ROMÂNIA
JUDEŢUL SUCEAVA
ORAŞUL SOLCA
SECRETAR GENERAL
Nr.6561 din 31.10.2023

ANUNȚ

În conformitate cu prevederile art. 7 din Legea nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată, vă aducem la cunoştinţă publică, astăzi, **31.10.2023**, a **Proiectului de hotărâre privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Solca, județulm Suceava, înregistrat sub nr. 6477 din 27.10.2023.**

Eventualele propuneri, sugestii sau opinii cu valoare de recomandare, cu privire la proiectul de hotărâre sus-menţionat, se vor face în scris până cel târziu la data de **17 noiembrie 2023,** propuneri ce se vor înregistra la Registratura Primăriei oraşului Solca şi care pot fi luate în considerare de către comisiile de specialitate, respectiv de plenul Consiliului local al oraşului Solca, ce vor lua în dezbatere proiectul de hotărâre amintit.

Afișăm alăturat proiectul de hotărâre și referatul de aprobare a inițiatorului.

SECRETAR GENERAL,

Angelica BAHAN

ROMÂNIA
JUDEȚUL SUCEAVA
ORAȘUL SOLCA
CONSILIUL LOCAL

- Proiect
Înregistrat sub nr. 6477 din 27.10.2023

HOTĂRÂRE
privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Solca, județul Suceava

Consiliul Local al orașului Solca, județul Suceava;

Având în vedere:

- Referatul de aprobare al domnului Cornel-Trifan ȚEHANIUC, primarul orașului Solca, înregistrat sub nr.6475 din 27.10.2023;
- Raportul de specialitate întocmit de Serviciul tehnic, urbanism, cadastru și amenajarea teritoriului din cadrul primăriei orașului Solca, înregistrat sub nr. 6476 din 27.10.2023;
- Raportul de avizare al Comisiei pentru programe de dezvoltare economico-socială, buget, finanțe, administrarea domeniului public și privat al orașului, agricultură, gospodărie comunală, protecția mediului și turism din cadrul Consiliului Local al orașului Solca, înregistrat sub nr. ____din _____;
- Raportul de avizare al Comisiei pentru administrația publică locală, juridică și de disciplină, apărarea ordinii și liniștii publice, a drepturilor cetățenilor, amenajarea teritoriului și urbanism din cadrul Copnsiliului Local al orașului Solca, înregistrat sub nr. ____ din ____;
- Raportul de avizare al Comisiei pentru învățământ, sănătate și familie, muncă și protecție socială, activități social-culturale, culte, protecție copii, înregistrat sub nr. ___ din ____;
- Decizia etapei de încadrare nr. 100 din 27.10.2023 a Agenției pentru Protecția Mediului Suceava, înregistrată la Primăria orașului Solca sub nr. 6466 din 27.10.2023;

În conformitate cu prevederile:

- Legii nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul;
- Legii nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă;
- Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art.129, alin (2) lit b), alin (4) lit e) și art.139 alin (1) din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Solca, județul Suceava, conform anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Primarul orașului Solca, prin aparatul de specialitate va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri, în vederea atingerii obiectivelor strategiei.

INIȚIATOR,
PRIMAR,
Cornel-Trifan ȚEHANIUC

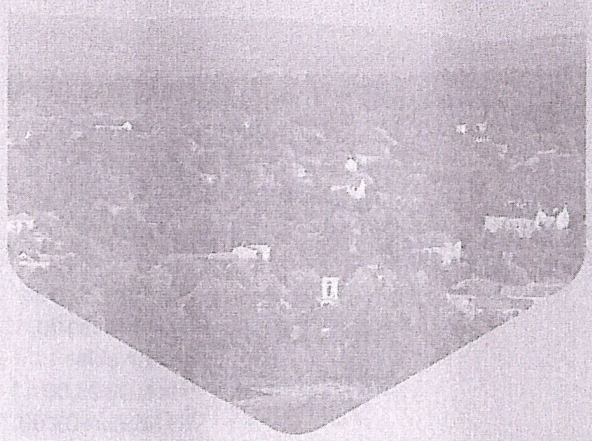
AVIZAT PENTRU LEGALITATE,
SECRETAR GENERAL,
Angelica BAHAN

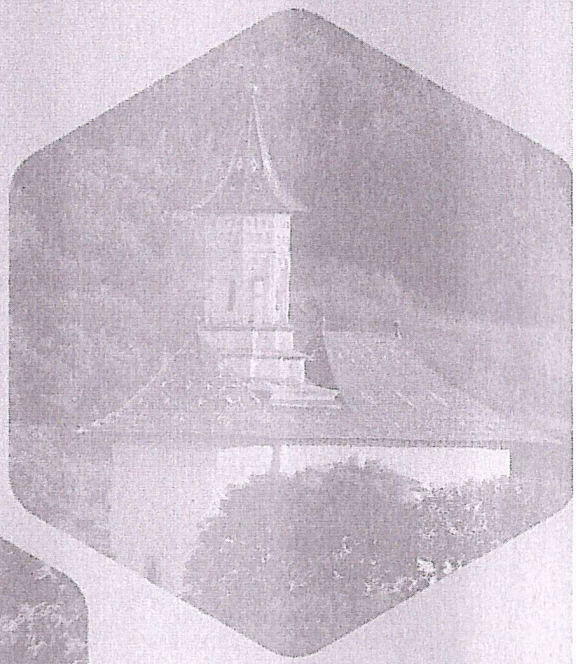
Solca, 27 octombrie 2023

ANEXĂ

la Proiectul de hotărâre

Primăria orașului Solca





Planul de mobilitate urbană durabilă

ORAȘUL SOLCA

august 2023

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
al
orașului Solca, jud. Suceava

ıea 1.0

v de elaborare

ɔanist Mihai – Radu Vânturache	Coordonator - Urbanism
ıgenia Vânturache	Arhitect
ɜodor David	Arhitect
ıgdan Șorodoc	Consultant
ırius Cristea	Economist
:. Ionela Mîndrescu	Geograf
:. Oliver Dinder	Geograf, specialist G.I.S.
ist peisagist Dante David Ionescu	Urbanist
ır Cornelia David	Inginer CFDP (circulații și transport)

Mihai Radu Vânturache

Digitally signed by Mihai Radu Vânturache
Date: 2023.09.11 18:56:25 +03'00'

Mulțumim echipei de implementare din cadrul Primăriei orașului Solca pentru implicare pe întreaga perioadă de elaborare a documentației PMUD Solca.

Primăria orașului Solca

Planul de mobilitate urbană durabilă

ORAȘUL SOLCA

august 2023

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
al
orașului Solca, jud. Suceava

Versiunea 1.0

Colectiv de elaborare

dr. urbanist Mihai – Radu Vânturache	Coordonator - Urbanism
arh. Eugenia Vânturache	Arhitect
arh. Teodor David	Arhitect
ec. Bogdan Șorodoc	Consultant
ec. Marius Cristea	Economist
geogr. Ionela Mîndrescu	Geograf
geogr. Oliver Dinder	Geograf, specialist G.I.S.
urbanist peisagist Dante David Ionescu	Urbanist
Inginer Cornelia David	Inginer CFDP (circulații și transport)

REGISTRUL URBANIȘTILOR DIN ROMÂNIA
RUR
Mihai Radu G.
VÂNTURACHE
urbanist
D D3 D20 E G7
SPECIALIST CU DREPT DE SEMNĂTURĂ

Mulțumim echipei de implementare din cadrul Primăriei orașului Solca pentru implicare pe întreaga perioadă de elaborare a documentației PMUD Solca.

Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil	Data
1	Versiune finală	august 2022
2	Versiune revizuita	
3	Versiune finală	

Disclaimer
Acest document a fost elaborat de S.C. REDV Birou de Arhitectură și Urbanism S.R.L. pentru a fi utilizat de către Client, a bugetului și a termenilor contractului încheiat între S.C. REDV Birou de Arhitectură și Urbanism S.R.L. și Client. Nici o terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către S.C. REDV Birou de Arhitectură și Urbanism S.R.L. Acordul S.C. REDV Birou de Arhitectură și Urbanism S.R.L. este obligatoriu pentru informațiile și datele cu caracter conceptual, strategia design, modul de structurare si prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloaială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea nr. 11/19911 în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare. Sursa analizelor (figuri, planșe, tabele, diagrame etc...) este reprezentată de analiza elaboratorului, dacă nu se specifică altceva.

Cuprins

PMUD - componenta de nivel strategic (corespunzătoare etapei I) ... 10
Capitolul I ... 10
Metodologie ... 10
1.1 Scopul și rolul documentației ... 10
1.2 Ce este Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)? ... 11
1.3 Care sunt obiectivele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă? ... 13
1.4 Obiectivele PMUD ... 13
1.5 Obiectivele PMUD Solca sunt: ... 15
1.6 De ce este necesar un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă? ... 16
1.7. Care este aria de acoperire a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă? ... 16
1.8 Metodologia și componentele Planului de Mobilitate Urbana Durabilă ... 17
1.9 Inițializarea proiectului ... 19
1.10 Stabilirea echipei tehnice ... 19
1.11 Identificarea Managerului de proiect ... 19
1.12 Definirea grupului de coordonare ... 19
1.13 Stabilirea listei de actori relevanți ... 19
Încadrare în teritoriu ... 20
1.14 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială ... 20
1.15 Planificare teritorială la nivel european ... 21
Schema de dezvoltare a spațiului comunitar al Uniunii Europene (SDSC) ... 21
1.16 Planificare teritorială la nivel național ... 22
Strategia de dezvoltare teritorială a României - SDTR ... 22
Planul de Amenajare a Teritoriului Național - PATN ... 24
Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Suceava – PATJ ... 25
Planul Urbanistic General Solca – P.U.G. ... 28
1.17 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale ... 30
Schema de dezvoltare a spațiului comunitar (SDSC) ... 30
Strategia de Dezvoltare Durabilă a Uniunii Europene ... 33
Acordul de parteneriat România – Uniunea Europeană ... 35
Legea nr. 350 /2001 ... 36
Legea nr. 155/2023 ... 37
Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020 ... 37
Strategia Națională de Sănătate 2023 – 2030 ... 38
Strategia națională pentru competitivitate economică 2021 – 2027 ... 39
Strategia națională a locuirii ... 39
Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020 – 2030 ... 39
Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013 – 2020 – 2030 ... 40
Strategia privind Consolidarea Administrației Publice 2020 – 2025 ... 41
Strategia Națională privind Incluziunea Socială și Reducerea Sărăciei ... 41
Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România ... 42
1.18 Încadrarea în prevederile DESC ... 43
Planul de Dezvoltare Regionala Nord – Est 2021 – 2027 ... 43
Strategia de dezvoltare a județului Suceava ... 45
Adaptarea la schimbările climatice ... 45
Strategia integrată de dezvoltare urbană Solca ... 47
Capitolul II ... 52
Analiza situației existente ... 52
2.1 Date generale legate de așezarea în teritoriu ... 53
2.2 Geologie, relief, hidrografie, climă, resurse ... 53
2.3 Turismul ... 59
2.4 Demografia ... 62
2.5 Contextul economic ... 66
2.6 Istoric al dimensiunii culturale ... 68
2.6 Dimensiunea culturală a tranziției de la sat la oraș ... 68
2.7 Importanța culturii ca vector al dezvoltării durabile în orașele mici ... 68

2.8 Personalități culturale ale orașului Solca 69
2.9 Tradiții și meșteșuguri locale în orașul Solca....69
Definirea zonei de studiu.... 71
2.10 Realizarea procesului de colectare a datelor....71
2.11 Procesul de centralizare și analiză a datelor 71
Rețeaua stradală 73
2.12 Spații publice, spații verzi și spații de agrement 73
2.13 Parcul auto 74
2.14 Transportul public 76
Transportul public rutier.... 76
Caracterul adecvat al traseelor.... 76
Condiții de siguranță.... 76
Orarul transportului rutier.... 76
Pietoni, persoane cu mobilitate redusă, acces la transportul de persoane 77
Cota modală 79
Analiza financiara a operării serviciilor de transport public.... 80
Transportul aerian 80
Transportul de marfă 81
Volumul/nivelul circulației transportului de marfa 82
2.15 Trama stradală 82
Areale cu congestii 82
2.16 Trafic 84
Dezvoltarea și calibrarea matricei modale.... 84
Localizare și rezoluție 85
Generarea și atragerea deplasării.... 88
Distribuția între zone 90
Distribuția între modurile de transport.... 91
Mijloace alternative de mobilitate 93
2.17 Piste pentru biciclişti (deplasări cu bicicleta)....93
2.18 Mobilitatea populației, UAT Solca....93
2.19 Managementul traficului 95
2.20 Staţionarea, staționarea în trafic 95
2.21 Sisteme inteligente de transport....96
2.22 Signalistică....96
2.23 Structuri de management existente la nivelul autorităţii planificatoare 96
2.24 Semaforizare, sistemelor Inteligente de Transport 96
2.25 Organizarea traficului și al transportului local 96
2.26 Eficacitatea și eficiența rețelei de transport....96
Zone cu nivel ridicat de complexitate 96
2.27 Legătura cu rețeaua Ten-T....97
2.28 Separarea comunităților locale de către coridoarele de transport 100
Concluzie....107
CAPITOLUL III 108
Evaluarea impactului actual al mobilității 108
3.1 Eficiența economică.... 110
3.2 Indicatori relevanți 110
3.3 Impactul asupra elementelor de mediu 111
3.4 Accesibilitatea 112
3.5 Siguranța 114
3.6 Calitatea vieții 115
3.7 Tipuri de relații în sistem 117
CAPITOLUL IV 118
Viziunea de dezvoltare a mobilității 118
4.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale.... 118
La nivel teritorial....118
La nivelul orașului Solca 120
CAPITOLUL V 123

Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane 123
5.1 Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport 128
5.2 Direcții de acțiune și proiecte operaționale 129
5.3 Direcții de acțiune și proiecte organizaționale 129
5.4 Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale 130
La scară periurbană 130
La scara orașului Solca 132
La nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate 133
5.5 Scenarii în matricea de mobilitate (MGC) 134
Scenariu de mobilitate la scara periurbană 136
Scenariu de mobilitate la scara localității 137
Scenariu de mobilitate la nivelul cartierelor/ariilor cu nivel ridicat de complexitate 137
CAPITOLUL VI 139
EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PE CELE TREI NIVELE TERITORIALE 139
6.1 Eficiența economică 139
6.2 Impactul asupra elementelor de mediu 140
6.3 Accesibilitatea 141
6.4 Siguranța 142
6.5 Calitatea vieții 142
PMUD - COMPONENTA LA NIVEL OPERAȚIONAL 144
CAPITOLUL VII 144
Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung 144
7.1 Etapizarea proiectelor – cadrul de prioritizare 144
7.2 Priorități stabilite 144
7.3 Metodologie pentru definirea măsurilor pe axa timpului 146
Măsuri instituționale și organizaționale 146
Măsuri cu efecte asupra rețelei 146
Măsuri cu efect local 146
Fezabilitatea sprijinului politic 147
Măsuri de prioritizare în cadrul celor 3 perioade de timp 147
7.4 Metodologia și prioritozarea proiectelor 147
Prioritizarea proiectelor realizată de către cetățeni 149
Prioritizarea realizată de către experții din Primăria orașului Solca, implicați în procesul de elaborare al PMUD 151
Prioritizarea realizată de către experții externi, implicați în procesul de elaborare al PMUD 154
Prioritizarea proiectelor - sinteză 158
CAPITOLUL VIII 161
Planul de acțiune 161
8.1 Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație 164
8.2 Transportul public 164
8.3 Transportul de marfă 164
8.4 Mijloace alternative de mobilitate 165
8.5 Managementul traficului 165
8.6 Zone cu nivel ridicat de complexitate 166
8.7 Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare 166
8.9 Aspecte instituționale 168
CAPITOLUL IX 169
MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ 169
9.1 Stabilirea procedurii de evaluare a implementării PMUD 169
9.2 DNSH („Do no significant harm" – „A nu aduce prejudicii asupra mediului") 173
9.2 Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea 175

Listă tabele:

TABELUL NR. 1 - VALORILE MEDII LUNARE MULTIANUALE ALE PRECIPITAȚIILOR LA STAȚIA METEOROLOGICĂ RĂDĂUȚI, 1961-2007 59
TABELUL NR. 2 - STRUCTURA PE GRUPE DE VÂRSTĂ A POPULAȚIEI ORAȘULUI SOLCA ÎN ANII 2007 ȘI 2022. SURSA: BAZA DE DATE TEMPO (INS, 1990-2022). 62
TABELUL NR. 3 - STRUCTURA PE GRUPE MARI DE VÂRSTĂ ȘI SEXE A POPULAȚIEI ORAȘULUI SOLCA ÎN ANUL 2022. 63
TABELUL NR. 4 - DINAMICA RAPORTULUI DE SUBSTITUȚIE A POPULAȚIEI APTE DE MUNCĂ ÎN ORAȘUL SOLCA ÎN PERIOADA 2007-2022. SURSA: BAZA DE DATE TEMPO (INS, 1990-2022). 66
TABELUL NR. 5 - PRINCIPALII AGENȚI ECONOMICI CARE FUNCȚIONEAZĂ ÎN ORAȘUL SOLCA (2021) DUPĂ CIFRA DE AFACERI ȘI DOMENIUL DE ACTIVITATE. 66
TABELUL NR. 6 – ORAR, CĂLĂTORII TRANSPORT RUTIER SOLCA - RĂDĂUȚI 76
TABELUL NR. 7 – ORAR, CĂLĂTORII TRANSPORT RUTIER SUCEAVA – SOLCA 77
TABELUL NR. 8 - ATRIBUTELE ZAT DE BAZĂ 85
TABELUL NR. 9 – CHESTIONAR MODEL PRIVIND SONDAJUL PE TEREN A POPULAȚIEI 87
TABELUL NR. 10 – CATEGORII DE STRĂZI ÎN CADRUL ORAȘULUI SOLCA 87
TABELUL NR. 11 – STATISTICI ÎN CADRUL MGC DIN MAI-IUNIE 2022 88
TABELUL NR. 12 – REZUMATUL CALIBRĂRII ȘI VALIDĂRII MATRICEI DIN MGC 91
TABELUL NR. 13 – CALIBRAREA MOTIVULUI DEPLASĂRII/SCOP (LA ORE DE VÂRF, DIMINEAȚA) 91
TABELUL NR. 14 – CALIBRAREA MOTIVULUI DEPLASĂRII/SCOP (LA ORE DE VÂRF, SEARA) 92
TABELUL NR. 15 – DISTANȚA-SCOPUL DEPLASĂRII LA ORELE DE VÂRF (DIMINEAȚA ȘI SEARA) 92
TABELUL NR. 16 – MATRICEA DE VALORI „REPER” 93
TABELUL NR. 17 – LISTA DE MĂSURI 109
TABELUL NR. 18 – EFICIENȚA ECONOMICĂ, DISFUNCȚII ȘI MĂSURI AFERENTE 111
TABELUL NR. 21 – IMPACTUL ASUPRA ELEMENTELOR DE MEDIU, DISFUNCȚII ȘI MĂSURI AFERENTE 112
TABELUL NR. 20 – ACCESIBILITATE, DISFUNCȚII ȘI MĂSURI AFERENTE 113
TABELUL NR. 23 – SIGURANȚA, DISFUNCȚII ȘI MĂSURI AFERENTE 114
TABELUL NR. 22 – CALITATEA VIEȚII, DISFUNCȚII ȘI MĂSURI AFERENTE 115
TABELUL NR. 23 – ÎNCADRAREA OBIECTIVELOR STRATEGICE ÎN DOCUMENTE STRATEGICE 123
TABELUL NR. 24 – PROIECTE ANGAJATE (ÎN CURS DE IMPLEMENTARE) LA NIVEL LOCAL (PROIECTE DEPUSE SAU ÎN CURS DE EVALUARE) 124
TABELUL NR. 25 – OBIECTIVE STRATEGICE ÎN CADRUL PMUD SOLCA 127
TABELUL NR. 26 – LISTA SCURTĂ A PROIECTELOR DIN CADRUL PMUD SOLCA PENTRU PERIOADA 2023 – 2030 128
TABELUL NR. 27 – LISTA DE PROIECTE DIN CADRUL PMUD SOLCA PENTRU PERIOADA 2021 – 2030, INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT 128
TABELUL NR. 28 – LISTA DE PROIECTE DIN CADRUL PMUD SOLCA PENTRU PERIOADA 2021 - 2030, PROIECTE OPERAȚIONALE 129
TABELUL NR. 29 – LISTA DE PROIECTE DIN CADRUL PMUD SOLCA PENTRU PERIOADA 2021 - 2030, PROIECTE ORGANIZAȚIONALE 129
TABELUL NR. 30 – MATRICEA ORIGINE DESTINAȚIE (PUNCTUL 1) 134
TABELUL NR. 31 – MATRICEA ORIGINE DESTINAȚIE (PUNCTUL 2) 134
TABELUL NR. 32 – MATRICEA ORIGINE DESTINAȚIE (PUNCTUL 3) 135
TABELUL NR. 33 – MATRICEA ORIGINE DESTINAȚIE (TIPURI DE UTILIZATORI), EXISTENT 136
TABELUL NR. 34 – CALIBRAREA MATRICEI PRIN PROIECTELE SCENARIULUI, LA SCARA LOCALITĂȚII 137
TABELUL NR. 35 – CALIBRAREA MATRICEI PRIN PROIECTELE PMUD, LA NIVELUL ZNC 138
TABELUL NR. 36 – PROIECTE CU IMPACT ECONOMIC ASUPRA MOBILITĂȚII 140
TABELUL NR. 37 – IMPACTUL ASUPRA ELEMENTELOR DE MEDIU, PROIECTE 140
TABELUL NR. 38 – IMPACTUL ASUPRA ACCESIBILITĂȚII, PROIECTE 141
TABELUL NR. 47 – IMPACTUL ASUPRA SIGURANȚEI ÎN SPAȚII PUBLICE, PROIECTE 142
TABELUL NR. 40 – IMPACTUL ASUPRA CALITĂȚII VIEȚII, PROIECTE 143
TABELUL NR. 41 – IMPLEMENTAREA MĂSURILOR 144
TABELUL NR. 42 – LISTA DE INTERVENȚII ASUPRA INFRASTRUCTURII RUTIERE ..... **EROARE! MARCAJ ÎN DOCUMENT NEDEFINIT.**
TABELUL NR. 43 – LISTA DE INTERVENȚII ASUPRA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT PUBLIC **EROARE! MARCAJ ÎN DOCUMENT NEDEFINIT.**
TABELUL NR. 44 – LISTA DE INTERVENȚII PRIVIND TRANSPORTUL DE MARFĂ **EROARE! MARCAJ ÎN DOCUMENT NEDEFINIT.**
TABELUL NR. 45 – LISTA DE INTERVENȚII PRIVIND MIJLOACELE ALTERNATIVE DE MOBILITATE ..... **EROARE! MARCAJ ÎN DOCUMENT NEDEFINIT.**
TABELUL NR. 46 – LISTA DE INTERVENȚII PRIVIND MANAGEMENTUL TRAFICULUI ..... **EROARE! MARCAJ ÎN DOCUMENT NEDEFINIT.**

TABELUL NR. 47 – LISTA DE INTERVENȚII ÎN CELE 2_„ZNC" ..... **EROARE! MARCAJ ÎN DOCUMENT NEDEFINIT.**
TABELUL NR. 48 – DATE CE TREBUIE COLECTATE PENTRU PMUD 170
TABELUL NR. 49 – DATE CE TREBUIE COLECTATE PENTRU CALIBRAREA ȘI MENTENANȚA PMUD 172
TABELUL NR. 50 – INDICATORI ȘI ACȚIUNI DE MONITORIZARE A STADIULUI IMPLEMENTĂRII PMUD 173
TABELUL NR. 51 – PLANUL DE MONITORIZARE A PROIECTELOR PRIVIND FACTORII DE MEDIU 174

Listă de figuri:

FIGURA NR. 1 - FLUXUL DE ELABORARE A PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ, ORAȘUL SOLCA 10
FIGURA NR. 2 - NIVELE STRATEGICE, FUNCȚIONALE ȘI OPERAȚIONALE....12
FIGURA NR. 3 – OBIECTIVELE PMUD 15
FIGURA NR. 4 – CELE CINCI ELEMENTE ESENȚIALE ALE ORAȘULUI SOLCA....16
FIGURA NR. 5 – ARIA DE ACOPERIRE A PMUD....17
FIGURA NR. 6 – ETAPELE DE ELABORARE A PMUD SOLCA....18
FIGURA NR. 7 – STRATEGIA DE ELABORARE A PMUD SOLCA 19
FIGURA NR. 8 - IERARHIA PLANURILOR DE AMENAJARE A TERITORIULUI ȘI URBANISMULUI 21
FIGURA NR. 9 – RELAȚIA DINTRE ECONOMIE, SĂNĂTATE, POPULAȚIE ȘI CALITATEA MEDIULUI 25
FIGURA NR. 11 – FACTORI CARE INFLUENȚEAZĂ DENSITATEA ȘI IMPLICAȚIILE DENSITĂȚII....28
FIGURA NR. 12 – UN POSIBIL MODEL DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ 36
FIGURA NR. 12 – LOCALIZAREA ORAȘULUI SOLCA ÎN CADRUL JUD. SUCEAVA. SURSA: DATE PROPRII. 53
FIGURA NR. 13 - CARACTERISTICI GEOLOGICE ALE TERITORIULUI UAT SOLCA. SURSA: DATE PROPRII. 54
FIGURA NR. 14 – HARTA HIPSOMETRICĂ A TERITORIULUI UAT SOLCA. SURSA: DATE PROPRII. 55
FIGURA NR. 15 - HARTA DISTRIBUȚIEI CLASELOR DE PANTĂ PE TERITORIUL ORAȘULUI SOLCA. SURSA: DATE PROPRII. 56
FIGURA NR. 16 - BENZILE DE INUNDABILITATE PENTRU ASIGURĂRILE DE 1% (SUS) ȘI 0.1% (JOS) ÎN ORAȘUL SOLCA. SURSA: ANAR, 2023. 57
FIGURA NR. 17 – VARIAȚIA TEMPERATURILOR MEDII LUNARE MULTIANUALE LA STAȚIILE METEOROLOGICE DIN JUDEȚUL SUCEAVA. 58
FIGURA NR. 17 – MONTAJ FOTOGRAFIC....60
FIGURA NR. 19 - HARTA DISTRIBUȚIEI CLASELOR DE UTILIZARE A TERENURILOR PE TERITORIUL ORAȘULUI SOLCA. 61
FIGURA NR. 20 -....64
FIGURA NR. 21 - EMIGRAȚIA, IMIGRAȚIA ȘI BILANȚUL MIGRATORIU ÎN ORAȘUL SOLCA ÎN PERIOADA 2008-2022. 65
FIGURA NR. 22 - BILANȚUL REAL AL POPULAȚIEI ORAȘULUI SOLCA ÎN PERIOADA 2008-2022....65
FIGURA NR. 23 – STRUCTURI SPAȚIALE URBANE 72
FIGURA NR. 24 – REPREZENTARE GRAFICĂ ȘI LOCALIZAREA OPERATORILOR ECONOMICI PRINCIPALI 74
FIGURA NR. 25 – DENSITATEA SPAȚIALĂ A AUTOVEHICULELOR LA NIVELUL UAT SOLCA 74
FIGURA NR. 26 – DISTRIBUIREA SPAȚIALĂ A VEHICULELELOR LA NIVELUL ORAȘULUI SOLCA 75
FIGURA NR. 27 – SPAȚIALITATE – AUTOTURISME/LOCALITATE 75
FIGURA NR. 28 – INDICELE DE ACCESIBILITATE AL ORAȘULUI SOLCA LA NIVEL JUDEȚEAN 77
FIGURA NR. 29 – INDICELE DE ACCESIBILITATE AL ORAȘULUI SOLCA LA NIVEL ZONAL 78
FIGURA NR. 30 – VALORI DE TRAFIC CENTRALIZATE ÎN RAPORT CU FORȚA DE MUNCĂ 78
FIGURA NR. 31 – NUMĂRUL DE BILETE VÂNDUTE CU DESTINAȚIA UAT SOLCA 79
FIGURA NR. 32 – NUMĂRUL DE BILETE VÂNDUTE DIN STAȚIILE UAT SOLCA 79
FIGURA NR. 33 – CENTRALIZATORUL BILETE VÂNDUTE ÎN PERIOADA 2017-2022 79
FIGURA NR. 34 – REPREZENTAREA GRAFICĂ A INVENTARULUI DRUMURILOR PUBLICE LA NIVELUL UAT SOLCA 83
FIGURA NR. 35 – REPREZENTARE CANTITATIVĂ, STAREA TEHNICĂ A DRUMURILOR PUBLICE....83
FIGURA NR. 36 – REPREZENTARE CANTITATIVĂ, ORIGINE - DESTINAȚIE 90
FIGURA NR. 37 – TEN-T, CORIDOARE PAN_EUROPE....97
FIGURA NR. 38 – CORIDOARE TEN-T 98
FIGURA NR. 39 – PATN - SECȚIUNEA CĂI DE COMUNICAȚII 98
FIGURA NR. 40 – REȚEAUA DE TRANSPORT DE BAZĂ ȘI EXTINSĂ – PROPUNERILE DE MODERNIZARE 99
FIGURA NR. 41 – ZONE CU RISC RIDICAT (MOBILITATE)....100
FIGURA NR. 42 – ZONE AFERENT MODERNIZĂRII TRAMEI STRADALE 101
FIGURA NR. 43 – ZONE DE TRANSFER SPAȚIAL LA NIVELUL UAT SOLCA 102
FIGURA NR. 43– ZONE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE 103
FIGURA NR. 45 – ZONE DE TRANSFER MODAL 104
FIGURA NR. 46 – ZONE FUNCȚIONALE 105
FIGURA NR. 47 – TRANSPORT ALTERNATIV – PISTE PENTRU BICICLIȘTI, PROPUNERE PRELIMINARĂ 106
FIGURA NR. 48 – SISTEME URBANE – MOBILITATE....106
FIGURA NR. 49 – EXTRAS DIN PATJ SUCEAVA – SISTEME URBANE – MOBILITATE 107
FIGURA NR. 50 – SCHEMA DE SINTEZĂ PRIVIND EFICIENȚA ECONOMICĂ....110
FIGURA NR. 51– SCHEMA DE SINTEZĂ PRIVIND IMPACTUL ASUPRA ELEMENTELOR DE MEDIU....111
FIGURA NR. 52 – SCHEMA DE SINTEZĂ PRIVIND ACCESIBILITATEA 112
FIGURA NR. 53 – SCHEMA DE SINTEZĂ PRIVIND SIGURANȚA LA NIVELUL SPAȚIILOR PUBLICE URBANE 114
FIGURA NR. 54 – SCHEMA DE SINTEZĂ PRIVIND CALITATEA VIEȚII LA NIVELUL SPAȚIILOR PUBLICE URBANE ..116
FIGURA NR. 55 – RELAȚII DE COMPLETARE ÎNTRE DOMENII 117

FIGURA NR. 56 – RELAȚII COMPLEMENTARE ÎNTRE DOMENII 117
FIGURA NR. 57 – RELAȚII DE SUBORDONARE ÎNTRE DOMENII 117
FIGURA NR. 58 – CORIDORUL „VERDE" 119
FIGURA NR. 59 – SCHEMA SINTETICĂ A PISTELOR VELO, PROPUNERE 120
FIGURA NR. 60 – SCHEMA SINTETICĂ A SISTEMULUI INTEGRAT DE PROIECTE DIN CADRUL PMUD 121
FIGURA NR. 61 – SISTEM INTEGRAT PARK&PLOT 131
FIGURA NR. 62 – MEDIA MODELULUI ÎN CADRUL ZNC PENTRU AMBELE SCENARII DE MOBILITATE 139
FIGURA NR. 61 – PRIORITIZAREA PROIECTELOR DE CĂTRE POPULAȚIE 148
FIGURA NR. 64 – PRINCIPIILE „DNSH" DIN CADRUL PMUD SOLCA 167

Glosar Tehnic:

Accesibilitate	Accesibilitatea unei activități pentru un individ reprezintă ușurința cu care individul poate ajunge în locurile în care acea activitate are loc/se desfășoară.
Abordare integrată	Integrarea practicilor și a politicilor între modurile de transport, politicile sectoriale, entități publice și private.
Actor/parte interesată	Orice individ, grup sau organizație afectată de un posibil proiect, sau care poate influența un proiect în implementarea sa. Acest termen include publicul general, dar și o mare varietate de alte grupuri (de ex. persoane din afaceri, autorități publice și grupuri de interes speciale).
Circulație	Circulația reprezintă mișcarea vehiculelor pe drumuri (prin extensie termenul se aplică și mișcării pietonilor sau mișcării trenurilor în cadrul rețelei ferate).
Mobilitate	Mișcarea oamenilor dintr-un loc într-alt loc, indiferent de grupul social, clasă, vârstă, ocupație, etnie, etc.
Durabilitatea	Reflectă nevoia umană fundamentală de a proteja și de a îmbunătății lumea. A realiza ceva într-un mod durabil înseamnă a ține cont de nevoile generațiilor viitoare, satisfăcând în același timp nevoile prezentului.
Sistemul de transport durabil	Satisface nevoile de mobilitate ale societății, minimizându-i impactul nedorit asupra economiei, societății și mediului. Un sistem de transport durabil atinge echilibrul cel mai bun între dimensiunile sociale, de mediu și economice ale transportului. Transportul este conectat cu mobilitatea, ceea ce înseamnă că transportul durabil nu poate fi analizat fără investigarea mobilității și a structurilor de mobilitate.

ABREVIERI

CE – Comisia Europeană
FEDR – Fondul European pentru Dezvoltare Regională
INS – Institutul Național de Statistică
MDRAP – Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
MFE – Ministerul Fondurilor Europene
P.A.T.N. – Plan de Amenajare a Teritoriului Național
P.A.T.J. – Plan de Amenajare a Teritoriului Județean
PMUD – Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
POIM – Programul Operațional Infrastructură Mare
POR – Programul Operațional Regional
P.U.G. – Plan Urbanistic General
P.U.Z. – Plan Urbanistic Zonal
SDTR – Strategia de Dezvoltare Teritorială a României
SIDU – Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană
TEN-T – Rețeaua trans–europeană de transport
UAT – Unitate Administrativ Teritorială
UE – Uniunea Europeană

PMUD - componenta de nivel strategic (corespunzătoare etapei I)

Capitolul I

Metodologie

1.1 Scopul și rolul documentației

Prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) este elaborat pentru Orașul Solca. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă se referă la perioada 2021–2030.

Notă:

- Planificarea mobilității reprezintă o provocare pentru orașul Solca, acest proces fiind unul participativ.

La baza PMUD Solca stă o viziune comună, pe termen lung, ce implică instrumente de planificare sectorială, politici sectoriale și măsuri individuale ce au ca scop echilibrarea accesibilității urbane, creșterea calității vieții și durabilitatea transportului urban.

Planificarea a devenit o sarcină din ce în ce mai complexă, pentru factorii de decizie politică ce se confruntă adesea cu exigențe contradictorii privind menținerea unei calități ridicate a vieții. Asigurarea mobilității este un factor cheie în acest demers și presupune o gestionare eficientă a circulației necesare oamenilor și mărfurilor, având în vedere considerente de tipul creării unui mediu atractiv pentru afaceri, sănătății comunității, schimbărilor climatice, dependenței de petrol, zgomotului și aerului, poluării etc. Se instituie astfel necesitatea elaborării unui plan de mobilitate durabil cu o abordare integrată, ce încurajează dezvoltarea echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând în același timp alternativele durabile.

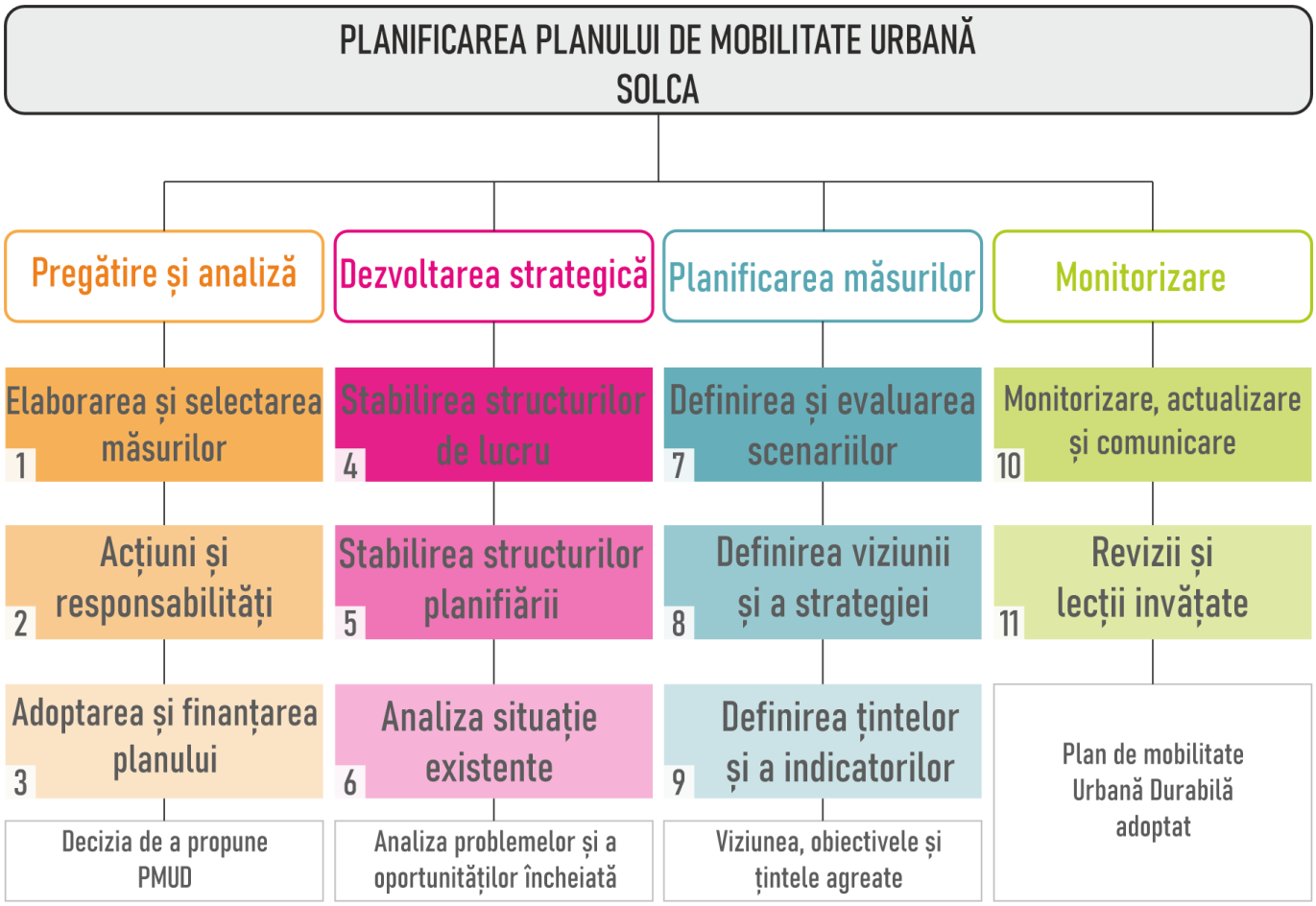


Figura nr. 1 - Fluxul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, orașul Solca
PMUD Solca propune următoarele teme:

- Îmbunătățirea capacității administrative prin identificarea soluțiilor necesare pentru planificarea, coordonarea și implementarea proiectelor de mobilitate, în corelare cu legislația europeană și cea națională.
- Transport alternativ cu zero emisii prin măsuri și proiecte ce vizează accesibilitatea, calitatea și centralizarea tuturor proiectelor într-un sistem integrat de servicii, rețele și relații spațiale la nivelul teritoriului administrativ dar și conturarea unor premise și oportunități de proiecte în parteneriat cu localitățile învecinate.
- Transport nemotorizat prin investiții în piste de biciclete și trasee pietonale (trotuare, alei, camere urbane, grădini publice, parcuri, etc.) care să asigure siguranța și securitatea mersului pe jos sau cu bicicleta, dar și măsuri specifice pentru creșterea atractivității și calității vieții.
- Îmbunătățire siguranței rutiere în baza analizelor efectuate și a zonelor de risc identificate în orașul Solca, în special la nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

1.2 Ce este Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)?

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate a populației și ale activităților economice, sanitare, educaționale sau turistice din orașe și împrejurimile lor pentru o calitate mai bună a vieții. PMUD se construiește pornind de la practicile de planificare existente și ia în considerare principii integrative, participative și de evaluare.[1]

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă conturează strategii, inițiative de politici locale, proiecte cheie și priorități în vederea unei mobilități durabile, care să susțină dezvoltarea sustenabilă, din punct de vedere economic, social și al protecției mediului, în toate regiunile țării.

Conform prevederilor din Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și a Legii nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, Planul de mobilitate urbană, reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană și Planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.[2]

Comisia Europeană a subliniat relevanța planificării strategice a transportului și a dezvoltării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în mai multe documente oficiale:

- Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (2009);
- Foaia de parcurs din Cartea albă către un Spațiu European Unic de Transport (2011);
- Pachetul privind mobilitatea urbană (2013).

Documentele au caracter de material orientativ, subliniază principalele etape ale definirii politicilor de mobilitate în contextul unei viziuni clare și a unor ținte măsurabile și au ca scop accelerarea adoptării planurilor de mobilitate urbană durabilă în Europa.

Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă din regiunea de Nord – Est prevăd, în general, acțiuni orientate către modernizarea infrastructurii stradale aferente transportului public, modernizarea transportului public, construirea de sisteme intermodale pentru pasageri, achiziționarea de material rulant electric, introducerea de sisteme de e-ticketing, crearea de sisteme de parcări inteligente, introducerea de sisteme de management al traficului, introducerea de mijloace alternative de mobilitate, amenajarea de piste pentru biciclişti, centre de închiriere biciclete, parcări pentru biciclete, extinderea, modernizarea zonelor pietonale și infrastructura de încărcare electrică.[3]

Totuși, pentru ca mobilitatea să devină durabilă este necesar a fi realizate următoarele aspecte la nivelul orașului Solca:

- Stimularea utilizării vehiculelor cu emisii zero, a combustibililor regenerabili și cu emisii reduse de carbon și a infrastructurii conexe (ex. instalarea de puncte de încărcare);

[1] Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, European Platform on sustainable urban Mobility Plans.
[2] Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice – MDRAP, 2016
[3] Programul Operațional Regional Nord – Est – Draft 2, 16.04.2021

– Creșterea sănătății și durabilității mobilității interurbane și urbane (ex. dezvoltarea infrastructurii suplimentare de ciclism).

În general PMUD-urile subliniază o serie de provocări:

– Calitatea mediului este afectată de forma actuală de mobilitate dominată de utilizarea automobilului, iar spațiul (trama stradală, în special) este alocat preponderent pentru circulația și staționarea automobilelor în detrimentul utilizării de către pietoni, biciclişti, amenajări peisagistice, artă urbană.
– În prezent, se asistă la o degradare a peisajului urban, a vieții în general, ca urmare a poluării fonice și atmosferice, vibrațiilor, precum și la diminuarea siguranței.
– Mai mult, transportul public nu este organizat coerent la nivelul bazinelor de mobilitate, navetismul făcându-se predominat cu automobilul, generând efecte nocive: congestii de trafic, poluare, ocuparea spațiului public cu autovehicule în mișcare și staționare etc.

Lipsa unor spații dedicate sigure de rulare și parcare pentru biciclişti, care să confirme importanța acestui mod de deplasare descurajează mersul pe bicicletă sau utilizarea altor mijloacele de transport nemotorizate.

Totodată, pietonii și în special persoanele cu vulnerabilitate crescută sunt discriminați prin starea necorespunzătoare a infrastructurii specifice: trotuare subdimensionate, prezența obstacolelor, lipsa de planeitate a circulației, etc.[4]

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă la nivelul actual este din ce în ce mai mult privit ca o necesitate pentru orașele cu perspectivă și ca o cerință pentru a atrage finanțarea pentru investiții în transportul urban. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) reprezintă un demers strategic, funcțional și operațional al comunității din orașul Solca și al autorităților publice locale.

Figura nr. 2 - Nivele strategice, funcționale și operaționale

PMUD încurajează o trecere la moduri de transport mai durabile și sprijină integrarea și dezvoltarea echilibrată a tuturor modalităților de transport.

[4] Programul Operațional Regional Nord-Est-Draft 2, 16.04.2021

Comisia Europeană a sprijinit activ Planificarea Mobilității Urbane Durabile de la introducerea conceptului de PMUD în 2009 și publicarea liniilor directoare PMUD în 2013, s-a urmărit asigurarea unei dezvoltări echilibrate și integrate a modurilor de transport durabile. Procesul de actualizare a liniilor directoare a PMUD a fost inițiat în 2018 pentru a reflecta tendințe recente în materie de mobilitate, tehnologie și societate, toate afectând peisajul schimbării mobilității.

1.3 Care sunt obiectivele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă?

PMUD are la bază viziunea comună de dezvoltare urbană durabilă susținută de obiectivele generale, obiectivele strategice și operaționale. Măsurile reglementatoare, de promovare și comunicare, financiare și tehnice sunt necesare pentru realizarea obiectivelor, dar și pentru procesul de implementare, monitorizare și evaluare sistematică. Reperele demografice ale evoluției la nivelul orașului Solca reprezintă elemente de interes major pentru definirea obiectivelor strategice și a planurilor de acțiune pe termen mediu și lung. Masa critică de consumatori și de resurse de muncă pentru creștere economică face ca numărul de locuitori să fie un indicator de o importanță majoră pentru determinarea gradului de dezvoltare socio–economică a unei societăți.

Notă: Obiectivul general al PMUD este îmbunătățirea accesibilității și dezvoltarea mobilității durabile de înaltă calitate într-un mediu urban mai atractiv, mai sănătos și mai prietenos cu mediul.

1.4 Obiectivele PMUD

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă prezintă perspective din domeniul transporturilor, nevoi actuale și de viitor ale populației, influențate de conceptul de intermodalitate. Este o mișcare ce are ca scop conectarea eficientă a diferitelor mijloace de transport. Tendințele de integrare și transformare a diferitelor stații în noduri intermodale sunt din ce în ce mai evidente în ultimul timp. Pe lângă modificările de ordin spațial care au intervenit în arhitectura și designul interior al orașelor, pentru schimbarea imaginii convenționale, au intervenit și schimbările de natură socio-economic subiecte discutate în prezenta lucrare.

În România, Legea nr. 190 din data de 26/06/2013, privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul introduce expresia Plan de mobilitate Urbană, cu următoarea definiție:

„Planul de mobilitate Urbană este instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor".

iar conform Legii 155/2023,

Planul de mobilitate urbană durabilă, denumit în continuare PMUD, constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a teritoriului metropolitan al acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor pentru asigurarea unor condiții de viață mai bune, prin integrarea cu instrumentele existente și utilizând principiul transparenței și evaluării continue.

Mobilitatea urbană durabilă[5] are la bază următoarele principii:

- planificarea orașelor pentru oameni;
- implicarea cetăţenilor și a altor părţi interesate;
- coordonarea și colaborarea multinivel între administraţiile publice locale și centrale;
- planificarea de la nivel de teritoriu metropolitan până la nivel de cartier;
- dezvoltarea orientată spre transport public – corelarea modalităţilor de transport cu densitatea urbană;
- încurajarea utilizării transportului alternativ în detrimentul autovehiculelor personale;
- asigurarea accesului la serviciile de transport public al tuturor cetăţenilor, inclusiv accesorizarea tuturor modurilor de transport în mod funcţional și incluziv, în concordanţă cu nevoile diferiţilor participanţi la trafic;

[5] Conform Legii 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă

- dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră echitabilă, integrată și interoperabilă, cu accent pe modurile de transport nepoluante;
- managementul parcării, staţionării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat;
- utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru managementul mobilităţii, inclusiv managementul traficului, al parcărilor și al transportului public;
- managementul transportului de mărfuri;
- monitorizarea și evaluarea performanţelor aferente mobilităţii urbane durabile.

Aceste planuri au ca prioritate următoarele:
- Reducerea utilizării automobilelor personale în oraș;
- Dezvoltarea și modernizarea transportului public și a modurilor de transport local (mersul pe jos, mersul cu bicicleta);
- Organizarea transportului de mărfuri și persoane;
- Îmbunătățirea calității mediului și a vieții – prin creșterea eficienței în transport;
- Stimularea mediului de afaceri.

Planul de mobilitate Urbană durabilă se adresează tuturor formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, cu precădere transportului public și privat, de marfă și de pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare. Două dintre țările care înregistrează progrese și care creează cadre strategice de planificare a mobilității urbane sunt Marea Britanie prin local Transport Plans (L.T.P.) și Franța prin Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.). Cu ajutorul Planurilor de mobilitate urbană durabilă, autoritățile publice:
- facilitează accesul la locurile de muncă și la servicii;
- îmbunătățesc siguranța și securitatea în trafic;
- reduc nivelul de poluare, a emisiilor de GES și a consumului de energie;
- cresc eficiența privind costurile transportului;
- sporesc atractivitatea și calitatea mediului urban, suburban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Notă: Scopurile principale ale unui Plan de mobilitate urbană durabilă sunt:
- oferă acces la finanțarea disponibilă pentru soluții inovatoare, aducând un avantaj decisiv față de alte orașe atunci când concurează pentru finanțarea publică;
- creează un sistem de transport urban durabil și sustenabil.

Prin Planurile de mobilitate urbană durabilă se reglementează:
- organizarea intermodalității;
- dezvoltarea rețelelor de transport public;
- crearea unor artere ocolitoare;
- închiderea inelelor rutiere;
- crearea rețelelor pentru trafic nemotorizat și motorizat;
- redimensionarea arterelor majore de circulație în raport cu cerințele de trafic;
- organizarea infrastructurilor și suprastructurilor de staționare;
- clasificarea și corelarea zonelor cu restricții de circulație;
- reabilitarea zonelor centrale și cele care asigură accesibilitatea în oraș;
- integrarea infrastructurilor de transport abandonate (zone logistice).

Caracteristicile unui Plan de mobilitate urbană durabilă sunt:
- O viziune pe termen lung și un plan de implementare clar definite;
- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Îmbunătățirea calității vieții;
- Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
- O abordare participativă;
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport;
- Costuri economice – crearea unor beneficii economice;
- Utilizarea eficientă a resurselor limitate.

Un Plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățire a accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabil către, prin și în zona urbană pentru care se elaborează.

1.5 Obiectivele PMUD Solca sunt:

1. Accesibilitatea – Satisface nevoile de mobilitate și conectivitate ale tuturor cetățenilor indiferent de factorii fizici (diverse deficiențe sau dizabilități) sau factorii sociali (categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);
2. Siguranța și securitatea rutieră – Creșterea siguranței și a securității pentru utilizatori;
3. Impactul asupra mediului – Reduce poluarea aerului și a zgomotului, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;
4. Eficiența economică – Susține o dezvoltare echilibrată a mobilității și a serviciilor de transport ale rezidenților, afacerilor și industriei;
5. Calitatea vieții – Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, a calității vieții și a sănătății publice;
6. Conectivitatea cu peisajul natural și cultural.

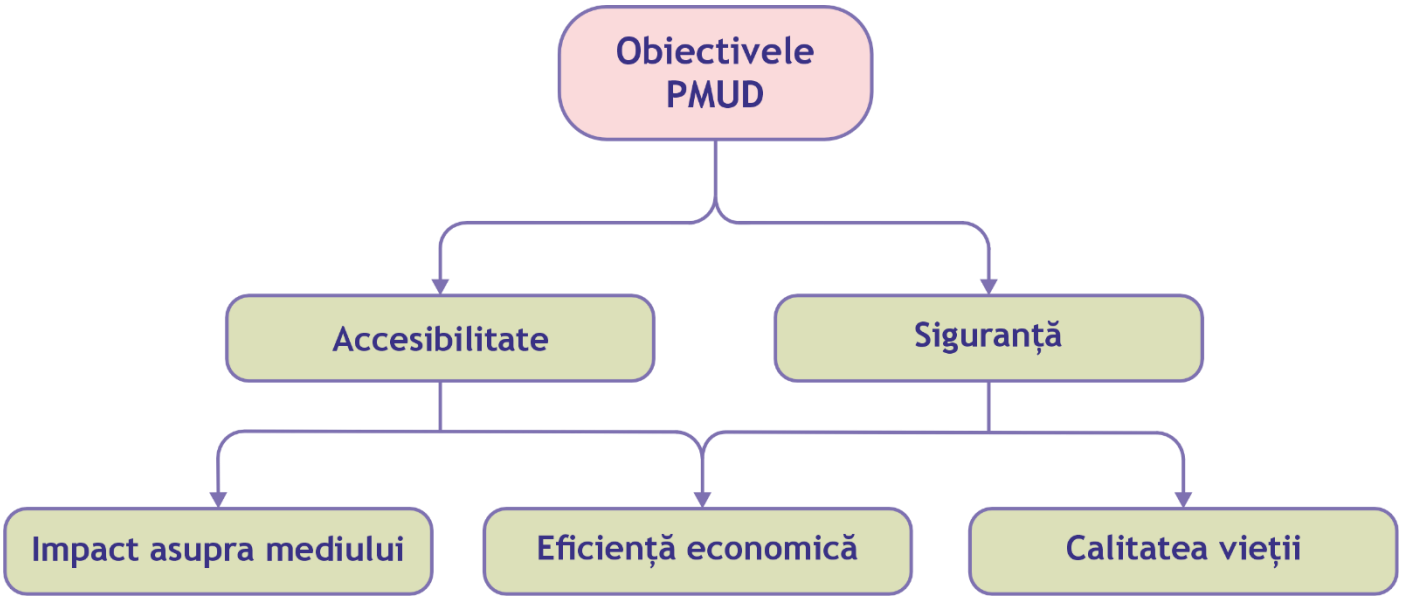


Figura nr. 3 – Obiectivele PMUD

Din punct de vedere operațional, PMUD urmărește viziunea comună pe termen lung și obiectivul general cu ajutorul celor 5 obiective operaționale:

- Atractivitatea orașului (potențialul turistic și istoric al locului);
- O abordare durabilă și sustenabilă în identificarea și implementarea proiectelor;
- Solca un oraș accesibil;
- Solca oraș integrat în sistemul urban „S03";
- Solca un oraș inteligent privind alegerile și nivelul de cuprindere a modelelor „smart", adaptarea la nevoile și necesitățile locale;
- Solca un oraș atractiv care pune în valoare peisajul local natural, cultural și construit.

Notă:

- Fiecare dintre obiectivele operaționale au la bază Strategia de dezvoltare al județului Suceava și Strategia de dezvoltare spațială a județului Suceava – PATJ;
- Obiectivele operaționale din prezenta vor sta la baza elaborării documentației de urbanism P.U.G. orașul Solca (actualizarea documentației de urbanism aprobată cu H.C.L. nr. 6 din 14.03.2021).

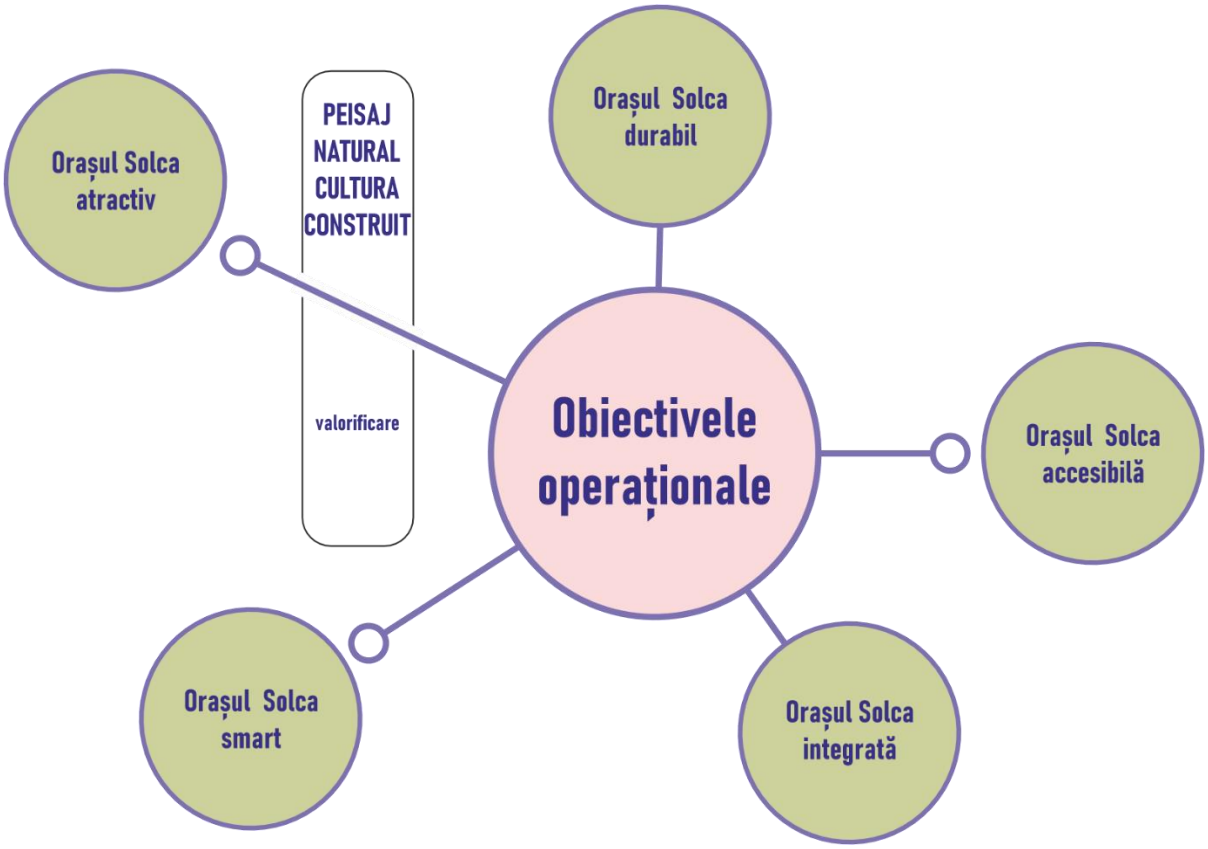


Figura nr. 4 – Cele cinci elemente esențiale ale orașului Solca

PMUD al orașului Solca propune instrumente sub formă de măsuri și proiecte specifice ce vizează soluționarea problemelor identificate în etapa de analiză a situației actuale sau a nevoilor considerate strategice pentru a asigura o mai bună mobilitate urbană pentru perioada de referință 2023 – 2030. Măsurile și proiectele propuse se vor realiza în corelare cu capacitățile bugetare ale UAT Solca pentru perioada menționată, iar investițiile propuse se vor realiza în baza unui plan de acțiune.

1.6 De ce este necesar un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă?

Orașul Solca reprezintă punctul de transfer administrativ, cultural și economic la nivel zonal așa cum prevede PATJ Suceava – Rețeaua de localități (Sistemul urban – SU03). Acest oraș are rolul integrator și acces facil la surse de finanțare și proiecte intercomunitare care conduc la dezvoltarea localităților din sistemul pe care orașul Solca îl determină inevitabil.

Necesitatea realizării unui plan de mobilitate urbană este stipulată în articolul 46 din Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 (cu modificările și completările ulterioare), privind amenajarea teritoriului și urbanismul, unde se precizează că un Plan Urbanistic General (P.U.G.) trebuie să includă:

- diagnoză prospectivă, pe baza analizei evoluției istorice și prognoze economice și demografice, precizând nevoile identificate în domeniile economic, social și cultural, dezvoltare spațială, de mediu, locuințe, transport, facilitățile publice și serviciile de echipamente;
- strategia de dezvoltare spațială a orașului;
- regulamentele de urbanism locale asociate cu acesta;
- plan de acțiune pentru punerea în aplicare și programul de investiții publice;
- plan de mobilitate urban.

1.7. Care este aria de acoperire a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă?

Din punct de vedere administrativ județul Suceava este compus din 5 municipii, 11 orașe și 98 comune. Așezările urbane însumează 16,5 % din suprafața totală a județului și sunt împărțite în 7 subzone polarizate de orașe și municipii (Suceava, Rădăuți, Siret, Fălticeni, Gura Humorului, Câmpulung Moldovenesc, Vatra Dornei și **Solca**) și o subzonă rurală profundă, în nord – vestul județului.

Orașul Solca este situat în partea de **NORD** a județului Suceava și este străbătut de DN 2E Păltinoasa – Marginea, DN 2H Rădăuți – Solca. La sud este delimitat de dealuri împădurite ce aparțin Ocolului Silvic Marginea, la nord și vest se învecinează cu UAT Marginea și Sucevița, la est se învecinează UAT Arbore, la sud-est cu UAT Poieni Solca, la sud cu UAT Cacica iar la sud-vest UAT Gura Humorului. Orașul este străbătut de la vest la est de râul Solca care desparte localitatea în două.

Suprafața teritoriul administrativ al orașului Solca este de 4792,28 hectare din care suprafața intravilană, conform planului de sistematizare este de 351,35 hectare și reprezintă 7% din suprafața totală.

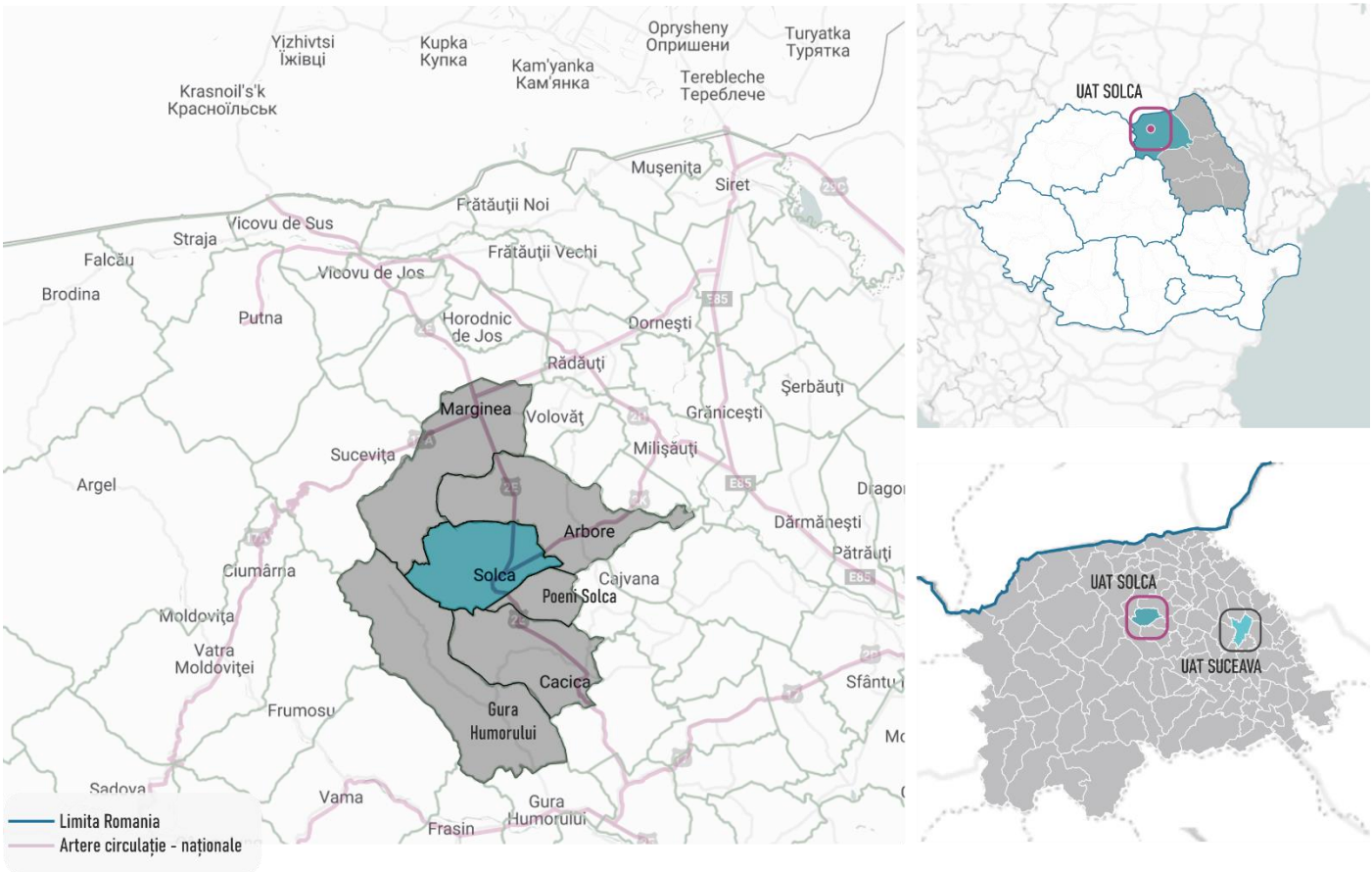


Figura nr. 5 – Aria de acoperire a PMUD[6]

1.8 Metodologia și componentele Planului de Mobilitate Urbana Durabilă

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Solca este realizat în conformitate cu prevederile din:

- Legea nr. 350/2001 din 06 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism actualizată în iulie 2013;
- Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016;
- Ghidul JASPERS pentru autoritățile contractante din România privind pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă;
- Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă.

Elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Solca este realizat de asemenea prin particularizarea procedurii generale de elaborare la condițiile locale ale Orașului Solca și zonei acestuia de influență, polul de dezvoltare Municipiul Suceava, respectiv Regiunea de Nord – Est.

Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 definesc Planul de mobilitate urbană ca instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor PMUD este documentul de planificare strategică și de modelare a mobilității și a nevoilor de

[6] Aria de acoperire a PMUD Solca a fost stabilită prin aplicarea Izocronei de 60 minute și a Izocronei de 30 minute aferent locuitorilor, navetiștilor (angajați și elevi) care lucrează sau învață la instituții din Solca. Analiza este detaliată și prezentată în cadrul capitolului 2 „Analiza situației existente".

transport ale persoanelor și mărfurilor, complementar Strategiei de dezvoltare teritorială și a Planului urbanistic general (P.U.G.).

Având în vedere recomandarea din cadrul normelor de aplicare a Legii nr. 350/2001, respectiv PMUD să fie elaborat concomitent cu P.U.G., datorită complementarității celor 2 documentații, având în vedere durata scurtă de elaborare a PMUD, se ia măsura de actualizare ulterioară a P.U.G. UAT Solca. PMUD Solca se va corela în mod direct cu propunerile de dezvoltare spațială aferente Planului Urbanistic General pentru Orașul Solca, însă va putea include și alte date actuale și suplimentare comparativ cu cele deja incluse în P.U.G.

Elaborarea PMUD Solca este realizată de o echipă de lucru pluridisciplinară, ce cuprinde specialiști în domeniul urbanismului, precum și specialiști în domeniul mobilității, administrației publice și în domenii conexe dezvoltării urbane, în conformitate cu Ordinul nr. 233/2016. Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă s-a realizat prin preluarea, integrarea, analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populației și locuințelor și din documentația de urbanism P.U.G., la nivel de unitate administrativ – teritorială (Orașul Solca) și la nivel de unitate teritorială de referință, necesare în vederea realizării prognozei distribuției în profil spațial a populației și locurilor de muncă, precum și prin:

- efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion > 1% din nr. total al populației UAT);
- realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;
- realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul orașului și satelor aparținătoare.

Prezenta metodologie are ca scop stabilirea procedurilor și a etapelor de lucru în cadrul elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Solca. Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport. PMUD se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

Procesul de elaborare a PMUD va fi structurat în trei etape distincte:

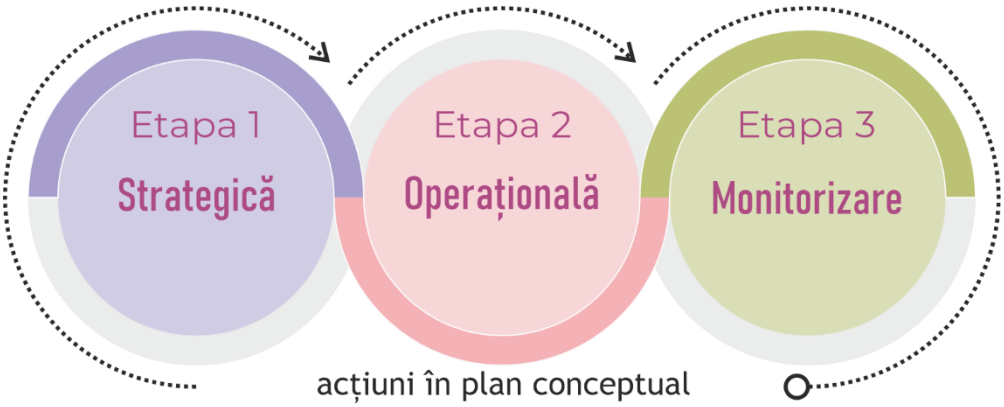


Figura nr. 6 – Etapele de elaborare a PMUD Solca

Notă:

- conceptualizarea, contextualizarea și definirea unui rezultat scontat s-au bazat pe vizite în teren grupuri de lucru și discuții „ad hoc" cu populația din orașul Solca, având instrumente de identificare, localizare și evidențiere a diferitelor puncte de „potențial"– identitatea locului nuanțată de prezența Mănăstirii Solca, fosta fabrică de bere „Solca" și fostul sanatoriu „ Dr. Hermann Poras".

Etapele elaborării PMUD:

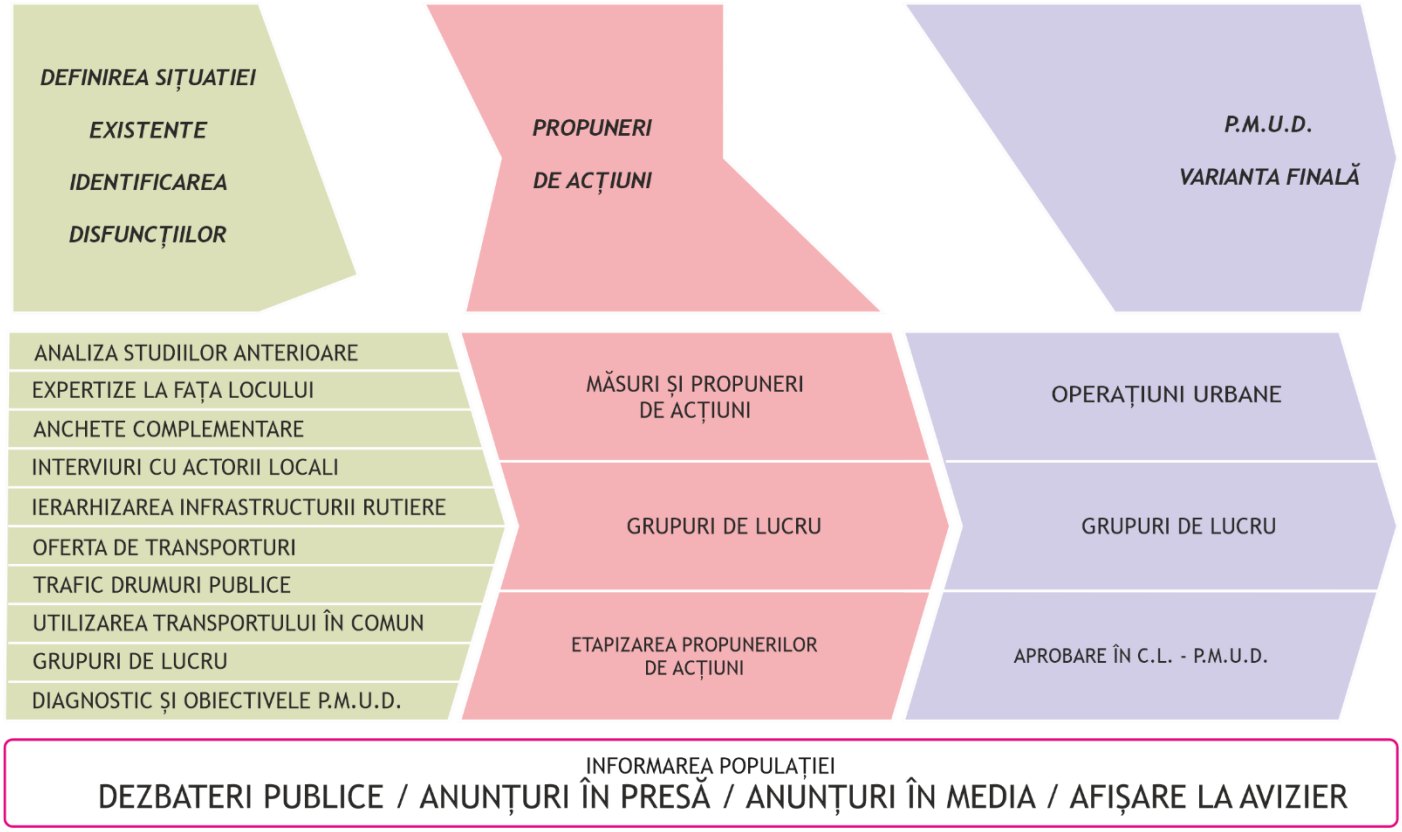


Figura nr. 7 – Strategia de elaborare a PMUD Solca

1.9 Inițializarea proiectului

Această etapă descrie începutul procesului și este axată pe stabilirea principalelor structuri necesare pentru pregătirea planului de mobilitate. Activitățile realizate în cadrul acestei etape sunt:

- Anunțuri publicate pe site-ul Primăriei orașului Solca;
- Lansarea unui chestionar pentru colectarea opinie populației interesate cu scopul de a colecta pe toată durata de elaborare a PMUD propuneri privind mobilitatea, indiferent de tematicile specifice lansate ulterior dat și identificarea instrumentelor de comunicare cu populația din orașul Solca.

1.10 Stabilirea echipei tehnice

Echipa Tehnică este formată din:

- echipa de urbanism (urbanist, arhitect, inginer măsurători și interpretări trafic auto și pietonal, economist și sociolog), care realizează partea de urbanism din elaborarea Planului de Mobilitate Urbană al Orașului Solca;
- experți interni din cadrul Primăriei Orașului Solca.

1.11 Identificarea Managerului de proiect

Managerul de proiect este coordonatorul echipei și are rolul de a gestiona comunicarea între Primăria Orașului Solca și echipa tehnică. Acesta este familiarizat atât cu tipologia planului de mobilitate urbană, cât și cu elemente de transport și are competențe de coordonare a echipei tehnice.

1.12 Definirea grupului de coordonare

Grupul de coordonare este format din reprezentantul Prestatorului – coordonator de proiect și un reprezentant din cadrul Primăriei Solca – Autoritatea contractantă, rolul acestora fiind de a acorda asistență echipei tehnice pe toată perioada de elaborare a PMUD.

1.13 Stabilirea listei de actori relevanți

În etapa inițială se va contura o listă prin identificarea actorilor principali ce trebuie consultați în elaborarea planului de mobilitate urbană durabilă. Aceștia sunt clasificați astfel:

- autorități publice locale;
- agenți economici din orașul Solca;
- unități de învățământ din orașul Solca;

– grupuri de rezidenți din comunitatea orașului Solca.

Încadrare în teritoriu

1.14 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Notă: Conform Legii nr. 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, statul prin intermediul autorităților publice, are dreptul și datoria de a asigura, prin activitatea de urbanism și de amenajare a teritoriului, condițiile de dezvoltare durabilă și respectarea interesului general al cetățenilor.

Conceptul de planificare spațială reprezintă un cumul de metode, programe, proiecte și acțiuni prin care se realizează dezvoltarea direcționată, ghidată de strategii explicite, a spațiului fizic pentru a echilibra componentele economice, sociale, culturale și istorice, de peisaj și mediu natural ale unui teritoriu.

