km către est de centrul orașului și la 30,5 km de municipiul Botoșani.

Din centrul municipiului Suceava se poate ajunge la aeroport cu mașina sau în regim de transport public. Aeroportul nu este inclus în aria de acoperire a transportului public local, firma TRANS CM asigurând cursele de transport la un interval de 1 oră, între ora 4:00 și 23:00, pe ruta 171 (Obcini - Gara Burdujeni - Aeroport). Călătoria cu transportul public din centrul orașului către aeroportul din Suceava este de aproximativ 1 oră, față de 20 minute cu mașina. Înființarea a unor noi linii de transport public care să lege aeroportul de toate cartiere municipiului, ar ajuta la o mai bună accesibilitate a acestuia.

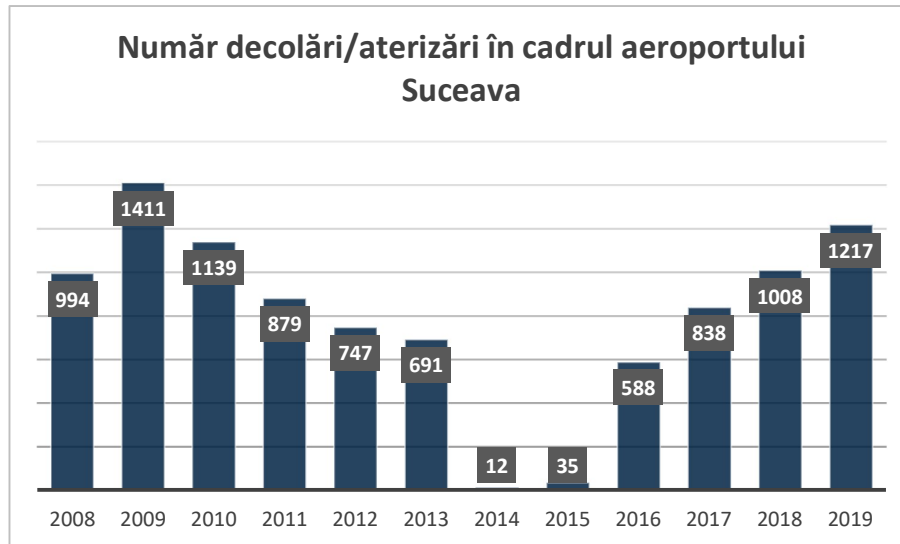
**Figura 50. Timpul parcurs până la aeroport cu mașina**



Sursa: Google Maps

Aeroportul Suceava a înregistrat un trend descrescător în ceea ce privește numărul de zboruri din 2008 până în 2013, iar după lucrările de renovare numărul de zboruri a crescut constant până în 2019. Cei mai mulți pasageri au fost transportați în anul 2018 conform figurilor de mai jos.

**Figura 51. Număr decolări/aterizări în cadrul Aeroportului Internațional Suceava**



Sursa: Politică urbană a României. Prelucrare indicatori: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Pandemia SARS COV-2 din 2020 a însemnat o reducere semnificativă a traficului aerian internațional. În aprilie 2020, după instituirea carantinei în municipiul Suceava, majoritatea curselor dinspre și spre Germania și Anglia au fost anulate.

Reducerea traficului pe aeroportul din Suceava a creat, conform CJ Suceava, pierderi de 6 milioane de lei. În același timp, cheltuielile pentru adaptarea la pandemia au pus o presiune suplimentară pe bugetul aeroportului și a trebuit să accepte ajutoarele de stat acordat de Guvernul României 16. Situația s-a ameliorat pe perioada sezonului de vară, ca urmare a relaxării restricțiilor de circulație.

Între 1962 și 2001 singura cursă regulată a fost către București și a fost operată de TAROM. După redeschiderea aeroportului în 2015, aceeași cursă către București a fost reluată tot de către TAROM.

În prezent, TAROM și WizzAir sunt companiile care operează curse regulate către destinații precum București, Londra, Doncaster/Sheffield, Dortmund, Memmingen Milano, Roma sau Viena.

În ciuda contextului actual provocat de pandemia SARS COV-2, CJ Suceava a investit 3,3 milioane de euro pentru extinderea terminalului cu un spațiu de 1.400 de metri pătrați care să îmbunătățească capacitatea de handling a aeroportului la 300 de pasageri pe oră. De asemenea, aeroportul va continua extinderea parcărilor și conexiunile de transport cu Suceava prin crearea a două drumuri de acces dinspre Burdujeni și Dumbrăveni.

În pofida provocărilor apărute din cauza pandemiei SARS COV-2, Aeroportul Internațional Suceava este esențial pentru dezvoltarea economică a Regiunii Nord Est. Aeroportul poate crește mobilitatea populație din zonă și potențialul turistic, dar este necesară o mai bună conectare cu orașul Suceava.

<sup>16</sup> [Gazeta de Sud](#)

## INFRASTRUCTURA PENTRU DEPLASĂRI NEMOTORIZATE

În spațiul public accesibil se desfășoară trei categorii de activități: necesare, opționale și sociale. Fiecare dintre acestea necesită asigurarea unor aspecte minime. Prioritatea presupune abordarea etapizată a facilităților necesare celor trei tipuri de activități. Prima categorie, *activitățile necesare*, include sarcinile zilnice uzuale, cum ar fi mersul la serviciu, la școală sau la cumpărături. Aceste activități ar avea loc pe orice tip de vreme și pe tot parcursul anului, participanții fiind condiționați de deplasare pentru a-și asigura subzistența. A doua categorie, *activitățile opționale*, apare atunci când există dorința de a efectua aceste activități și când sunt create condițiile de mediu favorabile participării la acestea. Exemplele includ plimbările, deplasările pentru mișcare fizică, activitățile de timp liber. Spre deosebire de activitățile necesare, este puțin probabil ca activitățile opționale să aibă loc atunci când condițiile de mediu nu sunt prielnice. Frecvența activităților opționale depinde, de asemenea, de calitatea spațiului public: în zonele urbane dense în care calitatea spațiului public este limitată, activitățile opționale sunt reduse la minim, dar într-un mediu construit de calitate activitățile opționale au loc cu frecvență ridicată. A treia categorie, *activitățile sociale*, apare atunci când oamenii se întâlnesc și socializează. Acest tip de activități includ copiii care se joacă, conversațiile între cunoscuți sau trecătorii care se recunosc reciproc. Aceste activități sunt adesea de natură spontană și pot avea loc într-o mare varietate de spații publice. Aceste activități evoluează frecvent din activități din primele două categorii, întrucât oamenii din același spațiu se întâlnesc, chiar dacă pentru timp scurt. În mod similar cu activitățile opționale, activitățile sociale sunt condiționate de starea fizică a spațiului public. În orașe fără o calitate ridicată a mediului construit, activitățile sociale vor avea un caracter superficial, întrucât multe interacțiuni, cum ar fi a vedea și a auzi alte persoane, pot fi clasificate doar ca sociale.

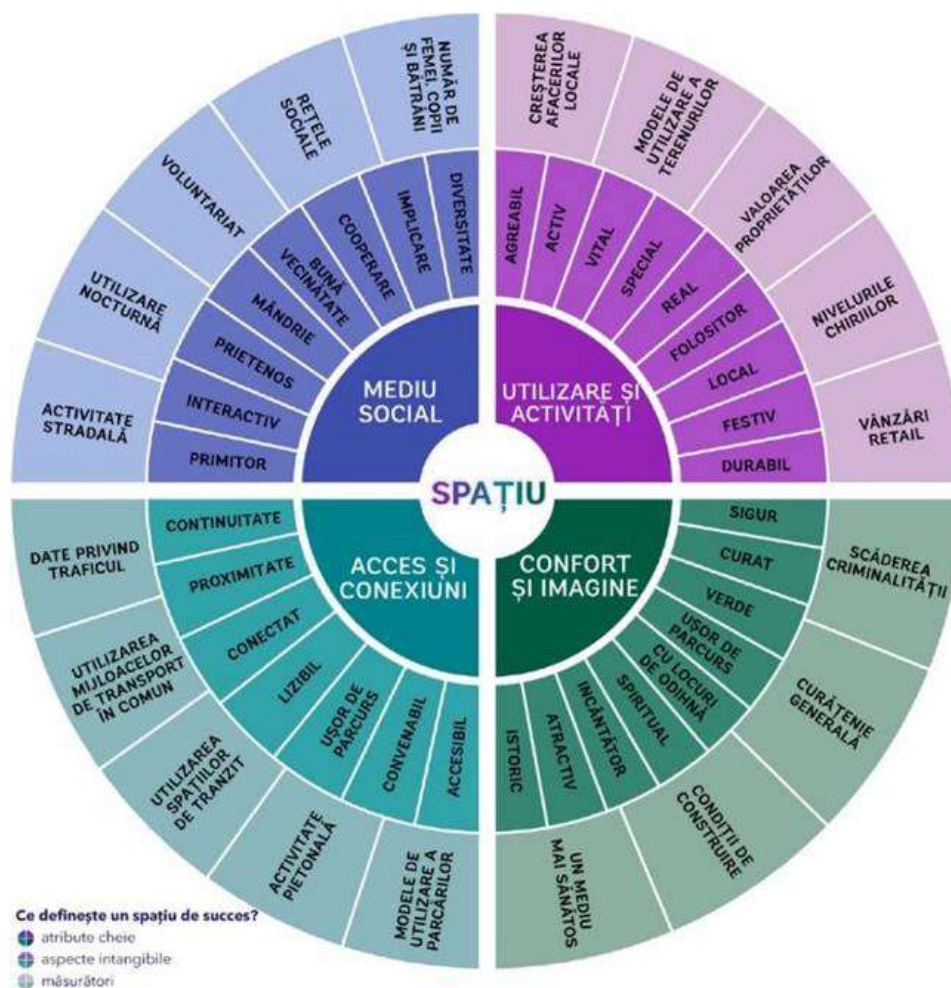
Un spațiu public de calitate, indiferent că are un caracter tranzitoriu sau de coagulare, respectă 12 criterii de calitate. Primele trei se referă la elementele de bază pentru activități necesare, următoarele șase fac referire la cele opționale, iar ultimele trei la cele sociale:

**Tabel 5. Criterii de calitate pentru spațiile publice**

Tipuri de activități	Criterii de calitate
<b>Activități necesare</b>	1. Protejează împotriva traficului și a accidentelor: traversări sigure, elemente de separare față de traficul de viteze mari.
	2. Protejează împotriva agresiunilor: mobilier urban familiar, deschiderea fațadelor spre spațiul public, funcțiuni deschise non-stop, iluminat public la scara umană.
	3. Protejează împotriva aspectelor senzoriale neplăcute: elemente verticale de protecție împotriva vântului și a curentului, elemente orizontale care protejează față de ploaie și ninsoare, separatoare care oferă protecție față de frig sau căldură, elemente pentru protecția față de poluarea fonică, olfactivă, auditivă și praf.
<b>Activități opționale</b>	4. Oferă opțiuni pentru diverse tipuri de mobilitate: lățime suficientă pentru deplasarea pietonală, fațade cu o estetică pozitivă, lipsa obstacolelor pe traseu, suprafețe continue, accesibilitate nediscriminatorie.
	5. Oferă oportunități pentru oprire și staționare: limite atractive și funcționale, locuri prestabilite pentru stat, obiecte pentru sprijinire, fațade cu detalii care invită la stat.
	6. Oferă oportunități pentru a șede: obiecte destinate pentru șezut, perspective favorabile spre puncte de interes, opțiuni comerciale și necomerciale pentru șezut, oportunități pentru odihnă și așteptare
	7. Oferă oportunități de vizibilitate: distanțe vizuale rezonabile, perspective interesante și neobținute, orientare facilă, iluminat nocturn.

	<p>8. Oferă oportunități pentru a vorbi și pentru a fi ascultat: limite pentru a reduce nivelul zgomotului în spațiul public, aranjamente ale mobilierului pentru a încuraja comunicarea.</p> <p>9. Oferă oportunități pentru joacă și activități fizice, prin stabilirea unor suprafețe și amenajări dedicate, posibilitatea de a organiza activități temporare (comerciale, culturale, comunitare).</p>
<b>Activități sociale</b>	<p>10. Dimensionarea la scara umană: dimensiunile clădirilor și spațiilor în relație cu scara umană în ceea ce privește simțurile, mișcarea, dimensiunea și comportamentul.</p>
	<p>11. Oferă oportunități pentru a beneficia de elementele pozitive ale climatului: deschiderea spre soare, umbrirea, protecția față de vânt.</p>
	<p>12. Oferă calități estetice și experiențe senzoriale pozitive prin design și detalieri de calitate, materiale de calitate, perspective favorabile spre clădiri iconice, experiențe senzoriale bogate: arbori, plante, apă.</p>

Figura 52. Elemente definitorii pentru un spațiu public de succes



Sursa: Prelucrare date Project for Public Spaces, 2020

La nivel european, transportul motorizat atinge un nivel ridicat, iar până în 2050 se estimează o creștere de 42% a transportului rutier de pasageri, fiind un semn bun pentru economia europeană.

Acest lucru, însă, va pune o presiune destul de mare pe rețeaua de transport și, de asemenea, pe mediul înconjurător. Un angajament clar al Pactului Ecologic European este ca transportul să devină drastic mai puțin poluant, în acest sens fiind necesară dezvoltarea accelerată a combustibililor alternativi durabili (inclusiv biocombustibili avansați), hidrogen verde și electromobilitate în transport, precum și furnizarea și stocarea durabilă de energie.

Carta Albă a Transporturilor în UE, adoptată în 2011, propune reducerea progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional. În mediile urbane, promovarea deplasărilor nemotorizate au ca efect reducerea aglomerației în trafic, a zgomotului, a impactului asupra mediului și îmbunătățirea calității vieții. Politicile care au un efect pozitiv pentru promovarea deplasărilor nemotorizate includ: îmbunătățirea trotuarelor și a rețelei de piste pentru biciclete; sisteme de închiriere publice sau private a bicicletelor; dezvoltarea spațiului public și a clădirilor în funcție de pietoni; măsuri de calmare a traficului, îmbunătățirea peisajului stradal, reducerea vitezei în trafic, restricționarea accesului vehiculelor și realocarea spațiului destinat mașinilor; educarea publicului privind siguranța în trafic sau programe de promovare a deplasărilor nemotorizate; parcări pentru biciclete integrate în sistemul de transport public; politicile de parcări ale orașului.

Mijloacele de transport verde, precum folosirea bicicletelor, a transportului în comun, a vehiculelor electrice, a mașinilor hibrid, a vehiculelor cu mai mulți ocupanți (carpooling) pot fi adoptate de tot mai mulți cetățeni în viața de zi cu zi. Mersul pe jos este modul principal de deplasare pentru o mare parte a populației și are un efect benefic asupra mediului și a sănătății oamenilor. Deși reprezintă o cotă modală importantă, deplasările pietonale sunt fragmentate de traficul rutier și de ocuparea trotuarelor cu parcare mașinilor.

Etapele pentru a implementa un sistem de mobilitate durabilă au în vedere o creștere graduală a cantității și calității facilităților oferite pentru pietoni și bicicliști. Primii pași se referă la conversia străzilor în pietonale, implementând proiecte pilot în zonele centrale și cele cu densitate ridicată din cartiere sau în zonele cu o concentrare ridicată a activităților în spațiul public. Pot exista mai multe tipuri de abordări, manifestate prin limitările impuse mijloacelor de transport: limitarea completă sau parțială a accesului autoturismelor, mijloacelor de transport în comun, oportunitățile oferite deplasărilor cu bicicleta. Importantă este, în aceste circumstanțe, creșterea incrementală a suprafețelor pietonale și unirea acestora în rețele complete la nivelul orașului. Un al doilea pas, care presupune o activitate continuă, se referă la reducerea treptată a numărului de locuri de parcare din zona centrală a orașului, cu o rată de 2-3% anual. Spațiul eliberat se transformă în piețe publice mici, oferind oportunități pentru creșterea calității spațiului public. Aceste operațiuni sunt realizate în același timp cu procese de reglementare care oferă o scară diminuată a mediului construit și, astfel, posibilitatea de a limita prezența vântului în lunile nefavorabile reci. Scara umană este, de asemenea, un obiectiv urmărit prin reglementarea unui raport favorabil între suprafețele vitrate și cele opace ale fațadelor, precum și o tratare deosebită a unor elemente ale clădirilor sau obiectelor de mobilier urban. Pentru a asigura prezența locuitorilor în spațiul public este necesară o politică de dispersie eficientă a locuirii în spațiul urban, avantajând, acolo unde este cazul, funcțiunile mixte împreună cu locuirea. În interiorul cartierelor, etapa următoare vizează realizarea amenajărilor care permit deplasarea pietonală sau cu bicicleta a elevilor la școală sau dinspre școală spre locuințe. În ceea ce privește rețeaua comercială, este necesară facilitarea păstrării teraselor active chiar și în timpul iernilor, prin metode specifice de încălzire. Pentru mobilitatea pe distanțe medii, orașele înființează noi piste sau benzi dedicate pentru biciclete, amplasate în locul unor locuri de parcare eliminate. Acestea funcționează complementar cu sisteme de parcare și bike-sharing amplasate oportun în relație cu punctele de maximă activitate și atractivitate.

Conform *Ghidului de Reabilitare a Spațiilor Publice Urbane*<sup>17</sup>, spațiul urban este fundalul interacțiunilor sociale care au loc pe parcursul deplasărilor, influențând deplasările pedestre prin calitatea fondului construit și a spațiului public. O distanță de 5 minute de parcurgere pe jos este considerată distanța

---

<sup>17</sup> Banca Mondială, Ghid de reabilitare a spațiilor publice urbane, 2020

pe care oamenii sunt dispuși să o parcurgă înainte de a opta pentru a conduce automobilul propriu. Bazată pe viteză medie de mers, o plimbare de 5 minute reprezintă o rază de 400 m. Această regulă este utilizată pentru a calcula ariile de acoperire ale stațiilor de transport public, sau pentru a determina accesibilitatea destinațiilor în interiorul cartierelor – dotările, atracțiile. Această rază de parcurgere este de obicei calculată în jurul unui centru comunitar sau a unei funcțiuni cum ar fi o piață publică, o școală, o conglomerare administrativă, în general spații în care găsim o concentrare socială și comercială. În urbanism, distanța de 5 minute este rezonabilă pentru a determina accesibilitatea serviciilor publice, devenind un element de cuantificare a cât de ușor este de parcurs o comunitate. În realitate, trama stradală, aspectul și configurarea trotuarelor, factorii de mediu, sentimentul de siguranță, afectează viteza de parcurgere a unui spațiu.

Planul Urbanistic General aflat în curs de actualizare evidențiază necesitatea unei mai bune conectări a celor două părți ale orașului, cea nordică și cea sudică, și implicit a structurii și tramelor lor stradale, prin traversarea râului și a căii ferate cu unul sau mai multe poduri, pasaje și pasarele pietonale și/sau carosabile. În acest sens podul de cale ferată deja existent ar trebui completat cu o extindere tip pasarelă pietonală. Similar, podul de susținere a rețelei de termoficare poate fi integrat într-o structură de artă inginerescă și o amenajare peisagistică („o instalație”) care să cuprindă un pod sau pasarelă pietonală și pentru biciclete. Este remarcată, de asemenea, necesitatea îmbunătățirii gradului de accesibilitate fizică a zonei industriale (în prezent, dezafectată și sub-utilizată sau convertită în zone comerciale, dar o zonă cu un real potențial în dezvoltarea viitoare a municipiului), prin extinderea, completarea și reabilitarea străzilor deja existente care deservesc parțial zona; și anume la est de axul principal al orașului Strada Energeticianului, strada de-a lungul Râului Burdujeni, Strada Dimitrie Loghin, Strada Traian Popovici (ultimele două drumuri de pământ) și la vest de axul principal al orașului străzile din zona Shopping City Suceava, Strada Grigore Alexandru Ghica și Strada Nicolae Iorga. Având în vedere caracterul complex al reliefului și posibilitatea deschiderii spre cursul de apă, se evidențiază necesitatea includerii Râului Suceava în structura orașului prin dezvoltarea unui circuit de loisir și agrement care dispune de zone și trasee pietonale și de piste de biciclete. Un exemplu pozitiv este darea în funcțiune, în 2012, a primelor două parcuri subterane din municipiul Suceava, construite cu fonduri europene prin Programul Operațional Regional. Acestea eliberează spații publice care au fost utilizate pentru amenajare ca suprafețe pietonale, în plină zonă centrală a municipiului.

Un spațiu public care face obiectul unui proces de reabilitare în prezent este malul drept al râului Suceava, pentru care este propusă înființarea unui parc (spațiu verde), prin proiectul Revitalizarea spațiului public urban - Municipiul Suceava, cod Smis 129478.

**Figura 53. Proiect de reabilitare a malurilor râului Suceava**



**Sursa: Primăria Municipiului Suceava**

Totuși, propunerile acestui proiect sunt deconectate de rețeaua majoră nemotorizată și nu asigură o circulație eficientă între puncte de interes din oraș. În perspectiva unui program de regenerare a malurilor, de anvergură, acest spațiu ar trebui să devină un conector al noilor funcțiuni cu apa.

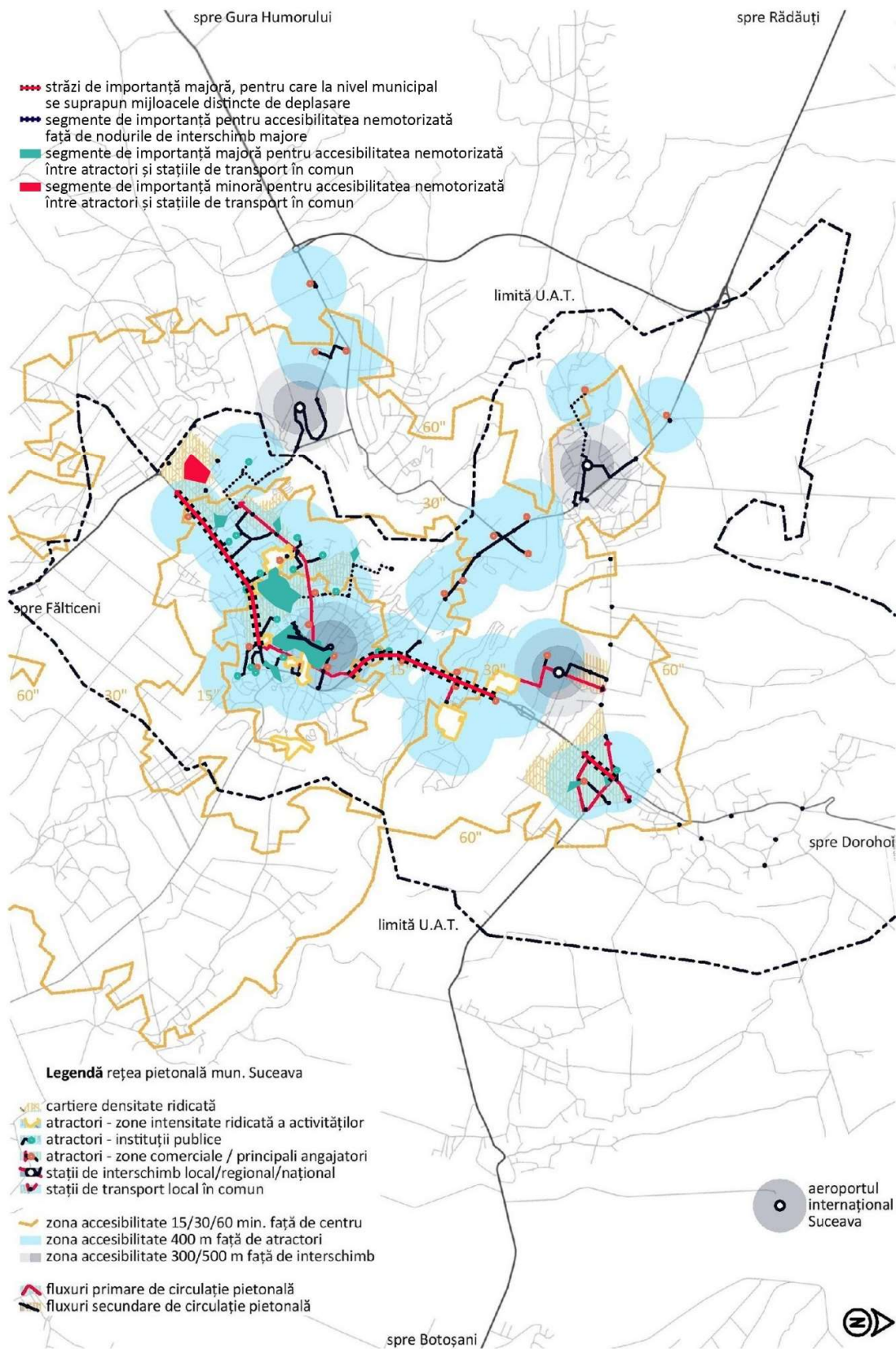
Administrația implementează în acest timp un proiect de reabilitare a traseelor de circulație pietonală și a pistelor velo, precum și perdele de vegetație de protecție față de intemperii a acestui coridor de mobilitate urbană integrată. Există propuneri, de asemenea, din partea OAR Filiala NE, de a conecta zona centrală de Cetate și Uzina de apă, precum și viitoarea zonă de agrement de-a lungul râului Suceava. Studiile realizate de aceeași organizație profesională prezintă necesitatea de a pietoniza strada Curtea Domnească făcând trimitere la amprenta zonei centrale comerciale vechi. Specificul orașului se manifestă și în zonele din proximitatea unităților de cult cu valoare patrimonială și comunitară specifică, așa cum este zona în care este situată Mănăstirea Sfântul Ioan sau cea din proximitatea Catedralei Sfântul Dumitru. În ceea ce privește accesibilitatea în cartiere, observațiile se referă la posibilitățile de deplasare și la calitatea amenajărilor care pot compensa accesibilitatea la marile spații urbane de recreere. Un fapt pozitiv este prezența unor spații care pot dobândi caracter public, așa cum sunt curțile bisericilor sau curțile instituțiilor educaționale. Sunt constatate și probleme în ceea ce privește calitatea unor proiecte implementate utilizând finanțare externă, așa cum sunt Victor Babeș, Aleea Dumbrăvii sau Plevnei. Parcursul pietonal în aceste cartiere este distinct, se observă faptul că odată cu depărtarea de centru se produce și o scădere a calității trotuarelor, care nu oferă condiții propice de accesibilitate pentru persoane cu dizabilități. Se constată lipsa covoarelor tactile, necesare cel puțin la trecerile de pietoni și în zona instituțiilor, precum și semaforizarea sonorizată în conformitate cu prevederile Normativului pentru accesibilizarea spațiului public urban.

Un potențial încă nevalorificat este cel al spațiilor verzi aflate între zona centrală și nucleele locuite în imediata proximitate. Aceste spații verzi se constituie într-o centură verde interioară, cu potențial de a asigura necesitățile de recreere sau accesibilitate ale locuitorilor. Astfel de exemple sunt de la zona Parcului Tătărași, Șipote, Statuie sau Cetate, până la dealul din sudul Uzinei de apă și cea a pădurii Zamca. Dealul pădurii Zamca este considerat, de altfel, propice pentru accesibilitate nemotorizată către zona Selgros sau Iulius Mall, însă diferența de nivel poate fi compensată doar prin mijloace alimentate electric.

Pentru a face orașul mai ușor de parcurs cu mijloace nemotorizate, comunitatea locală consideră necesară implementarea următoarelor măsuri:

- Amenajarea și dotarea zonelor pietonale cu mobilier urban pentru odihnă și recreere;
- Înlocuirea dalelor cimentate cu pavele pentru zonele pietonale, sporind calitatea spațiului public în zone de interes;
- Asigurarea unui nivel minim de siguranță și securitate printr-un sistem de iluminat public, îngrădire cu garduri de protecție, monitorizare cu sistem video;
- Amenajări pentru persoanele cu dizabilități prin adaptarea bordurilor, reducerea diferențelor de nivel și implementarea unor dispozitive tactile.
- Crearea rețelelor pietonale și ciclabile pentru vizitarea monumentelor istorice.

**Figura 54. Accesibilitate pietonală în Suceava**



Sursa: Prelucrare date cu caracter general, suport openstreetmap.org



Alte probleme evidențiate de documentațiile deja aprobate în municipiul Suceava se referă la:

- amploarea scăzută a unor sisteme alternative de transport – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;
- accesibilitate redusă, lipsa sistematizării traficului rutier și pietonal în zonele adiacente piețelor din municipiul Suceava;
- necesitatea unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni etc.);
- deficiențe în asigurarea circulației pietonale între puncte de interes din zona centrală;
- pentru facilitarea mersului pe jos – mai ales pentru distanțe scurte și ca mod de deplasare zilnică – este evidențiată necesitatea modernizării infrastructurii pietonale prin reabilitarea trotuarelor, amenajarea și asigurarea continuității acestora acolo unde nu există, precum și creșterea gradului de siguranță și confort în deplasare prin asigurarea unei bune lizibilități, vizibilități și marcări a spațiilor de deplasare destinate pietonilor în raport cu zona carosabilă;
- se pune problema, de asemenea, a unor amenajări nesatisfăcătoare pentru pietoni (probleme de siguranță circulației la trecerile pentru pietoni, trotuare în stare necorespunzătoare, amenajări necorespunzătoare pentru zonele pietonale periferice, zone pietonale neadaptate pentru persoanele cu dizabilități, lipsa unui sistem coerent, integrat de circulație pietonală);
- este evidențiată necesitatea pentru crearea unui sistem coerent și integrat de circulație pietonală prin reabilitarea trotuarelor, crearea acestora acolo unde lipsesc, amenajarea acestora cu bănci pentru odihnă;

**Figura 55. Pietonal în zona centrală a municipiului Suceava**



Sursa: e-suceva.ro

- se constată lipsa sau calitatea redusă a traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.