Planurile de amenajare a teritoriului constituie fundamentarea tehnică și asumarea politică și legală a strategiilor în vederea accesului la finanțarea programelor și proiectelor din fonduri naționale și europene, în particular prin Programul Operațional Regional și Programele operaționale sectoriale.

Activitatea de amenajare a teritoriului și de urbanism trebuie să se desfășoare cu respectarea autonomiei locale, pe baza principiului parteneriatului, transparenței, descentralizării serviciilor publice, participării populației în procesul de luare a deciziilor, precum și al dezvoltării durabile, conform cărora deciziile generației prezente trebuie să asigure dezvoltarea, fără a compromite dreptul generațiilor viitoare la existență și dezvoltare proprie.

Autoritatea administrației publice centrale pentru planificare teritorială, amenajarea teritoriului și urbanism este Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației. Amenajarea teritoriului are un caracter predominant strategic, stabilind direcțiile de dezvoltare în profil spațial.

Planurile de amenajare a teritoriului cuprind propuneri cu caracter director (obligatorii pentru toate autoritățile administrației publice), iar documentațiile de urbanism cuprind reglementări operaționale (pentru toate persoanele fizice și juridice). Planurile de amenajare a teritoriului sunt următoarele:

- Planul de amenajare a teritoriului național
- Planul de amenajare a teritoriului județean;
- Planul de amenajare a teritoriului zonal, după caz.

Abordarea în plan strategic și programatic sunt asigurate prin planurile de amenajare a teritoriului. În completarea, în ceea ce privește reglementarea teritoriului, prin acte normative, sunt stabilite trei tipuri de documentații de urbanism:

- Plan urbanistic general;
- Plan urbanistic zonal;
- Plan urbanistic de detaliu.

Totuși, în relație directă și aplicată versus PMUD, doar documentația de urbanism P.U.G. este instrumentul care permite asigurarea terenurilor pentru viitoarele proiecte deoarece este rezultatul unui proces de planificare urbană referitoare la un teritoriu determinat, prin care se analizează situația existentă și se stabilesc obiectivele, acțiunile, procesele și măsurile de amenajare și de dezvoltare durabilă a localităților. Acesta transpun la nivelul localităților urbane și rurale, propunerile cuprinse în planurile de amenajare a teritoriului național, zonal și județean, au caracter de reglementare preluând direcțiile de dezvoltare de la nivel național, județean respectiv la nivelul localităților prin Regulamentul local de urbanism.

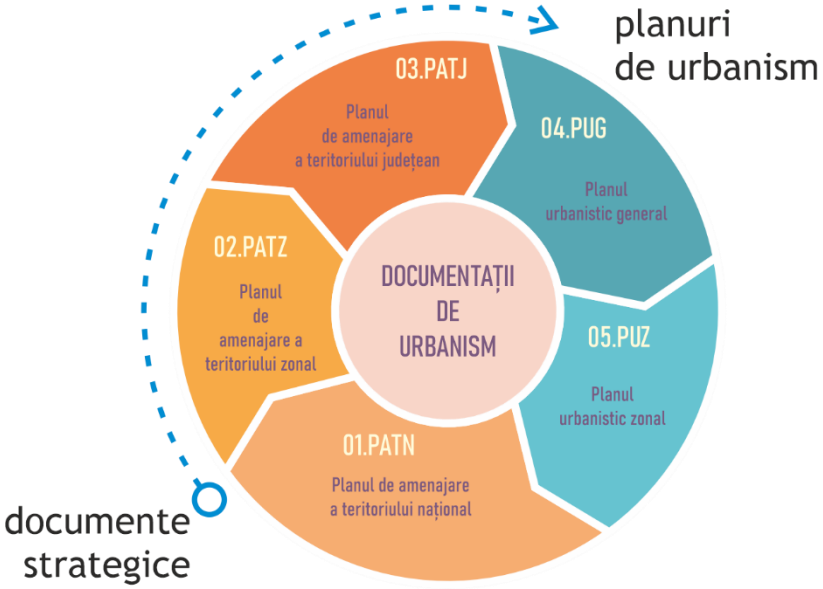


Figura nr. 8 - Ierarhia planurilor de amenajare a teritoriului și urbanismului

Notă:

- Pentru întocmirea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Solca stau la bază: Planul de amenajare a teritoriului național, Planul de amenajare a teritoriului județean Suceava, ce reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socio-economică a județului și Planul Urbanistic General al Orașului Solca respectiv Regulamentul Local de Urbanism, parte componentă din prezenta documentație.

Regulamentul Local de Urbanism al Orașului Solca constituie actul de autoritate al Administrației Publice Locale. Regulamentul Local de Urbanism este anexă la documentația P.U.G., care cuprinde prevederi referitoare la modul de utilizare a terenurilor, de realizare și utilizare a construcțiilor pe întreg teritoriul orașului Solca.

La baza elaborării Regulamentului Local de Urbanism aferent Planului Urbanistic General al orașului Solca stă Regulamentul General de Urbanism aprobat prin H.G. 525/27 iunie 1996, republicată în 2002 și Legea nr. 350/2001 privind Amenajarea Teritoriului și Urbanismul, actualizată la data de 29.08.2008.

În cadrul Regulamentului Local de Urbanism al orașului Solca se preiau toate prevederile cuprinse în documentații de urbanism sau amenajarea teritoriului elaborate anterior elaborării P.U.G.-ului și aprobate conform legii[7]. Informațiile relevante de la nivelul Planul Urbanistic General al Orașului Solca și Regulamentului local de Urbanism au fost preluate în cadrul PMUD Solca, respectând caracterul specific al acestora.

1.15 Planificare teritorială la nivel european

Schema de dezvoltare a spațiului comunitar al Uniunii Europene (SDSC)

În cadrul politicii comunitare sunt luate în calcul componente spațiale pentru a stabili interdependențe funcționale și pentru a pune în evidență efecte de sinergie. Astfel cercetările în materie de transport se interesează de interdependențele între utilizarea spațiului și nevoile de transport sau de exigențele care impun găsirea unei mobilități durabile pentru alegerea modalităților de transport.

Obiectivele SDSC	Rezultate aliniate obiectivelor SDCS integrate în cadrul PMUD Solca
Dezvoltarea unui sistem urban echilibrat și policentric și o nouă relație oraș – mediu rural	PMUD Solca urmărește alinierea cu această direcție strategică, având ca scop înființarea unui sistem de transport public integrat și crearea de trasee ce vor acoperi zonele urbane ale Orașului

[7] Proiect actualizare Plan Urbanistic General - Oraș Solca, Județul Suceava, volum II: Regulamentul local de urbanism, Primăria și Consiliul Local al Orașului Solca

Obiectivele SDSC	Rezultate aliniate obiectivelor SDCS integrate în cadrul PMUD Solca
	Solca, cât și localitățile limitrofe. PMUD Solca propune înființarea unui sistem de transport public integrat ce leagă orașul cu localitățile limitrofe din zona periurbană.
Dezvoltarea durabilă, gestionarea inteligentă și protejarea naturii și a patrimoniului cultural	Se propune valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban.
Asigurarea unei parități a accesului la infrastructuri și informații	PMUD Solca urmărește dezvoltarea unui sistem integrat de transport public local, ca o alternativa a modurilor de transport durabil existente.

1.16 Planificare teritorială la nivel național

Strategia de dezvoltare teritorială a României - SDTR[8]

SDTR reprezintă viziunea asumată a Guvernului și Parlamentului României privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035: România în 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi și are un rol important în dezvoltarea zonei de sud – est a Europei.

Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR) stabilește cadrul strategic de dezvoltare a teritoriului României la orizontul de timp 2035, necesar pentru sprijinirea și direcționarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de dezvoltare al fiecărui teritoriu.

SDTR este documentul care stă la baza întregului sistem de planificare spațială (amenajarea teritoriului și urbanism) la nivel național și fundamentează:

- documentele strategice de nivel regional, județean și local (strategii de dezvoltare teritorială, planuri de amenajarea teritoriului, planuri de dezvoltare regională);
- documentațiile operaționale (planuri de urbanism);
- alte strategii de dezvoltare de la nivel național cu relevanță și impact teritorial.

SDTR are cinci obiective generale pentru orizontul 2035:

- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;
- Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;
- Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale;
- Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;
- Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.

Regiunea Nord – Est este catalogată ca una dintre zonele cel mai puțin dezvoltate din România, dar se află printre regiunile cu cele mai ridicate densități ale populației din țară. Dezvoltarea unei autostrăzi sau a unui drum expres, într-o primă fază, între București și Suceava – Botoșani ar asigura un acces mai bun al oamenilor la oportunitățile din capitală și ar stimula urbanizarea regiunii. Cu toate că Regiunea Nord – Est este una dintre zonele cu cea mai ridicată densitate a populației, ea se află și printre cele mai sărace și mai puțin urbanizate. Posibila Autostradă Moldova ar putea permite unor orașe cheie din zonă (de ex., Iași, Bacău, Vaslui, Piatra Neamț, Suceava, Botoșani, Roman) să își sporească masa economică prin conexiuni mai bune cu interiorul țării[9].

[8] http://www.sdtr.ro/44/Strategie
[9] Orașe competitive Remodelarea geografiei economice a României – Banca Mondială

Măsuri/acțiuni propuse prin SDTR	Acțiuni PMUD Solca
Extinderea și dezvoltarea infrastructurii de utilități publice în vederea conectării și asigurării accesului populației din zonele urbane și zonele urbane funcționale la servicii de calitate. Extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de apă și apă uzată din mediul urban și din zonele de influență urbană, inclusiv branșarea de noi gospodării, cu precădere la nivelul orașelor cu peste 50% dintre locuințe neconectate la rețea. Înființarea, extinderea și modernizarea rețelei de distribuție a gazelor naturale în mediul urban și în zonele de influență urbană, inclusiv branșarea noilor consumatori, cu precădere în orașele fără sistem centralizat de distribuție a energiei termice și/sau cu peste 70% dintre locuințe care nu dispun de instalație de încălzire centrală.	Extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de apă și apă uzată din orașul Solca este în curs de implementare prin proiectul POIM – ACET S.A.
Asigurarea accesului populației urbane la servicii de interes general. Construirea, reabilitarea, modernizarea și dotarea centrelor comunitare de intervenție integrată, cu precădere în orașele cu peste 10% din populația în zone urbane marginalizate. Înființarea, modernizarea și dotarea centrelor de permanență medicală, inclusiv dotarea cu substații de ambulanță/SMURD și echipamente de telemedicină, cu precădere în orașele care nu dispun de spitale.	Incluziunea socială, demografia și migrația - Obiectivul general stabilit în SDD UE este crearea unei societăți bazate pe incluziunea socială, prin luarea în considerare a solidarității între generații și în interiorul lor și asigurarea creșterii calității vieții cetățenilor ca o condiție a bunăstării individuale durabile. Pentru orizontul de timp 2030, obiectivul național este promovarea consecventă, în noul cadru legislativ și instituțional, a normelor și standardelor UE cu privire la incluziunea socială, egalitatea de șanse și sprijinirea activă a grupurilor defavorizate, punerea în aplicare, pe etape, a Strategiei Naționale pe termen lung privind populația și fenomenele migratorii.
Asigurarea unei mobilității urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane. Reabilitarea și modernizarea străzilor orășenești, cu precădere în orașele cu un grad de modernizare a tramei stradale mai mic de 50%.	Proiect în curs de implementare – Programul național „Anghel Saligny”.
Protejarea orașelor împotriva vulnerabilităților naturale și diminuarea riscurilor generate de schimbările climatice. Reabilitarea, modernizarea și dotarea spațiilor verzi și de agrement din mediul urban, cu precădere de la nivelul orașelor cu mai puțin de 30 mp/locuitor.	Schimbările climatice și energia curată – În SDD UE este prevăzut ca obiectiv prevenirea schimbărilor climatice prin limitarea emisiilor de GES (GES), precum și a efectelor negative ale acestora asupra societății și mediului. Pentru orizontul de timp 2030, obiectivul corespondent din SDD RO îl reprezintă asigurarea funcționării eficiente și în condiții de siguranță a sistemului energetic național, atingerea nivelului mediul actual al UE în privința intensității și eficienței energetice; îndeplinirea obligațiilor asumate de România în cadrul pachetului legislativ „Schimbări climatice și energie din surse regenerabile” și la nivel internațional în urma adoptării unui nou acord global în domeniu; promovarea și aplicarea unor

Măsuri/acțiuni propuse prin SDTR	Acțiuni PMUD Solca
	măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice și respectarea principiilor dezvoltării durabile.

Planul de Amenajare a Teritoriului Național - PATN[10]

Planificarea dezvoltării României implică, la nivelul teritoriului, integrarea și relaționarea intersectorială a diverselor aspecte care privesc disfuncțiile, pericolele, potențialul și oportunitățile de valorificare a acestuia, în beneficiul națiunii.

Abordarea complexă pe care domeniul dezvoltării teritoriale o presupune are șanse sporite de reușită prin conlucrarea tuturor categoriilor relevante de actori în procesul de planificare și dezvoltare al țării: administrația publică centrală, administrația publică locală, mediul de afaceri și mediul tehnic și științific.

Pentru a stabili o astfel de colaborare responsabilă, instituționalizată, pe baza intereselor României și în virtutea valorilor naționale, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice a inițiat, în anul 2016, Parteneriatul Național pentru Dezvoltarea Teritoriului României.

PATN reprezintă sinteza programelor strategice de dezvoltare sectorială, pe termen mediu și lung. Acesta se întocmește pe secțiuni specializate care se referă la aspectele de interes major pentru dezvoltarea echilibrată și durabilă a teritoriului național.

Secțiunile PATN implică un mare număr de instituții de specialitate și specialiștii respectivi, care lucrează sub coordonarea unei instituții desemnate în acest scop.

Planul în forma sa finală este prezentat ca proiect de lege, cu anexe (tabele, grafice și glosar). Această formă finală se înaintează Guvernului pentru avizare. Se includ amendamentele la plan care este ulterior înaintat Parlamentului în vederea adoptării. După aprobare, secțiunile PATN devin legi-cadru.
Secțiuni aprobate până în prezent:

- Secțiunea I – Căi de comunicație: lucrările majore ce urmează să fie executate pe termen mediu și lung pentru dezvoltarea rețelei rutiere, rețelei feroviare, căilor de navigație și traficului aerian, în legătură cu coridoarele de transport europene prioritare;
- Secțiunea II – Apa: lucrări de executat în vederea protejării resurselor de apă împotriva epuizării, degradării și pentru folosirea lor durabilă; corelarea resurselor cu nevoile populației, economiei și cu alte folosințe;
- Secțiunea III – Zone protejate: s-a creat un cadrul legal pentru conservarea patrimoniului național natural și construit (identificarea ariilor de patrimoniu, vulnerabilitățile acestora, stabilirea priorităților în conservare și valorificare, împreună cu susținerea financiară necesară);
- Secțiunea IV – Rețeaua așezărilor umane: stabilirea unei ierarhii a rețelei în vederea evidențierii investițiilor necesare pentru eliminarea disparităților teritoriale;
- Secțiunea V – Zone de risc natural: definește zonele de risc și stabilește obligația delimitării urgente a acestora la scară mai mare; prevederile se referă la măsurile de prevenire și reducere a riscurilor (cutremure, inundații și alunecări de teren);
- Secțiunea VI – Turism – definește ariile cu potențial turistic.

Măsuri/acțiuni propuse prin PATN	Acțiuni PMUD Solca
Rețeaua de căi rutiere: Autostrăzi: ▪ Siret – Suceava – Bacău – Mărășești – Tișița; ▪ Petea – Satu Mare – Baia Mare – Mireșu Mare – Dej – Bistrița – Vatra Dornei – Suceava. Drumuri expres sau cu 4 benzi: o Rădăuți – Prut – Ștefănești; o Suceava – Botoșani – Ștefănești.	Orașul Solca va fi conectat la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată și DN2E (conform SDJ).
Rețeaua de aeroporturi: Aeroportul Suceava (SCV) „Ștefan cel Mare"	Orașul Solca va avea accesibilitate convenabilă, la nivel județean, în ceea ce privește serviciile aeroportuare (Aeroportul „Ștefan cel Mare") prin realizarea unei rețele de transport public „expres" care să permită relaționarea dintre aeroport și Gara de nord Suceava respectiv Solca, prin Cajvana. O altă posibilitate va fi prin modernizarea drumului național DN2E și a tramei stradale locale la nivelul orașului Solca.
Rețeaua de transport combinat: Terminale de transport combinat existente, la care urmează să se execute lucrări de modernizare. Terminalul Suceava	Terminal de transfer modal la nivelul orașului Solca ca pol de dezvoltare în zonă.

Figura nr. 9 – Relația dintre economie, sănătate, populație și calitatea mediului[11]

Notă:

– Calitatea mediului determină și are implicații asupra sănătății populației. O populație sănătoasă este creativă, productivă. Acesta este un mecanism circular cu efecte în activitatea economică. Deci o populație sănătoasă este asociată unei economii sustenabile.

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Suceava – PATJ

Planului de Amenajare a Teritoriului Județean este o documentație cu caracter director care reprezintă o expresie spațială a programelor și politicilor economice, sociale, culturale și de mediu ale județului sau ale unor autorități regionale sau naționale.

Planul de amenajare a teritoriului județean are ca scop transpunerea spațială a programului de dezvoltare economică și socială, culturală și instituțională a Județului, elaborat de către autoritățile județene, pentru teritoriul pe care îl gestionează. Principalele obiective vizate în cadrul planului de amenajare a teritoriului județean se referă la: dezvoltarea economică și socială echilibrată, îmbunătățirea calității vieții

[11] Reprezentare grafică realizată de către autor

colectivităților umane, gestionarea responsabilă a resurselor naturale și protecția mediului, utilizarea rațională a teritoriului.
Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Suceava se află într-o relație de subordonare tehnică cu Secțiunile aprobate ale Planului de Amenajare a Teritoriului Național.

Județul Suceava are în componența sa 5 municipii (Suceava – municipiu reședință de județ, Fălticeni, Rădăuți, Câmpulung Moldovenesc și Vatra – Dornei), 11 orașe: Gura Humorului, Siret, Solca, Broșteni, Cajvana, Dolhasca, Frasin, Liteni, Milișăuți, Salcea și **Solca** și 98 comune, cu 379 sate. Conform Legii nr. 351/2001, Solca este o localitate urbană de rang III.

Conform PATJ Suceava, orașul Solca este una din unitățile administrativ teritoriale de bază ale Județului Suceava și are următoarele caracteristici principale:

Obiective PATJ Suceava:

- Obiectiv 1 – Un județ cu o rețea de drumuri modernizate, conectată și integrată în rețelele regionale, naționale și europene care asigură o accesibilitate adecvată pentru toate comunitățile locale și un transport confortabil și sigur;
- Obiectiv 2 – Un teritoriu județean conectat eficient la sistemele de transport aerian de importanță regională, națională și internațională prin modernizarea infrastructurii existente și dezvoltarea unora noi;
- Obiectiv 3 – Intermodalitate consolidată la nivelul principalelor centre urbane din județ și dezvoltarea unui sistem secundar de noduri intermodale pentru o eficientă inter-conectare la nivel județean, regional și național între rețelele rutiere, feroviare (relație indirectă), și de transport aerian (relație indirectă).

Măsuri/acțiuni propuse prin PATJ	Acțiuni PMUD Solca
Măsura 1: Lucrări de întreținere și reparații a rețelei rutiere: – Măsura presupune activități care au drept scop asigurarea condițiilor tehnice necesare desfășurării circulației rutiere în siguranță precum și compensarea parțială sau totală a uzurii fizice și morale ca urmare a exploatării normale.	Modernizarea tramei stradale locale și realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca.
Măsura 2: Lucrări de întreținere și reparații a rețelei rutiere: – Totalitatea lucrărilor fizice de intervenție care au drept scop: menținerea exigențelor de performanță a acostamentelor, repararea dispozitivelor periate pentru colectare – evacuarea ape meteorice, monitorizarea periodică a podețelor și decolmatare ori de câte ori este necesar, reprofilare periodică a rigolelor și șanțurilor.	Modernizarea tramei stradale și realizarea unor artere noi cu respectarea standardelor de exigență în exploatare (stabilite prin Legea 10/1991 privind calitatea în construcții) și a ghidurilor de bune practici privind infrastructura subterană de colectarea apelor meteorice, reutilizarea acestora, evitarea inundațiilor și decolmatarea zonelor inundate antropic în vederea reutilizării terenurilor pentru proiecte din cadrul PMUD și SDT Solca.
Măsura 3: Asigurarea circulației pe timp de iarna a rețelei rutiere: – Asigurarea nivelului de performanță a unui drum în ceea ce privește intervenția pe timp de iarna este corespunzătoare prin îndepărtarea zăpezii după oprirea viscolului și curățarea totală a zăpezii de pe partea carosabilă după încetarea ninsorii, intervenția preventivă pentru combaterea poleiului, degajarea zăpezii de pe acostamente.	Modernizarea tramei stradale va avea la bază un proiect tehnic care va detalia și prezenta etape de întreținerii a îmbrăcămintei carosabilului și a traseelor pietonale respectiv modele de intervenții a utilajelor în caz de urgență.
Măsura 4: Modernizarea rețelei de drumuri județene: – Obiectivul operațional specific este de a aduce	Orașul Solca, prin PMUD, va fi pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ. Orașul

Măsuri/acțiuni propuse prin PATJ	Acțiuni PMUD Solca
îmbunătățiri în ceea ce privește legăturile între localitățile componente ale județului Suceava.	Solca va fi propus ca lider al ADI – Solca, Marginea, Arbore, Cacica și Plopeni Solca.
Măsura 5: Asigurarea circulației pe timp de iarna pe rețelei rutiere puncte critice: – Îndepărtarea zăpezii după oprirea viscolului și curățarea totala a zăpezii de pe partea carosabilă după încetarea ninsorii în zonele critice de înzăpezire.	Modernizarea tramei stradale va avea la bază un proiect tehnic care va detalia și prezenta etape de întreținerii a îmbrăcămintei carosabilului și a traseelor pietonale respectiv modele de intervenții a utilajelor în caz de urgență.
Măsura 6: Lucrări de întreținere curenta podețe, podurilor, camere de cădere a rețelei rutiere: – Totalitatea lucrărilor de intervenție ce se execută în timpul anului, determinate de uzura sau degradarea podurilor în condiții normale de exploatare.	Modernizarea tramei stradale și realizarea unor artere noi cu respectarea standardelor de exigență în exploatare (stabilite prin Legea nr. 10/1991 privind calitatea în construcții) și a ghidurilor de bune practici privind infrastructura subterană de colectare a apelor meteorice, reutilizarea acestora, evitarea inundațiilor și decolmatarea zonelor inundate antropic în vederea reutilizării terenurilor pentru proiecte din cadrul PMUD și SDT Solca.
Măsura 8: Modernizarea rețelei de drumuri județene: – Obiectivul operațional specific este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește legăturile între localitățile componente ale județului Suceava.	Prin PMUD Solca se propun proiecte de modernizare a tramei stradale existente și realizarea unor artere noi de conectivitate cu zonele noi dezvoltate sau în curs de dezvoltare, ținându-se cont de specificul și identitatea locală. Tot prin PMUD se vor propune, către CJ Suceava, solicitări de modernizare a tramei stradale de interes județean (drumuri care sunt administrate de către CJ Suceava sau SDNS – DRDP Iași), în ceea ce privește DN2E și DN2K.
Măsura 12: Lucrări de evacuarea apelor în zonele inundabile: – Executarea de lucrări în vederea drenării și evazării rapide a apelor pluviale în zonele inundabile (șanțuri, podețe, etc).	Modernizarea tramei stradale și realizarea unor artere noi cu respectarea standardelor de exigență în exploatare (stabilite prin Legea nr. 10/1991 privind calitatea în construcții) și a ghidurilor de bune practici privind infrastructura subterană de colectare a apelor meteorice, reutilizarea acestora, evitarea inundațiilor și decolmatarea zonelor inundate antropic în vederea reutilizării terenurilor pentru proiecte din cadrul PMUD și SDT Solca.
Măsura 15: Amenajarea de heliporturi: – Amenajarea de heliporturi va ajuta la o mai buna conectivitate a orașelor din județul Suceava cu aeroporturile din Suceava, Iași, Bacău, Târgu Mureș, Baia Mare, Cluj–Napoca precum și la dezvoltarea turismului.	Solca nu deține o astfel de infrastructură dar pentru cele existente în UAT_urile din zona de deservire va fi prevăzut un traseu al transportului public local care să asigure conectivitatea dintre punctele modale de transfer și aceste zone respectiv cu infrastructura de sănătate, educație, culturală sau turism.
Măsura 16: Amenajare terminale intermodale: – Terminale intermodale asigură opțiuni de deplasare atât pe cale rutieră (autogări), cât și pe cale feroviară (gări) și aeriană (heliport, aerodrom, aeroport).	PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea stațiilor de transport public (la intrare în localitate și în proximitatea zonei centrale) la nivel de noduri de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, sharecar, etc.).

Planul Urbanistic General Solca – P.U.G.

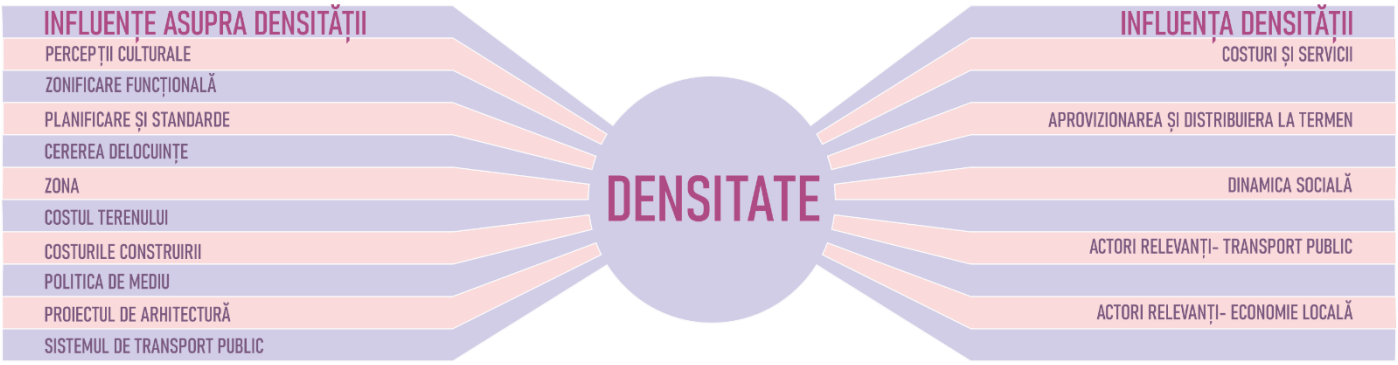


Figura nr. 10 – Factori care influențează densitatea și implicațiile densității

Notă: Un oraș compact nu este doar un oraș dens, ci este unul cu spații publice de calitate, facilități și oportunități. Cu toate acestea, densitatea și diferitele sale dimensiuni și relațiile cu alte spații publice și private fac parte integrantă din structura orașului. Măsurarea densității și stabilirea unor disfuncții, în acest context, trebuie să țină cont de factorii externi și interni în raport cu specificul și identitatea „culturală" a unei comunități, factori care influențează și sunt influențați de valorile densității.

Plan Urbanistic General (P.U.G.) este un document care se întocmește la nivel de municipiu, oraș, comună și vizează dezvoltarea omogenă a principalelor zone de interes public pentru o perioada de timp îndelungată, de maxim 10 ani. Conform prevederilor art. 46 alin. (3) lit. g) din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul Urbanistic General cuprinde prevederi pe termen mediu și lung cu privire la delimitarea zonelor în care se preconizează operațiuni de regenerare urbană. Aceste zone vor fi delimitate pe limite cadastrale și vor cuprinde zone omogene din punct de vedere funcțional, ce necesită implementarea unor operațiuni integrate, caracterizate de una sau mai multe dintre următoarele situații:

- zone centrale;
- zone istorice;
- zone construite protejate;
- zone din mari ansambluri de locuit;
- zone locuite de comunități defavorizate, inclusiv așezări informale;
- zone de reconversie funcțională.

Planul Urbanistic General se întocmește la cererea administrației publice locale, respectiv Primăria Orașului Solca, se adresează UAT-ului și include prevederi atât pentru suprafețele intravilane, cât și pentru cele extravilane. Prin respectarea prevederilor P.U.G. se poate întocmi ulterior un plan urbanistic zonal sau de detaliu.

Documentația de urbanism P.U.G., cuprinde (fără a se limita la acestea):

- piese desenate;
- memoriu tehnic;
- Regulament Local de Urbanism (RLU).

Regulamentul Local de Urbanism este o parte componentă din documentația P.U.G. și are caracter de reglementare care cuprinde prevederi referitoare la modul de utilizare a terenurilor, de realizare și utilizare a construcțiilor pe întreg teritoriul orașului Solca, atât în intravilan, cât și în extravilan. Normele cuprinse în Regulament sunt obligatorii la autorizarea executării construcțiilor în limitele teritoriului administrativ ale orașului.

Planul Urbanistic General împreună cu Regulamentul Local de Urbanism aferent, cuprinde norme obligatorii pentru autorizarea executării construcțiilor pe orice categorie de terenuri, atât în intravilan, cât și în extravilan, în limitele teritoriului administrativ aprobat prin Legea nr. 50/1991 privind executarea lucrărilor de construcții. Intravilanul se referă la localitatea Solca aflată în teritoriul administrativ al orașului

Solca. Ultima versiune a Planului Urbanistic General aprobat la nivelul orașului Solca este cea din anul 2001 și conține:

- VOLUMUL I – MEMORIU GENERAL + DATE DE SINTEZĂ
- VOLUMUL 2 – REGULAMENT AFERENT PLANULUI URBANISTIC GENERAL
- ÎNCADRARE ÎN TERITORIUL ADMINISTRATIV AL ORAȘULUI SOLCA (scara 1:25.000)
- SITUAȚIA EXISTENTĂ (DISFUNCȚIONALITĂȚI) ORAȘ SOLCA (scara 1:5.000)
- REGLEMENTĂRI (ZONIFICAREA TERITORIULUI) ORAȘ SOLCA (scara 1:5.000)
- CĂI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT, ORAȘ SOLCA (scara 1:5.000)
- ALIMENTARE CU APĂ ȘI CANALIZARE, ORAȘ SOLCA (scara 1:5.000)

În prezent, Orașul Solca a inițiat demersul de actualizare a documentației de urbanism P.U.G. probat cu HCL. nr. 6 din 2001 prelungit cu HCL nr. 23 din 2019.

Măsuri/acțiuni propuse prin documentația P.U.G. Solca	Acțiuni PMUD Solca
Construcții administrative și servicii: – Asigurarea accesibilității la transport public; – Amplasare după importanță (zona centrală); – Conlucrare cu alte funcțiuni.	PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea la nivel de noduri de transfer către transport public local și zonal respectiv către transport alternativ (biciclete, trotinete, sharecar, etc.)
Unități de învățământ: – Cuplarea, în măsura posibilităților, a unităților de niveluri diferite (ex: școală + grădiniță); – Asigurarea spațiilor verzi și de joacă; – Favorizarea conlucrării cu amenajările sportive publice; – Conlucrare cu alte unități de interes public.	PMUD propune sisteme integrate de piste pentru biciclişti și puncte de transfer către serviciile locale, sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale conectate la sistemul integrat de spații verzi amenajate pe domeniul public al Consiliului Local al UAT Solca. Subsidiar, dar fără a exista o relație de subordonare, vor fi prevăzute sisteme integrate de spații dedicate amenajărilor sportive, în special conexate spațial și juridic, direct față de unitățile de învățământ, punctele de transfer și elemente de cadru natural majore (râul Solca, Pietrele Muierii, Cacica sau Marginea, etc.)
Unități sanitare: – Accesibilitatea la transport public; – Vecinătăți liniștite; – Cuplarea unităților sanitare cu specializări diferite (după caz); – Posibilitatea conlucrării cu alte tipuri de instituții și servicii publice.	PMUD propune modernizarea tramei stradale și extinderea acesteia către zonele în curs de dezvoltare sau care au potențial de dezvoltare la nivel zonal și local, de pe teritoriul UAT Solca. Această acțiune permite accesul populației la infrastructura de sănătate de deservire locală și zonală în condiții de maximă siguranță. Prin PMUD se propun acțiuni care-și regăsesc rezolvarea în SDT în ceea ce privește modernizarea unităților de sănătate existente și propuse (în special în zonele de transfer modal) la nivelul UAT Solca.
Unități pentru cultură: – Vecinătății liniștite, cuplarea unităților de cultură cu profile diferite și conlucrarea cu alte tipuri de instituții și servicii publice.	PMUD propune sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a centrelor culturale (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri).
Unități de cult: – Vecinătăți liniștite; – Cuplarea cu instituții administrative legate de practicarea cultelor (după caz);	PMUD propune sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a clădirilor de cult (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații

Măsuri/acțiuni propuse prin documentația P.U.G. Solca	Acțiuni PMUD Solca
– Conlucrarea cu unități și servicii publice.	verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri) și zonele de cultură, învățământ sau administrativ.
Unități comerciale, de alimentație publică și prestări servicii: – Amplasarea ierarhizată pe trepte de complexitate; – Alegerea zonelor cu vad comercial și accesibilitatea la transportul public. Conlucrarea cu alte tipuri de instituții și servicii publice sau cu unității și zone de producție.	PMUD propune sisteme integrate de piste pentru biciclişti și puncte de transfer către serviciile locale, sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale conectate la sistemul integrat de spații verzi amenajate pe domeniul public al Consiliului Local al UAT Solca. În special funcțiunile de comerț și prestări servicii vor fi localizate în punctele modale de transfer, pe traseul liniilor de transport public local, sistemele ingerate de piste pentru biciclişti și pietonale respectiv, în funcție de raza de deservire, în zonele de locuit.
Unități sport și agrement: – Accesibilitate pietonală și carosabilă, inclusiv la transportul public; – Cuplarea amenajărilor sportive diferite și conlucrarea cu alte funcțiuni urbane.	PMUD propune sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a clădirilor sau ansamblurilor de clădiri cu funcțiuni sportive (centre/cluburi sportive) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri) și conexate spațial și juridic, direct față de unitățile de învățământ, punctele modale de transfer și elemente de cadru natural majore (râul Suceava, zona ecumenică Putna, etc.). Prin PMUD se propun acțiuni care-și regăsesc rezolvarea în STD în ceea ce privește modernizarea unităților de sport existente și propuse (în special în subordinea unităților de învățământ, pentru sportul de masă) la nivelul UAT Solca.
Unități pentru turism: – Vecinătăți liniștite, de preferință în apropierea spațiilor verzi; – Accesibilitate la transport și comunicații; – Conlucrarea cu unității comerciale și de alimentație publică și alte amenajări pentru sport.	PMUD propune sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătatea obiectivelor turistice, în relație cu sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri) și conexate spațial și juridic, direct față de punctele modale de transfer și elemente de cadru natural majore (râul Solca, Pietrele Muierii, Cacica sau Marginea, etc.).

1.17 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Schema de dezvoltare a spațiului comunitar (SDSC)

Mobilitatea persoanelor, a mărfurilor și a informațiilor în UE se caracterizează prin tendința concentrării și polarizării. Tendințele pe termen lung ale dezvoltării spațiale din UE sunt influențate în principal de trei factori de dezvoltare. Aceștia trebuie situați în contextul dezvoltării economice și tehnologice mondiale, al tendințelor demografice sociale și ecologice importante. Cei trei factori reprezintă condiții cadru importante pentru întărirea creșterii în tot spațiul european:

- o integrare economică progresivă și drept consecință, o mai mare cooperare între statele membre;
- importanța crescândă a colectivităților locale și regionale și a rolului lor în dezvoltarea spațială;
- lărgirea previzibilă a UE și evoluția relațiilor sale cu vecinii.

Obiectivele SDSC trebuie să fie urmărite împreună de instituțiile europene, ca și de structurile politice și administrative naționale, regionale și locale. În anul 1994 s-au stabilit trei principii directoare pentru politica de dezvoltare spațială în UE:

- Dezvoltarea unui sistem urban echilibrat și policentric și o nouă relație oraș – mediu rural;
- Asigurarea unei parități a accesului la infrastructuri și informații;
- Dezvoltarea durabilă, gestionarea inteligentă și protejarea naturii și a patrimoniului cultural.

Creșterea actuală a traficului de persoane și mărfuri (mai ales în domeniul transportului rutier și aerian) amenință din ce în ce mai mult mediul și eficiența sistemelor de transport. Există posibilitatea de a contribui la o descongestionare printr-o politică de dezvoltare spațială adecvată. Acest obiectiv trebuie îndeplinit fără a afecta competitivitatea UE și a regiunilor sale. Integrarea planificării în materie de transport și de utilizare a terenului poate fi deosebit de eficace în marile regiuni urbane, unde dependența populației de mașina personală ar putea fi puternic redusă. Trebuie dusă o politică care să încurajeze utilizarea transportului public în orașe și la periferia lor, ca și în zonele dens populate.

Politicile sectoriale care au un impact spațial la nivel comunitar, național, regional sau local pot face în așa fel, încât, în plus față de realizarea obiectivelor lor sectoriale, luate în considerare în timpul oportun și obiectivele dezvoltării spațiale a teritoriului UE. Exista trei principii spațiale de bază:

- Dezvoltarea unui sistem urban policentric și echilibrat, și întărirea parteneriatului între spațiul urban și rural, pentru a depăși astfel clivajul, încă neadaptat, între sat și oraș;
- Promovarea de scheme de transport și comunicații integrate, care să favorizeze dezvoltarea policentrică a teritoriului UE, ceea ce reprezintă un preambul important pentru o integrare activă a orașelor și regiunilor europene în UEM. Vor fi dezvoltate treptat posibilități de acces la infrastructuri și la cunoaștere ceea ce presupune găsirea unor soluții adecvate în funcție de regiune;
- Dezvoltarea și prezervarea naturii și patrimoniului cultural printr-o gestionare prudentă. Aceasta contribuie și la păstrarea și dezvoltarea identității regionale, precum și la menținerea diversității naturale și culturale a regiunilor și orașelor UE în era mondializării.

La nivel local se impun o serie de măsuri de informare și cooperare:

- strategii comune de diversificare a orientărilor economice spre o dezvoltare de cooperări între orașe și resurse urbane;
- definirea de modele de planificare pentru o dezvoltare urbană durabilă incluzând în special promovarea de modele de transport multimodal și diminuarea necesităților de deplasare;
- parteneriat urban și rural pentru o exploatare durabilă a unor strategii posibile de dezvoltare spațială inovatoare pentru orașe și periferiile lor rurale;
- programe de acțiune pentru protecția și păstrarea patrimoniului cultural urban și promovarea unei arhitecturi de mare calitate.

Accesibilitatea are o influență notorie asupra calității vieții, mediului și performanțelor economice. Ea trebuie să fie favorizată de către o politică de amplasare coordonată cu planuri de ocupare a terenului și cu planificarea transportului. Obiectivul trebuie să fie stoparea extinderii orașelor și dezvoltarea unei abordări integrate a planificării transporturilor. Aceasta va însemna diminuarea dependenței de mașina individuală și promovarea unor modalități de transport alternative (transport public, biciclete).

Politica de dezvoltare spațială trebuie să se asigure că infrastructurile de transport de înalt nivel sunt completate de rețele secundare, ca să beneficieze și regiunile. Pe de altă parte, concentrarea serviciilor de transport în centrul UE și în coridoarele sale supraîncărcate aduce atingerea capacității de funcționare a unora din părțile sale, cauzând daune considerabile mediului. Reducerea presiunilor legate de trafic trece prin soluții intermodale integrate, care prevăd recurgerea în mai mare măsură la mijloace de transport nepoluante, o mai bună exploatare a infrastructurilor existente. Aceasta presupune pe termen lung o mai bună coordonare prin strategii integrate și globale de dezvoltare spațială. Deși este indispensabilă pentru toate regiunile, construcția de noi infrastructuri nu va fi suficientă pentru a rezolva problemele menționate. Infrastructurile de transport și de telecomunicații nu contribuie la dezvoltarea regională decât dacă sunt luate măsuri conexe de ameliorare, pe termen lung a factorilor de localizare regională în alte domenii, ca de exemplu politica structurală regională sau promovarea educației și a formării. Aceasta are o stringentă particulară pentru regiunile slabe structural.

Măsuri/acțiuni propuse prin SDSC	Acțiuni PMUD Solca
Ținerea sub control a expansiunii urbane: – Minimizarea extinderii suprafețelor urbane în cadrul unei politici de localizare și urbanizare bine gândite.	PMUD furnizează lista de proiecte care asigură atingerea obiectivelor generale și specifice în domeniul mobilității, schimbărilor climatice și în plan socio-educațional-cultural. Aceste proiecte vor fi preluate și reglementate în cadrul documentației de urbanism P.U.G. pentru care s-au inițiat demersurile de actualizare.
Mixarea funcțiunilor și grupurilor sociale: – Trebuie promovată renovarea cartierelor abandonate și a zonelor industriale dezafectate, precum și o ofertă echilibrată de locuințe la costuri moderate și de bună calitate în zonele urbane. – Toți cetățenii vor trebui să aibă un acces facil la servicii și echipamente de bază, la pregătirea generală și profesională, la rețeaua sanitară și la spații de destindere (plimbare). Aceasta include menținerea și dezvoltarea în spațiile verzi urbane a unor mici grădini care îndeplinesc în același timp o importantă funcțiune ecologică și socială.	PMUD propune sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a clădirilor sau ansamblurilor de cădiri cu funcțiuni sportive (centre/cluburi sportive) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri). Prin PMUD se propun acțiuni care-și regăsesc rezolvarea în SDT în ceea ce privește modernizarea infrastructurii serviciilor publice.
Gestionarea inteligentă și precaută a resurselor ecosistemului urban (în special apă, energie și deșeuri): – Este esențial să se administreze inteligent și precaut resursele ecosistemului urban. Aceasta implică o abordare integrată bazată pe circuite închise pentru resursele naturale, energie și deșeuri, cu scopul de a diminua poluarea impusă mediului. Extinderea spațiilor naturale în orașe, protejarea diversității speciilor și sisteme energetice de care beneficiază locuințele și industria sunt exemple de măsuri care se înscriu în cadrul unei politici de mediu inteligente.	PMUD prevede proiecte de intervenții privind eficiența energetică de pe domeniu public (iluminat public), gestionarea corectă a deșeurilor (colectare, transport și depozitare) cu ajutorul mobilierului stradal adecvat (coșuri de gunoi, platforme gospodărești, etc.) amplasare în cadrul sistemelor pietonale și piste pentru biciclişti, etc.
Mai bună accesibilitate grație unor mijloace de transport eficiente și nepoluante: – Accesibilitatea are o influență notorie asupra calității vieții, mediului și performanțelor economice. Ea trebuie să fie favorizată de către o politică de amplasare coordonată cu planuri de ocupare a terenului și cu planificarea transportului. Obiectivul trebuie să fie stoparea extinderii orașelor și dezvoltarea unei abordări integrate a planificării transporturilor. Aceasta va însemna diminuarea dependenței de mașina individuală și promovarea unor modalități de transport alternative (transport public, biciclete).	PMUD va furniza toate informațiile și datele necesare fundamentării studiilor de dezvoltare spațială sustenabilă a UAT Solca. Dezvoltarea economică, sub formă controlată, în ceea ce privește utilizarea teritoriului va fi realizată prin reglementările stabilite prin noua documentație P.U.G. dar și prin proiectele ce urmează a fi implementate prin PMUD
Protejarea și dezvoltarea naturii și a patrimoniului cultural: – Spațiile rurale ale UE se caracterizează prin diversitate și potențial de dezvoltare endogenă. Unele spații rurale au ajuns deja să-și stăpânească mutația lor structurală, consecință a unor factori precum calitatea patrimoniului natural și cultural, prezența unor rețele și parteneriate, caracterul democratic al luării	Solca, prin PMUD, se poziționează ca pol de dezvoltare în relația cu UAT_urile de deservire dar și cele de influență. Astfel, prin noul ADI care se propune a fi înființat vor fi implementate proiecte comune sub forma unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.).

deciziilor și inițiativa și angajarea unor politicieni regionali și locali, ca și altor factori sociali. Orașele cu caracteristici rurale pot deveni competitive în sectorul agricol sau turistic ca posibilitate de dezvoltare economică.	

Strategia de Dezvoltare Durabilă a Uniunii Europene

Uniunea Europeană s-a angajat pe deplin la realizarea și punerea în aplicare a Agendei 2030 a Națiunilor Unite. Obiectivul general pe termen lung al Uniunii Europene definit prin tratat este dezvoltarea durabilă. Strategia de dezvoltare durabilă a Uniunii Europene (revizuită în 2006) reprezintă cadrul pentru o viziune pe termen lung asupra dezvoltării durabile, în care creșterea economică, coeziunea socială și protecția mediului se sprijină reciproc.

Obiectivul dezvoltării durabile a fost integrat într-o gamă largă de politici la nivelul Uniunii Europene, fiind adoptat rolul de lider la nivel internațional în lupta împotriva schimbărilor climatice și prin promovarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon, bazată pe cunoaștere și eficientă din punct de vedere al utilizării resurselor. Consumul de energie în sectorul transporturilor este într-o continuă creștere și sunt necesare eforturi considerabile pentru a îndeplini obiectivele de dezvoltare.

Strategia se concentrează asupra obiectivelor pe termen lung ale UE în domenii esențiale prin:

- contribuirea la o tranziție rapidă către o economie cu emisii reduse de dioxid de carbon și cu consum redus, bazată pe tehnologii eficiente din punct de vedere al consumului de energie și de resurse, pe transporturi durabile și pe adoptarea de comportamente de consum durabil;
- intensificarea acțiunilor de mediu în vederea protejării biodiversității, a apei și a celorlalte resurse naturale;
- promovarea incluziunii sociale;
- consolidarea dimensiunii internaționale a dezvoltării durabile și intensificarea eforturilor de combatere a sărăciei la nivel mondial.

În cadrul elaborării politicii de transport a UE, este esențial ca toate elementele dezvoltării durabile (precum emisiile, zgomotul, utilizarea solurilor și biodiversitatea) să fie luate în considerare și ca orice acțiune să se bazeze pe o viziune pe termen lung a mobilității durabile a oamenilor și a mărfurilor, care să vizeze întregul sistem de transport, precum și pe eforturi complementare la nivel european, național și regional.

Printre evoluțiile cheie ale politicilor UE se numără pachetul privind transportul ecologic, care abordează aspecte precum ecologizarea transporturilor și internalizarea costurilor externe. Acesta cuprinde, de asemenea, o propunere privind internalizarea taxelor pentru camioane. În aprilie 2009, a fost adoptat un regulament care fixează obiective obligatorii pentru emisiile de CO_2 provenind de la automobilele noi pentru pasageri. Printre alte realizări se numără adoptarea Directivei privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, un Plan de acțiune pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în Europa și lansarea unor noi acțiuni ca urmare a Cărții verzi privind mobilitatea urbană. În plus, s-a ajuns la un acord privind includerea aviației în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii, începând cu 2012. În ceea ce privește transportul maritim, acțiunile din domeniu cuprind adoptarea pachetului privind siguranța maritimă și strategia privind transportul maritim până în 2018.

Deși creșterea PIB-ului a depășit creșterea consumului de energie în sectorul transportului, consumul de energie și emisiile de gaze cu efect de seră produse de transporturi sunt în continuă creștere. În timp ce se pot constata semnele decuplării volumelor de transport de creșterea economică în sectorului transportului de pasageri, transportul de mărfuri a cunoscut o creștere mai rapidă decât cea a PIB-ului. Zgomotul și poluarea atmosferică provocate de transporturi reprezintă în continuare probleme majore în toată UE, cu un impact grav asupra sănătății.

În cadrul pachetului energie-climă, UE s-a angajat ca, până în 2030, 20% din consumul de carburanți pentru transport să provină din sursele de energie regenerabilă, inclusiv biocarburanți, energie electrică

regenerabilă și hidrogen. Acest obiectiv este însoțit de criteriile de durabilitate obligatorii pentru biocarburanți incluse în Directiva privind energia regenerabilă și în Directiva privind calitatea carburanților.

Măsuri/acțiuni propuse prin SDD[12]	Acțiuni PMUD Solca
Crearea unor orașe și localități favorabile incluziunii, sigure, reziliente și durabile	Solca, prin PMUD, se poziționează ca pol de dezvoltare în relația cu UAT_urile de deservire dar și cele de influență. Astfel, prin noul ADI care se propune a fi înființat vor fi implementate proiecte comune sub forma unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural–identitate locală, social, etc.).
Asigurarea unor modele de consum și de producție durabile.	PMUD propune proiecte ce conțin tehnologii inovative și digitale (senzori, sisteme inteligente de iluminat si semaforizare) adecvate.
Întreprinderea unor acțiuni urgente pentru combaterea schimbărilor climatice și a efectelor acestora.	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.) astfel încât la nivelul tramei stradale (carosabil și pietonal) să fie create trasee de umbră, ventilare naturală (curenți naturali de aer), perdele de protecție față de zonele industriale, artere de interes regional , etc.
Protejarea, refacerea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea degradării solurilor și refacerea acestora, precum și combaterea declinului biodiversității.	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.).
Promovarea unor societăți pașnice și favorabile incluziunii pentru o dezvoltare durabilă, asigurarea accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficace, responsabile și favorabile incluziunii, la toate nivelurile.	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de trasee pentru pietoni și spații publice pietonale (parcuri, scuaruri, grădini publice, etc.) cu rolul de a permite socializarea populației indiferent de vârstă, etnie, statut social, etc. Prin PMUD se propun acțiuni care-și regăsesc rezolvarea în SDT în ceea ce privește modernizarea infrastructurii serviciilor publice cu funcția de a permite incluziunea socială.
Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la toate vârstele.	PMUD propune proiecte pentru un stil de viață sănătos. Astfel, sunt prevăzute piste dedicate pentru biciclişti pentru încurajarea locuitorilor de a se deplasa cu bicicleta indiferent de context sau motivul deplasării. Sunt prevăzute proiecte de intervenire asupra spațiilor publice pietonale în vederea creșterii atractivității pentru petrecerea timpului liber.
Asigurarea unei educații de calitate, incluzive și echitabile și promovarea oportunităților de învățare pe tot parcursul vieții pentru toți.	PMUD se elaborează în parteneriat cu sistemul educațional local pentru promovarea unui stil de viață sănătos, conștientizarea și motivarea utilizării transportului alternativ, invitația la dialog și socializare în spațiile publice pietonale indiferent de context sau motiv.

[12] Au fost extrase acele măsuri care au conotație în domeniul mobilității durabile

Promovarea unei creșteri economice susținute, favorabile incluziunii și durabile, a unei ocupări integrale și productive a forței de muncă și a unor condiții de muncă decente pentru toți	PMUD propune proiecte care să faciliteze accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc industrial și unul logistic.
Construirea unei infrastructuri reziliente, promovarea unei industrializări incluzive și durabile și încurajarea inovării.	PMUD propune proiecte care să asigure infrastructura de bază privind mobilitatea forței de muncă, elevilor (componenta de inovare), mărfurilor și a bunurilor la nivelul UAT Solca și implicit la nivelul celorlalte UAT_uri din aria de influență (de exemplu UAT Marginea și UAT Cacica au acces carosabil prin DN2E)

Acordul de parteneriat România – Uniunea Europeană

Acordul de parteneriat pentru perioada de programare 2021–2027 prevede în cadrul Obiectivului de Politică 2 – „O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon, în tranziție spre o economie fără emisii și reziliență, prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și justă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a reducerii impactului asupra schimbărilor climatice și a adaptării la schimbările climatice, a prevenirii și gestionării riscurilor si mobilitate urbană sustenabilă" investiții privind mobilitatea urbană.

Mobilitatea urbană este privită ca fiind generatoare de poluare și congestie crescută a traficului, rezultând necesitatea investițiilor care să permită tranziția de la traficul individual motorizat către transportul sustenabil, ecologic și nepoluant, pentru alinierea la ținta de reducere a emisiilor din transport. De asemenea, în cadrul Obiectivului de Politică 3 – „O Europă mai conectată prin dezvoltarea mobilității și a conectivității TIC regionale", investițiile din sectorul de transport sunt direcționate către transportul durabil.

Dintre problemele cu care se confruntă România în sectorul transporturilor sunt menționate: rețeaua rutieră subdezvoltată, starea generală și fiabilitatea infrastructurii rutiere, siguranța traficului, dezvoltarea rețelelor transeuropene de transport rutier și feroviar, lipsa de centuri ocolitoare ce duce la suprasolicitarea infrastructurii de transport local cu afectarea calității aerului, a siguranței rutiere și compromiterea proiectelor de mobilitate urbană durabilă precum dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete sau trasee pietonale. Prioritățile naționale pentru mobilitatea urbană vizează crearea unui sistem multinodal de transport public urban ecologic, prin utilizarea mijloacelor de transport nemotorizate, care să ofere o alternativă eficientă folosirii autoturismelor personale, contribuind la diminuarea poluării cu emisii de CO_2 din aglomerările urbane. Investițiile propuse vor fi în concordanță cu documentele strategice relevante, spre exemplu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă.

Obiective tematice	Acțiuni PMUD Solca
Dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi).	PMUD propune proiecte pentru un stil de viață sănătos. Astfel, sunt prevăzute piste dedicate pentru biciclişti pentru încurajarea locuitorilor de a se deplasa cu bicicleta indiferent de context sau motivul deplasării. Sunt prevăzute proiecte de intervenire asupra spațiilor publice pietonale în vederea creșterii atractivității pentru petrecerea timpului liber.
Dezvoltarea unor culoare de mobilitate.	Prin PMUD Solca se propun proiecte de modernizare a tramei stradale existente și realizarea unor artere noi de conectivitate cu zonele noi dezvoltate sau în curs de dezvoltare, ținându-se cont de specificul și identitatea locală.
Realizarea de infrastructuri specifice pentru combustibili alternativi.	PMUD prin amenajarea spațiilor publice din puncte modale de transfer, va cuprinde proiecte de implementare a unui sistem de stații de încărcare a vehiculelor electrice și integrarea acestora în diverse aplicații care să permită creșterea atractivității utilizatorului de a ajunge în

Obiective tematice	Acțiuni PMUD Solca
	zonă și de a „consuma" serviciile puse la dispoziție de către UAT Solca și celelalte localități.
Dezvoltarea transportului public precum și infrastructură pentru sisteme inteligente de transport alternativ, ciclism și infrastructură de transport pietonal, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv: modernizarea, extinderea liniilor de tramvai, achiziționare, modernizare material rulant (tramvaie), achiziționare troleibuze, autobuze, modernizare, echipare depou, e-ticketing.	PMUD Solca propune înființarea unui sistem de transport public integrat ce leagă zonele centrale ale orașului cu localitățile limitrofe din zona periurbană.
Construirea/modernizarea de parcări „Park-and-plot", stații și conexiuni modale, stații de transport.	Terminal de transfer modal la nivelul orașului Solca ca pol de dezvoltare în zonă. La intrările în localitatea Solca în funcție de disponibilitatea terenului, se vor asigura zone „Park-and-plot".

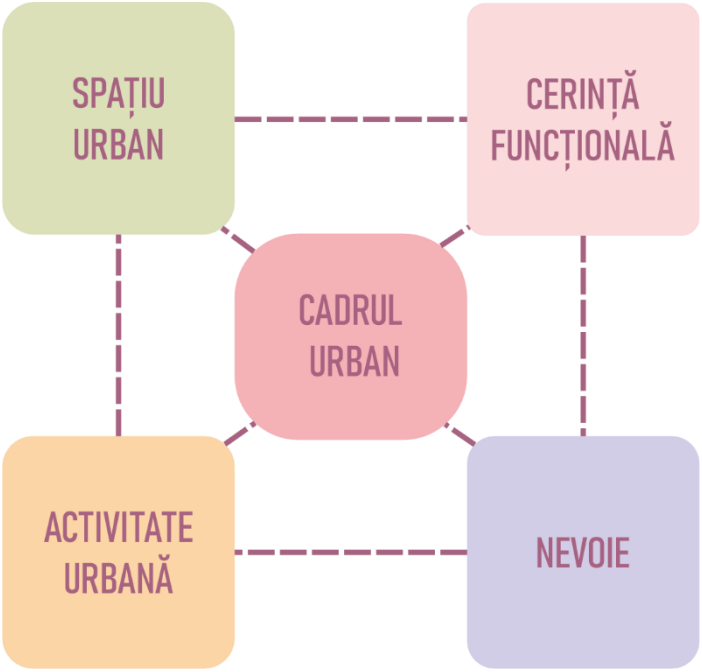


Figura nr. 11 – Un posibil model de dezvoltare spațială

Notă:
Cadrul urban este locul de intersecție dintre nevoie și cerință privind activitatea utilizatorului la nivelul spațiului urban. În primă etapă este nevoia care este preluată de către conceptor, în cadrul temei de proiectare și transformată într-o cerință aferentă activității. Acest demers se desfășoară sub o formă circulară numită cadrul urban.

Legea nr. 350 /2001
Prin Legea nr. 350 /2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului este definit în România Planul de mobilitate urbană ca fiind: „instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor."

Planul de Mobilitate Urbană este parte componentă din planului urbanistic general alături de diagnosticul prospectiv, strategia de dezvoltare spațială a localității, regulamentul local de urbanism și planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice.

Legea nr. 155/2023

Scopul acestui act normativ este acela de a stabili condițiile necesare pentru un sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv pentru realizarea unor condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi și pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale. Stabilind cadrul general pentru promovarea și gestionarea mobilității urbane durabile la nivel național, Legea nr. 155/2023 reprezintă domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea dintre planificarea și dezvoltarea urbană și transportul de persoane și de mărfuri la nivelul cartierului, orașului și la nivelul teritoriului metropolitan.

Prin PMUD Solca se vor avea în vedere următoarele direcții de acțiune, în raport cu Legea nr. 155/2023:

- creșterea siguranţei tuturor participanţilor la trafic, în special a celor vulnerabili;
- promovarea mijloacelor de transport alternative și integrarea lor cu transportul public pentru reducerea poluării mediului;
- redistribuirea spaţiului străzii prin împărţirea echitabilă a acestuia între transportul individual motorizat, transportul public și transportul nemotorizat;
- mobilitatea cu emisii zero în transportul rutier;
- încurajarea mobilităţii active pentru îmbunătăţirea stării de sănătate a cetăţenilor;
- asigurarea accesului facil și nediscriminatoriu la infrastructura și serviciile de transport, mai ales pentru persoanele cu venituri reduse sau persoanele cu nevoi speciale;
- asigurarea unor condiţii de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri, inclusiv a unui program predictibil la orele de vârf și a prioritizării transportului public, inclusiv în intersecţii;
- asigurarea unei reţele de trasee accesibile, sigure, directe, coezive, atractive și confortabile pentru pietoni și persoanele care se deplasează cu bicicleta către staţii de cale ferată, noduri intermodale și staţii de transport public, precum și către dotările și echipamentele publice din teritoriu;
- dezvoltarea zonelor pietonale, în special la nivelul zonei centrale – acces către Mănăstirea Solca;
- dezvoltarea infrastructurii, dotărilor și serviciilor pentru mersul cu bicicleta atât pentru locuitori cât și pentru vizitatori;
- coordonarea conectivităţii la nivel urban și periurban;
- dezvoltarea nodurilor modale și optimizarea conexiunii acestora în teritoriu;
- promovarea transportului logistic ecologic;
- creșterea numărului de utilizatori pentru modurile de transport prietenoase cu mediul în detrimentul celor poluante, prin reducerea spaţiilor de parcare/staţionare destinate acestora;
- utilizarea tehnologiei și a sistemelor de transport inteligente în gestionarea mobilităţii urbane;
- culegerea anuală de date statistice relevante despre obiceiurile de deplasare ale locuitorilor care să sprijine serviciile de planificare în luarea unor decizii;
- mobilitatea ca serviciu, care, printr-un canal digital comun, permite utilizatorilor să planifice, să rezerve și să plătească pentru mai multe tipuri de servicii de mobilitate.

Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020

Operațiuni orientative/activități SDRR 2014-2020	Măsuri PMUD Solca
Prioritate de dezvoltare 1 – Dezvoltare urbană durabilă integrată Domeniul de intervenție 1: Sprijinirea dezvoltării economice a orașelor Operațiuni orientative/activități: – Reabilitarea siturilor industriale poluate și abandonate și a terenurilor nefolosite; – Regenerarea urbană a centrelor istorice din orașe și municipii. Domeniul de intervenție 2: Îmbunătățirea calității mediului în zonele urbane:	PMUD propune proiecte care să faciliteze accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc industrial și unul logistic; PMUD propune proiecte care să asigure infrastructura de bază privind mobilitatea forței de muncă, elevilor (componenta de inovare), mărfurilor și a bunurilor la nivelul UAT Solca și implicit la nivelul celorlalte UAT_uri din aria de influență (de exemplu UAT Marginea și UAT Cacica au acces carosabil prin DN2E); PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau

Operațiuni orientative/activități SDRR 2014-2020	Măsuri PMUD Solca
– Dezvoltarea durabilă a sistemelor de transport public, inclusive prin facilitarea legăturii cu sistemele regionale și zonele suburban; – Dezvoltarea unor moduri de transport prietenoase cu mediul: mersul pe jos și ciclism. Domeniul de intervenție 3: Sprijinirea dezvoltării infrastructurii de bază pentru orașe: – Reabilitarea, modernizarea, extinderea rețelei stradale locale; – Facilitarea accesului populației la locuințe. Domeniul de intervenție 4: Promovarea incluziunii sociale: – Reabilitarea infrastructurii de bază (străzi, canalizare, fond construit etc.).	agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.) astfel încât la nivelul tramei stradale (carosabil și pietonal) să fie create trasee de umbră, ventilare naturală (curenți naturali de aer), perdele de protecție față de zonele industriale, artere de interes regional , etc.
Prioritate de dezvoltare 3 – Dezvoltarea infrastructurii de importanță regională și locală Domeniul de intervenție 1: Reabilitarea infrastructurii regionale de transport rutier. Operațiuni orientative/activități: – Asigurarea conectivității rețelelor de drumuri regionale la rețeaua TEN-T prin modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri județene care asigură conectivitatea (primară și secundară) cu această rețea; – Extinderea, modernizarea și dezvoltarea altor moduri de transport (feroviar, aerian, naval) și a centrelor intermodale, în vederea îmbunătățirii accesibilității teritoriilor în cauză; – Reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurii regionale de transport pentru stimularea creșterii economice; – Asigurarea conectivității rețelei de drumuri locale la rețeaua națională și regională prin modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri comunale care asigură conectivitatea cu această rețea.	Orașul Solca va fi conectat la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată și DN2E și DN2K (conform SDJ); Solca, prin PMUD, se poziționează ca pol de dezvoltare în relația cu UAT_urile de deservire dar și cele de influență. Astfel, prin noul ADI care se propune a fi înființat vor fi implementate proiecte comune sub forma unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare rezilientă, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural – identitate locală, social, etc.); PMUD propune proiecte care să asigure infrastructura de bază privind mobilitatea forței de muncă, elevilor (componenta de inovare), mărfurilor și a bunurilor la nivelul UAT Solca și implicit la nivelul celorlalte UAT_uri din aria de influență (de exemplu UAT Marginea și UAT Cacica au acces carosabil prin DN2E).

Strategia Națională de Sănătate 2023 – 2030

Strategia Națională de Sănătate 2023–2030 este un document cadru strategic de angajament al decidenților din sectorul de sănătate de a asigura și promova sănătatea ca determinant cheie al unei dezvoltări durabile a societății românești, inclusiv din punct de vedere social, teritorial și economic, ca motor de progres și prosperitate al națiunii. Strategia este un instrument menit să se alinieze la direcțiile strategice formulate în „Strategia Europa 2030" a Organizației Mondiale a Sănătății (Healthy 2030).

Strategie Națională de Sănătate „Împreună pentru sănătate" acoperă perioada 2022–2030, continuă obiectivele strategiei anterioare și răspunde nevoilor de reforme structurale ale sectorului de sănătate. De asemenea, strategia constituie cadrul de politică strategic național pentru sănătate în temeiul căruia se va evalua modul de îndeplinire a condiției favorizante aplicabile domeniului sănătății solicitate de Comisia Europeană cu privire la dezvoltarea Acordului de Parteneriat și a programelor în România pentru perioada

2021 – 2027, precum și a recomandărilor de țară formulate de Comisia Europeană cu privire la sistemul de sănătate.

Documentul furnizează cadrul general de intervenție pentru eliminarea punctelor slabe identificate în sectorul de sănătate prin:

- reducerea inegalităților importante existente în sănătate;
- optimizarea utilizării resurselor în serviciile de sănătate în condiții de cost-eficacitate crescută;
- îmbunătățirea capacității administrative și a calității managementului la toate nivelurile.

Obiective de transport SNS 2014-2020	Măsuri PMUD Solca
Dezvoltarea infrastructurii serviciilor integrate de transport de urgență: - Dotarea serviciilor de ambulanță și SMURD cu echipament specific pentru transport în condiții de urgență (ambulanțe, vehicule de transport în non-urgență, elicoptere până la 1 elicopter per regiune).	PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea Primăriei Solca la nivel de noduri modale de transfer către transport public local și zonal respectiv către transport alternativ (biciclete, trotinete, sharecar, etc.)

Strategia națională pentru competitivitate economică 2021 – 2027

Strategia Națională pentru Competitivitate (SNC) este un document strategic al Ministerului Economiei, elaborat prin consultări atât cu mediul privat, cât și cu ministerele de linie pentru corelarea intervențiilor dedicate competitivității, având în vedere domeniile naționale de excelență, inclusiv din perspectiva dimensiunii teritoriale și a dezvoltării rurale. Prin viziunea, prioritățile și obiectivele propuse, acest document strategic oferă o soluție pentru dezvoltarea economică în România pe termen scurt și mediu, soluție care să permită depășirea obstacolului de a valorifica un potențial competitiv recunoscut pe piață, dar incomplet pus în valoare pentru a crea valoare adăugată și prosperitate.

În analiza SWOT, ca punct vulnerabil, este identificată infrastructura de transport a României, factor suport care înregistrează decalaje semnificative și duce la un ritm al transformărilor mai lent decât este necesar pentru ca România să depășească statutul de țară mai puțin dezvoltată în clasamentele statelor membre UE privind indicatori importanți ai poziției competitive. De asemenea, o condiție nefavorabilă este reprezentată de infrastructura de afaceri neatractivă pentru dezvoltarea proiectelor investitorilor datorită rutelor de transport foarte slab dezvoltate (îndeosebi cele rutiere) sau nevalorificate (îndeosebi cele fluviale interne).

Strategia națională a locuirii

Progresele realizate de România au tendințe de creștere durabilă și favorabilă incluziunii. Perspectivele de creștere economică sunt un context favorabil ce trebuie valorificat pentru a permite cetățenilor să aibă acces la oportunități și să-și maximizeze potențialul productiv. Domeniul locuirii deține un rol important în procesul de creștere economică și incluziune socială, însă este necesară planificarea astfel încât problemele multiple să fie abordate la nivel strategic într-un mod coordonat.

Una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă România este asigurarea accesului la infrastructură și servicii publice pentru toți cetățenii săi, condiții necesare de care aceștia au nevoie pentru a se bucura de beneficiile dezvoltării și pentru a le spori. Printre carențele din România se numără infrastructura de transport deficitară, lipsa de acces la apă și canalizare în anumite zone rurale, provocări la nivel de capacitate administrativă, în special în comparație cu alte state membre ale Uniunii Europene.

Strategia Națională a Locuirii este un demers realizat în strânsă coordonare cu măsurile incluse în Pachetul național anti-sărăcie. Se susține crearea condițiilor pentru asigurarea nevoilor cetățenilor prin asigurarea infrastructurii de bază (apă – canalizare, școli, spitale, drumuri etc.) la nivelul tuturor localităților.

Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020 – 2030

Strategia națională privind schimbările climatice 2013 – 2020, abordează în două părți distincte: procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în vederea atingerii obiectivelor naționale asumate, și adaptarea la efectele schimbărilor climatice, ținând cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice și de documentele relevante elaborate la nivel european și menționate anterior,

precum și de experiența și cunoștințele dobândite în cadrul unor acțiuni de colaborare cu parteneri din străinătate și instituții internaționale de prestigiu.

Activitatea de transport joacă un rol important în sprijinirea dezvoltării economice a României, fiind în strânsă corelație cu consumul de energie/combustibil și emisiile de gaze cu efect de seră. Evoluția acestui sector de activitate economică indică o creștere semnificativă a numărului de vehicule înmatriculate în România. Ca urmare, este necesară adoptarea măsurilor corespunzătoare care să conducă la decuplarea emisiilor de GES din sectorul transport față de creșterea economică, cu scopul asigurării unei dezvoltări durabile. Creșterea semnificativă în ultimii 20 de ani a emisiilor de gaze cu efect de seră din activitatea de transport subliniază necesitatea implementării măsurilor și politicilor care să conducă la creșterea eficienței în transportul de marfă și călători, la promovarea metodelor alternative de transport prietenoase mediului. Obiectivul în domeniul legat de Transport îl reprezintă dezvoltarea unui sistem durabil care să îmbunătățească coeziunea socială, accesul în zonele periferice, reducerea impactului asupra mediului, inclusiv reducerea de emisii de gaze cu efect de seră, care să promoveze competitivitatea economică prin îmbunătățirea infrastructurii, asigurarea unui mix optim de combustibil precum utilizarea biocombustibililor din plante regenerabile și utilizarea tehnologiei informației și comunicațiilor în vederea eficientizării sectorului.

La nivelul anului 2030 se preconizează o reducere de 20% a emisiilor de GES comparativ cu nivelul din 2008 și cu 60% în anul 2050 comparativ cu nivelul de emisii din anul 1990, conf. Carta Albă a Transporturilor 2050 – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, elaborată de Comisia Europeană.

Obiective strategice de transport	Măsuri PMUD Solca
Dezvoltarea unei strategii sectoriale privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate, piste pentru biciclişti și proiecte care încurajează utilizarea transportului alternativ.
Reducerea emisiilor aferente transportului rutier.	PMUD propune înființarea serviciului de transport public local.
Utilizarea autovehiculelor prietenoase mediului.	PMUD propune proiecte privind implementarea unui sistem de stații încărcare a vehiculelor electrice.
Sisteme de transport inteligent – STI.	PMUD propune înființarea serviciului de transport public local de deservire la nivel local dar si față de localitățile aflate în zona de influență a orașului Solca, în cadrul noului ADI.
Dezvoltarea Transportului Intermodal	PMUD propune noduri modale de transfer spațial pentru utilizatori dar și transferul mărfurilor și bunurilor.
Taxe	PMUD propune măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice sau a transportului public local.
Încurajarea și promovarea transportului nemotorizat.	PMUD propune măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice.
Stimularea cercetării și dezvoltării în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturi.	PMUD propune proiect de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică – digitală.
Îmbunătățirea performanțelor în domeniul transportului urban.	PMUD propune înființarea serviciului de transport public local sustenabil, utilizând vehicule electrice
Informare și conștientizare	PMUD propune proiect de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică – digitală, comunicate și workshopuri.

Domeniul transporturilor este considerat prioritar în contextul planurilor de dezvoltare ale României, date fiind relațiile sale de interdependență cu celelalte ramuri ale economiei naționale, valoarea serviciilor oferite pentru populație și impactul considerabil asupra mediului. Segmentele principale sunt rutier, feroviar, fluvial, maritim și aerian. Deficiențe majore înregistrează sustenabilitatea, eficiența economică, siguranța, impactul asupra mediului, contribuția la dezvoltarea altor ramuri ale economiei, aportul la asigurarea conectivității interne și externe și la asigurarea finanțării pentru investiții. Referitor la infrastructura de transport rutier, autostrăzile și drumurile de interes național și european reprezintă doar 21% din rețea. Aproape 90% din rețeaua de drumuri este la standardul de o singură bandă pe sens și se află, conform clasificării acceptate, doar în proporție de 50% în stare bună, 30% în stare medie și 20% în stare proastă.

Ținte 2030 SNDD a României	Măsuri PMUD Solca
Extinderea rețelelor de transport și distribuție pentru energie electrică și gaze naturale în vedea asigurării accesului consumatorilor casnici, industriali și comerciali la surse sigure de energie la prețuri acceptabile.	PMUD prin infrastructura de transport facilă, asigură baza sustenabilă (puncte de desfacere și acces la servicii pentru energie electrică și gaze naturale) acestea fiind analizate și propuse prin SDT
Creșterea ponderii surselor de energie regenerabilă și a combustibililor cu conținut scăzut de carbon în sectorul transporturilor (autovehicule electrice), inclusiv combustibili alternativi.	PMUD propune proiecte privind implementarea unui sistem de stații încărcare a vehiculelor electrice. PMUD propune măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice. PMUD propune înființarea serviciului de transport public local.
Susținerea strategică a ponderii energiei electrice în totalul consumului casnic, industrial și în transporturi prin stabilirea unor norme de performanță pentru instalații și aparatură.	PMUD prin infrastructura de transport facilă, asigură baza sustenabilă (puncte de desfacere și acces la servicii pentru energie electrică și gaze naturale) acestea fiind analizate și propuse prin SIDU.

Strategia privind Consolidarea Administrației Publice 2020 – 2025

Viziunea privind administrația publică din România din cadrul Strategiei privind Consolidarea Administrației Publice 2020 – 2025, inițiat de către Institutul național de administrație este a unei administrații publice eficiente și receptive la nevoile societății. Administrația publică va câștiga încrederea cetățenilor și a altor tipuri de beneficiari, oferindu-le servicii prompte și asigurând constanță în calitatea prestării serviciilor. Autoritățile și instituțiile publice vor fi apte să stimuleze implicarea cetățenilor, identificând astfel probleme, anticipând provocări și propunând soluții pe care le fundamentează, testează și validează sistematic. Astfel, se va genera un cadru de servicii adecvate nevoilor cetățenilor și țintite pe eficiență economică. Relația dintre administrația publică și beneficiari înseamnă dedicație, corelație și orientare pe soluții care să se armonizeze cu reformele din domeniile social, cultural-educațional, economico–financiar, justiție și democrație.

Obiective SCAP	Măsuri PMUD Solca
O administrație publică orientată spre beneficiarii de servicii publice; O administrație publică deschisă și receptivă la soluții inovatoare; O administrație care simplifică și consolidează instituții și mecanisme.	PMUD, după aprobare, va deveni instrumentul principal de atragere a fondurilor structurale pentru implementarea și gestionarea corectă a proiectelor. În diferite faze de proiectare și execuție respectiv post – execuție.

Strategia Națională privind Incluziunea Socială și Reducerea Sărăciei

Strategia privind incluziunea socială și reducerea sărăciei conține un plan de acțiune ce permite României să înregistreze progrese considerabile în reducerea sărăciei și promovarea incluziunii sociale pentru persoanele, familiile și grupurile vulnerabile. Strategia prezintă și un set structurat de măsuri cu rolul de a asigura atingerea țintelor asumate de România în contextul Strategiei Europa 2050.