Pentru acestea, sunt propuse măsuri diverse:

- elaborarea unui studiu de încărcare pietonală a trotuarelor și de adaptare a dimensiunilor acestora în funcție de gradul de încărcare;
- crearea de trasee pietonale care să lege obiectivele turistice (Ordinul Arhitecților din România, filiala Nord-Est a identificat o serie de astfel de trasee);
- crearea de străzi exclusiv pietonale, de exemplu în zona centrală Strada Ștefan cel Mare și Mihai Viteazu;
- creșterea condițiilor de accesibilitate și mobilitate, în condiții de siguranță, la nivelul polului de dezvoltare, prin crearea și reabilitarea obiectivelor de intervenție specifice infrastructurii stradale pietonale și de transport public;
- crearea și dezvoltarea infrastructurii de transport alternativ (velo și pietonal);
- construirea / modernizarea / reabilitarea pistelor și traseelor pentru bicicliști și a infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete, reabilitare trotuare, creare trasee pietonale etc.);
- realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale și stradale, cu prioritizare în funcție de zonă și resurse financiare necesare;
- amenajarea traseelor turistice la monumentele istorice prin crearea de rețele pietonale și ciclabile pentru vizitarea acestora.

*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*<sup>18</sup> remarcă faptul că spațiul pietonal este cea componentă de bază a spațiului public care îl face locuibil. Zonele pietonale trebuie să fie dimensionate suficient de generos încât să permită atât mobilitatea, cât și întreprinderea unor activități de petrecere a timpului liber și pentru a susține în general ideea de atractivitate a spațiului public. Partea neobstrucționată a unui trotuar este destinată mișcării. Un trotuar trebuie extins pentru a include zone de ședere, vegetație, infrastructură și alte elemente. Caracterul și parametrii spațiali ai trotuarelor ar trebui bazate pe ideea generală de spațiu locuibil. Aceste obiective nu pot fi îndeplinite, spre exemplu, dacă se configurează un trotuar ca spațiu rezidual de-a lungul unei străzi cu circulație auto, care satisface doar parametrii minimali impuși de normele de proiectare. Lățimea unui trotuar trebuie decisă în concordanță cu tipul de stradă și densitatea urbană a zonei respective. În acele locuri care au un potențial sporit de a concentra activități, un trotuar este în mod uzual mai lat decât acolo unde concentrarea nu este atât de mare.

Prezența arborilor contribuie substanțial la calitatea spațiului și a mediului înconjurător. Când se realizează dimensionarea străzilor, trebuie luate în considerare spații pentru rânduri de arbori. Aceste alei trebuie să se conformeze infrastructurii tehnice și rețelei de utilități existente. Selecția speciilor de arbori trebuie adaptată în funcție de condițiile de mediu locale. Următorii factori trebuie avuți în vedere atunci când se evaluează condițiile locale de mediu: înălțimea și tipul clădirilor, conceptul istoric și local și calitatea zonei de înrădăcinare. Este posibil să se realizeze alei de arbori și pe străzi înguste de până la 12-14 m lățime și trebuie ținut cont de faptul că gradul de confort al pietonilor trebuie să rămână la un anumit standard.

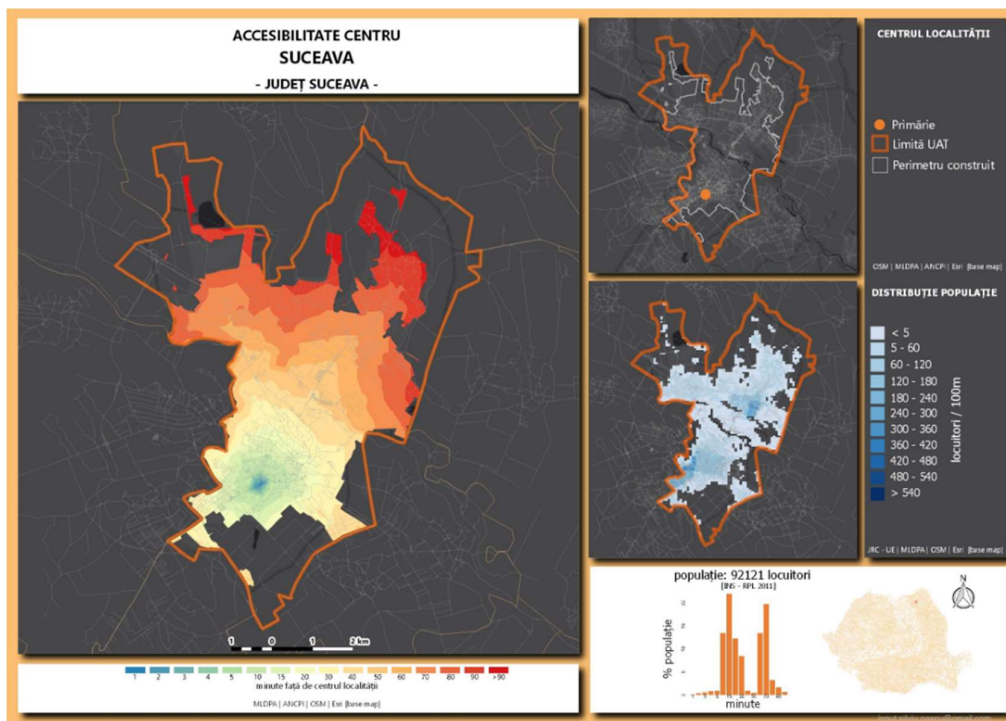
Interacțiunile care sunt importante pentru viața orașului se întâmplă la limita dintre spațiul public și privat. În consecință, dacă se dorește o îmbunătățire a calității spațiului public, zona de fronturi necesită de asemenea reabilitare. Un front stradal activ înseamnă că acolo se întâmplă mișcare, atât în interiorul, cât și în exteriorul clădirilor, și că serviciile, businessurile, cafenelele și restaurantele sunt

<sup>18</sup> Banca Mondială, *Politica Urbană a României*, 2020

localizate acolo. Cu alte cuvinte, spațiul din interiorul clădirilor este direct și permanent conectat cu spațiul public, atât din punct de vedere vizual, cât și fizic (ocazional, la nivel operativ). Trotuarul poate fi astfel utilizat pentru terasele cafenelelor, pentru vitrine, bănci etc. Lățimea acestor tipuri de spații trebuie să corespundă cu intensitatea la care este utilizat frontul. Orașul are nevoie să susțină activ dezvoltarea relațiilor de lungă durată. Un front activ contribuie la vitalitatea economică și la valorificarea spațiilor și aduce împreună atât interesele publice, cât și pe cele comerciale. În acest scop, trebuie îmbunătățit procesul de obținere a autorizațiilor atât din punct de vedere administrativ, cât și din punct de vedere financiar. Pe străzile importante, unde frontul este lipsit de viață, trebuie întâi depistate motivele care au dus la acest fapt. Cauzele funcționării defectuoase pot include existența traficului auto, lipsa sau calitatea slabă a spațiilor pietonale. Modalitățile de a îmbunătăți calitatea străzilor, lățimea trotuarelor și reducerea traficului trebuie identificate în vederea reabilitării străzii.

În Municipiul Suceava este de apreciat posibilitatea de a accesa dotările minime necesare în zona centrală, printr-o rețea continuă dedicată mobilității pietonale nemotorizate. Limita Unității Administrativ-Teritoriale cuprinde, însă, un decupaj din relațiile imediate față de centrul municipiului. Astfel, localități învecinate precum Șcheia sau Ipotești se află la o distanță relativ egală față de cartierul cu densitate ridicată Burdujeni. Se remarcă faptul că amplasarea centrului socio-economic al localității excentric față de centrul geometric al acesteia determină o dezvoltare bipolară, cu o relație de dependență administrativă a cartierului Burdujeni, dar cu o economie și un sistem de spații publice propriu, aferent stației de cale ferată. Un nucleu independent este și cel format în jurul stației Ițcani, în relație mai bună cu zona Burdujeni decât cu centrul localității.

**Figura 56. Accesibilitatea pietonală față de centrul municipiului Suceava**

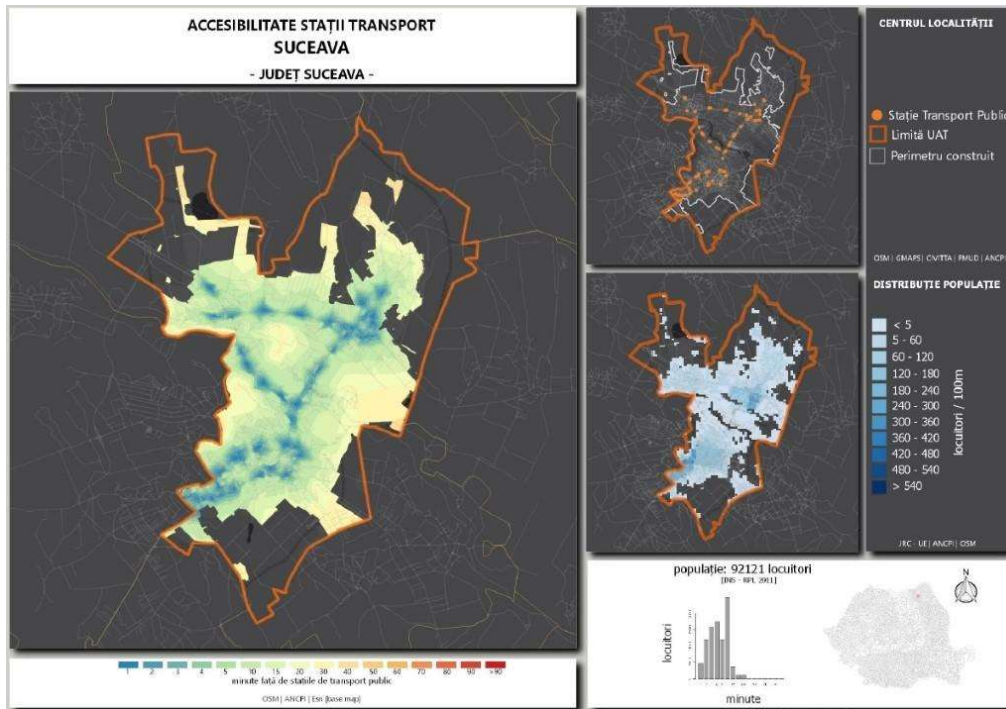


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane-harti/>

Persoanele care folosesc transportul public au tendința să meargă pe jos mai mult, de aceea accesul facil la stațiile de transport public are un rol important în promovarea deplasărilor pietonale. Conform studiului *Pedestrian Safety, Urban Space and Health*, există o legătură directă între încurajarea

mersului pe jos și eficiența sistemului de transport public<sup>19</sup>. De asemenea, accesul către stațiile de transport public trebuie să fie făcut prin trotuare cât mai directe și fără obstacole. Majoritatea populației din Suceava este la mai puțin de 10 minute de o stație de transport public, însă accesul facil este considerat la 5 minute – 400 de metri.

**Figura 57. Accesibilitate stații de transport în Suceava**



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare Indicatori Urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane-harti/>

Identificarea zonelor în care este necesară îmbunătățirea mobilității pietonale urmează în acest document următorii pași:

Din perspectiva activităților necesare:

- Identificarea atractorilor: zona centrală pietonală, zone active (conform GoogleMaps), interschimburile cu rețele de rang superior (județean, regional, național, internațional), zone comerciale, instituții educaționale, primele societăți comerciale în clasamentul numărului angajaților, cu razele de accesibilitate de 400 de metri aferente.
- Identificarea stațiilor de transport local în comun care se află în interiorul razelor de 300 și 500 m față de acestea.
- Trasarea celor mai facile legături între stațiile de transport în comun și atractorii cei mai apropiați.
- Trasarea rețelelor pietonale principale care îndeplinesc simultan necesitatea de accesibilitate pentru mai mulți atractori.
- Identificarea relațiilor de mobilitate (automobile personale, transport în comun) între localitatea nucleu a zonei urbane funcționale.
- Propuneri de îmbunătățire a accesibilității pietonale în localitățile aparținătoare zonei urbane funcționale, pentru o mai bună conectivitate cu localitatea nucleu.

<sup>19</sup><https://www.oecd.org/publications/pedestrian-safety-urban-space-and-health-9789282103654-en.htm>

Din perspectiva activităților opționale:

- Identificarea spațiilor verzi (scururi, parcuri, grădini publice) și trasarea razelor de 400 / 800 m, în funcție de suprafața acestora.
- Trasarea străzilor pe care este necesară prioritizarea accesibilității pietonale până la spațiile verzi.
- Evidențierea zonelor urbane în care este necesară suplimentarea spațiilor verzi în lipsa accesibilității față de acestea.

Din perspectiva activităților sociale:

- Propuneri pentru asigurarea calității minime a spațiilor publice de coagulare (piațete publice, buzunare aferente străzilor, străzi comerciale, spații verzi).

**Figura 58. Spații publice cu rol de coagulare în Suceava**



Sursa: Ghid de reabilitare a spațiilor publice, 2018

*Ghidul pentru reabilitarea spațiilor publice* evidențiază tipurile de spații publice cu rol de coagulare, care au rol de a genera rețele pietonale de accesibilitate pe raza de 400, respectiv 800 de metri. Aceste

raze corespund unor distanțe pietonale de câte 5, respectiv 10 minute. Spațiile respective pot fi spații verzi de tip parc, scuar sau grădină publică, centre de cartier, piețe agroalimentare sau suprafețe pietonizate.

Suceava profită de particularitatea care a determinat apariția sa ca important centru administrativ, fiind așezată într-o zonă colinară. Dezvoltarea orașului se realizează policentric, dispersat și distanțele din centru spre periferie presupun mai mult de 60 de minute de mers pe jos. De asemenea, această particularitate determină și dificultatea în accesibilitatea cu bicicleta, fiind necesare mijloace electrice pentru deplasările de mai lungă distanță (între nucleele mari construite). Pentru o calitate ridicată a vieții este necesară dezvoltarea dotărilor și serviciilor în fiecare nucleu urban și complementaritatea cu mijloace de transport în comun eficiente în deplasarea pe distanțe lungi.

Viziunea pentru mobilitatea pietonală în municipiul Suceava este: un oraș în care mediul construit este integrat armonios în mediul natural, în care fiecare unitate urbană oferă condițiile propice pentru o calitate ridicată a vieții în comunitate și necesitățile pentru deplasări lungi în localitate și în localitățile aparținătoare Zonei Urbane Funcționale sunt asigurate cu mijloace sustenabile de transport în comun.

Bicicleta este una dintre alternativele principale de înlocuire a mașinii personale pe distanțe scurte, în general de până în 7 km, datorită costurilor mici de achiziție și a beneficiilor pentru mediul înconjurător. Încurajarea deplasărilor cu bicicleta se face prin dezvoltarea infrastructurii relevante, precum crearea de piste de biciclete și a parcărilor, dar și promovarea conștientizării în rândul celorlalți participanți la trafic despre nevoia de a crea un mediu sigur pentru bicicliști.

Proiectul de ORDIN pentru aprobarea Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete <sup>20</sup>, elaborat de MDLPA, diferențiază traseele pentru biciclete dintr-o rețea și le clasifică în două niveluri:

- *Traseele principale care au o funcție de conectare la nivel de oraș sau de regiune. Ele conectează principalele destinații dintr-o localitate sau centrele localităților unele de altele, în afara zonei construite; rețeaua principală este formată din trasee principale;*
- *Traseele secundare care au rolul de preluare a fluxurilor la nivelul zonei construite. Traseele locale secundare nu sunt incluse în rețea pentru că, cel mai adesea, aceasta nu este formată din infrastructură dedicată bicicletei. Pentru aceste rute se folosesc în special măsuri de calmare a traficului, reducerea vitezei traficului motorizat sau devieri de trafic.*

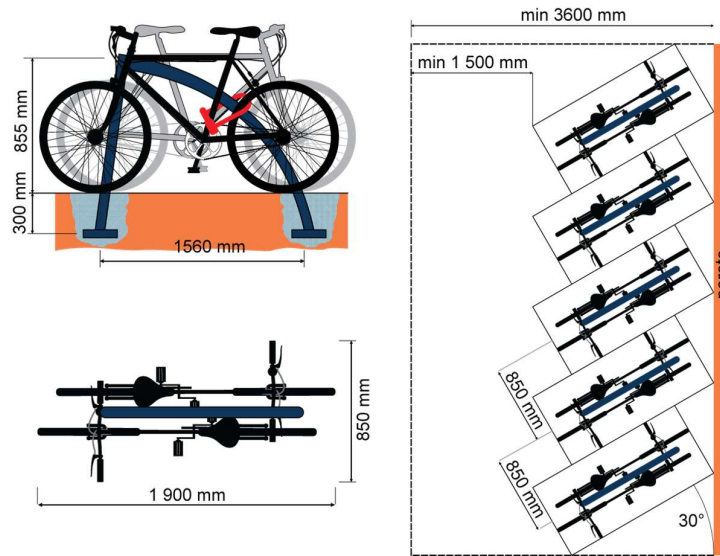
Ghidul oferă o bază informativă solidă pentru tot ceea ce presupune proiectarea și dezvoltarea unor infrastructuri pentru biciclete la standardele ISO 1848/7 în diferite zone de mobilitate și este menit să stea la baza oricărei astfel de investiții.

Crearea unor spații de parcare pentru biciclete în stațiile de transport public, gări, zonele rezidențiale și la locurile de muncă este o măsură importantă pentru încurajarea acestui tip de deplasare. Directiva revizuită a UE (844/2018) cu privire la Eficiența Energetică a Clădirilor menționează faptul că statele membre trebuie să aibă în considerare „politici coerente pentru clădiri și o planificare urbană soft și verde” care să permită crearea unor parcări pentru bicicletele electrice și a vehiculelor pentru persoane cu dizabilități. Mai mult, legea 250/2020 citată în ghidul descris mai sus, prevede construcția a minim 10 parcări pentru bicicletă complete cu mijloace de siguranță în fața tuturor instituțiilor publice din România.

---

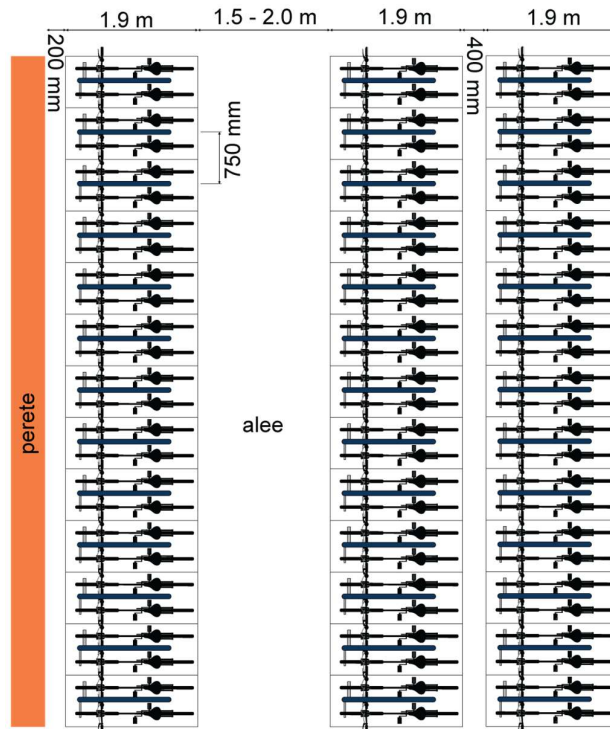
<sup>20</sup> <https://www.mlpa.ro/pages/proiectordinaprobareaghidproiectareinfrastructurabiciclete>

**Figura 59. Model de amplasare rasteluri parcări biciclete pentru puncte intermodale sau unități de învățământ cu o nevoie de 10-20 locuri**



Sursa: Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, MLPDA

**Figura 60. Model de amplasare rasteluri parcări biciclete pentru noduri intermodale sau zone de birouri cu o nevoie de peste 20 locuri de parcare**



Sursa: Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, MLPDA

Studiile care analizează relația dintre politicile de parcare și parcul auto privat arată faptul că existența unor locuri de parcare ieftine în apropierea locuinței, 155 metri fiind distanța maximă de confort, promovează folosirea mașinii pentru distanțe scurte. Crearea unui număr minim de parcări pentru

biciclete în punctele cheie ale orașului ar încuraja oamenii din oraș să treacă pe acest mod de transport în detrimentul mașinii personale.

Cu privire la facilitățile pentru deplasarea cu bicicleta, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă abordează următoarele aspecte (sub raportul problemelor și propunerilor):

- necesitatea unei mai bune conectări a celor două părți ale orașului, cea nordică și cea sudică, și implicit a structurii și tramelor lor stradale, prin traversarea râului și a căii ferate cu unul sau mai multe poduri, pasaje și pasarele pietonale și/sau carosabile. În acest sens podul de cale ferată deja existent ar trebui completat cu o extindere tip pasarelă pietonală. Similar, podul de susținere a rețelei de termoficare poate fi integrat într-o structură de artă inginerască și o amenajare peisagistică („o instalație”) care să cuprindă un pod/pasarelă pietonală și pentru biciclete;
- nevalorificarea potențialului peisagistic al Râului Suceava datorită accesibilității scăzute a acestuia (există doar câteva drumuri de pământ sau industriale care conduc la firul de apă) și a mascării sale între situri industriale neutilizate și parțial dezafectate. Necesitatea includerii Râului Suceava în structura orașului prin dezvoltarea unui circuit de loisir / agrement care dispune de zone și trasee pietonale și de piste de biciclete;
- lipsa pistelor de biciclete – abordarea prin trasarea unei dungii pe trotuar nu este viabilă, lipsind continuitatea acestora;

**Figura 61. Piste de bicicletă amenajate pe trotuarele Bulevardului 1 Mai**



**Sursa: Observare directă**

- se constată necesitatea pentru crearea de piste de biciclete funcționale;
- în ceea ce privește mobilitatea, prin prisma PAED, pe lângă intervențiile de infrastructură care implică construirea unei centuri a orașului, de extindere a străzilor principale prin adăugarea de benzi, crearea de piste pentru biciclete și optimizarea transportului public, principala măsură privește promovarea vehiculelor electrice.



- se constată existența unor sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;
- atât în ceea ce privește autoritatea publică locală, cât și din perspectiva reacțiilor cetățenilor, se constată existența preocupărilor pentru crearea unei rețele destinate circulației bicicletelor, prin delimitarea unor benzi pe trotuarele principalelor artere rutiere (lungime de aproximativ 15 km);
- rețeaua ciclabilă existentă la nivelul municipiului Suceava nu oferă un grad de siguranță și accesibilitate necesar utilizării în mod frecvent a bicicletelor. Traseele ciclabile amplasate pe trotuar au fost realizate prin trasarea unui marcaj liniar alb despărțitor care separă zona pentru biciclete de cea pentru pietoni - lățimea zonei pentru biciclete este de 1m. Această soluție adoptată în realizarea rețelei pentru biciclete nu s-a dovedit a fi una eficientă și nici una încurajatoare pentru utilizarea bicicletei ca mod de deplasare zilnică deoarece, adesea, piste sunt obturate de prezența diferitelor obiecte de mobilier urban (stâlpi de iluminat, pubele, indicatoare rutiere etc.) sau sunt blocate de autoturisme parcate. De asemenea, sunt necesare realizarea de centre de tipul „Bike sharing”;
- se propune amenajarea unor intermodale de tipul „Parchează și Călătorește” (“Park and Ride”) – presupune existența a cel puțin două moduri de transport fiind realizat astfel transferul de la automobil (utilizat pentru deplasări pentru distanțe lungi) la transportul public local/biciclete/tren și invers.
- printre problemele identificate se numără amenajări nesatisfăcătoare pentru bicicliști (piste pentru biciclete realizate pe trotuar cu o lățime relativ mică, rețea discontinuă, nu acoperă zonele de interes – monumente istorice, zona centrală, traseu spre zonele comerciale, nu există infrastructură de închirieri biciclete);
- se constată necesitatea pentru reamenajarea și extinderea rețelei actuale pentru biciclete prin realizarea de piste sau benzi pe partea carosabilă și pietonală și, de asemenea, conectarea zonelor rezidențiale cu centrele de interes ale orașului;
- este constatată ca fiind necesară realizarea centrelor de consolidare a mărfurilor (centre de distribuție) – realizarea distribuției prin preluarea mărfurilor de pe tiruri, pe mijloace de transport de mică capacitate/durabile (furgonete, biciclete cargo);
- se pune problema achiziționării de biciclete electrice și realizare sistem de încărcare a acestora prin panouri fotovoltaice;
- există un proiect deja demarat, „Electromobilitate – vehicule electrice pentru o municipalitate verde” ce are în vedere creșterea numărului de vehicule electrice și a bicicletelor electrice în cadrul parcului auto al municipalității, precum și crearea infrastructurii de încărcare a acestora.

Per total, este remarcată axioma conform căreia comunicarea dintre autoritățile locale și comunitatea de bicicliști este un element esențial în crearea unei infrastructuri de mobilitate alternativă durabilă care să permită îmbunătățirea calității vieții în oraș.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava conține următoarele măsuri care trebuie implementate în perioada următoare, în domeniul mobilității alternative:

- Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor:
  - Amenajarea infrastructurii care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. Se propune amenajarea pistelor de bicicletă pe Aleea Cetății, Bdul Academician Vasile Grecu, Bdul 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 Viteazu, Str. Mihail Kogălniceanu, Str. Mircea Septilici, Str. Mitropoliei, Str. Nicolae Bălcescu, Str. Nicolae Iorga, Str. Nicolae Labiș, 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;

**Figura 62. Calea Unirii – zona industrială. Zonă nefavorabilă, în prezent, deplasării pietonale și cu bicicleta**



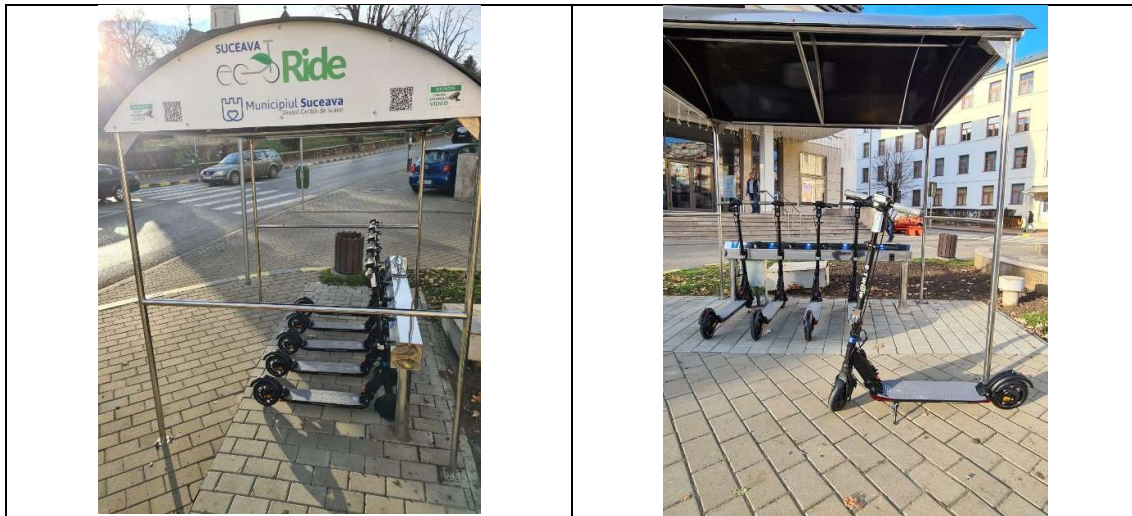
**Sursa: Observare directă**

- Aceste piste de biciclete se propune a fi integrate cu cele existente;
- Se vor asigura următoarele condiții: delimitarea benzilor ciclabile de cele destinate autovehiculelor prin elemente separatoare vizibile, semnalizarea benzilor ciclabile cu indicatoare speciale, separarea fizică de traficul motorizat printr-o bordură, realizarea pe trotuar, la nivelul acestora, fără a diminua suprafața lor.
- Realizarea unor trasee pietonale:
  - Traseu dedicat pietonilor între obiectivele turistice și de pelerinaj ale municipiului: Cetatea de Scaun – Biserica Domnițelor – Biserica Sf. Dumitru – zona pietonală Ștefan cel Mare – Muzeul Bucovinei, amenajat și marcat distinct.
- Amenajare unor zone dedicate exclusiv deplasărilor pietonale:
  - Propunerea implementată în zona centrală a Municipiului Suceava reorganizează traficul pe Strada Ștefan cel Mare și pe infrastructura rutieră de legătură între Piața Centrală și Strada Ștefan cel Mare. Extinderea zonei dedicate pietonilor restricționează zona destinată autovehiculelor, cu excepția celor de aprovizionare și pentru urgențe.
- Implementarea unui sistem de închiriere de biciclete de tip bike-sharing:
  - Propunere implementată în zona centrală, la capătul traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătorilor.
- Amenajarea unor zone cu prioritate pentru pietoni (shared space – spații partajate, reglementări de tip zonă rezidențială):
  - Propunere implementată în cartierele Cuza Vodă, Zamca, Mărășești, George Enescu, cu prioritizarea pietonilor și a bicicletelor.

Primăria Municipiului Suceava a testat alternative ecologice de transport pentru cetățenii municipiului și pentru turiștii care vizitează orașul prin ultimele programe europene implementate. În acest context, Municipiul Suceava a achiziționat 50 de trotinete electrice, 50 de licențe software – RideSharing, 12 standuri de încărcare și 12 copertine pentru acestea. Din totalul standurilor, 4 dintre

ele au câte 10 porturi de andocare/încărcare, iar celelalte 8 au câte 5 porturi de andocare/încărcare, în total, fiind disponibile 80 de locuri pentru încărcarea trotinetelor.

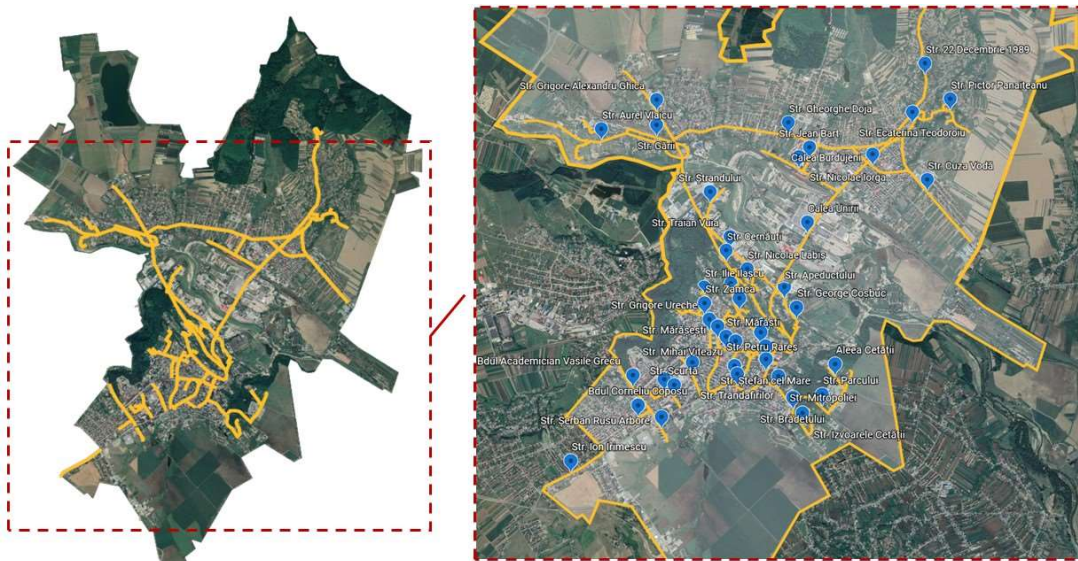
**Figura 63. Standuri pentru trotinete electrice**



**Sursa: Primăria Municipiului Suceava**

Din totalul de 12 standuri achiziționate, 4 standuri cu capacitate de 10 porturi sunt amplasate la Primăria Municipiului Suceava, pe Esplanadă, la Cetate și în Burdujeni - Parcul Copilului, iar celelalte 8 standuri cu capacitate de 5 porturi sunt amplasate în Obcini – lângă spațiul de joacă nou amenajat, în zona George Enescu – Parcare Dorna, în fața Centrului de Tradiții, în parcul de pe Mărășești, în fața magazinului Bucovina, în Parcul Central, în fața Centrului Cultural al Municipiului Suceava și în parcarei Zonei de Acordare Tătărași. Ca urmare a consultărilor realizate de către Primăria Municipiului Suceava, sunt propuse traseele pentru piste de bicicletă reprezentate în figura de mai jos.

**Figura 64. Trasee pentru piste de bicicletă propuse**



**Sursa: PMUD Suceava**

Continuând analiza cu privire la sintaxa spațiului public urban, harta de mai jos simulează o persoană ce ar merge pe jos și ar vrea să ajungă din oricare punct la orașului în oricare alt punct al orașului, parcurgând distanțe de maxim 800 m (10 minute de mers pe jos) de la origine.

Această analiză de alegere „locală” evidențiază principalele zone cu potențial ale orașului care pot să atragă localizarea serviciilor și a centrelor comerciale. Aceste spații au potențialul de a deveni zone centrale de interes al municipiului, însă caracteristicile de design urban ale acestora pot limita sau bloca potențialul de dezvoltare.

În Suceava, întreaga rețea arată un nivel foarte ridicat de dependență de centrul orașului. Asta se întâmplă deoarece sub centrele nu sunt bine conectate la rețeaua stradală generală, dar și din cauza lipsei unor rute alternative diferite față de rutele principale.

**Figura 65. Accesibilitate Municipiul Suceava - Scară Locală 800 m**



**Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021**

La 400 de metri sau 5 minute de mers pe jos, figura de mai jos evidențiază centrul orașului, dar și Bulevardul George Enescu și Calea Unirii în partea de nord. Pe lângă aceasta, simularea la o scară de 400 m, oferă informații importante despre potențialul urban al unor cartiere de a deveni subcentre ale municipiului. Astfel, toate zonele evidențiate pe harta de mai jos, pot deveni centre de interes. În lipsa unor conexiuni mai bune între spațiile din oraș, actuala zonă centrală va prelua tot stresul accesibilității.

**Figura 66. Accesibilitate Municipiul Suceava - Scară Locală 400 m**



**Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021**

Noul pod peste râul Suceava cât și noua conexiune spre Botoșani vor avea un nivel mediu de accesibilitate precum poate fi observat în figura de mai jos. Aceasta înseamnă că noua conexiune poate ajuta la devierea unei părți a fluxului de circulație din centrul orașului dar totuși nu va oferi o conexiune mai bună spre partea de nord a orașului pentru a reduce presiunea asupra bulevardelor evidențiate cu roșu.

**Figura 67. Cum este afectata accesibilitatea și fluxurile de circulație de noul pod peste râul Suceava**

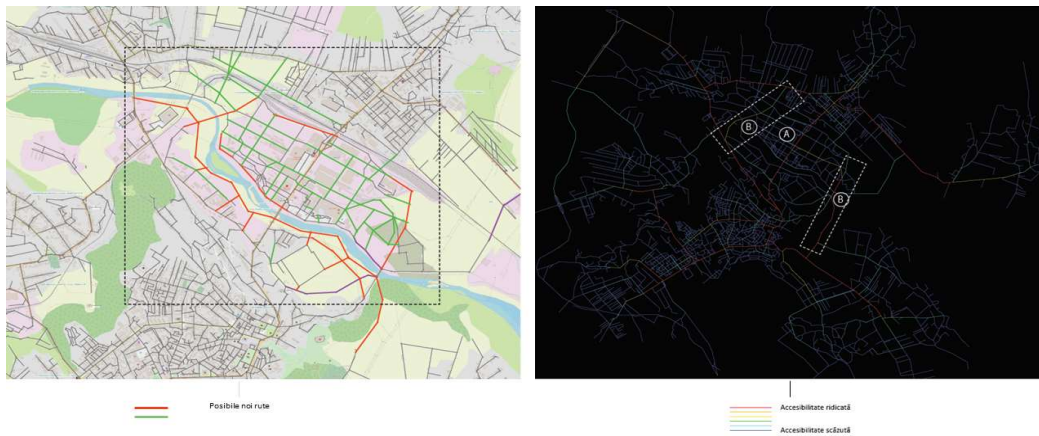


**Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021**

Pentru a crea o rețea mai permeabilă a municipiului dar și pentru a dezvolta un nivel mai ridicat de accesibilitate pentru noul pod peste râul Suceava poate fi analizat impactul extinderii rețelei actuală

de străzi. Figură de mai jos, prezintă o posibilă extindere a rețelei actuale și rezultatele pe care această extindere le-ar putea avea. Astfel, zonele marcate cu portocaliu reprezintă posibilele rute ce ar conecta mai eficient albia râului cu actuala rețea stradală, iar liniile marcate cu verde au fost gândite pentru crearea unui spațiu urban mult mai penetrabil, dar și pentru a crea o nouă rețea urbană care să faciliteze o mai bună conexiune între partea de nord și partea de sud al municipiului. Se poate observa că la o scară globală, pasajele marcate B devin mult mai accesibile.

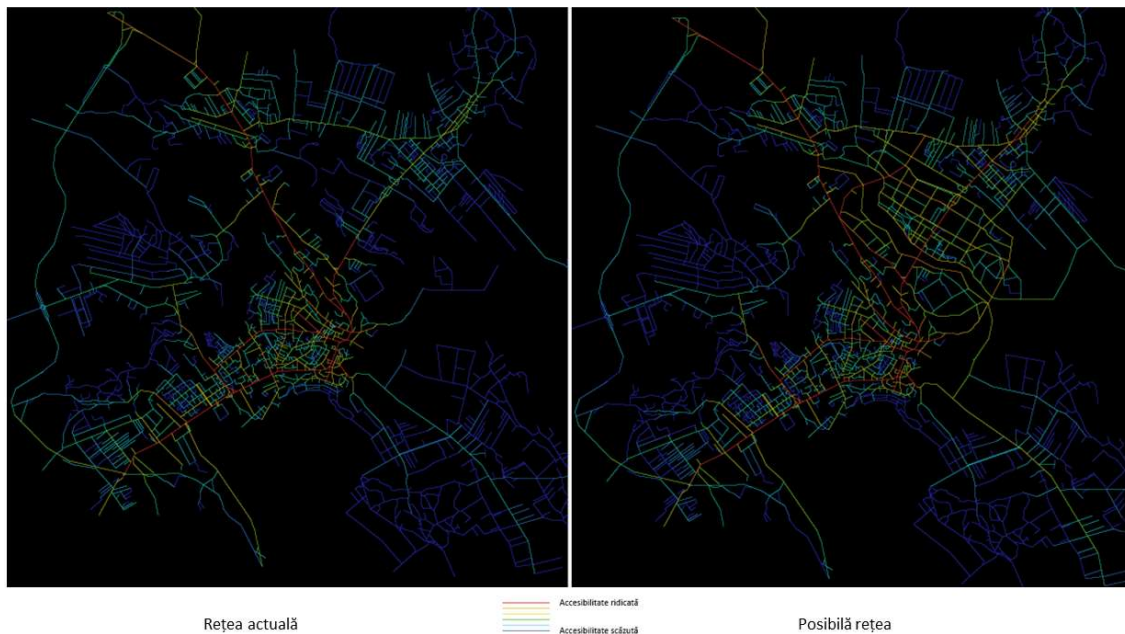
**Figura 68. Posibilele noi rute în actuala rețea stradală și efectul acestora**



Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021

De asemenea, la o scară globală, noua rețea urbană ar crește permeabilitatea urbană și ar distribui tiparele de mișcare printr-o țesătură urbană mai densă, atenuând astfel stresul din centrul orașului.

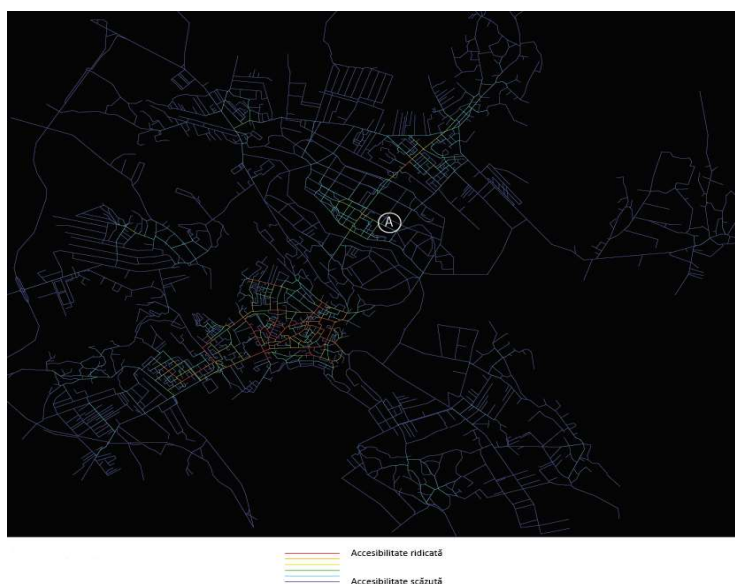
**Figura 69. Nivel accesibilitate la scară globală - Rețea actuală vs posibilă rețea**



Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021

La o scară de 800 m, zonă marcată cu A are potențialul de a ajunge un nou subcentru al municipiului, precum poate fi observat în figura de mai jos.

**Figura 70. Posibile noi rute în actuala rețea stradală și efectul acestora la o scară de 800 m - Apariția unui nou subcentru al municipiului din punct de vedere al accesibilității**



**Sursa: Raport Space Syntax Romania, Ianuarie 2021**

În continuare sunt prezentate o serie de măsuri aplicabile mobilității nemotorizate în general, în întregul oraș, configurate în funcție de zona unde sunt implementate.

Pentru Străzile de Legătură (Categorie a II-a)

Străzile de Legătură preiau traficul de pe străzile colectoare. Acestea pot conține benzi de acostament pentru staționare sau parcare. Numărul benzilor, în momentul actual, este de patru (două pe fiecare sens de mers). Încadrarea străzilor de legătură este în Categoria a II-a, conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.

Aceste tipuri de străzi conțin cel puțin următoarele elemente:

- Pomi amplasați pe marginea străzii, cu rol de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului (*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*<sup>21</sup>);
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric.

Pentru Străzile Colectoare (Categorie a III-a)

Străzile Colectoare sunt cele mai întâlnite și locuite/construite străzi. Majoritatea au două benzi de circulație (o bandă pe fiecare sens). Unele din aceste străzi au acostament, pe o parte sau pe ambele părți, pavat parțial sau total, continuu sau întrerupt în lungul străzii. Încadrarea străzilor colectoare este în Categoria a III-a, conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.

Aceste tipuri de străzi conțin cel puțin următoarele elemente:

- Pomi amplasați pe marginea străzii, cu rol de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului (*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*<sup>22</sup>);

<sup>21</sup> Banca Mondială, Politica Urbană a României, 2020

<sup>22</sup> Banca Mondială, Politica Urbană a României, 2020

- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric;
- În situații cu spațiu limitat, unde există o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri;
- O lățime de 1.75 m – lățimea pentru pista de bicicliști, când se află de-a lungul unei zone cu parcare laterală;
- Este necesară asigurarea a doar 6.00 m (2 x 3.00 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum ridicat de trafic. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal.

#### Pentru Străzile de Folosință Locală (Categorica a IV-a)

Străzile de Folosință Locală sunt străzi cu trafic foarte redus, asigură accesul la locuințe și la servicii curente. Aceste străzi trebuie să asigure accesul mașinii de salubritate și cea a pompierilor. Aceste tipuri de alei auto sunt încadrate legal ca străzi de Categoria IV-a, conform Ordinului nr. 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.

Aceste tipuri de străzi conțin cel puțin următoarele elemente:

- Pomi amplasați pe marginea străzii, cu rol de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului (*Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane*<sup>23</sup>);
- Alternarea poziționării zonelor de parcaje contribuie la calmarea traficului, eliminând culoarele care sunt lungi și în linie dreaptă;
- În situații cu spațiu limitat, unde există o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri;
- Eliminarea marcajelor rutiere pe străzile cu trafic scăzut, unde circulația auto se realizează cu viteză foarte redusă, iar vehiculele împart același spațiu;
- Este necesară asigurarea a doar 5 m (2 x 2.50 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum de trafic foarte redus. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal;
- Este necesară asigurarea a doar 4.00 m pentru carosabil și biciclete pe o stradă obișnuită cu sens unic. Banda pentru biciclete poate avea sens opus. Ea nu afectează traficul auto.

#### Pentru intersecții și traversări

Intersecțiile și traversările sunt zonele în care apar cele mai multe conflicte între modurile distincte de transport. Trecherile de pietoni presupun asigurarea unor condiții minime de siguranță în intersecții și în proximitatea stațiilor de transport în comun. În interiorul cartierelor, este necesară prioritizarea traversării pietonilor prin treceri în apropierea serviciilor esențiale sau recreative (farmacii, spitale, magazine alimentare, stații de transport în comun, spații verzi etc.), precum și în zonele mediane unde cerințele de traversare sunt semnificative.

Elementele fundamentale ale unor traversări sigure presupun utilizarea elementelor verticale pentru a delimita extensiile de bordură sau refugiile mediane, scurtarea distanței de trecere și reducerea vitezei prin redistribuirea sau îngustarea benzilor destinate vehiculelor și aplicarea marcajelor sau impedimentelor constructive pentru a delimita spațiul pietonal și pentru a spori vizibilitatea de trecere.

Elementele fundamentale ale unor traversări sigure presupun utilizarea elementelor verticale pentru a delimita extensiile de bordură sau refugiile mediane, scurtarea distanței de trecere și reducerea

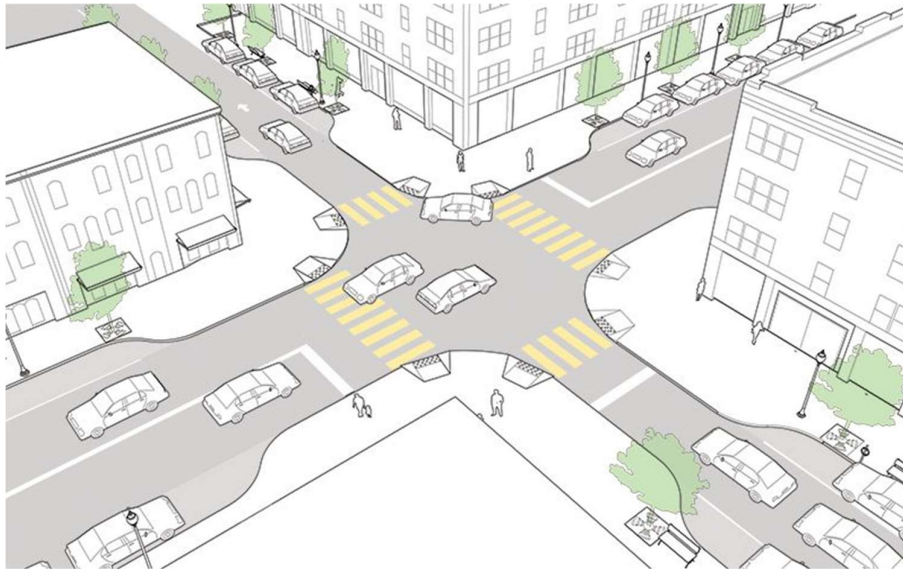
<sup>23</sup> Banca Mondială, Politica Urbană a României, 2020



vitezei prin redistribuirea sau îngustarea benzilor destinate vehiculelor și aplicarea marcajelor sau impedimentelor constructive pentru a delimita spațiul pietonal și pentru a spori vizibilitatea de trecere:

- În intersecțiile între străzi de categorii diferite se propune îngustarea carosabilului (de la 4 la două benzi) pentru a permite continuitatea rețelei pietonale și realizarea racordurilor între cota trotuarelor și cea a carosabilului.
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric – aceasta poate deveni punctul de traversare lesnicioasă. În zonele cu traversări mediane se impune realizarea unor amenajări pentru ridicarea cotei carosabilului la cea a trotuarului, pentru a obliga autoturismele să încetinească și a prioritiza mobilitatea pietonală. Este esențială amplasarea unei insule intermediare, de lățime suficientă pentru a permite staționarea temporară a unei persoane adiacente unei biciclete.

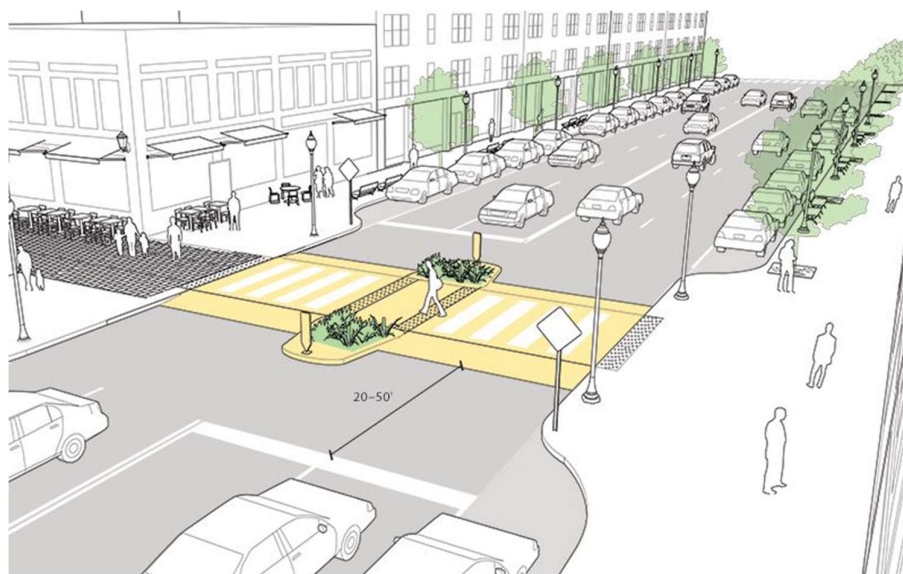
**Figura 71. Traversări în intersecții – Propunere de diminuare a lățimii suprafeței carosabile**



Sursa: NACTO Urban Street Design Guide

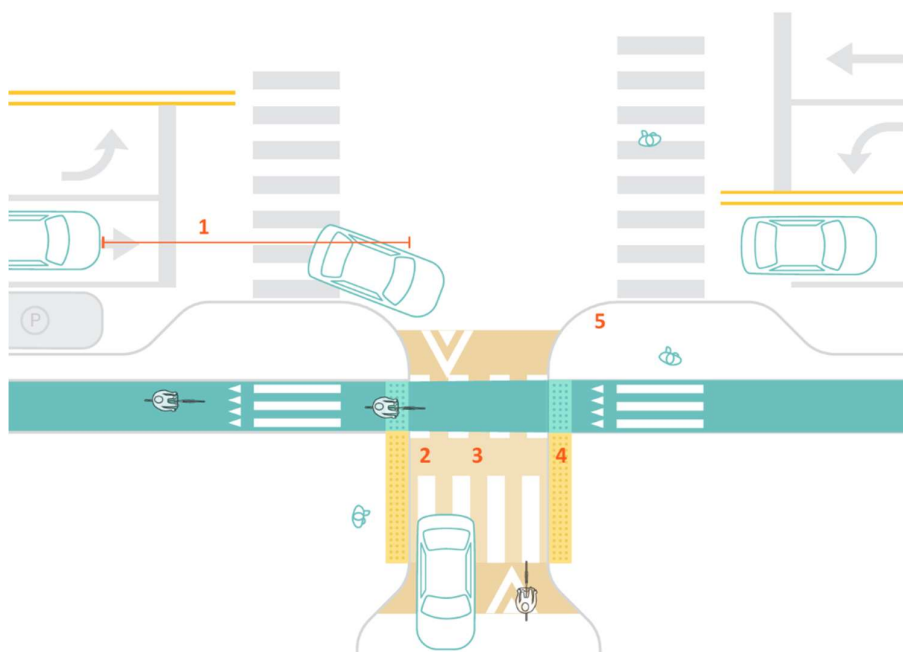
- Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric – aceasta poate deveni punctul de traversare lesnicioasă. În zonele cu traversări mediane se impune realizarea unor amenajări pentru ridicarea cotei carosabilului la cea a trotuarului, pentru a obliga autoturismele să încetinească și a prioritiza mobilitatea pietonală. Este esențială amplasarea unei insule intermediare, de lățime suficientă pentru a permite staționarea temporară a unei persoane adiacente unei biciclete.

**Figura 72. Traversări mediane – Propunere de ridicare a cotei carosabilului la cea a trotuarului**



Sursa: NACTO Urban Street Design Guide

Figura 73. Traversări la intersecția între străzi principale și străzi secundare



Legendă: 1 - lățime de asigurare și virare, 2 – continuitatea pistei de bicicletă, 3 – ridicarea cotei carosabilului până la cea a trotuarului, 4 – elemente de semnalizare pentru persoane cu deficiențe de vizibilitate, 5 – extinderea trotuarului în carosabil și propunerea unei zone mai largi destinate siguranței pietonilor

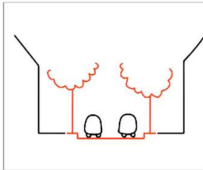
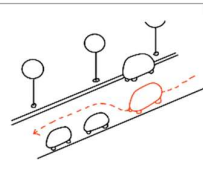
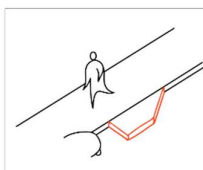
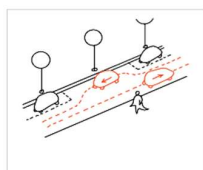
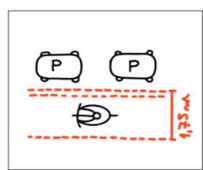
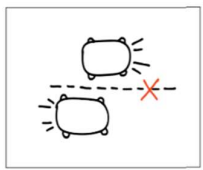
Sursa: NACTO Urban Street Design Guide

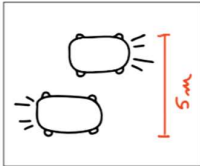
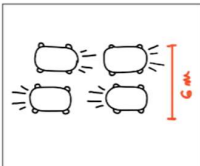
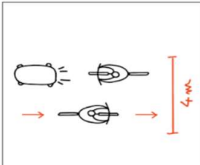
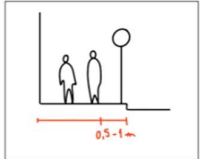
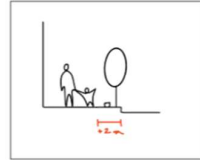
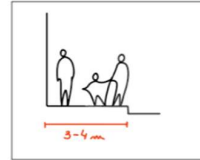
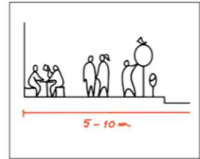
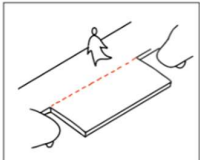
- La intersecția între străzi de categorii diferite, cu precădere între străzi de categoriile II-III, respectiv III-IV, se propune realizarea unei elevații a carosabilului la nivelul trotuarului, permițând continuitatea pistelor de biciclete, a marcajelor tactile pentru persoanele cu dizabilități și extinzând zona de asigurare din partea șoferului automobilului în viraj.


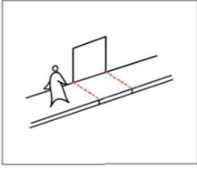
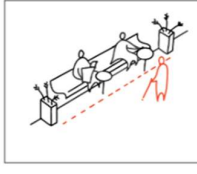
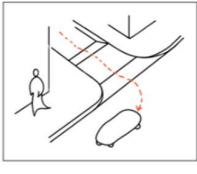
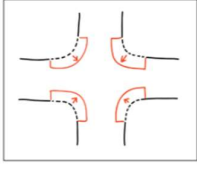
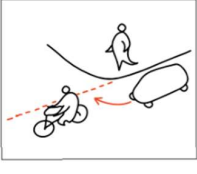
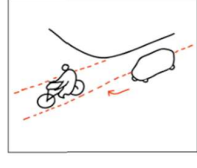
Piețele publice sunt eminate pietonale, cu posibilitatea accesului bicicletelor (diferențiere între deplasarea în viteză și cea lentă a acestora din urmă). O piață este, de asemenea, definită de calitatea limitelor ei, de felul în care arată clădirile din jur și de cât de mult este construit între aceste limite (în

raport cu cât este de deschisă). Piețele tradiționale ale zonelor istorice și compacte ale unui oraș, definite de clădirile care le înconjoară, sunt, de obicei, printre spațiile publice de cea mai înaltă calitate. Piețele care sunt traversate de un drum aglomerat suferă din punctul de vedere al felului în care sunt percepute și din cel al calității. Calitatea unei piețe este, de asemenea, dependentă de proporțiile ei (de exemplu raportul suprafeței și al înălțimii clădirilor din jur). Nu ar trebui să existe bariere în calea mișcării naturale a pietonilor. Structurile de dimensiuni reduse și copacii pot crea o tranziție plăcută de la nivelul străzilor până la înălțimile clădirilor din jur.