Intervenții cheie pentru reducerea sărăciei și promovarea incluziunii sociale în domeniul mobilității	Măsuri PMUD Solca
– dezvoltarea sistemelor de transport public în zonele cu densitate mare a populației și fluxuri mari de navetiști; – accesibilizarea căilor de acces în clădiri și a posturilor de lucru care să faciliteze angajarea romilor și a persoanelor cu dizabilități; – reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea fondului locativ existent, respectiv înființarea și extinderea rutelor și mijloacelor de transport pentru includerea pe piața muncii a șomerilor, în special a celor din zonele rurale – extinderea funcționării microbuzelor școlare (sau creșterea valorii indemnizației de transport) pentru a acoperi transportul copiilor preșcolari la grădiniță; – investiția în infrastructura de transport și în alte proiecte aferente pentru a asigura accesul la educație de calitate al copiilor din comunități rurale îndepărtate și slab conectate; – implementarea unui program de investiții în infrastructura esențială (inclusiv sistemul de transport și utilizarea TIC); – investiția în transportul copiilor romi care locuiesc departe de școli; – asigurarea transportului la unitatea medicală de unde își ridică tratamentul și pentru alte tratamente complementare pentru cei cu boli infecțioase; – transport public accesibil; – acordarea de stimulente financiare/ subvenții persoanelor din cadrul comunităților marginalizate în vederea încurajării intrării sau menținerii pe piața muncii, precum și pentru încurajarea participării la formarea profesională continuă sau la programe de ucenicie și stagii, însoțite de măsuri de acompaniere și de alte tipuri de intervenții identificate ca fiind necesare (inclusiv pentru transport).	PMUD propune înființarea serviciului de transport public local sustenabil, utilizând vehicule electrice. PMUD propune proiecte de amenajare a spațiilor publice din vecinătatea unităților de învățământ și propune măsuri pentru CJ Suceava în ceea ce privește modernizarea infrastructurii de transport existentă, eventual introducerea unor curse regulate către Suceava și Rădăuți. PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.) astfel încât la nivelul tramei stradale (carosabil și pietonal) să fie create trasee de umbră, ventilare naturală (curenți naturali de aer), perdele de protecție față de zonele industriale, artere de interes regional , etc. PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de trasee pentru pietoni și spații publice pietonale (parcuri, scuaruri, grădini publice, etc.) cu rolul de a permite socializarea populației indiferent de vârstă, etnie, statut social, etc. Prin PMUD se propun acțiuni care-și regăsesc rezolvarea în SDT în ceea ce privește modernizarea infrastructurii serviciilor publice cu funcția de a permite incluziunea socială.

Strategia Națională privind Agenda Digitală pentru România

Uniunea Europeană a elaborat Agenda Digitală Europa 2030 cu obiectivul principal de a dezvolta o Piață Unică Digitală. Scopul strategiei este de a asigura dezvoltarea TIC a României la nivelul țărilor din regiune și de a stabili premisele integrării României, din punct de vedere TIC, în piața unică digitală a Europei. România are un grad scăzut de concurență și eficiență în industria de energie și de transport. Guvernul trebuie să asigure transparența agențiilor implicate în aceste domenii Conform planului de acțiune european eGovernment, au fost identificate patru domenii politice prioritare pentru implementarea de servicii de eGovernment de nouă generație:

- Îmbunătățirea serviciilor publice pentru cetățeni și mediul de afaceri;
- Concentrarea pe mobilitate în Piața Unică;

- Crearea premiselor pentru eficiență;
- Crearea facilitatorilor cheie pentru a se produce rezultatele așteptate.

Măsuri PMUD Solca
PMUD, după aprobare, va deveni instrumentul principal de atragere a fondurilor structurale pentru implementarea și gestionarea corectă a proiectelor. În diferite faze de proiectare și execuție respectiv post execuție. PMUD propune proiecte privind implementarea unui sistem de stații încărcare a vehiculelor electrice. PMUD propune proiecte pentru un stil de viață sănătos. Astfel, sunt prevăzute piste dedicate pentru biciclişti pentru încurajarea locuitorilor de a se deplasa cu bicicleta indiferent de context sau motivul deplasării. Sunt prevăzute proiecte de intervenire asupra spațiilor publice pietonale în vederea creșterii atractivității pentru petrecerea timpului liber.

1.18 Încadrarea în prevederile DESC

privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural la nivel regional.

Planul de Dezvoltare Regionala Nord – Est 2021 – 2027

Conform Planului de Dezvoltare Regională Nord – EST 2021 – 2027, deși situația s-a îmbunătățit față de perioada de programare anterioară prin finalizarea proiectelor de investiții cofinanțate prin POR 2007 – 2013 și Programul Național pentru Agricultură și Dezvoltare Rurală 2007 – 2013, respectiv de rularea celor de pe Programul Național de Dezvoltarea Locală etapele I și II, gradul redus de modernizare determină o accesibilitate și mobilitate redusă, în special între comunitățile rurale/orașele mici și mijlocii și zonele urbane funcționale. Astfel, accesibilitatea redusă determină instalarea barierelor în calea dezvoltării economice și sociale a acestora, precum nivelul redus al investițiilor realizate, accesul redus la serviciile publice de educație și sănătate, etc.

Obiective de mobilitate PDR NE 2021-2027	Măsuri PMUD Solca
Prioritatea 4 – Dezvoltarea unei infrastructuri moderne, inteligente, rezilienţe și durabile: O.1 Creșterea accesibilității, conectivității și siguranței prin realizarea de investiții în infrastructura de transport.	Dezvoltarea infrastructurii de transport feroviară și rutieră.
O.2 Reducerea emisiilor de carbon prin realizarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană.	Mobilitate urbană durabilă și sustenabilă prin proiecte ce au la bază sisteme integrate fără a exista o relație de subordonare.
O.3 Asigurarea condițiilor de dezvoltare în mediul urban, prin realizarea de investiții în infrastructura locală.	Modernizarea tramei stradale existente și realizarea unor artere noi de circulație și infrastructură aferentă zonelor dezvoltate, în curs de dezvoltare sau planificate pentru a fi dezvoltate. Sprijin pentru revitalizarea și regenerarea funcțiunilor socio-economice reduse.
Asigurarea condițiilor de dezvoltare în mediul rural, prin realizarea de investiții în infrastructura locală.	Transport public local de deservire zonală respectiv modernizarea infrastructurii rutiere.

Prin intermediul măsurii 4.3.1 Mobilitate urbană durabilă se vor avea în vedere elementele care se adresează tuturor tipurilor de transport, public si privat, motorizat și nemotorizat, de pasageri și de marfă:

- Elaborarea, actualizare, implementarea și monitorizarea planurilor de mobilitate urbană, strategiilor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră;
- Crearea, modernizarea și extinderea de benzi separate, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public în comun de călători, inclusiv prin configurarea și reconfigurarea infrastructurii rutiere;
- Dezvoltarea infrastructurii de ciclism – crearea, extinderea pistelor pentru biciclişti, inclusiv de

spații de parcare publice pentru biciclete;
- Configurarea, reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane deservite de transportul public de călători, pentru prioritizarea transportului public de călători, cu bicicleta și pietonal, crearea de spații tip „share space";
- Accesibilizarea infrastructurii de transport în comun pasageri pentru toate categoriile de persoane;
- Crearea, extinderea de trotuare și spații dedicate transportului nemotorizat și amenajări urbane pentru pietoni;
- Achiziționarea, modernizarea de material rulant electric;
- Crearea, modernizarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;
- Investiții în realizarea de rețele de transport integrate, interoperabile;
- Dezvoltarea de sisteme inteligente de monitorizare a traficului rutier;
- Amenajarea de parcări în punctele modale de transfer, ale liniilor de transport pentru a încuraja continuarea călătoriei spre punctele de interes cu mijloacele de transport în comun;
- Sisteme informaționale „smart" pentru transportul public în comun – furnizarea de informații privind timpii de sosire și de plecare, hărți de transport și grafice orare, alternativele și legăturile cu alte linii de transport prin afișare digitală și mesaje vocale, posibilități de intermodalitate, aplicații pentru planificarea călătorilor;
- Adaptarea sistemelor informaționale la nevoile persoanele cu nevoi speciale, vârstnicilor, persoanelor cu dizabilități;
- Asigurarea accesibilității în stațiile și mijloacele de transport în comun pentru persoanele cu dizabilități;
- Introducerea de automate pentru eliberarea electronică a biletelor de călătorie, a sistemelor de eliberare de carduri inteligente care să permită atât accesul la mijloacele de transport în comun cât și la obiectivele turistice, dezvoltarea de aplicații pentru plata instant a biletelor de călătorie în mijloacele de transport;
- Derularea de campanii de informare, promovare și conștientizare a beneficiilor și avantajelor aduse de mobilitatea urbană durabilă.

Măsuri din cadrul PDR NE 2021-2027	Măsuri PMUD Solca
Intervenții asupra infrastructurii stradale: reabilitare/modernizare străzi, centuri ocolitoare, pasaje rutiere subterane, parcări (subterane, sisteme „smart parking", supraetajate).	PMUD propune proiecte de modernizare a tramei stradale existente și realizarea unor artere noi de circulație și infrastructură aferentă zonelor dezvoltate, în curs de dezvoltare sau planificate pentru a fi dezvoltate. Transport public local de deservire zonală respectiv modernizarea infrastructurii rutiere. PMUD propune proiecte care să asigure infrastructura de bază privind mobilitatea forței de muncă, elevilor (componenta de inovare), mărfurilor și a bunurilor la nivelul UAT Solca și implicit la nivelul celorlalte UAT-uri din aria de influență.
Modernizare transport public în comun: modernizare/extindere infrastructura existentă, construire sisteme intermodale pentru pasageri, introducere sisteme de e-ticketing, achiziționare material rulant nou (mijloace de transport hibride/electrice)	PMUD propune înființarea serviciului de transport public local pentru elevi, sustenabil, utilizând vehicule electrice.
Introducere de sisteme de management al traficului.	PMUD propune proiecte de digitalizare a sistemului rutier de semnalizare și gestionare a traficului prin crearea unui dispecerat sau compartiment în cadrul primăriei

Măsuri din cadrul PDR NE 2021-2027	Măsuri PMUD Solca
Conștientizare și educare a locuitorilor.	PMUD propune proiect de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică – digitală, comunicate și workshop-uri.
Introducere mijloace alternative de mobilitate: amenajare piste pentru biciclişti, centre de închiriere biciclete, parcări pentru biciclete, extindere/modernizare zone pietonale (inclusiv construire de pasaje supraterane pietonale), introducere de sisteme de încărcare a automobilelor electrice.	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.) astfel încât la nivelul tramei stradale (carosabil și pietonal) să fie create trasee de umbră, ventilare naturală (curenți naturali de aer), perdele de protecție față de zonele industriale, artere de interes regional, etc. PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile la nivel de noduri modale de transfer către transport public local și zonal respectiv către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.). PMUD prin amenajarea spațiilor publice din puncte modale de transfer, va cuprinde proiecte de implementare a unui sistem de stații de încărcare a vehiculelor electrice și integrarea acestora în diverse aplicații care să permită creșterea atractivității utilizatorului de a ajunge în zonă și de a „consuma" serviciile puse la dispoziție de către UAT Solca și celelalte localități. PMUD propune proiecte pentru un stil de viață sănătos. Astfel, sunt prevăzute piste dedicate pentru biciclişti pentru încurajarea locuitorilor de a se deplasa cu bicicleta indiferent de context sau motivul deplasării. Sunt prevăzute proiecte de intervenire asupra spațiilor publice pietonale în vederea creșterii atractivității pentru petrecerea timpului liber.

Strategia de dezvoltare a județului Suceava

Strategia de Dezvoltare a Județului Suceava pentru perioada 2021 – 2027 a fost concepută ca un instrument de referință în ceea ce privește formularea unei viziuni pentru dezvoltarea durabilă a Județului Suceava în concordanță cu prioritățile județene și regionale asumate la nivel național și european.

Strategia de Dezvoltare a Județului Suceava își propune să identifice direcțiile prioritare de dezvoltare ale județului pe termen mediu și lung și să formuleze intervenții ce sunt fundamentate prin date concrete precum și prin implicarea tuturor actorilor relevanți și a părților interesate, astfel încât cadrul de dezvoltare strategică a județului să fie unul relevant și adaptat nevoilor comunității.

Adaptarea la schimbările climatice

Schimbările climatice reprezintă o amenințare globală, iar politicile autorităților locale/județene nu se pot limita doar la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, ci este necesară o atenție sporită asupra politicilor de limitare a vulnerabilității comunității în privința acestor schimbări, din perspectiva unei multitudini de sectoare, precum sectorul de mediu, sectorul social și cel economic. Mai mult decât atât, politicile locale trebuie corelate atât cu obiectivele Uniunii Europene pentru anul 2030, cât și cu strategia pe termen lung pentru anul 2050, care prevede o societate europeană neutră din punct de vedere climatic. Este considerată importantă atât întărirea capacității autorităților locale de a răspunde

provocărilor în ceea ce privește efectele schimbărilor climatice atât asupra mediului și sectorului economic, cât și asupra comunităților locale.

PMUD se adresează, în primul rând, autorității administrației publice locale, oferind un sprijin în identificarea și gestionarea problemelor asociate schimbărilor climatice și dispersiei urbane. Mai precis, PMUD prezintă un set de instrumente de planificare și de măsuri, însoțite de un set de proiecte care au ca scop îmbunătățirea microclimatului și implicit calității vieții (sănătatea populației). Astfel s-a luat în considerare:

- Acordul de la Paris este un tratat internațional cu privire la schimbările climatice. El a fost adoptat de cele 196 de entități participante în cadrul Conferinței ONU privind schimbările climatice (COP 21) care a avut loc la Paris în luna decembrie a anului 2015. Scopul lui principal este de a limita creșterea temperaturii medii globale cu mai puțin de 2°C față de nivelul ei mediu din perioada preindustrială. Tratatul are caracter juridic obligatoriu.[13]
- Agenda urbană pentru Uniunea Europeană este o abordare integrată și coordonată a dimensiunii urbane a politicilor și a legislației europene și naționale. Ea reprezintă o nouă metodă de lucru pe mai multe niveluri, care promovează cooperarea între statele membre, orașe, Comisia Europeană și alte părți interesate pentru a stimula creșterea, calitatea vieții și inovarea în orașele europene, și pentru a identifica și aborda cu succes provocările sociale. Ea a fost lansată în luna mai a anului 2016, prin adoptarea Pactului de la Amsterdam.[14]
- Pactul verde european contribuie la implementarea Acordului de la Paris la nivelul Uniunii Europene. El a fost elaborat la sfârșitul anului 2019, fiind stimulat și de mișcările de masă împotriva schimbărilor climatice. Documentul cuprinde o suită de inițiative politice pentru realizarea unei tranziții ecologice la nivelul Uniunii Europene, având ca scop atingerea neutralității climatice până în anul 2050.[15]
- Inițiativa „Noul Bauhaus european" este un proiect creativ și interdisciplinar, care leagă Pactul verde european de spațiile și de experiențele de viață. El acționează ca un incubator de concepții durabile și ca un accelerator pentru soluții, tehnologii și produse „verzi".[16]
- Noua Cartă de la Leipzig a fost adoptată în noiembrie 2020. Documentul definește o serie de politici privind combaterea dispersiei urbane, utilizarea judicioasă a terenurilor în scopul echilibrării densității urbane, proiectarea unor spații publice care asigură condiții de viață sănătoase și dezvoltarea urbană neutră din punct de vedere climatic.[17]
- Noua Strategie a Uniunii Europene privind Adaptarea la Schimbările Climatice a fost adoptată în februarie 2021. Ea îndeamnă Uniunea Europeană și statele membre să stimuleze capacitatea de adaptare, să consolideze reziliența și să reducă vulnerabilitatea față de schimbările climatice.[18]
- Noua Convenție a Primarilor privind Clima și Energia este o inițiativă europeană care încurajează autoritățile publice să se angajeze în mod voluntar să crească eficiența energetică și să utilizeze surse de energie regenerabilă în teritoriile administrate, în baza unui Plan de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă (PAEDC). [19]

Principalele documente strategice la nivel național relevante pentru limitarea și combaterea schimbărilor climatice și a dispersiei urbane sunt:

- Strategia Națională de Dezvoltare Urbană Integrată pentru Orașe Reziliente, Verzi, Incluzive și Competitive 2022-2035 (Politica Urbană a României) a fost adoptată în decembrie 2022. Ea asigură transferul și operaționalizarea prevederilor Noii Carte de la Leipzig în contextul românesc. Dintre obiectivele prioritare fac parte sustenabilitatea spațială și crearea de orașe propice locuirii și inteligente din punct de vedere climatic. Măsurile propuse includ combaterea efectelor schimbărilor climatice și limitarea și controlul expansiunii urbane, prin dezvoltarea infrastructurii în

[13] Mai multe informații despre Acordul de la Paris sunt disponibile la adresa: https://bit.ly/3ZJCSs3 [28.02.2023].
[14] Mai multe informații despre Agenda Urbană pentru Uniunea Europeană sunt disponibile la adresa: https://bit.ly/3KEnsRr [28.02.2023].
[15] Mai multe informații despre Pactul verde european sunt disponibile la adresa: https://bit.ly/41saAns [27.02.2023].
[16] Mai multe informații despre inițiativă sunt disponibile la adresa: https://bit.ly/3EItFrH [27.02.2023].
[17] Mai multe informații despre Noua Cartă de la Leipzig sunt disponibile la adresa: https://bit.ly/3Ys1dmz [03.08.2023].
[18] Mai multe informații despre Noua Strategie a Uniunii Europene privind Adaptarea la Schimbările Climatice sunt disponibile la adresa: https://bit.ly/47kl236 [03.08.2023].
[19] Mai multe informații despre Noua Convenție a Primarilor privind Clima și Energia sunt disponibile la adresa: https://bit.ly/44S1Wjv [03.08.2023].

zonele cu extinderi de intravilan din ultimii 20 de ani și prin limitarea transformării terenurilor neconstruite în zone construite[20].

- Strategia Națională privind Adaptarea la Schimbările Climatice (SNASC) pentru perioada 2022 – 2030 cu perspectiva anului 2050 și Planul Național de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale privind Adaptarea la Schimbările Climatice (PNASC) urmăresc îmbunătățirea capacității de adaptare și de creștere a rezilienței sistemelor socio-economice și naturale la efectele schimbărilor climatice. Astfel, strategia asigură continuitatea și coerența cu componenta de adaptare din cadrul „Strategiei naționale privind schimbările climatice și creșterea economică bazată pe emisii reduse de carbon pentru perioada 2016–2030". În același timp, ea aplică principiile stabilite de Noua Strategie a Uniunii Europene privind Adaptarea la Schimbările Climatice.[21]

Infrastructura constituie elementul de bază al dezvoltării durabile a județului. Secțiunea de față analizează cinci direcții ale posibilităților de dezvoltare a infrastructurii, prin raportare la situația existentă la nivelul Județului Suceava, respectiv transportul, telecomunicațiile, echiparea hidra-edilitară, termoficarea și gestionarea deșeurilor.

Măsuri din cadrul SDJS 2021 – 2027	Măsuri PMUD Solca
Măsuri și proiecte care să contribuie la creșterea capacității teritoriului de a genera o dezvoltare economică durabilă și implicit de a menține și atrage forță de muncă inovativă.	PMUD propune proiecte care să faciliteze accesul la infrastructura de servicii publice, sisteme integrate de transfer tehnologic și transfer spațial de mărfuri și bunuri respectiv piață de desfacere a produselor locale prin inovare și sustenabilitate.
Modalități de identificare a zonelor care necesită intervenții specifice pentru valorificarea sau protecția capitalului natural și construit.	PMUD propune proiecte de bază în domeniul mobilității, accesibilității, la platforme de schimb și interacțiune cu obiective socio–economice și cultural–turistice locale.
Căi de asigurare a echilibrului între politicile economice, sociale, de mediu și culturale, în vederea planificării coerente a procesului de dezvoltare, precum și a conservării identității teritoriului.	PMUD propune proiecte de digitalizare și gestionare a sistemelor integrate prin care se poate planifica sustenabil a teritoriului (identificarea și promovarea potențialului natural și antropic local și zonal).

Strategia integrată de dezvoltare urbană Solca

Potențialul orașului în domeniul turismului, al resurselor umane, al infrastructurii și faptul că zona este într-o regiune geografică mirifică și curată, creează premisele pentru creșterea standardului de viață al comunității și implicit un proces de dezvoltare durabilă pentru orașul Solca.

Datorită unei structuri neadaptate economiei de piață, cu productivitate și eficiență economică scăzute, orașul Solca se situează pe ultimul loc în județul Suceava în raport cu indicele de dezvoltare umană și produsul intern brut pe cap de locuitor. Acest fapt a determinat elaborarea unui Plan strategic de dezvoltare a orașului Solca în perioada 2013 – 2023.

Planului strategic trebuie să i se adauge un program concis, o politică, pe care comunitatea să-și fundamenteze baza și acțiunea economică. Ideal este ca prin programul respectiv să se formuleze ca principală activitate una având la bază cea mai simplă și mai ușor de rezolvat pe termen scurt dintre problemele identificate în comunitatea respectivă.

Planul strategic de dezvoltare pentru orașul Solca presupune promovarea și diversificarea oportunităților economice și sociale pentru a asigura o excelentă calitate a vieții pentru toți cetățenii.

Obiectivele generale sunt:

- Îmbunătățirea calității infrastructurii edilitare;

[20] *Cf. No net land take until 2050* (eng.).

[21] Mai multe informații despre Strategia Națională privind Adaptarea la Schimbările Climatice (SNASC) pentru perioada 2022 – 2030 cu perspectiva anului 2050 și Planul Național de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale privind Adaptarea la Schimbările Climatice (PNASC) sunt disponibile la adresa: https://bit.ly/3KqGrOk [03.08.2023].

- Creșterea eficienței energetice în orașul Solca;
- Amplificarea rolului orașului Solca în regiune;
- Dezvoltarea agro-turistică a zonei;
- Sporirea atractivității zonei pentru investitori;
- Dezvoltarea întreprinderilor și afacerilor;
- Amplificarea mediului de afaceri pentru IMM-uri;
- Intensificarea activităților economice în mediul rural;
- Crearea de noi locuri de muncă și reducerea ratei șomajului;
- Limitarea exodului tinerilor către alte orașe;
- Îmbunătățirea sistemului educațional;
- Îmbunătățirea stării de sănătate a populației;
- Intensificarea serviciilor de asistență socială.

Obiective strategice	Măsuri PMUD Solca
Obiectivul strategic 1: Creșterea vitalității culturale Orașul Solca dispune de obiective culturale care pot atrage numeroși turiști în zonă. Promovarea evenimentelor locale poate contribui semnificativ la atingerea acestui obiectiv. Se va urmări atingerea următoarei priorități tematice: **Orașul Solca - identitate culturală.** În acest sens se urmărește realizarea următoarelor: – Reabilitarea infrastructurii culturale; – Promovarea evenimentelor locale; – Susținerea tinerilor pasionați de cultură.	PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile la nivel de noduri modale de transfer către transport public local și zonal respectiv către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.). PMUD prin amenajarea spațiilor publice din puncte modale de transfer, va cuprinde proiecte de implementare a unui sistem de stații de încărcare a vehiculelor electrice și integrarea acestora în diverse aplicații care să permită creșterea atractivității utilizatorului de a ajunge în zonă și de a „consuma" serviciile puse la dispoziție de către UAT Solca și celelalte localități.
Obiectivul strategic 2: Excelență în educație Excelența în educație va putea fi obținută prin investiții în infrastructura educațională și perfecționarea continuă a cadrelor didactice. Îndeplinirea acestui obiectiv se va realiza prin urmărirea realizării următoarelor acțiuni în cadrul priorității tematice **Orașul Solca – dezvoltare prin educație**: – Reabilitarea, modernizarea și dotarea infrastructurii educaționale; – Sprijinirea evenimentelor educaționale și stimularea elevilor; – Derularea de programe de dezvoltare personală a elevilor și a cadrelor didactice.	PMUD prin amenajarea spațiilor publice din puncte modale de transfer, va cuprinde proiecte de implementare a unui sistem de stații de încărcare a vehiculelor electrice și integrarea acestora în diverse aplicații care să permită creșterea atractivității utilizatorului de a ajunge în zonă și de a „consuma" serviciile puse la dispoziție de către UAT Solca și celelalte localități.
Obiectivul strategic 3: Susținerea antreprenorilor Cheia dezvoltării unui teritoriu constă în crearea și menținerea unei infrastructuri de sprijin pentru afaceri. Acțiunile propuse a fi realizate pentru atingerea priorității tematice **Orașul Solca – antreprenoriat local**, constau în: – Dezvoltarea infrastructurii de sprijin pentru afaceri; – Stimularea antreprenoriatului local; – Creșterea gradului de pregătire profesională a forței de muncă.	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.) astfel încât la nivelul tramei stradale (carosabil și pietonal) să fie create trasee de umbră, ventilare naturală (curenți naturali de aer), perdele de protecție față de zonele industriale, artere de interes regional, etc. PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile la nivel de noduri modale de transfer către transport public local și

Obiective strategice	Măsuri PMUD Solca
	zonal respectiv către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.). PMUD prin amenajarea spațiilor publice din puncte modale de transfer, va cuprinde proiecte de implementare a unui sistem de stații de încărcare a vehiculelor electrice și integrarea acestora în diverse aplicații care să permită creșterea atractivității utilizatorului de a ajunge în zonă și de a „consuma" serviciile puse la dispoziție de către UAT Solca și celelalte localități. PMUD propune proiecte pentru un stil de viață sănătos. Astfel, sunt prevăzute piste dedicate pentru biciclişti pentru încurajarea locuitorilor de a se deplasa cu bicicleta indiferent de context sau motivul deplasării. Sunt prevăzute proiecte de intervenire asupra spațiilor publice pietonale în vederea creșterii atractivității pentru petrecerea timpului liber.
Obiectivul strategic 4: Asigurarea măsurilor de protecție a mediului înconjurător. Menținerea curățeniei spațiilor publice și a acțiunilor de protecție a mediului înconjurător – Implementarea unor proiecte privind managementul deșeurilor; – Reducerea poluării; – Reconversia sit-urilor aflate în degradare; – Extinderea spațiilor verzi.	PMUD propune proiecte care să faciliteze accesul la infrastructura de servicii publice, sisteme integrate de transfer tehnologic și transfer spațial de mărfuri și bunuri respectiv piață de desfacere a produselor locale prin inovare și sustenabilitate. PMUD propune proiecte de bază în domeniul mobilității, accesibilității, la platforme de schimb și interacțiune cu obiective socio-economice și cultural-turistice locale.
Obiectivul strategic 5: Asigurarea accesului populației la infrastructura de alimentare cu apă, canalizare, energie electrică și gaze. Este necesară extinderea rețelei tehnico – edilitare pentru acoperirea necesităților tuturor zonelor construite și preconizate a fi extinse în viitorul apropiat. În sensul atingerii prioritității tematice **Orașul Solca – facilitarea accesului la infrastructura de bază** se va urmări realizarea următoarelor: – Reabilitarea și extinderea infrastructurii rutiere; – Dezvoltarea infrastructurii de semaforizare și semnalizare rutieră; – Modernizarea și extinderea infrastructurii de transport în comun; – Facilitarea accesului la obiective de interes local; – Construirea unor noi infrastructuri de interes pentru populația locală; – Extinderea zonelor rezidențiale; – Reabilitarea și extinderea infrastructurii de iluminat public.	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.) astfel încât la nivelul tramei stradale (carosabil și pietonal) să fie create trasee de umbră, ventilare naturală (curenți naturali de aer), perdele de protecție față de zonele industriale, artere de interes regional, etc. PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile la nivel de noduri modale de transfer către transport public local și zonal respectiv către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.). PMUD prin amenajarea spațiilor publice din puncte modale de transfer, va cuprinde proiecte de implementare a unui sistem de stații de încărcare a vehiculelor electrice și integrarea acestora în diverse aplicații care să permită creșterea atractivității utilizatorului de a ajunge în zonă și de a „consuma" serviciile puse la dispoziție de către UAT Solca și celelalte localități.

Obiective strategice	Măsuri PMUD Solca
	PMUD propune proiecte pentru un stil de viață sănătos. Astfel, sunt prevăzute piste dedicate pentru biciclişti pentru încurajarea locuitorilor de a se deplasa cu bicicleta indiferent de context sau motivul deplasării. Sunt prevăzute proiecte de intervenire asupra spațiilor publice pietonale în vederea creșterii atractivității pentru petrecerea timpului liber.
Obiectivul strategic 6: Asigurarea accesului populației la infrastructura de sănătate. Investițiile în infrastructura de sănătate sunt prioritare și pot contribui la creșterea calității vieții în orașul Solca. În vederea atingerii priorității tematice **Orașul Solca – prioritizarea sănătății** se va urmări realizarea următoarelor: – Reabilitarea, modernizarea și dotarea infrastructurii de sănătate; – Digitalizarea unităților sanitare; – Dezvoltarea infrastructurii de sănătate.	PMUD propune proiecte de digitalizare și gestionare a sistemelor integrate prin care se poate planifica sustenabil a teritoriului (identificarea și promovarea potențialului natural și antropic local și zonal).
Obiectivul strategic 7: Asigurarea egalității de șanse. Asigurarea de facilități pentru cei aflați în nevoie. Îndeplinirea acestui obiectiv este în corelare cu atingerea priorității tematice **Orașul Solca – egalitate pentru toți**, în acest sens urmărindu-se realizarea următoarelor: – Construirea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii sociale; – Derularea unor proiecte pentru conștientizarea importanței ajutorului semenilor; – Construire locuințe sociale; – Programe de sprijin pentru populație; – Îmbunătățirea serviciilor locale de intervenții, siguranță și protecție.	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.) astfel încât la nivelul tramei stradale (carosabil și pietonal) să fie create trasee de umbră, ventilare naturală (curenți naturali de aer), perdele de protecție față de zonele industriale, artere de interes regional, etc. PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile la nivel de noduri modale de transfer către transport public local și zonal respectiv către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.). PMUD prin amenajarea spațiilor publice din puncte modale de transfer, va cuprinde proiecte de implementare a unui sistem de stații de încărcare a vehiculelor electrice și integrarea acestora în diverse aplicații care să permită creșterea atractivității utilizatorului de a ajunge în zonă și de a „consuma" serviciile puse la dispoziție de către UAT Solca și celelalte localități. PMUD propune proiecte pentru un stil de viață sănătos. Astfel, sunt prevăzute piste dedicate pentru biciclişti pentru încurajarea locuitorilor de a se deplasa cu bicicleta indiferent de context sau motivul deplasării. Sunt prevăzute proiecte de intervenire asupra spațiilor publice pietonale în vederea creșterii atractivității pentru petrecerea timpului liber.
Obiectivul strategic 8: Adaptarea infrastructurii la măsuri inteligente pentru protecția mediului înconjurător.	PMUD propune proiecte de digitalizare și gestionare a sistemelor integrate prin care se poate planifica sustenabil a teritoriului

Obiective strategice	Măsuri PMUD Solca
Dezvoltarea orașului Solca trebuie să se realizeze în corelare cu principiile de protecție aerului. Accentul se va pune pe infrastructura velo și pietonală precum și pe tehnologii inteligente de reducere a emisiilor de carbon și purificare a aerului și tehnologii de colectare selectivă a deșeurilor. În acest sens, se propune atingerea priorității tematice **Orașul Solca – dezvoltare verde** prin urmărirea realizării următoarelor acțiuni: – Dezvoltarea infrastructurii velo și pietonale; – Construire stații de încărcare pentru autovehicule electrice.	(identificarea și promovarea potențialului natural și antropic local și zonal).
Obiectivul strategic 9: Implementarea unor acțiuni pentru eficientizarea mobilității urbane Orașul Solca impune asigurarea unei mobilități urbane eficiente atât pentru locuitori cât și pentru persoanele aflate în tranzit. În vederea atingerii priorității tematice **Orașul Solca – SMART – CITY** se va urmări realizarea următoarelor: – Implementarea unor soluții integrate pentru interacțiunea cu cetățenii; – Implementarea unor soluții e-learning pentru școli; – Adoptarea de tehnologii integrate de monitorizare video pentru siguranța cetățenilor.	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.) astfel încât la nivelul tramei stradale (carosabil și pietonal) să fie create trasee de umbră, ventilare naturală (curenți naturali de aer), perdele de protecție față de zonele industriale, artere de interes regional, etc. PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile la nivel de noduri modale de transfer către transport public local și zonal respectiv către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.). PMUD prin amenajarea spațiilor publice din puncte modale de transfer, va cuprinde proiecte de implementare a unui sistem de stații de încărcare a vehiculelor electrice și integrarea acestora în diverse aplicații care să permită creșterea atractivității utilizatorului de a ajunge în zonă și de a „consuma" serviciile puse la dispoziție de către UAT Solca și celelalte localități. PMUD propune proiecte pentru un stil de viață sănătos. Astfel, sunt prevăzute piste dedicate pentru biciclişti pentru încurajarea locuitorilor de a se deplasa cu bicicleta indiferent de context sau motivul deplasării. Sunt prevăzute proiecte de intervenire asupra spațiilor publice pietonale în vederea creșterii atractivității pentru petrecerea timpului liber.
Obiectivul strategic 10: Implementarea de tehnologii SMART Investițiile în componenta SMART CITY vor transforma orașul într-o alternativă de locuire care poate concura cu cele mai mari orașe din regiune. Astfel, pentru atingerea priorităților tematice **Orașul Solca – conectare prin oameni**, se va urmări realizarea următoarelor: – Amenajare parcuri;	PMUD propune proiecte sub forma unor sisteme integrate de spații verzi amenajate de protecție sau agrement în relație directă cu elementele de cadru natural existente de masă (păduri, cursuri de apă, lacuri, etc.) astfel încât la nivelul tramei stradale (carosabil și pietonal) să fie create trasee de umbră, ventilare naturală (curenți naturali de aer), perdele de protecție față de zonele industriale, artere de interes regional, etc.

Obiective strategice	Măsuri PMUD Solca
– Construire, amenajare, dotare locuri de joacă pentru copii; – Construire, amenajare, dotare săli și terenuri de sport pentru desfășurarea activităților sportive; – Amenajare infrastructuri de agrement; – Construire, amenajare, dotare spațiu de desfășurare a activităților socio-educative.	PMUD Solca va propune amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile la nivel de noduri modale de transfer către transport public local și zonal respectiv către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.). PMUD prin amenajarea spațiilor publice din puncte modale de transfer, va cuprinde proiecte de implementare a unui sistem de stații de încărcare a vehiculelor electrice și integrarea acestora în diverse aplicații care să permită creșterea atractivității utilizatorului de a ajunge în zonă și de a „consuma" serviciile puse la dispoziție de către UAT Solca și celelalte localități. PMUD propune proiecte pentru un stil de viață sănătos. Astfel, sunt prevăzute piste dedicate pentru biciclişti pentru încurajarea locuitorilor de a se deplasa cu bicicleta indiferent de context sau motivul deplasării. Sunt prevăzute proiecte de intervenire asupra spațiilor publice pietonale în vederea creșterii atractivității pentru petrecerea timpului liber.
Obiectivul strategic 11: Asigurarea unei comunicări eficiente cu populația. Se propune atingerea prioritității tematice **Orașul Solca – gestionarea rapidă a problemei societății**, prin urmărirea realizării următoarelor acțiuni: – Facilitarea accesului la serviciile de bază; – Creșterea nivelului de securitate personală; – Susținerea inițiativelor cetățenești.	PMUD propune proiecte care să faciliteze accesul la infrastructura de servicii publice, sisteme integrate de transfer tehnologic și transfer spațial de mărfuri și bunuri respectiv piață de desfacere a produselor locale prin inovare și sustenabilitate. PMUD propune proiecte de bază în domeniul mobilității, accesibilității, la platforme de schimb și interacțiune cu obiective socio-economice și cultural-turistice locale.

Capitolul II

Analiza situației existente

Orașul Solca se află situat în marginea estică a Obcinelor Bucovinei (Obcina Mare), unde se intersectează la poalele Munților Carpați Paralela de 47°42´ latitudine nordică și meridianul 25°50´ longitudine estică.

Solca este așezată pe valea cursului mijlociu al râului Solca, afluent de dreapta al râului Suceava, la o distanță de 23 km de municipiul Rădăuți, 32 km de orașul Gura Humorului, 48 km de reședința de județ Suceava și 464 km de București și se învecinează cu localitățile Marginea și Arbore la nord, Cacica la sud, Botoșana și Cajvana la est, Mănăstirea Humorului și Sucevița la vest.

Principalele drumuri care traversează orașul și asigură legătura cu localitățile învecinate sunt:

- Drumul național DN 2E (Păltinoasa – Marginea) care traversează localitatea prin zona sa centrală și face legătura între drumul european E576 cu traseul turistic rutier al obiectivelor religioase Putna – Moldovița;
- Drumul național DN 2K (Solca – Arbore – Milișăuți) care leagă localitatea de conexiunea la drumul european E85.

Așezarea în teritoriu și condițiile cadrului natural au imprimat orașului un profil predominant agrar, dezvoltarea în viitor a localității fiind în strânsă corelație cu legăturile economice și comerțul cu principalele orașe din zonă. Teritoriul administrativ al orașului Solca ocupă o suprafață de 4853 hectare.

2.1 Date generale legate de așezarea în teritoriu

Orașul Solca este poziționat în partea central – nordică a județului Suceava, la limita estică a Obcinei Mari, în depresiunea submontană Solca – Cacica. Se învecinează cu:

- Nord – Vest: comuna Marginea;
- Nord și Nord – Est: comuna Arbore;
- Sud și Sud – Est: comuna Poieni – Solca;
- Sud: comuna Cacica;
- Vest: comuna Mănăstirea Humorului.

Localitatea se situează la intersecția paralelei de 47°42' latitudine nordică cu meridianul 25°50' longitudine estică, la contactul dintre Podișul Sucevei și Carpații Orientali.

Distanțele rutiere față de centrele urbane cele mai importante din județ sunt: 45 km față de municipiul Suceava, 22 km față de municipiul Rădăuți, 30 km față de Gura Humorului și 35 km față de Solca.

Principalele căi de comunicație rutiere care traversează orașul Solca și asigură legătura cu spațiul înconjurător sunt:

- DN 2E (Păltinoasa – Marginea) care traversează localitatea prin zona sa centrală și face legătura între drumul european E576 cu traseul turistic rutier al obiectivelor religioase Putna – Moldovița.
- DN 2K (Solca – Arbore – Milișăuți) care leagă localitatea de conexiunea la drumul european E85.

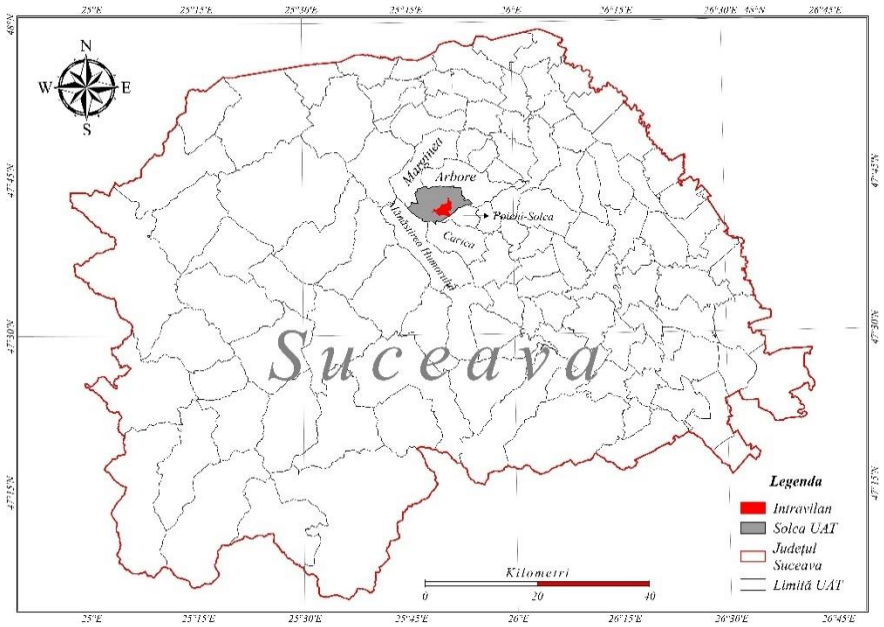


Figura nr. 12 – Localizarea orașului Solca în cadrul jud. Suceava. Sursa: date proprii.

2.2 Geologie, relief, hidrografie, climă, resurse

Spațiul peste care se suprapune teritoriul administrativ al orașului Solca face parte din aria de contact dintre depresiunea submontană Solca – Cacica și Obcina Mare.

Ca atare, harta substratului geologic al teritoriului orașului Solca indică o predominare a rocilor sedimentare în zona aferentă ariei depresionare din estul UAT, reprezentate prin: marne argiloase cu intercalații de nisipuri, marne și argile cenușii, gresii, gips, dar și depozitele de sare care dau elementul distinctiv al zonei.

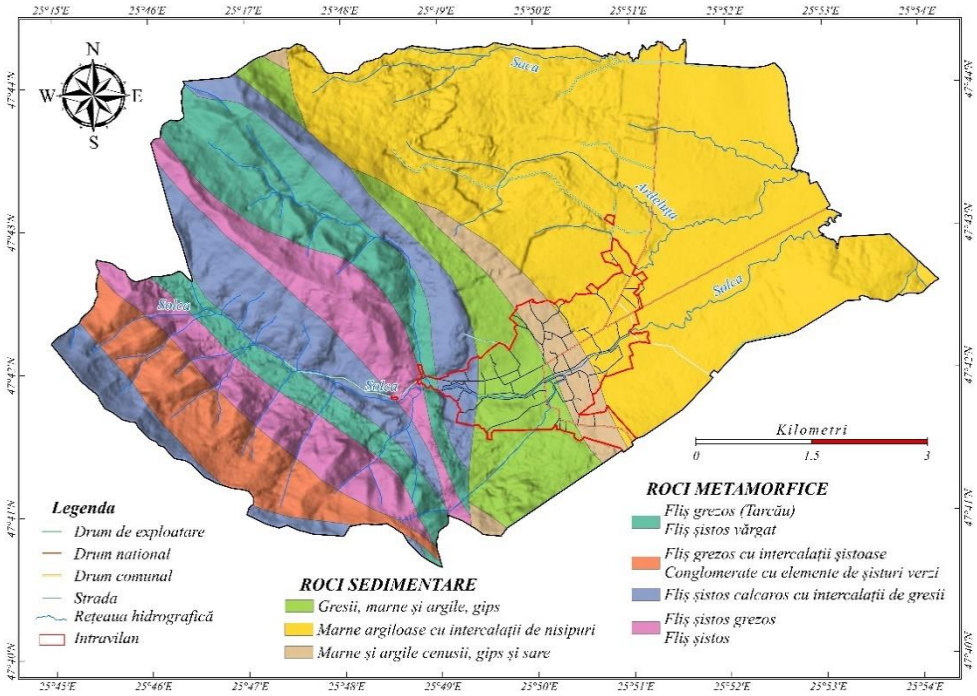


Figura nr. 13 - Caracteristici geologice ale teritoriului UAT Solca. Sursa: date proprii.

În partea vestică a UAT aflorează depozitele de fliș specifice Obcinei Mari, care au o structură cutată în pânze, vizibilă și pe reprezentarea cartografică, constituite din flișuri șistoase, șisturi grezoase și chiar conglomerate cu elemente de șisturi verzi. Deși sunt roci metamorfice, și aceste formațiuni flișoide au o rezistență mai redusă la eroziune și alterare, similar cu rocile sedimentare.

Pe văile rețelei hidrografice s-au format succesiuni aluviale recente, în care predomină pietrișurile cu nisip, iar local apar acumulări bogate în materie organică (mâluri).

Trăsăturile geologice ale acestui teritoriu grefat pe un subasment geologic majoritar sedimentar influențează locuirea și activitățile umane indirect prin controlul pe care îl exercită asupra morfologiei reliefului și favorabilității sau restricțiilor pe care aceasta le impune prin configurația și panta terenului, acest tip de substrat fiind în general favorabil declanșării și evoluției proceselor geomorfologice actuale.

Teritoriul administrativ al UAT Solca face parte din punct de vedere geomorfologic din aria de contact dintre depresiunea submontană Solca – Cacica (aparținând Podișului Sucevei) și zona montană de altitudine joasă și medie a Obcinii Mari (Obcinele Bucovinei), așadar perimetrul analizat se caracterizează prin altitudini variabile care scad de la vest către est, prezentând trăsături morfologice și morfografice specifice.

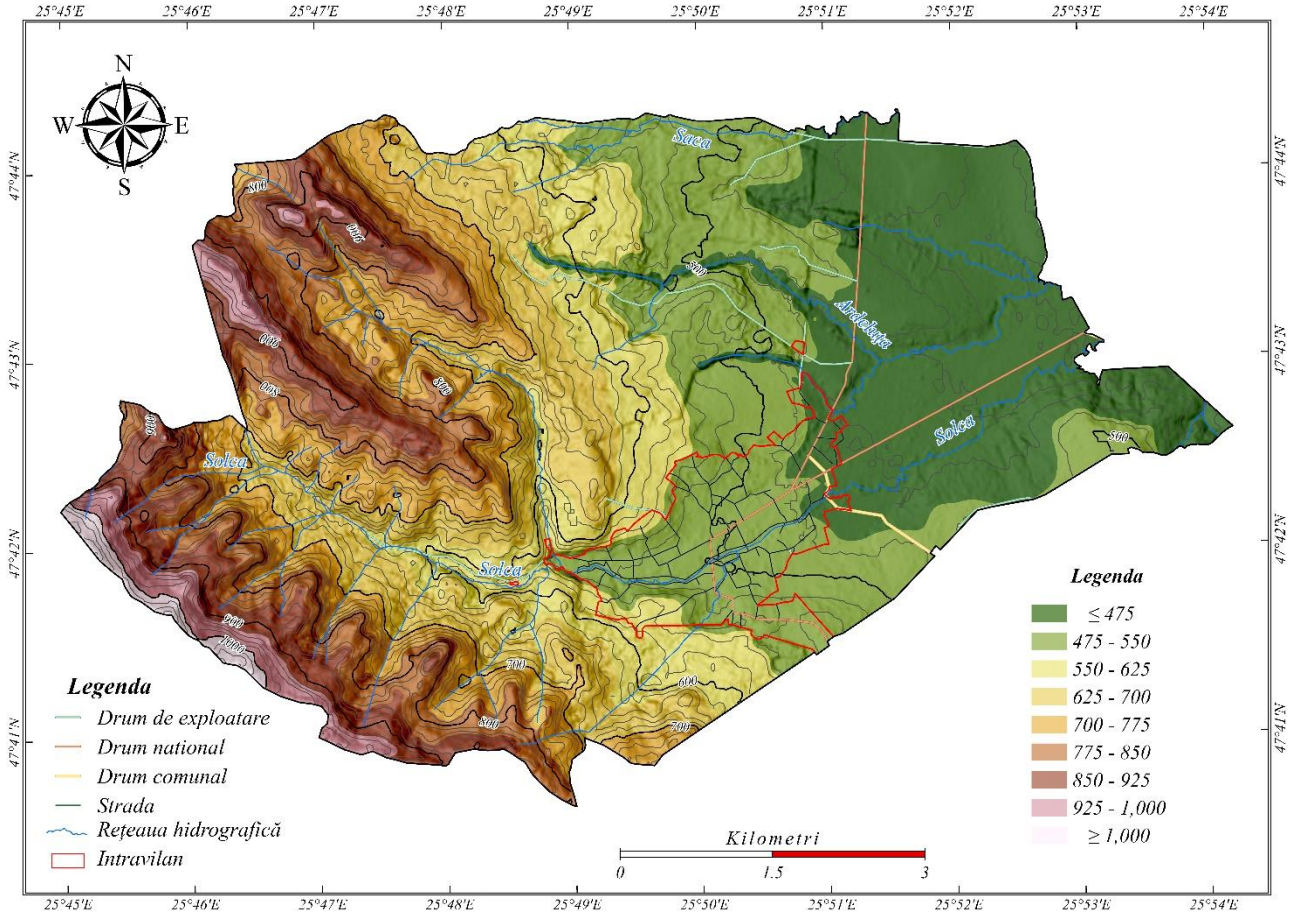


Figura nr. 14 – Harta hipsometrică a teritoriului UAT Solca. Sursa: date proprii.

Altitudinile maxime depășesc 1000 la limita sud-vestică a teritoriului UAT în domeniul montan al Obcinii Mari (unde se impune în relief o serie de 3 culmi paralele cu direcție generală NV – SE), și scad treptat către est în zona depresionară până sub 475 metri. Altitudinea medie a zonei locuibile este de 522 de metri, iar intravilanul este situat aproape integral în intervalul hipsometric 450 – 550 metri, ocupând un spațiu depresionar care se inserează între două culmi ale Obcinii Mari.

Teritoriul orașului Solca este traversat de către râul Solca, afluent de dreapta al Sucevei, care formează axa de structurare a habitatului la ieșirea acestuia din zona montană și intrarea în depresiune.

În partea vestică a UAT, în zona montană împădurită, apare și formațiunea geologică cunoscută sub numele de **Pietrele Muierilor**, formată din stânci modelate eolian, cu un aspect pitoresc.

Din punct de vedere al amenajării urbane durabile prezintă interes declivitatea reliefului reprezentat majoritar prin versanți care se încadrează în intervalele de pantă 0-10° (mai ales în partea de est a teritoriului UAT, în aria depresionară) și 10-20°, specifice zonei montane din vestul zonei analizate.
În jumătatea vestică (Obcina Mare) sunt prezente și areale importante cu pante cuprinse între 20-30°, și chiar mai mari de 30°, indicând o frecvență ridicată a versanților abrupți grefați pe roci flișoide.

Aceste zone sunt aproape exclusiv împădurite în prezent, însă o schimbare a modului de utilizare a terenurilor prin despădurire ar constitui un factor de risc major pentru declanșarea proceselor geomorfologice actuale (alunecări de teren, eroziune torențială, prăbușiri etc.).

În cadrul intravilanului actual peste 90% dintre terenuri au valori ale declivității mai mici de 10°, astfel încât relieful nu pune probleme deosebite de amenajare.

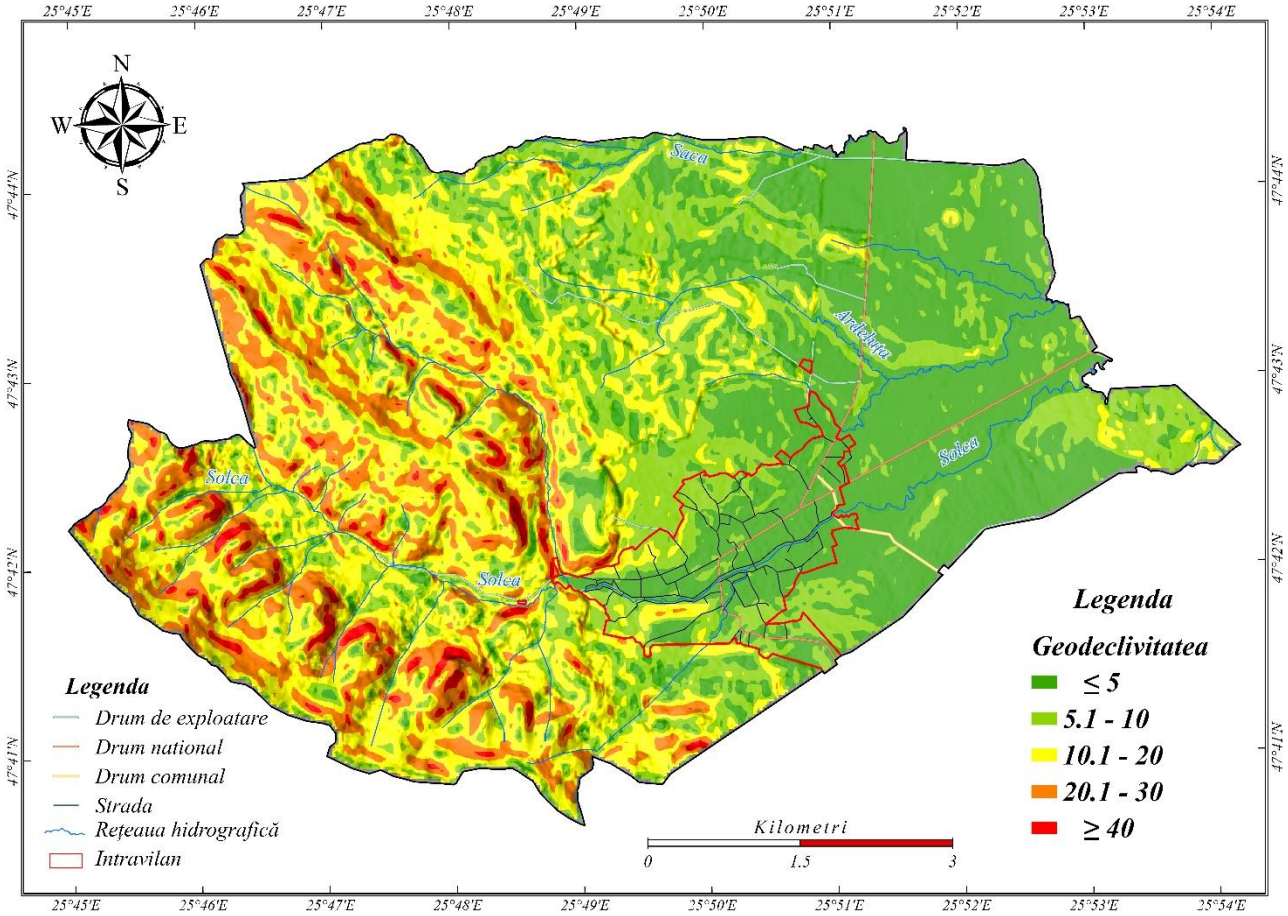


Figura nr. 15 - Harta distribuției claselor de pantă pe teritoriul orașului Solca. Sursa: date proprii.

Rețeaua hidrografică a localității Solca este formată din pârâul Solca și afluenții săi. Acest pârâu traversează localitatea Solca pe o direcție generală vest – est și își adună apele din pâraiele Izvor și Solcuța. După un parcurs total de cca. 27 km, care traversează UAT Solca și comunele Arbore și Todirești, pârâul Solca se varsă în râul Suceava la Gura Solcii.

La ieșirea din zona montană valea Solcii este mai îngustă, cu maluri abrupte, odată cu înaintarea către est în zona depresionară malurile devin mai joase și mai largi, formând o albie majoră ușor inundabilă. Apele stătătoare sunt reprezentate de o serie de acumulări:

- trei în partea de nord a orașului Solca, cunoscute sub numele de Trei Iazuri (în prezent colmatate în cea mai mare parte și acoperite cu vegetație);
- una pe pârâul Solcuța.

Lacul de acumulare format în spatele barajului construit pe Solcuţa în 1978 constituie principala sursă de apă a orașului, dar și o potențială resursă energetică.

Apele subterane includ acviferele cu apă dulce cantonate depozitele aluvionare ale zonei de luncă a pârâului Solca, dar și izvoare clorosodice (Slatina Mare, la 650 metri altitudine) și minerale (Burcut, pe versantul stâng al pârâului Solcuța).
De calitatea și proprietățile terapeutice ale resurselor de apă se leagă atât înființarea „Fabricii de bere – Solca" acum mai bine de un secol, precum și amenajarea stațiunii balneoclimaterice Solca în sec. al XIX-lea. Riscurile hidrologice sunt reprezentate de inundații, care constituie fenomene provocate de debite în surplus acumulate într-un interval de timp scurt, ce depășesc capacitatea de transport a albiei minore, revărsându-se în albia majoră și acoperind suprafețe de teren care de regulă nu sunt afectate de regimul normal al nivelurilor.

Poziționarea unora dintre gospodăriile locuitorilor orașului Solca în zona albiei majore a pârâului cu același nume a condus la creșterea riscului de inundare a acestora, conform evaluării riscului de inundabilitate realizat de ANAR pentru asigurările de 1% și 0.1%.

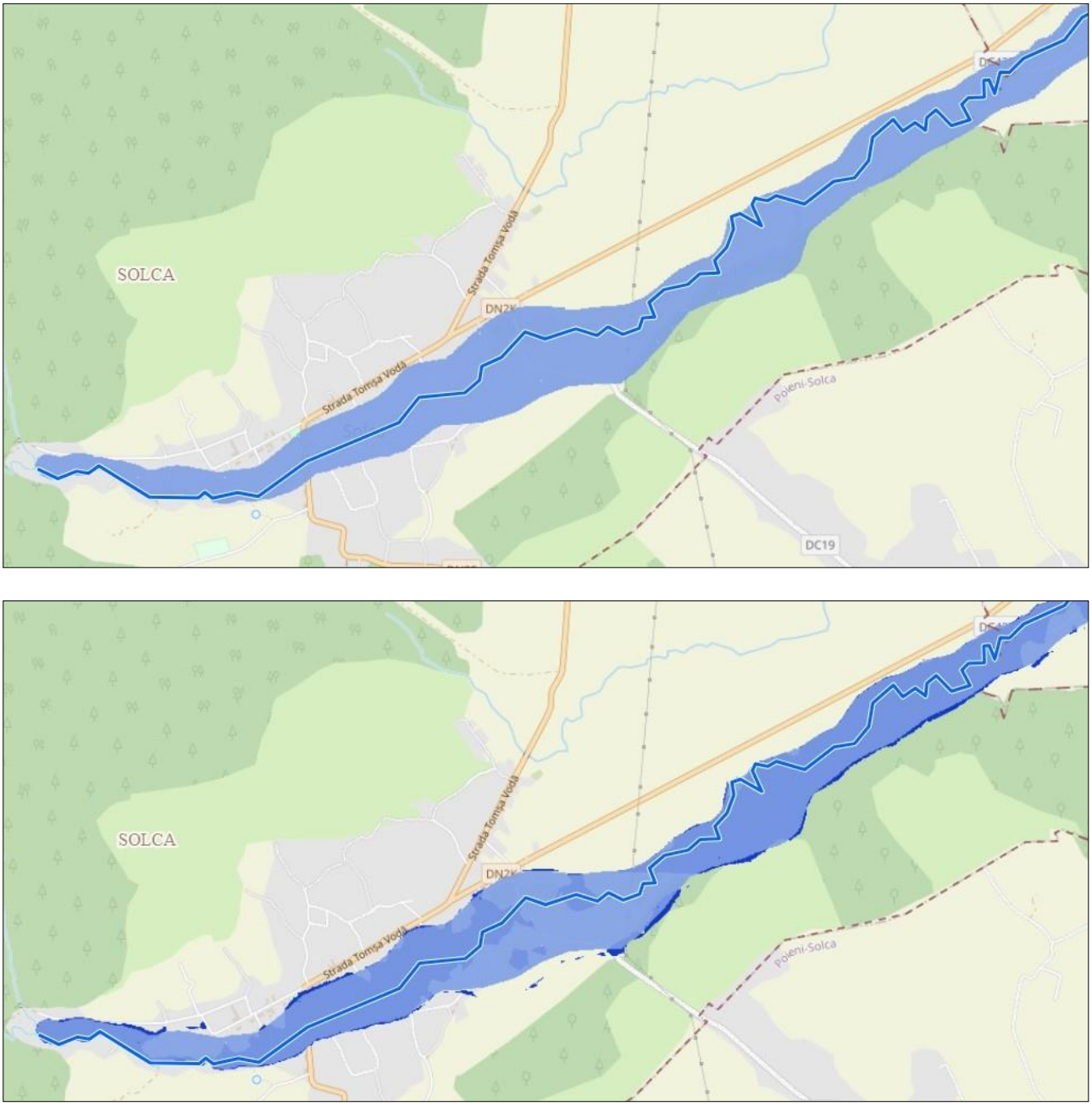


Figura nr. 16 - Benzile de inundabilitate pentru asigurările de 1% (sus) și 0.1% (jos) în orașul Solca. Sursa: ANAR, 2023.

Clima zonei din care face parte teritoriul orașului Solca se încadrează în climatul temperat continental moderat, cu unele influențe continentale din est și subbaltice (boreale) din nord. Zona depresionară din care face parte UAT Solca aparține ținutului climatic de dealuri și platouri cu altitudini medii (300 – 500

metri) și înalte (500 – 800 metri), inclus în sectorul de provincie climatică al Subcarpaților și Podișului Moldovei cu influențe baltice.

Advecțiile frecvente de aer temperat-continental de origine polară sau arctică, rar temperat-maritimă, specifice acestei zone determină o temperatură media anuală mai modestă, umiditate și nebulozitate atmosferică mai ridicate, și precipitații mai bogate.

Fenomenele de uscăciune și secetă sunt mai puțin frecvente comparativ cu estul și sudul Podișului Moldovei (care fac parte din sectorul climatic cu nuanțe de ariditate), însă se manifestă și aici în toate anotimpurile, în special la finalul verii și toamna.

Influențele menționate conduc la manifestarea în zona orașului Solca a unui climat cu ierni relativ aspre, lungi și reci, bogate în zăpadă, primăveri scurte, friguroase, cu înghețuri târzii și brume, veri răcoroase și mai umede, și toamne scurte în care se produc frecvent fenomene și stări de vreme caracteristice iernii.

Temperatura medie anuală la cea mai apropiată stație meteorologică unde se realizează măsurători ale parametrilor climatici (Rădăuți, la o distanță de cca. 20 km de orașul Solca) este de 7,7°C. Temperatura maximă absolută înregistrată la această stație este de 37°C, în timp ce minima absolută a fost de –32°C, rezultând o valoare a amplitudinii termice absolute de cca. 69°C.

Temperatura medie lunară minimă măsurată la Rădăuți se înregistrează în luna ianuarie (–4,3°C), iar cea maximă în luna iulie (18,2°C), rezultând o amplitudine termică medie anuală de 22,5°C.

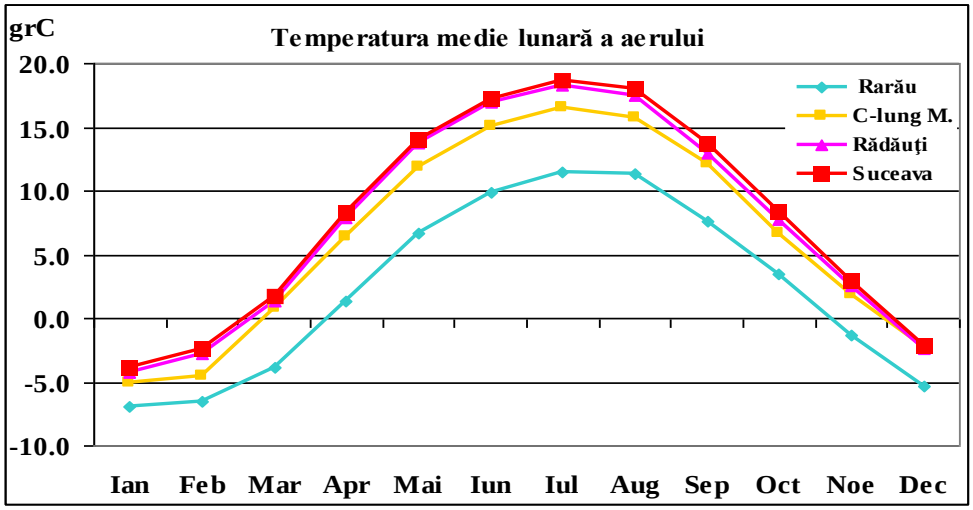


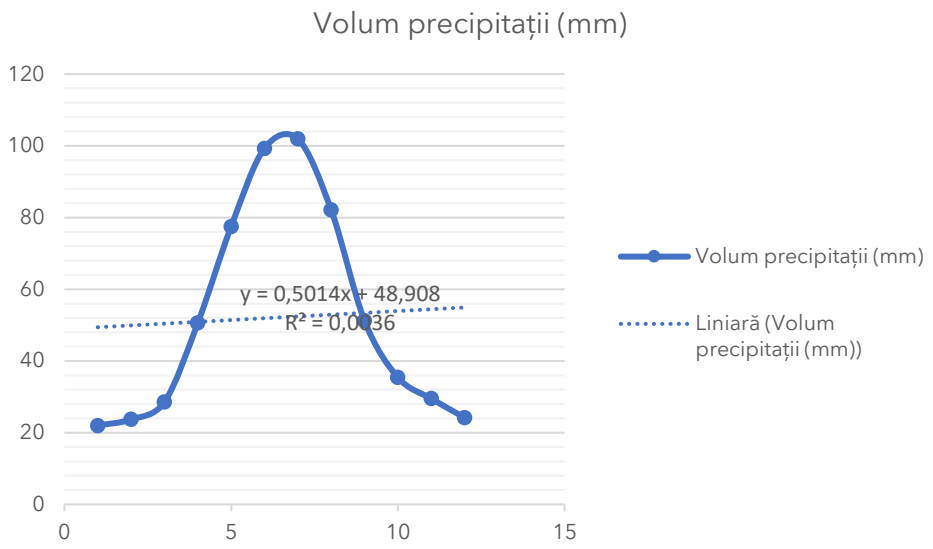
Figura nr. 17 – Variația temperaturilor medii lunare multianuale la stațiile meteorologice din județul Suceava.
Sursa: Cocerhan, 2013.

Primul îngheț apare, de regulă, la sfârșitul lunii noiembrie (în unele situații chiar mai devreme), iar ultimul îngheț se înregistrează în prima jumătate a lunii aprilie. Volumul de precipitații mediu anual la stația meteo Rădăuți este de 626 mm, dar pe teritoriul orașului Solca, mai ales în partea mai înaltă din vestul UAT, precipitațiile pot crește până la 800 mm.

Regimul anual al precipitațiilor se caracterizează printr-un maxim în lunile iunie și iulie (99,3 mm, respectiv 101,9 mm), iar cele mai reduse cantități de precipitații se înregistrează în intervalul decembrie – februarie, când valorile lunare variază între 22 și 24,2 mm. Precipitațiile din sezonul cald au o pondere de 45% din totalul anual (peste 283 mm) și pot avea caracter torențial, cu valori ridicate ale volumului de precipitații în 24 ore, acestea fiind relevante atât pentru producerea inundațiilor, cât și pentru declanșarea sau întreținerea proceselor geomorfologice actuale (eroziune de suprafață și adâncime, alunecări de teren).

Tabelul nr. 1 - Valorile medii lunare multianuale ale precipitațiilor la stația meteorologică Rădăuți, 1961-2007

Luna	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Volum precipitații (mm)	22	23,7	28,6	50,6	77,5	99,3	101,9	82,1	51,2	35,4	29,5	24,2



Numărul mediu al zilelor cu ninsoare în zona orașului Solca este de cca. 40/an, iar perioada medie de persistență a stratului de zăpadă este cuprinsă între a doua parte a lunii noiembrie (cca. 20 nov.) și mijlocul lunii aprilie (10 – 15 aprilie), rezultând un număr mediu al zilelor cu strat de zăpadă de 75/an.

În această zonă predomină vânturile de nord – vest, iar în arealele cu relief accidentat se poate produce un efect de canalizare a circulației aerului în lungul axei văilor. Viteza vântului este mai ridicată iarna (3 m/s) și primăvara (2,9 m/s), și mai redusă vara și toamna.

În perioada recentă, sub influența schimbărilor climatice globale, s-au produs unele perturbări ale acestor caracteristici climatice observate pe perioade de timp foarte lungi, care au constat mai ales în creșterea temperaturilor înregistrate în timpul iernii, reducerea precipitațiilor solide (zăpadă), creșterea frecvenței episoadelor de uscăciune și secetă, creșterea gradului de torențialitate a căderilor de precipitații lichide etc.

Condițiile climatice din zonă și calitățile terapeutice ale mediului (ape, aer ozonat, ecosisteme forestiere) din acest areal au creat un potențial balnear-climatic care a fost valorificat începând cu mijlocul sec. al XIX-lea ca urmare a înființării la Solca a uneia dintre cele mai cunoscute stațiuni balneoclimaterice și de tratament din Bucovina.

2.3 Turismul

Orașul Solca dispune de un potențial turistic natural și antropogenic semnificativ, care include:

- potențialul balnear – climatic, valorificat în trecut în cadrul stațiunii balneare deschise la finalul sec. al XIX-lea, care dispunea de: „climă subalpină cu schimbări minimale de temperatură; aer curat, balsamic și bogat de ozon; saloane de inhalare cu aburi de molizi și de slatină din Solca; tot felul de ape minerale; „massagiu", electricitate, zăr de oi, băi medicinale; scalde de slatină din „isvoarele" naturale, băi de extract de molizi, malț, tărâțe, pucioasă și nămol";
- clădirile fostului Sanatoriu „Dr. Poras" (construite în secolul al XIX-lea);
- parcurile dendrologice din oraș, incluzând Parcul Balnear (Grădina de Vară) cu o suprafață de 12 ha, și Parcul central al orașului Solca;
- resursele de ape minerale clorurate – sodice (ex. izvorul Burcuț);
- elementele de patrimoniu cultural – religios și etnografic:
    - Biserica Sfinții Apostoli Petru și Pavel din Solca (fosta biserică a Mănăstirii Solca înființate la începutul sec. al XVII-lea de Tomșa Vodă);
    - Biserica romano-catolică (1868);

- fosta Fabrică de Bere (una dintre cele mai vechi din România, datând din 1810);
- Casa – muzeu Solca (denumită în prezent Casa „Saveta Cotrubaș", aparține de Complexul Muzeal Bucovina Suceava și datează din sec. al XVII-lea).

– Pietrele Muierilor, formațiune geomorfologică spectaculoasă sub formă de stânci modelate eolian cu aspectul unor sculpturi, situată în Obcina Mare;

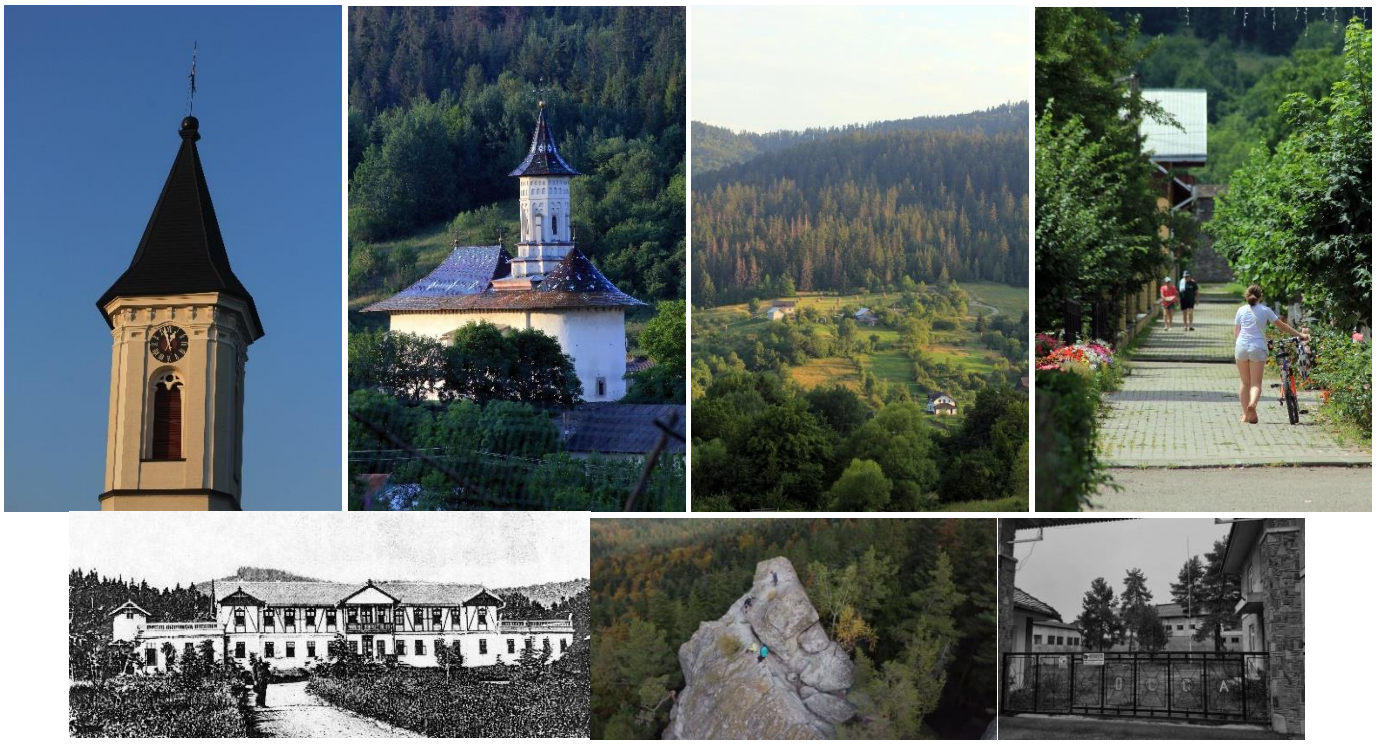


Figura nr. 18 – Montaj fotografic
Sursa: autor (fotografiile 1-4), site-uri web (5-7)

Notă:
- *Fotografia 1 (Biserica Romano-catolică, turla bisericii, latura de vest);*
- *Fotografia 2 (Mănăstirea Solca, Biserica Sfinții Apostoli Petru și Pavel, latura de sud-est);*
- *Fotografia 3 (peisaj natural orașul Solca, vedere panoramă dinspre nord);*
- *Fotografia 4 (str. Tomșa Vodă, vedere dinspre est);*
- *Fotografia 5 (Sanatoriul „„Dr. Poras", carte poștală);*
- *Fotografia 6 (Pietrele Muierilor, vedere panoramă dinspre vest);*
- *Fotografia 7 (Fabrica de Bere „Solca", poartă acces incintă, vedere dinspre nord).*

– peisajul tipic bucovinean montan/submontan, cu obcini cu altitudini medii și ecosisteme forestiere și praticole (pădurile/ecosistemele forestiere ocupă aproape trei sferturi din suprafața totală a UAT Solca – 73,8%, compuse majoritar din arborele de foioase și amestec, dar și de conifere, dispuse într-o poziție de inversiune: pădurile de conifere în zona mai joasă de contact cu depresiunea și pe valea superioară a pârâului Solca, iar cele de foioase și mixte pe versanți și culmi.

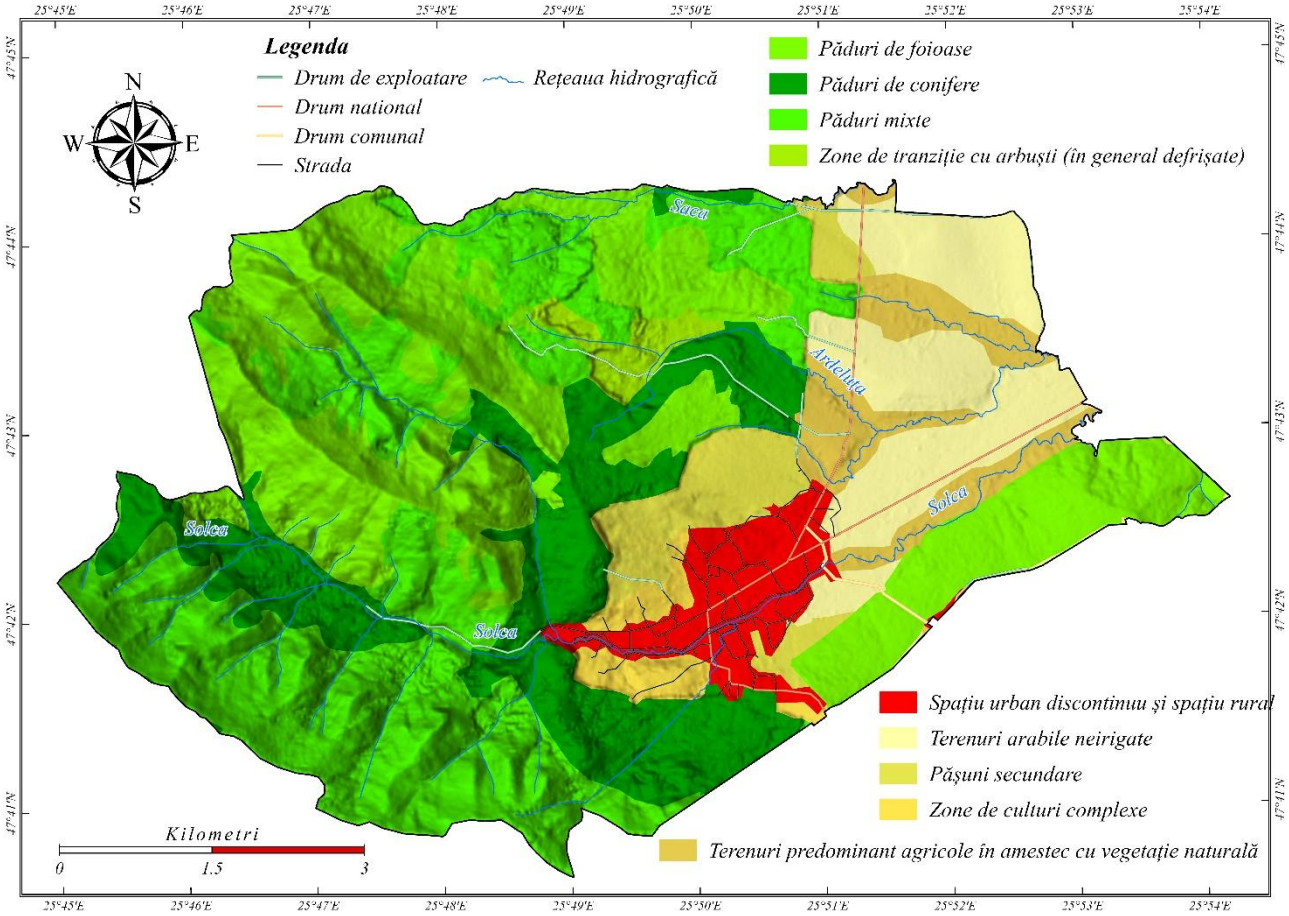


Figura nr. 19 - Harta distribuției claselor de utilizare a terenurilor pe teritoriul orașului Solca.
Sursa: Corine LandCover 2018, date proprii.