**Tabel 6. Măsuri propuse în funcție de tipul de spațiu public**

	Ideograme	Măsuri	II	III	IV	IT	PP
1		Pomii amplasați pe marginea străzii au rolul de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului.	x	x	X		x
2		Alternarea poziționării zonelor de parcaje poate ajuta la calmarea traficului, eliminând culoarele care sunt lungi și în linie dreaptă.			X		x
3		Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație, realizată nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric.		x		X	
4		În situații cu spațiu limitat, unde există o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri.		x	X		
5		Asigurarea unei lățimi de 1.75 m – lățimea pentru pista de bicicliști, când se află de-a lungul unei zone cu parcare laterală.		x			
6		Eliminarea marcajelor rutiere pe străzile cu trafic scăzut, unde circulația auto se realizează cu viteză foarte redusă, iar vehiculele împart același spațiu.			X		

7		Este necesară asigurarea a doar 5 m (2 x 2.50 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum de trafic foarte redus. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal.				X	
8		Este necesară asigurarea a doar 6.00 m (2 x 3.00 m) – străzile cu dublu sens, pentru volum ridicat de trafic. Rămâne, astfel, spațiu suplimentar pentru suprafețele necesare deplasării nemotorizate și spațiilor verzi în profilul stradal.				x	
9		Este necesară asigurarea a doar 4.00 m pentru carosabil și biciclete pe o stradă obișnuită cu sens unic. Banda pentru biciclete poate avea sens opus. Ea nu afectează traficul auto.					X
10		Pentru trotuare trebuie alocat spațiu fiecărui element fizic ce poate perturba fluxul pietonal. Pentru semnele de circulație este nevoie de un spațiu tampon de 0,5 / 1 m.	x	x		X	
11		Pentru a separa trotuarul de un spațiu verde, trebuie alocată o bandă de cel puțin 2 m zonei plantate, pentru ca aceasta să permită dezvoltarea unei vegetații consistente.	x	x		X	
12		O dimensiune a trotuarului pentru un flux mediu de oameni se încadrează între 3 și 4 m.	x	x		X	
13		În cazul în care pe trotuar au loc activități diverse (cafenele, fluxuri pietonale, spațiu verde), acesta trebuie să aibă o lățime între 5 și 10 m.	x	x		X	
14		Dacă un trotuar este bordat de parcări, este necesară realizarea unor spații intercalate mai ample, pentru a fragmenta limita creată de mașinile parcate.	x	x		X	

15		În parcurgerea spațiului public este necesară instalarea mobilierului urban ce activează fațadele prin încurajarea unor popasuri spontane.	x	x	X	
16		Pentru a îmbunătăți calitatea spațiului public se recomandă renunțarea la orice tip de întreruperi ale căilor de trafic pietonal.	x	x	X	
17		Zonele de relaxare și terasele situate de-a lungul unui traseu pietonal trebuie să țină cont și de necesarul de spațiu pentru persoanele cu dizabilități locomotorii. Totuși, delimitările nu trebuie să interfereze cu circulația pietonilor.	x	x	X	
18		Trecerile în cazul străzilor cu trafic redus pot fi diminuate dacă o parte a carosabilului este ridicată la cota trotuarului.	x	x	X	X
19		Extinderea trotuarelor în intersecții poate avea consecințe pozitive asupra deplasărilor pietonale.	x	x	X	
20		Străzile de tip „shared space” și razele mici de curbura contribuie la buna funcționare a unui spațiu public.			X	X
21		Pentru străzile cu trafic ridicat sunt necesare măsuri suplimentare de protecție pentru bicicliști. Acestea pot fi implementate prin marcaje rutiere suplimentare.	x	x		X

Legendă: II – stradă categoria II; III – stradă categoria III; IV – stradă categoria IV; IT – intersecții, traversări; PP – piețe publice

#### Sursă: Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane

Calitatea spațiului public nu implică și nu vizează strict calitatea vieții și calitatea experienței pietonului în parcurgerea aceluia spațiu, ci aduce cu sine dezvoltarea multilaterală a localității. Prin deschiderea fronturilor spre spațiul public și prin îmbunătățirea și accesibilizarea spațiului de tip buffer între serviciile comerciale sau de alte tipuri și spațiul public, se încurajează puternic și se facilitează acest

schimb economic între cetățean, potențial utilizator al serviciilor și cei ce le oferă. În acest mod, se încurajează și se susțin inițiativele economice locale, antreprenorii mici și inițiativele noi.

În *Ghidul de rehabilitare al spațiilor publice urbane*<sup>24</sup> s-au identificat priorități la nivelul a 5 puncte cheie în dezvoltarea orașelor: oraș prosper ce vizează aspectul economic, societatea civilă ce vizează calitatea vieții, oraș autentic ce vizează identitatea și specificul local, coeziunea socială ce vizează aspectul comunității și protecția cetățeanului și orașul estetic ce vizează rolul oricărui oraș ca și landmark la nivel național, de a-și proteja și investi în buna funcționare după principii și norme actuale.

Spațiile publice au marele avantaj de a juca un rol în fiecare dintre aceste direcții de prioritate, având multiple roluri, de la bine-cunoscutul rol tehnic, la cel politic, ideologic, umanist, cultural, social dar nu în ultimul rând economic.

Printr-un spațiu public de înaltă calitate, care funcționează din punct de vedere structural, dar și simbolic și cultural, care pune accentul pe protecția și valorificarea cetățeanului, care aduce un plus de valoare vieții comunității și care se bazează pe principii de incluziune și accesibilitate, transparență, se contribuie substanțial la încrederea în autorități, construirea unui discurs liber și inovativ, se creează un mediu propice afacerilor și inițiativelor antreprenoriale, se asigură un grad al sentimentului de siguranță pentru toate comunitățile, indiferent de situația lor economică sau ereditară, ceea ce încurajează implicarea activă în viața politică și economică a urbei.

Morfologia și organizarea municipiului Suceava sunt elemente caracteristice, specifice, care pot fi exploatate și utilizate ca baza unei rețele de spații publice care să creeze unitatea și legăturile care în prezent lipsesc. Așa cum se specifică în *Ghidul de rehabilitare a spațiilor publice*, rehabilitarea acestora nu se rezumă la proiecte mari care să schimbe fața unui oraș, ci la intervenții care au ca scop îmbunătățirea calității, accesibilizarea și asigurarea funcționării depline a acelor spații care există, la exploatarea resurselor ce sunt deja acolo.

Intervențiile la nivelul spațiului public prin propunerile menționate anterior în acest document au rolul de a scoate în evidență sau de a activa potențialul spațiului public existent, de a-l genera pe cel care lipsește și de a aduce municipiul Suceava pe o poziție înaltă în lista orașelor competitive eco-socio-cultural în plan național și internațional. Prin crearea rețelelor pietonale și de biciclete care să creeze conexiuni între edificiile și elementele de importanță culturală și istorică pentru oraș se lucrează spre atingerea unuia dintre scopurile unui oraș dezvoltat, și anume protejarea identității existente și dezvoltarea ei.

Spațiul public este esențial pentru Suceava și în obținerea unei comunități nefracturate, care să se bucure de sentimentul de apartenență la oraș indiferent de strada pe care locuiește. Râul Suceava, platformele industriale, insula comercială și calea ferată au în prezent rolul de limite, însă integrate într-un plan de intervenție multilateral și cuprinzător, ele pot deveni locuri de coagulare și schimb de experiență, locuri iconice pentru oraș.

Ordinul Arhitecților din România, Filiala Nord-Est, evidențiază impactul pozitiv al reabilitării spațiilor publice din zona cinematografelor Ițcani și Burdujeni, precum și faptul că restructurarea urbană în zona industrială trebuie să se realizeze astfel încât să încurajeze un mixt funcțional complementar locuirii pe latura vestică și unul funcțional complementar industriei pe cea vestică. Având în vedere aceeași zonă industrială, OAR NE propune realizarea unei conexiuni pietonale între cele două maluri prin utilizarea rețelelor de infrastructură care traversează râul Suceava.

---

<sup>24</sup> Banca Mondială, *Ghidul de rehabilitare al spațiilor urbane*, 2020

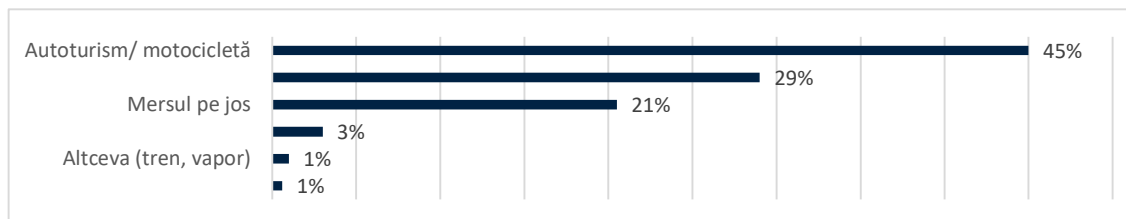
## TRANSPORTUL ÎN COMUN

Pentru ca cetățenii să fie încurajați să folosească moduri de transport durabil, este necesară implementarea unei rețele de transport public eficientă. În ultimii ani, orașele europene au pus în aplicare o serie de inițiative pentru a crește calitatea transportului public și frecvența utilizării acestuia, însă până în prezent nu s-a înregistrat nicio reducere semnificativă a utilizării autoturismelor personale. Unii indicatori de calitate a aerului au cunoscut o ușoară îmbunătățire, dar emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier au continuat să crească în mod constant și numeroase orașe depășesc în continuare pragurile de siguranță ale UE privind poluarea.

În România, transportul urban se realizează cu prioritate cu autoturismul (45%), utilizarea mașinii personale tinzând să crească pe măsura creșterii dimensiunii urbane, conform unui studiu realizat de Banca Mondială<sup>25</sup>. Există diferențe în funcție de regiune, în Regiunea de dezvoltare Nord-Vest evidențiindu-se o tendință semnificativ ridicată de utilizare a transportului în comun (55%), această modalitate de transport înregistrând, de asemenea, și o cotă de satisfacție foarte scăzută (52% din populație manifestă un grad scăzut de satisfacție cu privire la transportul în comun).

Costurile pentru o rețea de transport public eficientă pot fi substanțiale, având în vedere că pe lângă costurile de infrastructură și material rulant, pentru care UE poate oferi sprijin financiar, există costuri mari operaționale și de întreținere, acoperite cu greu de orașe. Tarifele percepute pentru călătorii acoperă doar o parte dintre aceste costuri. În unele cazuri, fraudă în ce privește achitarea costului călătoriei poate reprezenta un procent mare din veniturile estimate. În majoritatea localităților din România, transportul în comun tinde să includă autobuze, microbuze, troleibuze și tramvaie operate de primărie sau de un concesionar privat, capitala fiind singurul oraș din România care dispune și de o rețea de metrou. Printre dificultățile cu care se confruntă aceste sisteme de transport se numără scăderea considerabilă a numărului de pasageri. Persoanele tinere tind să utilizeze mai mult autoturismul personal în comparație cu vârstnicii. Gradul cel mai ridicat de utilizare a autoturismului s-a înregistrat în rândul populației între 25 și 44 ani (58%). După 65 de ani, este preferat transportul în comun (43%) și mersul pe jos (30%).

Figura 74. Mijloacele de transport cele mai utilizate în România



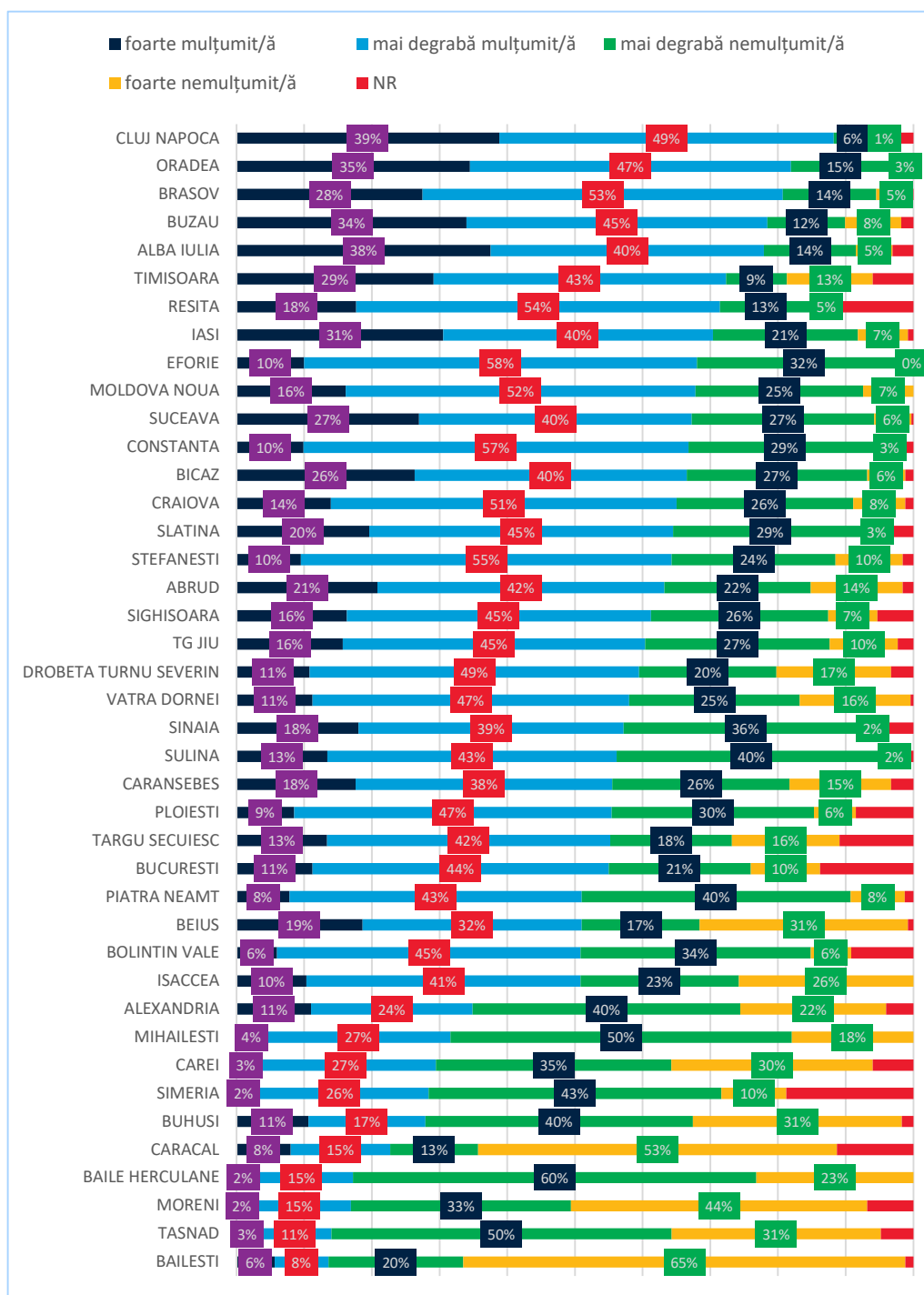
Sursa: Banca Mondială, Barometru urban. Calitatea vieții în orașele din România, 2020: <https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

Transportul în comun este utilizat cel mai frecvent în reședințele de județ și zonele urbane funcționale ale acestora, cele mai ridicate niveluri de utilizare a transportului în comun într-o localitate ridicându-se la 48% din populația localității respective.

Cu excepția capitalei, nivelul de satisfacție față de transportul urban tinde să crească odată cu dimensiunea urbană, de la 36% mulțumire în orașele sub 5.000 locuitori, la 74% mulțumire în orașele între 300.000 - 500.000 locuitori.

<sup>25</sup> Banca Mondială, Barometrul urban. Calitatea vieții în orașele din România, 2020

**Figura 75. Satisfacția cetățenilor cu privire la transportul în comun (autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou)**



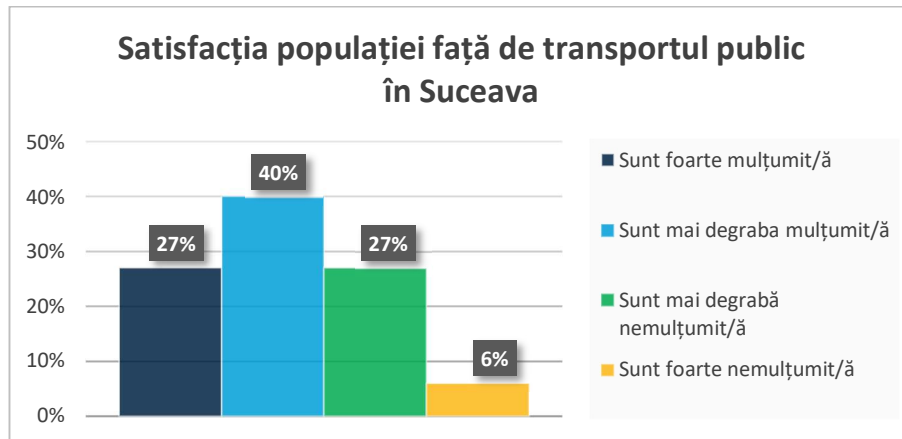
Sursa: Banca Mondială, Barometru urban. Calitatea vieții în orașele din România, 2020:

<https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

Un procent mai mare din populația municipiului în comparație cu media națională este mulțumit de serviciile de transport din Suceava. Astfel, 67% dintre locuitorii Sucevei sunt mulțumiți de transportul în comun, 27% dintre locuitori declarându-se foarte mulțumiți. Un procent de 6% dintre cei intervievați au declarat că sunt foarte nemulțumiți de transportul public din Suceava.



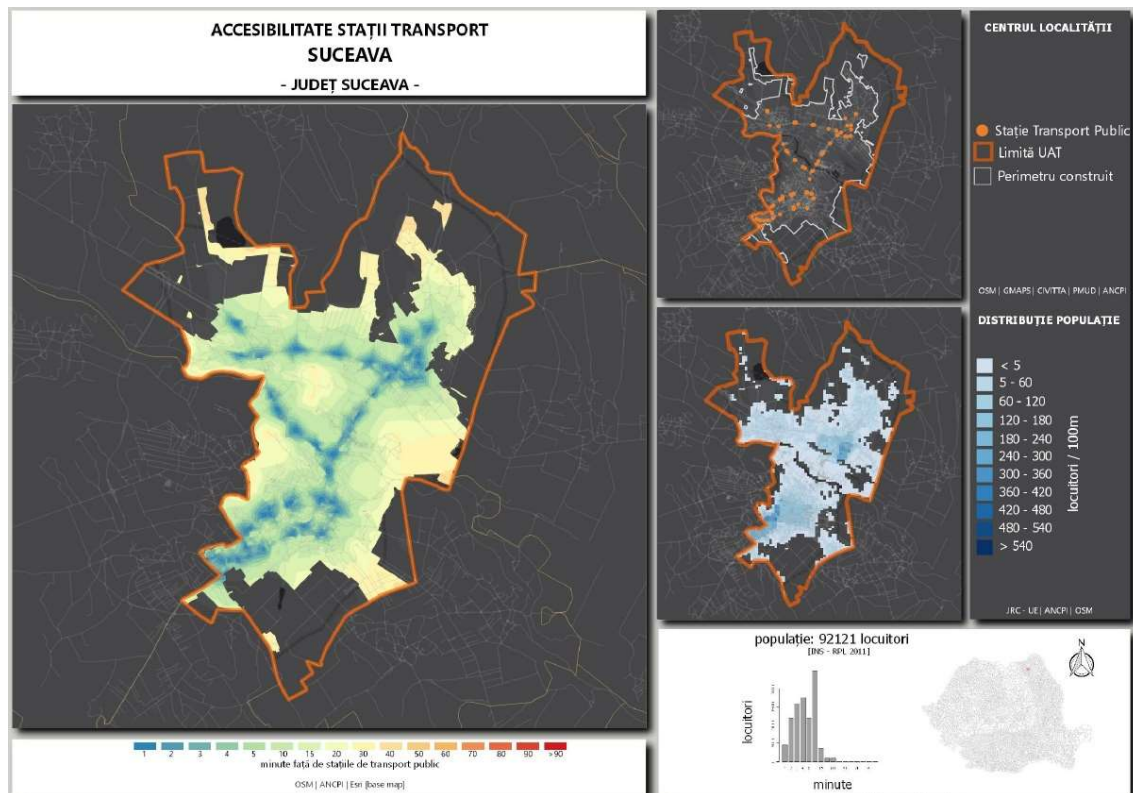
Figura 76. Satisfacția cu privire la transportul în comun



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Pentru a preîntâmpina tendința actuală de creștere a utilizării autoturismului privat și, în consecință, o congestie a traficului și un nivel de poluare ridicat, este necesar ca România să promoveze și să încurajeze cât mai mult modalitățile de transport durabil, precum mersul pe jos și utilizarea pistelor de biciclete.

Figura 77. Accesibilitate stații transport public Suceava

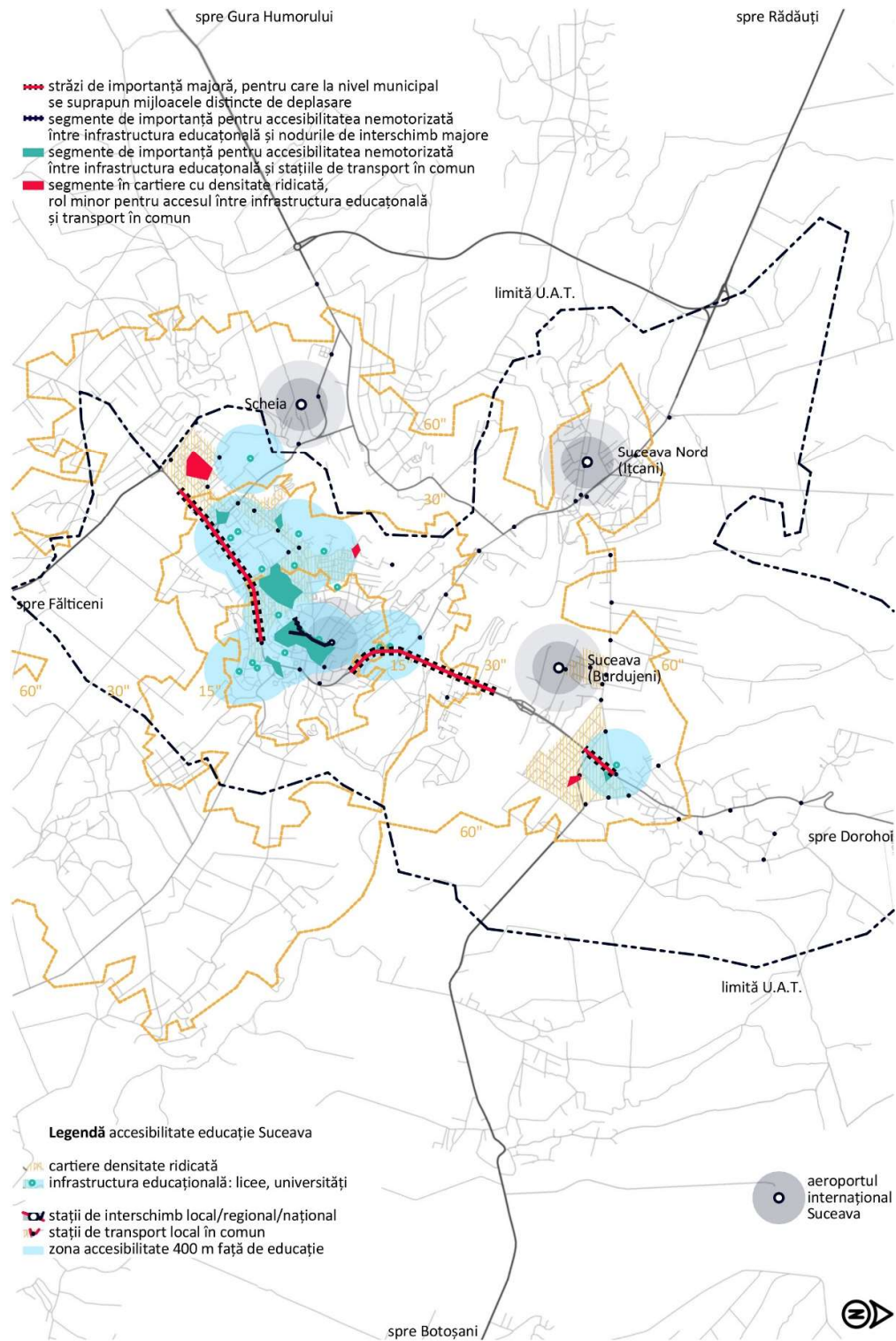


Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane-harti/>

Prin prisma dispunerii în relație cu străzile importante, liceele și facultățile au asigurată accesibilitatea la cel puțin o stație de transport în comun la cel mult 400 de metri. Acest fapt face ca transportul în

comun să fie în mod necesar eficient, asigurând inclusiv complementaritatea cu mobilitatea nemotorizată de acces dinspre stații spre instituțiile educaționale.

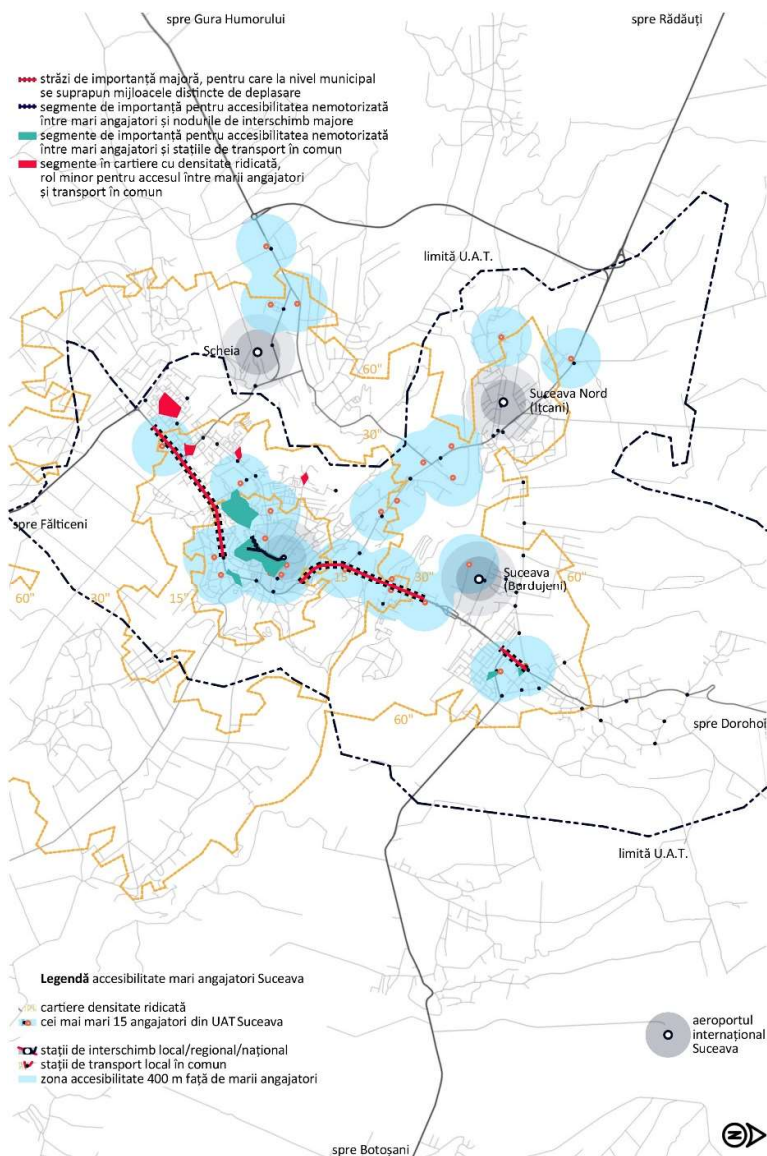
**Figura 78. Accesibilitatea la infrastructura educațională (universități și licee) în Suceava**



Sursa: Prelucrare date GIS

Cei mai mari 15 angajatori din Municipiul Suceava sunt ACET SA, AMBRO SA, EXPERT IBB CONSTRUCT SRL, GENERAL CONSTRUCT SRL, TRANSPORT PUBLIC LOCAL SA, FLORCONSTRUCT SRL, TUDIA SRL, STEFI TEX SRL, SECURITY MANAGEMENT SRL, S.U.C.T. SA, ASSIST SOFTWARE SRL, CON BUCOVINA SA, DIASIL SERVICE SRL, CARPATIS SRL, SAFESTEEL SRL. Pe lângă aceștia, generează atracție din perspectiva locurilor de muncă marile centre comerciale, atât în proprietate publică (piețe agroalimentare organizate), cât și private (shopping center, mall). Disponerea în interiorul orașului face ca accesibilitatea la stațiile de transport în comun să fie asigurate în general, cu câteva excepții cu caracter conjunctural. Este necesar, așadar, complementar cu măsurile de sporire a accesibilității prin mijloace de transport în comun în întregul UAT, să fie luate măsuri pentru înlesnirea mobilității pietonale între stații și angajatori. Figura de mai jos evidențiază accesibilitatea la cei mai mari angajatori din Suceava.