La acestea se adaugă *poziționarea într-un areal cu o densitate ridicată a obiectivelor* turistice, care includ mănăstirile pictate din Bucovina (ex. Arbore, Sucevița, Humor, Voroneț) și centrul cultural – religios de la mănăstirea Putna, dar și salina de la Cacica, oferind posibilitatea de a include Solca în circuitele turistice dedicate.

În pofida potențialului turistic considerabil și a tradiției valorificării acestui potențial, mai ales în perioada în care orașul Solca s-a aflat sub administrație austro-ungară (fiind considerat a doua stațiune ca renume a Imperiului Austriac de odinioară, după Meran, vizitată de către împăratul Francisc I, în 1817, și de prințul de coroană Rudolf, în 1887), în prezent sectorul turistic este neglijabil ca importanță în structura economică a acestui centru urban.

Perioada de după 1989 a reprezentat un interval de declin generalizat pentru orașul Solca, în care stațiunea balneoclimaterică și fabrica de bere, care funcționau de peste un secol, au fost desființate, iar clădirile de patrimoniu au fost neglijate, fiind afectate de un proces de degradare.

Lipsa de viziune a administratorilor UAT Solca, lipsa de „know-how" privind managementul resurselor balnear – climatice și turistice în general, dezinteresul și lipsa de resurse financiare și-au pus amprenta asupra evoluției acestui oraș în ultimii 30 de ani. În prezent sectorul turistic se rezumă la:

- *3 structuri turistice de primire a turiștilor*, conform datelor din baza INS Tempo (1 unitate din 2010 până în 2017, 2 unități în 2018-2019, iar din 2020 până în prezent apar funcționale 3 unități);
- *48 de locuri de cazare disponibile (în 2022)*, toate în pensiuni turistice, în creștere semnificativă față de perioada anterioară anului 2018, când capacitatea de cazare era de doar 16 – 18 locuri (2006 - 2017);
- conform Strategiei de dezvoltare economică și socială a orașului Solca, la nivelul anului 2010 acest UAT dispunea de următoarele unități turistice de primire:
    - Hanul Turistic Solca - 45 de locuri, bar – restaurant, terasă, curte interioară, parcare, piscină cu apă sărată;
    - Pensiunea „Minodora" – 25 de locuri, bar-restaurant;

- Pensiunea „Ana Maria” – 10 locuri;
- Pensiunea „Casa Antonio” – 10 locuri, bar-restaurant.

– *numărul total de sosiri ale turiștilor în anul 2022 a fost de 171* (față de 445 în 2019, 289 în 2020 și 101 în 2021), ce corespunde unui *număr de 236 înnoptări* (față de 707 în 2019, 442 în 2020 și 136 în 2021), rezultând un *număr mediu de 1.38 nopți cazare per sejur* (2022)

Datele statistice ilustrează clar faptul că nu există o strategie concretă de dezvoltare și promovare a turismului în orașul Solca, astfel încât în ultimele decenii activitățile turistice s-au desfășurat mai degrabă la voia întâmplării, fără o minimă predictibilitate, la nivel foarte redus al capacității, iar atractivitatea acestei zone este foarte scăzută raportat la potențialul real, așa cum atestă și numărul de nopți de cazare/sejur.

2.4 Demografia

Orașul Solca este cel mai mic centru urban din județul Suceava (cu o populație de doar **2645 persoane** la 1 ianuarie 2023).

Tendința demografică generală specifică zonei Bucovinei este caracterizată prin stagnare demografică sau chiar reducere a efectivului real al populației, ca urmare a conjugării efectelor mișcării migratorii marcate și a tranziției demografice către un comportament mai puțin „natalist” pe parcursul ultimelor 3 decenii.

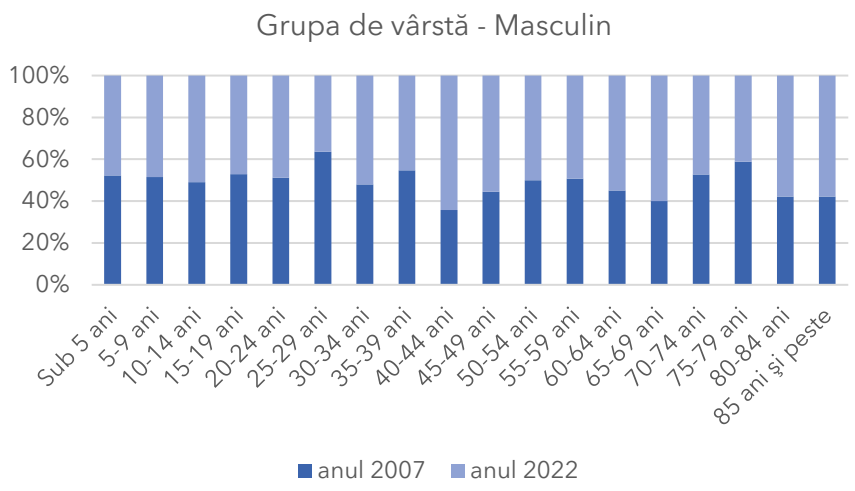
Acest tip de evoluție este mai evident în mediul rural și în UAT-urile cu statut urban din eșalonul inferior sau mediu, cu unele excepții (ex. Solca, Salcea), așa cum este și cazul orașului Solca, unde populația totală stagnează la un efectiv care a variat între 2600 – 2700 persoane în ultimii 15 ani (după reorganizarea administrativă din 2007 în urma căreia comuna Poieni – Solca s-a separat de orașul Solca), conform bazei de date INS Tempo.

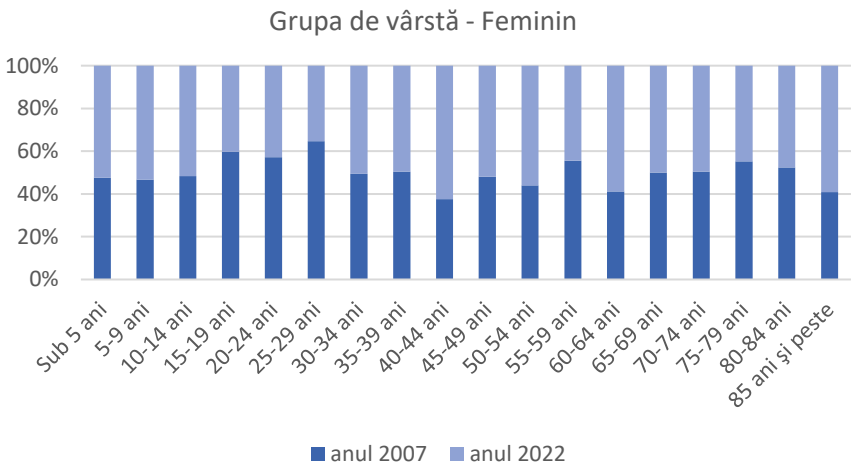
Densitatea populației raportată la suprafața totală a teritoriului administrativ al orașului Solca (incluzând toate categoriile de terenuri cu funcție agricolă și silvică) este de 54,5 loc./km^2 (2023), valoare mult inferioară mediei județene de 82,9 loc./km^2 (2017), care cuprinde ambele medii de rezidență. Ca atare, presiunea asupra fondului funciar este destul de redusă.

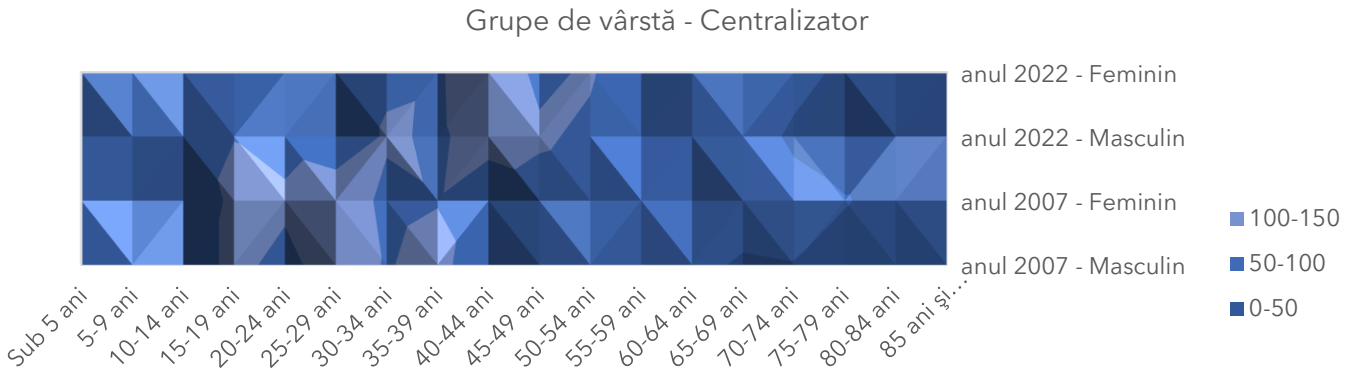
Structura pe grupe de vârstă apare modificată în sensul reducerii ponderii populației tinere și a creșterii procentului de populație adultă și vârstnică.

Tabelul nr. 2 - Structura pe grupe de vârstă a populației orașului Solca în anii 2007 și 2022. Sursa: baza de date TEMPO (INS, 1990-2022).

Grupe de vârstă	**2007**			**2022**		
	Total	**Masculin**	**Feminin**	**Total**	**Masculin**	**Feminin**
Toate grupele	**2644**	**1286**	**1358**	**2635**	**1298**	**1337**
Sub 5 ani	163	82	81	164	75	89
5-9 ani	149	84	65	153	79	74
10-14 ani	134	74	60	141	77	64
15-19 ani	222	111	111	174	99	75
20-24 ani	196	88	108	165	84	81
25-29 ani	250	122	128	140	70	70
30-34 ani	187	97	90	197	105	92
35-39 ani	213	115	98	191	95	96
40-44 ani	138	64	74	238	115	123
45-49 ani	170	84	86	198	105	93
50-54 ani	175	93	82	197	93	104
55-59 ani	149	64	85	130	62	68
60-64 ani	115	59	56	152	72	80
65-69 ani	113	46	67	136	69	67
70-74 ani	112	49	63	106	44	62
75-79 ani	83	30	53	64	21	43
80-84 ani	49	16	33	52	22	30
85 ani și peste	26	8	18	37	11	26







Grupa populației adulte (15-64 ani) este larg dominantă în cadrul populației orașului Solca, având o pondere de aproape 68% din total, în timp ce populația tânără (0-14 ani) are în prezent o pondere de 17,4%.

Tabelul nr. 3 - Structura pe grupe mari de vârstă și sexe a populației orașului Solca în anul 2022.
Sursa: baza de date TEMPO (INS, 1990-2022).

Grupe de vârstă	**Total**		**Masculin**	**Feminin**
	nr. pers.	**% din total**	**nr. pers.**	**nr. pers.**
Toate grupele	**2635**	**100%**	**1298**	**1337**
Tineri (0-14 ani)	458	**17,4%**	231	227
Adulți (15-64 ani)	1782	**67,63%**	900	882

Vârstnici (peste 65 ani)	395	**14.99%**	167	228

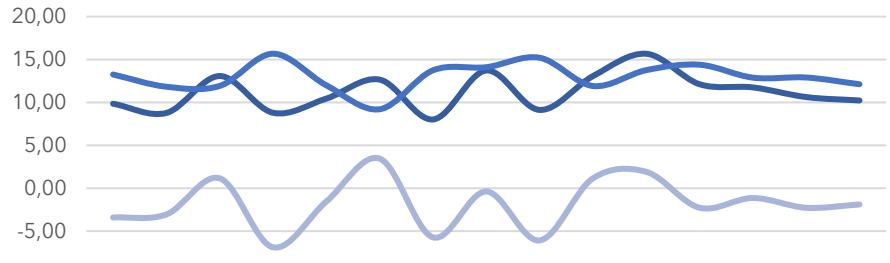
Structura actuală a populației denotă existența unei rezerve demografice moderate care poate contribui la menținerea potențialului endogen al populației, cu condiția diminuării migrației tinerilor și adulților tineri de vârstă fertilă.

Subgrupa de populație feminină cu capacitatea biologică de reproducere (15-49 ani) constituie 47,12% din populația feminină totală, indicând o situație relativ favorabilă, însă grupa de fertilitate maximă (20-29 de ani) deține o pondere de doar 11,3%, având efecte pe termen scurt și mediu asupra natalității.

Indicele de îmbătrânire a populației este subunitar (0,86), indicând o situație satisfăcătoare. Raportul global de dependență a populației inactive (tineri și vârstnici) este de **487‰**, rezultând o sarcină socială moderată asupra populației apte de muncă.

Estimăm că în următorii 20 de ani acești indici se vor modifica, întrucât ponderea vârstnicilor va crește considerabil ca urmare a intrării în rândul vârstnicilor a unui contingent mare de populație adultă din eșalonul superior (grupele actuale 45 – 64 ani), care constituie segmente de populație numeroase.

Bilanțul natural se situează în general în domeniul negativ, cu câteva excepții (anii 2010, 2013, 2017, 2018), valorile acestui indice variind intre 3,45‰ și – 6 ,88‰ în intervalul analizat.



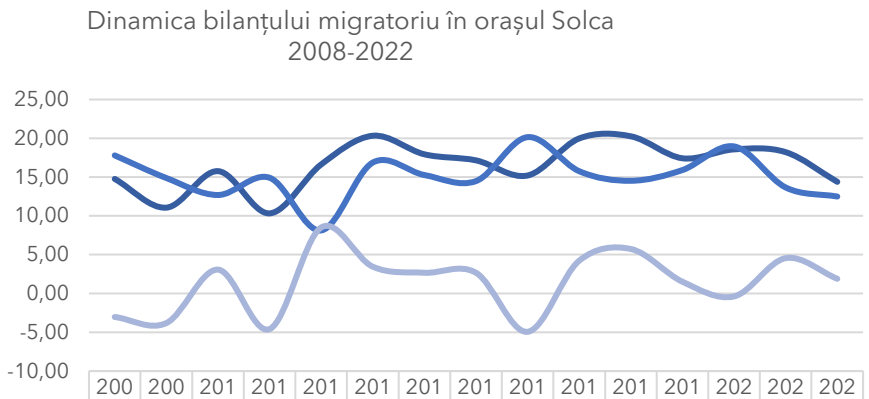
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Natalitate	9,84	8,78	13,08	8,80	10,44	12,66	8,02	13,72	9,13	13,07	15,67	12,12	11,75	10,63	10,22
Mortalitate	13,25	11,83	11,92	15,68	11,99	9,21	13,74	14,11	15,21	11,91	13,76	14,39	12,89	12,90	12,12
Bilant natural	-3,41	-3,05	1,15	-6,88	-1,55	3,45	-5,73	-0,38	-6,08	1,15	1,91	-2,27	-1,14	-2,28	-1,89

Figura nr. 20 - Natalitatea, mortalitatea și bilanțul natural în orașul Solca în perioada 2008-2022.

Sursa: baza de date TEMPO (INS, 1990-2022).

Datele demografice indică faptul că în cei mai mulți ani mortalitatea depășește natalitatea, astfel încât se instalează un deficit natural de populație.

Migrația (conform datelor înregistrate oficial) indică valori similare bilanțului natural care au variat între -4,94‰ și 8,51‰, linia de tendință indicând o oarecare creștere în intervalul 2008 – 2022.



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Imigratie	14,77	11,06	15,77	10,33	16,63	20,33	17,94	17,16	15,21	19,98	20,26	17,42	18,57	18,22	14,39
Emigratie	17,80	14,88	12,69	14,91	8,12	16,88	15,27	14,49	20,15	15,76	14,53	15,91	18,95	13,66	12,50
Bilant migratoriu	-3,03	-3,82	3,08	-4,59	8,51	3,45	2,67	2,67	-4,94	4,23	5,73	1,52	-0,38	4,55	1,89

Figura nr. 21 - *Emigrația, imigrația și bilanțul migratoriu în orașul Solca în perioada 2008-2022.*

Sursa: baza de date TEMPO (INS, 1990-2022).

Ca atare, bilanțul real al dinamicii populației variază în jurul valorii de 0‰ între anii 2008 – 2022, reflectându-se într-o stagnare a efectivului total de populație. Trebuie menționat faptul că datele statistice disponibile (colectate de INS) privind mișcarea migratorie a populației nu reflectă în totalitate realitatea, cifrele fiind de regulă subevaluate (parțiale).

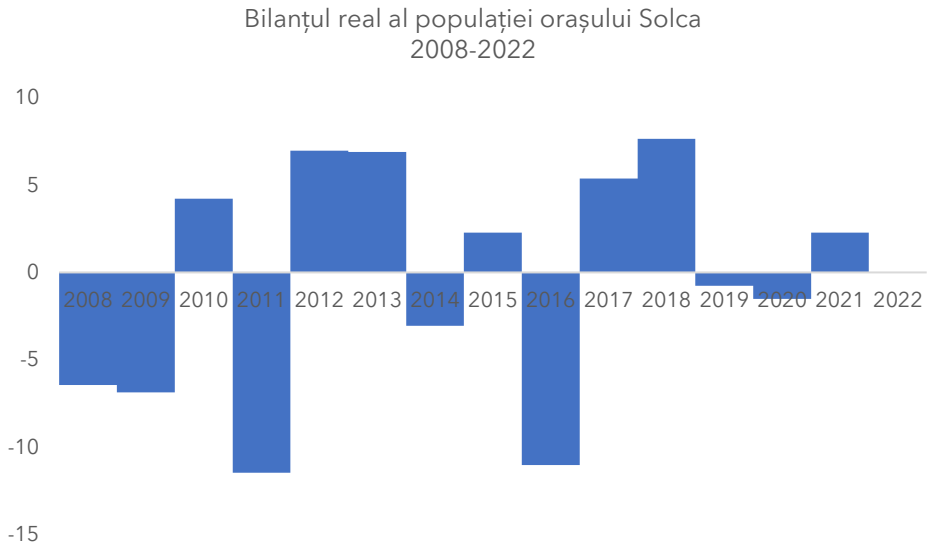


Figura nr. 22 - Bilanțul real al populației orașului Solca în perioada 2008-2022.

Sursa: baza de date TEMPO (INS, 1990-2022).

Sub aspectul structurii etnice, populația orașului Solca s-a modificat substanțial în ultimul secol în sensul omogenizării: de la 63% români și restul alte etnii (26,5% germani, 3% polonezi, 7% evrei) în anul 1930 la cca. 96% români și 1,4% romi, 0,6% germani în 2011.

O evoluție similară a fost observată și pentru structura confesională: de la 61% ortodocși (la care se adăugau 30,5% catolici, 7% mozaici și restul alte religii) în 1930 la 87,5% ortodocși, 2,5% catolici, 5,3% penticostali și restul alte religii în 2011. Lăcașurile de cult din orașul Solca se împart proporțional cu ponderea credincioșilor din cele 3 confesiuni principale din oraș astfel:

Lăcașuri de cult pentru ortodocși:

- Biserica ortodoxă cu hramul „Sfinții Apostoli Petru și Pavel" (Mănăstirea Solca) – monument istoric ctitorit de domnitorul Ștefan Tomșa al II-lea în perioada 1612 – 1622";

Lăcașuri de cult pentru catolici:

- Biserica Romano – Catolică „Sfântul Mihail"- construită în jurul anului 1868 de comunitatea de catolici germani din oraș.

Lăcașuri de cult pentru penticostali:

- Biserica penticostală

Lăcașuri de cult pentru adventiști:

- Biserica Adventistă;
- Biserica Adventistă de Ziua a Șaptea Solca.

În ceea ce privește resursele de forță de muncă, raportul de substituție a populației, care evaluează disponibilul actual și viitor de resurse umane, arată o reducere accentuată pe parcursul ultimilor 15 ani, de la 158,3% în 2007 până la 120,2% în 2022, indicând dificultăți în înlocuirea forței de muncă, mai ales dacă se va menține tendința de migrație a populației tinere (care este doar parțial reflectată de datele statistice oficiale).

Tabelul nr. 4 - Dinamica raportului de substituție a populației apte de muncă în orașul Solca în perioada 2007-2022. Sursa: baza de date TEMPO (INS, 1990-2022).

Anul	Grupa de vârstă 15-24 ani	Grupa de vârstă 55-64 ani	Raport de substituție (%)
2007	418	264	158.3
2022	**339**	**282**	**120.2**

2.5 Contextul economic

Atât Strategia de dezvoltare economică și socială a orașului Solca în perioada 2013 – 2023, cât și alte studii realizate în această zonă în perioada postdecembristă atestă faptul că activitățile care compun spectrul economic al acestui oraș sunt puțin diversificate și sunt specifice mai degrabă unei unități administrative rurale.

Din perspectiva tipologiei structurii ocupaționale a populației, studiul publicat de Tudora (2010) arată că orașul Solca se numără printre localitățile cu o structură echilibrată a populației active pe cele trei sectoare ale economiei, având mai puțin de 50% activi antrenați în sectorul primar.

Dacă în anii 1930 activitățile de prelucrare/industriale cuprindeau o paletă relativ diversificată de unități (fabrica de bere, 3 fabrici de cherestea, 1 fabrică de cărămidă, 1 abator, la care se adăugau ateliere de fierărie, tâmplărie, rotărie, cizmărie etc.), în anii 2000 în Solca mai funcționa fabrica de bere (închisă în 2004), 2 unități de prelucrare a lemnului și o unitate de panificație.

În prezent sectorul industrial este practic absent, cu excepția unor unități care se axează pe exploatarea și prelucrarea (primară) a lemnului, având în vedere abundența fondului forestier care ocupă cca. ¾ din suprafața totală a UAT.

Conform portalului „topfirme.com", în orașul Solca sunt înregistrate **174 de unități economice**, cu un total de **162 angajați**.

În ordinea cifrei de afaceri realizate în anul 2021, sunt listați primii 13 agenți economici din localitate care înregistrează cifre de afaceri de peste 100.000 lei anual:

Tabelul nr. 5 - Principalii agenți economici care funcționează în orașul Solca (2021) după cifra de afaceri și domeniul de activitate. Sursa: date culese de pe portalul topfirme.ro.

Nr.	Denumire	Cifra de afaceri	Cod CAEN	Domeniu de activitate
1.	LPD TRANSPORT SRL	1.8 mil. lei	4941	Transporturi rutiere de mărfuri
2.	TRICOTEX ANTILOPA SRL	1.6 mil. lei	5510	Hoteluri și alte facilități de cazare similare
3.	PANAP SRL	1.2 mil. lei	4939	Alte transporturi terestre de călători n.c.a
4.	NOVA STEEL GOLD SRL	850.000 lei	4673	Comerț cu ridicata al materialului lemnos și al materialelor de construcții și echipamentelor sanitare
5.	NOVA STEEL ROOFS SRL	555.000 lei	4673	Comerț cu ridicata al materialului

				lemnos și al materialelor de construcții și echipamentelor sanitare
6.	SOLCA EDILE SRL	450.000 lei	4120	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale si nerezidențiale
7.	WINNING PRODUCTS SRL	295.000 lei	4791	Comerț cu amănuntul prin intermediul caselor de comenzi sau prin Internet
8.	FARMASTEF CORA SRL	260.000 lei	220	Exploatare forestieră
9.	TECH MARKETING SRL	205.000 lei	7311	Activități ale agențiilor de publicitate
10.	RAMSOR COM SRL	190.000 lei	1610	Tăierea și rindeluirea lemnului
11.	GEOBIA HOLZ SRL	160.000 lei	1610	Tăierea și rindeluirea lemnului
12.	CUZIFLOR EXPERT SRL	103.000 lei	7112	Activități de inginerie și consultanță tehnică legate de acestea
13.	MARTIST DESIGN SRL	102.000 lei	7410	Activități de design specializat

Conform datelor disponibile, agenții economici care își desfășoară activitatea în orașul Solca au ca obiect de activitate în principal activitățile terțiare:

- transporturi rutiere de marfă și călători – 2 din primii 3 agenți economici în funcție de cifra de afaceri;
- 1 unitate turistică „Hanul Solca" (inactiv, la data prezentei, pentru lucrări de execuție de reabilitare);
- activități de inginerie și consultanță tehnică, design, marketing și publicitate;
- comerțul cu ridicata al materialelor de construcții și comerț cu amănuntul;

La acestea se adaugă exploatarea forestieră și rindeluirea materialului lemnos (3 agenți economici), și lucrările de construcții ale clădirilor rezidențiale și nerezidențiale (1 unitate).

Turismul constituie un domeniu care dispune de un potențial considerabil de dezvoltare, însă acest potențial este valorificat la un nivel neglijabil, mult mai redus chiar comparativ cu secolele XIX – XX, când Solca reprezenta un centru recunoscut de turism, agrement și restabilirea sănătății. Nu am putut identifica nici o cauză obiectivă pentru acest nivel de subdezvoltare a turismului într-o zonă cu tradiție în acest domeniu.

Activitățile sectorului primar constituie în continuare principalele activități productive pe care le desfășoară locuitorii orașului Solca, fiind vizate atât creșterea animalelor (pe seama fondului pastoral) și cultura plantelor, cât și silvicultura și exploatarea lemnului.

Zootehnia are ca suport fondul pastoral (pășuni) terenurile ca produc plante de nutreț (fânețe), și se axează în principal pe creșterea bovinelor, porcinelor, ovinelor și caprinelor, la care se adaugă cabalinele și păsările de curte, dar și apicultura.

Cultura plantelor are ca suport fondul funciar cu folosință agricolă (arabil) care constituie doar 7,7% din suprafața totală a UAT, însă produce cartof, cereale pentru boabe, legume, plante furajere și alte culturi, care susțin consumul local al populației și zootehnia.

Conform Strategiei de dezvoltare economică și socială a orașului Solca în perioada 2013 – 2023, din anul 2011 s-au înființat două asociații: Asociația Utilizatorilor de Pășune „Chiliuța" și Asociația „Cetina", însă nu este clar în ce măsură aceste forme de asociere contribuie semnificativ la eficientizarea și creșterea productivității activităților agricole.

În general activitățile agricole se realizează în microexploatații individuale, caracteristice pentru această zonă a Bucovinei, însă procesarea materiilor prime provenite din cultura plantelor și creșterea animalelor are o pondere redusă în cadrul economiei locale, în pofida potențialului existent.

Profilul economic al orașului Solca este definit în continuare într-o măsură considerabilă de activitățile agricole, în pofida statutului urban al localității, care ar impune diversificarea activităților economice în direcția terțiarizării (mai ales prin dezvoltarea serviciilor de turism și agrement) și promovării industriilor prelucrătoare care să valorifice resursele locale (agroalimentare, masă lemnoasă, alte categorii de resurse forestiere).

2.6 Istoric al dimensiunii culturale

Teritoriul urban al orașului Solca aparține extremității vestice a Podișului Sucevei, unei zone care pătrunde între două culmi ale Obcinei Mari, căpătând în acest fel un aspect depresionar. Altitudinea de 520 m a depresiunii se ridică brusc spre vest, unde se găsește un deal al cărui nume are o rezonanță istorică – Dealul lui Vodă.

Legenda spune că „Ștefan cel Mare, domnul Moldovei, în clipele sale de răgaz, s-ar fi suit deseori pe această culme". Tot spre vest, după mai multe culmi împădurite, întâlnim o grupare de stânci golașe, intrate în tradiția locului sub numele de Pietrele Muierilor. Aici găseau adăpost sigur femeile și copiii locuitorilor din împrejurimi în timpul invaziilor tătarilor și în vremurile mai noi, muierile tovarășilor renumitului haiduc Ion Darie când acesta mergea la prădăciuni. Spre sud se vede înălțându-se semeț un alt pisc, Pinul Mare, din care se desprinde o culme care după ce coboară până aproape de nivelul depresiunii se înalță din nou la marginea de est a localității într-un deal numit Dealul Lupului (507,5 m). Dealul Lupului își pierde domol înălțimea spre centrul comunei Poieni și zona depresionară a Solcii și brusc spre localitatea Arbore.

2.6 Dimensiunea culturală a tranziției de la sat la oraș

Orașul Solca s-a constituit și dezvoltat pe valea cursului mijlociu a râului cu același nume. Este un fapt evident că denumirea apei curgătoare sugerează prezența izvoarelor sărate. În această zonă a saliferului Carpaților Orientali numele de râuri care redau compoziția chimică a apei sunt frecvente (Sărata, Slătioara, Soloneț, etc.). Importanța sării în aceste locuri este foarte mare, de prezența ei fiind legate și începuturile existenței omului pe aceste meleaguri. Vestigiile arheologice descoperite în zonă atestă existența unor așezări umane din perioada culturii Criș din neoliticul timpuriu (mil. V î.e.n.). Prima atestare documentară a satului Solca datează din 15 ianuarie 1418 dintr-un document al lui Alexandru cel Bun emis la Baia.

Ca orice comunitate umană și cea din Solca își are suportul în existența unei activități economice care a asigurat oamenilor de aici cele necesare traiului. De-a lungul timpului, alături de agricultură, s-au dezvoltat meșteșugurile și comerțul, apoi industria și serviciile. Amplificarea vieții economice avea să ducă la declararea satului Solca, mai întâi ca târg, în anul 1869, și apoi ca oraș, în anul 1926.

Dacă în perioada interbelică Solca a continuat să se dezvolte ca o renumită stațiune balneo-climaterică, după război importanța ei ca așezare urbană și ca stațiune aproape că a dispărut. O anumită izolare a așezării față de principalele căi de comunicație, diminuarea rolului orașului Solca în organizarea administrativ teritorială, dezvoltarea economico-socială marcată de experiențele postbelice sunt unele dintre cauzele care au contribuit la această situație.

2.7 Importanța culturii ca vector al dezvoltării durabile în orașele mici

Cultura este atât un motor, cât și un vector de dezvoltare durabilă. Dezvoltarea durabilă devine un element esențial al politicii economice și sociale a orașelor mici, iar considerarea culturii ca pilon autonom în cadrul acesteia ar trebui să fie o practică obișnuită. Există o legătură naturală între cultură și toate celelalte sectoare ale dezvoltării durabile. În mod similar, o politică culturală puternică are un impact pozitiv asupra altor inițiative publice și private.[22]. În Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă, cultura este menționată în contextul obiectivelor dezvoltării durabile, sub aspectul a două dimensiuni diferite[23]:

- dimensiune transversală în relație cu educația, securitatea alimentară, mediul, creșterea economică, modelele durabile de consum și de producție, societățile pașnice și favorabile incluziunii;
- dimensiune verticală, în contextul dezvoltării orașelor și comunităților durabile.

[22] Comitetul Economic și Social European, Cultură, orașe și identitate în Europa
[23] Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

Patrimoniul cultural al fiecărui oraș este o resursă valoroasă în domeniul turismului, educației, ocupării forței de muncă și dezvoltării durabile. Turismul cultural durabil este o parte esențială a documentelor strategice, în acest caz a planului de mobilitate urbană durabilă al orașului Solca.

Promovarea schimbului cultural în vederea creșterii mobilității este considerată importantă pentru stimularea identității europene care transcende etichetele naționale. Orașele caută oportunități de extindere a cooperării, sunt perfect în măsură să facă acest lucru.

Orașele mici, ca Solca trebuie abilitate să își regândească politicile, având cultura ca punct de plecare. Strategiile de regenerare ar trebui să vizeze refocalizarea pe comunitățile periferice, prin inversarea geografiei sociale a orașelor. Securitatea ar fi consolidată prin încurajarea utilizării creative a spațiilor publice pentru dialog. Clădirile culturale pot juca un rol major în acest sens dacă sunt spații de întâlnire deschise, primitoare și naturale.

Nevoile identificate în domeniul cultural trebuie să fie parte integrată a analizei situației existente pentru elaborarea Planului de mobilitate urbană. Unul dintre obiectivele culturale ale orașului Solca fiind valorificarea înțeleaptă a tradițiilor culturale și specificului local.

Dincolo de impactul său financiar impresionant, cultura este valoroasă din perspectiva posibilităților de expresie umană, care transcend beneficiul economic. Această valoare nu este neglijabilă și este din ce în ce mai utilă economiilor a căror bază de resurse naturale se află în scădere și sectorului manufacturier. Cultura impulsionează turismul și oferă, de asemenea, elementul catalizator în jurul căruia se pot cristaliza și dezvolta alte sectoare ale serviciilor. Cultura este un instrument de reconversie a orașelor, pentru a le ajuta să se reinventeze ca centre dinamice și atractive. Orașul Solca trebuie să utilizeze cultura ca sursă a avantajului competitiv la nivel local, regional, european și chiar internațional. Cultura poate fi folosită de orașele mai mici ca Solca pentru a atrage asupra lor atenția, permițându-le să își promoveze energia și personalitatea.

2.8 Personalități culturale ale orașului Solca

Din matca acestei așezări, s-au ridicat mari personalități ale vieții culturale și literare precum: I.E. Torouțiu (1888 – 1953) și Victor Vasilescu (1851 – 1938).

I.E. Torouțiu a fost istoric literar editor, memorialist, traducător, pasionat al documentelor literare și a adunat în cele 13 tomuri de studii și documente literare corespondența junimiștilor, apoi a semănătoriștilor, însoțite de explicații, traduceri și indici. Lucrarea sa e indispensabilă istoriei literare. Cele 13 volume editate de el sunt un monument al culturii române „Hurmuzachele nostru cultural" cum zicea Leca Morariu. Alte scrieri ale sale sunt: Modernismul – 1926, Heinrich Heine și Heinismul în literatura română – 1930 Pagini de istorie și critică literară – 1936, etc.

Victor Vasilescu a fost avocat, muzician, compozitor și dirijor. La Cernăuți, în cadrul societății Arboroasa a dirijat corul societății alături de Ciprian Porumbescu. A activat apoi în cadrul societății ASTRA și JUNIMEA în perioada 1877 – 1887 și mai ales din anul 1881 în Societatea ARMONIA, al cărui membru fondator a fost alături de alții. Aici a găsit mediul prielnic activitatea artistică a lui Victor Vasilescu, care a condus corul Societății, a compus, tradus și adaptat piese muzicale din repertoriul clasicilor universali.

Prin creațiile sale muzicale el a militat pentru ridicarea nivelului cultural al publicului, ținând trează conștiința națională în acest colț de țară.

În general viața culturală a orașului este mereu vie, punându-se un mare accent pe punerea în valoare a tradițiilor și obiceiurilor populare.

2.9 Tradiții și meșteșuguri locale în orașul Solca

În orașul Solca se desfășoară următoarele activități tradiționale: agricultura și creșterea animalelor, încondeierea ouălor, cusut, țesut, broderie, prelucrarea lemnului, sculptură, tâmplărie; tradiții și obiceiuri folclorice (Crăciunul, Anul Nou, Urături la plug, Boboteaza).

Există ateliere pentru formarea deprinderilor de viață (tâmplărie-sculptură), ce funcționează pe lângă Centrul de Plasament „Mihail și Gavril" Solca, coordonate de Direcția de Asistență Socială și Protecția Copilului Suceava și Școala de Artă Populară Suceava – meșteșugul prelucrării lemnului, coordonată de Școala de Artă Populară Suceava.

Orașul Solca își etalează principalele sale obiective turistice într-un cadru arhitectonic aparte, ceea ce a făcut ca Solca să capete faima unei așezări urbane pitorești. Spre centru converg toate căile de acces din și spre oraș, astfel încât, din orice direcție s-ar ajunge la Solca, obiectivele turistice se află în calea vizitatorului.

Dintre monumentele naturii care merită să fie amintite, sunt în primul rând „Pietrele Muierilor", o grupare de stânci la o înălțime de 975 metri, de pe vârful cărora se deschide o panoramă admirabilă. Obiectivul este amplasat la circa 9 km de localitate, din str. Gheorghe Doja, continuând drumul forestier și poteca pe încă 3 km.

Orașul Solca dispune de aproximativ 24 ha de spații verzi și zone cu plantații arboricole speciale, cuprinzând parcuri, spații de agrement, grădini de vară, etc. Un loc principal de agrement sportiv îl constituie Stadionul Solca, situat pe strada Victor Vasilescu.

Parcul natural din Solca (Parcul Balnear), în suprafață de 12 ha, cu alei îmbelșugate cu verdeață, care continuă pădurile de conifere, a fost foarte apreciat pentru originalitatea lui de localnici și de turiștii străini, fiind un minunat loc de odihnă și recreere.

În centru, privirea îți este atrasă de frumosul parc – Parcul Central, care constituie o zonă de agrement, nu numai pentru localnici, ci și pentru vizitatori. Aleile sale îngrijite, mărginite de arbori falnici, rondurile de flori, armonia culorilor și liniștea sunt câteva din atributele parcului.

Condițiile microclimatice, aerul curat lipsit de curenți, variații dintre temperaturile diurne și nocturne, cerul aproape lipsit de nebulozități, senin și însorit în majoritatea anului, izvoarele de apă minerală, poluarea industrială inexistentă, altitudinea potrivită pentru tratarea diverselor boli, favorizează localitatea Solca, oferindu-i calitățile unei stațiuni balneoclimaterice.

Orașul Solca se află de asemenea pe circuitul județean al renumitelor mănăstiri bucovinene: Voroneț, Humor, Moldovița, Sucevița, Arbore, Putna. Acest fapt poate contribui la o dezvoltare intensivă a turismului religios în regiune, orașul putând fi un centru de plecare în excursii de zi la toate mănăstirile din Bucovina.

Locuri simbolice ale orașului:

- Biserica ortodoxă cu hramul „Sfinții Apostoli Petru și Pavel" (Mănăstirea Solca) – monument istoric ctitorit de domnitorul Ștefan Tomșa al II-lea în perioada 1612-1622";
- Biserica Romano – Catolică „Sfântul Mihail" – construită în jurul anului 1868 de comunitatea de catolici germani din oraș;
- Casa Muzeu „Saveta Cotrubaș" construită în secolul al XVII-lea și deschisă publicului în 1971;
- Fabrica de bere Solca – inaugurată în anul 1810. În prezent fabrica nu mai funcționează, iar clădirile și instalațiile, considerate monumente de patrimoniu, sunt parțial distruse;
- Clădirile fostului Sanatoriu „Dr. Poras" – clădiri monument istoric, construite în secolul al XIX-lea;
- Parcul balnear al stațiunii balneoclimaterice (Grădina de Vară);
- Parcul central al orașului;
- Monumentul eroilor;
- Pietrele muierii – forme naturale situate în munții Obcina Mare, în apropiere de oraș;
- Slatina mare – exploatare neolitică a sării la circa 3 km nord de localitate.

De ce sunt importante cultura și turismul în realizarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă?

Un plan de mobilitate urbană durabilă inspiră o cultură a colaborării în planificare între diferite domenii și sectoare ale politicilor și între diferite niveluri de guvernare în cadrul „orașul în funcțiune". Această cultură susține găsirea unor soluții care să reflecte caracterul de sistem conectat al mobilității urbane.

Rezultatul planificării continue a mobilității urbane durabile este o viziune comună specifică unei noi culturi a mobilității: o viziune cu care sunt de acord grupurile politice majore și care este împărtășită de către instituțiile și cetățenii unei societăți urbane, o viziune care transcende ciclurile electorale și care poate include și elemente mai puțin atractive, atunci când acestea oferă beneficii pe termen lung.

Unul dintre obiectivele PMUD este consolidarea vitalității societății civile și cultural politice locale. Viziunea în cadrul PMUD este formată în funcție de contextul local și cultura planificării. [24] Dintre obiectivele PMUD în termeni de turism și cultură se remarcă:

- Încurajarea mijloacelor alternative de mobilitate ce contribuie și la sporirea atractivității zonei prin facilitarea accesului la obiective turistice, culturale, istorice sau de agrement;
- Vizibilitatea elementelor de signalistică urbană (incluzând pe cele informative către principalele obiective turistice și culturale, dar și administrative);
- Realizarea unui plan de regenerare (Planul de Regenerare urbană sau P.U.Z. Zonă Centrală Protejată) care să transforme spațiul actualmente intens circulat într-un pol central cu valențe culturale, de loisir, economice, turistice, prietenoase cu pietonii.

Definirea zonei de studiu

Zona de studiu cuprinde UAT Solca, UAT Marginea, UAT Arbore și UAT Cacica deoarece s-au identificat, în etapa de colectare date, faptul că o parte din factorii care determină valori de trafic la nivelul tramei stradale sunt din localitățile învecinate.

2.10 Realizarea procesului de colectare a datelor

Procesul de colectare al datelor reprezintă colectarea de informații privind fluxurile de trafic, cererea de transport public, aspectul și starea rețelei de transport existente, previziuni economice, previziuni demografice etc.

2.11 Procesul de centralizare și analiză a datelor

Se are în vedere suprapunerea diferitelor paliere de analiză pentru identificarea disfuncțiilor în plan spațial-configurativ, cu precădere la nivelul tramei stradale existente și reglementate prin documentația de urbanism P.U.G. Solca. O altă etapă de analiză a avut ca scop identificarea potențialului în plan economic, educațional și administrativ considerate motoarele de reorganizare a teritoriului în vederea atingerii obiectivelor specifice pentru orașul Solca. Pornind de la principiul „bune practici", odată identificate aceste aspecte de potențial și suprapuse peste disfuncțiile la nivel teritorial, activitatea de analiză poate fi finalizată corect și coerent existând trasabilitate între proiectele implementare sau în curs de implementare și viitoarele proiecte propuse prin PMUD, SDT și documentația de urbanism P.U.G. Solca, actualizat.

În elaborarea documentului se vor respecta o serie de principii de abordare:

- lucrul într-o echipă pluridisciplinară: în acest sens echipa de proiect cuprinde specialiști cu experiență din domeniul urbanismului și arhitecturii și economiei;
- consultarea specialiștilor din domeniu: se vor realiza consultări cu alți specialiști cu experiență din afara echipei de lucru, reprezentanți ai unor organizații profesionale sau din administrație (alte asociații ale autorităților locale), reprezentanți ai ADR Nord – Est;
- consultarea reprezentanților administrației publice centrale și locale pe parcursul elaborării, pentru a putea adapta propunerile la condițiile reale și cerințele specifice.

Metoda de abordare în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă va urmări două planuri:

- un plan analitic care evaluează schimbările de ordin legislativ privind sistemul de așezări din România precum și cele care țin de evoluția reală a acestora sub aspect economic, social, cultural de echipare etc.;
- un plan conceptual și prospectiv privind modul de structurare/restructurare a sistemului de așezări și reconfigurarea cadrului legislativ/normativ necesar.

Metodele de lucru vor consta în principal în:

- analize și sinteze documentare;
- analiza cadrului legislativ;

[24] ELTIS, Orientări. Dezvoltarea şi implementarea unui plan sustenabil de mobilitate urbană, 2014

- analize și prelucrări date statistice;
- reprezentări, analize și interpretări grafice;
- consultări și discuții cu specialiști în domeniu.

Realizarea prezentului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă abordează o serie de provocări care reies atât din politica de mobilitate a orașului, cât și din dinamica dintre actorii implicați:

- Provocarea legată de coeziunea teritorială: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă face față provocărilor dezvoltării infrastructurii de transport și mobilitate. Politica de mobilitate este concepută în concordanță cu domeniile prioritare de intervenție ale comunității și ale autorităților;
- Planul de mobilitate este elaborat în spiritul protecției mediului și conservării patrimoniului natural, accent punându-se pe crearea traseelor pietonale și reorganizarea circulațiilor, astfel încât calitatea mediului să crească;
- Dezvoltarea intermodalității este fundamentală pentru eficiența politicilor de transport și mobilitate, indiferent dacă se referă la bunuri, mărfuri sau călători. Prin planul de mobilitate sunt propuse măsuri privind implementarea nodurilor intermodale, a punctelor „Park and ride", „bike and ride", dar și a zonelor destinate circulației exclusive a pietonilor prin traseele pietonale propuse.

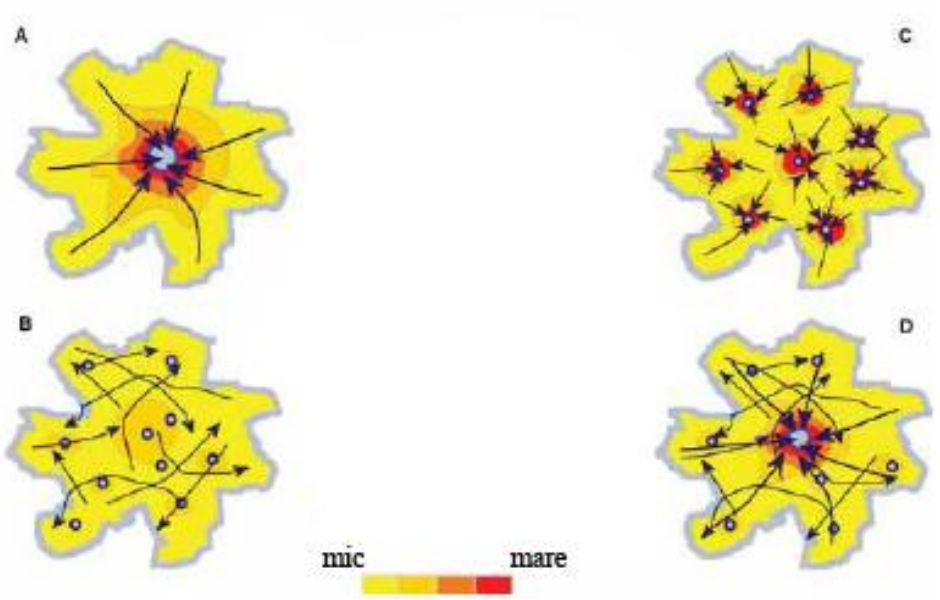


Figura nr. 23 – Structuri spațiale urbane[25]

Notă: Structura orașului ar trebui să fie conștientizată și însușită de către comunitate. Amploarea deciziei comunității, în luarea deciziilor privind dezvoltarea urbană (pe orizontală sau verticală) și diminuarea intensității factorilor externi de a modifica structura altfel decât cea aleasă și stabilită de către comunitate. Un oraș, în funcție de suprafață și număr de populație va fi întotdeauna subordonat altei localități care îndeplinește mai multe funcții. De aceea, identitatea locală trebuie conservată și utilizată încă din etapa de elaborare a proiectului de urbanism. Exemplul A–modelul clasic de oraș monocentric. Funcțiunile sunt grupate în jurului unui nucleu central unde densitatea volumetrică este ridicată dar și interesul, de a utiliza spațiile publice din zona centrală, este ridicat. Exemplul B–modelul orașului policentric. Nu există un centru dominant, funcțiunile „publice" sunt distribuite uniform, în baza instrumentelor de planificare. Spațiile publice sunt utilizate ca și dotare de proximitate, posibil a nu mai determina creșterea valorilor de trafic. Exemplul C– modelul „orașe satelit". Aceste localități sunt grupate la nivelul unei zone funcționale în cadrul căreia pot fi dezvoltate, cu ușurință, modele inovative de transport alternativ (sisteme integrate pentru piste de biciclete) pentru un acces facil la locul de muncă sau locuință. Exemplul D–modelul „orașul compozit". Este o localitate alcătuită dintr-un sistem mixt de modele, unde există un centru dominant dar și subcentre de deservire a zonelor rezidențiale. Este modelul cel mai complex de gestionat la nivel de planificare strategic–teritorială din punct de vedere urbanistic.

[25] (Alain Bertaud, pag. 26), schema modificată și adaptată

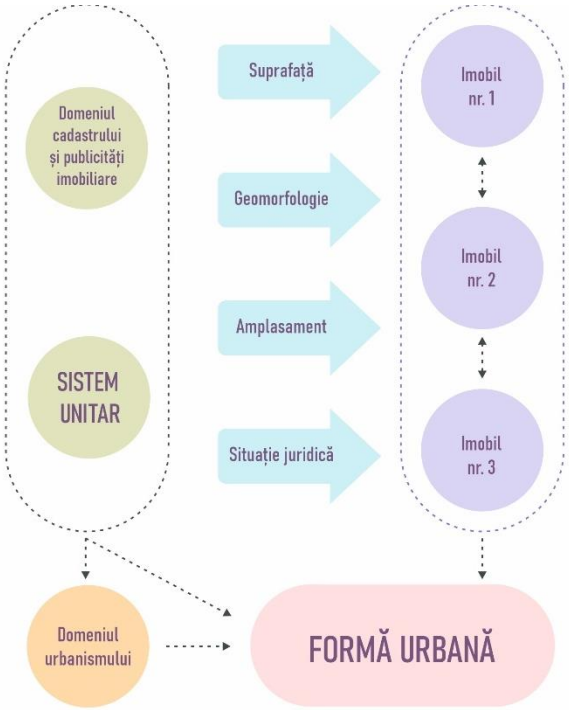
Având în vedere faptul că spațiile nu au aceeași destinație sau funcție, planul de mobilitate permite reechilibrarea gradului de utilizare a drumurilor publice prin ierarhizarea zonelor de intervenție, pornind de la centrul istoric, zona centrală și până la punctele de penetrație în oraș. Planul de mobilitate urbană durabilă al orașului Solca este mai întâi de toate:

- Un proiect strategic și unificator;
- Un instrument de dialog:
  - între parteneri;
  - între populație și utilizatori;
- Un instrument de acțiune:
  - în ceea ce privește eficiența mobilității pe termen scurt și mediu;
  - educarea populației în spiritul și convenienta stabilită prin acest document;
  - în ceea ce privește perspectiva pe termen mediu pentru următorii 10 ani și perspectiva de dezvoltare durabilă pentru următorii 25 de ani.

Rețeaua stradală

2.12 Spații publice, spații verzi și spații de agrement

Conform OUG nr. 114/2007 (pentru modificarea și completarea Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului), autoritățile administrației publice locale au obligația de a asigura, din terenul intravilan, o suprafață plantată de minimum 26 mp/locuitor. Situația existentă indică o suprafață de spațiu verde de 45,34 ha[26], ceea de reprezintă un procent de aproximativ 12,90% din suprafața totală aflată în intravilan, iar această cifră dacă este raportată la numărul de locuitori, rezultă că suprafața de spațiu verde este de cca. 171,43 mp/locuitor. UAT Solca nu are un registru de spații verzi și nici un sistem integrat de spații verzi, agrement și spații publice pietonale de loisir și socializare. Caracteristica generală este dată de peisajul și comportamentul social, la nivel de comunitate, specific zonelor rurale. Identitatea locului este definită, fără să existe un management, în acest sens, de cultura și obiceiurile specifice zonei (locuire, activități agricole, industrie ușoară, etc.).



- Spațiile publice sunt esențiale în identificarea și definirea formei urbane. Forma urbană, așa cum peisajul natural, cultural și construit reprezintă modelul de „stabilizare" a identității locale, are rolul de a sprijini viziunea de dezvoltare urbană din punct de vedere compozițional.

[26] Conform documentației de urbanism P.U.G. aprobată în anul 2001, prelungit în anul 2019.

2.13 Parcul auto

Mobilitatea la nivelul UAT Solca este caracterizată, în principal, de obișnuința utilizatorilor de a se deplasa cu mijloacele proprii – autoturism. În acest sens, este necesar a se evidenția date statistice ale parcul auto, în special autovehicule ale persoanelor fizice, care reprezintă 94% dintre vehiculele înregistrate la nivelul Primăriei orașului Solca, la sfârșitul anului 2022.

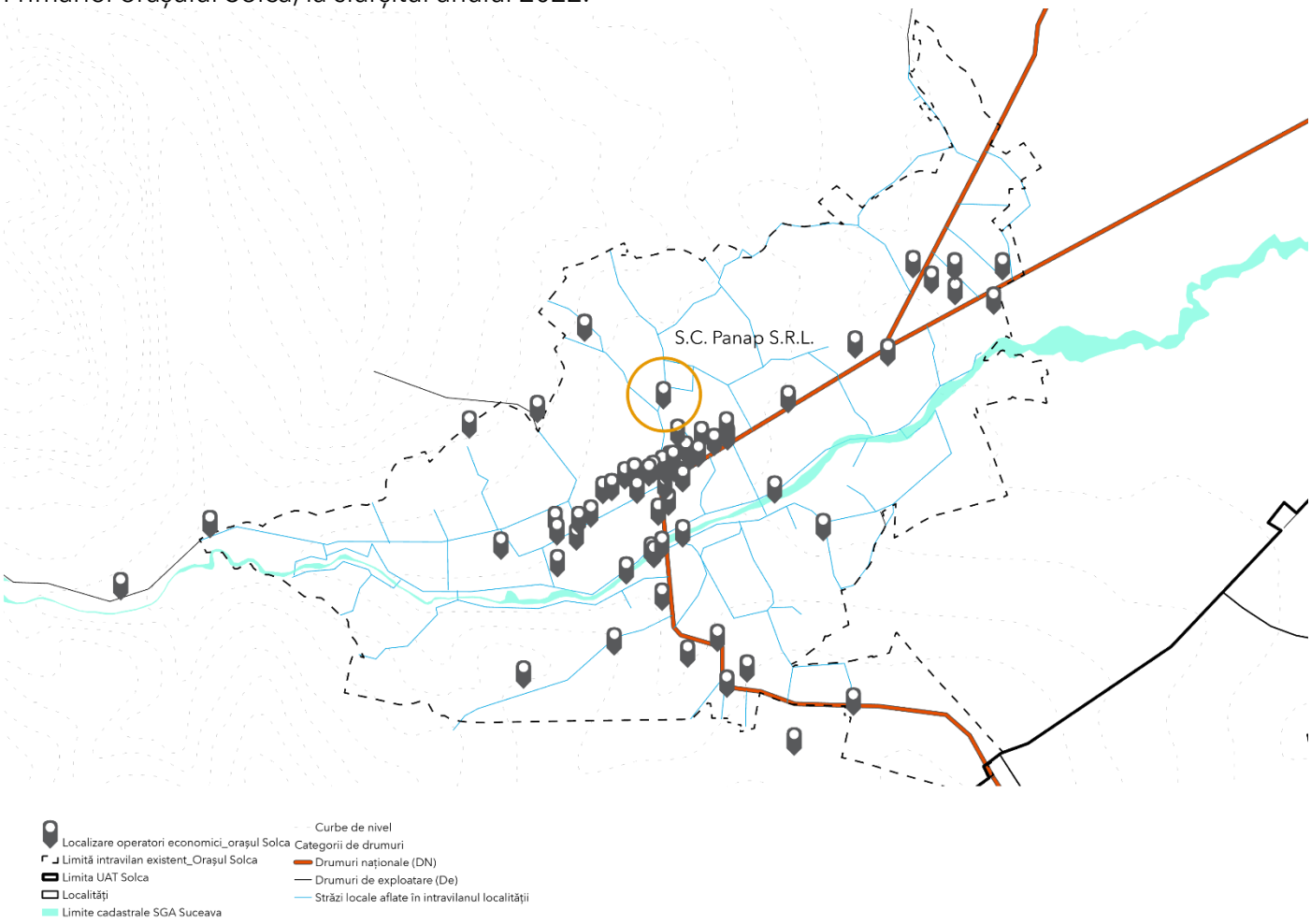


Figura nr. 24 – Reprezentare grafică și localizarea operatorilor economici principali
Sursa: autor

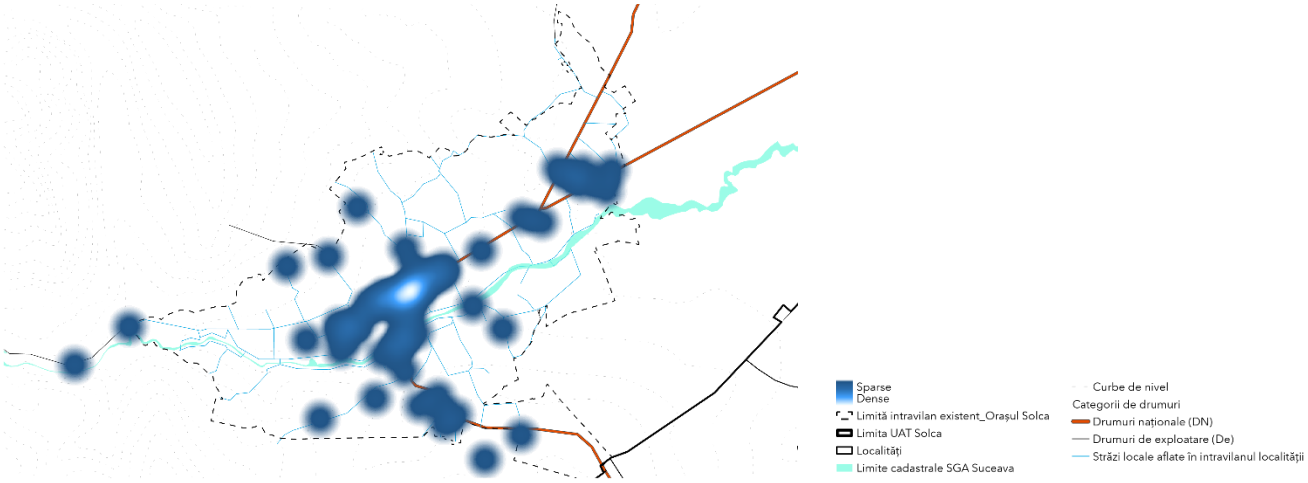


Figura nr. 25 – Densitatea spațială a autovehiculelor la nivelul UAT Solca[27]
Sursa: autor

Notă: Se observă din figura nr. 25 o distribuire aproape uniformă a operatorilor economici la nivelul UAT-ului, în zona centrală a orașului (cu acces direct la strada Tomșa Vodă și strada Republicii), cu mici amplitudini în zona de sud a orașului.

[27] Sursa de date informaționale – Primăria orașului Solca, pentru anul 2023

La nivelul anului 2023 au fost identificate, în baza de date, 898 de autoturisme din care 109 proprietate privată a persoanelor juridice și 789 autoturisme persoane fizice, majoritatea având anul de fabricație din perioada 2010 – 2014 și capacitate cilindrică cuprinsă între 1560 și 1968 cm^3.

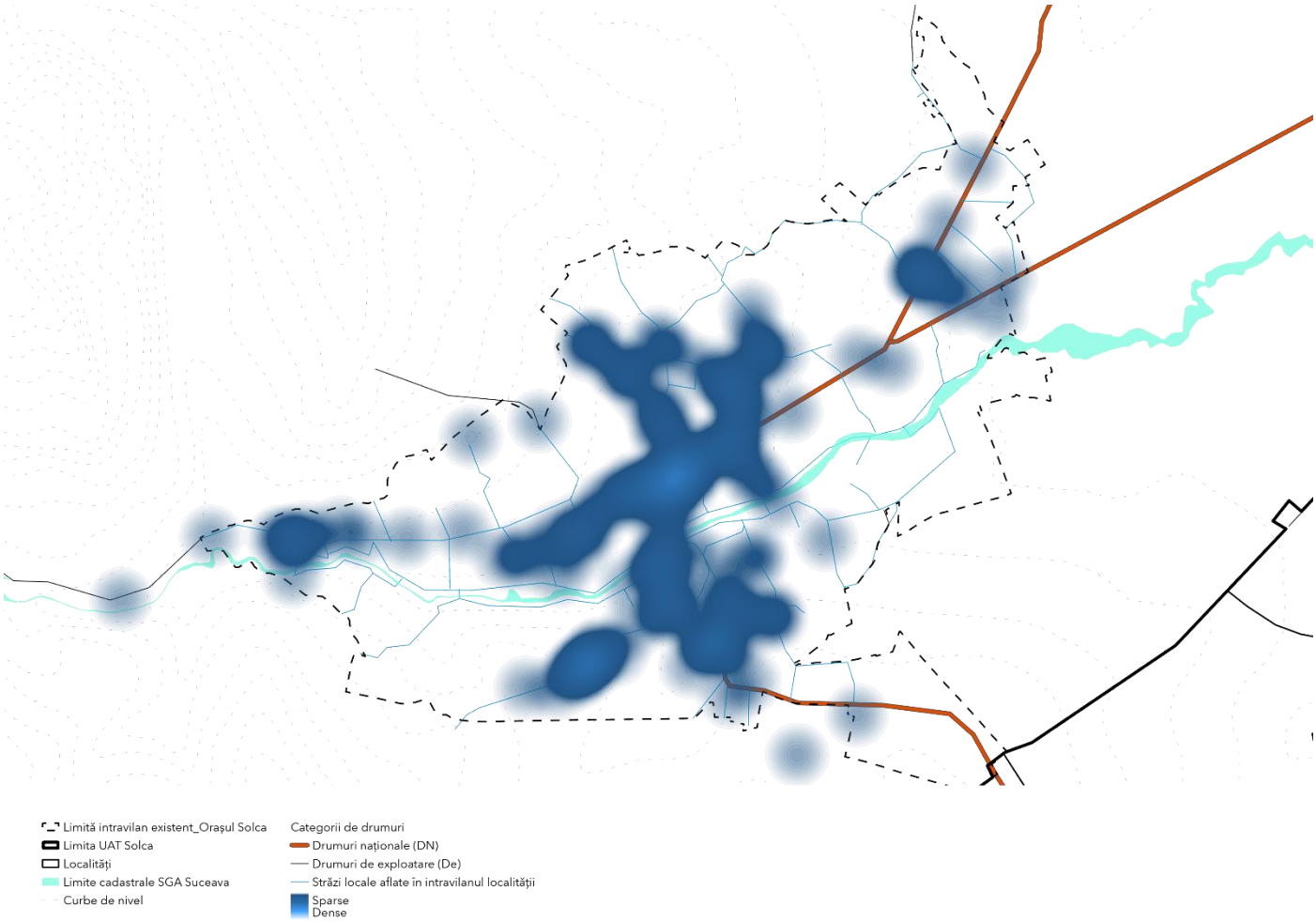


Figura nr. 26 – Distribuirea spațială a vehiculelor la nivelul orașului Solca
Sursa: Taxe și impozite Primăria orașului Solca

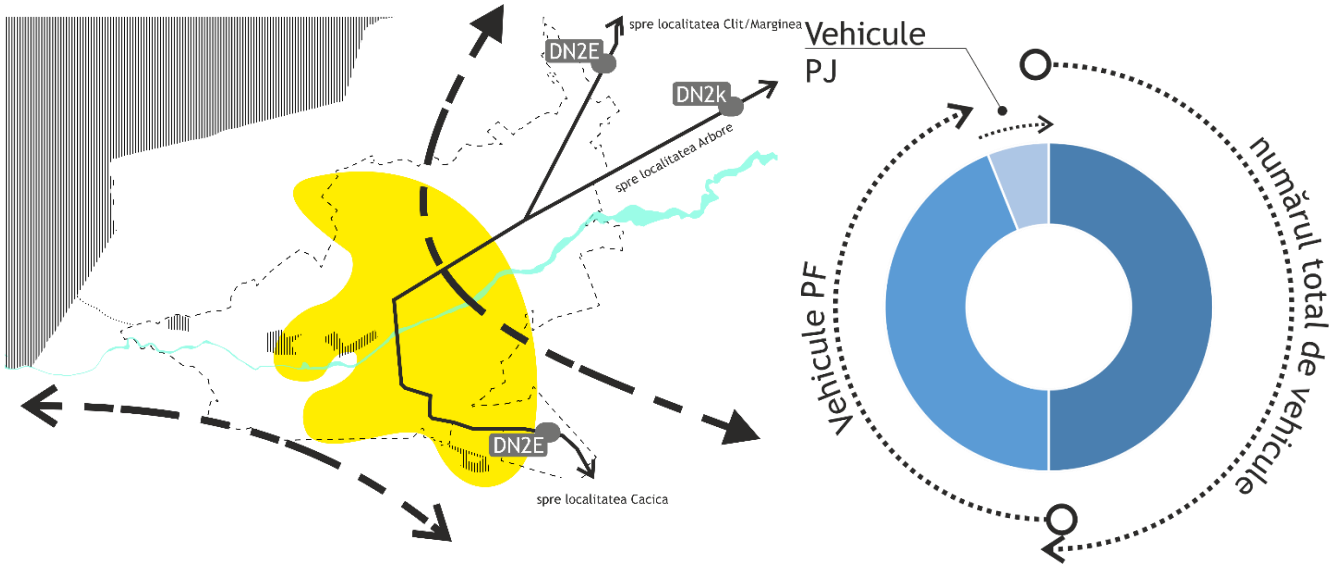


Figura nr. 27 – Spațialitate – autoturisme/localitate[28]
Sursa: autor

[28] Sursa de date informaționale – Primăria orașului Solca, pentru anul 2023

2.14 Transportul public

Transportul public rutier

Unul dintre modurile de evaluare a eficienței transportului public este gradul/nivelul de acces fizic al populației: la locuri de muncă, instituții de învățământ, servicii de sănătate, oportunități etc.

Transportul public este asigurat de S.C. Balalicu S.R.L. , TASA Suceava și Transport Auto Rădăuți S.A.[29] pe traseul Rădăuți – Solca (Solca - Rădăuți) cu oprire în localitatea Solca.

Transportul public este asigurat de S.C. Tars Poland S.R.L. și TASA Suceava[30] pe traseul Suceava – Solca cu oprire în localitatea Solca.

Programul operatorului de transport, pe ruta Rădăuți – Solca este cuprins între 06:30 – 18:00, cu interval orar, în medie, de o oră

Programul operatorului de transport, pe ruta Suceava – Solca este cuprins între 06:30 – 17:30, cu interval orar, în medie, de două ore.[31].

Caracterul adecvat al traseelor

Orașul Solca este străbătut de o arteră de circulație rutieră DN2E (drum național).

Transportul rutier tranzitează UAT Solca, având stații în localitatea Solca (ruta Suceava – Solca). Rutele sunt asigurate de infrastructură rutieră de categoria a I-a (drum național).

Condiții de siguranță

Transportul rutiere de persoane, respectiv transferul (oprirea în Solca) se realizează în afara carosabilului (traficului auto) pe terenuri domeniul public (trotuare) Nu sunt asigurate peroane și dotări aferente (casă de bilete, punct info și grupuri sanitare).

Orarul transportului rutier

Ruta Solca – Rădăuți este o rută directă. Sunt asigurate 9 curse pe ruta Solca – Rădăuți (transport asigurat cu șase microbuze și trei autocare). Durata călătoriei este de 50 min sau 35 de minute.

Pe ruta Rădăuți – Solca sunt asigurate 11 curse (transport asigurat cu șase microbuze, două minibus și trei autocare).[32] Durata călătoriei este de 50 min sau 35 de minute.

Tabelul nr. 6 – Orar, călătorii transport rutier Solca – Rădăuți

Nr. Crt.	Solca	Rădăuți	Durata transfer	Zile	Rădăuți	Solca	Durata total	Zile[33]
1	06:00	06:50	00:50	LMMJVSD	06:30	07:20	00:50	LMMJVSD
2	06:00	06:35	00:35	LMMJV	07:00	07:53	00:53	LMMJVSD
3	07:00	07:35	00:35	LMMJVSD	07:20	07:55	00:35	LMMJVSD
4	07:15	07:50	00:35	LMMJVSD	08.10	08:45	00:35	LMMJVSD
5	07:45	08:35	00:35	LMMJVSD	10:30	11:05	00:35	LMMJVSD
6	09:20	09:55	00:35	LMMJVSD	11:05	11:40	00:35	LMMJVSD
7	11:50	12:25	00:35	LMMJVSD	13:00	13:35	00:35	LMMJVSD
8	12:37	13:30	00:53	LMMJVSD	13:15	13:50	00:35	LMMJVSD
9	14:00	14:35	00:35	LMMJVSD	14:00	14:35	00:35	LMMJVSD
10					14:40	15:15	00:35	LMMJVSD

[29] Furnizor autorizat de către Consiliul Județean Suceava
[30] Furnizor autorizat de către Consiliul Județean Suceava
[31] Furnizor autorizat de către Consiliul Județean Suceava
[32] Sursa: autogări.ro
https://www.autogari.ro/curse?change=1&loc_plec=535&loc_dest=19154&htms=10:00&htmc=03:00&via=540&zi=2023-02-16
[33] LMMJVSD reprezintă zilele săptămânii, începând cu ziua de „luni" și finalizându-se cu „duminică".

Nr. Crt.	Solca	Rădăuți	Durata transfer	Zile	Rădăuți	Solca	Durata total	Zile[33]
11					18:00	18:50	00:50	LMMJVSD

Ruta Solca – Suceava este o rută directă. Sunt asigurate 5 curse pe ruta Solca – Suceava (transport asigurat cu trei microbuze și două minibus). Durata călătoriei este în medie de 1 oră.

Ruta Suceava – Solca este o rută directă. Sunt asigurate 5 curse pe ruta Suceava – Solca (transport asigurat cu trei microbuze și două minibus). Durata călătoriei este în medie de 50 minute.[34]

Tabelul nr. 7 – Orar, călătorii transport rutier Suceava – Solca

Nr. Crt.	Suceava	Solca	Durata transfer	Zile	Solca	Suceava	Durata total	Zile
1	06:30	07:30	01:00	LMMJV	05:00	06:00	01:00	LMMJV
2	09:30	10:30	01:00	LMMJVSD	07:30	08:30	01:00	LMMJVSD
3	13:00	14:00	01:00	LMMJVSD	09:30	09:30	01:00	LMMJV
4	17:00	18:00	01:00	LMMJVSD	11:00	12:00	01:00	LMMJVSD
5	17:30	18:30	01:00	LMMJV	15:30	16:30	01:00	LMMJVSD

Pietoni, persoane cu mobilitate redusă, acces la transportul de persoane
Stațiile de transport persoane, asigurat de operatorul privat nu sunt prevăzute sau echipate cu dotări necesare accesului persoanelor cu dizabilități locomotorii la serviciile de transport. Circulațiile pietonale, care permit accesul la serviciile de transport public privat, sunt prezentate astfel:

- În Solca, nu există trotuare și zone pietonale de staționare și îmbarcare.

➢ **UAT Solca nu deține servicii de transport public local**.

Forța de muncă, reprezintă elementul principal privind dinamica valorilor de trafic, în special la nivel rutier, la orele de vârf. În funcție de amplasarea locului de muncă, la nivelul UAT Solca, valorile de trafic determină anumite solicitări la nivelul tramei stradale.

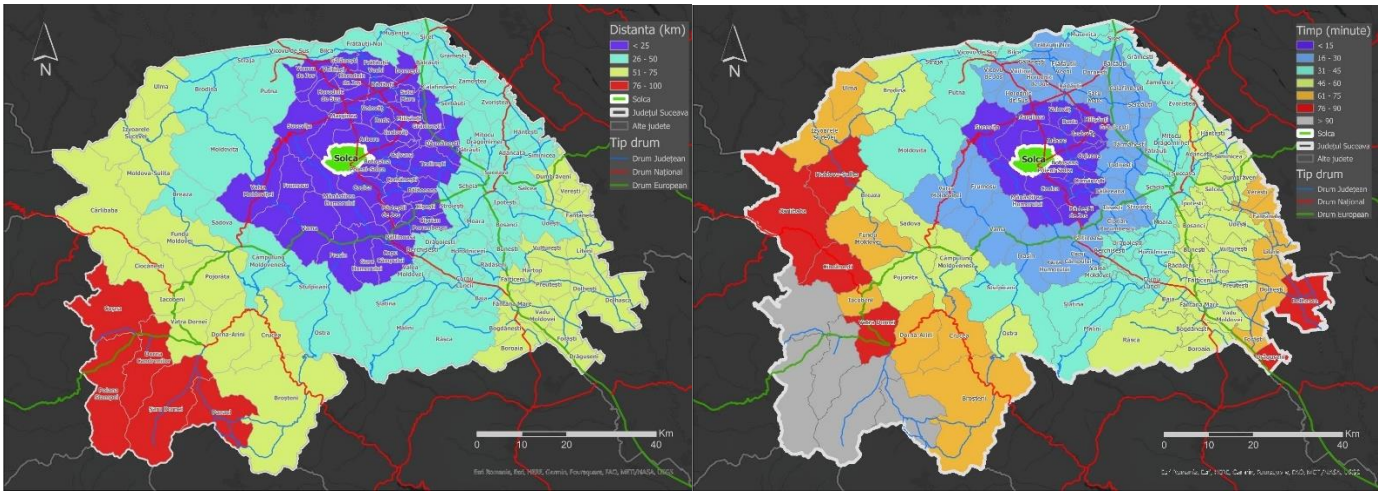


Figura nr. 28 – Indicele de accesibilitate al orașului Solca la nivel Județean
Sursa: autor

[34] Sursa: autogări.ro
https://www.autogari.ro/curse?change=1&loc_plec=535&loc_dest=19154&htms=10:00&htmc=03:00&via=540&zi=2023-02-16

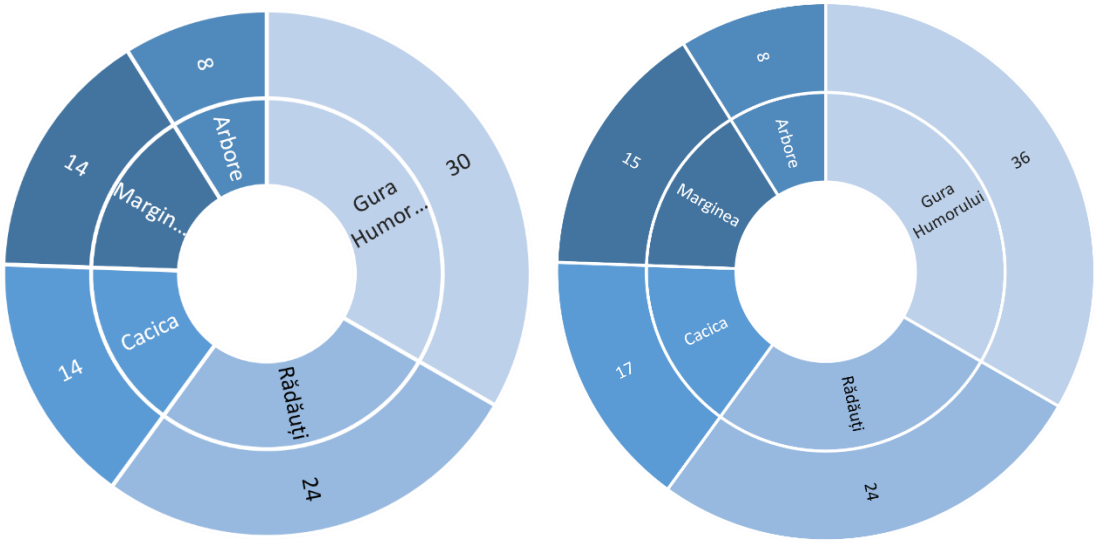


Figura nr. 29 – Indicele de accesibilitate al orașului Solca la nivel zonal
Sursa: autor

Notă:

- Schema sintetizată, la nivelul orașului Solca, privind distanța exprimată în minute a deplasărilor angajatorilor în raport cu locul de muncă. Zona centrală cu densitate mare, reprezintă raportul dintre numărul de angajați și angajatori și distribuirea spațială a acestora.
- În cadrul figurii nr. 29, prima reprezentare exprimă distanțele în minute față de localitățile învecinate iar a doua reprezentare grafică exprimă distanțele în km, parcurse de forța de muncă.
-

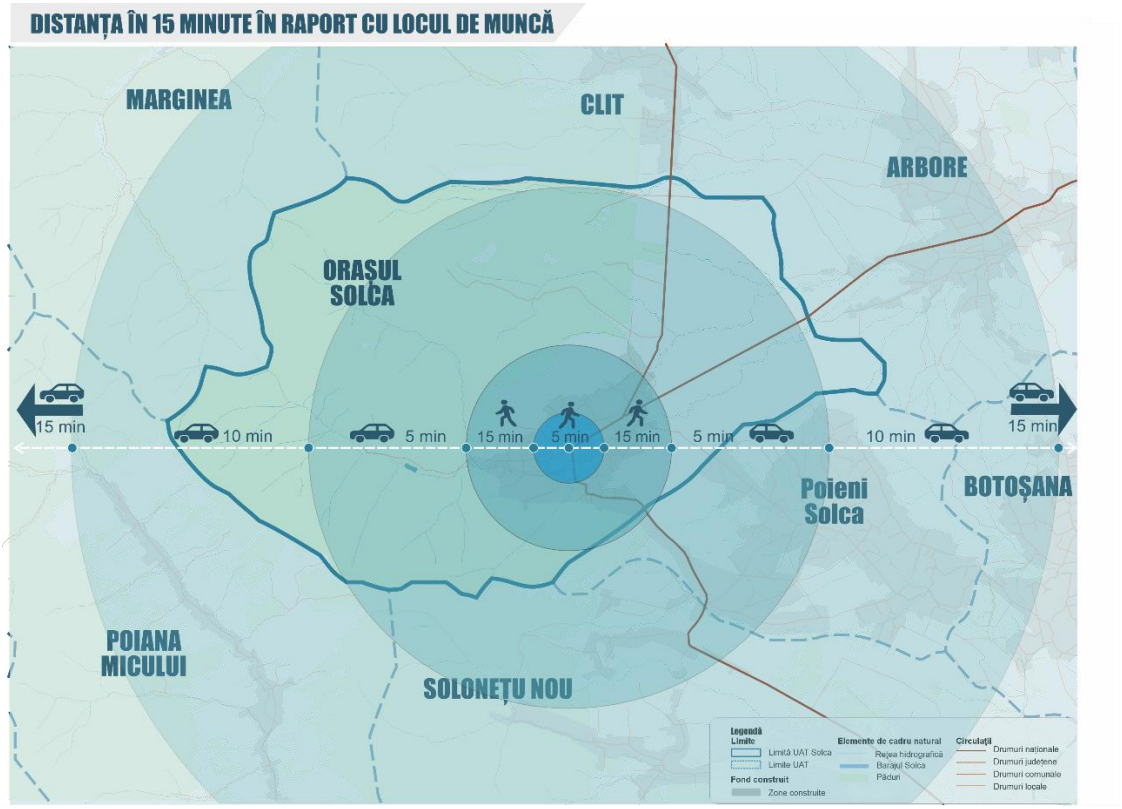


Figura nr. 30 – Valori de trafic centralizate în raport cu forța de muncă
Sursa: autor

Notă:

- Schema sintetizată, la nivelul orașului Solca, privind distanța exprimată în minute a deplasărilor angajatorilor în raport cu locul de muncă și distribuirea lor spațială. Această schemă se poate citi și interpreta împreună cu „figura nr. 30 – Încărcarea pe trama stradală a forței de muncă".

Cota modală

La nivelul UAT Solca nu sunt înregistrate, în prezent, politicile publice privind constituirea și asigurarea transportului public urban, acest aspect fiind analizat în cadrul SDT Solca, document în curs de elaborare.

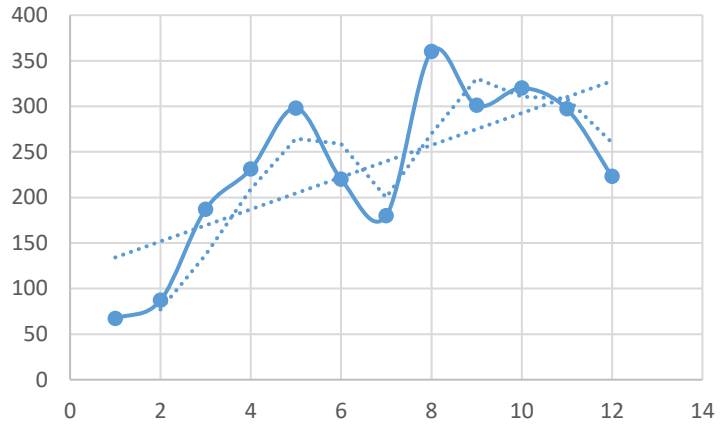


Figura nr. 31 – Numărul de bilete vândute cu destinația UAT Solca[35]
Sursa: Primăria orașului Solca

Notă:

– În luna august s-au vândut cele mai multe bilete cu destinația orașul Solca, perioada 12 – 16 august.

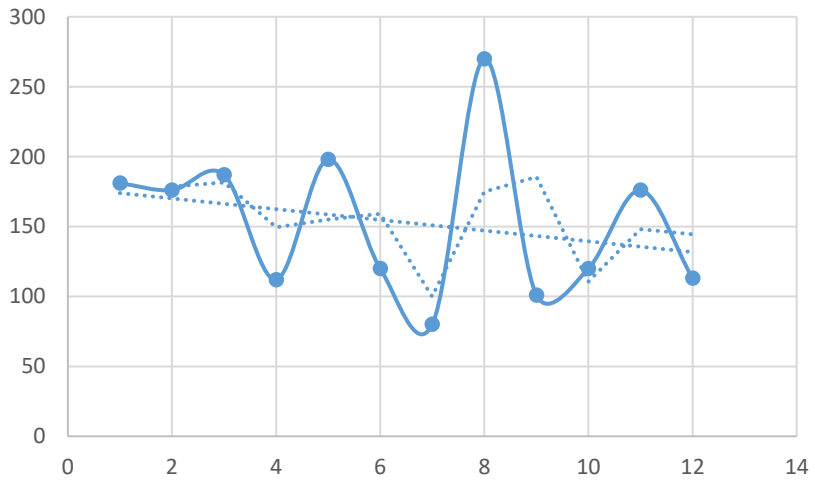


Figura nr. 32 – Numărul de bilete vândute din stațiile UAT Solca
Sursa: Primăria orașului Solca

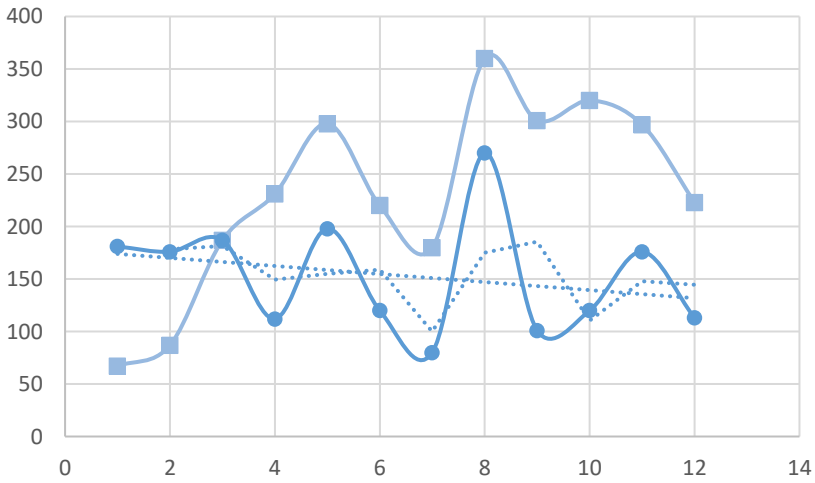


Figura nr. 33 – Centralizatorul bilete vândute în perioada 2017-2022
Sursa: Primăria orașului Solca

[35] referința este anul 2022

Notă:

- În luna august s-au vândut cele mai multe bilete cu destinația alte localități dinspre orașul Solca.
- Lunile cu cele mai mici înregistrări sunt începutul lunii iulie și septembrie.
- NU există un sistem de transport public intercomunitar la nivelul zonei de influență a orașului Solca. Menționăm faptul că în momentul de față există „sistem" care are capacitatea de a deservi doar o parte din localitățile din zonă, fiind necesar în viitor extinderea acestuia la nivelul tuturor localităților sub formă integrată.

În vederea identificării cât mai precise a zonelor în funcție de fiabilitatea și vulnerabilitatea rețelelor de transport urban[36] este nevoie de o analiză detaliată bazată pe indicatori și metode matematice potrivite. Este necesară o radiografie a orașului Solca și a zonei de influență prin prisma valorilor indicelui de accesibilitate (indice complex ce ia în considerare populația, ofertele de muncă, timpul de călătorie la locul de muncă, densitatea drumurilor, etc.). În momentul de față nu există suficiente date și informații pentru a se elabora modelele necesare. În vederea identificării celor mai bune direcții de extinderea sau creștere a mobilității urbane la nivelul orașului Solca și zona de influență este nevoie de elaborarea unui studiu de impact și analiză cost-beneficiu[37], pe lângă analize specifice (de pildă, cea amintită anterior).
În urma observației și analizei realității din teritoriu la nivelul orașului Solca în vederea dezvoltării teritoriale armonioase și a creșterii mobilității și accesibilității, se recomandă acordarea unei atenții deosebite dezvoltării UAT-ului în funcție de geomorfologie și zone funcționale. Astfel, în unele zone sunt necesare lucrări de extindere, reabilitare sau modernizare a infrastructurii rutiere, scopul principal fiind o accesibilitate ridicată cu un traseu complet (o arie mare de deservire). Reamintim un aspect foarte important: axe de transport bine definite implică zone bine deservite. În același timp, dispunerea arterelor de circulație, facilitând și accesibilitatea diferitelor teritorii, este unul dintre factorii care structurează dezvoltarea spațială a UAT Solca în relație cu celelalte UAT-uri din zona de influență.

Deși particularitățile reliefului nu permit o extindere spațială ridicată a UAT Solca spre vest, nord și sud (fiind condiționată de geomorfologia terenului – relieful montan), se consideră necesară existența unui drum de legătură, pe direcția nord-sud care să degreveze orașul de traficul intens (direcția Marginea – Cacica).

În vederea creșterii mobilității și accesibilității este nevoie de o extindere și o organizare mai eficientă a rețelei stradale, în special în noile zone de dezvoltare. De pildă, la nivelul României, în ultimul deceniu suprafața intravilanului aproape s-a dublat (cu +80%), în schimb rețeaua stradală nu a crescut cu nici jumătate.

Pentru creșterea accesibilității și mobilității în interiorul UAT-ului, este nevoie de piste pentru biciclişti și o încurajare a populației în ceea ce privește mersul pe bicicletă. Pe lângă rolul bine știut în protejarea mediului înconjurător, construcția de piste pentru biciclişti și încurajarea populației în utilizarea acesteia, contribuie la creșterea economiei locale (ex. comerțul cu amănuntul), îmbunătățește starea de sănătate și productivitate a forței de muncă etc[38].

Analiza financiara a operării serviciilor de transport public

Nu este cazul, orașul Solca nu deține în prezent servicii de transport public local. Aceste servicii sunt asigurate de furnizori/operatori privați autorizați la nivelul Consiliului Județean. Operatorii privați sunt detaliați, prin prezenta, la subcapitolul 2.14.

Transportul aerian

[36] Este utilă o analiză a fiabilității rețelei de transport pornind de la: fiabilitatea în raport cu conectivitatea rețelei, fiabilitatea în raport cu durata călătoriei, fiabilitatea în raport cu capacitatea arcelor. În ceea ce privește vulnerabilitatea rețelei de transport aceasta poate fi analizată prin prisma a două aspecte importante: vulnerabilitatea în raport cu costul de deplasare și vulnerabilitatea în raport cu accesibilitatea (ex. în raport cu indicele de accesibilitate). Exemple de metodele matematice de calcul a acestor indicatori pot fi consultate accesând articolul „Vulnerabilitatea rețelelor de transport din marile aglomerări urbane" elaborat de Eugen Roșca și Florin Ruscă, Universitatea Politehnica din București, http://www.agir.ro/buletine/509.pdf

[37] Informații detaliate cu privire la conceptul „Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă. Planificare pentru Oameni" (http://www.mobilityplans.eu/docs/file/SUMP_Brochure_web_RO.pdf) pot fi obținute de pe website-ul oficial Sustainable Urban Mobility Plans, Comisia Europeană, http://www.mobilityplans.eu/

[38] Articolul „Four reasons US business leaders want to import Danish-style cycling", http://www.theguardian.com/sustainable-business/reasons-business-leaders-danish-style-cycling

Orașul Solca este localizat în partea de nord – est al județului Suceava. Asigurarea transferului modal aerian de la nivel internațional și național, la nivel regional, județean sau local, se asigură prin structura aeroportuară „Aeroport – Ștefan cel Mare".

Acest aeroport se află la o distanță de 53 km față de orașul Solca, un timp de 54 – 58 minute parcurs cu autoturismul. Infrastructura rutieră care asigură acest tip de conexiune este la nivel de drumuri naționale (Aeroport – Solca: E85, DN2H, DN2K, DJ178A, DJ209D și DJ178D).

Aria de deservire a serviciilor aeroportuare, ale aeroportului „Ștefan cel Mare", acoperă o rază de aproximativ 100 km, respectiv 2.489.928 de persoane, 67,53% fiind reprezentată de populație de pe teritoriul României și 32,47% de populație de pe teritoriul Ucrainei[39].

Pe teritoriul României sunt deservite județele din nordul Regiunii Nord – Est și Regiunii Nord – Vest, astfel:
- Județul Suceava, în integralitate;
- Județul Maramureș, zona de est al județului;
- Județul Neamț, în integralitate;
- Județul Botoșani, în integralitate;
- Județul Iași, zona de nord–vest al județului;
- Județul Bacău, zona de nord al județului.

Notă: în Județul Bacău există aeroportul „George Enescu" care acoperă zona de sud a județului Suceava iar în județul Iași există aeroportul „Aeroportul Iași" care acoperă zona de sud–est a județului Suceava. În ambele situații orașul Solca nu intră în aria de deservire a celor două aeroporturi menționate anterior. Singurul aeroport care deservește orașul Solca, este aeroportul „Ștefan cel Mare". Solca se află la o distanță de 3 ore față de București și poate ajunge la 2 ore[40] dacă sunt îndeplinite măsurile prezentate în continuare.

Profilul utilizatorului este caracterizat de migrația către zona de vest a Europeni, în căutarea unui loc de muncă și a turismului ecumenic practicat la nivel național și ocazional la nivel internațional. Deplasările, de la nivel local, județean sau regional către nivelul național sau internațional au în componență și călătoriile în scop de business, deoarece în județului Suceava existând în jur de 12 mii de companii, operatorii economici sunt în Solca, reprezentând 11% din totalul agenților economici înregistrați la nivelul județului Suceava.

Analiza accesibilității aeriene al orașului Solca indică o conexiune favorabilă prin nord–estul țării cu unele dintre cele mai importante centre urbane din Europa Centrală (Munchen, Viena, Milano, Roma, Bologna, Bruxelles, Londra, Veneția, etc.), la o distanță parcursă în 3–4 ore[41]. În schimb, pentru accesibilitatea spre marile capitale din vestul și nordul Europei este nevoie de un timp dublu[42]. Favorizat de poziția geografică față de aeroportul „Ștefan cel Mare" se poate afirma faptul că accesibilitatea aeriană pentru orașul Solca și se poate atribui calificativul „bine", putând obține calificativul maxim „foarte bine" dacă vor fi implementate următoarele măsuri:
- Toate localitățile (UAT-urile) trebuie să aibă șosele ocolitoare sau de centură;
- Transportul public, printr-un nod de transfer modal de la nivelul municipiului Suceava, trebuie să asigure un transfer de maximum 45 minute între orașul Solca și aeroportul „Ștefan cel Mare".

Transportul de marfă

Traficul de mărfuri, în prezent se realizează prin intermediul:
- Transportului rutier.

[39] Sursă: https://www.aeroportsuceava.ro/ro/2016-01-29-19-50-13/aria-de-captare

[40] Modalitate de calcul:
Transfer rutier - 87 minute între orașul Solca și Aeroportul „Ștefan cel Mare";
Transfer aerian - 45 minute între aeroportul „Ștefan cel Mare" și aeroportul Otopeni (București);
Transfer operațional în aeroport 30 minute;
Transfer aeroport Otopeni și Gara de Nord București – 20 minute.
Rezultă un timp total ,de transfer, de aproximativ 185 de minute ce poate fi optimizat prin reducerea timpului aferent transferului rutier, cu aproximativ cu 45 minute. Astfel, timpul rezultat va fi de 120 minute aferent mobilității între Solca și municipiul București utilizând servicii de transport aerian.

[41] Sursa - https://www.aeroportsuceava.ro/images/programzboruri/2022/mai/ORAR_PLEC%C4%82RI_MARTIE_OCTOMBRIE_2022_02_05.pdf

[42] Estimările de timp se referă doar la timpul efectiv de călătorie

Această componentă folosește resurse subdimensionate generatoare de disfuncții în domenii ca: economie, administrație, transport, turism și mobilitate.

Principalii actori care desfășoară activități generatoare de trafic (la nivelul orașului Solca), asupra arterelor principale din oraș dar și care tranzitează orașul sunt:

- comerț cu ridicata și cu amănuntul;
- repararea autovehiculelor și motocicletelor

Notă:

- Majoritatea activităților economice sunt localizate, conform punctului de lucru declarat la Registrul Comerțului, în zona de sud–est a localității, în zona centrală și parțial în zona de vest a orașului Solca.

Volumul/nivelul circulației transportului de marfa

Transportul de marfă este asigurat la nivel individual în funcție de necesitatea fiecărui agent economic. Principalii agenți economici care contribuie la valorile de trafic prin transportul de marfă sunt:

- S.C. LPD Transport S.R.L.;
- S.C Panap S.R.L.

Transportul de marfă este caracterizat prin asigurarea materiei prime dar și prin livrarea produselor finite, la nivel național și internațional. La nivelul UAT Solca, trama stradală utilizată este:

- DN2E (localitatea Solca).

La nivelul UAT Solca nu există parcuri logistice sau servicii de transfer a mărfurilor de la nivel individual la nivel centralizat.

2.15 Trama stradală

UAT Solca are în inventar un număr de 5 drumuri principale și 30 secundare (în total 23 km de drumuri) din care doar 3 artere sunt principale (strada Tomșa Vodă, Republicii și Gheorghe Doja). În conformitate cu Ordonanța nr. 43 din 1997, la nivelul UAT Solca, se aplică articolul 9 din acest act normativ cu următoarele precizări:

„Străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

- străzi de categoria I – magistrale, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcţia drumului naţional ce traversează orașul sau pe direcţia principală de legătură cu acest drum;
- străzi de categoria a II-a – de legătură, care asigură circulaţia majoră între zonele funcţionale și de locuit;
- străzi de categoria a III-a – colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcţionale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale;
- străzi de categoria a IV-a – de folosinţă locală, care asigură accesul la locuinţe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus."

Areale cu congestii

Orașul Solca este străbătut de o arteră de circulație rutieră - Drumul național DN2E.

Zone cu cele mai mari congestii, la orele de vârf, sunt:

- la intersecția dintre DN2E cu DN2K (strada Tomșa Vodă și strada Avram Iancu), în Solca;
- la intersecția dintre strada Tomșa Vodă cu strada Republicii;
- în dreptul Liceului Tehnologic „Tomșa Vodă".

Congestiile sunt cauzate de:

- dimensionarea necorespunzătoare a tramei stradale;
- lipsa sistematizării circulației (dimensionarea corectă a prospectului stradal prin eliminarea suprapunerii fluxurilor);
- lipsa semnelor de circulație;
- lipsa marcajelor rutiere.

Figura nr. 34 – Reprezentarea grafică a inventarului drumurilor publice la nivelul UAT Solca
Sursa: autor

Notă:

- Conform articolului 9 din Ordonanța 43/1997, la nivelul UAT Solca sunt identificate 2 străzi de categoria a I-a, 33 de artere de categoria a III-a și restul de categoria a IV-a. Astfel că 94% din numărul total de drumuri, sunt artere de circulație de categoria a III-a.

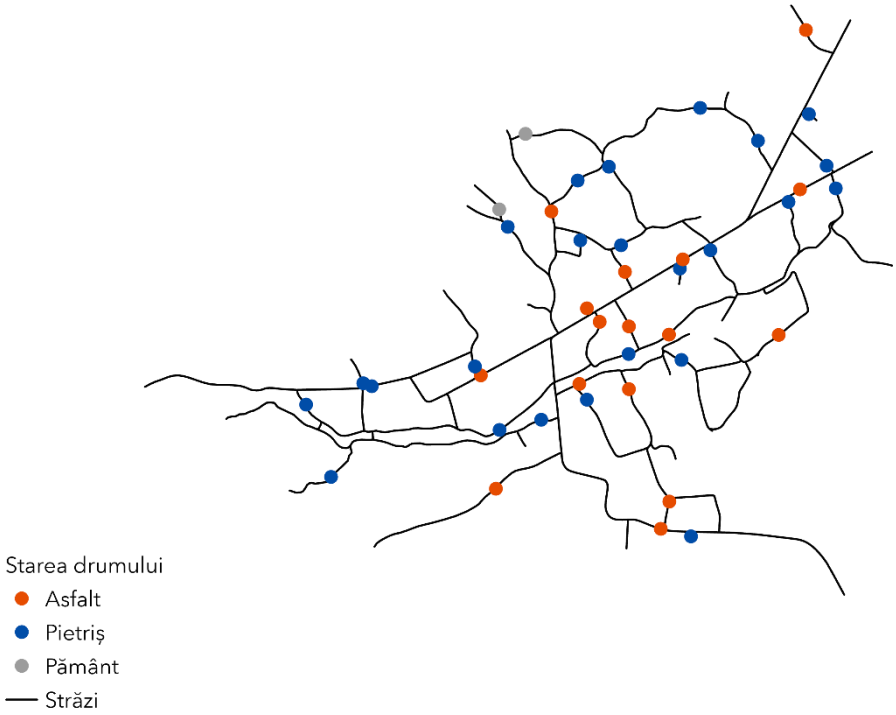


Figura nr. 35 – Reprezentare cantitativă, starea tehnică a drumurilor publice
Sursa: autor

Drumurile publice, la nivelul lunii martie 2022[43] se prezintă astfel:

[43] În luna iunie 2023 s-au efectuat activități de inventariere a drumurilor publice, prin vizite în teren, geo-locare și completarea următoarelor atribute: starea drumului, prospect stradal, existența trotuarelor, lățimea trotuarelor, starea fizică a trotuarelor și denumirea străzilor. Astfel, Primăria Solca are în prezent un inventar al drumurilor publice bazat pe date interoperabile în G.I.S.

- Îmbrăcămintea arterei de circulație:
  - drumuri asfaltate –16 buc;
  - drumuri din pietriș – 25 buc;
  - drumuri de pământ – 2 buc.
- Drumuri publice ce au prevăzute trotuare:
  - 7 artere de circulație dețin trotuar (cel puțin pe o latură a părții carosabile).

În ceea ce privește accesibilitatea dintre Orașul Solca și municipiul reședință de județ Suceava, se poate afirma faptul că, în ciuda poziției sale geografice, Solca este accesibil în 49 minute[44], adică 44 km (utilizând DN 2K, DJ178, DJ178D și DJ178A) de parcurgere a distanței cu autoturismul. Relaționarea spațială directă fața de unitățile administrativ teritoriale de „proximitate" este următoarea:

- Relația directă față de UAT Marginea: 15 minute, adică 14 km (utilizând DN2E);
- Relația directă față de UAT Arbore: 8 minute, adică 8 km (utilizând DN2K);
- Relația directă față de UAT Cacica: 17 minute, adică 14 km (utilizând DN2E).
- Relația indirectă față de UAT Rădăuți, prin localitatea Marginea: 24 minute, adică 24 km (utilizând DN2E);
- Relația indirectă față de UAT Gura Humorului prin localitatea Cacica: 36 minute, adică 30 km (utilizând DN2E).

Capacitatea de circulație a străzilor este mult redusă datorată existenței unei configurări a profilului stradal caracterizată de aspectul rural (uliițe – străzi principale și secundare[45]) unde distanța dintre limitele de proprietate (cu excepția arterelor principale: strada Tomșa Vodă, strada Avram Iancu, strada Republicii și strada Gheorghe Doja) este cuprinsă între 3,5 și 5 metri[46], fără existența unei delimitări dintre partea carosabilă și cea pietonală..

Majoritatea arterelor de circulație, sunt de categoria[47] a III-a și a IV-a astfel că 90% din trama stradală este constituită din străzi de pământ și pietriș care asigură conectivitatea la zonele de locuire (preponderent locuințe individuale izolate pe lot, cu un caracter rural de organizare a gospodăriilor).

2.16 Trafic

În orașul Solca traficul rutier se desfășoară greoi din cauze multiple, printre care cele mai importante fiind subdimensionarea arterelor de circulație în raport cu numărul crescut de vehicule și numărul insuficient de locuri de parcare amenajate. În urma observațiilor efectuate, s-a constatat că între dinamica traficului în oraș și gradul de ocupare spațială, există o relație de incompatibilitate.

Profilul orașului din acest punct de vedere, este unul rural, dominat de activați economice săptămânale, campanii agricole semestriale și turismul ecumenic estival.

Notă:

- Perioada cu valorile de trafic cele mai ridicate este aproape în sezonul estival cu extensii evidente în lunile aprilie – iunie și septembrie – octombrie.
- În perioada estivală (iunie – septembrie) numărul utilizatorilor, în trafic, crește datorat, în special, vizitatorilor (turismul de agrement și ecumenic).

Dezvoltarea și calibrarea matricei modale

Matricea cererii de călătorie acoperă întreaga zonă de studiu (zona de Influență a orașului Solca), zonă ce este percepută ca o zonă funcțională în cadrul căreia operează sistemele de transport urbane și suburban respective sisteme integrate de transport alternativ. Matricea Solca este unul clasic, pe trei paliere, pentru a permite capacități suplimentare de analiză a răspunsului dat de către utilizatori (călători), la diverse modificări de politici urbane.

[44] Conform simulării efectuată în aplicația „Google maps", Solca-Rădăuți
[45] Articolul 10 din Ordonanța 43/1997 privind regimul drumurilor și Anexa nr. 1 din Ordinul 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.
[46] Conform măsurătorilor efectuate pe baza planurilor cadastrale asigurate de către Primăria orașului Solca dar și a activității de inventariere a tramei stradale, activitate efectuată în perioada iunie 2023.
[47] Încadrare conform prevederilor articolului 9 din Ordonanța 43/1997, privind regimul drumurilor

Principiul fundamental al acestei matrice este studierea funcțiilor din orașul Solca ca un sistem de relații zonale interdependente ce se alimentează reciproc prin mișcarea (migrarea) populației (forța de muncă, elevi, studenți, turiști, etc.) între diverse zone de interes la nivelul orașului. Aceste zone de interes au fost delimitate în funcție de morfologia urbană, densitatea populației, funcțiunile primare ale orașului (administrative, economice, comerciale și de producție, sănătate, etc.), caracterul și caracteristicile acestora. Funcția fiecărei zone a jucat un rol important privind determinarea cauzelor deplasării populației dintr-o zonă în alta. În general funcțiunile primare sunt dispersate în teritoriu cu excepția celor administrative care sunt localizate, majoritatea, în cadrul zonei centrale ale orașului. Această zonificare nu este o preluare a datelor din Planul Urbanistic General al orașului Solca. Reprezintă o reprezentare (pe baza analizelor inițiale) a studiului de mobilitate în cadrul prezentului document.

Această abordare spațială s-a bazat pe următoarele domenii, în cadrul matricei de transport:

a) Localizarea și rezoluția;
b) Intervalul orar al zilei ce trebuie modelată;
c) Traficul intern și extern;

Localizare și rezoluție

- Definirea sistemului de Zone de Analiză a Traficului

Zona de analiză a traficului (ZAT) este o unitate care din punct de vedere configurativ – spațial permite și stabilește capacitatea de găzduire exprimată sub formă de densitate a populației având la bază numărul total al populației înregistrat la începutul anului 2021 la nivelul orașului Solca. Odată stabilită funcțiunea predominantă a zonei s-a utilizat formula exprimată mai jos privind identificarea numărului de „călători" dintr-o zonă (în și din interiorul UAT Solca) în alta. În cazul de față s-a folosit modelul gravitațional (așa cum a fost utilizat și în alte documentații similare) pentru modelarea distribuției călătoriilor. Modelul gravitațional are la bază teoria gravitației din fizica Newtoniană. Așadar, zonele care acumulează cantități mari de activități au tendința de a face schimb, între ele, implicând mai multe călătorii, în vreme ce zonele cu timp mare de călătorie și costuri ridicate între ele tind să facă mai puțin schimb de călătorii. Este important de reținut că sensibilitățile, privind distribuția de călătorii, se modifică odată cu scopul călătoriei. De exemplu, călătoriile „locuință – loc de muncă" (LLM) au fost mai puțin sensibile în cazul modelărilor decât călătoriile „locuință – școală" (LS) sau „locuință – alte destinații" (LAD). Este important în acest caz, a se estima modelul de distribuție pentru fiecare scop de călătorie, astfel modelul gravitațional a fost definit după cum urmează[48]:

$$T_{ij} = P_i \left(\frac{A_j F_{ij} K_{ij}}{\sum_{k=1}^{Zones} A_k F_{ik} K_{ik}} \right)$$

unde:

- T_{ij} – reprezintă numărul de călătorii de la zona A la zona B;
- P_i – reprezintă numărul de călătorii în cadrul zonei A;
- A_j – reprezintă numărul de atracții în cadrul zonei B;
- F_{ij} – reprezintă factorul de frecare relaționat transferului dintre zonele A și B;
- K_{ij} – reprezintă - factorul de ajustare a distribuției de călătorii opționale pentru interschimburile dintre zona A și zona B.

Tabelul nr. 8 – Atributele ZAT de bază

Atribut	Sursă	Descriere
Populație	Recensăminte INS	Total populație în ZAT și populația în funcție de sex și vârstă
Densitate populație	Calcul GIS	Calculare nr. populație (rezidenți) per ZAT
Locuri de muncă	INS 2021	Total populație angajată și șomeri per ZAT
Densitatea locurilor de muncă	Calcul GIS	Calcul nr. locuri de muncă (locuri de muncă/km^2) per ZAT
Educație	Consiliul local Solca, PUG orașul Solca	Indicatori nivel de educație studii elementare până la cele liceale

[48] Formulă utilizată, cu precăderele, în cadrul subcapitolului 4.2 – Distribuția între zone

Populația gospodăriei	INS 2021	Frecvența populației din gospodării variază între 1 și 10+
Indicatori socioeconomici	INS 2021	Indicatori ai nivelului de venit și indicator socio-economic calculat pentru fiecare ZAT
Prognoza populației și a locurilor de muncă	INS 2021	Proiecțiile populației și a locurilor de muncă și schimbările pentru anii 2020 și 2030
Valori călătorii generate	Matrice	Valori ale călătoriilor generate de ZAT pentru LLM, LS și LAD, calculate de către Matrice
Valori călătorii atrase	Matrice	Valori ale călătoriilor atrase de ZAT pentru LLM, LS și LAD calculate de către Matrice
Generare și atracție transport marfă	Matrice	Valori ale transporturilor de marfă generate și atrase calculate de către Matrice

a) Perioada zilei ce trebuie modelată

Pentru a reprezenta, într-un mod cât mai precis, întreaga populație a unei zone de analiză a traficului, a cărei dimensiune poate varia de la o singură construcție la o întreagă zonă cu nivel ridicat de complexitate, un element cheie în stabilirea limitei, zonei de analiză a traficului, o reprezintă omogenitatea relativă din fiecare zonă adică stabilirea unei medii privind valorile de trafic generate de către populație.

Într-un prim pas s-a stabilit perioada de timp supusă estimării prin determinarea celei mai potrivite perioade din zi pentru scopurile modelării. Limitarea acestei abordări constă în faptul că o zi întreagă nu măsoară capacitatea rețelei de a răspunde cererii în perioada cea mai aglomerată din zi. Astfel, a fost esențial a fi efectuate calculele pentru cea mai aglomerată perioadă sau pentru orele de vârf din zi. În cadrul activității de elaborare PMUD Solca s-au ales (pentru un sondaj privind valorile de trafic la orele de vârf 07:00 – 09:00 și 16:00 – 18:00) intrările importante din oraș (strada Tomșa Vodă, intrare dinspre UAT Marginea, strada Avram Iancu, intrare dinspre UAT Arbore și strada Republicii, intrare dinspre Cacica). Trebuie menționat faptul că aceste sondaje s-au efectuat simultan prin amplasarea a câte 2 observatori, ce au avut ca sarcină monitorizarea traficul sensului de parcurs, diametral opus. Aceste valori au fost confruntate cu cele prezentate în cadrul „Norma tehnică din 27/01/1998"[49].

b) Traficul intern și extern

Orașul Solca, la nivel de tramă stradală, sunt înregistrate, în iunie 2023, un număr de:

- 2 artere de circulație de categoria a III-a, de importanță națională (DN 2E și DN 2K);
- 28 artere de circulație de categoria a III-a, de deservire locală;
- 5 artere de circulație de categoria a IV-a, drumuri de exploatare.

În total, orașul Solca deține 35 de artere de circulație unde 94% reprezintă străzi de categoria a III-a. Conform HGR nr. 525/1996 și Norma tehnică din 27/01/1998[50] aceste artere sunt considerate ca fiind străzi de folosință locală (asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus) unde valorile de trafic – etalon[51] sunt în medie 15 de vehicule pentru un interval de 15 minute. Totuși, în cadrul PMUD sondajul s-a realizat pentru străzi de categoria a III-a, de deservire națională (DN 2E și DN2K) unde etalonul este 47 de vehicule/15 minute, ce pot fi înregistrate la ore de vârf (07:00 – 09:00 și 16:00 – 18:00). Comparând rezultatele din perioada iunie – iulie 2023, cu media de vehicule, așa cum este stabilit prin lege (pentru a se stabili direcțiile de deplasare în cadrul orașului) s-au înregistrat următoarele valori măsurate simultan în următoarele puncte din orașul Solca:

- Strada Republicii dinspre Comuna Cacica;
- Strada Tomșa Vodă dinspre Comuna Marginea;
- Strada Avram Iancu dinspre Comuna Arbore.

[49] Norma tehnică din 27/01/1998, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138 bis din 06.04.1998, intrată în vigoare la data de 06.04.1998, privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.
[50] Norma tehnică din 27/01/1998, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138 bis din 06.04.1998, intrată în vigoare la data de 06.04.1998, privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.
[51] Norma tehnică din 27/01/1998, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138 bis din 06.04.1998, intrată în vigoare la data de 06.04.1998, privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.

Cele mai bune practice, din prezent, arată că pentru a determina impactul potențial maxim al noii dezvoltări propuse, trebuie analizate orele de vârf, cele care înregistrează cele mai mari volume ale traficului.

O altă etapă, privind crearea matricei de transport, a presupus activitatea de sondaje pe teren pe baza unui chestionar, așa cum este prezentat mai jos:

Tabelul nr. 9 – Chestionar model privind sondajul pe teren a populației

Nr. Crt	DOMENIU STUDIAT	EȘANTION	OBIECTIV STUDIU
1	Originea – Destinația (O-D) în autobuz	50 de persoane din toate zonele orașului Solca	1. Identificarea O–D pentru pasagerii din autobuz. 2. Validarea matricei O–D a pasagerilor din autobuz. 3. Identificarea caracteristicilor călătoriei și a ratei de transfer de la o rută la alta.
3	Nivelul de satisfacție cu privire la transportul nemotorizat	50 de persoane din toate cartierele orașului Solca	Identificare frecvenței folosirii bicicletei. 2. Validarea matricei O–D a bicicliștilor. 3. Identificarea caracteristicilor utilizatorilor de biciclete. 4. Identificarea interesului pentru utilizarea bicicletei în raport direct cu diferite politici din cadrul PMUD.
4	Numărători de trafic	10 de sensuri de parcurs în cadrul intersecțiilor monitorizate, din oraș	1. Identificarea utilizării în comun a tramei stradale de către mai multe moduri de transport. 2. Calibrarea alocării la modul de transport a autoturismul privat. 3. Identificarea nivelului de ocupare auto și TP.
5	Naveta cu autoturismul personal	50 de autoturisme, dintr-un total de 154 de vehicule ce au intrat în oraș, la orele de vârf, într-o zi lucrătoare	1. Calibrarea alocării la modul de transport cu autoturismul privat. 2. Culegerea de informații privind originea, destinația, scopul și frecvența deplasării pentru călătorii care intră în oraș.

În cadrul matricei de transport s-a utilizat, ca sursă de informare oficială (document transmis de către beneficiar, elaboratorului prezentului document), tabelul centralizat al străzilor din orașul Solca. O radiografie a acestui document a permis identificarea numărului de clase funcționale a tramei stradale, forma și funcția acestora, procentul pe care o ocupă o clasă funcțională, capacitatea și viteza maximă admisă prin lege[52]. S-au identificat la nivelul orașului Solca:

Tabelul nr. 10 – Categorii de străzi în cadrul orașului Solca

ZONA	CATEGORIA STRĂZII[53]	NR. DE STRĂZI	PROCENT %	CAPACITATEA VEHICULE PE UN	VITEZA MAXIMĂ

[52] Norma tehnică din 27/01/1998, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138 bis din 06.04.1998, intrată în vigoare la data de 06.04.1998, privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane
[53] Conform articolul nr. 9 din Ordonanța 43/1997

				SENS/ORĂ	km/oră
Solca	1	2	5,7%	60	50
Solca	3	28	80%	40	30
Solca	4	460	14,3%	30	25

Generarea și atragerea deplasării

Primul pas în modelul de prognoză de trafic este stabilirea călătoriilor realizate în prezent în cadrul orașului Solca. Generarea călătoriilor reprezintă suma și tipul călătoriei. Generarea călătoriilor este legată în principal de caracteristicile populației și de modul de utilizare a terenurilor din zonă. Scopul principal al matricei de generare călătorii (MGC) este de a estima numărul de călătorii spre și dinspre activitățile din zone. În special în MGC, factorii care influențează transportul includ veniturile, mărimea gospodăriei, densitatea, tipul de dezvoltare în zona. Disponibilitatea mijloacelor de transport și localizarea geografică au, de asemenea, o influență importantă în cadrul MGC. Un rol esențial în stabilirea numărului de călătorii generate și atrase într-o zonă este aceea de a identifica scopul deplasării. Scopul călătoriei este important în înțelegerea diferențelor comportamentale în deplasări dacă ne referim la cine/ce a generat atracția către acea zonă. De exemplu, este de așteptat ca o zonă (zona locuințelor individuale și servicii) cu un număr mai mare de angajați să producă mai multe călătorii în scop de serviciu implicit zonele cu număr mare de locuri de muncă să atragă un număr mare de călătorii în același scop.

Primul pas în estimarea MGC pentru Solca începe cu stabilirea perioadei de analiză, adică orele de vârf. Ulterior, se stabilește scopul călătoriilor. Al treilea pas constă în estimarea modelelor de generare și atracție de călătorii pentru fiecare scop, în perioada dată. În cele din urmă, se prezintă statistici finale pentru a înțelegere comportamentul în principale zone de generare și atracție de călătorii. MGC se bazează în principal pe comportamentul respondenților din sondajele efectuate pe teren. Estimările scopurilor călătoriilor au fost determinate în cadrul perioadei de analiză pe teren, la orele de vârf în intervalul orar 07:00 – 09:00) și intervalul orar 16:00 – 18:00 când majoritatea populației utilizează aproape la maxim spațiul urban al orașului.

Tabelul nr. 11 – Statistici în cadrul MGC din mai-iunie 2022

Observator #1 Interval orar 07:00 – 09:00

SCOP*	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI	
	CANTITATE	%	CANTITATE	%
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	178	16%	148	11%
Călătorii locuință – școală (LS)	170	15%	234	17%
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	132	12%	187	13%
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	110	10%	123	9%
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	114	10%	123	9%
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	67	6%	167	12%
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	60	5%	134	10%
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	290	26%	288	21%

**S-a constatat faptul că observatorul #1, în intervalul orar 07:00-09:00, s-au înregistrat mai multe deplasări la intrarea în oraș. Punctul de observare a fost la intersecția dintre strada Tomșa Vodă cu strada Avram Iancu și s-au centralizat valori de trafic din ambele direcții.*

Observator #1 Interval orar 16:00 – 18:00

SCOP*	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI	
	CANTITATE	%	CANTITATE	%
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	265	24%	210	15%

Călătorii locuință – școală (LS)	165	15%	210	15%
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	178	16%	174	12%
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	132	12%	131	9%
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	115	10%	87	6%
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	78	7%	98	7%
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	38	3%	63	4%
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	132	12%	76	5%

**S-a constatat faptul că observatorul #1, în intervalul orar 16:00-18:00, s-au înregistrat mai multe deplasări la intrarea în oraș. Punctul de observare a fost la intersecția dintre strada Tomșa Vodă cu strada Avram Iancu și s-au centralizat valori de trafic din ambele direcții.*

Observator #2 Interval orar 07:00 – 09:00

SCOP*	**CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ**		**CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI**	
	CANTITATE	%	CANTITATE	%
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	176	16%	167	12%
Călătorii locuință – școală (LS)	200	18%	198	14%
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	165	15%	187	13%
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	124	11%	123	9%
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	90	8%	98	7%
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	177	16%	98	7%
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	68	6%	87	6%
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	56	5%	54	4%

**S-a constatat faptul că observatorul #2, în intervalul orar 07:00-09:00, s-au înregistrat mai multe deplasări la intrarea în oraș. Punctul de observare a fost la intersecția dintre strada Tomșa Vodă cu strada Republicii și s-au centralizat valori de trafic din ambele direcții.*

Observator #2 Interval orar 16:00 – 18:00

SCOP*	**CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ**		**CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI**	
	CANTITATE	%	CANTITATE	%
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	134	12%	154	11%
Călătorii locuință – școală (LS)	145	13%	123	9%
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	132	12%	287	20%
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	120	11%	134	10%
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	114	10%	123	9%
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	98	9%	112	8%
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	65	6%	143	10%
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	117	10%	88	6%

**S-a constatat faptul că observatorul #2, în intervalul orar 16:00-18:00, s-au înregistrat mai multe deplasări la intrarea în oraș. Punctul de observare a fost la intersecția dintre strada Tomșa Vodă cu strada Republicii și s-au centralizat valori de trafic din ambele direcții.*

Observator #3 Interval orar 07:00 – 09:00

SCOP*	**CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ**		**CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI**	
	CANTITATE	%	CANTITATE	%
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	120	11%	145	10%
Călătorii locuință – școală (LS)	187	17%	167	12%

Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	120	11%	111	8%
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	90	8%	97	7%
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	87	8%	82	6%
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	78	7%	85	6%
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	55	5%	34	2%
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	89	8%	67	5%

**S-a constatat faptul că observatorul #3, în intervalul orar 07:00-09:00, s-au înregistrat mai multe deplasări la intrarea în oraș. Punctul de observare a fost la ieșirea din oraș, spre localitatea Cacica strada Republicii și s-au centralizat valori de trafic din ambele direcții*

Observator #2 Interval orar 16:00 – 18:00

SCOP*	**CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ**		**CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI**	
	CANTITATE	%	CANTITATE	%
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	156	14%	145	10%
Călătorii locuință – școală (LS)	132	12%	131	9%
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	94	8%	129	9%
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	134	12%	121	9%
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	98	9%	78	6%
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	67	6%	56	4%
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	63	6%	127	9%
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	67	6%	33	2%

**S-a constatat faptul că observatorul #3, în intervalul orar 16:00-18:00, s-au înregistrat mai multe deplasări la intrarea în oraș. Punctul de observare a fost la ieșirea din oraș, spre localitatea Cacica, strada Republicii și s-au centralizat valori de trafic din ambele direcții*

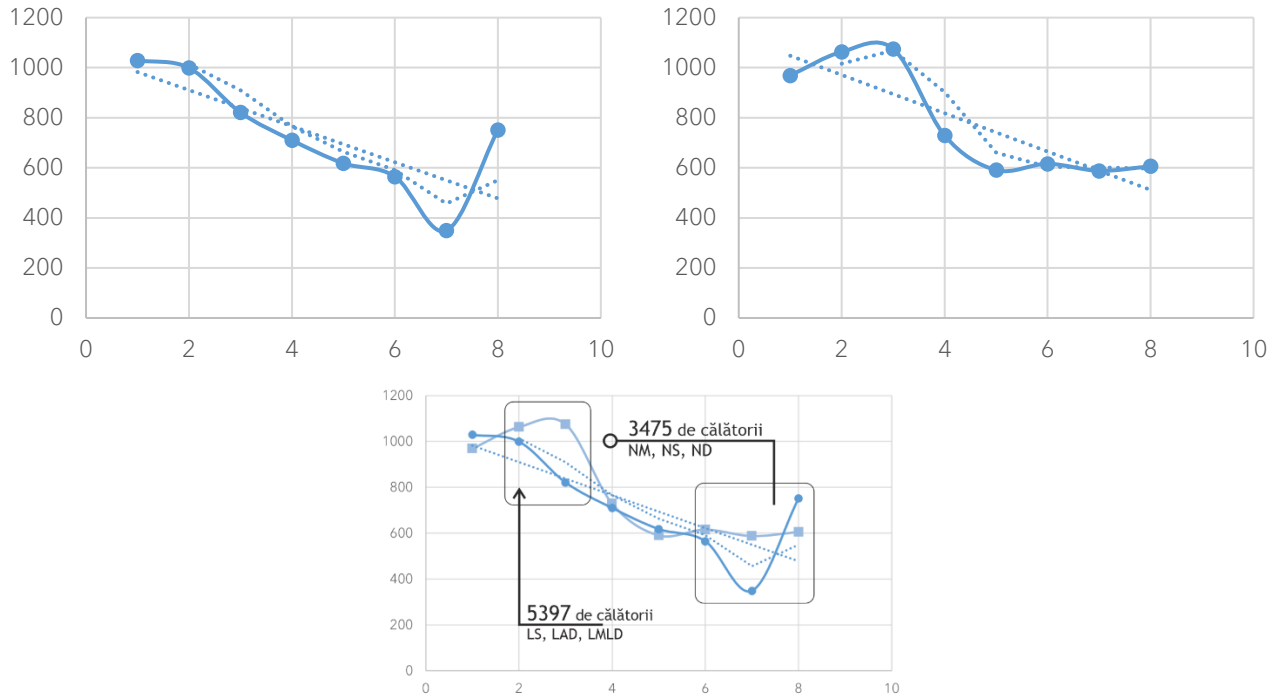


Figura nr. 36 – Reprezentare cantitativă, origine - destinație
Sursa: autor

După cum se poate observa, în cadrul MGC, călătoriile, privind intrările în oraș și cele din cadrul orașului sunt consecvente și contribuie în mod egal la utilizarea tramei stradale. Au fost înregistrate, în total, 12079 de „OD" (5842 de „OD" pentru „călătorii intrare în oraș" și 6237 de „OD" pentru „călătorii în cadrul orașului", într-un interval de 5 zile alese aleatoriu, în cursul săptămânilor, din perioada mai – iunie 2023.

Distribuția între zone

Distribuția călătoriilor este al doilea pas important în modelarea cererii de călătorii. Condiția pentru acest pas este acela de a estima numărul de generări de călători (stabilit ca fiind de 3656 de generări într-o zi). Generarea călătoriei oferă producții de călători și atracții de călătorii, adică câte călătorii au început în fiecare zonă și câți călătorii s-au finalizat în alte zone. Distribuția călătoriilor este pasul care leagă producțiile de călătorii de atracțiile de călătorii pentru fiecare pereche de zone (prin stabilirea unui sistem de relații de completare sau subordonare, după caz). Distribuția călătoriilor este etapa în care sunt estimate nodurile de călătorii între fiecare pereche de zone. O astfel de etapă este necesară pentru a stabili unde anume călătoriile din fiecare zonă sunt atrase și cât de des se întâmplă acest aspect. Factorii critici din distribuție sunt durata călătoriilor și direcția călătoriilor. Rezultatul este în principal magnitudinea călătoriei personale între fiecare pereche de zone. Baza modelelor de distribuție a călătorilor se referă la caracteristicile modelelor de utilizare a terenurilor și a sistemului de transport. Modelele de distribuție au în esență aceleași caracteristici, reprezentate de cantitatea și tipul de dezvoltare al utilizării terenurilor și de separarea configurative – spațială a zonelor din cadrul orașului Solca.

În cadrul distribuție are loc alegerea modului de transport de către populație, pe baza serviciilor oferite de către fiecare zonă și are în vedere îmbunătățire a transportului public și de reducere a emisiilor GES respectiv reducerea cantităților de zgomot, împărțirea pe mod oferind astfel răspunsuri la trecerea călătorilor de la un mod la altul. Centralizatorul, privind obiceiurile populației, în cadrul activității de deplasare, este sursa de date de la care alegerea și factorii din spatele ei sunt estimați. Acest centralizator este folosit pentru a estima ponderea modurilor din fiecare zonă prin estimarea utilităților de respondenți.

Distribuția între modurile de transport

În scopul de a se asigura că modelul reproduce matricelor de călătorie existente, s-a efectuat o lungă serie de calibrări ale modelului. Aceste teste au comparat datele observate cu rezultatele modelului, pentru fiecare dintre pașii procesului de modelare: generarea călătoriilor, distribuția călătoriilor, alegerea modului și, la final, comparația dintre modurile de deplasare (autoturism, TP, bicicletă, etc.), corelația dintre volumele de pasageri și trafic respectiv viteza de deplasare, în funcție de capacitatea arterei de circulație și categoria acesteia. Procesul este rezumat în tabelul de mai jos precum și într-o serie de tabele comparative. În final, matricea este testată din punct de vedere al senzitivității la diferite modificări prin introducerea de date la intrare și ieșire din oraș, cu scopul de a asigura capacitatea optimă de răspuns.

Tabelul nr. 12 – Rezumatul calibrării și validării matricei din MGC

ETAPĂ	DESCRIERE	SURSA CALIBRĂRII
Motivul călătoriei	Numărul călătorilor în funcție de scop	Chestionar –Transportul public pentru populația din zona locuințe individuale raportat la populația din zonele locuințe colective
Distribuția călătorilor	Originea-Destinația	Chestionar – Originea – Destinația (O–D) în autobuz
Alegerea modelului	Motivul alegerii modelului de transport	Chestionar – Naveta cu autoturismul personal
Elasticitatea alegerii modelului	Convingerea privind alegerea modelului de transport	Chestionar – Numărători de trafic
Transport auto	Viteza medie	Centralizator – categorii de străzi și caracteristica lor așa cum sunt precizate în lege
	Artere principale din oraș	Google Traffic
	Artere secundare din oraș	Google Traffic
	Numărători trafic	Sondaj pe teren în perioada mai – iunie 2022

Tabelul nr. 13 – Calibrarea motivului deplasării/scop (la ore de vârf, dimineața)

SCOP	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI		DIFERENȚA
	CANTITATE	%	CANTITATE	%	%

Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	474	42%	460	33%	5%
Călătorii locuință – școală (LS)	557	50%	599	43%	4%
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	417	37%	485	35%	1%
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	324	29%	343	24%	2%
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	291	26%	303	22%	2%
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	322	29%	350	25%	2%
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	183	16%	255	18%	-1%
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	435	39%	409	29%	5%
Marja de eroare					2%

Tabelul nr. 14 – Calibrarea motivului deplasării/scop (la ore de vârf, seara)

SCOP	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI		DIFERENȚA
	CANTITATE	%	CANTITATE	%	%
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	555	50%	509	36%	7%
Călătorii locuință – școală (LS)	442	39%	464	33%	3%
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	404	36%	590	42%	-3%
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	386	34%	386	27%	3%
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	327	29%	288	21%	4%
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	243	22%	266	19%	1%
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	166	15%	333	24%	-4%
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	316	28%	197	14%	7%
Marja de eroare					2%

Între cele două momente, valori mari de trafic (dimineața și seara), conform tabelelor de mai sus marja de eroare este de +/- 2% în raport cu modelul MGC.

Alt factor important care trebuie determinat este ajustarea distanțelor de deplasare din sondajul pe teren cu cele din model. S-a realizat o ajustare iar tabelele următoare arată că există o corelație rezonabilă între distanțele de deplasare pentru cele 8 scopuri și condițiile meteorologice în momentul în care a avut loc sondajul pe teren.

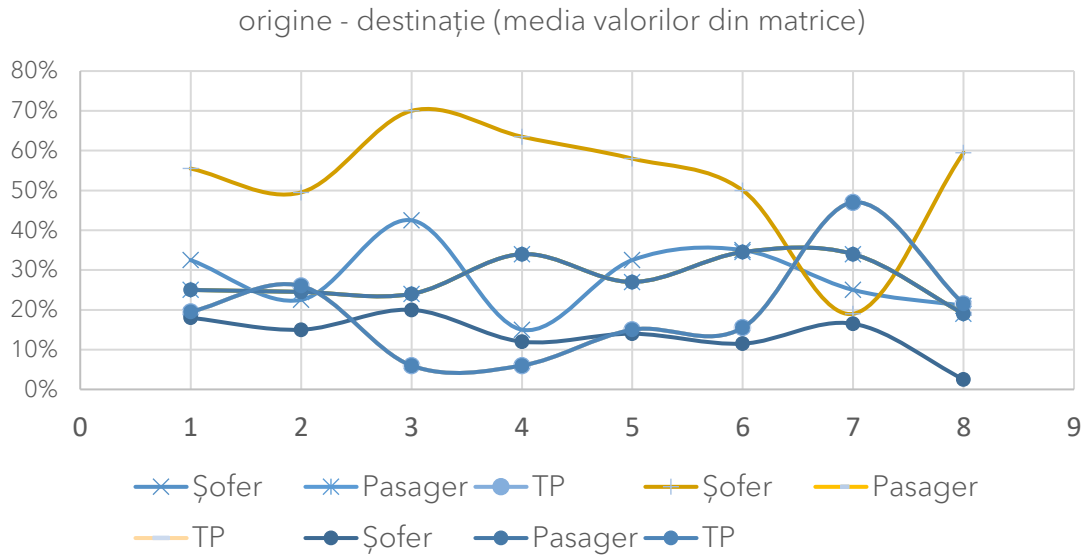
Tabelul nr. 15 – Distanța-scopul deplasării la orele de vârf (dimineața și seara)

SCOP	DURATA DEPLASĂRII (minute) OBSERVAT	DURATA DEPLASĂRII (minute) MODEL
LLM	16	15
LS	9	9
LAD	17	17
LMLD	9	9
SLD	12	12
NM	15	15
NS	9	7
ND	3	10

Diferența dintre observator și model este în medie de -0,49 minute, conform tabelului de mai sus astfel calibrarea modulului ales a suferit mici ajustări pentru corecția MGC.

Valorile de trafic au fost centralizate folosind ca instrumente de „reper" calitatea de șofer, pasager în autoturism sau pasager în transportul public (TP). Astfel, în cele trei puncte de observație s-au înregistrat următoarele valori în punctele de observație „PO#1", „PO#2" și „PO#3", centralizate astfel:

Tabelul nr. 16 – Matricea de valori „reper"



Mijloace alternative de mobilitate

Mobilitatea nu înseamnă doar dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor de transport, ci se referă în special la depășirea barierelor de mișcare în plan social, economic, politic și fizic. În urmă cu două decenii, conceptul de mobilitate era înțeles ca „volumul de persoane și de mărfuri din societate care se deplasează dintr-o locație în alta" (Hart și, Nijkamp, 1994)[54]. La scurt timp, acesta a fost redefinit, prin conceptul de mobilitate sustenabilă înțelegându-se „mobilitatea în concordanță cu principiile și cerințele dezvoltării sustenabile" (Høyer[55], 1999). Obiectivele unei mobilități sustenabile 77 sunt: calitate înaltă a serviciilor, mediu urban și rural cât mai atractiv, accesibilitate pentru toți, siguranță și securitate, reducerea poluării aerului și a noxelor, reducerea efectelor de seră și a consumurilor energetice, costuri mai eficiente și mai reduse pentru călători și mărfuri.

În ceea ce privește conceptul de accesibilitate este important să precizăm faptul că „diferite modalități de măsurare a accesibilității oferă adesea abordări diferite ale accesibilității" (Makri & Folkesson, 1999)[56]. În accepțiunea cea mai largă, accesibilitatea (în special a transportului) este definită și de un „potențial de oportunități de interacțiune"[57] 79 (Hansen, 1999). Îmbunătățirea accesibilității aduce numeroase beneficii atât persoanelor cât și societății. Printre cele mai importante beneficii ale accesibilității amintim: o mai mare independență, o mai bună calitate a vieții, reducerea poluării, o mai mare economie la cheltuieli, economie de energie, o mai bună sănătate, o mai bună incluziune social, un „capital social" sporit.

2.17 Piste pentru biciclişti (deplasări cu bicicleta)

Orașul Solca nu dispune de un sistem integrat de piste pentru biciclete, fiind utilizată partea carosabilă sau trotuarul pe post de cale de rulare pe anumite tronsoane.

2.18 Mobilitatea populației, UAT Solca

O direcție importantă, în îmbunătățirea accesibilității și mobilității locuitorilor orașului Solca are la bază identificarea și implementarea de proiecte integrate ce au la bază dezvoltarea unei infrastructuri conective. Populația care determină valori de trafic și generează instrumente de planificare a mobilității, este reprezentată de forța de muncă și elevi.

[54]KG Høyer ,1999, Sustainable mobility, Ph.d Thesis, în http://dspace.ruc.dk/bitstream/1800/745/1/Sustainable_mobility_the.pdf
[55]KG Høyer ,1999, Sustainable mobility, Ph.d Thesis, în http://dspace.ruc.dk/bitstream/1800/745/1/Sustainable_mobility_the.pdf
[56]Makrí, M. and Folkesson, C., 1999, "Accessibility Measures for Analyses of Land Use and Traveling with Geographical Information Systems", Proceedings of 2nd KFB-Research Conference, Lund Institute of Technology, Suedia, www.tft.lth.se/kfbkonf/4Makrifolkesson.pdf
[57]Bruce E. Hansen, 1999, "Threshold effects in non-dynamic panels: Estimation, testing, and inference", Journal of Econometrics, volumul 93, http://www.ssc.wisc.edu/~bhansen/papers/joe_99.pdf

Forța de muncă

Un aspect important al pieței muncii este mobilitatea teritorială a forței de muncă, iar unul din factorii care determină mobilitatea forței de muncă este dispersia teritorială a locurilor de muncă. Acest aspect este în strânsă conexiune și cu fenomenul „navetismului". În prezent, o pondere ridicată la nivelul zonei de influență, o deține populația cu domiciliu (20%) în altă localitate decât cea a punctului de lucru al angajatorului. În cadrul orașului Solca rata populației ocupate ce are locul de muncă într-o localitate diferită de cea de domiciliu este de aproximativ 10%. Peste 50% de persoane practică navetismul zilnic spre localități din județul Suceava, iar 40% persoane au locul de muncă în localități din alte județe[58]. În total, circa 25% din persoane, la nivelul UAT Solca, se deplasează zilnic spre și dinspre localitățile în care își au locul de muncă, ceea ce implică o intensificare suplimentară a traficului rutier și feroviar în special în zona localităților din zona de influență. Forța de muncă, în ceea ce privește accesul la locul de muncă, utilizează, cel mai des, arterele majore de circulație auto (străzi menționate mai sus).

Majoritatea salariaților din Solca lucrează în sectorul terțiar al economiei[59]. Activitățile de comerț și activitățile HoReCa atrag circa 20% din totalul persoanelor salariate din UAT_ Solca[60]. În administrația publică lucrează 2% din forța de muncă salariată din UAT_ Solca, iar în sectorul transporturilor 10% din totalul salariaților. Învățământul și sănătatea dețin fiecare câte 34% din totalul populației salariate la nivelul UAT_Solca[61].

În iunie 2023 la solicitarea proiectantului[62] s-au pus la dispoziția acestuia, de la instituțiile publice, date statistice pe baza cărora s-au emis concluzii privind mobilitatea populației (forței de muncă). În analiza situației existente s-au luat în considerare forța de muncă, cu domiciliul în orașul Solca respectiv cu domiciliu în alte localități, a angajatorilor cu număr mare de angajați[63] din UAT_Solca.

În cadrul diagnozei privind mobilitatea populației, ce reprezintă forța de muncă din UAT_Solca, s-a identificat, ca informație statistică comparată, că anumite străzi datorită prospectului stradal subdimensionat nu pot asigura în condiții normale/timp și siguranță în trafic accesibilitate la unitățile de producție din oraș.

Elevii

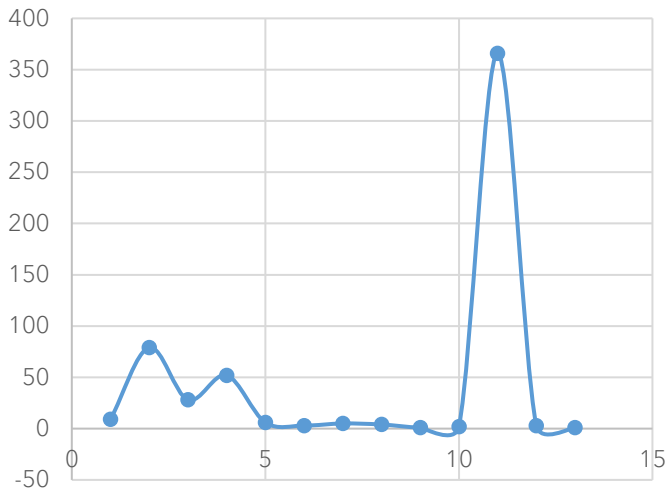
Numărul elevilor care frecventează unitățile de învățământ de la nivelul UAT_Solca, este de 559 persoane din care:

- 65% locuiesc în orașul Solca;

1	Runcu	9	2%
2	Poieni Solca	79	14%
3	Clit	28	5%
4	Arbore	52	9%

[58] PATJ Suceava
[59] Sectorul terțiar denumit și sectorul serviciilor cuprinde toate activitățile de producție a bunurilor intangibile
[60] UAT Solca cuprinde orașul Solca
[61] PATJ Suceava
[62] Elaboratorul Planului de Mobilitate Urbană
[63]

5	Cacica	6	1%
6	Botoșana	3	1%
7	Iaslovăț	5	1%
8	Milișăuți	4	1%
9	Marginea	1	0,2%
10	Rădăuți	2	0,4%
11	Solca	366	65%
12	Pârhăuți	3	1%
13	Comănești (Suceava)	1	0,2%



Notă:

- Zona cea mai „aglomerată" în ceea ce privește accesul elevilor la unitățile de învățământ, este în zona centrală a orașului Solca. Astfel, valorile cele mai mari sunt identificate la nivelul următoarelor artere de circulație:
  - Strada Tomșa Vodă, între strada Republicii și Slatinei;
  - Strada Republicii, între strada Tomșa Vodă și strada Victor Vasilescu;
- Stabilirea acestui scenariu s-a realizat prin poziționarea, în GIS, a tuturor elevilor (poziționare după adresă) care frecventează unitățile de învățământ din Solca. Adresele au fost introduse (în baza unei aplicații pusă la dispoziție de către elaboratorul prezentei) de către persoane angajate în cadrul unităților de învățământ.

Conform Inspectoratul Școlar Județean Suceava[64], la nivelul UAT_Solca, în anul 2022, la nivelul orașului Solca există o singura unitate de învățământ care „acoperă" întreaga curriculă:

- Nivelul preșcolar (localitatea Runcu și orașul Solca), 95 de copii;
- Nivelul primar (localitatea Runcu și orașul Solca), 146 copii;
- Nivelul gimnazial (orașul Solca), 114 copii;
- Nivelul liceal (orașul Solca), 126 copii;
- Nivelul profesional (orașul Solca), 78 de copii.

Aceste date statistice sunt determinate în mod special de evoluțiile demografice, în mod particular evoluția ratei natalității la nivelul orașului.

Notă: Raza de deservire este stabilită în conformitate cu prevederile Regulamentului general de urbanism - Hotărârea de Guvern nr. 525 din 27 iunie 1996, Anexa nr. 1 punctul 1.6, unde:

- Unitățile de învățământ preșcolar au o rază de deservire de maximum 500 de metri;
- Unitățile de învățământ primar, gimnazial și liceal au o rază de deservire de maximum 1000 metri.

2.19 Managementul traficului

Orașul Solca nu deține, în cadrul aparatului de specialitate al Primarului sau într-o altă structură externă, servicii privind managementul traficului la nivelul UAT_Solca.

2.20 Staționarea, staționarea în trafic

În prezent UAT Solca nu dispune de un sistem integrat de parcări. Acestea sunt asigurate, la nivel local conform cadrului legal care reglementează circulația vehiculelor pe drumuri publice, pentru rezidenți și în lungul arterelor de circulații pentru restul populației și implicit vizitatorilor. În acest sens, mai ales în perioada estivală (când valorile de trafic cresc) apar blocări datorate opririlor, staționarilor vehiculelor în zone neamenajate și interzise. În acest context, în prezent, prin coroborarea datelor privind transportul rutier și cel pietonal s-a constatat că „aglomerarea" urbană este dată de fenomenul de „tranzit" (orașul

[64] Adresă emisă de către Inspectoratul Județean Suceava, cu nr. de înregistrare ... din ...

Solca pentru cei care doresc să ajungă până la Marginea sau Cacica – Gura Humorului, pe ruta Putna – Marginea – Solca – Cacica – Gura Humorului).

2.21 Sisteme inteligente de transport

Orașul Solca nu deține servicii de transport local de persoane iar furnizorii privați de servicii de transport public rutier nu asigură, la nivelul UAT_Solca, sisteme inteligente de transport (panouri informative, aplicații telefonice, etc.), acestea fiind asigurate doar prin informarea de pe paginile web ale furnizorului de servicii și fizic în stația de transport.

2.22 Signalistică

UAT_Solca este traversat de o arteră de circulație majoră (DN2E). Această arteră de circulație este administrată, conform actelor normative, de către DRDP Iași (DN2E). Siguranța în trafic este asigurată de către administratorii menționați mai sus și presupune:

- Signalistică privind siguranța în trafic;
- Signalistică de orientare;
- La data elaborării prezentei, nu sunt prevăzute marcaje privind treceri de pietoni sau alte inscripționări, pe asfalt, privind siguranța în trafic.

2.23 Structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare

Orașul Solca nu deține, în cadrul aparatului de specialitate al Primarului sau într-o altă structură externă, servicii privind managementul traficului la nivelul UAT_Solca.

2.24 Semaforizare, sistemelor Inteligente de Transport

Orașul Solca este străbătut de o arteră de circulație rutieră (DN2E). Capacitatea de circulație a străzilor este mult redusă datorată existenței unei configurări a profilului stradal caracterizată de aspectul rural (uliițe – străzi principale și secundare[65]) unde distanța dintre limitele de proprietate (cu excepția arterelor principale) este cuprinsă între 3,5 și 5 metri[66], fără existența unei delimitări dintre partea carosabilă și cea pietonală. În ceea ce privește:

- Strada Tomșa Vodă, prospectul stradal este cuprins între 10–15 metri;
- Strada Republicii, cu o declivitate de 12% pe o lungime de 600 de metri;
- Strada Avram Iancu, prospectul stradal este cuprins între 10–15 metri.

Astfel, la nivelul orașului Solca trama stradală nu dispune de semafoare sau sisteme inteligente de transport (în prezent nu există servicii de transport public local) iar în lipsa unor astfel de sisteme și servicii de management al traficului autoritatea locală sau alte instituții subordonate nu pot furniza date locale în timp real.

2.25 Organizarea traficului și al transportului local

UAT_Solca nu deține servicii de management al traficului sau sisteme inteligente de transport. Trama stradală este alcătuită dintr-o arteră principală (DH2E), un drum național DN2K (Solca – Cajvana – Suceava) și drumuri locale de categoria a III-a. În lipsa unor astfel instrumente de monitorizare, management și organizare a traficului, circulația auto și pietonală este asigurată prin semne de circulație administrate de DRDP[67] Iași prin SDN[68] Suceava.

2.26 Eficacitatea și eficiența rețelei de transport

Nu este cazul, orașul Solca nu deține în prezent servicii de transport public local. Aceste servicii sunt asigurate de furnizori/operatori privați autorizați la nivelul Consiliului Județean. Operatorii privați sunt detaliați, prin prezenta, la subcapitolul 2.14.

Zone cu nivel ridicat de complexitate

zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic etc.

---

[65] Articolul 10 din Ordonanța 43/1997 privind regimul drumurilor și Anexa nr. 1 din Ordinul 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea şi realizarea străzilor în localitățile urbane.

[66] Conform măsurătorilor efectuate pe baza planurilor cadastrale asigurate de către Primăria orașului Solca dar și a activității de inventariere a tramei stradale, activitate efectuată în perioada februarie-martie2022.

[67] DRDP – Direcția regională de drumuri și poduri

[68] SND – Secția drumuri naționale

Configurația unei rețelei nu poate prelua mulțumitor valorile de trafic de la orele de vârf, motiv pentru care în anumite intersecții se formează temporar blocaje (în special pe arterele majore de circulație). Capacitățile reduse ale străzilor devin astfel premisa accentuării fenomenelor de congestie. În acest context, se impun măsuri pentru creșterea capacității prin:

- interzicerea staționarii în lungul arterelor principale din oraș;
- lărgirea sau introducerea de străzi cu sens unic;
- realizarea de noi trotuare și piste pentru biciclişti;
- zonele de calmare a traficului auto (în special în zonele de acces la instituții publice, unități de învățământ, etc.).

2.27 Legătura cu rețeaua Ten-T

UAT_Solca este localizat în partea de nord a României, Regiunea de dezvoltare Nord – Est, județul Suceava unde rețeaua Tent-T (coridoarele Pan – Europene) nu este prezentă în zonă.

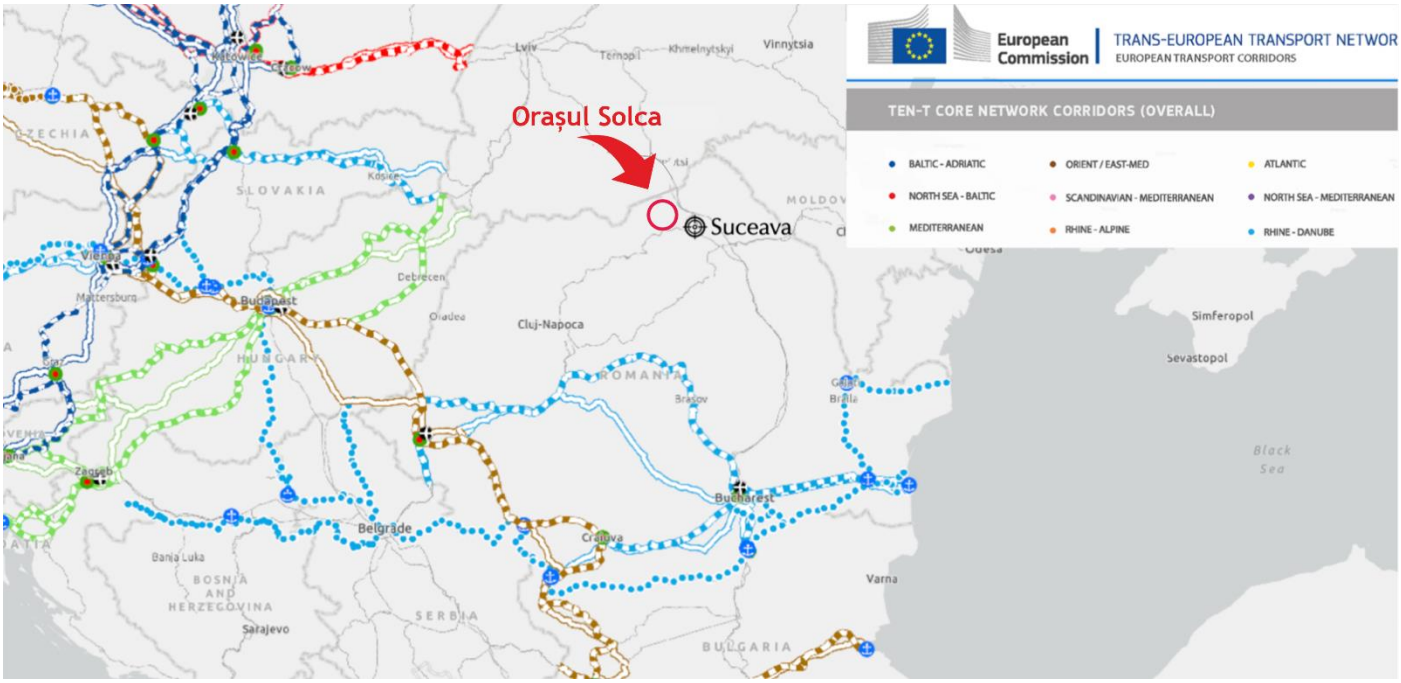


Figura nr. 37 – Ten-T, Coridoare Pan_Europene[69]

Totuși, conform aceluiași elaborator de document strategic „Comisia Europeană", coridorul Ten-T „CORE NETWORK CORRIDORS ON THE TEN-T"[70] este prezent în Regiunea Nord Est a României cu infrastructura feroviară, infrastructura rutieră majoră (autostrăzi, în cazul nostru „Autostrada A7"), și drumuri europene – E85 (la nivel național fiind considerat DN2).

Astfel, orașul Solca, este conectat la „CORE NETWORK CORRIDORS ON THE TEN-T" (viitoare autostradă A7 și DN2 – E85) prin drumul național DN2E (24 km pe ruta Solca – Milișăuți, 19 km pe ruta Solca – Cajvana–Dărmănești și 34 km pe ruta Solca – Rădăuți – Bălcăuți).

[69] Sursa: Commission Regulation (EU) 1153/2021, as amended by Commission Delegated Regulations (EU) 2019/254 from 9 November 2018 and (EU) 2017/849 from 7 December 2016 and Regulation (EU) 2021/1153 from 7 July 2021 for the Core Network Corridors extensions,

[70] Commission Regulation (EU) 1153/2021, as amended by Commission Delegated Regulations (EU) 2019/254 from 9 November 2018 and (EU) 2017/849 from 7 December 2016 and Regulation (EU) 2021/1153 from 7 July 2021 for the Core Network Corridors extensions, Anexa 1, Vol 20/33 și Vol 21/33.