**Figura 79. Accesibilitatea către cei mai mari angajatori din Suceava**

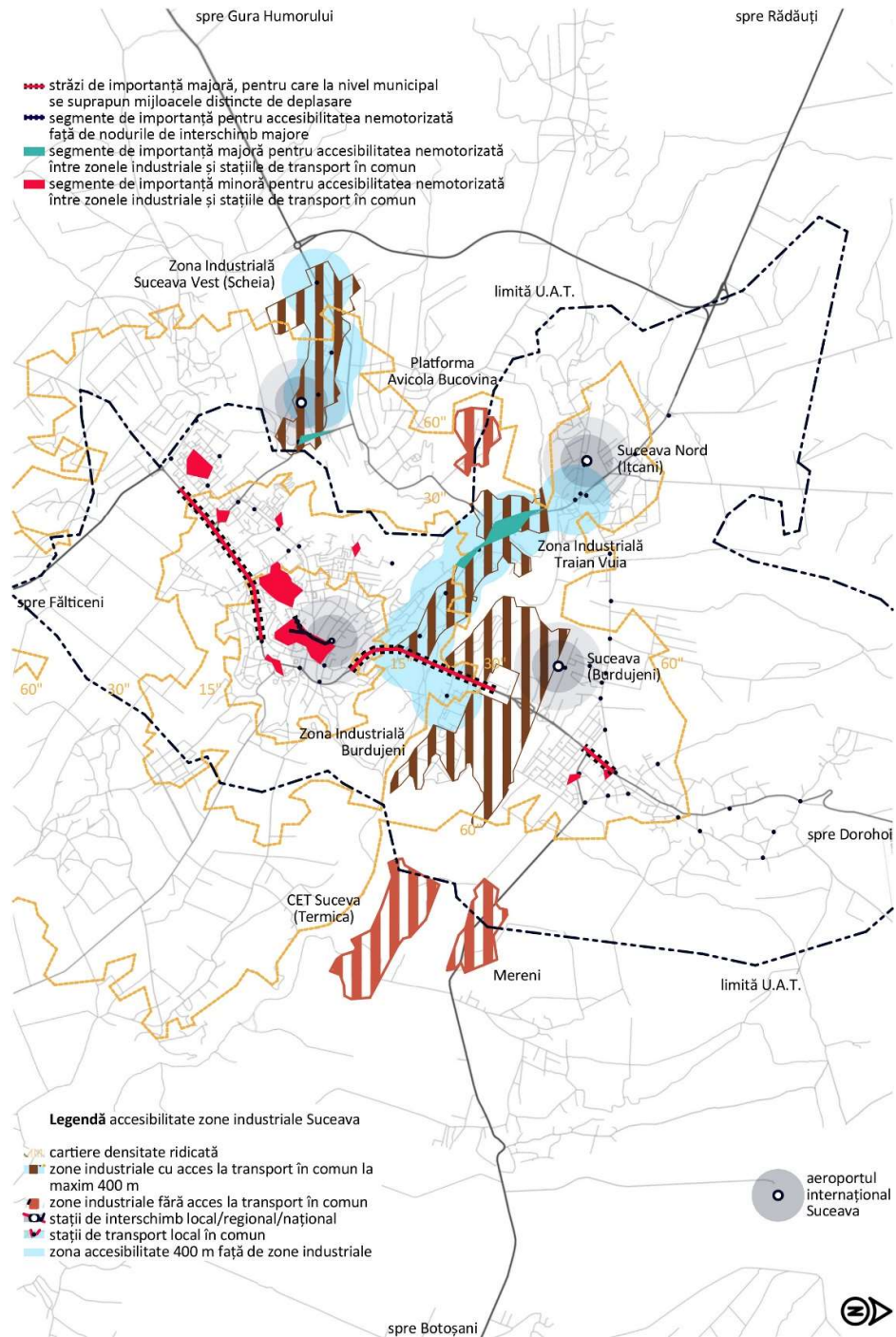


Sursa: Prelucrare date GIS

Totodată, zonele industriale sunt dispuse în arealuri periurbane nucleelor principale ale municipiului. Astfel, în mod tradițional, acestea au ocupat albia Râului Suceava și zonele de trecere între nucleele Suceava, Burdujeni, Ițcani și Scheia. În prezent, platformele industriale cu o accesibilitate limitată sunt

în zona platformei Avicola Bucovina, CET Suceava și între Burdujeni și Mereni, la limita UAT Suceava. De exemplu în Burdujeni Sat există doar 1 autobus per oră. Pentru acestea este necesară trasarea liniilor de transport în comun, amenajarea stațiilor și amenajarea traseelor de la stații către accesul în platformele industriale. Indiferent de circumstanțe, având în vedere topografia orașului, este necesară încurajarea deplasării cu mijloace de transport în comun și asigurarea complementarității cu mijloace nemotorizate. Figura de mai jos evidențiază accesibilitatea către zonele industriale din ZUF Suceava și platformele industriale fără acces la transportul în comun.

**Figura 80. Accesibilitatea la zonele industriale din Suceava**



Sursa: Prelucrare date GIS

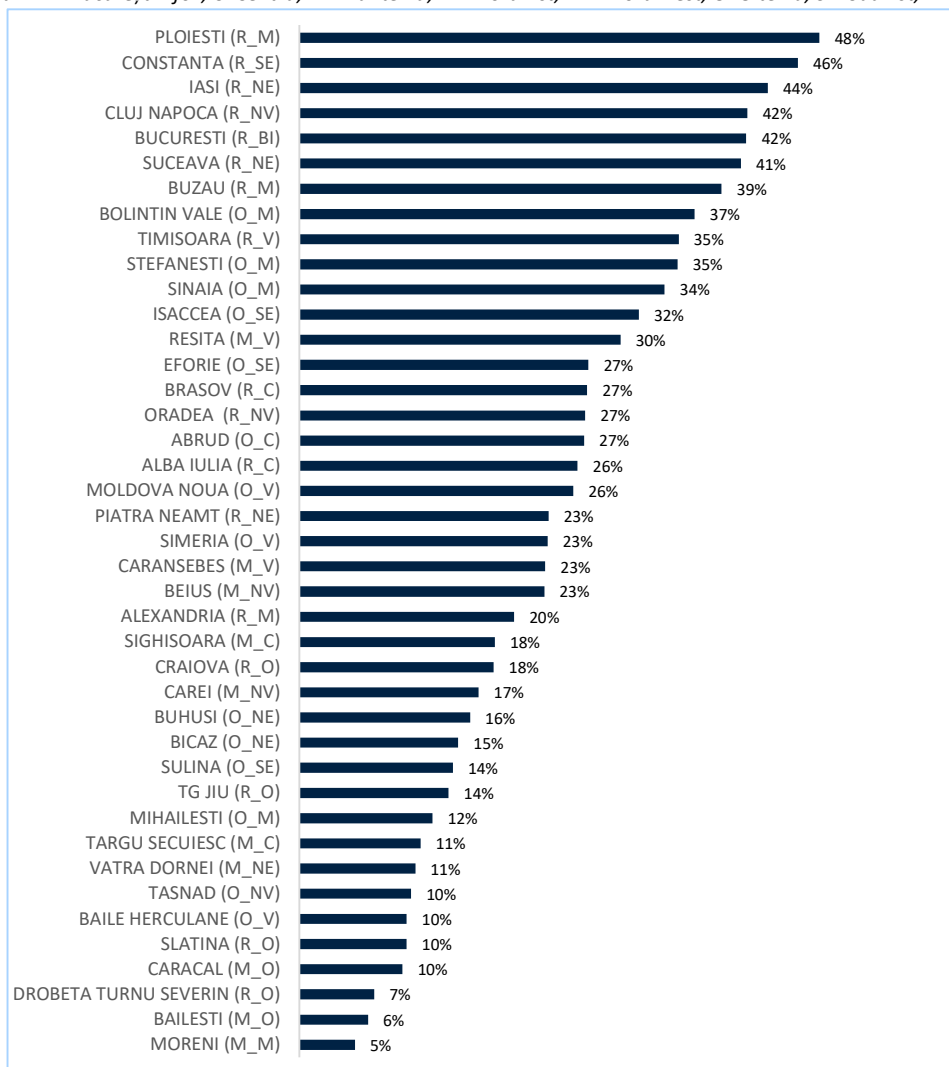
Densitatea populației din zona urbană funcțională a municipiului Suceava solicită măsuri aplicate pentru acoperirea eficientă a întregii zone și îmbunătățirea conectivității între localitățile componente. Facilitarea acestei conectivități ar îndemna locuitorii să renunțe la autoturism și să folosească mijlocul de transport în comun pentru deplasările către orașul nucleu.

Calitatea serviciilor de transport în comun oferite în prezent, situează Suceava în topul pozitiv al utilizării de către cetățeni al acestui mijloc de transport, cota modală în ce privește transportul public fiind de 16%. Conform sondajului realizat de Banca Mondială în 2020, 41% din locuitorii Sucevei utilizează în mod obișnuit transportul cu autobuzul.

**Figura 81. Utilizarea într-o zi obișnuită a transportului în comun (autobuze, tramvaie, troleibuze, metrou)**

*R= reședință, M= municipiu altul decât reședință, O=orașe, altele decât municipii și reședințe*

*Regiuni: BI=București-Ilfov, C=Centru, M=Muntenia, NE=Nord-Est, NV= Nord-Vest, O=Oltenia, SE=Sud Est, V=Vest*



Sursa: Banca Mondială, Barometru privind Calitatea Vieții, 2020: <https://citadini.ro/barometru-urban-2020/>

Conform datelor Transport Public Local Suceava, compania are în flota un număr de 40 autobuze (31 autobuze IRISBUS CITELIS, 6 autobuze IRISBUS AGORA și 3 autobuze MERCEDES CITARO având podeaua mai joasă, rampă de acces pentru cărucioare, sistem pneumatic de aliniere a podelei la nivelul trotuarului, la oprirea în stație, îndeplinind și condițiile europene de limitare a emisiei de noxe și a poluării fonice) și 17 microbuze (marca OTOKAR fabricate în anul 2012, 10 microbuze sunt marca KARSAN fabricate în anul 2015-2016 iar 5 sunt microbuze electrice). Autobuzele au o capacitate de

107 persoane dintre care 29 de locuri pe scaune, iar microbuzele au o capacitate de 22-24 persoane dintre care 12-15 locuri pe scaune. Conform unui proiect din PMUD Suceava, Primăria Municipiului a început procesul de achiziție pentru 30 de autobuze electrice și stațiile de încărcare necesare pentru buna funcționare a acestora. Proiectul are o valoare de peste 12 mil Euro, cu finanțare din buget local și buget național, și va fi implementat în totalitate în perioada 2020-2023. Astfel, flota nouă de autobuze electrice include 47 de autobuze (25 de 12 m, 17 de 6 m și 5 de 6 m) achiziționate cu finanțare de la Guvernul Elvețian, la care se vor mai adăuga încă 15 autobuze de 12 m prin parteneriat cu MDRAP.

Traseele autobuzelor sunt prezentate în tabelul de mai jos:

**Tabel 7. Trasee autobuze Municipiul Suceava**

Nr. Linie	Capete de linie	Kilometri	Traseu Autobuze
Linia 1	CINEMA BURDUJENI - GEORGE ENESCU	14,4	Cinema - Orizont - IRIC - Carrefour - Bazar - Sala Sporturilor - Colegiul „Petru Mușat” - Centru - Bancă - Policlinică - Spitalul Județean - Obcini Flori - Mobilă - Curcubeu - Nordic - Catedrală - Policlinică - Bancă - Centru - Colegiul „Petru Mușat” - Sala Sporturilor - Bazar - Carrefour - Orizont - Cinema
Linia 2	GARA BURDUJENI - Cartierul OBCINI via SPITAL	20,1	Gara Burdujeni - Comlemn - Cantină - Moldova - Orizont - IRIC - Carrefour - Iulius Mall - Bazar - Sala Sporturilor - Colegiul „Petru Mușat” - Centru - Bancă - Policlinică - Spitalul Județean - Metro - Corduș - Școala nr. 9 - Obcini Flori - Mobilă - Curcubeu - Nordic - Catedrală - Policlinică - Bancă - Centru - Colegiul „Petru Mușat” - Sala Sporturilor - Iulius Mall - Bazar - Carrefour - Orizont - Moldova - Cantină - Ramiro - Cartier ANL - Gara Burdujeni
Linia 3	GARA BURDUJENI - Fabrica de rulmenți Șcheia și retur	24,1	Gara Burdujeni - Comlemn - Cantină - Moldova - Orizont - IRIC - Carrefour - Bazar - Sala Sporturilor - Colegiul „Petru Mușat” - Centru - Bancă - Policlinică - Spitalul Județean - Obcini Flori - Pasaj CFR Vest - Centură - Rulmentul - Jumbo - Bermas - Gara Suceava Vest - Mobilă - Curcubeu - Nordic - Catedrală - Policlinică - Bancă - Centru - Colegiul „Petru Mușat” - Sala Sporturilor - Bazar - Carrefour - Orizont - Moldova - Cantina - Ramiro - Cartier ANL - Gara Burdujeni
Linia 4	CINEMA BURDUJENI - Cartierul OBCINI via MĂRĂȘEȘTI	22	Cinema - Depozit - Torino - Piață - Orizont - IRIC - Carrefour - Iulius Mall - Bazar - Sala Sporturilor - Colegiul „Petru Mușat” - Centru - Bancă - Policlinică - Catedrală - Curcubeu - Mobilă - Obcini Flori - Metro - Corduș - Bloc IRE - Alimentara - Școala „Ion Creangă” - Obcini Flori - Mobilă - Curcubeu - Confecția - Policlinică - Bancă - Centru - Colegiul „Petru Mușat” - Sala Sporturilor - Iulius Mall - Bazar - Carrefour - Orizont - Piață - Torino - Depozit - Spital Neuro - Cinema
Linia 5	GARA DE NORD IȚCANI - Cartierul I OBCINI via SPITAL	17,8	Gara Ițcani - Pasarelă - Străduința - Betty Ice - Petrom - TPL - Sticlă - Colegiul „Petru Mușat” - Centru - Bancă - Policlinică - Spitalul Județean - Metro - Corduș - Bloc IRE - Alimentara - Școala nr.9 - Obcini Flori - Mobilă - Curcubeu - Nordic - Catedrală - Policlinică - Bancă -

			Centru - Colegiul „Petru Mușat - Sticlă - TPL - Petrom - Selgros - Străduința - Pasarelă - Gara Ițcani
Linia 21	BURDUJENI SAT - Fabrica de rulmenți Șcheia și retur	26,6	Burdujeni Sat - Școala nr. 6 - Cinema - Orizont - IRIC - Carrefour - Bazar - Sala Sporturilor - Colegiul „Petru Mușat” - Centru - Bancă - Policlinică - Catedrală - Curcubeu - Mobilă - Pasaj CFR Vest - Centură - Rulmentul - Jumbo - Bermas - Gara Suceava Vest - Mobilă - Curcubeu - Nordic - Catedrală - Policlinică - Bancă - Centru - Colegiul „Petru Mușat” - Sala Sporturilor - Bazar - Carrefour - Orizont - Cinema - Școala nr. 6 - Burdujeni Sat
Linia 28	CINEMA BURDUJENI - GARA DE NORD IȚCANI și retur	14,7	Cinema - Depozit - Torino - Piață - Orizont - IRIC - Carrefour - Bazar - Sala Sporturilor - Sticlă - TPL - Petrom - Selgros - Străduința - Pasarelă - Gara Ițcani - Pasarelă - Străduința - Betty Ice - Petrom - TPL - Sticlă - Bazar - Carrefour - Orizont - Piață - Torino - Depozit - Spital Neuro - Cinema

Sursa: Website Transport Public Local Suceava, 2020: <https://www.tpl-sv.ro/>

Traseele microbuzelor sunt prezentate în tabelul de mai jos:

**Tabel 8. Trasee microbuze Municipiul Suceava**

Nr. Linie	Capete de linie	Kilometri	Traseu Microbuze
Linia 5	GARA DE NORD IȚCANI - CARTIERUL OBCINI via SPITAL	17,8	Gara Ițcani - Pasarelă - Străduința - Betty Ice - Petrom - TPL - Sticlă - Colegiul „Petru Mușat” - Centru - Bancă - Policlinică - Spitalul Județean - Metro - Corduș - Bloc IRE - Alimentara - Școala nr. 9 - Obcini Flori - Mobilă - Curcubeu - Nordic - Catedrală - Policlinică - Bancă - Centru - Colegiul „Petru Mușat - Sticlă - TPL - Petrom - Selgros - Străduința - Pasarelă - Gara Ițcani
Linia 15	BURDUJENI SAT – PARC POLICLINICĂ și retur	18,9	Str. 22 Decembrie ("Șpac") - str. Cpt. Grigore Andrei (cursele cu plecările la fix)- Cinema - Orizont - IRIC - Carrefour - Bazar - Sala Sporturilor - Colegiul „Petru Mușat” - Piața Mare - Autogara - Colegiul "Petru Rareș" - Parc Policlinică - Colegiul "Petru Rareș" - Autogara - Piața Mare - Colegiul „Petru Mușat” - Sala Sporturilor - Bazar - Carrefour - Orizont - Cinema - str. Cpt. Grigore Andrei (cursele cu plecările la și jumătate din Areni) - str. 22 Decembrie ("Șpac")
Linia 17	BURDUJENI SAT (ȘPAC) – CASA DE PENSII și retur	23,9	Burdujeni sat ("Șpac") - Școala nr. 6 - Cinema - Orizont - IRIC - Carrefour - Bazar - Sala Sporturilor - Colegiul „Petru Mușat” - Centru - Bancă - Policlinică - ARCADIA - Casa de Pensii - ARCADIA - Policlinică - Bancă - Centru - Colegiul „Petru Mușat” - Sala Sporturilor - Bazar - Carrefour - Orizont - Cinema - Școala nr. 6 - Burdujeni sat ("Șpac")

Linia 22	BURDUJENI SAT (str. Plevnei) - CENTRU și retur	15,8	Burdujeni Sat (str. Plevnei) - Pod - Tabita - Depozit ouă - Cartierul Tinereții - Torino - Piața Burdujeni - Orizont - IRIC - Carrefour - Bazar - Sala Sporturilor - Colegiul „Petru Mușat” - Centru - Colegiul „Petru Mușat” - Sala Sporturilor - Bazar - Carrefour - Orizont - Piața Burdujeni - Cartierul Tinereții - Torino - Depozit ouă - Spital Neuro - Tabita - Pod - Burdujeni Sat (str. Plevnei)
Linia 28	CINEMA BURDUJENI - GARA DE NORD IȚCANI și retur	14,7	Cinema - Depozit - Torino - Piață - Orizont - IRIC - Carrefour - Bazar - Sala Sporturilor - Sticlă - TPL - Petrom - Selgros - Străduința - Pasarelă - Gara Ițcani - Pasarelă - Străduința - Betty Ice - Petrom - TPL - Sticlă - Bazar - Carrefour - Orizont - Piață - Torino - Depozit - Spital Neuro – Cinema
Linia 30	GOSTAT IȚCANI – GEORGE ENESCU via SPITAL	22,8	Gostat Ițcani - Defelcom - Pasarelă capăt - Pasarelă - Școala Ițcani - Centrofarm - Aleea Dumbrăvii - Ramiro - Cantină - Moldova - Orizont - IRIC - Carrefour - Bazar - Sala Sporturilor - Colegiul „Petru Mușat” - Piața Mare - Autogara - Colegiul "Petru Rareș" - Parc Policlinică - Spitalul Județean - Calea Obcinilor (stația Flori) - Curcubeu - Nordic - Catedrală - Parc Policlinică - Colegiul "Petru Rareș" - Autogara - Piața Mare - Colegiul „Petru Mușat - Sala Sporturilor - Bazar - Carrefour - Orizont - Moldova - Cantină - Ramiro - Aleea Dumbrăvii - Centrofarm - Școala Ițcani - Pasarelă - Defelcom - Gostat Ițcani

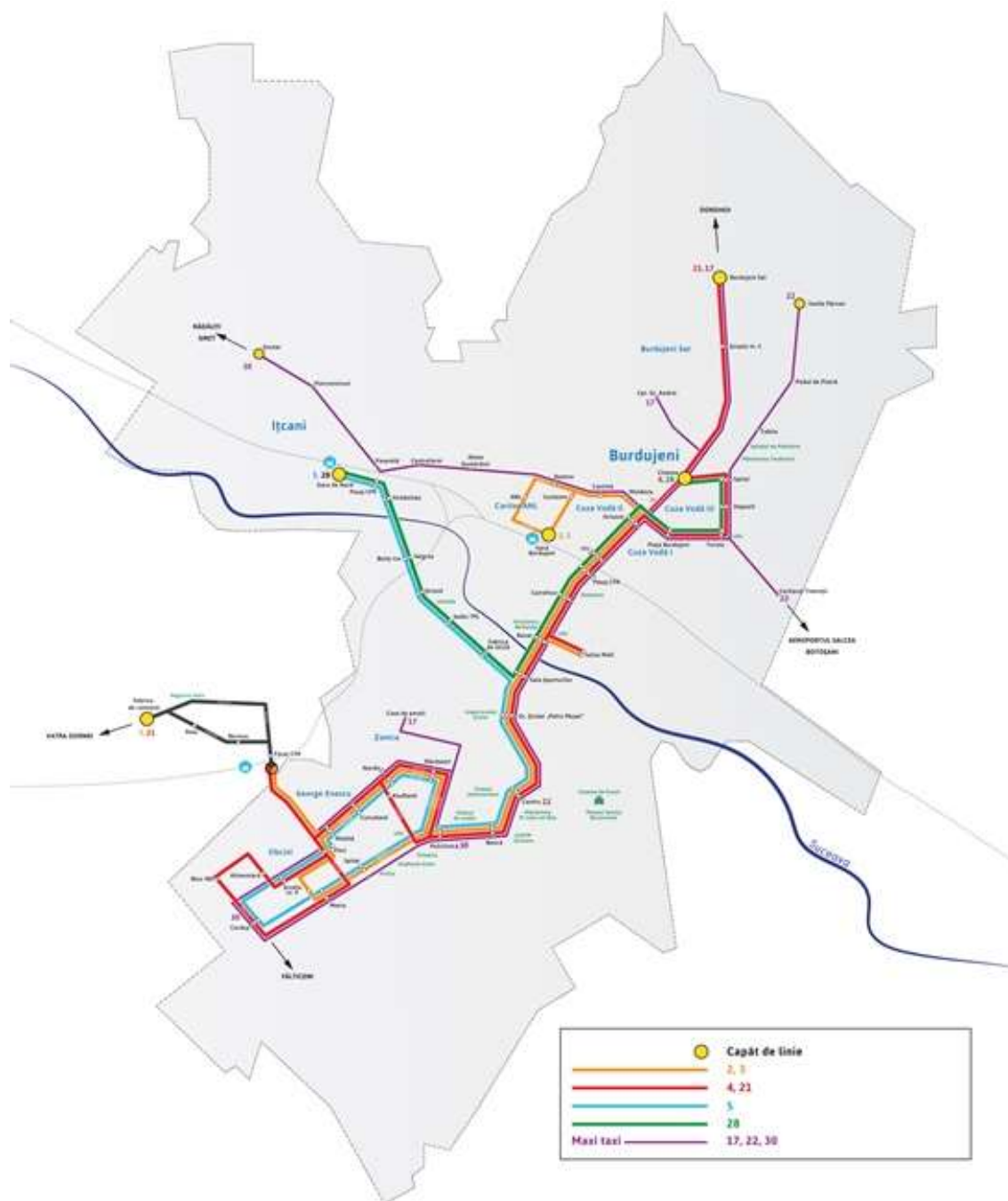
Sursa: Website Transport Public Local Suceava, 2020: <https://www.tpl-sv.ro/>

Deși frecvența călătorilor la stațiile de transport în comun nu este încă cunoscută, există promisiuni din partea autorităților locale că se va lucra la acest aspect după finalizarea procesului de achiziție și punerea în funcțiune a noilor autobuze electrice. Mai mult, în timpul consultărilor publice, reprezentanți ai Primăriei, au accentuat intenția de a crea o bandă specială pentru transportul public, după reorganizarea sensurilor unice din municipiu. Societatea civilă și-a exprimat îngrijorarea legată de faptul că în cartierele noi precum Aleea Dumbrăvii, Bosanci dar și în Șcheia, transportul în comun nu funcționează corespunzător. O altă problemă identificată a fost faptul că sistemul de transport public local încă dispune de resurse umane pentru vânzarea și controlul biletelor. Există reticențe cu privire la ținuta și lipsa de profesionalism a acestora și a șoferilor. De asemenea există multe stații care nu sunt accesibile pentru persoanele cu dizabilități (ex: Stația Orizont Burdujeni), iar în unele cartiere trama stradală este prea îngustă pentru accesul transportului în comun.

Harta tuturor traseelor poate fi găsită mai jos. Se poate observa o suprapunere a liniilor de transport în comun care, în lipsa unor benzi de circulație special dedicate mijloacelor de transport în comun, poate duce la o performanță scăzută al acestora în timpul orelor de vârf.



Figura 82. Harta traseelor TPL din municipiul Suceava



Sursa: Website Transport Public Local Suceava, 2020: <https://www.tpl-sv.ro/>

Prețul unui bilet este de 2,5 RON pentru o singură călătorie, iar TPL Suceava oferă posibilitatea achiziționării de abonamente cu călătorii nelimitate pentru toate liniile. Tipurile de abonamente sunt prezentate în tabelul de mai jos:

**Tabel 9. Tipuri de legitimații pentru transportul în comun în Municipiul Suceava**

Tip legitimație	Număr călătorii	Cost (RON)
Bilet	1	2,5
Abonament pentru o zi	Nelimitat	6
Abonament 7 zile	Nelimitat	27
Abonament 15 zile	Nelimitat	46
Abonament lunar	nelimitat	75
Abonament nenominal	nelimitat	115
Abonament subvenționat pentru elevi	nelimitat	37,50
Abonament subvenționat pentru studenți	nelimitat	37,50

Sursa: Website Transport Public Local Suceava, 2020: <https://www.tpl-sv.ro/>

TPL Suceava oferă gratuități pentru următoarele categorii de persoane:

- Foști deținuți politici (titular sau soț supraviețuitor) - Decret-Lege nr.118/1990
- Refugiați/deportați (titular sau soț supraviețuitor) - Legea nr. 189/2000
- Veterani de război/ văduve de veterani - Legea nr.44/1994
- Eroi ai Revoluției și urmașii celor decedați în Revoluția din Decembrie 1989 - Legea nr. 341/2004
- Persoanele cu nevoi speciale – primesc această legitimație persoanele cu handicap grav sau accentuat, asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav și asistenții personali profesioniști ai persoanelor cu handicap grav sau accentuat. Aceste legitimații sunt valabile pentru transportul în comun pe tot teritoriul țării (indiferent de domiciliu).

Punctele de eliberare a abonamentelor sunt după cum urmează:

- CENTRU Stația de autobuz  
Program: Luni-vineri 7.00 – 18.00; sâmbăta, duminica și sărbătorile legale închis  
Se eliberează abonamente lunare, de 15 zile, de 7 zile, de o zi, nenominale, pentru elevi/studenți, legitimații speciale
- OBCINI – Stația de autobuz Flori  
Program: Luni-Vineri 7.00 – 15.00; Sâmbăta, Duminica și sărbătorile legale închis  
Se eliberează abonamente lunare, de 15 zile, de 7 zile, de o zi, nenominale, pentru elevi/studenți
- BURDUJENI – Dispecerat capăt linie Gara Burdujeni  
Program: Luni-Vineri 5.00 – 22.00; Sâmbăta și Duminica 8.00 – 16.00  
Se eliberează abonamente lunare, de 15 zile, de 7 zile, de o zi, nenominale
- BURDUJENI – Dispecerat capăt linie Cinema Burdujeni  
Program: Luni-Vineri 5.00 – 22.00; Sâmbăta și Duminica 8.00 – 16.00  
Se eliberează abonamente lunare, de 15 zile, de 7 zile, de o zi, nenominale
- SEDIUL TPL – str. Traian Vuia nr. 5A  
Program: Luni-Vineri 7.00 – 15.00; Sâmbăta, Duminica și sărbătorile legale închis

Lipsa stațiilor cu adăpost pentru pietoni, cu casă de bilete, și cu afișaj electronic al orarului, poate descuraja cetățenii să utilizeze transportul în comun. În imaginea de mai jos poate fi observat un exemplu de stație de autobuz fără adăpost pentru pietoni, fără camere de supraveghere, fără facilități pentru persoanele cu dizabilități, fără casă de marcat și fără orar. Lipsa caselor de marcat ar putea fi rezolvată prin introducerea unui sistem de plată a biletelor prin SMS sau card/cash în interiorul autobuzelor.

**Figura 83. Stație de autobuz Calea Unirii, Suceava**



**Sursa: Google Maps, 2019**

Printr-un proiect al Primăriei Municipiului Sistem integrat de transport public ecologic în Municipiul Suceava Cod SMIS 127335, se intenționează amenajarea stațiilor existente, dotarea acestora cu adăposturi pentru călători (unde exista spațiu suficient), precum și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, sisteme e-ticketing, afișaj electronic precum poate fi observat în figura de mai jos. Prin acest proiect se urmărește amenajarea a 54 de stații de autobuz, montarea a 22 de sisteme pentru e-ticketing și 11 camere video. Este de asemenea necesară dotarea stațiilor de transport în comun cu facilități pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități: rampe funcționale, semnale luminoase pentru persoanele cu deficiențe de auz și vorbire, dispozitive tactile și auditive pentru nevăzători și integrarea stațiilor în aplicații mobile specifice ex: SOS Surdo-muți.

**Figura 84. Simulare stație de autobuz**



**Sursa: Consultări publice Primăria Suceava 2020 – Proiect SMIS 127335**

Au fost identificate încă două proiecte pentru eficientizarea transportul în comun:

- Proiect al Primăriei Suceava - Infrastructura pentru transportul public local, perioada 2020-2023 - finanțat din bugetul local și POR 2014-2020 AP 4.1, prin care se modernizează și stațiile de transport în comun.
- Proiect al Primăriei Suceava - Sistem de management al traficului pentru transportul public, perioada 2020-2023 - finanțat din bugetul local și POR 2014-2020 AP 4.1. – sistem de e-ticketing, monitorizare flotă, informare călători.