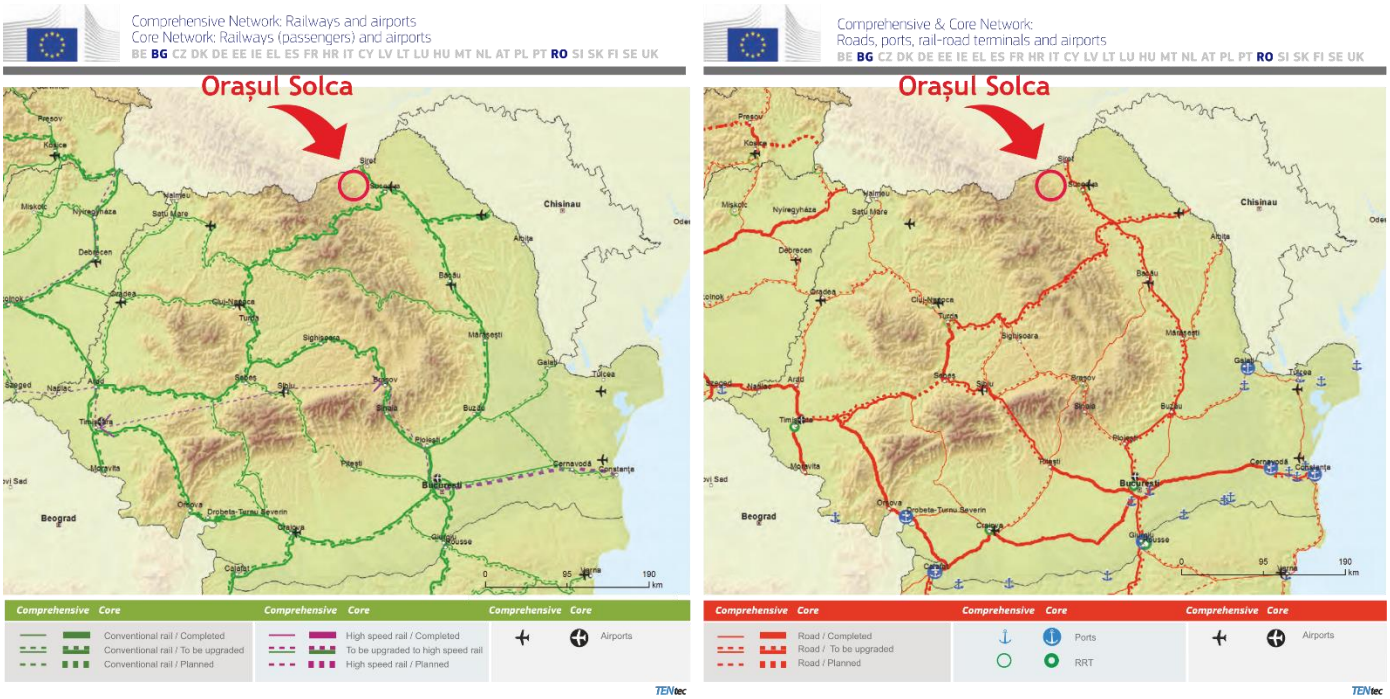


Figura nr. 38 – Coridoare Ten-T

La nivel Național:

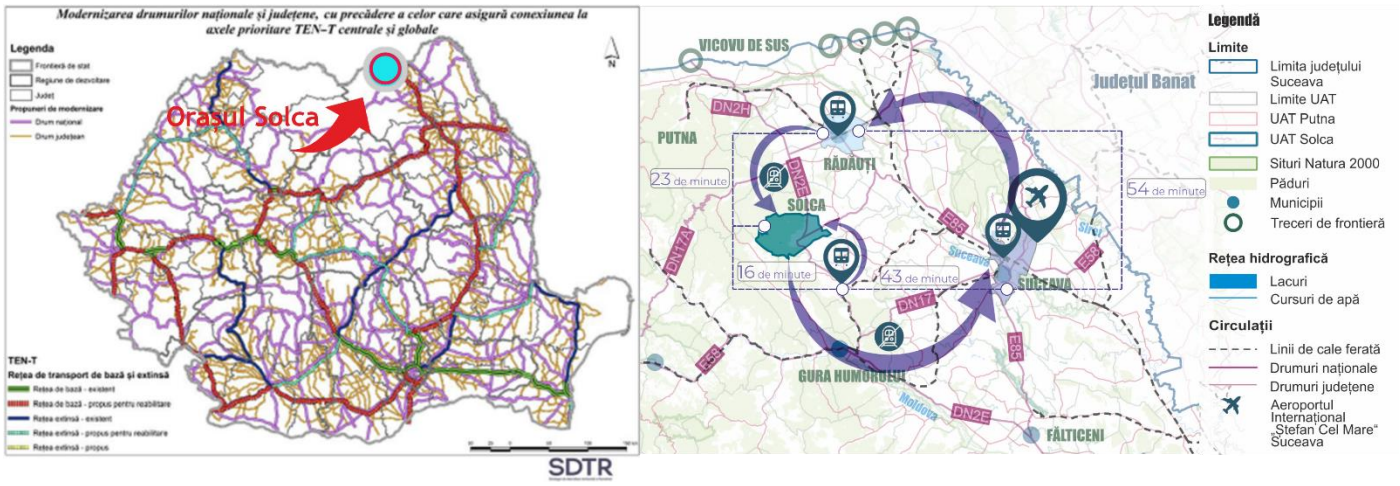


Figura nr. 39 – PATN - Secțiunea căi de comunicații[71]

Notă:

- Infrastructura rutieră existentă, la nivelul județului Suceava, în ceea ce privește relația spațială dintre Aeroportul „Ștefan cel Mare" (SCV), municipiu reședință de județ și Solca, permite conectivitate indirectă și mobilitate redusă a utilizatorilor (locuitori, navetiști, vizitatori, etc.) prin întreruperea traseului la Suceava și Rădăuți. Transferul de la aeroport către Solca și invers, este (utilizând trama stradală existentă, de interes regional, județean, zonal și local) de aproximativ 74 minute pentru 72 km de parcurs[72].

[71] Sursa: SDTR
[72] Conform informațiilor de pe pagina web a Google Maps, publicat în data de 23.02.2022

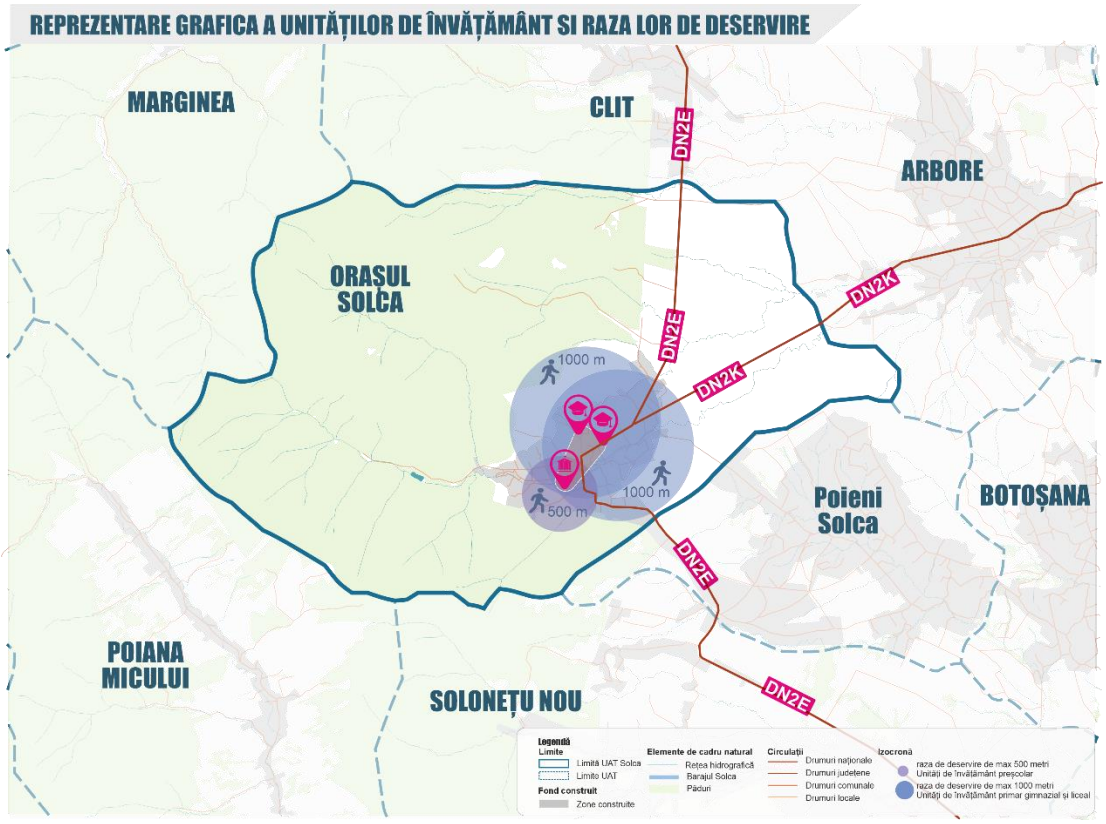


Figura nr. 40 – Rețeaua de transport de bază și extinsă[73] – Propunerile de modernizare
Sursa: autor

Sunt de asemenea încă numeroase străzi nemodernizate, cu infrastructură învechită (străzi pietruite sau chiar de pământ). În aceste condiții traficul se distribuie natural pe străzile adiacente, amplasate în centrul localității, acestea din urmă preluând de asemenea traficul greu și pe cel de tranzit local.

S-a constat, în urma activității de teren că orașul Solca este traversat de vehicule de mare tonaj (peste 3,5t) chiar dacă există o interdicție în acest sens. Astfel, pentru evitarea traversării orașului cu astfel de vehicule dar și pentru o reducere considerabilă a valorilor GES, se propune modernizarea unor artere de circulație care să preia rolul de „șosea ocolitoare". Această șosea ar putea fi (de la nord la sud) strada Tomșa Vodă – strada Crișan – strada Independenței – strada Ciprian Porumbescu – strada Progresului – strada Libertății și strada Republicii. În ceea ce privește zona centrală și deservirea zonei de locuit din vestul localității, având în vedere oportunitatea transformării în zonă pietonală a străzii Tomșa Vodă (pe segmentul parcul central – Mănăstirea Solca), se poate lua în calcul modernizarea străzii Independenței, pe segmentul strada Republicii – strada Gheorghe Doja.

Capacitatea de circulație a acestor străzi este mult redusă de existența autovehiculelor parcate în lungul străzii. Parcajele amenajate se dovedesc a fi insuficiente, staționarea autovehiculelor în lungul străzilor fiind prezentă atât în zonele rezidențiale, cât și în cele aglomerate (Mănăstirea Solca). Străzi în această situație sunt:

- strada Tomșa Vodă (DN2E), din Solca, comunicare cu Marginea;
- strada Republicii (DN2E), din Solca, comunicare cu localitățile Cacica și Gura Humorului;
- strada Avram Iancu (DN2K), din Solca, comunicare cu localitățile Arbore, Iaslovăț și Milișăuți.

[73] Sursa: SDTR, Schema din dreapta reprezentării grafice de mai sus, este elaborată de către prestator și prezintă situația existentă în ceea ce privește conectivitatea dintre aeroportul „Ștefan cel Mare" (SCV) și orașul Solca, fără a evidenția aspecte legate de existența unor disfuncții sau oportunități și potențial, acestea sunt analizate și studiate în cadrul capitolului 2 „Analiza situației existente".

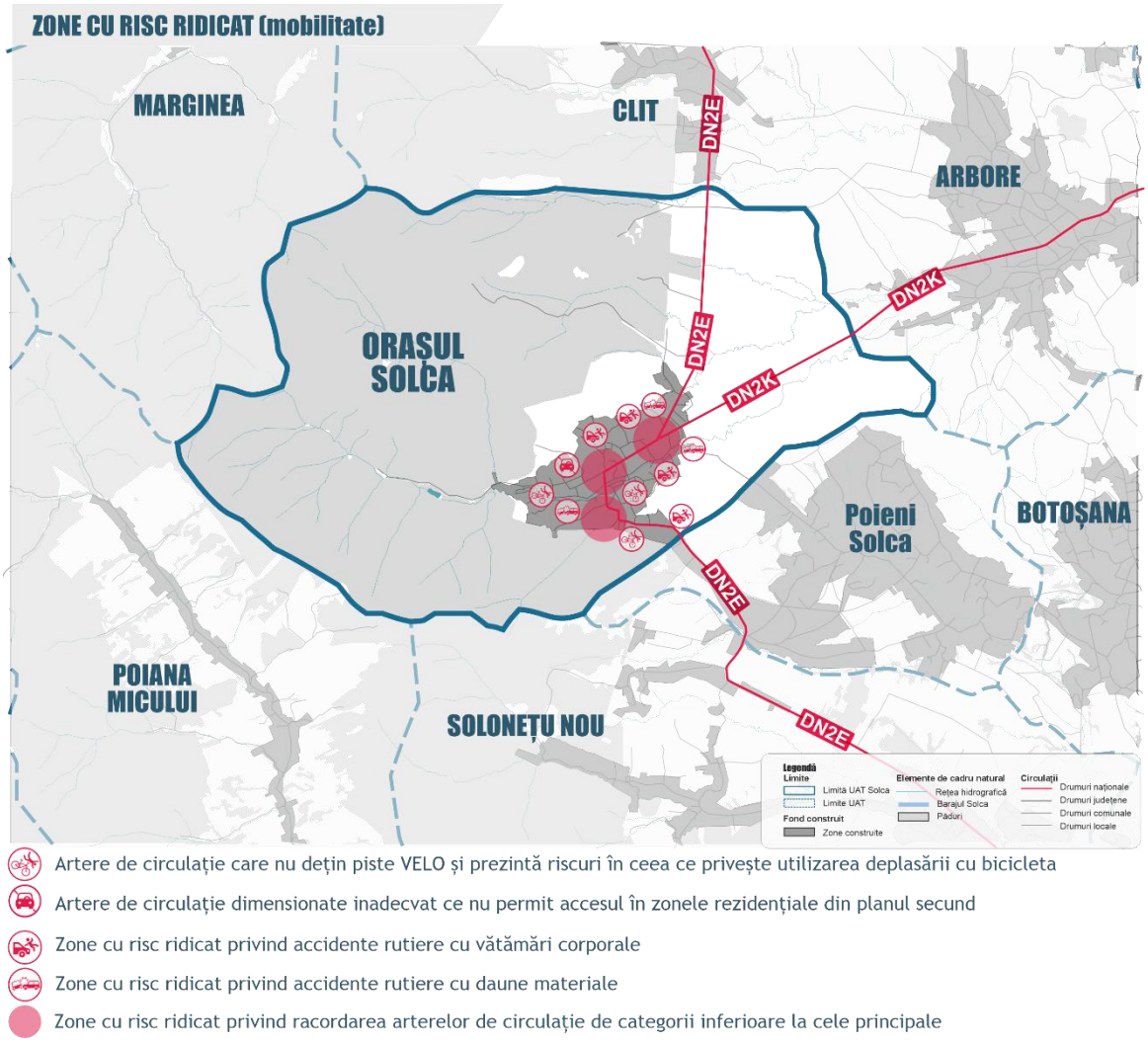


Figura nr. 41 – Zone cu risc ridicat (mobilitate)
Sursa: autor

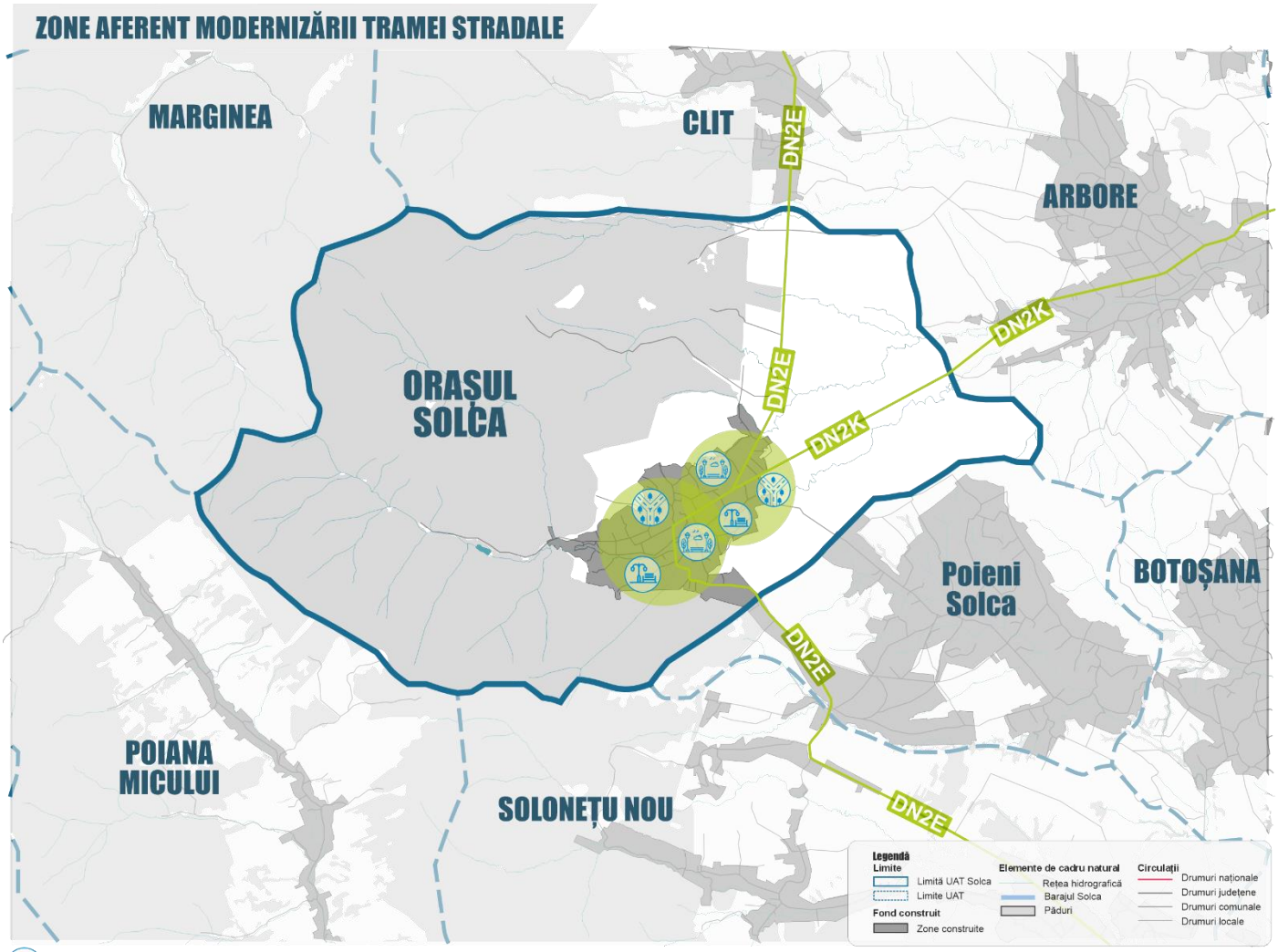
Notă:

- În prezent, pe marile artere de circulație lipsesc cu desăvârșire semne de circulație adecvate mediului urban, localitatea Solca fiind „tratată" ca localitate din mediul rural. Cele mai multe accidente sunt datorate vitezei neadecvate, semnalizări necorespunzătoare în zonele de acces la unități de învățământ și instituții, lipsa parcajelor amenajate și a autoturismelor cu volan pe dreapta (20% din numărul total de autoturisme, proprietate particulară a persoanelor fizice).

2.28 Separarea comunităților locale de către coridoarele de transport

Volumele de trafic cele mai importante s-au observat pe strada Tomșa Vodă (în cursul anului) și pe strada Republicii. Alte valori semnificative s-au remarcat pe celelalte artere principale din oraș, mai ales în zona de intersecție dintre strada Tomșa Vodă și strada Avram Iancu (unde Poliția Rutieră a sugerat realizarea unui sens giratoriu[74]). Valori ale densității, foarte ridicate în comparație cu celelalte străzi din rețea, sunt detectate pe tronsoane ale străzilor: strada Tomșa Vodă, strada Avram Iancu, strada Republicii și artere care asigură închiderea inelelor de circulație auto.

74



Zone de agrement și lisir , sport recreere

Intersecții amenajate la nivel rutier

Dotări la nivel pietonal și la nivelul pistelor VELO

Zonă unde sunt propuse a fi modernizate arterele de circulație

Figura nr. 42 – Zone aferent modernizării tramei stradale

Notă:

- Zonele care trebuie să fie supuse, de urgență, modernizării tramelor stradale sunt în partea de vest și est a localității Solca. Acest considerent este în concordanță cu direcțiile de dezvoltare spațială a UAT_ului, în baza documentației de urbanism P.U.G. dar și a tendințelor de executare a lucrărilor de construcții, în aceste zone, în special locuințe individuale.

Luând în considerare numai potențialul turistic pe care îl are UAT_Solca, este de așteptat ca zonele de dezvoltare propuse să se concretizeze în următorii ani, de aceea este nevoie de realizarea infrastructurii de transport rutiere, de creșterea capacității arterelor existente, atât prin interzicerea parcărilor în lungul străzilor principale, cât și prin modernizarea unor străzi, introducerea sensurilor unice și a benzilor pentru biciclişti. Vor trebui identificate noi spații pentru amenajarea de „park&plot" dar în același timp ar trebui descurajat transportul cu vehiculele individuale, accesul transportului în zona central a orașului și încurajat transportul alternativ. În perspectiva creșterii valorilor de trafic în zona centrală, se recomandă semaforizarea unor intersecții și sincronizarea instalațiilor pe axe de circulație sau transformarea în zonă pietonală a străzii Tomșa Vodă (pe segmentul Mănăstirea Solca și intersecție dintre strada Slatinei cu strada Tomșa Vodă).

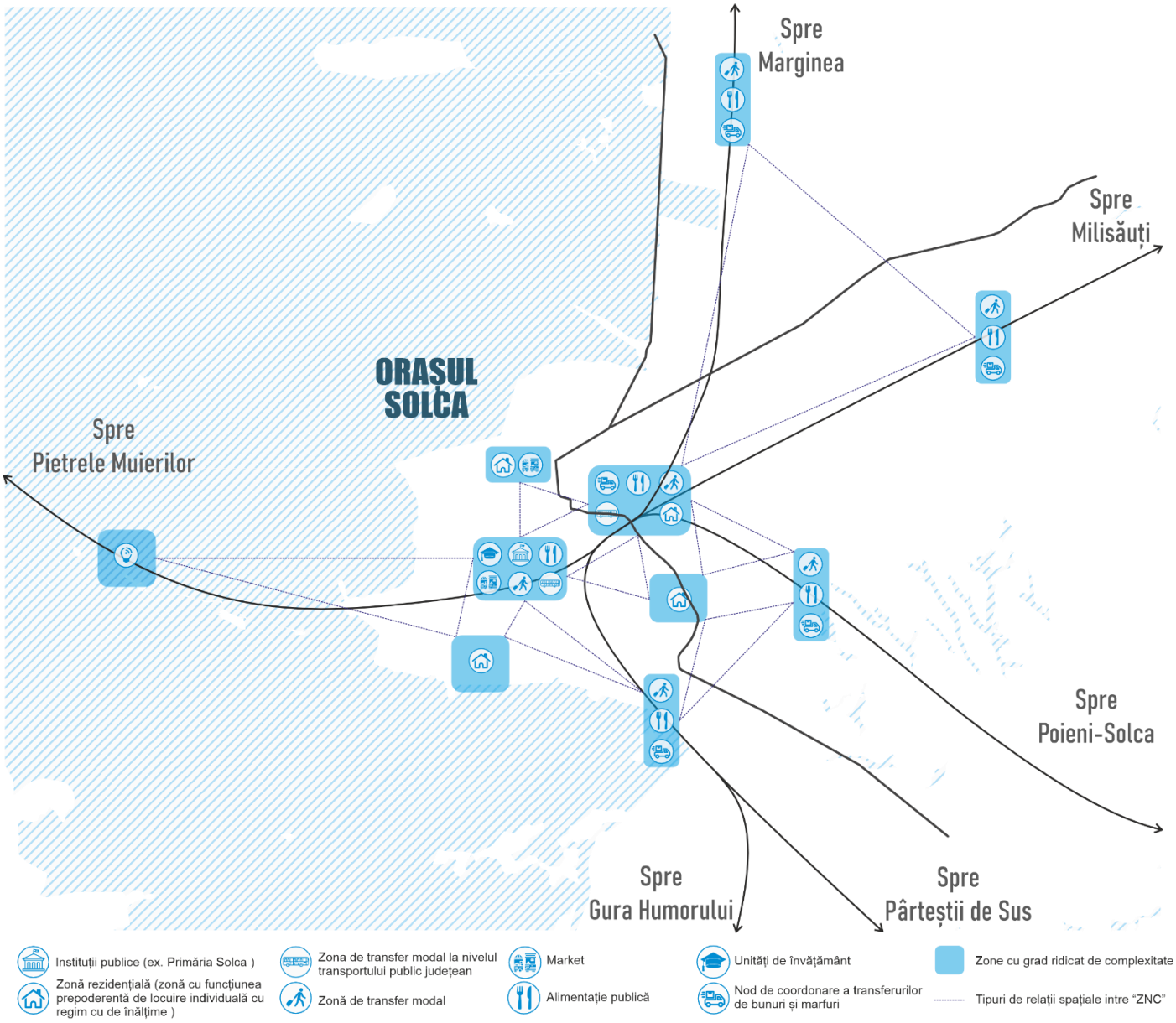


Figura nr. 43 – Zone de transfer spațial la nivelul UAT Solca
Sursa: autor

Zonele cu o mare complexitate privind mobilitatea au fost identificate în mai multe zone ale orașului în funcție de:

- Funcțiunea predominantă care determină, în intervalele orelor de vârf, creșteri ale valorilor de trafic auto) prin deplasare „origine – destinație";
- Forma zonei (configurația spațial – volumetrică);
- Caracterul și caracteristica zonei;
- Funcția zonei și potențialul socio – economic al acesteia;
- Amplasare în cadrul orașului.

Cele 2 zone sunt:

- zona centrală din orașul Solca;
- zona de est a orașul Solca.

Pentru fiecare zonă s-a propus un scenariu cu o singură particularitate comună, la nivel micro – încurajarea mersului pe jos, prin parcurgerea de distanțe mici până la funcțiunile primare de proximitate (învățământ, sănătate, servicii, comerț, recreere, agrement, sport etc.) prevăzute și în cadrul documentației de urbanism P.U.G. UAT_Solca.

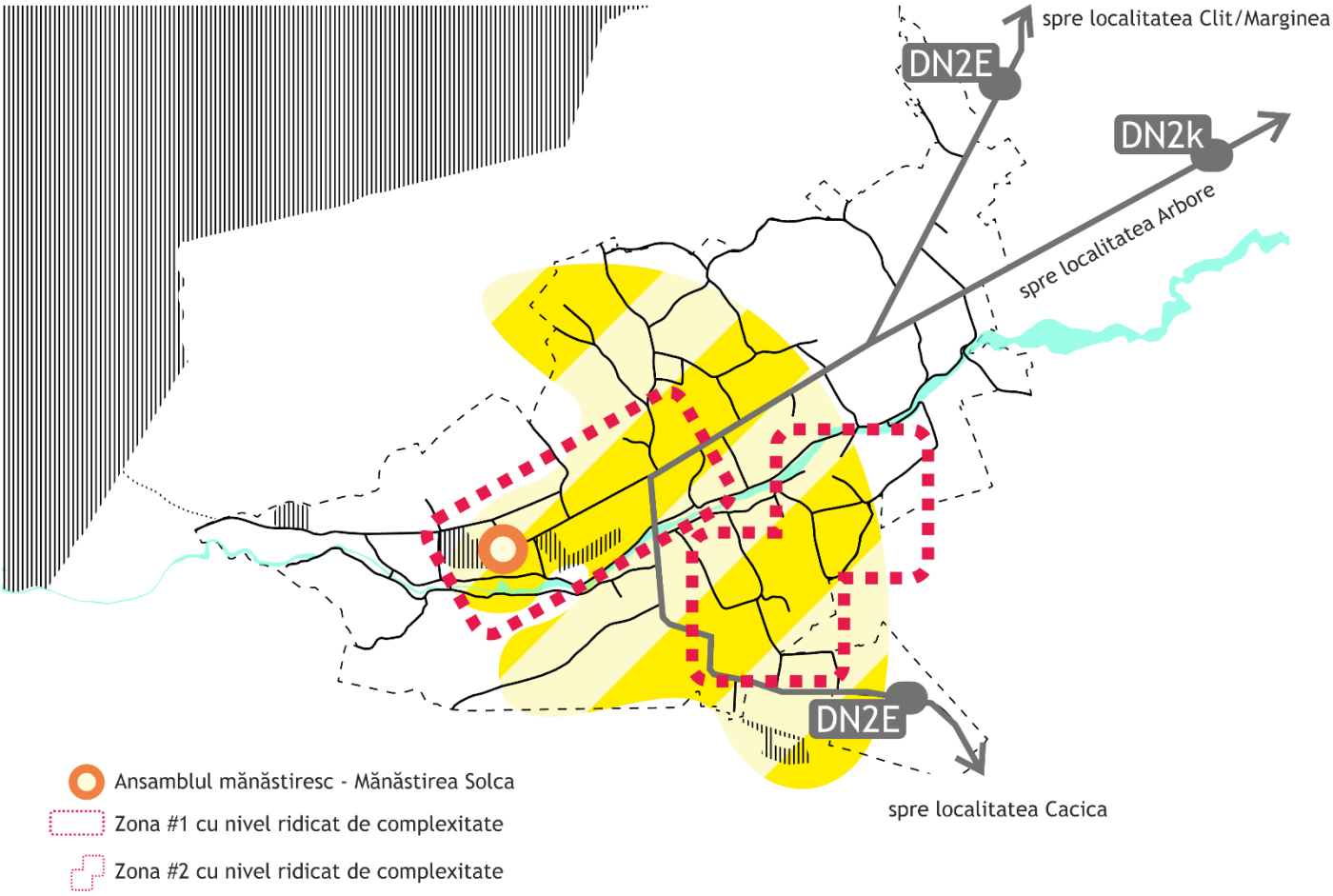


Figura nr. 44 – Zone cu nivel ridicat de complexitate
Sursa: autor

Notă:

- Zonele cu nivel ridicat de complexitate, conform documentației de urbanism P.U.G. Solca, sunt identificate în lungul arterelor principale de circulație (strada Tomșa Vodă, strada Republicii și strada Gheorghe Doja). Funcțiunea predominantă a zonei intravilane este de locuit cu inserții de funcțiuni „publice" (administrație, economie, sănătate, educație, etc.). Valorile de trafic auto și situația deplasărilor navetiștilor, elevilor și a forței de muncă, prezentată în cadrul capitolului anterior, determină un set de măsuri urgente a fi implementate pentru a nu determina sau accentua disfuncții existente în plan economic și administrativ. Componenta de mobilitate trebuie să răspundă la domeniul „siguranță" și „timp".

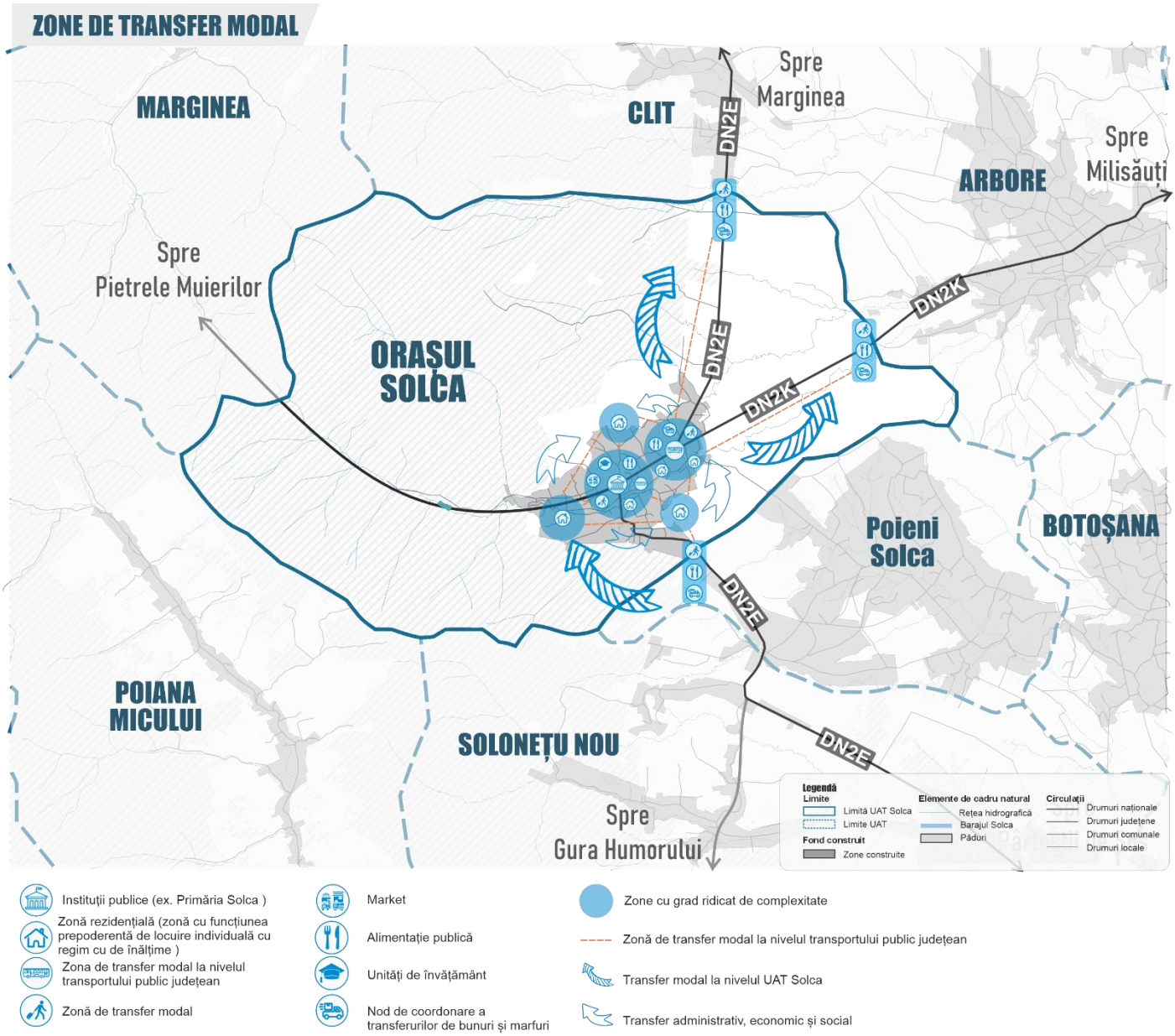


Figura nr. 45 – Zone de transfer modal

Notă:

- Transferul spațial de la nivel național – regional – zonal către cel local, se realizează cu precădere la nivel carosabil utilizând DN2E (strada Tomșa Vodă);
- Zona centrală – este „dominată" de Mănăstirea Solca și „fabrica de bere Solca", instituțiile publice, în special unitățile de învățământ, care angrenează un număr semnificativ de utilizatori zilnici (în special elevii claselor gimnaziale și de liceu). Se propune o continuare a sistemului integrat al nodurilor de transfer modal și reorganizarea din punct de vedere spațial – configurativ – funcțional, a circulațiilor rutiere prin montarea semnelor de circulație adecvat zonelor aglomerate, trotuare și piste pentru biciclişti, iluminat public și transpunerea în subsol, pe cât posibil, a rețelelor de curenți tari și slabi respectiv nuanțarea și promovarea stilului arhitectural local la nivelul noilor clădiri, fațade (intervenții asupra clădirilor existente) și identitate locală;
- Zona de intrare în orașul Solca – accesul în oraș se face după trecerea intersecției dintre strada Tomșa Vodă și strada Avram Iancu, unde sunt necesare realizarea pistelor pentru biciclişti respectiv modernizarea infrastructurii pietonale existente.

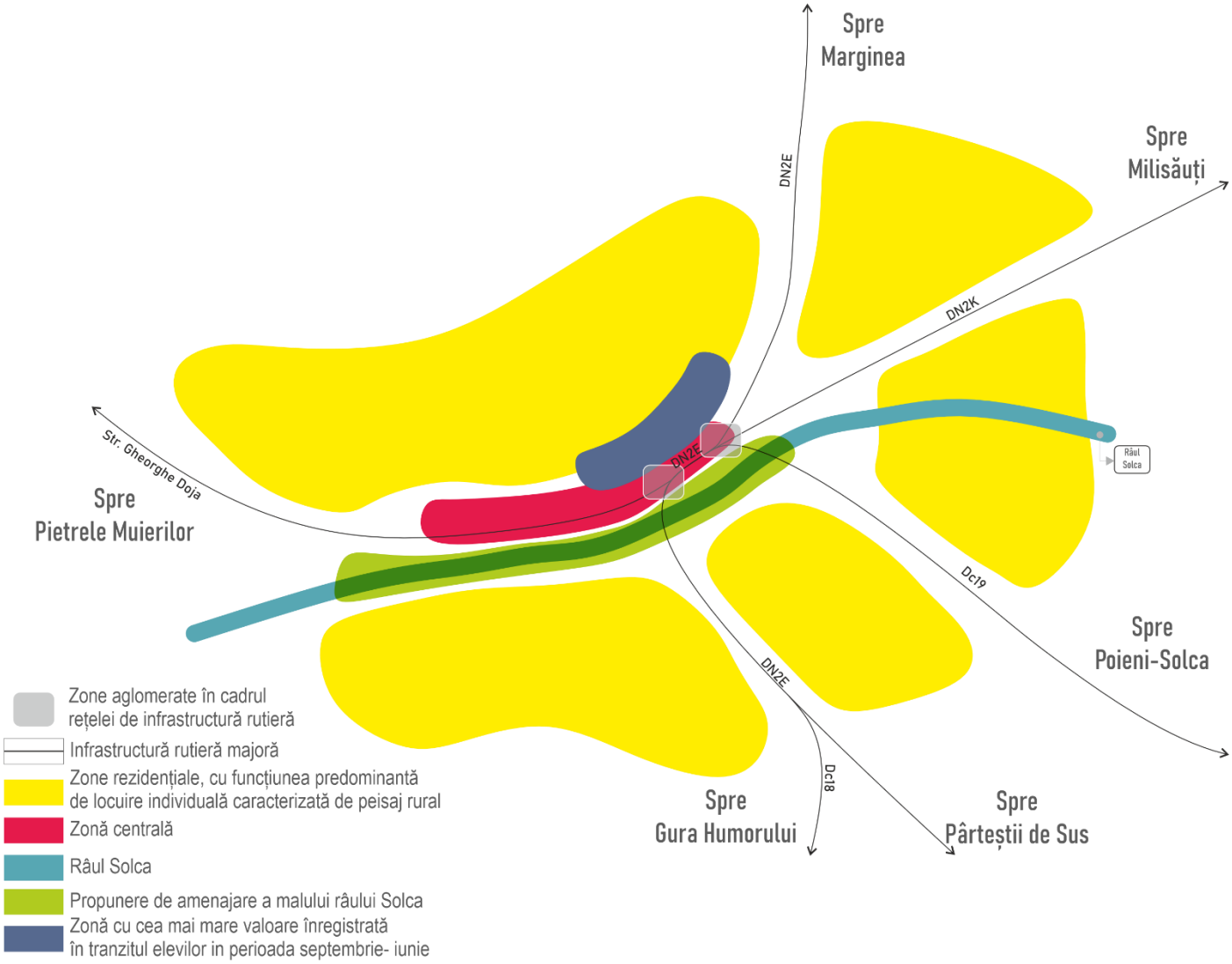


Figura nr. 46 – Zone funcționale
Sursa: autor

Notă:

- Având la bază documentația de urbanism P.U.G. s-au detaliat zonele de reglementare pentru a se evidenția funcțiunile preponderente și rolul lor în ceea ce privește mobilitatea la nivelul orașului Solca. Zona centrală se află pe traseul de transfer, caracterizată prin aglomerația de funcțiuni care atrag utilizatori (încărcări de valori de trafic auto și pietonal). Zonele de locuit, din partea de vest și nord ale UAT_ului, nu sunt afectate de zonele „aglomerate", acestea fiind tangente (singura disfuncție care trebuie eliminată este legat de trama stradală secundară care este de categoria a IV-a).
- Zona malurilor râului Solca – UAT_Solca este traversat de râul Solca pe o distanță de aproximativ 9 km (râu care este propus a fi sistematizat prin documentația de urbanism P.U.G. UAT_Solca. Malurile acestui râu reprezintă, poate cea mai mare oportunitate de a „introduce" sisteme integrate din punct de vedere funcțional – economic și administrativ la nivel zonal și regional. Această zonă poate găzdui piste pentru biciclişti, trasee pietonale de promenadă „ancorate" în zone de agrement și relaxare destinate atât locuitorilor cât și vizitatorilor din alte localități care doresc sa viziteze zona, în special Mănăstirea Solca sau tradiții locale.

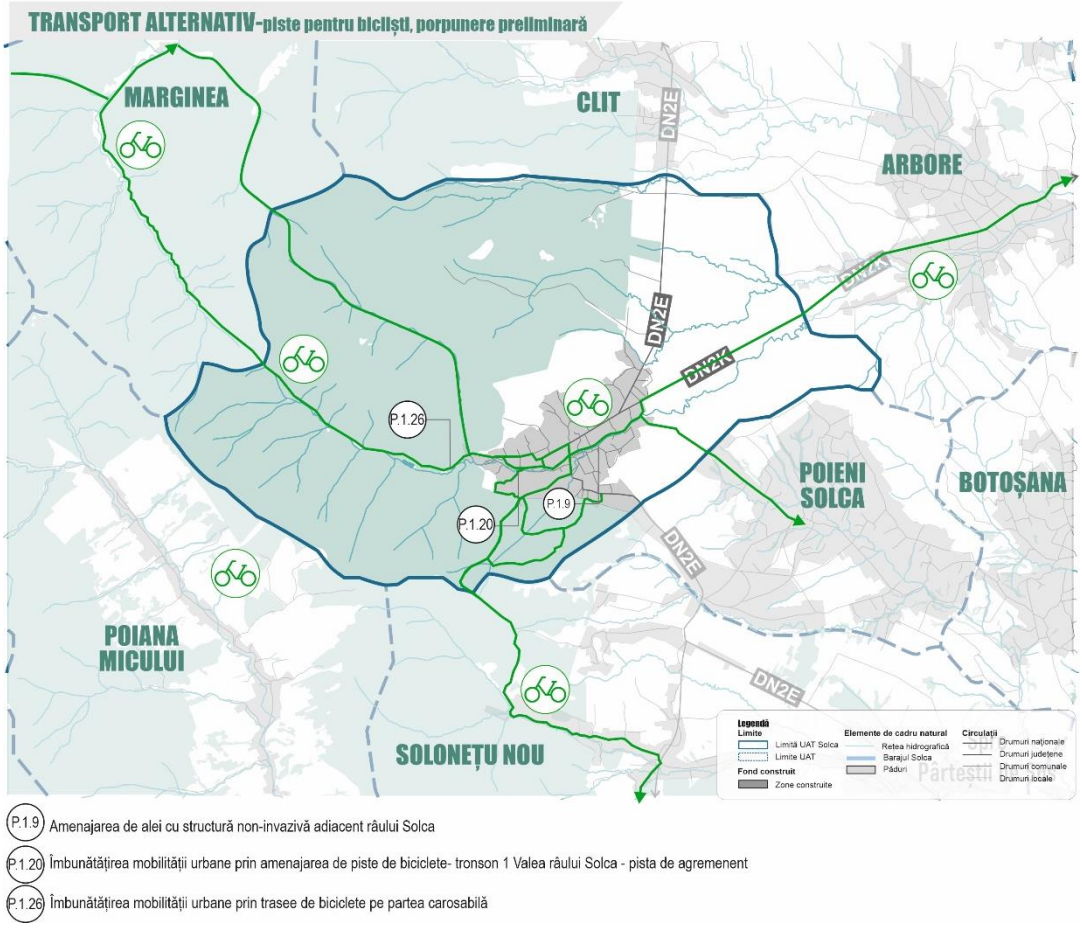


Figura nr. 47 – Transport alternativ – piste pentru bicicliști, propunere preliminară
Sursa: autor

Notă:

- UAT Solca, la nivel macro, este caracterizat de un peisaj specific zonelor rurale. Acest aspect reprezintă un avantaj din punct de vedere economic dar și un mare dezavantaj la nivelul utilizatorilor spațiilor publice urbane pietonale (risc de accidente, poluare fonică și olfactivă, etc.).

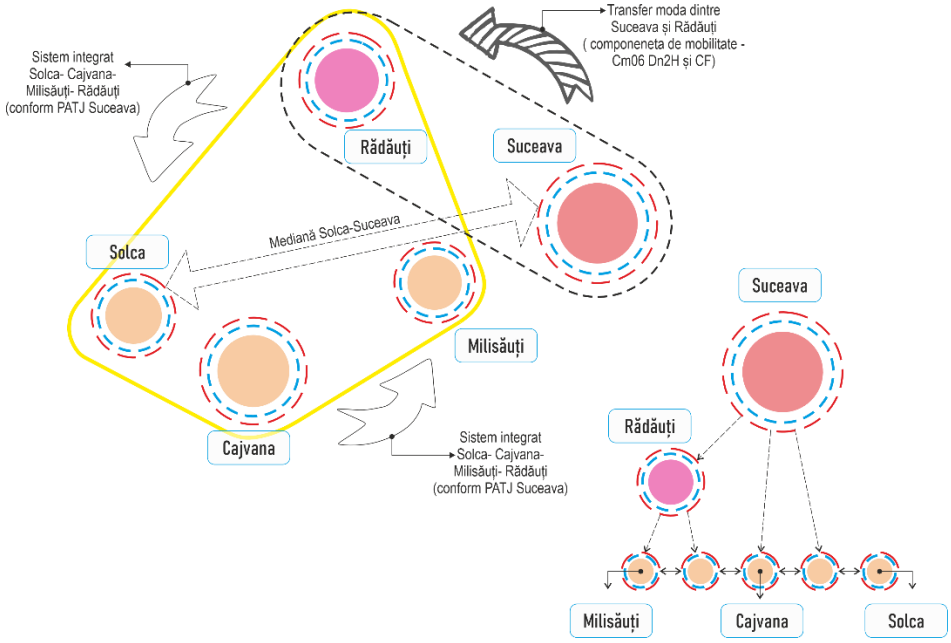


Figura nr. 48 – Sisteme urbane – mobilitate
Sursa: autor

Notă:

- Solca face parte, conform PATJ județul Suceava, din sistemul urban Rădăuți – Siret – Solca. Având în vedere iminenta realizare a autostrăzii A7 (care începe în zona de vest a localității Siret) este necesară realizarea unei conexiuni rapide dintre Solca și autostrada A7 (varianta I) sau o altă variantă fiind conexiunea cu DN2 – E85.
- Elementele de cadru natural (poziția lor geografică) în raport cu localitățile din zona de influență a UAT_Solca (parte integrată din sistemul urban „Su2") asigură structura funcționării coerente a serviciilor de turism, calitatea aerului și al peisajului local. Transferul tehnologic, inovativ și modal se realizează din sistemul urban „Su0" către celelalte sisteme fără a exista o ierarhie, acestea îndeplinind diferite funcții, în raport cu „locul". Solca este punct de transfer către comunele învecinate de unde pornesc sisteme integrate de deplasare spațială (piste pentru biciclişti, transport mărfuri, transport public de persoane, clustere de inovare și clustere în diferite activități economice specifice zonei).

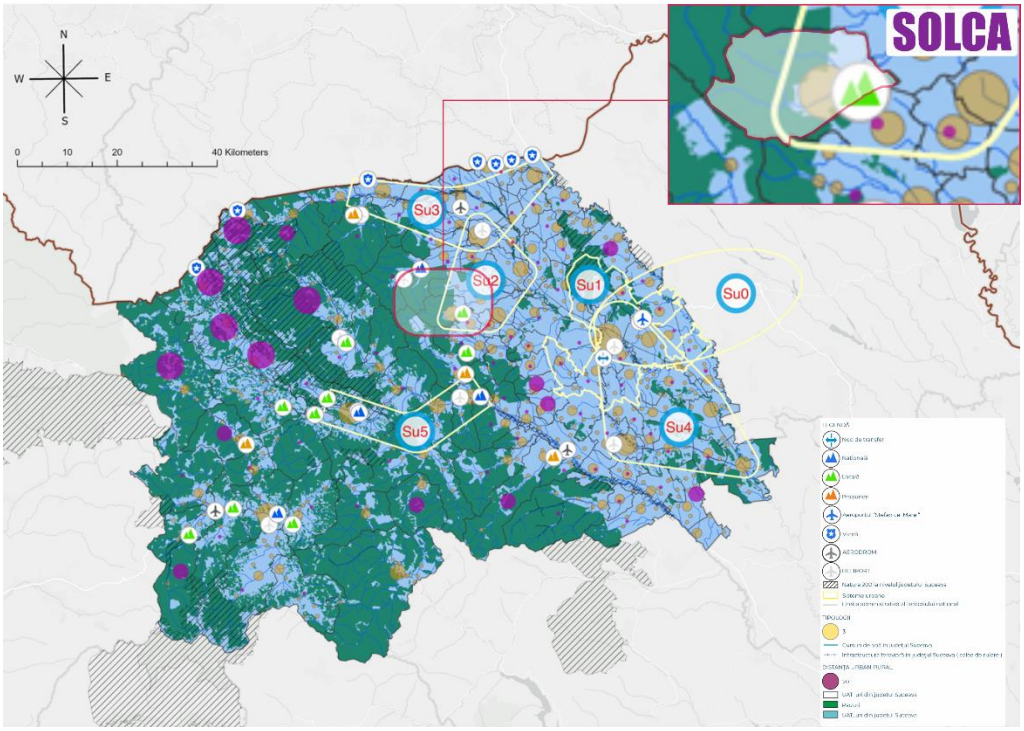


Figura nr. 49 – Extras din PATJ Suceava – sisteme urbane – mobilitate

Concluzie

Diagnoza, în cazul utilizării infrastructurii rutiere ce se transpune la nivelul mobilității în cadrul orașului, prezintă o disfuncție privind capacitatea redusă pe care rețeaua stradală o poate asigura ca suport privind accesul la serviciile de învățământ.

Prin suprapunerea datelor statistice privind forța de muncă și numărul de elevi (considerați principalii indicatori de măsură a mobilității la nivelul orașului) au rezultat următoarele:

- străzile de importanță zonală (cele care permit accesul în oraș, în contextul menționat mai sus) sunt: strada Tomșa Vodă, strada Avram Iancu și strada Republicii;
- numărul cel mai mare de populație, care nu locuiește în oraș și vine din direcția localității Cacica (dinspre sud) și utilizează preponderent zona centrală a localității, urmată de populația care vine dinspre localitățile din nordul UAT-ului și care utilizează de asemenea zona centrală.
- densitatea cea mai mare de utilizatori este identificată în zona centrală și zona de nord a orașului Solca.

CAPITOLUL III
Evaluarea impactului actual al mobilității

În cadrul PMUD Solca s-a realizat analiza complexă a localității privind componenta de mobilitate, care a permis crearea unui scenariu de bază pentru anul 2023 ce a fost utilizat în analiza multicriterială a cererii de deplasare din zona de influență. Această activitate a oferit o bază conceptuală și analitică cu ajutorul căreia s-a creat un instrument filtru pentru a testa scenariile prezentate în cadrul prezentului document.

Acest capitol prezintă o analiză a disfuncțiilor, potențialului și oportunităților identificate în cadrul UAT-ului Solca, ce vor fi abordate în cadrul a patru secțiuni prin gruparea problemelor identificate și a recomandărilor ce vor corespunde obiectivelor strategice specifice, măsurilor, programelor și proiectelor din cadrul PMUD Solca. Aspectele detaliate în cadrul PMUD au diverse implicații asupra vieții urbane și a funcționării sistemului de mobilitate în cadrul țesutului urban, dincolo de limitele sale administrative. O calitate urbană îmbunătățită poate duce la un impact mai puțin distructiv asupra mediului înconjurător. Atunci când se promovează accesibilitatea, trebuie luate în considerare și aspectele legate de siguranță și securitate, educație și economie și în cele din urmă a managementului administrativ al UAT-ului.

Notă:
- UAT_Solca, în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă își stabilește 5 politici publice locale, 2 programe locale, un obiectiv general și 6 obiective specifice care au ca și corespondență 17 de măsuri;
- Cele 6 obiective specifice sunt:

COD	Politică	Program	Obiectiv
OBVG	Obiectiv general		Îmbunătățirea accesibilității și dezvoltarea mobilității durabile de înaltă calitate într-un mediu urban mai atractiv, mai sănătos și mai prietenos cu mediul
OBVS#1	Accesibilitate	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	Satisface nevoile de mobilitate și conectivitate ale tuturor cetățenilor indiferent de factorii fizici (diverse deficiențe sau dizabilități) sau factorii sociali (categoria de venit, vârsta, gen și originea etnică)
OBVS#2	Siguranța și securitatea rutieră	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	Creșterea siguranței și a securității pentru utilizatori
OBVS#3	Impactul asupra mediului	Coridorul verde	Reduce poluarea aerului și a zgomotului, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie
OBVS#4	Eficiența economică	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	Susține o dezvoltare echilibrată a mobilității și a serviciilor de transport ale rezidenților, afacerilor și industriei
OBVS#5	Calitatea vieții	Coridorul verde	Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, a calității vieții și a sănătății publice
OBVS#6	Accesibilitate	Coridorul verde	Conectivitatea cu peisajul natural și cultural

- În unele situații mai multe măsuri asigură atingerea unui singur obiectiv. Astfel, o metodologie de evaluare a „relevanței" măsurilor, poate fi luată în calcul în momentul alocării de puncte proiectelor din lista lungă.

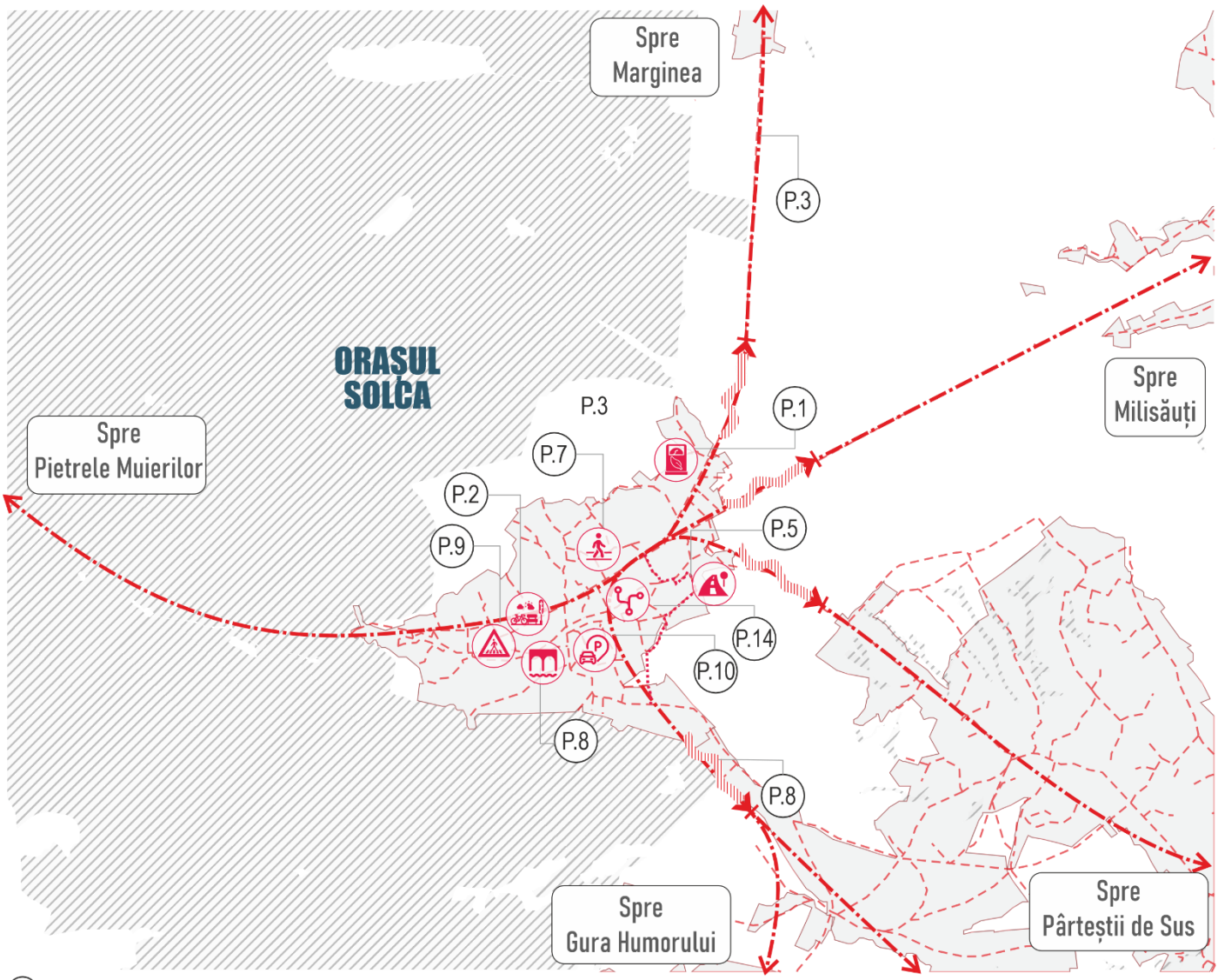
Tabelul nr. 17 – Lista de măsuri

COD	Măsura
M.1	Accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc logistic.
M.2	Accesul populației la infrastructura de sănătate de deservire locală și zonală în condiții de maximă siguranță.
M.3	Alinierea cu direcție strategice de dezvoltare spațială a sistemului urban.
M.4	Amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, sharecar, etc.).
M.5	Conectarea la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată, DN2H ȘI DN2K (conform SDJ).
M.6	Dezvoltarea economică, sub formă controlată, în ceea ce privește utilizarea teritoriului prin reglementările stabilite prin noua documentație P.U.G.
M.7	Implementarea unor proiecte de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică – digitală, comunicate și workshopuri.
M.8	Implementarea unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural – identitate locală, social, etc.).
M.8	Implementarea unor sisteme integrate de piste pentru biciclişti și puncte de transfer către serviciile locale, sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale conectate la sistemul integrat de spații verzi amenajate pe domeniul public al Consiliului Local al UAT_Solca. În special funcțiunile de comerț și prestări servicii vor fi localizate sistemele ingerate de piste pentru biciclişti și pietonale respectiv, în funcție de raza de deservire, în zonele de locuit.
M.9	Implementarea unor sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a centrelor culturale (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri).
M.10	Implementarea unui sistem de stații încărcare a vehiculelor electrice.
M.11	Măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice.
M.13	Modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale.
M.14	Modernizarea unităților de sănătate existente și propuse la nivelul UAT_Solca.
M.12	Pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ.
M.15	Realizarea unei rețele de transport public „expres" care să permită relaționarea dintre aeroport și Gara de nord Suceava respectiv Solca.
M.16	Realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca.
M.17	Valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban.

3.1 Eficiența economică

Un plan de mobilitate urbană are în vedere componenta economică când sunt aduse spre dezvoltare și implementare proiecte care conduc la atingerea obiectivelor specifice. Prezentul document analizează relația dintre disfuncții, potențial și măsurile necesare în raport cu mobilitatea respectiv calitatea serviciilor și a managementului din punct de vedere economic.

3.2 Indicatori relevanți



P.1 Amenajarea stații pentru combustibili alternativi în orașul Solca

P.2 Amenajarea de parcuri prin reconversia sau refuncționalizarea unor terenuri din orașul Solca

P.3 Construirea de noi segmente de drum pentru conectare facilă a zonelor din orașul Solca

P.5 Construirea unei șosele de centură pentru devierea traficului greu din centrul orașului

P.7 Creșterea siguranței treficului prin amenajarea și modernizarea de șosele, trotuare și refugii pe traseele de transport public în orașul Solca

P.8 Îmbunătățirea mobilității și a accesibilității drumurilor naționale de interes regional prin construirea unui pod peste râul Solca

P.9 Implementarea unui sistem de treceri de pietoni inteligente în orașul Solca

P.10 Implementarea unui sistem de managment inteligent al parcărilor în orașul Solca

P.14 Reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane din orașul Solca

Figura nr. 50 – Schema de sinteză privind eficiența economică
Sursa: autor

Notă:

- Schema prezintă efectele disfuncțiilor constatate la nivelul mobilității, în plan economic, efecte ce pot fi eliminate sau diminuate prin măsurile enumerate mai jos:

Tabelul nr. 18 – Eficiența economică, disfuncții și măsuri aferente

Disfuncție	Măsura
UAT_Solca nu deține un transfer modal	M.1, M.3, M.5, M.6, M.8, M.13, M.15, M.16
UAT_Solca nu permite accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali	M.1, M.3, M.5, M.6, M.13
UAT_Solca nu deține cel puțin un parc logistic	M.1, M.3, M.5, M.6, M.13, M.16
Majoritatea activităților economice sunt localizate, conform punctului de lucru declarat la Registrul Comerțului, zona centrală și parțial în zona de est a orașului Solca	M.6, M.16

Recomandări:

- Amenajarea și reamenajarea spațiilor publice, în special în zona centrală a orașului;
- Interzicerea staționării pe marile artere de circulație și implicit implementarea unui sistem integrat de parcaje amenajate pentru vizitatori, navetiști și populația locală. În același context se propune introducerea unui tarif de parcaje, diferențiat pe zone în cadrul UAT Solca;
- Se propune realizarea prin identificarea unor zone, la periferia orașului, dedicate transferului modal, parc logistic și amenajare – reglementarea teritoriului pentru astfel de funcțiuni cu rol de îmbunătățirea activității economice.

3.3 Impactul asupra elementelor de mediu

Sectorul transporturilor este unul dintre factorii cei mai generatori de poluare în zonele urbane, din punct de vedere al calității aerului și al zgomotului. Multe dintre problemele identificate pe parcursul proiectului și a intervențiilor dezvoltate pentru rezolvarea și îmbunătățirea lor au efecte asupra mediului în zona de deservire a acestui serviciu, în special la nivelul localității Solca.

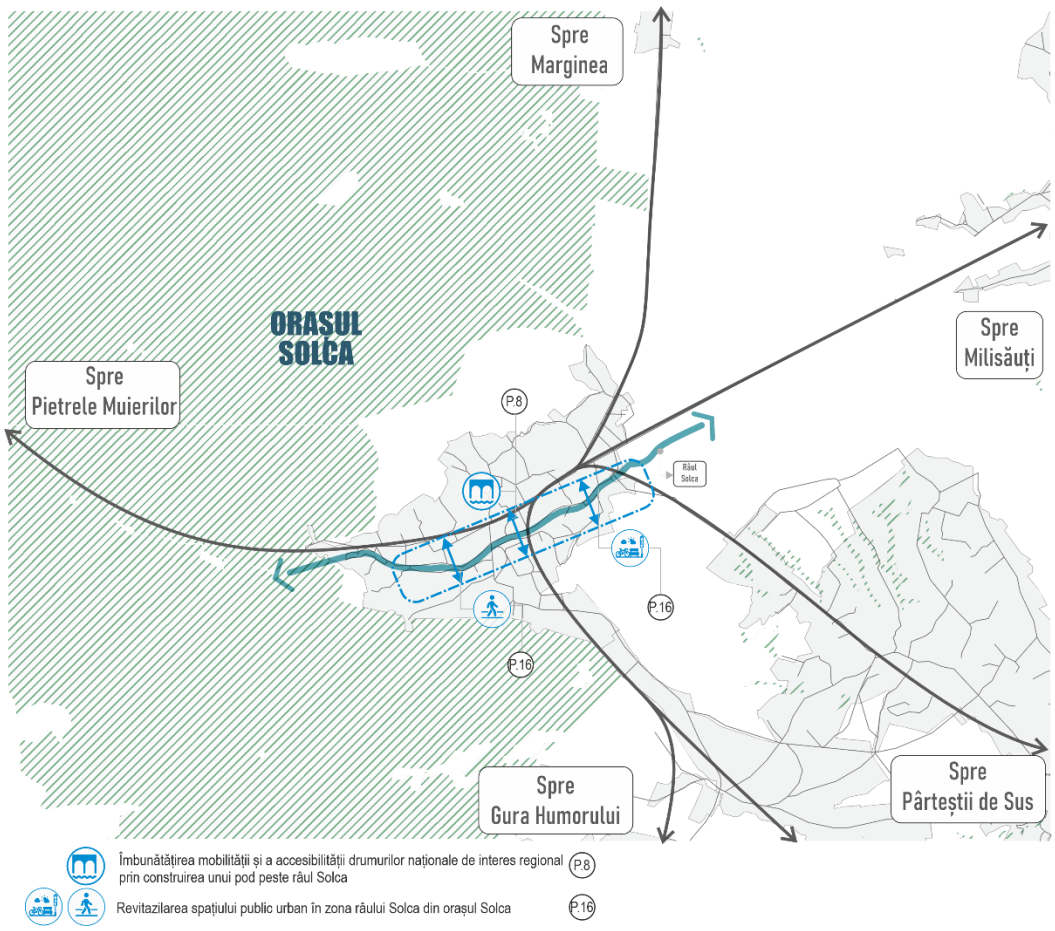


Figura nr. 51– Schema de sinteză privind impactul asupra elementelor de mediu
Sursa: autor

Notă:

- Schema prezintă efectele disfuncțiilor constatate la nivelul mobilității, privind elementele de mediu și efectele ce pot fi eliminate sau diminuate prin măsurile enumerate mai jos:
-

Tabelul nr. 19 – Impactul asupra elementelor de mediu, disfuncții și măsuri aferente

Disfuncție	**Măsura**
Râul Solca nu este sistematizat	M.3, M.8, M.9, M.12, M.17
UAT Solca nu deține un sistem integrat de spații verzi amenajate	M.3, M.4, M.6, M.7, M.8, M.9, M.12, M.17
UAT Solca nu deține o șosea ocolitoare	M.16
UAT Solca nu deține un sistem integrat de piste pentru biciclişti	M.8, M.9

Recomandări:

- Amenajare piste pentru biciclişti și zone de stocare în cadrul UAT_Solca integrat cu sistemul integrat de amenajare a spațiilor verzi;
- Realizare de piste noi pentru biciclişti;
- Reabilitare și remodelarea spațiilor verzi de aliniament aferent pistelor pentru biciclişti implicit mentenanța, monitorizarea și gestionarea sistemului integrat de piste pentru biciclişti;
- Tarif diferențiat pentru parcarea vehiculelor în cadrul UAT_Solca, ce urmărește încurajarea utilizării, de către populație, a transportului public urban și al transportului alternativ, la nivelul orașului.

3.4 Accesibilitatea

Accesibilitatea este definită ca nivel de calitate a călătoriei sau ca abilitatea de a ajunge la bunurile, serviciile și activitățile dorite, de către populație. O accesibilitate mai bună crește calitatea vieții și generează dezvoltarea socială și economică, prin acces îmbunătățit la educație, locuri de muncă, servicii urbane, cultură și alte persoane, asigură o mai bună integrare a categoriilor sociale cu risc crescut de izolare (incluziunea socială).

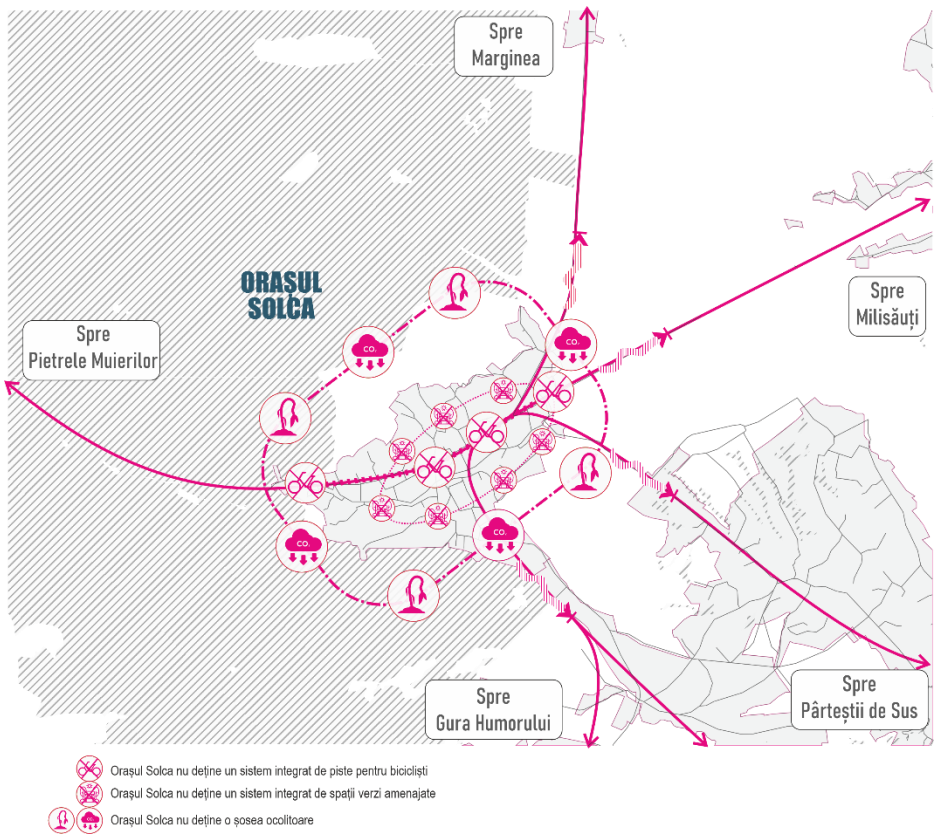


Figura nr. 52 – Schema de sinteză privind accesibilitatea
Sursa: autor

Notă:

- Schema prezintă efectele disfuncțiilor constatate la nivelul mobilității, privind accesibilitatea orașului Solca și efectele ce pot fi eliminate sau diminuate prin măsurile enumerate în cadrul tabelului de mai jos.

Accesibilitatea reflectă costurile generalizate (timp, bani, disconfort și risc) investite pentru a ajunge la activități. Dacă sunt disponibili suficienți bani și timp, aproape fiecare zonă de pe pământ este accesibilă, cu un grad de accesibilitate care variază mult, în funcție de loc, timp și persoană.

Accesibilitatea poate afecta tipurile de afaceri, valoarea proprietăților sau dezvoltarea economică ce are loc într-o zonă. Accesibilitatea necesită mobilitate, ce este abilitatea și nivelul de ușurință cu care se pot mișca bunuri, oameni și servicii. Mobilitatea oferă accesibilitate, iar astfel cele două aspecte direct proporționale pot fi considerate ca bază a fiecărui sistem integrat de transport. Date fiind acestea, PMUD Solca își dorește să identifice și să ofere soluții (obiective strategice ce duc la proiecte specifice) pentru disfuncțiile enumerate în tabelul de mai jos.

Tabelul nr. 20 – Accesibilitate, disfuncții și măsuri aferente

Disfuncție	**Măsura**
UAT Solca nu deține un transfer modal	M.1, M.3, M.5, M.6, M.8, M.13, M.15, M.16
UAT Solca nu deține o șosea ocolitoare	M.16
UAT Solca nu deține un sistem integrat de piste pentru biciclişti	M.8, M.9
UAT Solca nu permite accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali	M.1, M.3, M.5, M.6, M.13
În UAT Solca 90% din numărul total de drumuri, sunt artere de circulație de categoria a IV-a	M.1, M.2, M.5, M.10, M.13, M.12
În UAT Solca majoritatea drumurilor sunt din pietriș (235 km de drumuri de pietriș)	M.1, M.2, M.5, M.10

RECOMANDĂRI

- Realizare Park&Plot/Bike pentru vizitatori, rezidenți și navetiști;
- Realizarea de parcări supraterane în cadrul UAT_Solca în special în zonele cu densitate mare de populație;
- Informarea populației și prezentarea conceptelor de Park&Plot/Bike în cadrul unor sesiuni de comunicare și informare mass media;
- Fluidizarea traficului în oraș. Realizarea de străzi noi odată cu dezvoltarea spațială a orașului pentru închiderea inelelor de circulație ale orașului, pentru conectarea între arterele de circulație din cadrul orașului;
- Modernizarea străzilor existente din cadrul UAT_Solca prin corectarea prospectului stradal, lățimea trotuarelor trebuie redimensionate conform STAS, reamenajarea spațiilor verzi de aliniament sau introducerea unor străzi cu sens unic;
- Realizare noduri de transfer a populației la intrarea în oraș ce presupune asigurarea în aceste zone a unor servicii de transport urban sau alternativ pentru accesul în oraș a navetiștilor și vizitatorilor, respectiv încurajarea parcării autoturismelor personale în aceste zone amenajate;
- Informarea populației și prezentarea conceptelor de Park&Plot/Bike în cadrul unor sesiuni de comunicare și informare mass media;
- Necesitatea modernizării tramei stradale (infrastructura pietonală și carosabilă) pentru persoane defavorizate cu dizabilități locomotorii) implicit dotarea mijloacelor de transport în comun cu sisteme special create în acest sens;
- Asigurarea unui trafic fluent, la orele de vârf, în cadrul UAT_Solca prin modificarea programului de lucru a instituțiilor publice.

3.5 Siguranța

Siguranța și securitatea tuturor utilizatorilor de tramă stradală și pietonală reprezintă una dintre cele mai mari preocupări atunci când se ia în considerare planificarea și dezvoltarea sectorului transporturilor și a deplasărilor cu autovehiculele personale, în cadrul orașului. Din punct de vedere al accidentelor de circulație și a victimelor acestora, în baza adresei emisă de către Inspectoratul de Poliție Județean Suceava, Serviciul Rutier[75], în perioada 2022 – 2023 pe raza UAT_ului Solca s-au înregistrat 149 de accidente rutiere soldate cu victime omenești în urma cărora au rezultat decesul unui număr de 12 persoane, 27 de rănite grav și 148 de persoane rănite ușor. În general accidentele menționate anterior s-au produs datorită neacordării de priorității față de autovehicule și pietoni; abateri săvârșite de către pietoni; depășiri neregulamentare; neadaptarea vitezei la condițiile de drum și abateri săvârșite de către biciclești. Astfel se așteaptă ca prin intervenția în problemele identificate mai jos, ce se referă atât la intervenția fizică și la modificări comportamentale, siguranța și securitatea rutieră din regiune să crească.

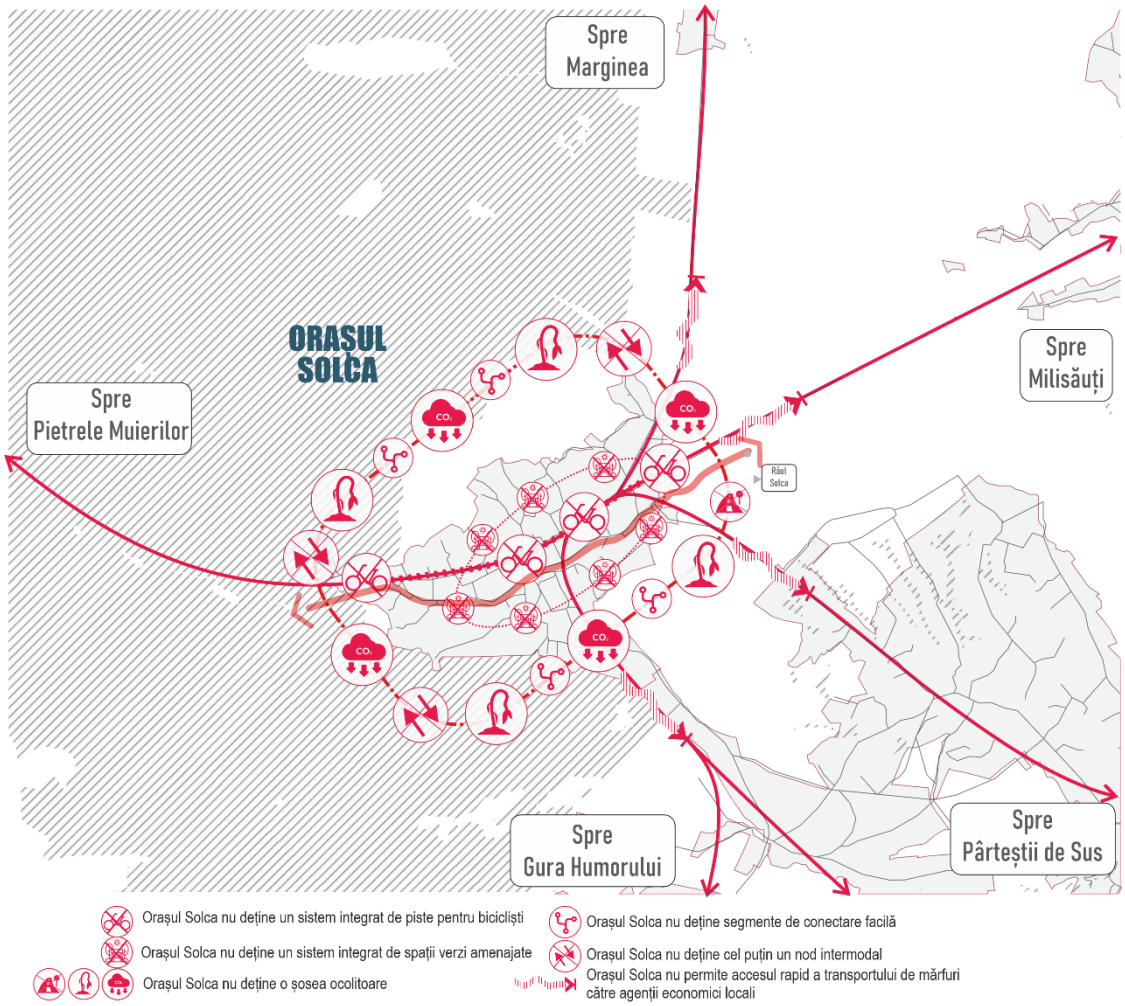


Figura nr. 53 – Schema de sinteză privind siguranța la nivelul spațiilor publice urbane
Sursa: autor

Tabelul nr. 21 – Siguranța, disfuncții și măsuri aferente

Disfuncție	Măsura
UAT Solca nu deține o șosea ocolitoare	M.16
UAT Solca nu deține un sistem integrat de piste pentru biciclești	M.8, M.9
În UAT Solca majoritatea drumurilor sunt din pietriș (235 km de drumuri de pietriș)	M.1, M.2, M.5, M.10, M.13, M.12

[75] Adresa nr. din

RECOMANDĂRI

- Implementarea sistemului integrat de semaforizare, cel puțin în intersecția dintre strada Tomșa Vodă și strada Avram Iancu sau la intersecția dintre strada Republicii cu strada Tomșa Vodă – strada Independenței;
- Realizare de străzi cu sens unic în cadrul UAT_Solca pentru eliminarea conflictelor (accidentelor rutiere) în trafic datorită neacordării de prioritate respectiv utilizarea de trasee alternative ce conduc la fluidizarea pe marile artere de circulație din cadrul orașului;
- Modernizarea străzilor existente din cadrul UAT_Solca prin corectarea prospectului stradal, lățimea trotuarelor trebuie redimensionate conform STAS, reamenajarea spațiilor verzi de aliniament;
- Implementare, monitorizare și gestionare a orarului de funcționare a sistemului de colectare deșeuri menajere, acesta realizându-se până la ora 7:00 dimineața;
- Implementare, monitorizare și gestionare a orarului de funcționare a sistemului de salubrizare a spațiilor publice (trotuare, spații verzi și carosabil), acesta realizându-se până la ora 7:00 dimineața.

3.6 Calitatea vieții

Calitatea mediului urban este în permanență supusă riscului de neglijare, atunci când se planifică sectorul transporturilor. Practicile din trecut s-au concentrat deseori pe dezvoltarea infrastructurii de transport fără a extinde schimbările/îmbunătățirile realizate, pentru creșterea calității peisajului urban, acolo unde este posibil. Concentrarea pe utilitate și structură, în special în furnizarea unei infrastructuri de bună calitate pentru transportul motorizat, la care se adaugă creșterea numărului de autoturisme personale, au determinat scăderea amenajărilor spațiilor publice pentru pietoni implicit scăderea calității spațiilor publice la nivelul orașului. Un mediu atractiv și confortabil, asigurat de amenajările de bază, are potențialul de a influența toate celelalte aspecte ale vieții urbane și a sistemului de transport. Siguranța este îmbunătățită atunci când spațiul urban este utilizat corect și la maxim de către pietoni. Accesibilitatea este îmbunătățită atunci când se iau în considerare nevoile pietonilor, deoarece toate călătoriile încep și se termină, în mod natural, în calitate de pieton. Calitatea aerului se îmbunătățește ca rezultat al gestionării traficului și a parcărilor și a utilizării tot mai frecvente a transportului alternativ, în special al transportului nemotorizat. Chiar și eficiența sistemului economic crește, pe măsură ce mediile urbane atrag tot mai mulți turiști și utilizatori ai spațiilor urbane. În tabelul de mai jos sunt detaliate problemele identificate în zona de influență dar și în cadrul UAT_ului Solca. Dacă acestea sunt gestionate în mod corespunzător, se pot transpune, la rândul lor, în măsuri, programe și proiecte pentru un mediu urban complex și mai bun privind calitatea aerului, dar și a spațiilor publice, implicit.

Tabelul nr. 22 – Calitatea vieții, disfuncții și măsuri aferente

Disfuncție	Măsura
UAT Solca are un caracter rural	M.6, M.16
UAT Solca nu deține un sistem integrat de spații verzi amenajate	M.4, M.7, M.8, M.9, M.17
UAT Solca nu deține o șosea ocolitoare	M.16
UAT Solca nu deține un sistem integrat de piste pentru biciclişti	M.8, M.9

RECOMANDĂRI

- Amenajări și reamenajări pietonale (reconfigurarea spațială) a spațiilor publice din cadrul UAT Solca privind conectivitatea spațială între ele;
- Reabilitarea spațiilor verzi dintre blocuri (zona locuințe colective) pentru îmbunătățirea calității mediului, calității vieții dar și pentru amenajarea spațiilor publice plantate de relaxare și agrement în imediata proximitate a locuințelor colective;
- Incluziunea socială prin accesibilitate la spațiile publice din oraș;
- Reabilitarea spațiilor de joacă pentru copii din zonele rezidențiale din cadrul UAT_Solca, astfel încât populația să se poată deplasa cel mult 100 metri de la locuință;
- Realizare de scuar-uri în urma remodelării intersecțiilor nesemaforizate sau cu prospecte stradale variabile și dotarea loc un mobilier urban adecvat pietonilor;

RECOMANDĂRI

- Modernizarea străzilor existente din cadrul UAT_Solca prin corectarea prospectului stradal, lățimea trotuarelor trebuie redimensionate conform STAS, reamenajarea spațiilor verzi de aliniament;
- Realizare noduri de transfer a populației la intrarea în oraș ce presupune asigurarea în aceste zone a unor servicii de transport urban sau alternativ pentru accesul în oraș a navetiștilor și vizitatorilor respectiv încurajarea parcării autoturismelor personale în aceste zone amenajate;
- Amenajare piste pentru biciclişti şi zone de stocare în cadrul UAT_Solca integrat cu sistemul integrat de amenajare a spațiilor verzi;
- Reamenajarea spațiilor verzi și trama pietonală pe traseele pistelor pentru biciclişti;
- Necesitatea unui program de mentenanță, monitorizare și gestionare a sistemului integrat de spații verzi amenajate, locuri de agrement, sport și loisir;
- Reabilitarea și reamenajarea zonelor de agrement, sport și loisir;
- Amenajarea și reamenajarea spațiilor verzi din cadrul UAT_Solca integrat cu sistemul integrat de amenajare piste pentru biciclişti.

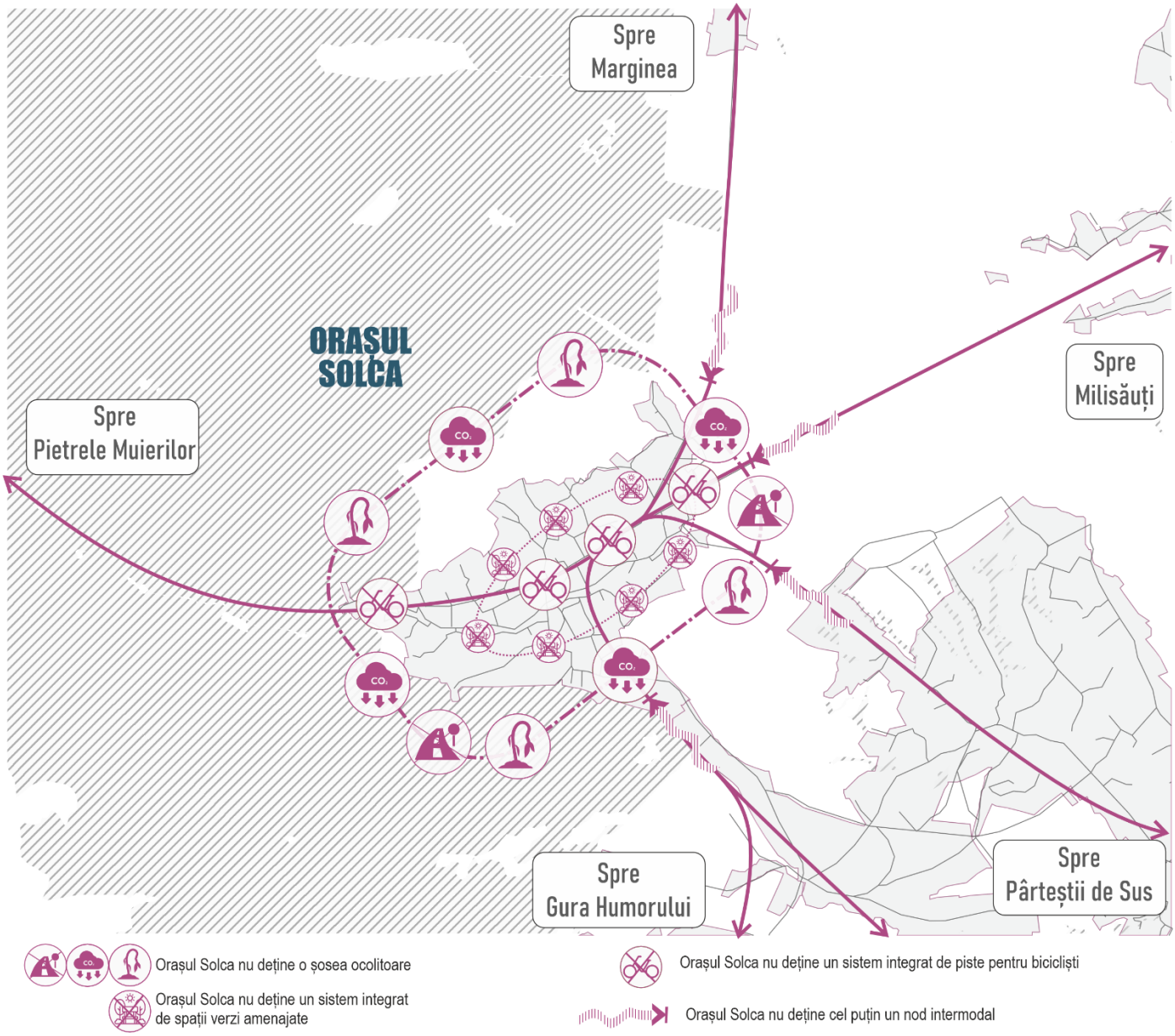


Figura nr. 54 – Schema de sinteză privind calitatea vieții la nivelul spațiilor publice urbane
Sursa: autor

3.7 Tipuri de relații în sistem

PMUD orașul Solca a utilizat, pentru identificarea și stabilirea situației existente, 6 obiective specific și 17 măsuri în care s-au stabilit 3 tipuri de relații sistemice:

- Relații de completare – atunci când cel puțin două domenii se susțin pentru atingerea unui obiectiv;
- Relații complementare – atunci când un element dintr-un domeniu determină un alt element dintr-un alt domeniu;
- Relații de subordonare – atunci când un domeniu devine inferior unui alt domeniu (în cazul documentației se stabilește etapizarea rezolvării anumitor disfuncții).

În schemele de mai jos sunt reprezentate relațiile sistemice unde se stabilește, implicit, gradul de intervenție pentru diminuarea și/sau eliminarea disfuncțiilor.

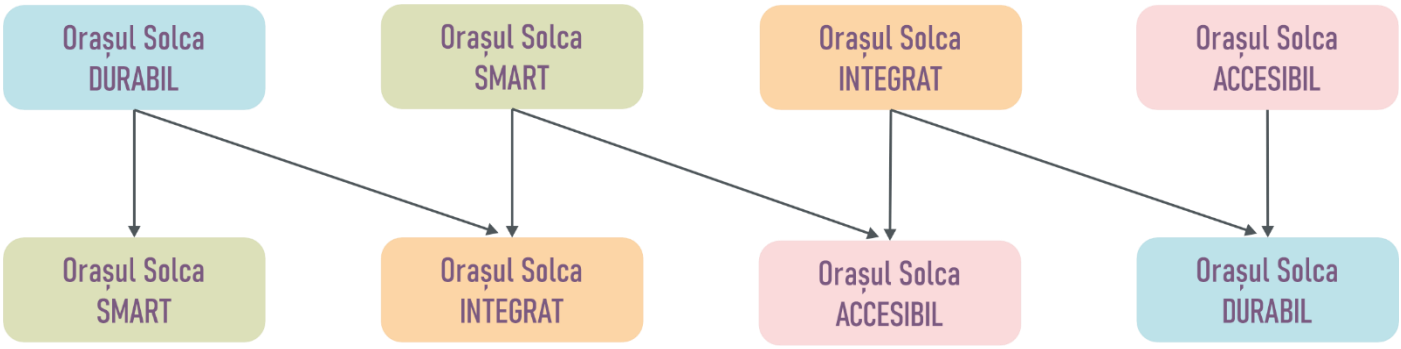


Figura nr. 55 – Relații de completare între domenii
Sursa: autor

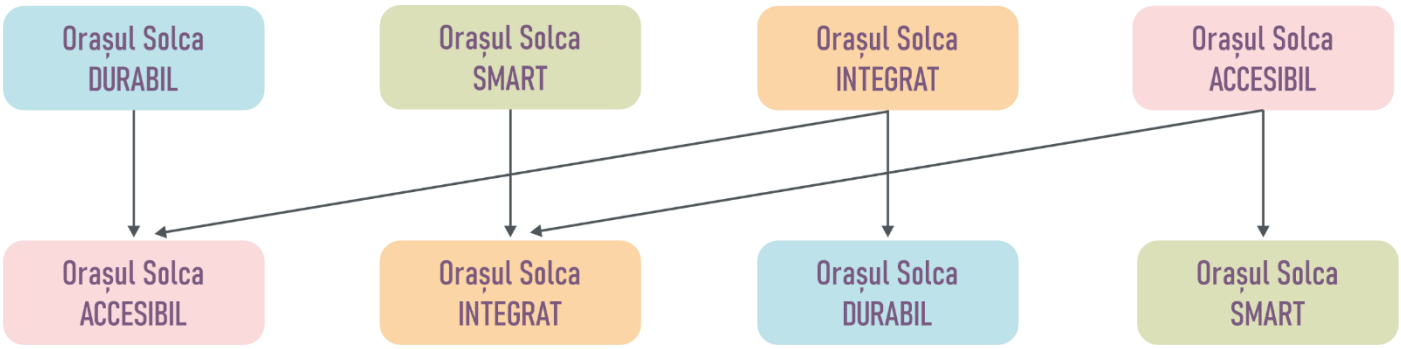


Figura nr. 56 – Relații complementare între domenii
Sursa: autor

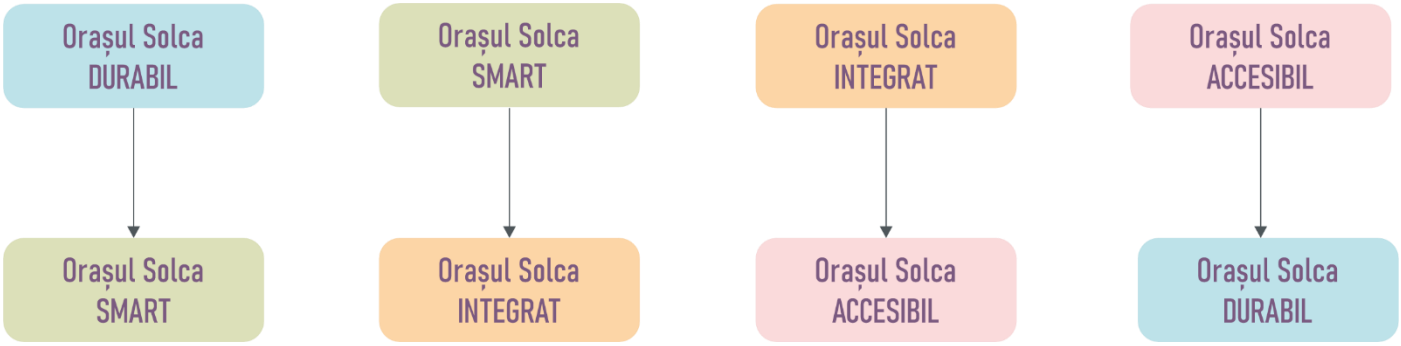


Figura nr. 57 – Relații de subordonare între domenii
Sursa: autor

CAPITOLUL IV
Viziunea de dezvoltare a mobilității

Planificarea de dezvoltare urbană poate fi privită ca un ciclu, inclusiv fazele de identificare a unei situații curente, formularea unui viitor (viziune), elaborarea cadrului financiar pentru proiecte de dezvoltare, faza de implementare, monitorizare și evaluarea fazei de punere în aplicare cu succes. Principalul obiectiv al acestei lucrări presupune utilizarea unor indicatori, a unui instrument de măsurare de dezvoltare urbană și de management de succes în cadrul orașului Solca. Încercările de a dezvolta indicatori pentru a îmbunătăți procesul decizional sunt de lungă durată în domeniu de dezvoltare economică, progres social, calitatea vieții, a mediului și a resurselor naturale, comunități sănătoase și a durabilității[76]. Se dorește implementarea unui plan strategic ca suport de gestionare și control al teritoriului pentru viitoarele operațiuni și proiecte urbane.

Orașul – urbanismul este disciplina de planificare a utilizării terenurilor, care explorează mai multe aspecte ale mediilor construite și sociale ale orașelor și a comunităților cu ordonarea și proiectarea de așezări, de la cele mai mici la cele mai mare orașe[77]. Dezvoltarea durabilă a devenit aspectul important în industria de planificare, cu recunoașterea faptului că modalitățile actuale de consum și de viață au dus la probleme, cum ar fi folosirea excesivă a resurselor naturale, distrugerea ecosistemului, poluarea, inegalitatea dezvoltării în cadrul orașului, degradarea condițiilor de trai umane și urbane indusă de schimbările climatice. Planificatorii pledează pentru dezvoltarea orașelor durabile. Cu toate acestea, noțiunea de dezvoltare durabilă înseamnă o dezvoltare care îmbunătățește starea de sănătate, socială și ecologică a orașelor pe termen lung. Sugestii pentru un cadru mai complex care ar putea ajuta să se înțeleagă mai bine ce este un „oraș DURABIL":

- orașul ca utilizator compact și eficient a terenurilor;
- utilizarea cât mai rară a autoturismelor prin asigurarea mobilității intra și interurbane;
- utilizarea eficientă a resurselor;
- mai puțină poluare și deșeuri;
- reabilitarea sistemelor naturale;
- o calitate mai bună a locuirii ce determină un mediu de viață sănătos;
- ecologie socială;
- economie durabilă;
- participarea și implicarea comunității în conservarea culturii locale;
- înțelepciune socială.

4.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

La nivel teritorial

La nivelul zonei de influență, așa cum sunt prezentate datele din situația existentă, UAT-uri precum Marginea, Cacica și Arbore contribuie prin forța de muncă la creșterea numărului de utilizatori la nivelul orașului Solca, în zilele lucrătoare (de luni până vineri). Astfel în cadrul acestui scenariu se propun 2 programe:

- CORIDORUL VERDE;
- ACCESIBILITATE, SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE RUTIERĂ

[76] Hodge, 1997 şi Seasons, 2003
[77] Based on Wikipedia. Available on Internet page: http://en.wikipedia.org/wiki/Urban_planning.

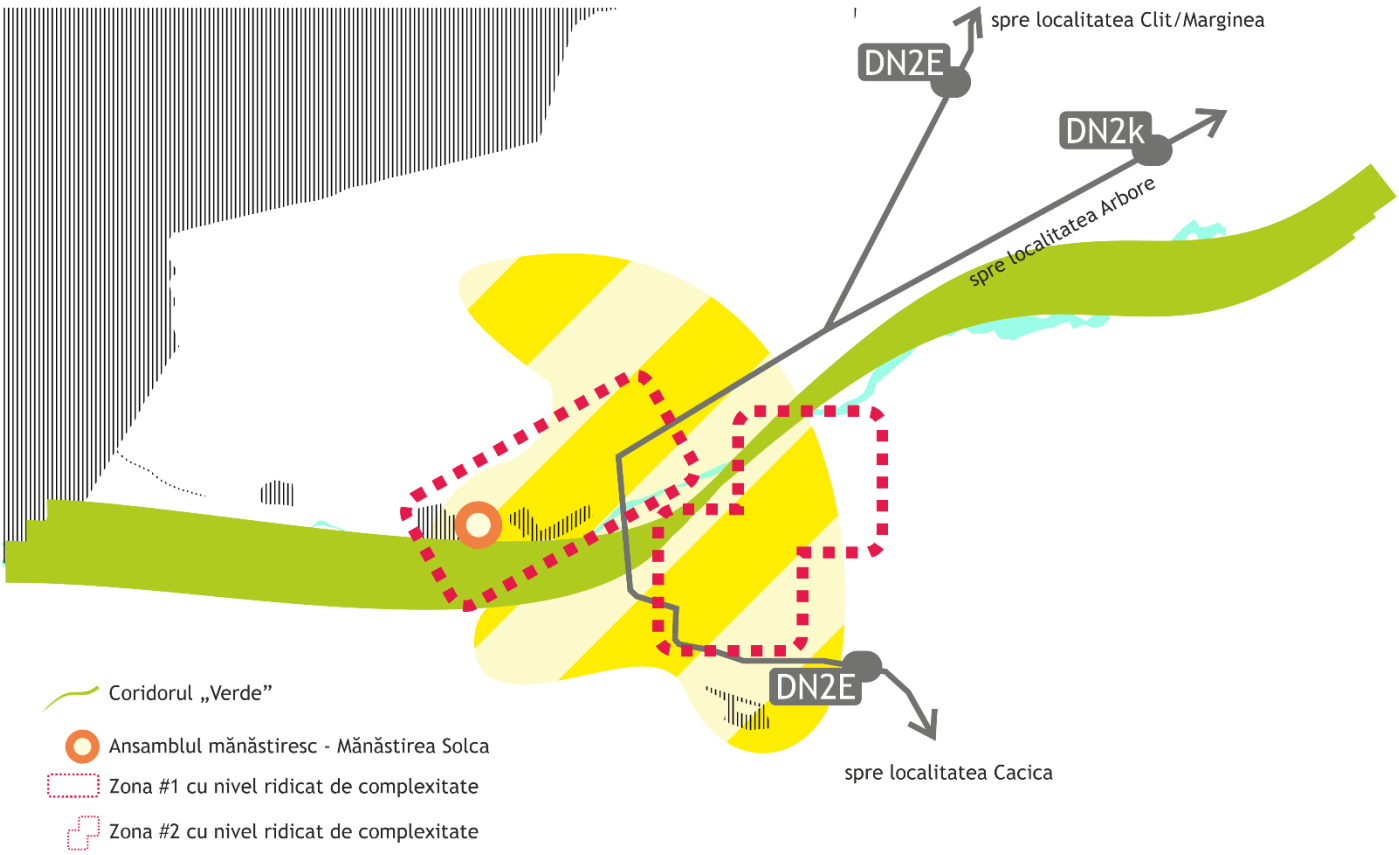


Figura nr. 58 – Coridorul „VERDE”
Sursa: autor

Realizare Park & Plot/bike[78]

Acest proiect va fi implementat pe termen mediu și presupune realizarea, la intrările în orașul Solca anexat marilor artere de circulație (DN2E și DN2K) a unor zone amenajate cu rolul de a încuraja locuitorii, vizitatorii și navetiștii de a utiliza transportul public local și transportul alternativ. Aceste zone vor fi dotate cu:

- Parcare auto supravegheată video;
- Punct de informare cu privire la accesul la transportul alternativ;
- Funcțiuni primare (prestări – servicii, comerț, punct sanitar de urgență etc.);
- Punct de închiriere biciclete și încărcare vehicule electrice.

Pista VELO[79]

În relația și completarea sistemului integrat de transfer modal, pista VELO, propusă la nivelul UAT_Solca este una din infrastructura aferent transportului alternativ. Această infrastructură trebuie să facă parte dintr-un sistem complex care „leagă” UAT_urile din „SU03[80]” și permite accesul utilizatorilor la diferite servicii, funcțiuni, loc de muncă sau învățământ, luând în considerare aspecte existente privind infrastructura de învățământ și locuri de muncă din UAT_Solca. Aceste piste VELO sunt parte din sistemul integrat numit „CORIDORUL VERDE”[81]. Pistele VELO articulează proiecte propuse prin prezenta, asigură necesitatea locuitorilor (în special grupele tinere de populație care și-au exprimat dorința de a se deplasa cu bicicleta în cadrul orașului dar și administrației publice locale de a asigura o astfel de infrastructură pentru vizitatori respectiv utilizarea acesteia ca unul dintre motoarele de dezvoltare economică), a vizitatorilor în cadrul componentei de dezvoltare economică, obiectiv general „Mobilitate sustenabilă” – Realizare/extinderea sistemului integrat de piste VELO de biciclete cu o lungime totală de peste 30 km în orașul Solca, strada Gheorghe Doja (cu relaționare și continuitate directă către localitățile Marginea și Sucevița, prin drumurile de exploatare forestieră – acces către „Pietrele Muierilor”), strada Ion Creangă (cu

[78] Vezi fișa de proiect de la pag. ...
[79] Vezi fișa proiectului la pag. ...
[80] Sistemul urban de referință numărul 3, propus prin PATJ Suceava
[81] Coridorul Verde-Albastru este un sistem care se dezvoltă la nivelul UAT Solca și permite relaționarea elementelor de cadru natural (în special râul Suceava) și elementele de cadru construit. Acest sistem cuprinde proiecte care sunt complementare și de completare între ele cu deservire la nivel local, zonal și regional.

relaționare și continuitate directă către localitățile Maidan și Solonețu Nou și Cacica prin drumurile de exploatare forestieră)

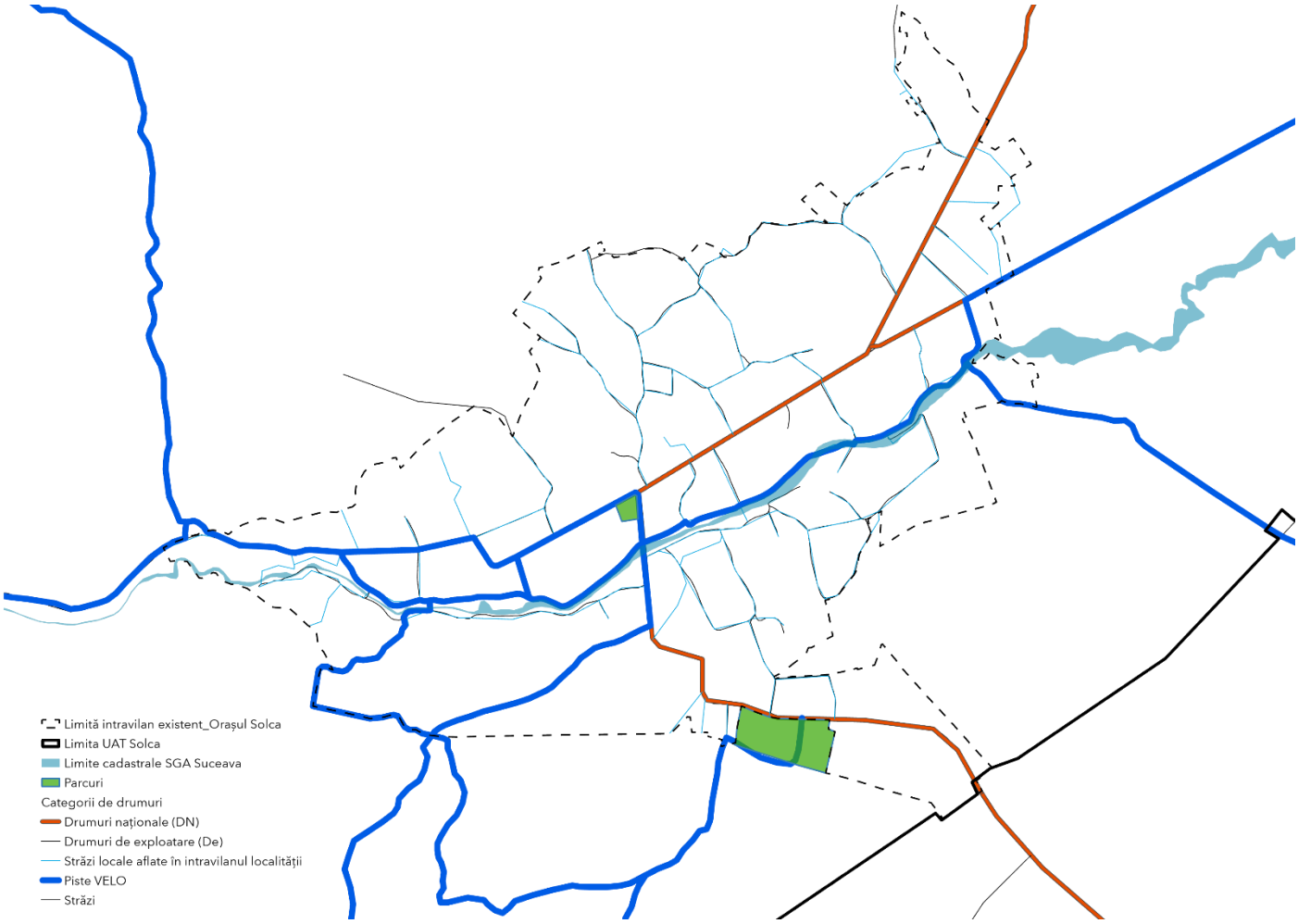


Figura nr. 59 – Schema sintetică a pistelor VELO, propunere
Sursa: autor

Notă:

- Se propune realizarea unui sistem integrat de piste VELO în cadrul programului „CORIDORUL VERDE" care să fie conectat la traseul național „Via Transilvanica[82]" prin Suceviță.

La nivelul orașului Solca

Abordarea sistemică de la macro la micro a fost utilizată în cadrul prezentului document. Valorile de trafic auto coroborate cu cele 6 obiective specifice, se regăsesc ca rezultat în cadrul celor 17 de proiecte cu impact asupra zonei periurbane și se adaptează la nivelul orașului (mult mai în detaliu), la nivelul populației rezidente. Astfel sunt propuse în cadrul acestui scenariu următoarele proiecte care au ca obiectiv reducerea, pe termen mediu, a numărului de utilizatori de autoturisme personale:

- Proiect privind incluziunea socială prin accesibilitate la spațiile publice din oraș;
- Proiect de fluidizarea traficului în oraș;
- Proiect de amenajare și reamenajare a spațiilor verzi din cadrul UAT_Solca sub formă integrată cu sistemul aferent pistelor VELO, Park&PLOT;
- Proiect de amenajare și reamenajare a pistelor VELO din cadrul orașului Solca sub formă integrată cu sistemul aferent spațiilor verzi.

[82] https://viatransilvanica.com/

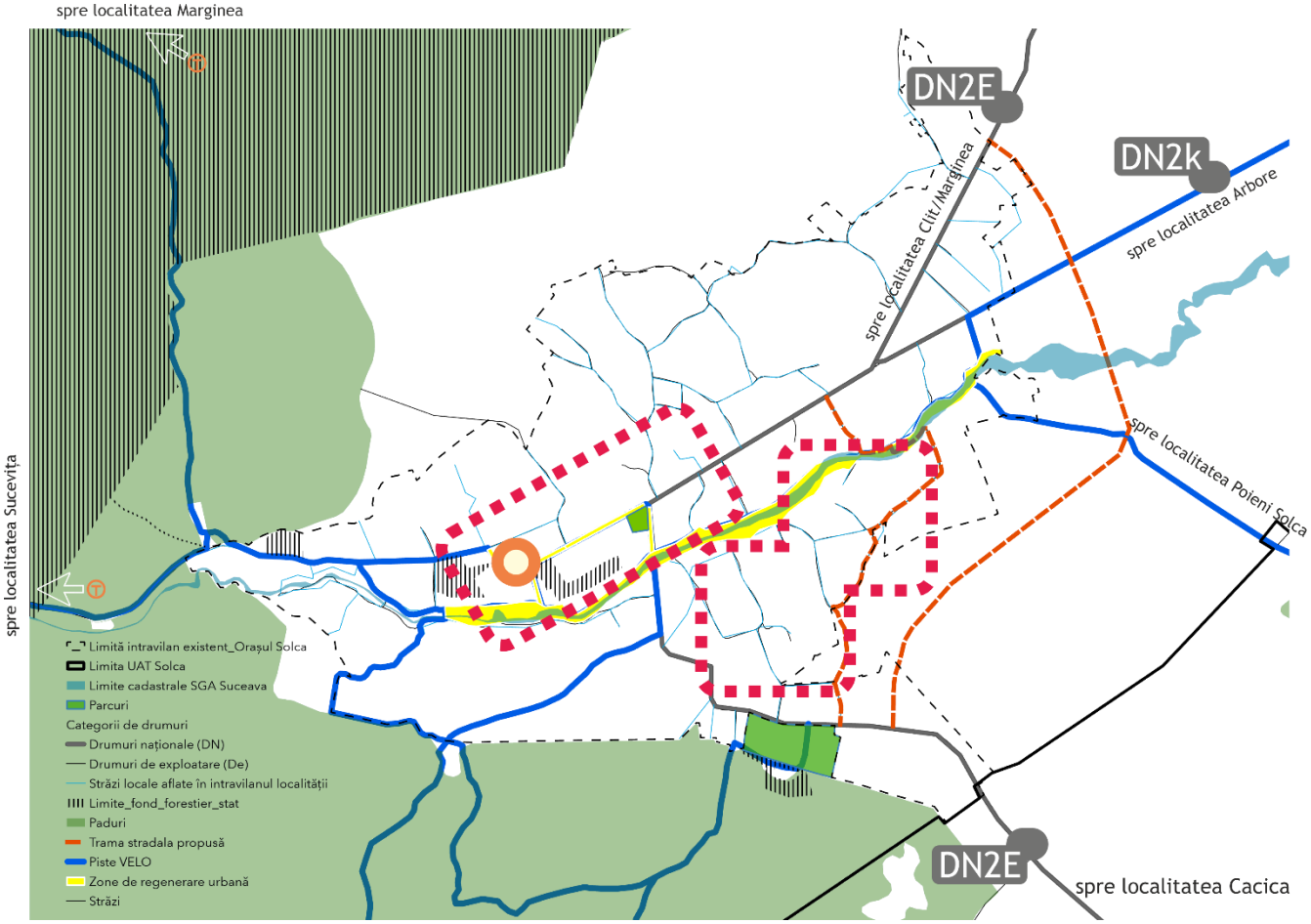


Figura nr. 60 – Schema sintetică a sistemului integrat de proiecte din cadrul PMUD
Sursa: autor

Notă:

- Sunt reprezentate traseele transportului „verde" pentru elevi, zonele tematice de pe valea râului Solca, pistele VELO și zone cu nivel ridicat de complexitate (zone în care sunt amplasate cele două park&plot, stații electrice de încărcare a autovehiculelor, etc.).

<u>Proiect privind incluziunea socială prin accesibilitate la spațiile publice din oraș – „Coridorul verde"</u>
Acest proiect, din cadrul programului „CORIDORUL VERDE", are ca scop identificarea potențialului spațiilor publice și conectarea acestora prin amenajări adecvate la nivelul pietonului. Odată conectate spațial aceste spații, populația va fi încurajată să utilizeze orașul la nivelul pietonului cu scopul de a socializa, împărtăși și valida opinii, păreri și impresii respectiv dezvoltarea cognitivă a modelelor de comunicare și interacțiune umană (în special în rândul tinerilor sub 18 ani dar și pentru persoanele vulnerabile și marginalizate care prin diferite activități formale și comune, sunt integrate în comunitate).

Notă:

- Sistemul integrat al acestui program constă în tipurile de relații dintre proiecte, modelul de completare dintre pistele VELO cu elementele de cadru natural prezente în zonă (albia râului Solca, zona forestieră din vestul UAT_ului), relația dintre spațiile verzi amenajate și pista VELO care se „ancorează" în acestea și se descarcă în punctele de park&plot ca după aceea cu ușurință transferul să fie susținut de monumentele istorice din zonă, centrele culturale și comunitare din Solca, toate elementele de identitate locală care contribuie la definirea structurii urbane Solca și al sistemului „SU03".

<u>Proiect de fluidizarea traficului în oraș</u>[83]
Acest proiect complex intervine asupra tramei stradale pentru a corecta diferite disfuncții (de exploatare în siguranța traficului) și propune un set de intervenții teritoriale asupra străzilor existente, dar și

[83] Vezi fișa de proiect de la pag. ...

modernizarea sau realizarea unor străzi noi. În general sunt propuse acțiuni de organizare și implementare a unui management de trafic, reorganizarea tramei stradale prin utilizarea de străzi cu sens unic, relocarea și organizarea de parcări amenajate implicit introducerea tarifului de parcare diferențiat pe zone, identificarea și realizarea de parcări noi (în special în zonele cu densitate mare de populație), astfel încât aceasta să fie încurajată să folosească transportul alternativ.

Piste VELO[84] sub formă integrate cu sistemul aferent spațiilor verzi

În relația și completarea sistemului integrat de transfer modal, pista VELO, propusă la nivelul UAT_Solca este una din infrastructura aferent transportului alternativ. Această infrastructură trebuie să facă parte dintr-un sistem complex care „leagă" UAT-urile din „SU03" și permite accesul utilizatorilor la diferite servicii, funcțiuni, loc de muncă sau învățământ, luând în considerare aspecte existente privind infrastructura de învățământ și locuri de muncă din UAT_Solca. Aceste piste VELO sunt parte din sistemul integrat numit „CORIDORUL VERDE"[85]. Pistele VELO articulează proiecte propuse prin prezenta, asigură necesitatea locuitorilor (în special grupele tinere de populație care și-au exprimat dorința de a se deplasa cu bicicleta în cadrul orașului dar și administrației publice locale de a asigura o astfel de infrastructură pentru vizitatori respectiv utilizarea acesteia ca unul din motoarele de dezvoltare economică), a vizitatorilor în cadrul componentei de dezvoltare economică, obiectiv general „Mobilitate sustenabilă".

Sunt propuse aproximativ 25 de km de piste VELO dispuse spațial astfel:

P.1.20 Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete – Tronson 1 Valea râului Solca – Pista de agrement;
P.1.21 Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete – Tronson 2 trama stradală principală;
P.1.22 Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete – Tronson 3 trama stradală secundară;
P.1.23 Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete in parteneriat – Tronson 4 Str. Gheorghe Doja – localitatea Marginea și Sucevița;
P.1.24 Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete in parteneriat – Tronson 5 strada Ion Creangă – localitatea Cacica;
P.1.25 Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete in parteneriat – Tronson 6 strada Tomșa Vodă – localitatea Arbore;
P.1.26 Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de trasee de biciclete pe partea carosabilă.

Proiect de amenajare și reamenajare a spațiilor verzi din cadrul orașul Solca sub formă integrată cu sistemul aferent pistelor pentru bicicliști[86]

Gândite sub formă integrată, conceptul „CORIDORUL VERDE", intervențiile de la nivelul orașului asupra zonelor verzi amenajate vor avea un impact major și pozitiv asupra calității mediului și a vieții. Sunt propuse intervenții complementare cu cele aferente amenajării spațiilor publice, în general destinate pietonilor și au ca scop oferirea de alternative privind activitățile de recreere, agrement, sport, în general de socializare prin forma generală de incluziune.

- Proiect de reabilitare și remodelare a spațiilor verzi de aliniament aferent pistelor pentru biciclişti;
- Proiect de realizare de scuar-uri în urma remodelării intersecțiilor nesemaforizate sau cu prospecte stradale variabile;
- Proiect de reabilitare a spațiilor de joacă pentru copii din zonele rezidențiale, din cadrul UAT_Solca;
- Proiect de reabilitare și reamenajare a zonelor de agrement, sport și loisir;

Scopul amenajării și reamenajării de spații de joacă pentru copii, în cadrul PMUD Solca, este acela de a da posibilitatea populației de a se deplasa pe distanțe scurte de la reședință către aceste zone, petrecerea timpului liber, activități de socializare și culturale respectiv ele vor fi obiective de interes zonal și regional.

[84] Vezi fișa proiectului la pag. ...
[85] Coridorul Verde este un sistem care se dezvoltă la nivelul UAT Solca și permite relaționarea elementelor de cadru natural (în special râul Solca) și elementele de cadru construit. Acest sistem cuprinde proiecte care sunt complementare și de completare între ele cu deservire la nivel local, zonal și regional.
[86] Vezi fișa de proiect la pag. ...

CAPITOLUL V
Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

Prezentul PMUD propune o viziune, obiective și măsuri prin care sunt propuse un set de proiecte cu rolul de a diminua sau elimina disfuncții din cadrul UAT_ului la nivelul mobilității urbane și periurbane (din zona de influență a orașului Solca). Modul de clasificare a acestor proiecte și prioritizarea lor (detaliate în cadrul următoarelor capitole) are la bază obiectivele strategice generale și specifice din cadrul documentelor strategice la nivel European, național, regional, județean și local (la nivelul orașului Solca), astfel:

Tabelul nr. 23 – Încadrarea obiectivelor strategice în documente strategice

DOCUMENT STRATEGIC	OBIECTIVE STRATEGICE
Agenda teritorială a Uniunii Europene	Asigurarea egalității în accesul la infrastructură și cunoaștere implicit dezvoltarea durabilă.
	Managementul prudent și protejarea naturii și a moștenirii culturale.
Rețeaua trans – Europeană de transport (TEN-T)	Trafic mai sigur, mai puțin congestionat.
	Impact cât mai mic asupra climei.
	Parcurgeri cât mai mici de timp între destinații.
	Crearea unei rețele inter modale.
Schema de dezvoltare a spațiului comunitar	Coeziunea economică și social – Îmbunătățirea serviciilor de transport călători.
	Conservarea și gestionarea bazelor naturale ale vieții și a patrimoniului cultural.
	Competitivitate mai echilibrată a teritoriului european.
	Dezvoltarea spațială policentrică și o nouă relație oraș – mediu rural.
	Orașe și regiuni urbane dinamice, atractive și competitive.
	Ameliorarea/îmbunătățirea conexiunii la rețelele de transport internaționale, naționale, regionale, zonale, locale.
	Îmbunătățirea conexiunii la cunoaștere.
	Utilizare eficientă și durabilă a infrastructurilor de transport.
Master Planul General de Transport al României	Promovarea transportului durabil – Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din acest sector.
	Promovarea transportului durabil.
	Îmbunătățirea condițiilor de mediu și siguranță în transporturi pentru protecția sănătății umane.
Infrastructura de transport factor cheie în Dezvoltarea Durabilă a Regiunii Centru	O infrastructură modernă, capabilă să preia un trafic în creștere rapidă.
	Asigurarea premiselor pentru dezvoltarea economică și socială a tuturor zonelor regiunii.
	Contribuie la diminuarea efectelor negative ale transportului asupra mediului înconjurător.
	Îmbunătățirea calității turismului la nivel regional.
	Promovarea cooperării transfrontaliere și inter-regionale.
	Asigurarea accesului spre obiectivele și zonele de importanță turistică.
	Reducerea noxelor și poluării sonore în perimetrul orașului.
	Utilizarea de energia electrică regenerabilă.
Plan de logistică urbană durabilă pentru orașului **Solca**	Obținerea de către industria de transport marfă a suportului pentru strategii și inițiative privind transportul de marfă.
	Îmbunătățirea timpului de parcurs al vehiculelor transportatoare de bunuri.
	Asistența parcursului conducătorilor de vehicule de transport de bunuri și reducerea numărului de drumuri și de kilometri parcurși.
	Asistarea companiilor de transport de marfă la punctul de livrare și colectare.

DOCUMENT STRATEGIC	OBIECTIVE STRATEGICE
	Reducerea impactului de mediu și a riscului de accidente în care sunt implicate vehicule de transport marfă.
Strategia de dezvoltare a orașului **Solca**	Un pol de concentrare economică dominat de activități productive nepoluante și turism – Reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport.
	Un loc de viață confortabil, într-un mediu curat – Îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport.
	Asigurarea accesibilității și creșterea mobilității, suport al dezvoltării policentrice a orașului în context regional și național, în condiții de protecție a mediului – Dezvoltarea integrată a infrastructurii de transport.
	Asigurarea accesibilității și creșterea mobilității, suport al dezvoltării policentrice a orașului în context regional și național, în condiții de protecție a mediului – Promovarea sistemelor de transport durabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore.
	Asigurarea accesibilității și creșterea mobilității, suport al dezvoltării policentrice a orașului în context regional și național, în condiții de protecție a mediului – Optimizarea și extinderea transportului public și a formelor alternative (ex. biciclete).
	Asigurarea accesibilității și creșterea mobilității, suport al dezvoltării policentrice a orașului în context regional și național, în condiții de protecție a mediului – Creșterea capacității operaționale a transportului public, cu grad redus de poluare.
	Asigurarea accesibilității și creșterea mobilității, suport al dezvoltării policentrice a orașului în context regional și național, în condiții de protecție a mediului – Stimularea transportului alternativ favorabil protecției mediului (realizarea de trasee pentru biciclete, zone pietonale).
	Asigurarea accesibilității și creșterea mobilității, suport al dezvoltării policentrice a județului în context regional și național, în condiții de protecție a mediului – Crearea facilităților de acces pentru persoane cu dizabilități în clădiri și mijloace de transport public.

Având ca premise lista de obiective a documentelor programatice, menționate mai sus, acestea au fost transpuse, pe vertical, la nivelul spațiului urban al mobilității orașului Solca unde proiecte considerate ca fiind deja stabilite pentru implementare de autoritățile locale sau centrale, inclusiv proiecte aflate în execuție la ora actuală (sau finalizate de când a început elaborarea PMUD) sunt grupate astfel:

- Proiecte implementate prin PNRR;
- Proiectele implementate prin POR;
- Proiecte implementate prin CNI;
- Proiectele angajate cu finanțare exclusiv locală;
- Proiectele de interes național angajate prin PDL județul Suceava.

Scopul inventarierii proiectelor angajate este legat de:

- Gestionarea modelului de transport pentru anul de prognoză 2022 – 2027 (presupunând că toate proiectele angajate, prin includerea în model a capacităților suplimentare: străzi noi sau reabilitate, modificarea prospectului stradal, intersecții semaforizate sau sensuri giratorii, etc.);
- Stabilirea plafonului bugetar și disponibilitatea pentru realizarea implementarea actualelor proiecte conexe PMUD Solca, astfel încât în momentul când acestea vor fi finalizate, administrația locală va identifica un „relax" bugetar necesar noilor proiecte detaliate în cadrul acestui document.

Tabelul nr. 24 – Proiecte angajate (în curs de implementare) la nivel local (proiecte depuse sau în curs de evaluare)

NR.CRT	DENUMIREA PROIECTULUI DE INVESTIȚIEI	VALOAREA TOTALĂ PROIECT/ DIN CARE FONDURI EUROPENE /FONDURI NAȚIONALE/LOCALE	PROGRAM PRIN CARE S-A OBȚINUT FINANȚAREA
1.	MODERNIZARE ȘI EXTINDERE ȘCOALĂ CU CLASELE 0-IV, CORPUL G DIN CADRUL LICEULUI TEHNOLOGIC „TOMȘA VODA"DIN ORAȘUL SOLCA, JUDEŢUL SUCEAVA	2.960.970,69 lei (inclusiv TVA), din care contribuția proprie în cuantum de 414.926,94, reprezentând achitarea tuturor cheltuielilor neeligibile ale proiectului, cât și contribuția de 2% din valoarea eligibilă a proiectului, în cuantum de 51.960,12 lei, reprezentând cofinanțarea proiectului	Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Axa Prioritara 10, Obiectiv specific 10.1/învățământ obligatoriu, POR/10/2017/10/10.1b/7regiuni (cod apel: POR/317/10/1/Creșterea gradului de participare la nivelul educației timpurii și învățământului obligatoriu, în special pentru copii cu risc crescut de părăsire timpurie a sistemului/1/Creșterea gradului de participare la nivelul educației timpurii și învățământului obligatoriu, în special pentru copii cu risc crescut de părăsire timpurie a sistemului)
2.	REABILITARE ȘI EXTINDERE LICEU TEHNOLOGIC "TOMȘA VODĂ" DIN ORAȘUL SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA REABILITAREA INFRASTRUCTURII DE DRUMURI PUBLICE DIN ORAȘUL SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA; REABILITARE ARHITECTURALĂ ȘI PEISAGISTICĂ A PARCULUI CENTRAL DIN ORAȘUL SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA	17.194.439,70 lei inclusiv TVA, din care, contribuția proprie în cuantum de 851.742,58 lei, reprezentând achitarea tuturor cheltuielilor neeligibile ale proiectului, în cuantum de 518.218,15 lei, cât și contribuția de 2% din valoarea eligibilă a proiectului, în cuantum de 333.524,43 lei	Programul Operațional Regional 2014 - 2020, Axa prioritară 13: „Sprijinirea regenerării orașelor mici și mijlocii", Prioritatea de Investiții 9B: „Oferirea de sprijin pentru revitalizarea fizică, economică și socială a comunităților defavorizate din regiunile urbane și rurale", Obiectiv specific 13.1 „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România"
3.	MODERNIZARE DRUM ȘI CONSTRUIRE 2 PODURI ÎN ORAȘUL SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA	7.341.528,28 lei cu TVA din care 350.100 lei contribuție proprie	Programul Național de Investiții „ANGHEL SALIGNY"
4.	DEZVOLTARE REȚEA INTELIGENTĂ DE DISTRIBUȚIE A GAZELOR NATURALE ÎN TERITORIUL ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ BAZINUL SOLCA BUCOVINA (COMUNA ARBORE, COMUNA IASLOVĂȚ, COMUNA VOLOVĂȚ, COMUNA BURLA, ORAȘ MILIȘĂUȚI ȘI ORAȘ SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA)	12.433.456,00 lei cu TVA Valoare totală aferentă UAT Solca – 16.107.474,19 lei cu TVA din care 279.319,14 lei contribuție proprie	Programul Național de Investiții „ANGHEL SALIGNY"

NR.CRT	DENUMIREA PROIECTULUI DE INVESTIȚIEI	VALOAREA TOTALĂ PROIECT/ DIN CARE FONDURI EUROPENE /FONDURI NAȚIONALE/LOCALE	PROGRAM PRIN CARE S-A OBȚINUT FINANȚAREA
5.	MODERNIZAREA ȘI EFICIENTIZAREA SISTEMULUI DE ILUMINAT PUBLIC ÎN ORAȘUL SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA	616.287,16 lei cu TVA din care 24.233,06 lei contribuție proprie	Programul privind creșterea eficienței energetice a infrastructurii de iluminat public 2021
6.	ELABORARE DE PLANIFICARE URBANĂ ÎN FORMAT DIGITAL PENTRU ORAȘ SOLCA, JUDEȚ SUCEAVA – P.U.G. SOLCA	609.233,36 lei cu TVA	Planul Național de Redresare și Reziliență – Componenta 10 – Fondul local
7.	REABILITARE ENERGETICĂ MODERATĂ A CĂMINULUI PENTRU PERSOANE VÂRSTNICE SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA	6.695.710,68 lei cu TVA din care 368.626,04 lei contribuție proprie	Planul Național de Redresare și Reziliență – Componenta 10 – Fondul local
8.	DOTAREA CU SISTEM DE MONITORIZARE PENTRU SIGURANȚA SPAȚIULUI PUBLIC ÎN ORAȘ SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA	1.593.643,14 lei cu TVA	Planul Național de Redresare și Reziliență – Componenta 10 – Fondul local
9.	REABILITARE ENERGETICĂ MODERATĂ A SĂLII DE SPORT DIN CADRUL LICEULUI TEHNOLOGIC „TOMȘA VODĂ" SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA	1.876.419,16 lei cu TVA din care 211.1986,50 lei contribuție proprie	Planul Național de Redresare și Reziliență – Componenta 10 – Fondul local
10.	CONSTRUIRE CENTRU DE COLECTARE PRIN APORT VOLUNTAR ÎN ORAȘUL SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA	4.558.787,66 lei cu TVA	Planul Național de Redresare și Reziliență – Componenta C3 – Managementul deșeurilor
11.	REABILITARE ȘI MODERNIZARE STRĂZI AFECTATE DE INUNDAȚII ÎN ORAȘUL SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA	6.313.515,11 lei cu TVA din care 279.650,00 lei contribuție proprie	CNI SA – Subprogramul „Lucrări în primă urgență"
12.	REABILITARE, MODERNIZARE, EXTINDERE ȘI DOTARE AȘEZĂMÂNT CULTURAL DIN ORAȘUL SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA	6.548.242,70 lei cu TVA din care 244.106,76 lei contribuție proprie	CNI SA - Programul prioritar național pentru reabilitarea, modernizarea infrastructurii culturale și dotarea așezămintelor culturale din mediul mic urban
13.	CADASTRAREA TERENURILOR(SECTOARELE: 9, 4, 30, 26, 28, 32 și 16, cca 700 parcele)	160.000 lei cu TVA	Programul Național de Cadastru și Carte Funciară
14.	CADASTRAREA TERENURILOR (SECTOARELE: 17, 29, 5 și 31, cca 800 parcele)	160.000 lei cu TVA	Programul Național de Cadastru și Carte Funciară
15.	MODERNIZARE PRIN ASFALTARE STRADA	1.069.874,44 lei cu TVA	Buget local

NR.CRT	DENUMIREA PROIECTULUI DE INVESTIȚIEI	VALOAREA TOTALĂ PROIECT/ DIN CARE FONDURI EUROPENE /FONDURI NAȚIONALE/LOCALE	PROGRAM PRIN CARE S-A OBȚINUT FINANȚAREA
	SLATINEI DIN ORAȘUL SOLCA, JUDEȚUL SUCEAVA		
16.	LUCRĂRI DE REGULARIZARE A PÂRÂULUI SOLCA ȘI AFLUENŢII PE TRONSONUL SOLCA – ARBORE ȘI DECOLMATARE LA ACUMULAREA SOLCA, JUDEŢUL SUCEAVA Etapa I: "Punerea în siguranță a barajului și decolmatarea lacului Solca", Etapa II: - Amenajare pârâu Solca și afluenții pe L – 11,506 km; - Recalibrare albie pârâu Solca și afluenți pe L – 6,480 km; - Construcție de exploatare.	7000 000 lei cu TVA	Buget de stat – Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor

Pe baza obiectivelor strategice generale, pentru diminuarea și eliminarea disfuncțiilor specifice mobilității, calității spațiilor publice urbane și a spațiilor verzi din cadrul orașului Solca, s-a stabilit o listă de obiective strategice generale și specifice.

Tabelul nr. 25 – Obiective strategice în cadrul PMUD Solca

COD	Politică	Program	Obiectiv specific
OBVS#1	Accesibilitate	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	Satisface nevoile de mobilitate și conectivitate ale tuturor cetățenilor indiferent de factorii fizici (diverse deficiențe sau dizabilități) sau factorii sociali (categoria de venit, vârsta, gen și originea etnică).
OBVS#2	Siguranța și securitatea rutieră	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	Creșterea siguranței și a securității pentru utilizatori.
OBVS#3	Impactul asupra mediului	Coridorul verde	Reduce poluarea aerului și a zgomotului, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie.
OBVS#4	Eficiența economică	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	Susține o dezvoltare echilibrată a mobilității și a serviciilor de transport ale rezidenților, afacerilor și industriei.
OBVS#5	Calitatea vieții	Coridorul verde	Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, a calității vieții și a sănătății publice.
OBVS#6	Accesibilitate	Coridorul verde	Conectivitatea cu peisajul natural și cultural.

Un proces simplu și coerent, din experiența psihologică de utilizare a interviurilor sociale, s-a stabilit două tipuri de liste de proiecte:

- lista scurtă de proiecte (proiecte principale);
- lista detaliată de proiecte (proiecte secundare).

Prin această abordare administrarea și utilizarea acestui document va fi una planificată și ierarhizată, pe vertical, în raport cu graficul de implementare a proiectelor. Această listă de proiecte nu cuprinde neapărat

toate prioritățile orașului. Așa cum se indică în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a orașului Solca, orașul are multe nevoi, iar în anii următori pot apărea altele noi, în acest context.

Tabelul nr. 26 – Lista scurtă a proiectelor din cadrul PMUD Solca pentru perioada 2023 – 2030

COD	Lista scurtă de proiecte din cadrul PMUD Solca
P.1	Amenajare stații pentru combustibili alternativi în orașul Solca.
P.2	Amenajarea de parcuri prin reconversia sau refuncționalizarea unor terenuri din orașul Solca.
P.3	Construire de noi segmente de drum pentru conectare facilă a zonelor din orașul Solca.
P.4	Construirea de spații park & plot în orașul Solca.
P.5	Construirea unei șosele de centură pentru devierea traficului greu din centrul orașului Solca.
P.6	„Coridorul Verde" – Amenajarea de parcuri, fațade și acoperișuri verzi în zonele urbane din orașul Solca.
P.7	Creșterea siguranței traficului prin amenajarea și modernizarea de șosele, trotuare și refugii pe traseele de transport public în orașul Solca.
P.8	Îmbunătățirea mobilității și a accesibilității drumurilor naționale de interes regional prin construirea unui pod peste râul Solca.
P.9	Implementarea de treceri de pietoni inteligente în orașul Solca.
P.10	Implementarea unui sistem de management inteligent al parcărilor în orașul Solca.
P.11	Realizare/extinderea sistemului integrat de piste de biciclete cu o lungime totală de peste 30 km în orașul Solca.
P.12	Realizarea unei zonei pietonale centrale a orașului Solca.
P.13	Realizarea unui sistem de securitate în spațiile publice din orașul Solca.
P.14	Reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane din orașul Solca.
P.15	Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere.
P.16	Revitalizarea spațiului public urban în zona râului Solca din orașul Solca.
P.17	Transport verde și gratuit pentru elevi, achiziția de microbuze școlare electrice.

5.1 Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

PMUD Solca a fost întocmit ca un document strategic și programatic astfel abordarea a fost pe verticală în ceea ce privește stabilirea obiectivelor strategice și etapele privind planificarea managementul și utilizării teritoriului. Astfel, în baza celor 6 obiective strategice, ale prezentului document, s-au emis direcții de acțiune, măsuri, programe și proiecte.

Tabelul nr. 27 – Lista de proiecte din cadrul PMUD Solca pentru perioada 2021 – 2030, infrastructura de transport

P.3	Construire de noi segmente de drum pentru conectare facilă a zonelor din orașul Solca.
P.1.32	Modernizarea infrastructurii stradale aferente transportului public pe traseul nr. 1 , respectiv modernizarea căilor de rulare, amenajarea trotuarelor și a sistemului de iluminat public din surse regenerabile.
P.1.33	Modernizarea infrastructurii stradale aferente transportului public pe traseul nr. 2 , respectiv modernizarea căilor de rulare, amenajarea trotuarelor și a sistemului de iluminat public din surse regenerabile.
P.1.34	Modernizarea infrastructurii stradale aferente transportului public pe traseul nr. 3 , respectiv modernizarea căilor de rulare, amenajarea trotuarelor și a sistemului de iluminat public din surse regenerabile.

P.5	Construirea unei șosele de centură pentru devierea traficului greu din centrul orașului Solca.
P.1.41	Realizarea unui punct modal de transport public și parcare supraterana în zona centrală.

P.8	Îmbunătățirea mobilității și a accesibilității drumurilor naționale de interes regional prin construirea unui pod peste râul Solca.
P.1.42	Reconfigurarea drumurilor locale și realizarea de străzi cu sens unic.

P.14	Reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane din orașul Solca.

P.1.31	Modernizarea drumurilor locale.

5.2 Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Tabelul nr. 28 – Lista de proiecte din cadrul PMUD Solca pentru perioada 202 – 2030, proiecte operaționale

P.4	Construirea de spații „park & plot" în orașul Solca.
P.1.8	Amenajarea a 2 stații de transfer modal.
P.1.16	Amenajarea de zone de stocare/închiriere biciclete („bike-sharing").

P.10	Implementarea unui sistem de management inteligent al parcărilor în orașul Solca.
P.1.11	Amenajarea de spații de informare și promenadă pe traseele de biciclete.
P.1.17	Campanii de informare și conștientizare despre beneficiile transportului nemotorizat.

P.13	Realizarea unui sistem de securitate în spațiile publice din orașul Solca.
P.1.36	Monitorizarea, gestionare și asigurarea mentenanței la nivelul sistemului integrat de spații verzi amenajate, locuri de agrement, sport și loisir.
P.1.38	Realizarea unui ghid de călătorie urbană sub forma unei aplicați pentru telefoanele mobile.

5.3 Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

Tabelul nr. 29 – Lista de proiecte din cadrul PMUD Solca pentru perioada 2021 - 2030, proiecte organizaționale

P.1	Amenajare stații pentru combustibili alternativi în orașul Solca.
P.1.2	Achiziția și instalarea de stații de încărcare electrice.
P.1.3	Achiziția și instalarea de stații de încărcare electrice pentru consumatorii privați.
P.1.4	Achiziția și instalarea de stații de încărcare electrice pentru transportul public destinat elevilor.

P.2	Amenajarea de parcuri prin reconversia sau refuncționalizarea unor terenuri din orașul Solca.
P.1.10	Amenajarea de parcuri în proximitatea instituțiilor publice din UAT_Solca.
P.1.39	Realizarea unui sistem de colectare a apelor meteorice si reutilizarea acestora în sisteme de irigat inteligente.

P.6	„Coridorul Verde" – Amenajarea de parcuri, fațade și acoperișuri verzi în zonele urbane din orașul Solca.
P.1.7	Amenajare spațiu urban cu caracter recreativ.
P.1.9	Amenajarea de alei cu structura non-invazivă adiacent râului Solca.
P.1.19	Igienizarea vegetației existente, modelarea terenului și plantarea cu plante perene/gazonarea suprafețelor.

P.7	Creșterea siguranței traficului prin amenajarea și modernizarea de șosele, trotuare și refugii pe traseele de transport public în orașul Solca.
P.1.1	Achiziția și dotarea de sisteme de monitorizare și securitate în spațiile publice din UAT_Solca.
P.1.13	Amenajarea de stații de călători și refugii pentru staționarea mijloacelor de transport în comun.
P.1.27	Implementarea unui sistem de informare cu privire la trasee, minutele de așteptare și rutele optime.
P.1.30	Înființarea și dotarea unui centru de comandă integrat.
P.1.35	Monitorizare, gestionarea și asigurarea mentenanței pentru sistemul integrat de piste pentru biciclişti.
P.1.40	Realizarea unui sistemul de iluminat public – corpuri de iluminat tip LED cu sistem de telegestiune și de monitorizare/securitate.

P.9	Implementarea de treceri de pietoni inteligente în orașul Solca.
P.1.14	Amenajarea de treceri de pietoni inteligente la nivelul drumurilor locale.

P.11	Realizare/extinderea sistemului integrat de piste de biciclete cu o lungime totală de peste 30

	km în orașul Solca.
P.1.21	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete – Tronson 2 trama stradală principală.
P.1.22	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete – Tronson 3 trama stradală secundară
P.1.23	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete in parteneriat – Tronson 4 Str. Gheorghe Doja – localitatea Marginea
P.1.24	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete in parteneriat – Tronson 5 strada Ion Creangă – localitatea Cacica.
P.1.25	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete in parteneriat – Tronson 6 strada Tomșa Vodă – localitatea Arbore.
P.1.26	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de trasee de biciclete pe partea carosabilă.

P.12	Realizarea unei zonei pietonale centrale a orașului Solca.
P.1.12	Amenajarea de spații verzi și platforme de popas în zona pietonală centrală.
P.1.15	Amenajarea de unei baze multi sport în aer liber.
P.1.43	Reconfigurarea zonei pietonale centrale

P.15	Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere
P.1.18	Construcția și dotarea unui centru de logistica și întreținerea mijloacelor de rulare.
P.1.28	Implementarea, monitorizarea și gestionarea unui sistem de colectare a deșeurilor menajere.
P.1.29	Implementarea, monitorizarea și gestionarea unui sistem de salubrizare a spațiilor publice.

P.16	Revitalizarea spațiului public urban în zona râului Solca din orașul Solca.
P.1.37	Realizarea unui ghid de amenajare a grădinilor și a spațiilor verzi la nivelul UAT Solca.

P.17	Transport verde și gratuit pentru elevi, achiziția de microbuze școlare electrice .
P.1.5	Achiziția a 2 microbuze nepoluante destinate transportului de elevi la nivelul sistemului urban Solca.
P.1.6	Activități de educație civică extra și curriculară în cadrul școlilor

5.4 Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

La scară periurbană

La nivelul zonei de influență (SU03[87]), așa cum sunt prezentate datele din situația existentă, UAT-uri precum Marginea, Arbore și Cacica contribuie, prin forța de muncă, la creșterea numărului de utilizatori, la nivelul orașului Solca, în zilele lucrătoare (de luni până vineri). Astfel în cadrul acestui scenariu sunt propuse două programe:

- CORIDORUL VERDE;
- ACCESIBILITATE, SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE RUTIERĂ

„CORIDORUL VERDE"

Realizare Park & Plot/bike pentru vizitatori și navetiști[88]

[87] SU03 – Sistemul urban Solca – Rădăuți – Siret, așa cum este definit în cadrul PATJ Suceava

[88] Vezi fișa de proiect de la pag. ...

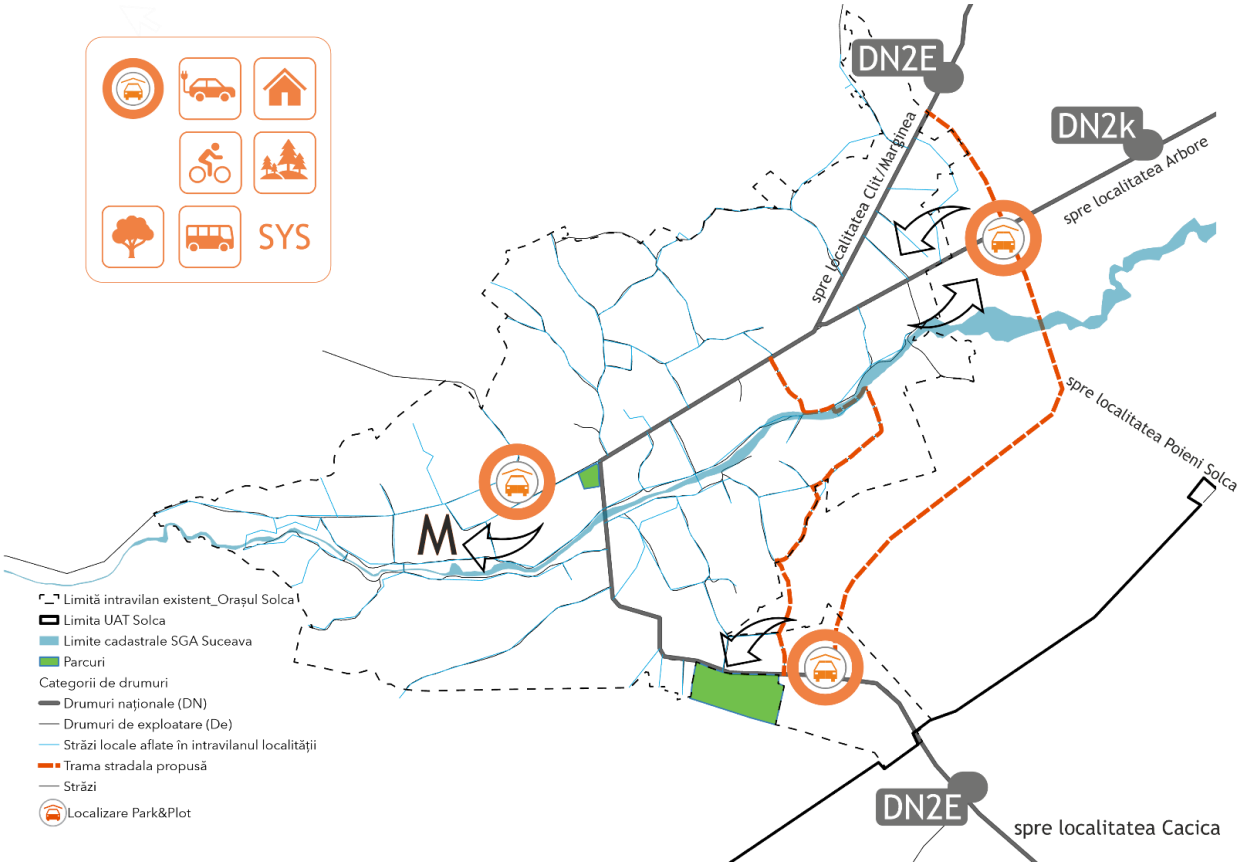


Figura nr. 61 – Sistem integrat Park&Plot
Sursa: autor

Acest proiect va fi implementat pe termen mediu și presupune realizarea, la intrările în orașul Solca anexat marilor artere de circulație (DN2K și DN2E) a unor zone amenajate cu rolul de a încuraja locuitorii, vizitatorii și navetiștii de a accesa transportul public local și transportul alternativ. Aceste zone vor fi dotate cu:

- Parcare auto supravegheată video;
- Punct de informare cu privire la accesul la TP, transportul alternativ, achiziționare bilet e-ticking;
- Funcțiuni primare (prestări – servicii, comerț, punct sanitar de urgență etc.);
- Punct de închiriere biciclete și încărcare vehicule electrice.

Aceste sisteme de colectare și transfer spațial vor fi conectate la sistemul periurban dincolo de limita administrativă a UAT Solca[89]. Acest sistem periurban, determinat de funcția UAT Solca, vor avea un rol important privind dispersia populației în teritoriu și eliminarea aglomerației urbane. Acest proiect se va implementa în următoarele zone periferice ale orașului.

Notă:

- Sunt propuse 3 zone dedicate Park&Plot, sub formă integrată pentru mai multe scenarii de transfer spațial (de la nivel național, regional sau județean la nivel zonal sau local) de la autoturismul personal sau transport public național sau județean către transportul alternativ sau transportul public local. Suprafața totală dedicată acestor zone este de aproximativ 1ha asigurând un necesar de aproximativ 233 locuri de parcaje. Aceste zone sunt dotate cu servicii de închiriat biciclete sau alte mopede electrice, punct de informare a cetățenilor, servicii, comerț respectiv transferul navetiștilor care vin cu trenul, autoturismul personal, microbuze sau autocare și accesul la serviciile de transport public local sau a transportului alternativ.

Pista VELO[90]

În relația și completarea sistemului integrat de transfer modal, pista VELO, propusă la nivelul UAT_Solca este una din infrastructura aferent transportului alternativ. Această infrastructură trebuie să facă parte dintr-un sistem complex care „leagă" UAT_urile din „SU03" și permite accesul utilizatorilor la diferite

[89] Sistemul urban Solca „SU3" este prevăzut ca o componentă de transfer spațial, tehnologic, administrativ, educațional, social, sanitar și cultural la nivelul județului Suceava, prin PATJ Suceava, plan de amenajare a teritoriului în curs de elaborare.
[90] Vezi fișa proiectului la pag. ...

servicii, funcțiuni, loc de muncă sau învățământ, luând în considerare aspecte existente privind infrastructura de învățământ și locuri de muncă din UAT Solca. Aceste piste VELO sunt parte din sistemul integrat numit „CORIDORUL VERDE"[91]. Pistele VELO articulează proiecte propuse prin prezenta, asigură necesitatea locuitorilor (în special grupele tinere de populație care și-au exprimat dorința de a se deplasa cu bicicleta în cadrul orașului dar și administrației publice locale de a asigura o astfel de infrastructură pentru vizitatori respectiv utilizarea acesteia ca unul dintre motoarele de dezvoltare economică), a vizitatorilor în cadrul componentei de dezvoltare economică, obiectiv general „MOBILITATE SUSTENABILĂ".

La scara orașului Solca

Abordarea sistemică de la macro la micro a fost utilizată în cadrul prezentului document. Valorile de trafic auto coroborate cu cele 6 obiective specifice, se regăsesc ca rezultat în cadrul celor 17 de proiecte cu impact asupra zonei periurbane și se adaptează la nivelul orașului (mult mai în detaliu), la nivelul populației rezidente. Astfel sunt propuse în cadrul acestui scenariu următoarele proiecte care au ca obiectiv reducerea, pe termen mediu, a numărului de utilizatori de autoturisme personale:

- Proiect privind incluziunea socială prin accesibilitate la spațiile publice din oraș;
- Proiect de fluidizarea traficului în oraș;
- Proiect de amenajare și reamenajare a spațiilor verzi din cadrul UAT Solca sub formă integrată cu sistemul aferent pistelor VELO, Park&PLOT;
- Proiect de amenajare și reamenajare a pistelor VELO din cadrul orașului Solca sub formă integrată cu sistemul aferent spațiilor verzi.

<u>Proiect privind incluziunea socială prin accesibilitate la spațiile publice din oraș – „Coridorul verde"</u>

Acest proiect, din cadrul programului „CORIDORUL VERDE", are ca scop identificarea potențialului spațiilor publice și conectarea acestora prin amenajări adecvate la nivelul pietonului. Odată conectate spațial aceste spații, populația va fi încurajată să utilizeze orașul la nivelul pietonului cu scopul de a socializa, împărtășii și valida opinii, păreri și impresii respectiv dezvoltarea cognitivă a modelelor de comunicare și interacțiune umană (în special în rândul tinerilor sub 18 ani dar și pentru persoanele vulnerabile și marginalizate care prin diferite activități formale și comune, sunt integrate în comunitate).

<u>Proiect de fluidizarea traficului în oraș[92]</u>

Acest proiect complex intervine asupra tramei stradale pentru a corecta diferite disfuncții (de exploatare în siguranța traficului) și propune un set de intervenții teritoriale asupra străzilor existente, dar și modernizarea sau realizarea unor străzi noi. În general sunt propuse acțiuni de organizare și implementare a unui management de trafic, reorganizarea tramei stradale prin utilizarea de străzi cu sens unic, relocarea și organizarea de parcări amenajate implicit introducerea tarifului de parcare diferențiat pe zone, identificarea și realizarea de parcări noi (în special în zonele cu densitate mare de populație), astfel încât aceasta să fie încurajată să folosească transportul alternativ.

<u>Piste VELO[93] sub formă integrate cu sistemul aferent spațiilor verzi</u>

În relația și completarea sistemului integrat de transfer modal, pista VELO, propusă la nivelul UAT Solca este una din infrastructura aferent transportului alternativ. Această infrastructură trebuie să facă parte dintr-un sistem complex care „leagă" UAT_urile din „SU03" și permite accesul utilizatorilor la diferite servicii, funcțiuni, loc de muncă sau învățământ, luând în considerare aspecte existente privind infrastructura de învățământ și locuri de muncă din UAT_Solca. Aceste piste VELO sunt parte din sistemul integrat numit „CORIDORUL VERDE"[94]. Pistele VELO articulează proiecte propuse prin prezenta, asigură necesitatea locuitorilor (în special grupele tinere de populație care și-au exprimat dorința de a se deplasa cu bicicleta în cadrul orașului dar și administrației publice locale de a asigura o astfel de infrastructură pentru vizitatori respectiv utilizarea acesteia ca unul din motoarele de dezvoltare economică), a vizitatorilor în cadrul componentei de dezvoltare economică, obiectiv general „Mobilitate sustenabilă".