Gradul de mulțumire limitat al cetățenilor în ce privește serviciile de transport public face ca transportul în regim de taxi să fie o alternativă la utilizarea transportului în comun, prețurile fiind considerate de către călători destul de competitive, existând, în același timp, un număr de 400 de autorizații pentru licența de taxi eliberate pe raza municipiului.

Prioritizarea transportului în comun în trafic prin soluții specifice de proiectare a stațiilor de autobuz, benzi dedicate și prioritate în intersecțiile semaforizate este extrem de necesară pentru îmbunătățirea acestui mijloc de transport. De asemenea, sistemului actual de tarifare care este bazat pentru o singură călătorie trebuie modificat, având în vedere că în prezent acesta limitează transferul între linii. Serviciile de transport trebuie armonizate, prin existența unui operator care să asigure servicii integrate, astfel încât pasagerul să ajungă ușor în toate destinațiile necesare. Sunt necesare, de asemenea, aspecte precum creșterea nivelului de atractivitate a serviciilor prin viteza comercială, confortul vehiculelor, distanțele pe principalele legături rutiere, orar fix, GPS pentru autobuze și afișaj electronic în stații a minutelor rămase până la sosirea autobuzului, sistem de supraveghere video în stațiile de transport în comun, cât și în flota de transport în comun, implementarea de politici de parcare care să sancționeze drastic staționarea autovehiculelor în stațiile de transport public, modernizarea sistemului de plată a biletului prin utilizarea biletului electronic și posibilitatea plății cu telefonul mobil și card bancar pentru a face transportul public mai atractiv. Conform societății civile din Suceava, alte soluții pentru accesibilizarea și fluidizare transportului în comun ar putea fi transportul public on-demand (testat pe Aleea Dumbrăvii) și începerea cursurilor școlare la ore diferite pentru școlile și liceele din același cartier, pentru a nu aglomera transportul public. Un sistem de transport public pentru elevi – school bus - ar putea contribui la decongestionarea traficului și ar obișnui populația tânără să utilizeze transportul în comun. Linii expres (cu opriri doar în stațiile mari) ar mari viteza și eficiență transportului în comun.

Investițiile în transportul public sunt esențiale, iar o bună infrastructură de transport public este extrem de importantă pentru navetiști și pentru a oferi posibilități eficiente de transport de călători. În perioada de implementare 2014-2023, practic toate orașele mari din România au elaborat sau sunt în curs de a elabora planuri de mobilitate urbană, iar majoritatea acestor planuri includ componente de dezvoltare a transportului public. Aceste planuri de mobilitate recomandă deja direcții strategice majore pentru adoptare de către localitățile componente ale zonei urbane funcționale. Unul dintre domeniile importante de intervenție este subvenționarea sistemelor de transport public metropolitan, având în vedere că numărul de navetiști va fi în continuă creștere, iar un sistem de transport public eficient, care să asigure o deplasare ușoară a călătorilor în interiorul zonei urbane funcționale este foarte important pentru buna funcționare a economiei metropolitane. În acest sens, Primăria Suceava a început să promoveze un proiect pentru dezvoltarea Transportului Metropolitan în ZUF Suceava<sup>26</sup>, inclusiv de amenajarea de spații de tipul Park&Ride. Dezvoltarea unor abonamente de călătorie integrate pe ZUF și rezolvarea modului în care sunt atribuite contractele de transport interjudețean sunt esențiale pentru succesul proiectului.

Transportul public este întotdeauna o bună alternativă la folosirea autoturismului privat. Însă pentru ca sistemul de transport public să fie preferat în locul autoturismului personal de cât mai mulți oameni, este important ca acesta să fie ușor accesibil, confortabil și omniprezent. Numărul mare de călători poate asigura o profitabilitate înaltă a companiilor de transport public, de aceea, măsurile care sporesc

<sup>26</sup> <https://www.newsbucoovina.ro/actualitate/308697/transportul-metropolitan-in-zona-urbana-functionala-suceava-este-principalul-proiect-pentru-care-primarii-au-convenit-sa-si-concentreze-eforturile>

atractivitatea sistemului de transport public vor veni cu impact pozitiv atât pentru creșterea economiei, cât și pentru îmbunătățirea calității vieții. Însă pentru a se putea implementa măsuri cât mai eficiente, se recomandă colectarea de informații referitoare la mobilitatea cetățenilor. După modelul Norvegian, această colectare de informații ar putea fi realizată printr-un chestionar făcut o dată la 5 ani, prin care se colectează informații despre accesul la transportul în comun, informații despre profesia celor chestionați, informații despre orele la care utilizează transportul în comun, informații despre mijloacele de transport preferate, opțiunile de transport preferate pentru călătorii mai lungi etc.

Conform datelor obținute de pe website-ul Consiliului Județean Suceava, în timpul unei zile lucrătoare, Municipiul Suceava este conectat rutier de localitățile din județ printr-un număr de 437 curse distribuite pe 60 de trasee conform tabelului de mai jos. Toate cursele au drept capăt de traseu sau stație intermediară Autogara Suceava.

**Tabel 10. Trasee de transport public județean cu modificările aprobate de CJ Suceava la 10 Decembrie 2018**

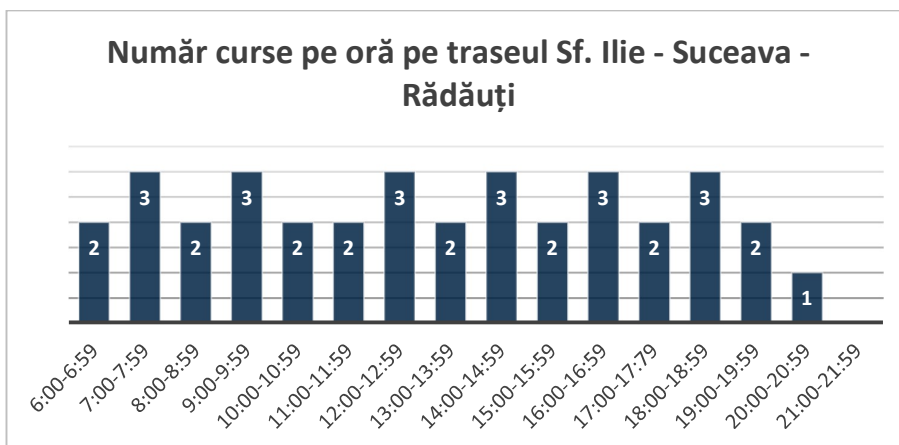
N.crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate Intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu (km/sens)	Nr. Curse / zi	Capacitate minimă de transport (locuri)
1	001	Suceava	Șerbănești	Berești	28	8	10
2	002	Suceava	Adâncata	Hințești	20	14	10
3	003	Suceava	Zvoriștea	Grămești	35	2	10
4	004	Suceava	Zvoriștea	Zamostea	43	2	23
5	005	Suceava	Bosanci	Plăvălari	22	3	23
6	006	Suceava	Spital	Moara	10	1	23
7	007	Suceava	Lucăcești	Ciprian Porumbescu	39	4	23
8	008	Suceava	Stroiești	Zăhărești	25	4	23
9	009	Suceava		Ipoțești	8	20	10
10	010	Suceava	Bosanci	Liteni	30	28	10
11	011	Suceava		Fălticeni	25	28	10
12	012	Sf. Ilie	Suceava	Rădăuți	38	35	10
13	013	Suceava	Tișăuți	Lisaura	8	16	10
14	014	Mihoveni	Șcheia	Suceava	12	16	10
15	017	Suceava	Salcea	Prelipca	19	6	23
16	018	Suceava	Dumbrăveni	Siminicea	24	5	23
17	019	Suceava	Salcea	Dumbrăveni	20	15	10
18	020	Suceava	Salcea	Văratec	19	8	23
19	021	Suceava	Corocăiești	Verești	32	2	23
20	022	Suceava	Dumbrăveni	Corocăiești	25	2	23
21	023	Suceava	Ițcani	Pătrăuți	17	14	10
22	024	Suceava	Calafindești	Siret	45	6	23
23	025	Suceava	Siret	Zamostea	64	1	23
24	026	Suceava	Grănicești	Siret	45	4	23
25	027	Suceava	Todirești	Solca	48	1	23
26	028	Suceava	Iacobești	Rădăuți	38	5	23
27	029	Suceava	Rădăuți	Suceava	108	1	23
29	032	Suceava	Todirești	Botoșana	41	4	23

N.crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate Intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu (km/sens)	Nr. Curse / zi	Capacitate minimă de transport (locuri)
30	033	Suceava	Todirești	Iaslovăț	47	1	23
31	034	Suceava	Todirești	Solonețu Nou	49	7	10
32	035	Suceava	Măzănăești	Cornu Luncii	32	3	10
33	036	Suceava	Stamate	Bănești	37	11	10
34	037	Suceava	Ilișești	Bălăceana	26	8	10
35	038	Rotopănești	Horodnicești	Suceava	25	2	10
36	049	Lupcina	Rădăuți	Suceava	104	1	23
37	060	Rădăuți	Iacobești	Suceava	38	11	10
38	085	Suceava	Măreția Mică	Iaslovăț	46	5	23
39	087	Gura Humorului	Ilișești	Suceava	35	6	10
40	088	Câmpulung Moldovenesc	Gura Humorului	Suceava	70	11	10
41	090	Câmpulung Moldovenesc	Argel	Suceava	140	2	10
42	118	Vatra Dornei	Câmpulung Moldovenesc	Suceava	112	1	23
43	131	Oșoi	Bunești	Suceava	31	5	10
44	132	Drăgoiești	Ilișești	Suceava	36	6	10
45	135	Sălăgeni	Dumbrăveni	Suceava	23	8	10
46	136	Trei Movile	Sf. Ilie	Suceava	11	11	10
47	138	Mănăstioara	Siret	Suceava	45	3	10
48	140	Fetești	Adâncata	Suceava	15	7	10
49	142	Suceava	Todirești	Cajvana	30	2	10
50	143	Suceava		Stroiești	12	13	10
51	149	Șcheia		Suceava	8	21	10
52	150	Suceava	Milișăuți	Brodina	106	1	23
53	151	Suceava	Câmpulung Moldovenesc	Vatra Dornei	112	2	23
54	157	Botoșana	Comănești	Suceava	36	5	10
55	160	Văleni	Horodnicești	Suceava	50	4	10
56	162	Vercicani	Stamate	Suceava	48	2	10
57	163	Solca	Păltinoasa	Suceava	41	3	10
58	167	Florința	Șcheia	Suceava	11	2	10
59	168	Șcheia	Suceava	Adâncata	18	5	10
60	169	Zăhărești	Suceava	Prelipca	44	6	10
61	170	Bosanci	Suceava	Pătrăuți	18	7	10

Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016

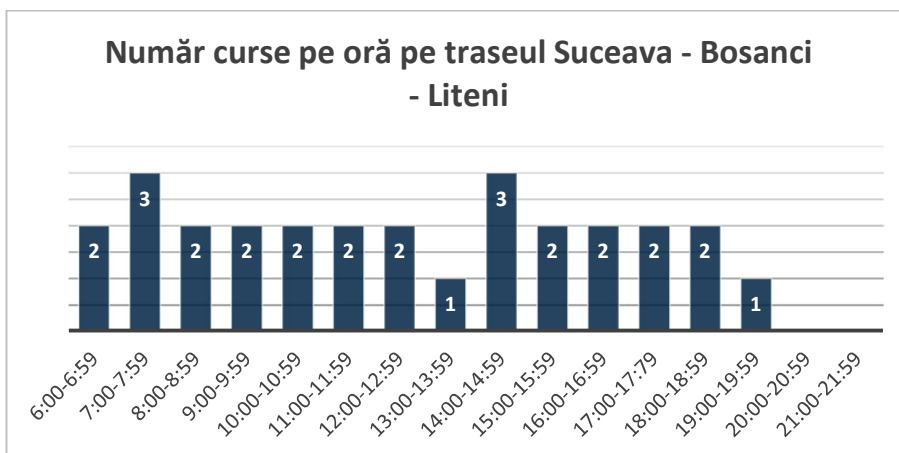
Tabelul de mai sus indică cele mai circulante rute, acestea fiind: Sf. Ilie – Suceava – Rădăuți (35 curse pe zi), Suceava – Fălticeni (28 curse pe zi), Suceava – Bosanci – Liteni (28 Curse pe zi), Șcheia – Suceava (21 curse pe zi) și Suceava – Ipotești (20 curse pe zi). Din graficele de mai jos se observă că cea mai ridicată frecvență de transport este de 3 vehicule pe oră, aceasta fiind întâlnită pe ruta Sf. Ilie – Suceava – Rădăuți (intre orele 7:00-7:59, 9:00-9:59, 12:00-12:59, 14:00-14:59, 16:00-16:59, 18:00-18:59) dar și pe ruta Suceava – Bosanci – Liteni (între orele 7:00-7:59, 14:00-14:59). Pe ruta Suceava-Fălticeni, frecvența curselor este constantă de 2 pe oră în intervalul orar 7-20.

**Figura 85. Număr curse pe oră pe traseul Sf. Ilie - Suceava - Rădăuți**



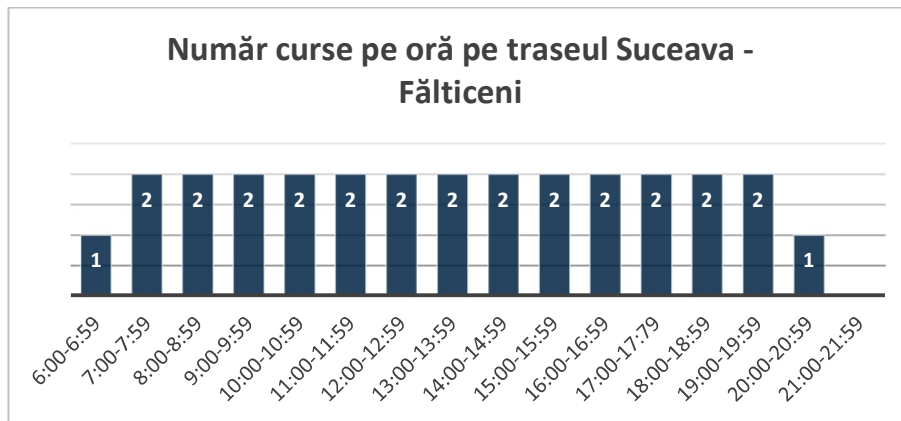
Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016

**Figura 86. Număr curse pe oră pe traseul Suceava - Bosanci - Liteni**



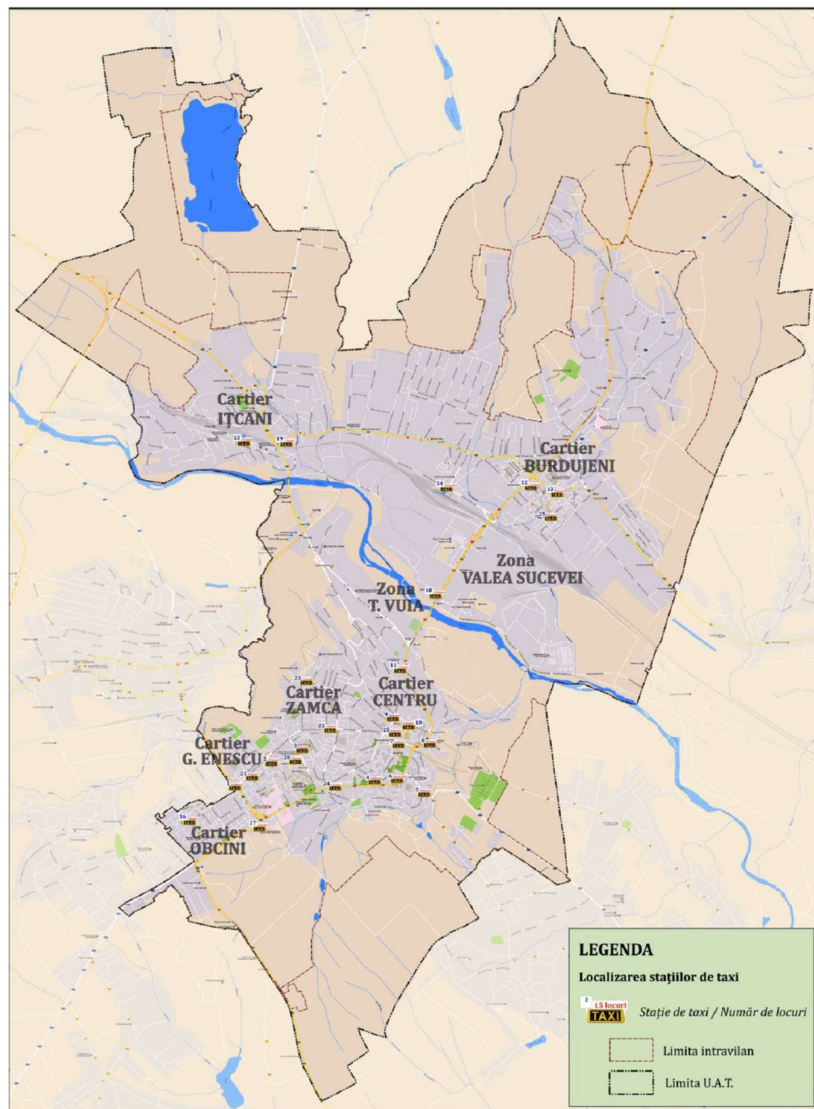
Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016

Figura 87. Număr curse pe oră pe traseul Suceava - Fălticeni



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016

Figura 88. Amplasarea stațiilor de taxi la nivelul Municipiului Suceava



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016



Conform PMUD Suceava, Municipiul Suceava beneficiază de 54 de curse interjudețene zilnice la care se adaugă în 72 de curse aflate în tranzit. Aceste curse au plecări, sosiri sau stații intermediare în autogările Transporturi Auto S.A., Intertranscon S.R.L. și Trans DMW Europa.

Din cauza lipsei de terminale intermodale, vehiculele de transport public județean și interjudețean urmează trasee care se suprapun cu traseele de transport în comun, contribuind astfel la îngreunarea traficului. Mai mult, în diferite cazuri staționează în stațiile de transport în comun, creând astfel ambuteiaje. Municipiul Suceava dispune de 26 stații de taxi cu o capacitate de 191 autovehicule. Nu este permisă depășirea capacității stațiilor. Aceste stații sunt marcate prin plăcuțe ce indică numărul de locuri reglementate. Harta de mai sus prezintă amplasarea stațiilor de taxi la nivelul municipiului, iar tabelul oferă mai multe informații despre localizare și numărul de locuri din fiecare stație taxi.

**Tabel 11. Stații taxi în Municipiul Suceava**

Nr. Crt.	Stația Taxi	Reper	Nr. Locuri
1	Calea Obcinilor	Calea Obcinilor	10
2	Curcubeul	Strada Zorilor	15
3	Centrul de Calcul	Strada Universității	5
4	Magazin Bucovina	Strada Ștefan cel Mare	10
5	Balada	Strada Mitropoliei	3
6	Hotel Bucovina	Parcare Hotel Bucovina	10
7	Casa de Cultura	Strada Ciprian Porumbescu	4
8	Centrul de Calcul	Strada Ștefăniță Vodă	10
9	Autogară	Strada Armenească	10
10	Piața Mare	Strada Petru Rareș	6
11	Inspectorul Școlar	Calea Unirii	2
12	Orizont	Calea Unirii	10
13	Piața Burdujeni	calea Burdujeni	5
14	Oara Burdujeni	Strada Nicolae Iorga	16
15	Gara Ițcani	Strada Gării	15
16	Ambianța Obcini	Intersecția strada Victoriei și Stațiunii	5
17	Petrom Obcini	B-dul 1 Decembrie 1918	5
18	Bazar Burdujeni	calea Unirii	14
19	Pasarela Ițcani	Strada Gheorghe Doja	7
20	Complex Zimbru	Strada Universității	5
21	Mobila	B-dul George Enescu	5
22	Catedrală	Intersecția strada Grigore Ureche cu B-dul George Enescu	5
23	Sagra	Strada Zamca	5
24	Policlinica	Strada Ștefan cel Mare	3
25	Școala Miron Costin	Strada Păcii	2
26	Bancpost Centru	Strada Meseriașilor	4

**Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016**

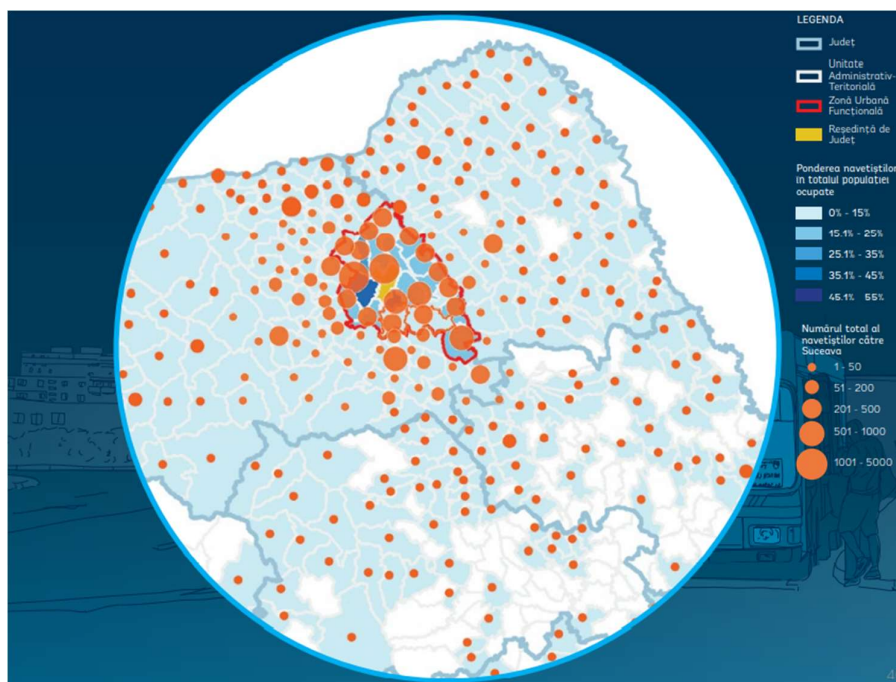
În urma consultărilor publice a reieșit faptul că deși toate dispeceratele de taxi dispun de aplicații mobile pentru preluarea comenzilor (TIN Taxi, CIP Taxi), nici-una dintre companiile de taxi din Suceava nu operează automobile accesibile pentru persoane cu dizabilități. O legislație mai bună pentru taxiuri și metode drastice de control al calității (sanțiuni drastice dacă nu sunt puse aparatele de taxi, dacă se refuza curse, dacă nu sunt curate taxiurile etc) cât și permiterea serviciilor alternative de transport de tipul Uber pentru a crea concurență, ar contribui la ridicarea nivelului serviciilor prestate.

## TRANSPORT INTERMODAL

Dezvoltarea nodurilor de transport intermodal pentru facilitarea transportului navetiștilor este deosebit de importantă pentru dezvoltarea economică a zonei urbane funcționale Suceava.

Figurile de mai jos prezintă fluxul zilnic de navetiști către Suceava, precum și localitățile de proveniență a acestora, conform studiului Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România și datelor colectate la ultimul recensământ al populației din 2011.

Figura 89. Fluxul de navetiști către Suceava



Sursa: Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România <sup>27</sup>

Figura 90. UAT-uri de proveniență a majorității navetiștilor în perioada 2001-2011



Sursa: Orașe Magnet. Migrație și Navetism în România <sup>28</sup>

<sup>27</sup> <http://documents1.worldbank.org/curated/en/448771499322731333/pdf/116400-ROMANIAN-REVISED-PUBLIC-Magnet-Cities-Migration-and-Commuting-in-Romania-RO.pdf>

<sup>28</sup> <http://documents1.worldbank.org/curated/en/448771499322731333/pdf/116400-ROMANIAN-REVISED-PUBLIC-Magnet-Cities-Migration-and-Commuting-in-Romania-RO.pdf>

Marea majoritatea a navetiștilor din Suceava provin din localitatea Șcheia urmată de Ipotești, Salcea, Fălticeni, Liteni, Moara, Zvoriștea și Dumbrăveni. Facilitarea accesului la transportul în comun pentru navetiști, atât înspre Suceava, cât și în interiorul municipiului, este esențială pentru relaxarea traficului, a siguranței pietonilor, dar și a dezvoltării economice sustenabile.

Cele două gări din Suceava primesc în medie un număr de 45.155 pasageri pe lună, iar minimul de pasageri care utilizează transportul județean în Autogara Suceava este de aproximativ 18.000 pe lună.

Stația de autobuz de lângă Gara Suceava deservește liniile 2 și 3, iar liniile de maxi taxi 17, 22 și 30 au stație în apropiere. Gara Suceava Nord-Ițcani are conexiune cu liniile 5 și 20, iar Gara de Vest cu liniile 2, 3, 4, 21. Problema este însă că Autogara Suceava nu este conectată eficient cu stațiile de transport în comun. Din cauza localizării sale, aceasta contribuie la aglomerarea traficului pe Strada Vasile Alecsandri și pe Strada Armenească în zona centrală. A fost propusă astfel mutarea autogării din zona centrală pe strada Traian Vuia pentru cursele județene și interjudețene cu scopul fluidizării traficului.

Crearea de rute ocolitoare pentru diferite linii de transport în comun, conectarea acestora cu gările și mutarea autogării înspre periferia municipiului, ar contribui la relaxarea traficului pe Calea Unirii. Mai mult, amenajarea de centre intermodale moderne și utilizarea unui singur bilet (bilet unic) care să fie valabil pe toate mijloacele de transport în comun (feroviar și public motorizat) ar încuraja navetiștii să utilizeze mai multe mijloace de transport în comun pentru rutele lor zilnice. De asemenea este încurajată amenajarea unor parcuri de tip park & ride la capătul liniilor de transport public local.

## SIGURANȚA ÎN TRAFIC

România trebuie să implementeze măsuri rapide pentru a spori siguranța în trafic, având în vedere că situația este extrem de alarmantă, România situându-se pe primul loc în UE în ce privește numărul deceselor în trafic.

Densitatea căilor rutiere din România este de 26% din media UE, chiar dacă investițiile per km de drum în țara noastră sunt printre cele mai ridicate din Uniunea Europeană. Performanța drumurilor este una scăzută, iar acest lucru contribuie enorm la producerea de accidente rutiere, numărul deceselor în urma accidentelor rutiere care au loc în România fiind cel mai ridicat din UE (9,6% în 2018 la nivel național, comparat cu 5,2%, media EU27).

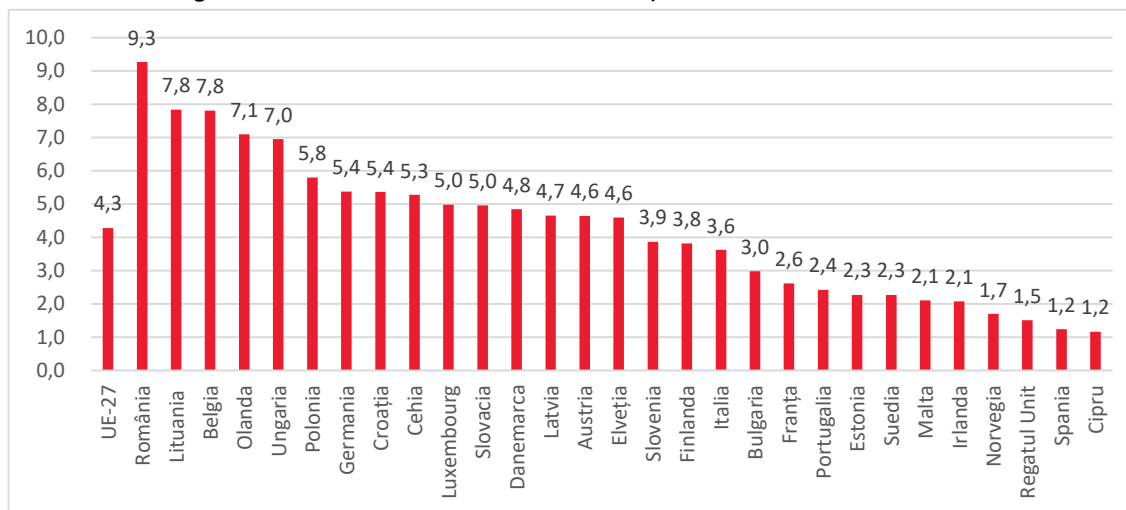
**Figura 91. Procentul deceselor cauzate de accidente rutiere în România și UE**



Sursa: Eurostat, DG MOVE, pe baza datelor CARE (baza de date UE pentru accidentele rutiere)

România este pe primul loc în UE la numărul de decese rezultate din accidente în rândul bicicliștilor, de asemenea, înregistrând un procent de 9 fatalități la milionul de locuitori.

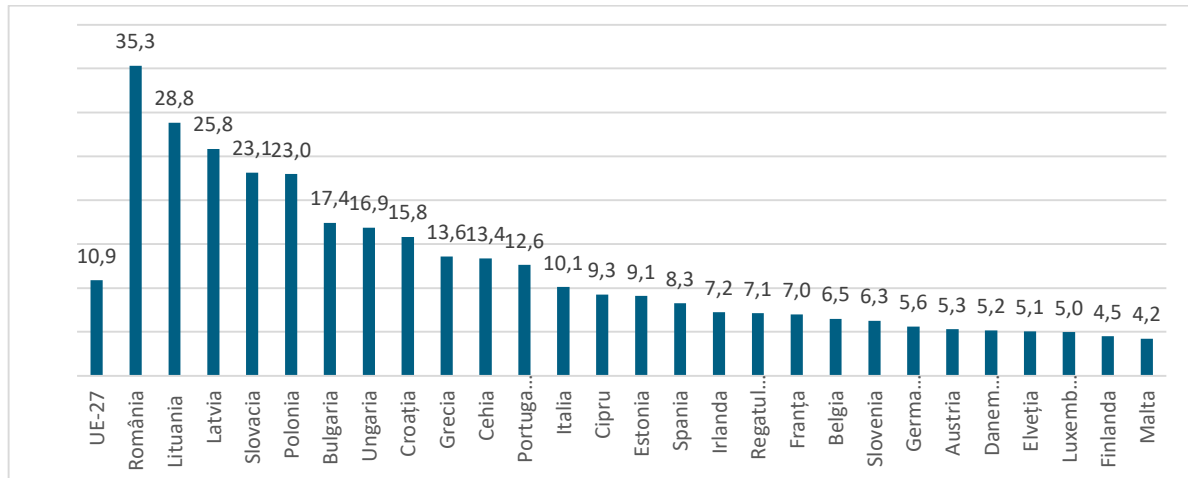
**Figura 92. Numărul de decese în rândul bicicliștilor la 1 mil. de locuitori în UE**



Sursa: Eurostat

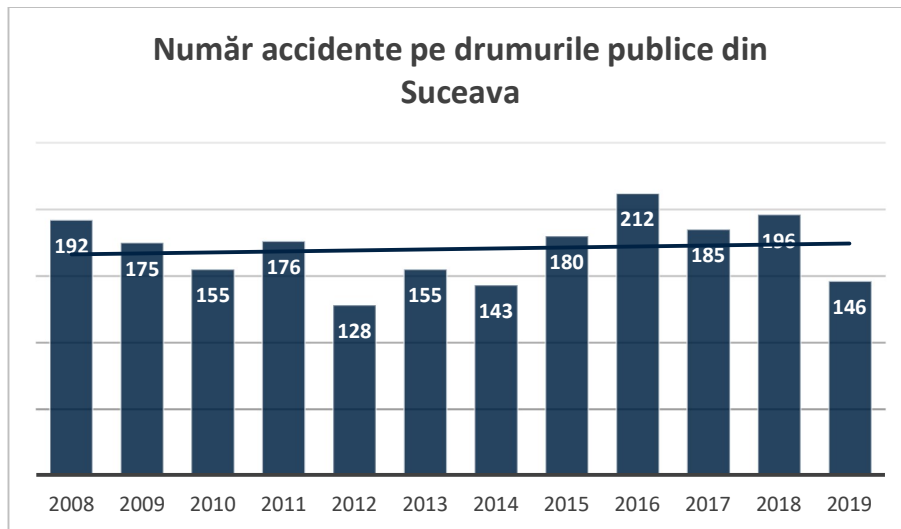
Creșterea siguranței este un element cheie în încurajarea deplasărilor pietonale. O parte însemnată a persoanelor care merg pe jos sunt copiii școlari și oamenii în vârstă, ambele grupuri situându-se în categorii vulnerabile. România are cea mai mare rată a fatalităților pietonilor din UE cu 35 de decese la 1 mil. de locuitori în 2018.

**Figura 93. Numărul de pietoni decedați la 1 mil. de locuitori în UE**



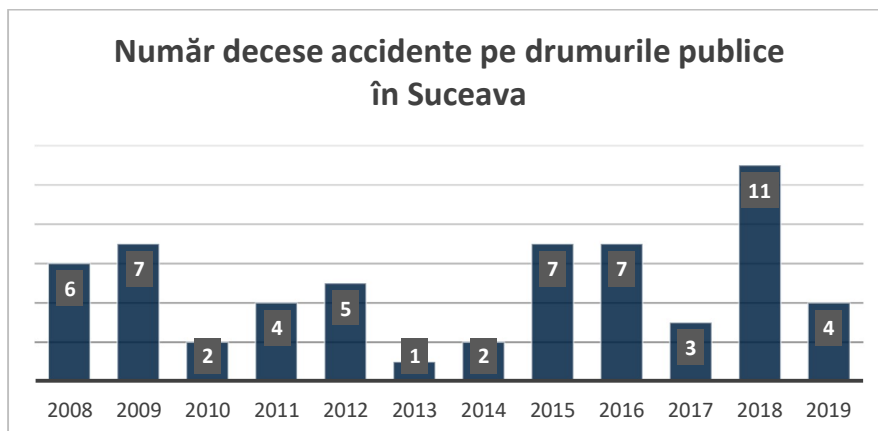
Sursa: Eurostat

**Figura 94. Număr accidente pe drumurile publice din incinta urbanului în Suceava**



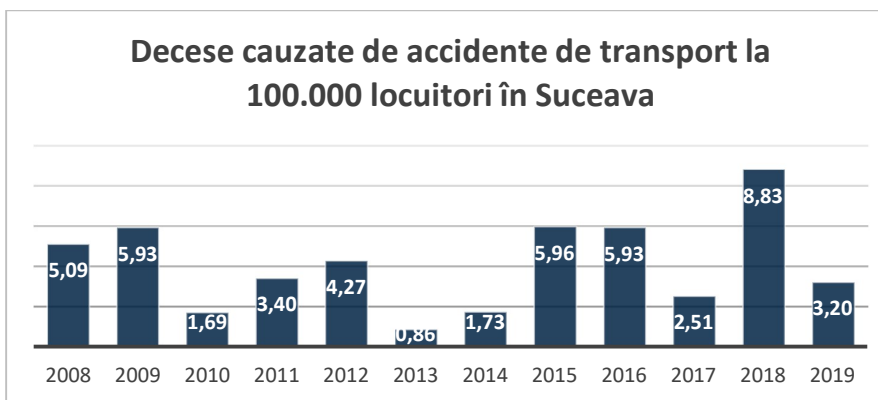
Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Figura 95. Număr accidente pe drumurile publice din incinta urbanului în Suceava



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Figura 96. Decese cauzate de accidente de transport la 100.000 locuitori în Suceava



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Conform Poliției Municipiului Suceava, în anul 2019 au fost înregistrate 146 accidente, ce s-au soldat cu 4 morți. Datele complete pentru totalul numărului de accidente și victime din 2010 până în 2016 pot fi găsite în tabelul de mai jos.

Tabel 12. 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
2017	185	-	3	-	-
2018	196	-	11	-	-
2019	146	-	4	-	-

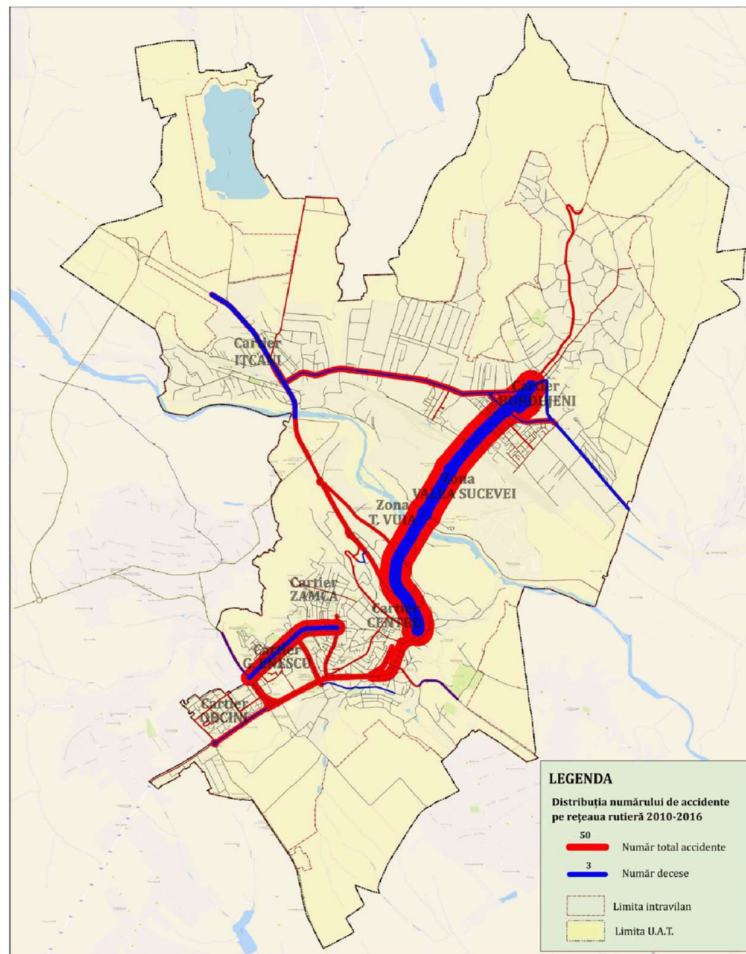
Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016

Deși în 2019 s-a înregistrat o scădere a numărului de accidente, trendul general pe ultimii 10 ani este încă unul crescător. Alți indicatori importanți din punct de vedere al siguranței rutiere pentru Suceava în anul 2019 au fost:

- 0,04% - Rata mortalității în accidente rutiere – această rată se calculează între numărul de persoane care și-au pierdut viața în urma accidentelor rutiere, raportat la numărul total de persoane implicate în accidente rutiere
- 0,15% - Rata gravă a accidentelor rutiere – această rată se calculează între numărul de persoane implicate în accidente rutiere care suferă de răni grave, raportat la numărul total de persoane implicate în accidente rutiere
- 1,23% - Rata ușoară a accidentelor rutiere - această rată se calculează între numărul de persoane implicate în accidente rutiere care suferă de răni ușoare, raportat la numărul total de persoane implicate în accidente rutiere
- 1,25 - Accidente rutiere la 1000 locuitori

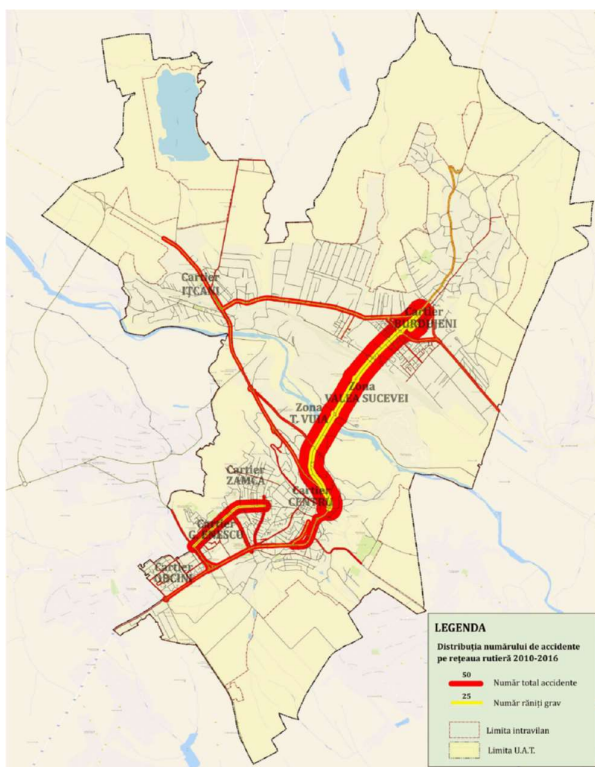
Analizând spațial distribuția accidentelor din imaginile de mai jos, se poate observa că majoritatea acestora au avut loc pe următoarele artere: Calea Unirii, Strada Ana Ipătescu, Strada George Coșbuc, Calea Obcinelor, B-dul 1 Decembrie 1918, B-ul 1 Mai, artere cu trafic intens.

**Figura 97. Distribuția spațială a evenimentelor soldate cu pierderea vieții, 2010-2016**



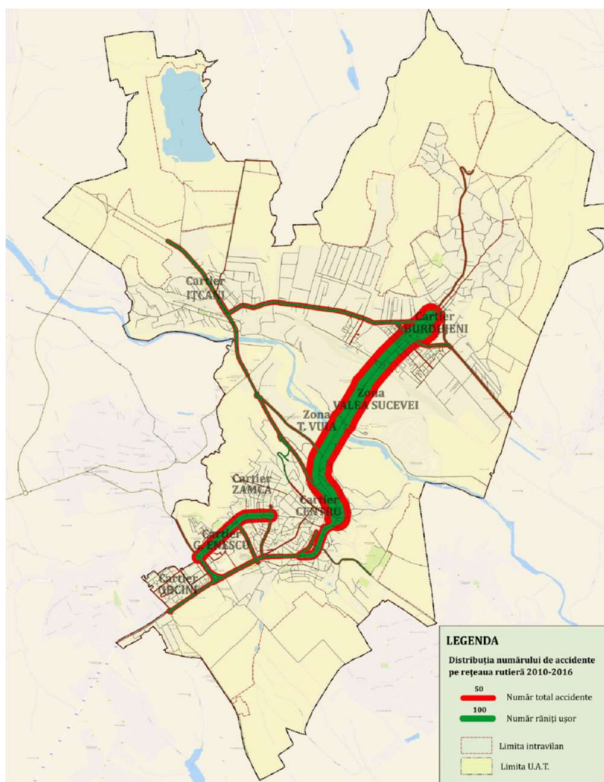
Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016

Figura 98. Distribuția spațială a numărului victimelor rănite grav, 2010-2016



Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016

Figura 99. Distribuția spațială a numărului victimelor rănite ușor, 2010-2016

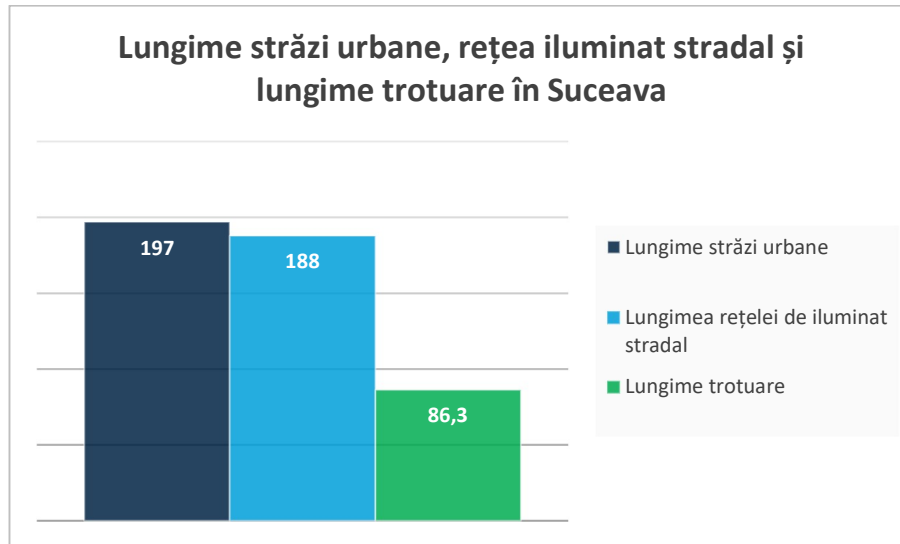


Sursa: Planul de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Suceava, 2016



Sectoarele stradale evidențiate în imaginile de mai sus găzduiesc o bună parte a rețelei de transport în comun sau o intersectează. 7 vehicule de transport public au fost implicate în accidente de circulație în anul 2016. Principalele cauze pentru accidente au fost neacordare de prioritate pietoni, traversarea neregulamentară pietoni și abateri bicicliști.

**Figura 100. Lungime străzi urbane, lungimea rețelei de iluminat stradal și lungime trotuare în Suceava**



Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori urbani: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Proiecte identificate ale Primăriei Suceava pentru creșterea gradului de siguranță în trafic sunt următoarele:

- Proiect al Primăriei Suceava - Reabilitare/Extindere iluminat public în zonele nou construite, perioada 2018-2021- finanțat din bugetul local și POR 2014-2020 PI 3.1 C – realizat .
- Proiect al Primăriei Suceava - Reabilitare străzi și trotuare din zona centrală și cartierele rezidențiale Proiect extras din PMUD, perioada 2017-2023- finanțat prin PNDL – realizat 100%.
- Proiect al Primăriei Suceava - Extinderea tramei stradale în zonele rezidențiale nou construite Proiect extras din PMUD, perioada 2017-2023- finanțat prin PNDL – realizat 90%.
- Proiect al Primăriei Suceava - Montarea de semafoare în zonele cu risc de accidente, perioada 2019-2021, finanțat din bugetul local, realizat în proporție de 10%.

În PMUD Suceava au fost identificate drept probleme majore care au contribuit la creșterea numărului de accidente următoarele: lipsa unui terminal intermodal, inexistența unui sistem de management al traficului care să se adapteze în funcție de fluctuațiile acestuia, existența unor sectoare de stradă care se suprapun cu traseele drumurilor naționale sau județene, limitarea deplasării pietonilor pe zona pietonală din cauza mașinilor parcate neregulamentar, treceri de pietoni nesemnificate corespunzător, treceri de pietoni slab iluminate, pondere mare străzi nemodernizate, trotuare pietonale prea înguste. Pe lângă rezolvarea problemelor identificate, accesibilizarea funcțională pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități a străzilor, a trotuarelor, a intersecțiilor, și a trecerilor pentru pietoni (standard, pasaje subterane sau treceri supraterane) este absolut necesară: covoare tactile, rampe funcționale, semafoare cu semnale sonore și buton special pentru persoanele vârstnice sau cu dizabilități care ar prelungi durata culorii verzi necesară traversării în siguranță.

Poliția Locală al Municipiului Suceava a identificat ca și problemă majoră lipsa unui dispecerat dedicat pentru exploatarea sistemului de supraveghere video, în timp real, sistem care să fie integrat cu structurile competente să intervină pentru soluționarea problemelor din trafic. Un asemenea sistem

informatic dedicat (software și hardware), cu specific de supraveghere video, ar permite monitorizarea activă a zonelor de interes și alarmarea în mod automat în cazul producerii unor încălcări ale reglementărilor (de ex: intrarea pe acces interzis, trecere pe culoarea roșie a semaforului, etc.). Extinderea sistemului de supraveghere video și îmbunătățirea acestuia prin dotarea cu camere ce permit mai multe funcții și rapoarte, ar facilita o mai bună alocare a resursei umane în funcție de frecvența unor incidente.

În urmă consultărilor publice, cetățenii municipiului au propus impunerea de restricții de viteză pentru străzile înguste din zonele rezidențiale ale orașului, ex: Strada Mărășești. O altă soluție propusă de societatea civilă a fost crearea de treceri pentru pietoni supraterane sau pasaje subterane în zonele de risc, ex: Zona Centrului Comercial Bucovina. Zona Barajului și zona Iulius Mall au fost identificate de către cetățeni ca și zone care necesită un acces pitonul mai bun și mai sigur, iar pasajul pe sub pod descurajează cetățenii să traverseze legal, și ar trebui regândit. Amenzi drastice, programe de educație rutieră a populației dar și o iluminare mai bună a trecerilor de pietoni au fost propuse în sesiunile de consultări. Pentru semnalarea problemelor cetățenilor, inclusiv cele de siguranță în trafic, au fost propuse dezvoltarea proiectului pentru Implementarea Sistemului SuceavaAlert pentru Raportarea Incidentelor din Municipiu<sup>29</sup>, promovarea soluțiilor dezvoltate de către cetățeni precum platformă Photovoice<sup>30</sup> și înființarea unui serviciu distinct în cadrul Primăriei Suceava: Direcția de Mobilitate (monitorizarea traficului, zone pietonale, transport nemotorizat).

---

<sup>29</sup>

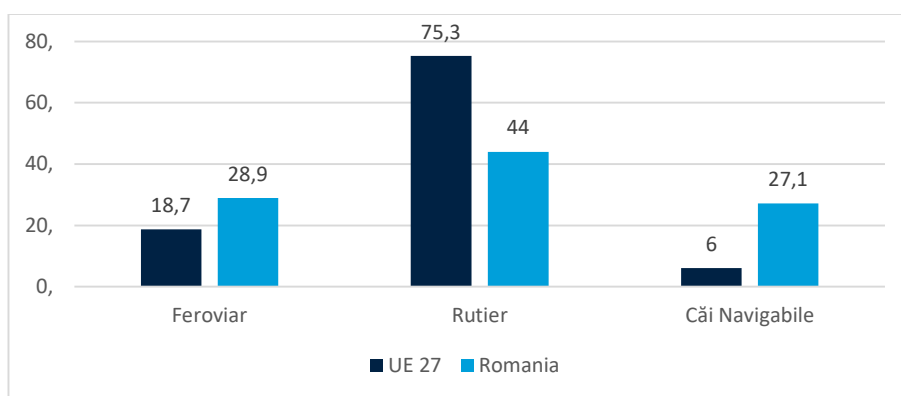
<http://implicat.primariasv.ro/portal/Suceava/bp/portal.nsf/AllByUNID/0000119E?OpenDocument&Proiect=DFEAC00BA2633C53C225836A0067458E>

<sup>30</sup> [www.photovoice.ro](http://www.photovoice.ro)

## TRANSPORTUL DE MĂRFURI

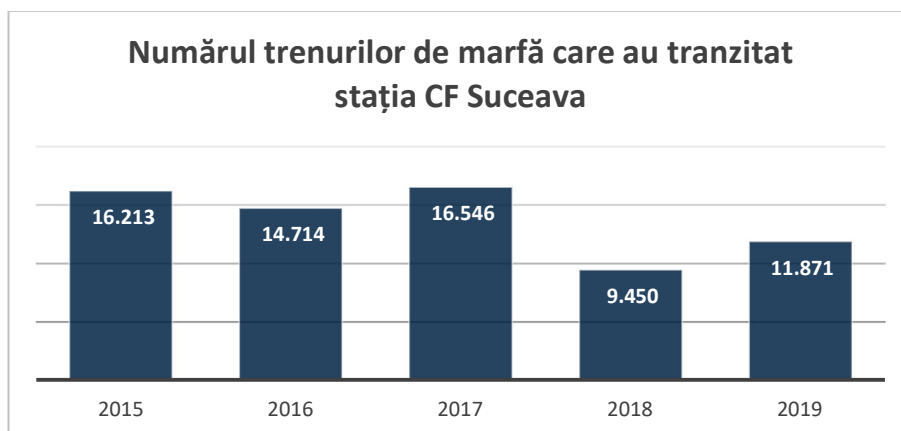
În ceea ce privește transportul de mărfuri și facilitarea activității economice, căile rutiere românești au câștigat constant teren în fața transportului feroviar. De 3 până la 4 ori mai mulți pasageri/km și tone/km (de marfă) se realizează pe cale rutieră în dauna celor feroviare, iar 47,24% dintre veniturile firmelor din România sunt generate de o deplasare de 60 de minute cu mașina pe coridorul de autostradă A1<sup>31</sup>. Dezvoltarea căilor rutiere, în comparație cu cele feroviare, a fost susținută de un mediu politic favorabil, astfel încât, pentru fiecare leu investit în rețeaua feroviară a României, aproape 17 lei au fost investiți în rețeaua sa rutieră. Investițiile în infrastructura feroviară sunt cele mai scăzute din UE și, prin urmare, limitările de viteză și infrastructura deteriorată descurajează o prezență mai mare a operatorilor internaționali de marfă și reduc calitatea serviciilor oferite pasagerilor. Astfel totalul numărului de trenuri de marfă care au tranzitat stația CF Suceava în 2019 a fost de 11.871, o scădere cu 4.675 unități pe an față de anul 2017 conform datelor din Figura 99 de mai jos.

Figura 101. Cota modală a transportului de mărfuri în România



Sursa: Prelucrare date Eurostat

Figura 102. Numărul trenurilor de marfă care au tranzitat stația CF Suceava



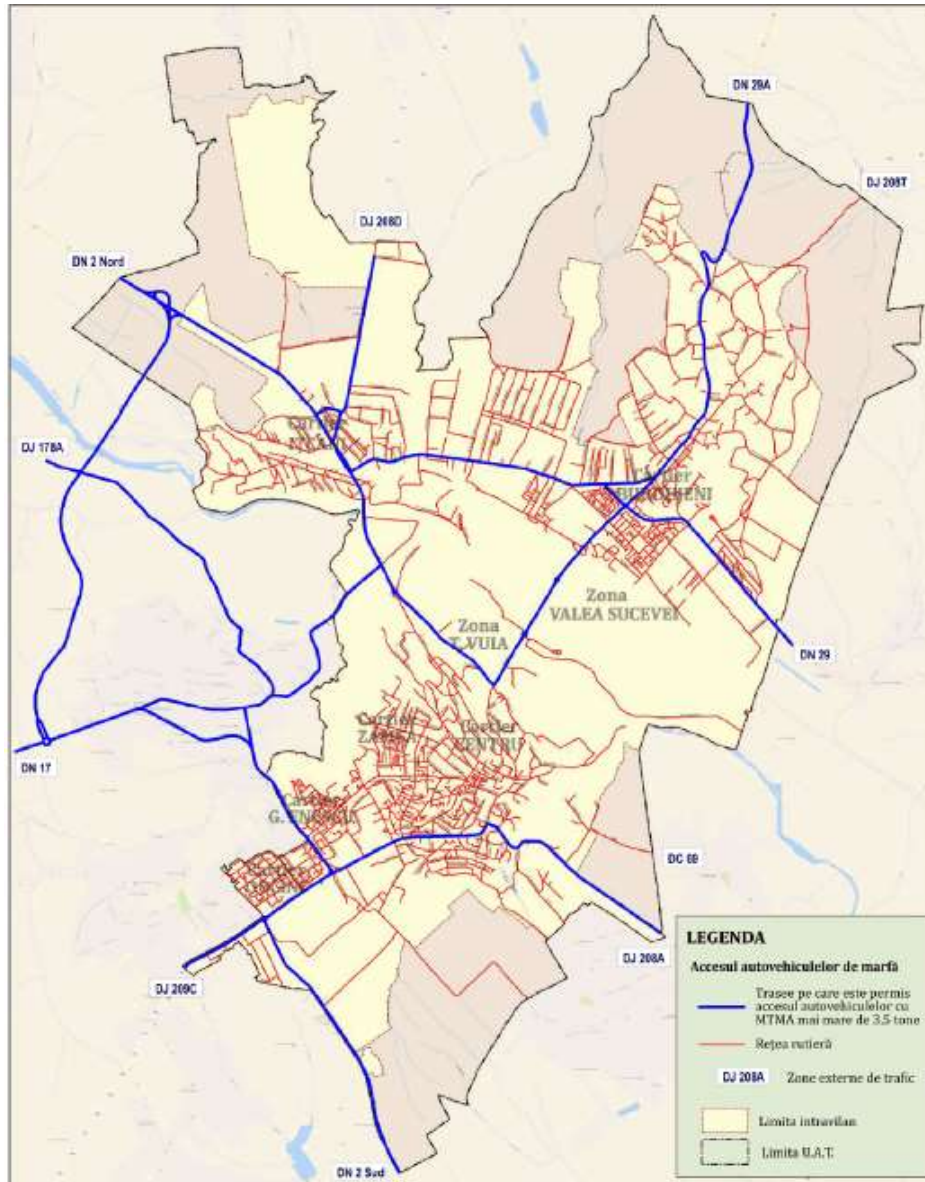
Sursa: Politica Urbană a României. Prelucrare date indicatori: <https://citadini.ro/baza-de-date-urbane/>

Pe raza municipiului Suceava, principalul mod de transport al mărfurilor este cel rutier cu vehicule comerciale de peste 3,5 tone. Accesul vehiculelor comerciale cu o greutate mai mare de 3,5 tone în Suceava este reglementat prin HCL 155/2013. Conform acesteia, toate vehiculele comerciale de peste

<sup>31</sup> Banca Mondială, Orașe-magnet, Migrație și navetism în România

3,5 tone pot să tranziteze municipiul Suceava în baza unei autorizații emise de Direcția Generală Tehnică și Investiții – Serviciul Administrare Străzi și Sistematizare Rutieră. Există și drumuri în Suceava unde nu sunt restricții de circulație pentru vehiculele de peste 3,5 tone. După cum se vede în figura de mai jos, traficul nu este restricționat pe ruta care face conexiunea nord-sud pe E85 (DN29) și drumul care face legătura dintre E85 și E58 (DN17). Cele două drumuri, au volumul cel mai intens de trafic de marfă fiindcă asigură legătură rutieră cu București (E85), respectiv Botoșani și Iași (E58).

**Figura 103. Drumurile cu acces permis vehiculelor de peste 3,5 tone**

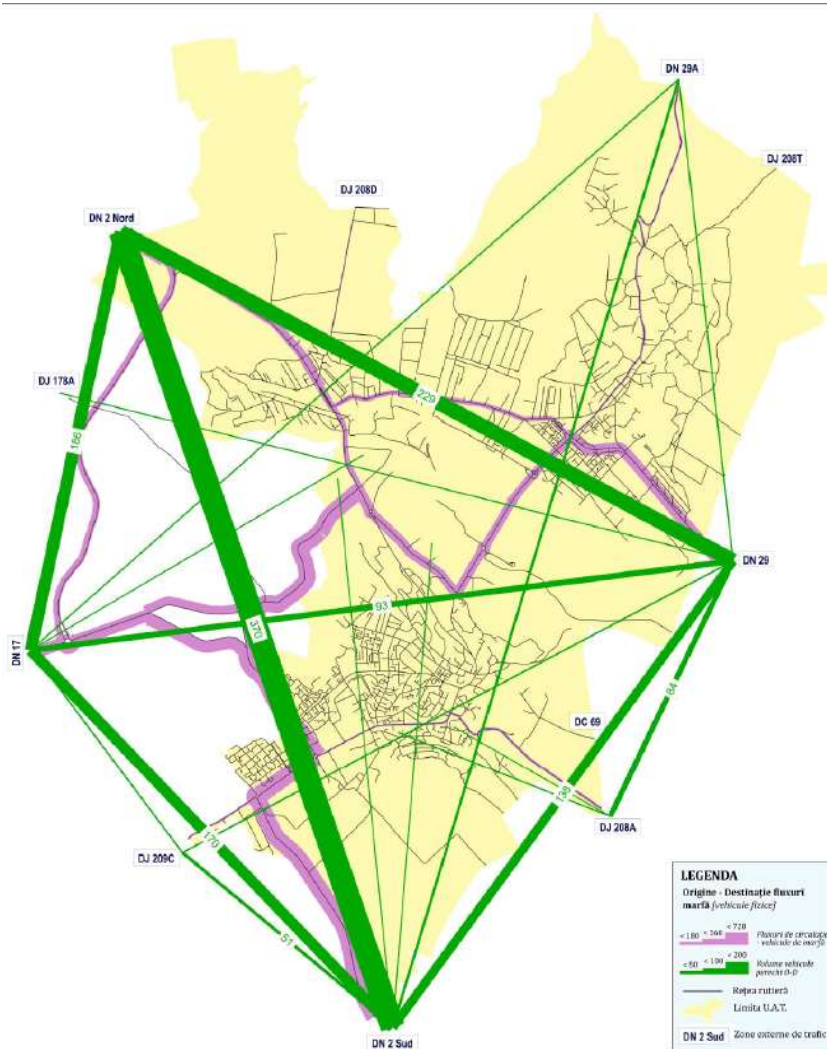


Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Suceava, 2016

Majoritatea camioanelor, 55%<sup>32</sup>, doar tranzitează raza municipiului Suceava, fapt ce aglomerează traficul și îngreunează transportul public din cauza lipsei unei variante ocolitoare complete.

<sup>32</sup> Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Suceava, 2016

Figura 104. Volumul de trafic de marfă (camioane) în anul 2016

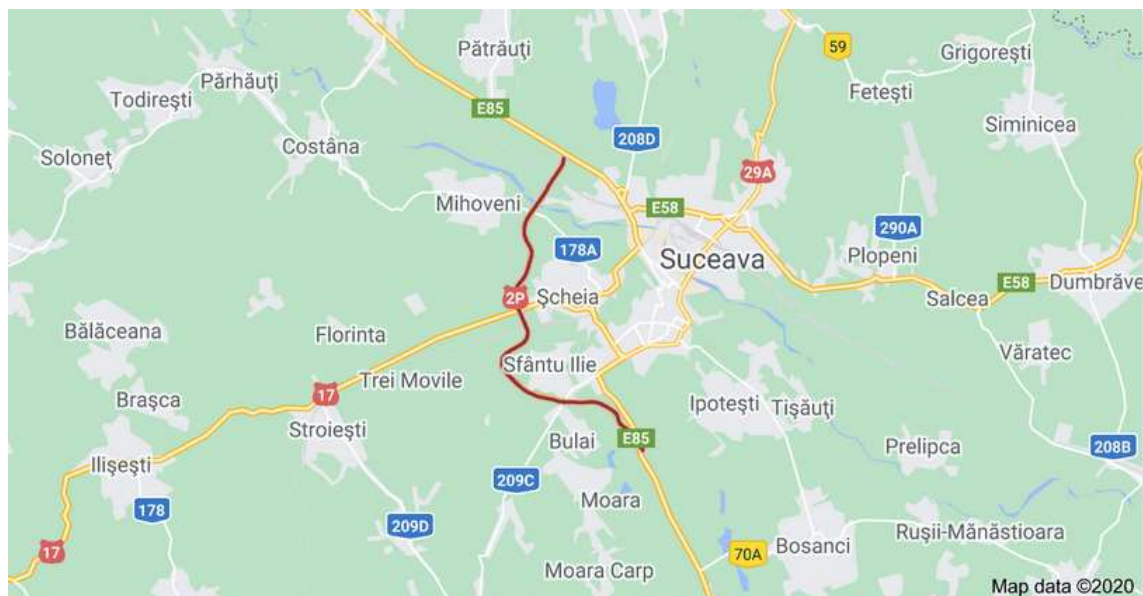


Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Suceava, 2016

Varianta de ocolire a municipiului Suceava pentru traficul greu de pe E85, DN2-DN17-DN2, a fost inaugurată în 2019, după 11 ani de lucrări, și ocolește orașul pe latura de vest. Prima parte a tronsonului, de 5 km, a fost inaugurat în 2015, dar restul de 7 km a fost abandonat în 2016 într-un stadiu de finalizare 85%. După finalizare, DN2-DN17-DN2 a preluat o parte însemnată a traficului de camioane care în trecut tranzita cartierul Obcini pe ruta Bd. Academician Vasile Grecu - Bd. 1 decembrie 1918. Conform datelor PMUD Suceava, această zonă era tranzitată de un număr de camioane care varia între 1000 și 3000 de vehicule comerciale pe zi<sup>33</sup>. Deși preia o parte însemnată a traficul de mărfuri, este necesară dezvoltarea DN2-DN17-DN2 dintr-un drum cu o bandă pe sens în unul cu două benzi pe sens, ce ar permite preluarea completă a fluxului de trafic comercial de mărfuri și ar limita efectele negative asupra orașului precum aglomerarea traficului și poluarea.

<sup>33</sup> Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Suceava, 2016

**Figura 105. DN2-DN17-DN2 – Varianta de ocolire a municipiului Suceava**



Sursa: Google Maps

În estul municipiului Suceava, nu există în acest moment o variantă ocolitoare pentru traficul de camioane care circulă pe drumul E58 (DN29). Cartierul Burdujeni este cel mai puternic afectat deoarece o parte însemnată a traficului se desfășoară pe Strada Gheorghe Doja, care face legătura dintre E85 și E58. Conform datelor PMUD Suceava, nord estul municipiului este traversat de aproximativ 700 de camioane/zi<sup>34</sup>. Combinația dintre traficul de camioane și cel din oraș aglomerează municipiul, ceea ce duce la scăderea siguranței rutiere și pietonale. Construirea variantei ocolitoare pe latura de est a orașului, pe ruta E85-Ipotești-Salcea-DJ29, va fi finanțată prin fonduri europene pe exercițiul financiar 2021-2027. Această variantă de ocolire va fi racordată la drumul expres cu profil de autostrada A7 Ploiești-Bacău-Suceava-Siret și va avea două benzi pe sens cu o viteză de circulație de 100 km/h.

Municipiul Suceava a fost partener în proiectul „Freight TAILS – Soluții logistice inovatoare pentru transportul și distribuția de marfă”, cofinanțat în cadrul Programului Horizon 2020, ianuarie 2015 – ianuarie 2019. *Planul de acțiune realizat în cadrul acestui proiect a fost parte integrantă din documentația tehnico-economică pentru obținerea finanțării nerambursabile în cadrul P.O.R. - Axa 1, pentru proiectul “Sistem integrat de management al traficului”, pentru care Municipiul Suceava a alocat 1,2 milioane de euro.*<sup>35</sup>

Transportul de marfă urban este reglementat în municipiul Suceava prin HCL 155 / 2013 în care se specifică faptul că aprovizionarea piețelor și centrelor comerciale se face prin oprirea vehiculului fără să blocheze traficul pe prima bandă sau în parcări special amenajate. Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, aprovizionarea se poate face doar în intervalul orar 22:00-06:00<sup>36</sup>. Lipsa unui mecanism de control și penalizare face ca procesul de aprovizionare să fie făcut în timpul zilei, ceea ce îngreunează transportul public și traficul din oraș. De asemenea, traficul este aglomerat și de furgonetele de sub 2,5 tone, care sunt în componența firmelor de curierat rapid, și care sunt obligate să oprească de cele mai multe ori pe prima bandă sau staționează pe străzi înguste. Realizarea unui punct de descărcare a mărfurilor și înființarea unor coridoare de tranzit interioare pentru traficul mixt

<sup>34</sup> Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Suceava, 2016

<sup>35</sup> <https://www.monitorulsv.ro/Ultima-ora-local/2018-04-18/Delegatia-Sucevei-prezenta-la-intalnirea-finala-a-proiectului-Freight-TAILS-Solutii-logistice-inovatoare-pentru-transportul-si-distributia-de-marfuri>

<sup>36</sup> Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Suceava, 2016

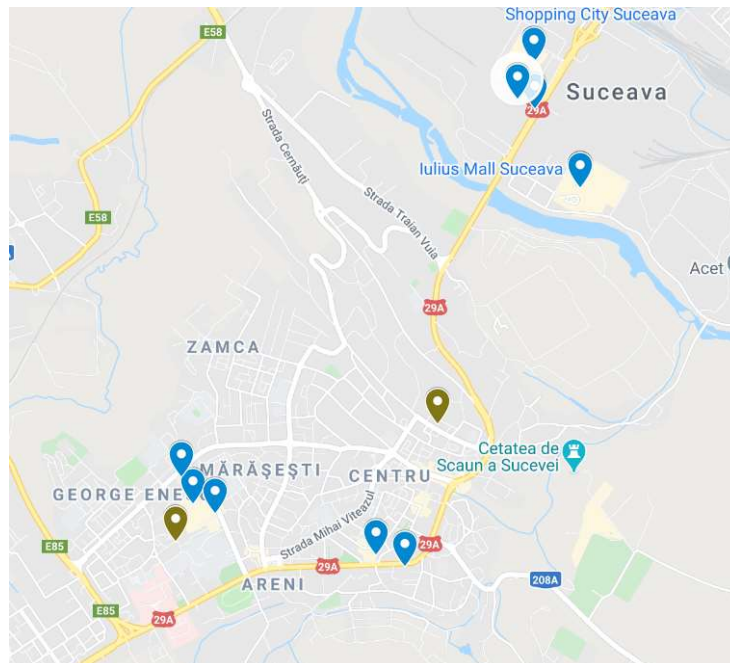
marfă și persoane ar putea reprezenta o soluție pentru un transport de marfă mai eficient care să nu contribuie la aglomerarea traficului în interiorul municipiului.

**Figura 106. Staționare vehicul comercial într-o zonă comercială din centrul Sucevei**



Sursa: Google Street View (2019)

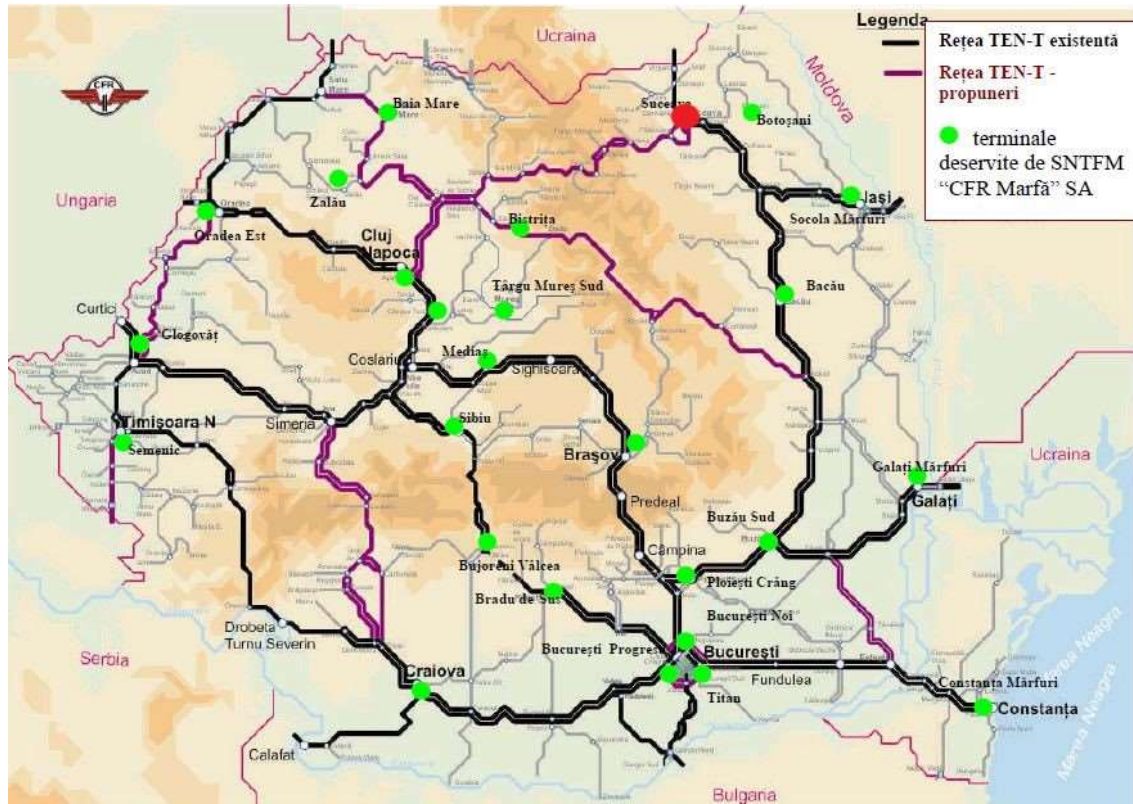
**Figura 107. Centrele comerciale și piețele din Suceava**



Sursa: Google Maps

În Suceava există unul din cele 14 puncte de transport multimodal de marfă din România. Ruta Vama Siret-Suceava-Portul Constanța este cea mai activă în ceea ce privește transportul feroviar de containere, cu un volum de 34.688 de tone<sup>37</sup> și 2.732 de unități operate<sup>38</sup> în 2011.

**Figura 108. Terminalele feroviare de marfă în România**



Sursa: CFR Marfă

Dezvoltarea reţelelor TEN-T feroviare, prin care ar creşte viteza de deplasare a trenurilor de marfă de la 43 km/h la 120 km/h, ar reduce considerabil traficul rutier. Pentru a spori eficienţa economică, precum şi pentru reducerea poluării, sunt necesare intervenţii mai aplicate în ce priveşte transportul feroviar de marfă, precum şi transportul de marfă pe canalele navigabile, care ar contribui enorm, de asemenea, şi la decongestionarea traficului rutier. Modernizarea punctului multimodal din Suceava ar urma să fie implementată în perioada 2022-2023, cu un cost estimativ de 21,44 milioane de euro, fără a fi, însă, prevăzut în POIM 2014-2020.

<sup>37</sup> Master Planul General de Transport al României, 2016

<sup>38</sup> Master Planul General de Transport al României, 2016



### Conectare la coridoarele majore de transport existente și propuse

#### Provocări

- ✘ Nici-un tronson de drum aflat pe coridoarele TEN-T principale nu este finalizat sau în lucru, toate sunt în stadiul de proiect.
- ✘ Nici-unul dintre proiectele de modernizare sau electrificare a căii ferate nu este finalizat sau în lucru.
- ✘ Aeroportul Internațional din Suceava necesită modernizare.

#### Recomandări

- ✓ Finalizarea coridoarelor TEN-T rutiere.
- ✓ Finalizarea modernizării coridoarelor TEN-T feroviare
- ✓ Dezvoltarea Aeroportului Internațional din Suceava

### Accesibilitate rutieră

#### Provocări

- ✘ Nu există o centură ocolitoare în partea de est a Municipiului Suceava.
- ✘ Drumurile de legătură cu zona urbană funcțională se află într-o stare slabă, iar în partea de sud nu există o variantă ocolitoare a orașului.
- ✘ Permeabilitate rutieră scăzută în partea de nord a orașului datorată numărului scăzut de treceri peste râul Suceava și a liniilor de cale ferată.
- ✘ Creșterea nivelului de trafic pe tronsoanele principale de intrare/ieșire din oraș.

#### Recomandări

- ✓ Dezvoltarea unei centuri ocolitoare în partea estică a municipiului.
- ✓ Modernizarea drumurilor de legătură cu zona urbană funcțională.
- ✓ Dezvoltarea rețelelor de drumuri care fac legătura cu granițele externe.
- ✓ Dezvoltarea de noi treceri peste râul Suceava și de noi treceri peste calea ferată pentru îmbunătățirea permeabilității rutiere.
- ✓ Implementarea unei semaforizări inteligente și al unui sistem dinamic de management al traficului atât în Municipiul Suceava cât și în localitățile din ZUF.

### Starea drumurilor

#### Provocări

- ✘ Multe străzi ale orașului au un profil limitat (sub 12 m lățime) și sunt de o calitate scăzută, cu precădere în zonele periurbane (noile cartiere rezidențiale precum Aleea Dumbrăvii și zonele provenite dintr-o structură stradală rurală, cum este Burdujeni Sat).
- ✘ Drumurile de legătură cu zona urbană funcțională se află în stare slabă.
- ✘ Localitățile rurale din zona urbană funcțională au nevoi urgente de investiții în modernizarea drumurilor

#### Recomandări

- ✓ Dezvoltarea și implementarea unui program integrat de modernizare a drumurilor din zona urbană funcțională
- ✓ Implementarea unui sistem de mentenanță predictivă a infrastructurii rutiere și corelarea acestuia cu o platformă de colectare feedback din partea cetățenilor.
- ✓ Modernizarea actualei rețele stradale din zona industrială situată la nordul albiei râului Suceava.

naționale, județene și comunale care le străbat. Starea generală a drumurilor județene este una medie, iar starea celor comunale și locale este una proastă. Toate categoriile de drumuri necesită modernizare, iluminare și reabilitarea podurilor.

## Parcare

### Provocări

- ✘ Spații limitate de parcare în comparație cu necesitățile actuale atât în municipiul Suceava cât și în localitățile din ZUF
- ✘ Crearea unui număr mare de parcări informale care blochează spațiul pietonal și unele stații de transport în comun.
- ✘ Existența extrem de limitată a parcărilor pentru biciclete și lipsa acestora în localitățile din ZUF.
- ✘ Lipsa marcajelor care delimitează locurile de parcare în zonele rezidențiale care contribuie la parcări haotice și informale.
- ✘ Lipsa parcărilor monitorizate cu senzori și a unei aplicații care să arate în timp real disponibilitatea și locația exactă a locurilor de parcare.
- ✘ Lipsă parcări de tipul Park & Ride
- ✘ Educație deficitară a conducătorilor auto din municipiul Suceava și ZUF în ceea ce privește modul de parcare a autovehiculelor și utilizarea locurilor de parcare.
- ✘ Lipsa parcărilor pentru mașini electrice și lipsa parcărilor pentru biciclete în localitățile din ZUF.

### Recomandări

- ✓ Crearea unei rețele extinse de parcări subterane sau supraterane multietajate ar reduce intensitatea ocupării spațiului public de către automobile.
- ✓ Continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcări amenajate la sol. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcare. Accentul în acest caz cade pe zonele cu cea mai mare cerere de locuri de parcare, și anume zonele de locuințe colective.
- ✓ Implementarea de măsuri mai drastice pentru sancționarea parcărilor informale.
- ✓ Dezvoltarea de parcări pentru biciclete și de garaje smart pentru biciclete în municipiul Suceava și în localitățile din ZUF.
- ✓ Cooptarea cetățenilor în identificarea zonelor ce necesită intervenții
- ✓ Parcări inteligente cel puțin pentru parcările din centrul municipiului Suceava.
- ✓ Crearea de parcări Park&Ride la punctele cheie de intrare în oraș în proximitatea stațiilor de transport în comun.
- ✓ Programe de educare a cetățenilor asupra utilizării adecvate a locurilor de parcare.
- ✓ Dezvoltarea de parcări pentru mașini electrice și parcări pentru biciclete în localitățile din ZUF.

## Accesibilitate ferată

### Provocări

### Recomandări

- ✘ Gara Suceava Nord-Ițcani necesită lucrări de mentenanță.
- ✘ Nu există un sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport din ZUF, astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele din localități.
- ✘ Orarul trenurilor care trec prin Gara Suceava nu este corelat cu tendințele persoanelor care fac naveta la nivelul zonei metropolitane. Nu există un abonament integrat la nivelul zonei metropolitane.
- ✘ Gările și halele din localitățile ZUF nu sunt exploatate pentru a facilita utilizarea trenului ca și mijloc de transport în comun din ZUF care Municipiul Suceava și invers.
- ✓ Renovare Gara Suceava Nord-Ițcani
- ✓ Crearea unui sistem de taxare unic pentru toate mijloacele de transport în comun din ZUF, astfel încât biletele de călătorie pentru trenuri să asigure și transportul cu autobuzele în municipiu și localitățile din ZUF.
- ✓ Promovarea trenului ca mijloc de transport în comun pentru zona urbană funcțională a municipiului și valorificarea potențialului de dezvoltare a infrastructurii feroviare la nivelul zonei urbane funcționale.
- ✓ Modernizarea coridoarelor TEN-T feroviare, inclusiv îmbunătățirea infrastructurii pentru transportul feroviar de marfă.
- ✓ O abordare transparentă și predictivă a întârzierilor trenurilor în lipsa unei infrastructuri feroviare care să poată diminua întârzierile dar și compensarea acestora prin condiții de călătorie mai bune și returnarea unei sume din prețul biletului pentru întârzieri.
- ✓ Valorificarea potențialului de dezvoltare a infrastructurii feroviare în ZUF Suceava. Corelarea orarului trenurilor regionale în funcție de nevoi.

### Accesibilitate aeriană

#### Provocări

- ✘ Potențialul de dezvoltare a Aeroportului nu este pe deplin valorificat
- ✘ Aeroportul din Suceava nu este conectat eficient la ZUF și la rețeaua de transport în comun

#### Recomandări

- ✓ Valorificarea potențialului de dezvoltare a Aeroportului, având în vedere zona largă de captare a potențialilor pasageri.
- ✓ Cooptarea de noi operatori de zbor și operarea de noi destinații.
- ✓ Conectarea eficientă a Aeroportului la oraș și la zona urbană funcțională (inclusiv prin transport public).
- ✓ Conectarea la rețeaua de transport feroviar ar mări accesul pasagerilor din zona de captare a aeroportului din Suceava.

### Infrastructura pentru deplasări nemotorizate

#### Provocări

- ✘ Amploarea scăzută a sistemului alternativ de transport în municipiul Suceava și în ZUF (Ipotești, Adâncata,

#### Recomandări

- ✓ Realizarea de străzi pietonale și extinderea celor existente în centrul

Bosanci, Mitocu Dragomirnei, Moara, Pătrăuți, Salcea etc.) – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee și alei pietonale – raportat la scara localităților.

- ✘ Lipsa unei legislații suficient de bine adaptate la necesitățile localităților.
- ✘ Lipsa unei culturi și o imagine negativă asupra mobilității active în Suceava și localitățile din ZUF.

istoric și în cartierele rezidențiale, cu locuințe individuale sau colective.

- ✓ Realizarea de alei și piste pentru biciclete în Suceava și localitățile din ZUF în conformitate cu Ghidul pentru dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, precum și spații special amenajate pentru circulație pietonală zilnică și de recreere pentru conectarea zonei centrale cu cartierele de locuințe colective.
- ✓ Prioritizarea pietonilor și a bicicliștilor în intersecții și în traversările curente ale străzilor importante.
- ✓ Realizarea unor suprafețe cu pavaje cu materiale de calitate ridicată și cu marcaje pentru persoane cu dizabilități.
- ✓ Crearea și dezvoltarea infrastructurii de transport alternativ (velo și pietonal), inclusiv crearea unor spații de parcare pentru biciclete în stațiile de transport public, gări, zonele rezidențiale și la locurile de muncă.

## Transportul în comun

### Provocări

- ✘ Transport public neatractiv care înregistrează timpi de întârziere.
- ✘ Lipsa unui transport public metropolitan integrat.
- ✘ Nu există rețele de transport public local extinse în ZUF Suceava (cu excepția localității Șcheia), astfel oamenii sunt încurajați să călătorească cu mașina personală.
- ✘ Lipsa benzilor dedicate pentru transportul în comun.
- ✘ În localitățile din ZUF (Mitocu Dragomirnei, Adâncata, Moara, Salcea etc) există în prezent stații de transport public fără facilități de bază: protecție față de intemperii, locuri de șezut, automate pentru bilete, acces sau covoare tactile pentru persoane cu dizabilități.

### Recomandări

- ✓ Creșterea nivelului de atractivitate a serviciilor prin viteză comercială și confort, montarea de camere de supraveghere în autovehiculele de transport în comun și în stațiile de transport în comun pentru siguranță sporită, modernizarea sistemului de plată a biletului prin utilizarea biletului electronic și posibilitatea plății cu telefonul mobil pentru o experiență mai bună.
- ✓ Introducerea unor benzi dedicate pentru transportul în comun și rute expres pentru conexiuni la distanțe mari.
- ✓ GPS pentru toate autobuzele și afișaj electronic în stații a minutelor rămase până la sosirea mijloacelor de transport în comun.
- ✓ Bandă dedicată pentru transportul în comun.
- ✓ Optimizarea rutelor în funcție de frecvența călătorilor.

- ✓ Crearea unui sistem de transport metropolitan cu taxare unică pentru toate mijloacele de transport din ZUF (inclusiv pe cale ferată), astfel încât biletele de călătorie pentru cursele din ZUF să poată fi folosite și pentru transportul local.
- ✓ Amenajarea de stații transport public cu facilități de bază în localitățile din ZUF.

## Transport intermodal

### Provocări

- ✗ Autogara Suceava nu este conectată eficient cu stațiile de transport în comun
- ✗ Liniile regionale nu sunt conectate cu centrele intermodale și autogara.
- ✗ Condițiile de transport, amenajările autogării și confortul în mijloacele de transport regionale / județene sunt precare.
- ✗ Orarul curselor nu este adaptat nevoilor reale ale persoanelor care fac naveta și nu e bine corelat cu diversele mijloace de transport.
- ✗ Lipsa unor puncte intermodale de tip Park & Ride (parcări pentru autoturisme sau biciclete) în proximitatea stațiilor de transport în comun ale localităților din ZUF.

### Recomandări

- ✓ Modernizarea punctelor intermodale / crearea centrelor intermodale.
- ✓ Crearea unui sistem de transport public metropolitan.
- ✓ Amenajarea unor parcări de tip park & ride la capătul liniilor de transport în comun, astfel încât cetățenii să își parcheze automobilul personal la limita / în afara graniței orașului și să fie încurajați să folosească transportul în comun.
- ✓ Adaptarea orarelor și timpilor de oprire în stații pentru transportul public astfel încât să poată fi acomodați navetiștii
- ✓ Dezvoltarea de Park & Ride în proximitatea stațiilor de transport în comun ale localităților din ZUF.

## Siguranța în trafic

### Provocări

- ✗ Lipsa unui sistem de management integrat al traficului la nivelul întregului municipiu.
- ✗ Echiparea necorespunzătoare a străzilor.
- ✗ Trotuare neprotejate de traficul auto.
- ✗ Lipsă alei pietonale în unele localități din ZUF (Adâncata, Mitocu Dragomirnei, Salcea, etc).
- ✗ Lipsa unei infrastructuri pentru biciclete protejate de traficul auto.
- ✗ Trecheri de pietoni nesemnificate corespunzător și slab iluminate.
- ✗ Deplasare limitată a pietonilor pe trotuare din cauza mașinilor parcate

### Recomandări

- ✓ Implementarea unui sistem de management integrat al traficului la nivelul întregului municipiu, care ar contribui inclusiv la decongestionarea traficului.
- ✓ Instalarea de mobilier stradal cu rol de protecție a pietonilor față de traficul auto.
- ✓ Realizarea de alei pietonale în localitățile din ZUF.
- ✓ Realizarea de piste de biciclete protejate și separate de traficul auto și de traficul greu.

- neregulamentar sau a lățimii reduse a trotuarelor.
- ✘ Localități din ZUF ce necesită modernizare a sistemului de iluminat public (Adâncata, Mitocu Dragomirnei, Salcea, Ipotești, Moara, Pătrăuți, Adâncata etc).
  - ✓ Modernizarea tuturor trecerilor de pietoni de pe arterele principale și din localitățile din ZUF.
  - ✓ Elaborarea de noi politici pentru o sancționare mai dură a mașinilor parcate neregulamentar și separarea trotuarelor pentru pietoni de acostamentul stradal prin obiecte stradale sau borduri ridicate.
  - ✓ Modernizarea sistemelor de iluminat public din localitățile din ZUF.

## Transportul de mărfuri

### Provocări

- ✘ Centura Sucevei nu este dezvoltată complet, de aceea traficul de camioane în partea de nord a orașului este ridicat.
- ✘ Firmele de curierat, care livrează bunurile cu vehicule de 3,5 tone, aglomerează orașul din cauza necesității de a opri pe prima bandă a carosabilului.
- ✘ Transportul de marfă pe cale ferată nu este dezvoltat la potențialul real.
- ✘ Transportul de marfă nu este reglementat în unele localități din ZUF.

### Recomandări

- ✓ Dezvoltarea centurii ocolitoare a Sucevei și în partea de est pentru a reduce traficul de camioane din oraș.
- ✓ Un management mai bun al traficului prin care livrările din oraș să evite orele de vârf în trafic.
- ✓ Dezvoltarea transportului intermodal feroviar de marfă prin valorificarea terminalului de marfă CFR existent în Suceava.
- ✓ Reglementarea transportului de marfă în localitățile din ZUF.