---

[91] Programul „Coridorul Verde-Albastru" este un sistem care se dezvoltă la nivelul UAT_Solca și permite relaționarea elementelor de cadru natural (în special râul Suceava) și elementele de cadru construit. Acest sistem cuprinde proiecte care sunt complementare și de completare între ele cu deservire la nivel local, zonal și regional.

[92] Vezi fișa de proiect de la pag. ...

[93] Vezi fișa proiectului la pag. ...

[94] „Coridorul Verde-Albastru" este un sistem care se dezvoltă la nivelul UAT_Solca și permite relaționarea elementelor de cadru natural (în special râul Suceava) și elementele de cadru construit. Acest sistem cuprinde proiecte care sunt complementare și de completare între ele cu deservire la nivel local, zonal și regional.

Proiect de amenajare și reamenajare a spațiilor verzi din cadrul orașul Solca sub formă integrată cu sistemul aferent pistelor pentru biciclişti[95]

Gândite sub formă integrată, conceptul „CORIDORUL VERDE", intervențiile de la nivelul orașului asupra zonelor verzi amenajate vor avea un impact major și pozitiv asupra calității mediului și a vieții. Sunt propuse intervenții complementare cu cele aferente amenajării spațiilor publice, în general destinate pietonilor și au ca scop oferirea de alternative privind activitățile de recreere, agrement, sport, în general de socializare prin forma generală de incluziune.

- Proiect de reabilitare și remodelare a spațiilor verzi de aliniament aferent pistelor pentru biciclişti;
- Proiect de realizare de scuar-uri în urma remodelării intersecțiilor nesemaforizate sau cu prospecte stradale variabile;
- Proiect de reabilitare a spațiilor de joacă pentru copii din zonele rezidențiale, din cadrul UAT_Solca;
- Proiect de reabilitare și reamenajare a zonelor de agrement, sport și loisir;

Scopul amenajării și reamenajării de spații de joacă pentru copii, în cadrul PMUD Solca, este acela de a da posibilitatea populației de a se deplasa pe distanțe scurte de la reședință către aceste zone, petrecerea timpului liber, activități de socializare și culturale respectiv ele vor fi obiective de interes zonal și regional.

La nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivel micro sunt vizate, în cadrul acestui scenariu, cartierele aglutinate orașului, zonele rezidențiale centrale și periferice, piațete, scuar-uri, locuri de joacă pentru copii, din zona locuințelor individuale. Setul de proiecte propuse sunt un mixt de dorințe venite din partea populației și centralizate în perioada de informare și consultare a populației interesate cu privire la elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașul Solca. Acestea sunt considerate proiecte punctuale dar care fac parte din proiecte complexe enumerate în cadrul scenariului precedent. În cadrul analizei situației existente au fost identificate 2 zone cu nivel ridicat de complexitate. Această complexitate este dată de:

- Funcțiunea predominantă care determină, în intervalele orelor de vârf, creșteri ale valorilor de trafic auto) prin deplasare „origine – destinație";
- Forma zonei (configurația spațial – volumetrică);
- Caracterul și caracteristica zonei;
- Funcția zonei și potențialul socio – economic a acestea;
- Amplasare în cadrul orașului.

Cele 2 zone sunt:

- zona centrală din orașul Solca – ZNC#1;
- zona de est a orașul Solca – ZNC#2;

Pentru fiecare zonă s-a propus un scenariu cu o singură particularitate comună, la nivel micro – încurajarea mersului pe jos, prin parcurgerea de distanțe mici până la funcțiunile primare de proximitate (învățământ, sănătate, servicii, comerț, recreere, agrement, sport etc.) prevăzute și în cadrul documentației de urbanism P.U.G. UAT_Solca.

a) În cadrul ZNC#1 s-a propus un proiect integrat de transfer modal de la nivel macro (național, regional, județean și periurban) la nivelul orașului în cadrul căruia această zonă se va reconfigura spațial, se va propune realizarea unor Park&Polt, închiriat biciclete sau alte mopede electrice, punct de informare a cetățenilor, servicii, comerț respectiv transferul navetiștilor care vin cu trenul, autoturismul personal, microbuze sau autocare să acceseze serviciile de transport public sau a transportului alternativ. Tot în cadrul ZNC#1 se dezvoltă proiectul „CORIDORUL VERDE" prin asigurarea „instrumentelor" de atragere a utilizatorilor în zona centrală la nivel pietonal și transport alternativ, comunicarea și interacțiunea cu elementele de cadru natural respectiv cu activitățile comerciale, prestări – servicii și administrative;
b) În cadrul ZNC#2 s-a propus un proiect integrat de transfer modal de la nivel macro (național, regional, județean și periurban) la nivelul orașului în cadrul căruia această zonă se va reconfigura spațial, se va propune realizarea unor zone de deservire locală, zone de activități industriale

[95] Vezi fișa de proiect la pag. ...

nepoluante, manufacturi, culturale și educaționale, servicii, comerț respectiv transferul navetiștilor care vin cu autoturismul personal, microbuze sau autocare să acceseze serviciile de transport public sau a transportului alternativ.

5.5 Scenarii în matricea de mobilitate (MGC)

S-a constituit un MGC pentru identificarea și centralizarea „comportamentul" zilnic al populației participante la traficul auto și pietonal. Astfel, s-a organizat o activitate de teren în perioada iunie – iulie 2023 în zilele de luni, miercuri și sâmbătă, intervalele orare 07:00 – 09:00 și 16:00 – 18:00 (fiind considerate ore de vârf). S-au colectat date din trei puncte la nivelul orașului Solca. Primul punct la intrare dinspre localitatea Marginea, al II-lea punct la intersecția dintre strada Tomșa Vodă și strada Avram Iancu (spre/dinspre localitatea Arbore) și al III-lea punct a fost la intrare în oraș dinspre localitatea Cacica. S-au regrupat distribuțiile în raport cu scopul și durata călătoriei pentru un interval de 1 km. Pe baza unui chestionar online au fost colectate date despre origine și destinație respectiv provenienta (județul de înmatriculare) autovehiculului.

Tabelul nr. 30 – Matricea Origine destinație (Punctul 1)

SCOP	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI		
Interval orar 07:00 – 09:00	CANTITATE	%	CANTITATE	%	
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	178	16	148	11	
Călătorii locuință – școală (LS)	170	15	234	17	
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	132	12	187	13	
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	110	10	123	9	
Călătorii școală - loc determinat (SLD)	114	10	123	9	
Călătorii punct necunoscut - loc de muncă (NM)	67	6	167	12	
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	60	5	134	10	
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	290	26	288	21	
	1121	100	1404	100	Total 2525

SCOP	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI		
	CANTITATE	%	CANTITATE	%	
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	265	24	210	15	801
Călătorii locuință – școală (LS)	165	15	210	15	779
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	178	16	174	12	671
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	132	12	131	9	496
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	115	10	87	6	439
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	78	7	98	7	410
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	38	3	63	4	295
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	132	12	76	5	786
	1103	100	1049	100	Total 2152

Tabelul nr. 31 – Matricea Origine destinație (Punctul 2)

SCOP	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI	
Interval orar 07:00 – 09:00	CANTITATE	%	CANTITATE	%
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	176	16	167	12

SCOP	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI		
Interval orar 07:00 – 09:00	CANTITATE	%	CANTITATE	%	
Călătorii locuință – școală (LS)	200	18	198	14	
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	165	15	187	13	
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	124	11	123	9	
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	90	8	98	7	
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	177	16	98	7	
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	68	6	87	6	
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	56	5	54	4	
	1056	100	1012	100	Total 2068

SCOP	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI		
Interval orar 16:00 – 18:00	CANTITATE	%	CANTITATE	%	
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	134	12	154	11	631
Călătorii locuință – școală (LS)	145	13	123	9	666
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	132	12	287	20	771
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	120	11	134	10	501
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	114	10	123	9	425
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	98	9	112	8	485
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	65	6	143	10	363
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	117	10	88	6	315
	925	100	1164	100	Total 2089

Tabelul nr. 32 – Matricea Origine destinație (Punctul 3)

SCOP	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI		
Interval orar 07:00 – 09:00	CANTITATE	%	CANTITATE	%	
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	120	11	145	10	
Călătorii locuință – școală (LS)	187	17	167	12	
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	120	11	111	8	
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	90	8	97	7	
Călătorii școală – loc determinat (SLD)	87	8	82	6	
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	78	7	85	6	
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	55	5	34	2	
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	89	8	67	5	
	826	100	788	100	Total 1614

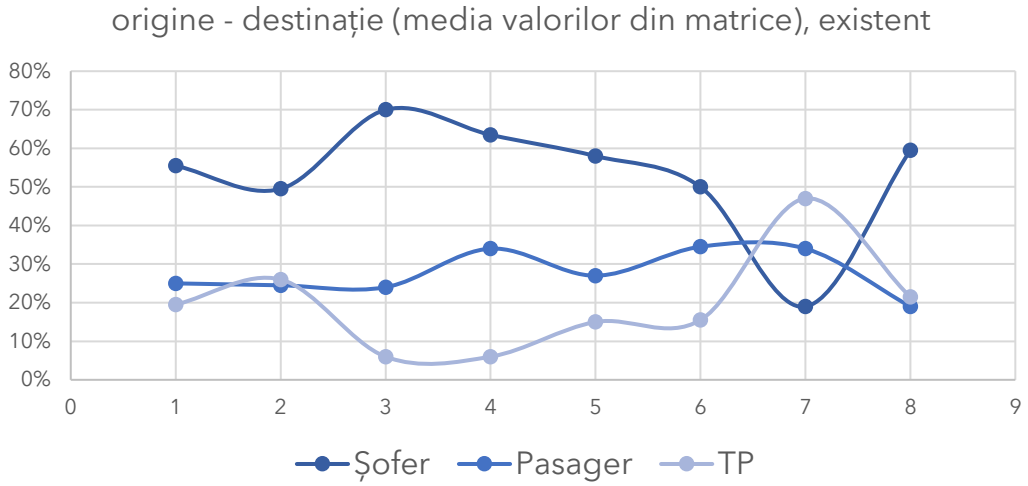
SCOP	CĂLĂTORII INTRARE ÎN ORAȘ		CĂLĂTORII ÎN CADRUL ORAȘULUI		
Interval orar 16:00 – 18:00	CANTITATE	%	CANTITATE	%	
Călătorii locuință – loc de muncă (LLM)	156	14	145	10	566
Călătorii locuință – școală (LS)	132	12	131	9	617
Călătorii locuință – alte destinații (LAD)	94	8	129	9	454
Călătorii loc de muncă – loc determinat (LMLD)	134	12	121	9	442

Călătorii școală – loc determinat (SLD)	98	9	78	6	345
Călătorii punct necunoscut – loc de muncă (NM)	67	6	56	4	286
Călătorii punct necunoscut – școală (NS)	63	6	127	9	279
Călătorii punct necunoscut – alte destinații (ND)	67	6	33	2	256
	811	100	820	100	Total 1631

Valorile din tabelul de, mai jos reprezintă numărul total de pasageri îmbarcați în perioada orelor de vârf (dimineața și seara) pentru fiecare dintre cele 8 scopuri incluse în alocarea de transport public. Valorile se potrivesc cu deplasările O-D înmulțite cu rata de transfer.

Tabelul nr. 33 – Matricea origine destinație (tipuri de utilizatori), existent

ALEGEREA	LLM	LS	LAD	LMLD	SLD	NM	NS	ND
Șofer	56%	50%	70%	64%	58%	50%	19%	60%
Pasager	25%	25%	24%	34%	27%	35%	34%	19%
TP	20%	26%	6%	6%	15%	16%	47%	22%
Total	100%	100%	100%	104%	100%	100%	100%	100%



Aceeași activitate s-a utilizat pentru calibrarea și validarea traficului auto, la orele de vârf, astfel s-au realizat 54 de numărători de trafic exprimate în graficele următoare doar pentru cele care au încărcat sistemul din exterior, în perioada iunie – iulie 2023.

Un prim pas important în procedura de elaborare a scenariilor a fost cel de a stabili proiectele angajate, ce au fost desemnate pentru implementare indiferent de descoperirile sau recomandările PMUD. Aceste proiecte acoperă toate subiectele legate de politici, inclusiv infrastructura și modernizarea funcționării și proiectele de construcții de infrastructuri prin prisma celor două obiective principale ale PMUD:

- Reducerea emisiilor GES;
- Incluziunea socială.

Proiectele sunt importante și s-a luat în considerare impactul acestora atunci când au fost evaluate proiectele pentru scenariile 2030. Proiectele din scenariul de referință sunt prezentate la Capitolul 7.

În abordarea sarcinii de elaborare a scenariilor complexe, s-au definit trei principii directoare. Aceste principii au ajutat elaboratorul să ia în calcul fezabilitatea proiectelor potențiale, în plus față de informațiile cantitative generate de MGC. Luate împreună, principiile directoare au ajutat la crearea scenariilor complexe ce rezultă în niște rețele de transport complete. Importanța acestora este definitorie, deoarece fiecare scenariu complex potențial trebuie să servească celor șase obiective strategice generale ale PMUD (definite în capitolul 5 prezentului document).

Scenariu de mobilitate la scara periurbană

La nivelul zonei de influență, așa cum sunt prezentate datele din situația existentă, UAT-uri precum Marginea, Arbore, Poieni Solca și Cacica contribuie, prin creșterea numărului de utilizatori, la nivelul orașului Solca, în zilele lucrătoare (de luni până vineri) dar cu precădere în sezonul estival (turismul ecumenic).

Scenariu de mobilitate la scara localității

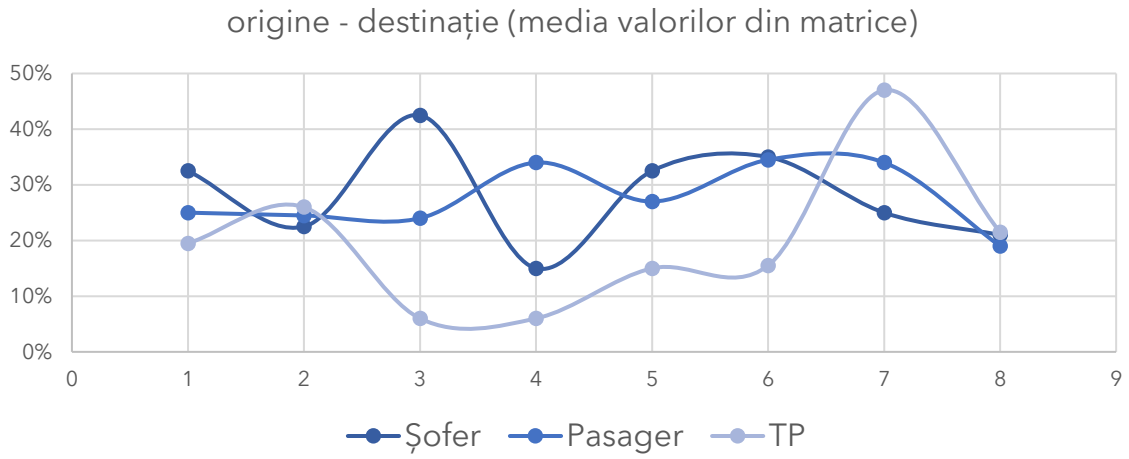
Abordarea sistemică de la macro la micro a fost utilizată în cadrul prezentului document. Matricea MGC coroborată cu obiectivele generale, transpuse în proiectele cu impact asupra zonei periurbane, se adaptează la nivelul orașului (mult mai în detaliu), la nivelul populației rezidente. Astfel, sunt propuse în cadrul acestui scenariu următoarele proiecte care au ca obiectiv reducerea, pe termen mediu, a numărului de utilizatori de autoturisme personale:

- Proiect privind **incluziunea socială** prin accesibilitate la spațiile publice din oraș;
- Proiect de fluidizarea traficului în oraș;
- Proiect de amenajare și reamenajare a spațiilor verzi din cadrul orașului Solca sub formă integrate cu sistemul aferent pistelor pentru biciclişti;
- Proiect de amenajare și reamenajare a pistelor pentru biciclişti din cadrul orașului Solca sub formă integrate cu sistemul aferent spațiilor verzi.

Prin acest scenariu se va încerca diminuarea traficului dat de autoturismele personale și orientarea către servicii oferite de TP inclusiv transportul alternativ (biciclete, mopede electrice, taxiuri electrice, etc.).

Tabelul nr. 34 – Calibrarea matricei prin proiectele scenariului, la scara localității

07:00-09:00	ALEGEREA	LLM	LS	LAD	LMLD	SLD	NM	NS	ND
	Șofer	25%	25%	50%	15%	40%	20%	35%	15%
	Pasager	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
	TP	45%	45%	20%	55%	30%	50%	35%	55%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
16:00-18:00	ALEGEREA	LLM	LS	LAD	LMLD	SLD	NM	NS	ND
	Șofer	40%	20%	35%	15%	25%	50%	15%	27%
	Pasager	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
	TP	30%	50%	35%	55%	45%	20%	55%	43%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
media	ALEGEREA	LLM	LS	LAD	LMLD	SLD	NM	NS	ND
	Șofer	33%	23%	43%	15%	33%	35%	25%	21%
	Pasager	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
	TP	38%	48%	28%	55%	38%	35%	45%	49%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



Scenariu de mobilitate la nivelul cartierelor/ariilor cu nivel ridicat de complexitate

La nivel micro sunt vizate, în cadrul acestui scenariu, zonele aglutinate orașului, zonele rezidențiale centrale și periferice, suprafețe de teren dintre locuințele colective, piațete, squar-uri, locuri de joacă pentru copii, spații verzi de recreere dintre blocuri dar și din zona locuințelor individuale. Setul de proiecte propuse sunt un mixt de dorințe venite din partea populației și centralizate în perioada de informare și consultare a populației interesate cu privire la elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașul Solca. Acestea sunt considerate proiecte punctuale dar care fac parte din proiecte complexe enumerate în cadrul scenariului precedent.
În cadrul analizei situației existente au fost identificate 2 zone cu nivel ridicat de complexitate. Această complexitate este dată de:

- Funcțiunea predominantă;
- Forma zonei (configurația spațial – volumetrică);
- Caracterul și caracteristica zonei;
- Funcția zonei și potențialul socio – economic a acestea;
- Amplasare în cadrul orașului.

Cele 2 zone sunt:

- zona centrală din orașul Solca – ZNC#1;
- zona de est a orașul Solca – ZNC#2;

Pentru fiecare zonă s-a propus un scenariu cu o singură particularitate comună, la nivel micro – încurajarea mersului pe jos, prin parcurgerea de distanțe mici până la funcțiunile primare de proximitate (învățământ, sănătate, servicii, comerț, recreere, agrement, sport, etc.) prevăzute și în cadrul documentației de urbanism P.U.G. orașul Solca.

Tabelul nr. 35 – Calibrarea matricei prin proiectele PMUD, la nivelul ZNC

07:00-09:00	ALEGEREA	LLM	LS	LAD	LMLD	SLD	NM	NS	ND
	Șofer	23%	20%	20%	11%	10%	-2%	15%	5%
	Pasager	57%	55%	60%	67%	60%	67%	65%	70%
	TP	20%	25%	20%	22%	30%	35%	20%	25%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
16:00-18:00	ALEGEREA	LLM	LS	LAD	LMLD	SLD	NM	NS	ND
	Șofer	13%	10%	20%	13%	18%	25%	18%	0%
	Pasager	57%	55%	60%	67%	57%	55%	60%	57%
	TP	30%	35%	20%	20%	25%	20%	22%	43%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
media	ALEGEREA	LLM	LS	LAD	LMLD	SLD	NM	NS	ND
	Șofer	18%	15%	20%	12%	14%	12%	17%	3%
	Pasager	57%	55%	60%	67%	59%	61%	63%	64%
	TP	25%	30%	20%	21%	28%	28%	21%	34%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

NOTĂ:

- Matricea a fost calibrată cu o prognoză de utilizare al transportului alternativ mai mare cu 40% față de media înregistrată în perioada iunie – iulie 2022. Astfel, s-a luat în considerare faptul că s-au atins obiectivele din prezenta, iar transportul alternativ (inclusiv „VELO") și TP sunt principale instrumente de deplasare alese de către populația din „SU03".
- Transportul alternativ și transportul public (TP) sunt cele două instrumente de mobilitate care pot înlocui, în timp și etape, „obișnuința" populației de a utiliza autoturismul personal pentru deplasări pe distanțe mici (distanțe cuprinse între 500 de metri și 2 km). Se propune ca până în anul 2027 numărul de utilizatori ai acestor două instrumente de deplasare să fie de aproximativ 40% în plus față de datele existente. Astfel, în concordanță cu acest obiectiv particular sunt necesare, cel puțin, implementarea proiectelor P.4, P.9 și P.10 până în anul 2027.
- Cele două scenarii arată o inclinație a utilizatorilor către transportul public local și pistele „VELO".

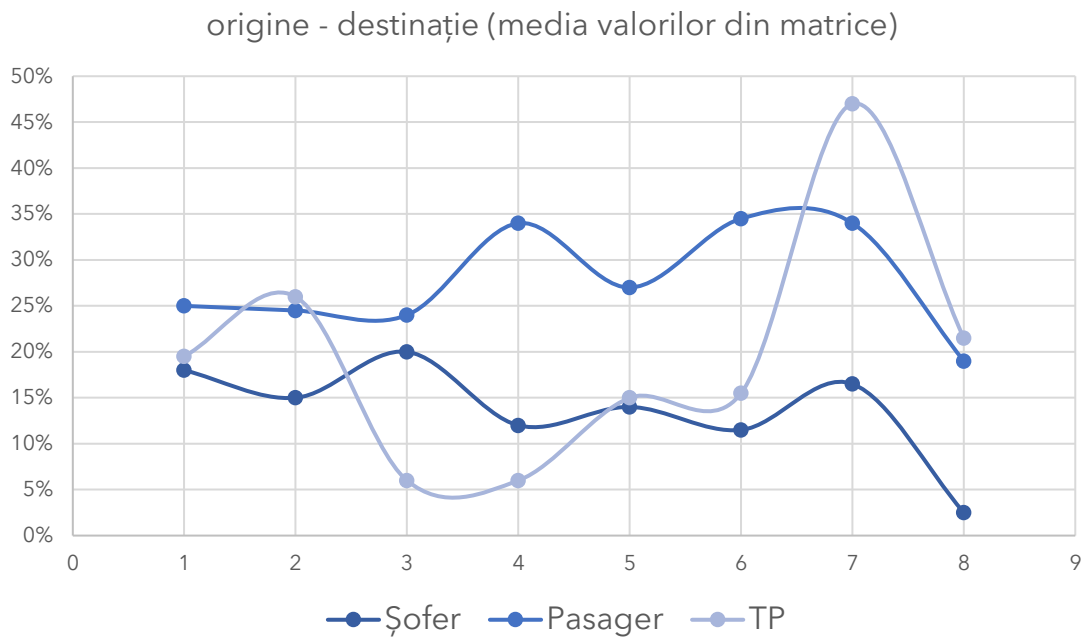


Figura nr. 62 – Media modelului în cadrul ZNC pentru ambele scenarii de mobilitate

Notă:

- Sunt propuse două scenarii:
  - Scenariul#1 în cadrul căruia valorile de utilizatori ai TPL va fi cu 40% mai mult decât în prezent, având la bază serviciul nou de transport public local care să funcționeze la nivel de ADI, cel puțin între UAT Solca, UAT Cacica și UAT Poieni Solca;
  - Scenariul#2 în cadrul căruia pistele VELO sunt în integralitate testate și implementate iar valorile de trafic auto (la nivelul numărului de persoane care utilizează autoturismul personal pentru deplasări pe distanțe mici[96].

CAPITOLUL VI
EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PE CELE TREI NIVELE TERITORIALE

În cadrul PMUD Solca s-a realizat analiza complexă a zonei de referință (SU03). Analiza care a permis crearea unui scenariu de bază pentru anul 2023 ce a fost utilizat în analiza multicriterială a cererii de călătorie din zona de influență. Această activitate a oferit o bază conceptuală și analitică cu ajutorul căreia s-a creat un instrument filtru pentru a testa scenariile prezentate în cadrul prezentului document. Acest capitol prezintă o analiză a disfuncțiilor identificate în cadrul orașului Solca, ce vor fi abordate în cadrul a patru secțiuni prin gruparea problemelor identificate și a recomandărilor ce vor corespunde obiectivelor strategice specifice, măsurilor, programelor și proiectelor din cadrul PMUD Solca. Aspectele detaliate în cadrul PMUD au diverse implicații asupra vieții urbane și a funcționării sistemului de transport în cadrul țesutului urban. O calitate urbană îmbunătățită poate duce la un impact mai puțin destructiv asupra mediului. Atunci când se promovează accesibilitatea, trebuie luate în considerare și aspectele legate de siguranță și Securitate, peisajul natural, cultural și construit respectiv acțiuni care să evidențieze accesul mult mai facil a populației la spațiile publice amenajate din orașul Solca. Incluziunea socială, în acest caz, își depășește definirea uzuală și se „adaptează" noului profil demografic, cel din viitor.

6.1 Eficiența economică

Un plan de mobilitate urbană are în vedere componenta economică când sunt aduse spre dezvoltare și implementare proiecte care conduc la reducerea emisiilor de GES și incluziunea socială. Prezentul document studiază domeniul economie pentru a identifica disfuncțiile sale în raport cu mobilitatea respectiv calitatea vieții.

[96] Distanța mică, în cadrul acestui document, se referă la lungimi parcurse de aproximativ 500 de metri si maximum 2 km în cadrul UAT Solca

Tabelul nr. 36 – Proiecte cu impact economic asupra mobilității

COD	Obiective generale	COD	Obiective specifice	Program	Nr. Măsură	Nr. Proiect_Lista scurtă
OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#5	Îmbunătățirea atractivității mediului urban, a calității vieții și a sănătății publice	Coridorul verde	M.2, M.3, M.6, M.7, M.14	P.6, P.14, P.15, P.16, P17
OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#4	Susține o dezvoltare echilibrată a mobilității și a serviciilor de transport ale rezidenților, afacerilor și industriei	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	M.1, M.3, M.5, M.6, M.13, M.14, M.15, M.16	P.3, P.4, P.5, P.6, P.7, P.8, P.14, P.15, P.16

6.2 Impactul asupra elementelor de mediu

Sectorul transporturilor este unul dintre factorii cei mai generatori de poluare în zonele urbane, din punct de vedere al calității aerului și al zgomotului. Multe dintre problemele identificate pe parcursul proiectului și a intervențiilor dezvoltate pentru rezolvarea și îmbunătățirea lor au efecte asupra mediului în zona de deservire a acestui serviciu, în special la nivelul orașului Solca.

Tabelul nr. 37 – Impactul asupra elementelor de mediu, proiecte

COD	Obiective generale	COD	Obiective specifice	Program	Nr. Măsură	Nr. Proiect_Lista scurtă
OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#6	Conectivitatea cu peisajul natural și cultural	„Coridorul verde”	M.2, M.3, M.4, M.5, M.6, M.7, M.8, M.9, M.12, M.13, M.14, M.17	P.1, P.3, P.4, P.5, P.6, P.7, P.8, P.9, P.10, P.11, P.12, P.13, P.14, P.15, P.16
OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#3	Reduce poluarea aerului și a zgomotului, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie	„Coridorul verde”	M.1 M.3, M.4, M.5, M.6, M.10, M.11, M.13, M.14, M.16	P.1, P.2, P.4, P.5, P.6, P.7, P.8, P.11, P.14, P.15, P.16

Pachetul de măsuri propuse are ca obiect strategic major reducerea poluării pe trama stradală majoră prin:

- Reducerea congestiei în puncte cheie;
- Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturismul, în favoarea transportului public, a utilizării bicicletei și a mersului pe jos;
- Utilizarea mijloacelor de transport în comun.

Pentru toate intervențiile considerate, emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile poluante generate de transport se reduc cu 15,7% pe perioada de perspectivă 2021 – 2027, conform datelor prezentate anterior. S-au propus prognoze de utilizare a transportului alternativ (piste VELO) și TP cu o creștere de 40% până la finalul implementării proiectelor:

- Construirea de spații „park & plot" în orașul Solca (P.4);
- Implementarea unui sistem de management inteligent al parcărilor în orașul Solca (P.10);
- Realizare/extinderea sistemului integrat de piste de biciclete cu o lungime totală de peste 30 km în orașul Solca (P.11);
- Construirea a unui pod cu infrastructura pentru ciclism și amenajarea zonei de promenade în proximitatea râului Solca (P.6);
- Programul „CORIDORUL VERDE";
- Transport verde și gratuit pentru elevi, achiziția de microbuze școlare electrice (P.17).

6.3 Accesibilitatea

Accesibilitatea este definită ca nivel de calitate a călătoriei sau ca abilitatea de a ajunge la bunurile, serviciile și activitățile dorite, de către populație. O accesibilitate mai bună crește calitatea vieții și generează dezvoltarea socială și economică, prin acces îmbunătățit la educație, locuri de muncă, servicii urbane, cultură și alte persoane, asigură o mai bună integrare a categoriilor sociale cu risc crescut de izolare (incluziunea socială).

Accesibilitatea reflectă costurile generalizate (timp, bani, disconfort și risc) investite pentru a ajunge la activități. Dacă sunt disponibili suficienți bani și timp, aproape fiecare zonă de pe pământ este accesibilă, cu un grad de accesibilitate care variază mult, în funcție de loc, timp și persoană. Accesibilitatea poate afecta tipurile de afaceri, valoarea proprietăților sau dezvoltarea economică ce are loc într-o zonă. Accesibilitatea necesită mobilitate, ce este abilitatea și nivelul de ușurință cu care se pot mișca bunuri, oameni și servicii. Mobilitatea oferă accesibilitate, iar astfel cele două aspecte direct proporționale pot fi considerate ca bază a fiecărui sistem integrat de transport. Date fiind acestea, PMUD Solca își dorește să identifice și să ofere soluții (obiective strategice ce duc la proiecte specifice) pentru disfuncțiile enumerate în tabelul de mai jos.

Tabelul nr. 38 – Impactul asupra accesibilității, proiecte

COD	Obiective generale	COD	Obiective specifice	Program	Nr. Măsură	Nr. Proiect_Lista scurtă
OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#1	Satisface nevoile de mobilitate și conectivitate ale tuturor cetățenilor indiferent de factorii fizici (diverse deficiențe sau dizabilități) sau factorii sociali (categoria de venit, vârsta, gen și originea etnică)	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	M.2, M.3, M.4, M.5, M.6, M.7, M.8, M.9, M.13, M.14, M.15 M.16	P.1, P.5, P.6, P.7, P.8, P.9, P.11, P.12, P.13, P.14, P.15, P.16, P.17

OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#2	Creșterea siguranței și a securității pentru utilizatori	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	M.3, M.5, M.6, M.8, M.9,	P.5, P.6, P.7, P.8, P.14, P.15, P.16

6.4 Siguranța

Siguranța și securitatea tuturor utilizatorilor de tramă stradală și pietonală reprezintă una dintre cele mai mari preocupări atunci când se ia în considerare planificarea și dezvoltarea sectorului transporturilor și a deplasărilor cu autovehiculele personale, în cadrul orașului. Din punct de vedere al accidentelor de circulație și a victimelor acestora, în baza adresei emisă de către Inspectoratul de Poliție Județean Suceava. În general accidentele menționate anterior s-au produs datorită neacordării de prioritate a vehiculelor. Astfel se așteaptă ca prin intervenția în problemele identificate mai jos, ce se referă atât la intervenția fizică și la modificări comportamentale, siguranța și securitatea rutieră din regiune să crească.

Tabelul nr. 39 – Impactul asupra siguranței în spații publice, proiecte

COD	Obiective generale	COD	Obiective specifice	Program	Nr. Măsură	Nr. Proiect_Lista scurtă
OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#2	Creșterea siguranței și a securității pentru utilizatori	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	M.3, M.5, M.6, M.8, M.9,	P.5, P.6, P.7, P.8, P.14, P.15, P.16

6.5 Calitatea vieții

Calitatea aerului se îmbunătățește ca rezultat al gestionării traficului și a parcărilor și a utilizării tot mai frecvente a transportului nemotorizat. Chiar și eficiența sistemului economic crește, pe măsură ce mediile urbane atrag tot mai mulți utilizatori ai spațiilor urbane.

Atunci când este evaluată calitatea vieții în mediul urban, cuantificarea acestui aspect devine dificilă întru cât de cele mai multe ori calitatea vieții se rezumă la o sumă de elemente calitative și mai puțin cantitative. Concepte precum „walkability – calitatea de a permite deplasarea pietonală sigură și nestingherită" sau „liveability – calitatea locuirii" sunt des întâlnite în descrierile calitative ale vieții urbane, însă sunt dificil de exprimat într-o manieră cantitativă clară.

„Walkability" este un indicator al gradului de permisivitate al unei zone pentru deplasările pietonale. Acest indicator are beneficii economice, pentru sănătate dar și pentru mediu, promovând un mijloc de deplasare durabil de asemenea este influențat de prezența sau de absența aleilor, trotuarelor sau zonelor pietonale, trafic și condițiile infrastructurii, modelul de utilizare al terenului, accesibilitatea oferită de clădiri, siguranța și altele.

Calitatea mediului urban este în permanență supusă riscului de neglijare, atunci când se planifică sectorul transporturilor. Practicile din trecut s-au concentrat deseori pe dezvoltarea infrastructurii de transport fără a extinde schimbările/îmbunătățirile realizate, pentru creșterea calității peisajului urban, acolo unde este posibil.

Concentrarea pe utilitate și structură, în special în furnizarea unei infrastructuri de bună calitate pentru transportul motorizat, la care se adaugă creșterea numărului de autoturisme personale, au determinat scăderea amenajărilor spațiilor publice pentru pietoni implicit scăderea calității spațiilor publice la nivelul orașului. Un mediu atractiv și confortabil, asigurat de amenajările de bază, are potențialul de a influența toate celelalte aspecte ale vieții urbane și a sistemului de transport.

Siguranța este îmbunătățită atunci când spațiul urban este utilizat corect și la maxim de către pietoni. Accesibilitatea este îmbunătățită atunci când se iau în considerare nevoile pietonilor, deoarece toate călătoriile încep și se termină, în mod natural, în calitate de pieton. Calitatea aerului se îmbunătățește ca rezultat al gestionării traficului și a parcărilor și a utilizării tot mai frecvente a transportului alternativ, în special al transportului nemotorizat. Chiar și eficiența sistemului economic crește, pe măsură ce mediile urbane atrag tot mai mulți turiști și utilizatori ai spațiilor urbane. În tabelul de mai jos sunt detaliate problemele identificate la nivelul UAT_Solca.

Dacă acestea sunt gestionate în mod corespunzător, se pot transpune, la rândul lor, în măsuri, programe și proiecte pentru un mediu urban complex și mai bun privind calitatea aerului, dar și a spațiilor publice, implicit.

Tabelul nr. 40 – Impactul asupra calității vieții, proiecte

COD	Obiective generale	COD	Obiective specifice	Program	Nr. Măsură	Nr. Proiect_Lista scurtă
OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#1	Satisface nevoile de mobilitate și conectivitate ale tuturor cetățenilor indiferent de factorii fizici (diverse deficiențe sau dizabilități) sau factorii sociali (categoria de venit, vârsta, gen și originea etnică)	Accesibilitate, siguranță și securitate rutieră	M.2, M.3, M.4, M.5, M.6, M.7, M.8, M.9, M.13, M.14, M.15 M.16	P.1, P.5, P.6, P.7, P.8, P.9, P.11, P.12, P.13, P.14, P.15, P.16, P.17
OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#6	Conectivitatea cu peisajul natural și cultural	„Coridorul verde”	M.2, M.3, M.4, M.5, M.6, M.7, M.8, M.9, M.12, M.13, M.14, M.17	P.1, P.3, P.4, P.5, P.6, P.7, P.8, P.9, P.10, P.11, P.12, P.13, P.14, P.15, P.16
OBVG	Mobilitate sustenabilă	OBVS#5	Îmbunătățirea atractivității mediului urban, a calității vieții și a sănătății publice	„Coridorul verde”	M.2, M.3, M.6, M.7, M.14	P.6, P.14, P.15, P.16, P17

Notă:

- Proiectele care au cel mai mare impact, în sensul că răspund celor mai multe măsuri respectiv ajută la atingerea celor mai multe obiective sunt „Top5”:

COD	Lista scurtă de proiecte din cadrul PMUD Solca	Punctaj
P.15	Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere	30
P.14	Reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane din orașul Solca	19
P.16	Revitalizarea spațiului public urban în zona râului Solca din orașul Solca	18
P.6	„Coridorul Verde" – Amenajarea de parcuri, fațade și acoperișuri verzi în zonele urbane din orașul Solca	14
P.7	Creșterea siguranței traficului prin amenajarea și modernizarea de șosele, trotuare și refugii pe traseele de transport public în orașul Solca	14

PMUD – C.OMPONENTA LA NIVEL OPERAȚIONAL

CAPITOLUL VII
Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

7.1 Etapizarea proiectelor – cadrul de prioritizare

Planul de mobilitate urbană va fi utilizat pentru trei perioade de timp, începând cu data aprobării acestuia:

- Termen scurt: 1 – 2 ani;
- Termen mediu: 3 – 5 ani;
- Termen lung: 5 – 10 ani.

Lista completă a proiectelor și măsurilor (menționate aici ca „măsuri"), ce sunt incluse în cadrul PMUD. orașului Solca, este detaliată și evaluată în cadrul capitolului 8, ca parte a scenariului complex preferat. Această secțiune va prezenta metodologia pentru:

- definirea măsurilor pe perioada în funcție de perioada de timp și prioritizarea lor în cadrul fiecărei perioade.

7.2 Priorități stabilite

Planul de acțiune a fost dezvoltat pe perioada informării publicului, dezbateri publice, actualizat și modificat în baza raportului de informare a publicului, aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local, la nivelul orașului Solca. În urma discuțiilor cu beneficiarii și actori implicați unele proiecte au suferit modificări în ceea ce privește etapizarea investiției, în funcție de recomandările și capacitatea de implementare. Planul de acțiune a fost actualizat pentru a ține cont de toate deciziile luate în cadrul grupului de lucru[97].

Informarea publicului interesat (I)
Proiectare(P)
Execuție (E)
Inaugurare/Operare (IN)/(O)
Monitorizare (M)

Tabelul nr. 41 – Implementarea măsurilor

Program	Măsură	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2033
		Termen scurt		Termen mediu			Termen lung				
	accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc logistic	I	E	E	E	IN	O	M	M	M	M

[97] Grupul de lucru a fost constituit în baza dispoziției Primarului orașului Solca nr. ....din.....

Program	Măsură	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2033
		Termen scurt		Termen mediu			Termen lung				
	accesul populației la infrastructura educațională de deservire locală și zonală în condiții de maximă siguranță	I	P	E	IN	O	O	M	M	M	M
	alinierea cu direcție strategice de dezvoltare spațială a sistemului urban	I	E	E	M	M	M	M	M	M	M
	amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.)	I	I	P	E	E	IN	O	O	M	M
	conectarea la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată și DN2H (conform SDJ)	I	P	E	E	IN	O	O	M	M	M
	dezvoltarea economică, sub formă controlată, în ceea ce privește utilizarea teritoriului prin reglementările stabilite prin noua documentație P.U.G.	I	P	P	P	E	IN	O	O	M	M
	implementarea unor proiecte de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică – digitală, comunicate și workshopuri	I	P	E	E	IN	O	O	M	M	M
	implementarea unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural – identitate locală, social, etc.)	I	I	P	E	IN	O	M	M	M	M
	implementarea unor sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a centrelor culturale (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri)	I	P	E	E	IN	O	M	M	M	M
	implementarea unui sistem de stații încărcare a vehiculelor electrice	I	P	E	IN	O	O	O	M	M	M
	măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice	I	I	M	M	M	M	M	M	M	M
	modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale	I	P	E	E	IN	O	M	M	M	M
	modernizarea unităților de sănătate existente și propuse la nivelul UAT_Solca	P	E	E	IN	O	O	O	M	M	M
	pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ	I	I	I	I	I	M	M	M	M	M
	realizarea unei rețele de transport public „expres" care să permită relaționarea dintre aeroport și Gara de nord Suceava respectiv Solca	I	P	E	IN	O	O	O	M	M	M
	realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca	I	I	P	E	IN	O	O	O	M	M

Program	Măsură	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2033
		Termen scurt		Termen mediu			Termen lung				
	valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban	I	P	E	IN	O	O	O	M	M	M

7.3 Metodologie pentru definirea măsurilor pe axa timpului

Pentru poziționarea măsurilor pe axa timpului, în cadrul acestui document s-au aplicat următoarele criterii:

Măsuri instituționale și organizaționale

Măsurile instituționale și organizaționale sunt cele care vor fi implementate în cadrul primei etape, deoarece multe alte măsuri importante pot fi utile numai după aplicarea acestor măsuri (instituționale și organizaționale). Proiectele incluse în această categorie, sunt:

- Integrarea utilizării terenurilor și planificarea implementării serviciilor de transport public local;
- Planificarea implementării serviciilor de transport mărfuri;
- Construirea și întreținerea capacității profesionale la nivelul aparatului de specialitate coordonat de către primar;
- Lansarea unei campanii de conștientizare publică și de comunicare pentru promovarea transportului alternativ (biciclete, mersului pe jos, transportul în comun ca moduri viabile de transport la nivelul orașului Solca);
- Consolidarea capacității administrative la nivelul UAT_Solca;
- Constituirea și gestionarea bazei de date urbane la nivelul UAT_Solca;
- Constituirea unui ADI la nivelul UAT_urilor din cadrul „SU03".

Măsuri cu efecte asupra rețelei

Măsurile cu efecte puternice asupra rețelei sunt acele măsuri care au efecte pe scară largă și influențează o populație mai numeroasă. Aceste măsuri sunt alocate pe termen scurt, chiar dacă implementarea lor completă este estimată să dureze cel puțin trei ani. În această categorie definim următoarele măsuri:

- Managementul traficului din întreaga rețea;
- Managementul parcărilor la nivelul arterelor de circulație majore (DN2E și DN2K);
- Structura tarifară nouă combinată cu e-ticketing;
- Promovarea regenerării urbane prin creșterea mobilității pietonale;
- Crearea de zone și trasee prioritar pietonale și pentru biciclişti;
- Rețeaua completă de piste exclusiv pentru biciclete și infrastructura adiacentă;
- Introducerea zonelor de 5 km/h;
- Introducerea arterelor de circulație cu sens unic;
- Promovarea utilizării de vehicule electrice atât în flotele principale cât și de către utilizatorii privați;
- Noi zone logistice care să sprijine transportul ecologic de marfă.

Măsuri cu efect local

Măsurile cu efecte locale ce se pot demara și pot fi finalizate în decursul unei zone de timp singulare reprezintă un important avantaj al proiectului. Fezabilitatea tehnică a acestor proiecte este un criteriu important pentru alocarea, a cel puțin, a următoarelor proiecte:

- Proiecte cu impact local pe termen scurt:
    - Sistem informațional de gestiune a spațiului public urban nivelul UAT Solca;
    - Fluidizarea traficului în oraș.
- Proiecte cu impact local pe termen mediu:
    - Amenajare și reamenajarea spațiilor verzi din cadrul orașului Solca integrat cu master planul de amenajare piste pentru biciclişti;
    - Proiect de amenajare piste pentru biciclişti și zone de stocare în cadrul orașul Solca integrat cu master planul de amenajare a spațiilor verzi.
- Proiecte cu impact local pe termen lung:

- Incluziunea socială prin accesibilitate la spațiile publice din oraș;
- Realizare „Park & Plot" pentru vizitatori, rezidenți și navetiști.

Fezabilitatea sprijinului politic

Fezabilitatea obținerii sprijinului politic este esențială pentru ca o măsură propusă să fie eficientă, compatibilă cu alt obiectiv și integrată cu măsurile complementare, deși se poate ca aceasta să nu fie implementată din cauza obiecțiilor de ordin politic. În cadrul orașul Solca, un oraș care a prioritizat traficul auto, în ultima perioadă, schimbarea ce presupune prioritizarea modurilor durabile este un aspect de ordin decizional prin respectarea planului de acțiune din cadrul prezentului document. Astfel, se recomandă cu convingere ca orașul să investească în promovarea proiectelor privind transportul alternativ (încurajat și de distanțele mici de parcurs în cadrul orașului). Acest proiect complex se va desfășura pe termen scurt, dar cu rezultate pe termen mediu și lung astfel succesul măsurilor, pe termen scurt, vor da încredere populației dar și factorului politic decizional privind inițiative care vor defavoriza utilizarea de autoturisme personale pentru deplasări pe distanțe mici iar voința politică, către un mediu sănătos, va conduce la acceptarea de măsuri suplimentare, în acest sens.

Fiecare măsură (din lista scurtă) detaliat la subcapitolul 4.1, necesită:

- proiect detaliat și aprobarea proiectului;
- sprijin politic și finanțare;
- strategia de comunicare și informare.

Unele proiecte (ex. nodurile de transfer modal, realizarea pistei VELO sau a serviciului de transport public local) sunt considerate complexe (unde suportul tehnic și decizional trebuie să se regăsească în cadrul sistemului de relații de completare), iar proiectul detaliat, aprobarea proiectului și procesul de finanțare, pot dura foarte mult. Astfel, s-au divizat aceste proiecte în două sau mai multe componente, unde prima componentă este proiectul detaliat, ce este în sine o inițiativă costisitoare și de lungă durată, și care poate fi inclusă în perioada pe termen scurt, în vreme ce construcția efectivă va fi inclusă în acțiunea pe termen lung.

Măsuri de prioritizare în cadrul celor 3 perioade de timp

Ulterior alocării măsurilor pe perioadele de timp relevante, acestea au fost prioritizate în funcție de următoarele criterii:

- Proiectele pe termen scurt au fost prioritizate luând în considerare măsurile instituționale și organizaționale ce au fost prioritizate înaintea tuturor celorlalte măsuri;
- Măsuri care au fost definite ca fiind imediate, puțin costisitoare și cu impact mare.

După măsurile instituționale și organizaționale, se recomandă implementarea următoarelor intervenții cu cost redus și cu impact mare:

- Managementul traficului la nivel de rețea;
- Managementul parcărilor;
- Managementul logisticii urbane;
- Rețea de înaltă calitate pentru biciclete;
- Introducerea zonelor cu restricții de viteză de 30 km/h;
- Măsurile pe termen scurt mai costisitoare care includ fluidizarea traficului în oraș.

Prioritățile stabilite și planul de acțiune pentru fiecare proiect sunt detaliate în continuare.

7.4 Metodologia și prioritizarea proiectelor

Prioritizarea proiectelor s-a efectuat plecând de la metodologia model propusă de Banca Mondială în cadrul contractului de asistență tehnică încheiat cu municipalitatea Alba Iulia și Constanța și conform prevederilor Legii 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, pentru ierarhizarea proiectelor acesteia aferente perioadei de programare 2014 – 2020[98]. Această metodologie este una relativ intuitivă și presupune un proces de consultare în trei etape:

[98] https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/527401468190739988/alba-iulia-project-prioritization-for-2014-2020

- consultarea cetățenilor și obținerea unei ierarhizării a măsurilor funcție de opțiunile acestora, într-o abordare de co-design, de tip bottom-up (cu o pondere de 15% din punctajul final al fiecărui proiect);
- consultarea grupului de lucru din cadrul Autorității Contractante și obținerea unei ierarhizării a măsurilor funcție de opțiunile acestora, într-o abordare de co-design, de tip bottom-up (cu o pondere de 15% din punctajul final al fiecărui proiect);
- consultarea experților externi/consultanților care lucrează la pregătirea documentului strategic (20% din punctajul final al fiecărui proiect) ținând cont de raportarea la temele intersectoriale ale Comisiei Europene pentru perioada de programare 2021–2027 respectiv: Incluziune; Digitalizare/SmartCity; Verde – Impact asupra mediului și schimbărilor climatice; Sustenabilitate/ Accesul la finanțare; Corelare/integrare (50% din punctajul final al fiecărui proiect, câte 10% pentru fiecare tema).

Fiecare etapă de consultare are ca rezultat un tabel cu punctajul acumulat de fiecare proiect din perspectiva respectivei categorii de respondenți, care este obținut prin calcularea mediei aritmetice a punctajelor individuale acordate de către fiecare respondent din categoria respectivă. Dacă, spre exemplu, la sondaj au răspuns 100 de persoane, se va face media aritmetică a notei acordate de fiecare dintre acestea pentru fiecare proiect în parte. În mod similar, dacă 5 consultanți și experți din administrația locală au acordat punctaje individuale pentru un anumit proiect, se face media aritmetică a celor 5 răspunsuri, rezultând astfel o singură matrice.

În final, plecând de la cele 4 tabele completate, se va calcula, prin medie ponderată (ținând cont de „greutatea" specifică dată fiecărei categorii de respondenți), punctajul total obținut de fiecare proiect în parte, rezultând astfel ierarhia finală.

Informarea și consultarea populației și a actorilor relevanți, a reprezentat unul dintre cele mai importante procese și abordări participative în carul acestui document. Astfel, pe pagina de Facebook a Primăriei orașului Solca https://web.facebook.com/profile.php?id=100064743424518 și pe pagina „REDVHUB" (pagina elaboratorului) https://web.facebook.com/profile.php?id=100082962823730, s-au publicat toate comunicatele, anunțurile și rezultatele proiectului (care a permis accesul mult mai facil a populației la diferite evenimente, dezbateri sau concluzii a unor ședințe de lucru).

În perioada 16 – 25 august 2023 s-a realizat un sondaj online ce a vizat cetățenii orașului Solca, cu titlul „PRIORITIZAREA MĂSURILOR DIN CADRUL PMUD". Acesta a fost distribuit fizic și pe rețelele de Social Media (Facebook).

Figura nr. 63 – Prioritizarea proiectelor de către populație
Sursa: pagina de Facebook a Primăriei orașului Solca

Prioritizarea proiectelor realizată de către cetățeni

Pentru a transpune opiniile cetățenilor în valori cuantificabile care să poată fi completate în matricea pentru aceștia, s-a propus o metodologie simplă care are la bază ponderea respondenților care au completat în chestionarul online faptul că respectivul proiect este „foarte important" pentru ei, după cum urmează:

- 10 puncte pentru măsurile la care opțiunea „foarte important" din chestionar a fost aleasă de către toți respondenții;
- 9 puncte pentru măsurile la care opțiunea „foarte important" din chestionar a fost aleasă de peste 90% dintre respondenți;
- 8 puncte pentru intervalul 80 – 89,9% dintre respondenți;
- 7 puncte pentru intervalul 70 – 79,9% dintre respondenți;
- 6 puncte pentru intervalul 60 – 69,9% dintre respondenți;
- 5 puncte pentru intervalul 50 – 59,9% dintre respondenți;
- 4 puncte pentru intervalul 40 – 49,9% dintre respondenți;
- 3 puncte pentru intervalul 30 – 39,9% dintre respondenți;
- 2 puncte pentru intervalul 20 – 29,9% dintre respondenți;
- 1 punct pentru intervalul 0,1% – 19,9% dintre respondenți;
- 0 puncte dacă niciun respondent nu a indicat respectivul proiect ca fiind „foarte important".

Nr. crt.	Denumire proiect	Ponderea cetățenilor care considera proiectul				Număr respondenți	287	
		Foarte important 3	Important 2	Foarte puțin important 1	**Prioritate Punctaj**	Răspuns valoare 3	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 1
1	accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc logistic	19%	30%	51%	**1**	54	87	146
2	alinierea cu direcție strategice de dezvoltare spațială a sistemului urban	26%	23%	51%	**2**	75	67	145
3	amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, sharecar, etc.)	35%	34%	31%	**3**	101	98	88
4	implementarea unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural – identitate locală, social, etc.)	31%	30%	38%	**3**	90	87	110
5	implementarea unui sistem de stații încărcare a vehiculelor electrice	34%	27%	39%	**3**	98	78	111

Nr. crt.	Denumire proiect	Ponderea cetățenilor care considera proiectul				Număr respondenți	287	
		Foarte important 3	Important 2	Foarte puțin important 1	**Prioritate Punctaj**	Răspuns valoare 3	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 1
6	modernizarea unităților de sănătate existente și propuse la nivelul UAT_Solca	35%	34%	31%	**3**	101	98	88
7	accesul populației la infrastructura educațională de deservire locală și zonală în condiții de maximă siguranță	40%	31%	29%	**4**	114	90	83
8	dezvoltarea economică, sub formă controlată, în ceea ce privește utilizarea teritoriului prin reglementările stabilite prin noua documentație P.U.G.	46%	14%	40%	**4**	132	39	116
9	realizarea unei rețele de transport public „expres" care să permită relaționarea dintre aeroport și Gara de nord Suceava respectiv Solca	42%	34%	24%	**4**	121	98	68
10	implementarea unor proiecte de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică – digitală, comunicate și workshopuri	59%	30%	11%	**5**	168	87	32
11	pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ	51%	35%	15%	**5**	145	100	42
12	valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban	54%	36%	10%	**5**	156	102	29
13	conectarea la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată și DN2E (conform SDJ)	62%	30%	8%	**6**	178	87	22
14	implementarea unor sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a centrelor culturale (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri)	69%	19%	13%	**6**	197	54	36
15	modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale	69%	26%	4%	**6**	199	76	12
16	măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice	70%	11%	19%	**7**	200	32	55

Nr. crt.	Denumire proiect	Ponderea cetățenilor care considera proiectul				Număr respondenți	287	
		Foarte important 3	Important 2	Foarte puțin important 1	**Prioritate Punctaj**	Răspuns valoare 3	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 1
17	realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca	70%	42%	-12%	**7**	200	121	-34

Din punctul de vedere a populației care au răspuns la chestionar a rezultat următoarea prioritizare, fiind indicate ca foarte importante următoarele **5** măsuri, în ordine cronologică:

Nr. Crt.	Denumire măsuri	Nr. Proiect din lista scurtă
1	M.16 – realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca	P.5, P.8, P.14, P.15, P.16
2	M.17 – valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban	P.3, P.4, P.6, P.7, P.8, P.9, P.10, P.11, P.12, P.13, P.14, P.15, P.16
3	M.13 – modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale	P.14, P.15
4	M.14 – modernizarea unităților de sănătate existente și propuse la nivelul UAT_Solca	P.6, P.14, P.16
5	M.15 – realizarea unei rețele de transport public „expres" care să permită relaționarea dintre aeroport și Gara de nord Suceava respectiv Solca	P.5, P.7, P.8, P.15, P.16

Din tabelul de mai sus rezultă că proiectele cu cel mai mare punctaj (numărul de relații dintre proiect și măsuri) sunt P.14, P.15 și P.16, acestea fiind:

- P.14, Reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane din orașul Solca;
- P.15, Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere;
- P.16, Revitalizarea spațiului public urban în zona râului Solca din orașul Solca.

Prioritizarea realizată de către experții din Primăria orașului Solca, implicați în procesul de elaborare al PMUD

Pentru prioritizarea proiectelor de către experții din Primăria Solca și experții implicați în procesul de elaborare al PMUD s-a utilizat aceeași modalitate de calcul ca și în cazul cetățenilor, sondajul fiind realizat în perioada 24.07.2023 – 04.08.2023, prin chestionare online către 15 experți din Primărie implicați în procesul de elaborare a PMUD.

Nr. crt.	Denumire proiect	Ponderea cetățenilor care considera proiectul				Număr respondenți	15	
		Foarte important 3	Important 2	Foarte puțin important 1	Prioritate Punctaj	Răspuns valoare 3	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 1
1	accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc logistic	53%	33%	13%	**5**	8	5	2
2	alinierea cu direcție strategice de dezvoltare spațială a sistemului urban	53%	33%	13%	**5**	8	5	2
3	amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.)	80%	13%	7%	**8**	12	2	1
4	implementarea unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural – identitate locală, social, etc.)	67%	20%	13%	**6**	10	3	2
5	implementarea unui sistem de stații încărcare a vehiculelor electrice	33%	53%	13%	**3**	5	8	2
6	modernizarea unităților de sănătate existente și propuse la nivelul UAT_Solca	67%	27%	7%	**6**	10	4	1
7	accesul populației la infrastructura educațională de deservire locală și zonală în condiții de maximă siguranță	40%	40%	20%	**4**	6	6	3
8	dezvoltarea economică, sub formă controlată, în ceea ce privește utilizarea teritoriului prin reglementările stabilite prin noua documentație P.U.G.	53%	27%	20%	**5**	8	4	3
9	realizarea unei rețele de transport public „expres" care să permită relaționarea dintre aeroport și Gara de nord Suceava respectiv Solca	60%	27%	13%	**6**	9	4	2

Nr. crt.	Denumire proiect	Ponderea cetățenilor care considera proiectul				Număr respondenți	15	
		Foarte important 3	Important 2	Foarte puțin important 1	Prioritate Punctaj	Răspuns valoare 3	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 1
10	implementarea unor proiecte de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică – digitală, comunicate și workshopuri	53%	27%	20%	**5**	8	4	3
11	pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ	40%	20%	40%	**4**	6	3	6
12	valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban	47%	47%	7%	**4**	7	7	1
13	conectarea la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată și DN2E (conform SDJ)	20%	13%	67%	**1**	3	2	10
14	implementarea unor sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a centrelor culturale (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri)	53%	33%	13%	**5**	8	5	2
15	modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale	53%	20%	27%	**5**	8	3	4
16	măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice	33%	40%	27%	**3**	5	6	4
17	realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca	47%	33%	20%	**4**	7	5	3

Din punctul de vedere a experților din cadrul Primăriei orașului Solca, care au răspuns la acest chestionar, a rezultat următoarea prioritizare, fiind indicate ca „foarte importante" următoarele **5** măsuri, în ordine cronologică:

Nr. Crt.	Denumire măsuri	Nr. Proiect din lista scurtă
1	M.3 – alinierea cu direcție strategice de dezvoltare spațială a sistemului urban	P.6, P.15
2	M.4 – amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.)	P.9, P.11, P.13, P.15, P.17
3	M.6 – dezvoltarea economică, sub formă controlată, în ceea ce privește utilizarea teritoriului prin reglementările stabilite prin noua documentație P.U.G. orașul Solca	P.1, P.2, P.4, P.15
4	M.9 – implementarea unor sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a centrelor culturale (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri)	P.8, P.11, P13, P.15, P.16
5	M.1 – accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc logistic	P.3, P.4, P.5, P.7, P.8, P.14, P.15

Din tabelul de mai sus rezultă că proiectele cu cel mai mare punctaj (numărul de relații dintre proiect și măsuri) sunt P.11, P.13 și P.15, acestea fiind:

- P.11, Realizare/extinderea sistemului integrat de piste de biciclete cu o lungime totală de peste 30 km în orașul Solca;
- P.13, Realizarea unui sistem de securitate în spațiile publice din orașul Solca
- P.15, Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere.

Prioritizarea realizată de către experții externi, implicați în procesul de elaborare al PMUD

Pentru prioritizarea proiectelor de către experții din Primăria Solca și experții implicați în procesul de elaborare al PMUD s-a utilizat aceeași modalitate de calcul ca și în cazul cetățenilor, sondajul fiind realizat in perioada 16.08.2023 – 18.08.2023, prin chestionare online către experții experți externi implicați în procesul de elaborare a PMUD. Experții din partea „PRESTATORULUI" au efectuat prioritizarea proiectelor în funcție de temele intersectoriale. Prioritizarea în baza proiectelor care au un aport la realizarea temelor intersectoriale s-a realizat pentru fiecare temă, respectiv: Incluziune, Digitalizare/SmartCity, Verde - Impact asupra mediului și schimbărilor climatice, Sustenabilitate/ Accesul la finanțare, Corelare/integrare, astfel:

- Incluziune socială

  Pentru prioritizarea proiectelor in funcție de incluziunea sociala a fiecăruia s-a întocmit o grila raportată la domeniile de activitate ale FSE (Fondul Social European) și subdomeniile acestora.
  - FACILITAREA ANGAJĂRII ȘI A MOBILITĂȚII:
    - Noi căi spre un loc de muncă;
    - Șanse pentru tineret;
    - O mână de ajutor în afaceri;
    - Încurajarea carierelor.
  - PERFECȚIONAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI:
    - Deschiderea porților spre învățare;
    - Aspirații mai înalte;
    - Cursuri de formare eficace.
  - ȘANSE PENTRU TOȚI
    - Combaterea marginalizării;

        - Promovarea întreprinderilor sociale;
        - Susținerea parteneriatelor locale;
        - Abordări favorabile incluziunii.
    - SERVICII PUBLICE ACCESIBILE
        - Instituții mai eficace;
        - Parteneriate pentru progres.
- Digitalizarea/SmartCity:
  Pentru prioritizarea în funcție de digitalizare s-au ales 3 obiective, respectiv interconectarea serviciilor de mobilitate, infrastructură digitală și SmartCity. Cele 3 obiective cuprind următoarele tipuri de investiții:
    - Interconectarea serviciilor de mobilitate: bike-sharing, transport în comun, park&plot, car sharing;
    - Infrastructura digitală: infrastructura care favorizează interconectarea, infrastructura TIC, infrastructura ITS;
    - SmartCity: infrastructura de informare, infrastructura de monitorizare și securitate, infrastructura de management.
- „Verde" – Impactul asupra mediului și schimbărilor climatice:
  Fiecare investiție a fost evaluată în raport cu impactul asupra schimbărilor climatice și au fost identificate 3 criterii majore:
    - investiție cu impact pozitiv asupra mediului;
    - investiție care respectă principiile DNSH;
    - investiție care conduce la reducerea emisiilor de CO_2.
- Sustenabilitate – Acces la surse de finanțare:
  Pentru fiecare propunere de proiect care are ca sursă de finanțare Programul Operațional Regional s-au acordat câte 2 puncte, iar pentru proiectele cu finanțare de la buget local s-a acordat 1 punct. Un proiect care are ca sursa de finanțare toate cele 2 variante va primi 5 puncte, iar un proiect care este finanțat doar din bugetul local va primi 1 punct.
- Corelare – Integrare – Complementaritate:
  Investițiile integrate au fost punctate cu 2 puncte, investițiile care sunt considerate Proiectele principale au fost punctate cu 5 puncte, investițiile complementare cu alte investiții finalizate. Punctajul final reprezintă suma tuturor punctelor obținute pentru fiecare criteriu.

Nr. crt.	Denumire proiect	Ponderea cetățenilor care considera proiectul				Număr respondenți	9	
		Foarte important 3	Important 2	Foarte puțin important 1	Prioritate Punctaj	Răspuns valoare 3	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 1
1	accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc logistic	22%	56%	22%	**2**	2	5	2
2	alinierea cu direcție strategice de dezvoltare spațială a sistemului urban	44%	22%	33%	**4**	4	2	3

Nr. crt.	Denumire proiect	Ponderea cetățenilor care considera proiectul				Număr respondenți	9	
		Foarte important 3	Important 2	Foarte puțin important 1	Prioritate Punctaj	Răspuns valoare 3	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 1
3	amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, sharecar, etc.)	67%	11%	22%	**6**	6	1	2
4	implementarea unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural – identitate locală, social, etc.)	56%	11%	33%	**5**	5	1	3
5	implementarea unui sistem de stații încărcare a vehiculelor electrice	44%	33%	22%	**4**	4	3	2
6	modernizarea unităților de sănătate existente și propuse la nivelul UAT_Solca	56%	22%	22%	**5**	5	2	2
7	accesul populației la infrastructura educațională de deservire locală și zonală în condiții de maximă siguranță	33%	44%	22%	**3**	3	4	2
8	dezvoltarea economică, sub formă controlată, în ceea ce privește utilizarea teritoriului prin reglementările stabilite prin noua documentație P.U.G. orașul Solca	44%	33%	22%	**4**	4	3	2
9	realizarea unei rețele de transport public „expres" care să permită relaționarea dintre aeroport și Gara de nord Suceava respectiv Solca	33%	44%	22%	**3**	3	4	2
10	implementarea unor proiecte de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică – digitală, comunicate și workshopuri	56%	22%	22%	**5**	5	2	2
11	pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ	67%	11%	22%	**6**	6	1	2

Nr. crt.	Denumire proiect	Ponderea cetățenilor care considera proiectul				Număr respondenți	9	
		Foarte important 3	Important 2	Foarte puțin important 1	Prioritate Punctaj	Răspuns valoare 3	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 1
12	valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban	78%	11%	11%	**7**	7	1	1
13	conectarea la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată și DN2E (conform SDJ)	44%	33%	22%	**4**	4	3	2
14	implementarea unor sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a centrelor culturale (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri)	56%	33%	11%	**5**	5	3	1
15	modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale	44%	33%	22%	**4**	4	3	2
16	măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice	33%	44%	22%	**3**	3	4	2
17	realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca	44%	33%	22%	**4**	4	3	2

Din punctul de vedere a experților care au răspuns la acest chestionar, a rezultat următoarea prioritizare, fiind indicate ca „foarte importante" următoarele **5** măsuri, în ordine cronologică:

Nr. Crt.	Denumire măsuri	Nr. Proiect din lista scurtă
1	M.12 – valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban	P.3, P.4, P.5, P.14, P.15, P.16
2	M.3 – amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, sharecar, etc.)	P.6, P.15
3	M.11 – pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ	P.7, P.15

4	M.4 – implementarea unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural-identitate locală, social, etc.)	P.9, P.11, P.13, P.15, P.17
5	M.6 – modernizarea unităților de sănătate existente și propuse la nivelul UAT_Solca	P.1, P.2, P.4, P.15

Din tabelul de mai sus rezultă că proiectele cu cel mai mare punctaj (numărul de relații dintre proiect și măsuri) sunt P.4, P.11 și P.15, acestea fiind:

- P.4, Construirea de spaţii park & plot în orașul Solca;
- P.11, Realizare/extinderea sistemului integrat de piste de biciclete cu o lungime totală de peste 30 km în orașul Solca;
- P.15, Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere.

Prioritizarea proiectelor - sinteză

Pe baza ierarhizării efectuate de către fiecare dintre cele 3 categorii de actori relevanți prezentate mai sus a rezultat, prin medie ponderată cu greutatea specifică/importanță acordată fiecărui tip de respondent, ierarhizarea finală a proiectelor PMUD:

Nr. crt.	Denumire proiect	Rezultate finale			
		Prioritate Punctaj	Răspuns valoare 1	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 3
1	accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc logistic	**3**	1	5	2
2	alinierea cu direcție strategice de dezvoltare spațială a sistemului urban	**4**	2	5	4
3	amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, sharecar, etc.)	**6**	3	8	6
4	implementarea unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural – identitate locală, social, etc.)	**5**	3	6	5
5	implementarea unui sistem de stații încărcare a vehiculelor electrice	**3**	3	3	4
6	modernizarea unităților de sănătate existente și propuse la nivelul UAT_Solca	**5**	3	6	5
7	accesul populației la infrastructura educațională de deservire locală și zonală în condiții de maximă siguranță	**4**	4	4	3
8	dezvoltarea economică, sub formă controlată, în ceea ce privește utilizarea teritoriului prin reglementările stabilite prin noua documentație P.U.G. orașul Solca	**4**	4	5	4

Nr. crt.	Denumire proiect	Rezultate finale			
		Prioritate Punctaj	Răspuns valoare 1	Răspuns valoare 2	Răspuns valoare 3
9	realizarea unei rețele de transport public „expres" care să permită relaționarea dintre aeroport și Gara de nord Suceava respectiv Solca	**4**	4	6	3
10	implementarea unor proiecte de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică – digitală, comunicate și workshopuri	**5**	5	5	5
11	pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ	**5**	5	4	6
12	valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban	**5**	5	4	7
13	conectarea la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată și DN2E (conform SDJ)	**4**	6	1	4
14	implementarea unor sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a centrelor culturale (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri)	**5**	6	5	5
15	modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale	**5**	6	5	4
16	măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice	**4**	7	3	3
17	realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca	**5**	7	4	4

Din punctul de vedere a experților care au răspuns la acest chestionar, a rezultat următoarea prioritizare, fiind indicate ca „foarte importante" următoarele **5** măsuri, în ordine cronologică:

Nr. Crt.	Denumire măsuri	Nr. Proiect din lista scurtă
1	M.3 – amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, sharecar, etc.)	P.6, P.15
2	M.12 – valorificarea patrimoniului cultural al Orașului Solca prin proiecte de reamenajare a zonei centrale, care vor contribui la creșterea calității mediului urban	P.3, P.4, P.5, P.14, P.15, P.16
3	M.14 – modernizarea unităților de sănătate existente și propuse la nivelul UAT Solca	P.6, P.14, P.16

4	M.10 – implementarea unor proiecte de educație civică în școli privind circulația rutieră, inovarea tehnologică - digitală, comunicate și workshopuri	P.1. P.4, P.7
5	M.11 – pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ	P.7, P.15

Din tabelul de mai sus rezultă că proiectele cu cel mai mare punctaj (numărul de relații dintre proiect și măsuri) sunt P.7, P.14 și P.15, acestea fiind:

- P.7, Creșterea siguranței traficului prin amenajarea și modernizarea de șosele, trotuare și refugii pe traseele de transport public în orașul Solca;
- P.14, Reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane din orașul Solca;
- P.15, Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere.

Centralizând cele 4 rezultate proiectele menționate, de către populație, specialiști din partea Autorității contractante, experții din partea Prestatorului și rezultatul final (aferent măsurilor stabilite prin prezenta), sunt:

COD	Denumire proiect	Total
P.11	Realizare/extinderea sistemului integrat de piste de biciclete cu o lungime totală de peste 30 km în orașul Solca	8
P.12	Realizarea unei zonei pietonale centrale a orașului Solca	7
P.15	Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere	6
P.14	Reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane din orașul Solca	6
P.6	„Coridorul Verde" – Amenajarea de parcuri, fațade și acoperișuri verzi în zonele urbane din orașul Solca	6
P.17	Transport verde și gratuit pentru elevi, achiziția de microbuze școlare electrice	6
P.4	Construirea de spații „park & plot" în orașul Solca	5
P.7	Creșterea siguranței traficului prin amenajarea și modernizarea de șosele, trotuare și refugii pe traseele de transport public în orașul Solca	5
P.16	Revitalizarea spațiului public urban în zona râului Solca din orașul Solca	5
P.3	Construire de noi segmente de drum pentru conectare facilă a zonelor din orașul Solca	4
P.5	Construirea unei șosele de centură pentru devierea traficului greu din centrul orașului Solca	4
P.13	Realizarea unui sistem de securitate în spațiile publice din orașul Solca	4
P.1	Amenajare stații pentru combustibili alternativi în orașul Solca	3
P.9	Implementarea de treceri de pietoni inteligente în orașul Solca	3
P.2	Amenajarea de parcuri prin reconversia sau refuncționalizarea unor terenuri din orașul Solca	2
P.8	Îmbunătățirea mobilității și a accesibilității drumurilor naționale de interes regional prin construirea unui pod peste râul Solca	2
P.10	Implementarea unui sistem de management inteligent al parcărilor în orașul Solca	1

CAPITOLUL VIII
Planul de acțiune

În cadrul PMUD Solca, așa cum sunt enumerate în cadrul prezentului document, lista scurtă de proiecte, are la bază studiul situației existente, coroborarea documentelor strategice și programatice la nivel european, național, regional, județean și local. Obiectivele strategice generale și specifice sunt transpuse în programe și proiecte. Astfel sunt conturate cu caracter informativ (acestea fiind actualizate în funcție de evoluția demografică și spațială a orașului) 17 măsuri ce au la bază 17 proiecte, lista scurtă, detaliate în continuare (este necesar a se înțelege care sunt actorii relevanți ce participă activ la atingerea obiectivelor din cadrul acestui document). S-a stabilit o grilă de „înțelegere" și atribuții simplificate sub forma unor acronime notate astfel:

- „P", atribuții principale (lider de proiect);
- „S", atribuții secundare/subsidiare sau de completare (partener în cadrul proiectului).

În unele cazuri atribuțiile excedă UAT Solca ceea ce ar reprezenta un risc pentru beneficiar privind îndeplinirea condițiilor de eligibilitate și respectare a termenilor sau calendarul de implementare a celor 17 de proiecte. Efectele riscurilor pot fi eliminate sau diminuate dacă beneficiarul împreună cu toți actorii (instituțiile) relevanți implicați, respectă toate etapele prevăzute prin PMUD, respectiv calendarul și ghidurile de finanțare.

Nr. Crt.	Denumirea proiectului	UAT Solca	Consiliul Județean Suceava	Inspectoratul Județean Suceava	Asociația de Dezvoltare Intercomunitară	D.R.D.P. IAȘI - SDN SUCEAVA	SGA SUCEAVA
1	Amenajare de stații pentru combustibili alternativi în orașul Solca	P			S	S	
2	Amenajarea de parcuri prin reconversia sau refuncționalizarea unor terenuri din orașul Solca	P	S		S		
3	Construire de noi segmente de drum pentru conectare facilă a zonelor din orașul Solca	P	S		S	S	
4	Construirea de spații „park & plot" în orașul Solca	P				S	
5	Construirea unei șosele de centură pentru devierea traficului greu din centrul orașului Solca	P	S		S	S	S
6	„Coridorul Verde" – Amenajarea de parcuri, fațade	P	S		S		S

Nr. Crt.	Denumirea proiectului	UAT Solca	Consiliul Județean Suceava	Inspectoratul Județean Suceava	Asociația de Dezvoltare Intercomunitară	D.R.D.P. IAȘI - SDN SUCEAVA	SGA SUCEAVA
	și acoperișuri verzi în zonele urbane din orașul Solca						
7	Creșterea siguranței traficului prin amenajarea și modernizarea de șosele, trotuare și refugii pe traseele de transport public în orașul Solca	P	S		S	S	
8	Îmbunătățirea mobilității și a accesibilității drumurilor naționale de interes regional prin construirea unui pod peste râul Solca	S	P		S	S	
9	Implementarea de treceri de pietoni inteligente în orașul Solca	P	S	S	S	S	
10	Implementarea unui sistem de management inteligent al parcărilor în orașul Solca	P	S				
11	Realizare/extinderea sistemului integrat de piste de biciclete cu o lungime totală de peste 30 km în orașul Solca	P	S	S	S	S	S
12	Realizarea unei zonei pietonale centrale a orașului Solca	P	S				
13	Realizarea unui sistem de securitate în spațiile publice din orașul Solca	P	S	S		S	
14	Reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane din orașul Solca	P				S	
15	Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în	P	S			S	

Nr. Crt.	Denumirea proiectului	UAT Solca	Consiliul Județean Suceava	Inspectoratul Județean Suceava	Asociația de Dezvoltare Intercomunitară	D.R.D.P. IAȘI - SDN SUCEAVA	SGA SUCEAVA
	modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere						
16	Revitalizarea spațiului public urban în zona râului Solca din orașul Solca	P	S				S
17	Transport verde și gratuit pentru elevi, achiziția de microbuze școlare electrice	P	S	S	S		

Notă:

- Proiectele P.11, P.5, P.3, P.6, P.7, P.8, P.13 și P.17 au cel mai mare grad de risc, dacă luăm în calcul numărul de „parteneri" implicați în activitatea de implementare a celor 17 de proiecte stabilite prin PMUD.

8.1 Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație

Investițiile identificate pornesc de la problemele de mobilitate, accesibilitate și siguranță identificate în prezent, precum și de la previziunile de dezvoltare a rețelei în perioada 2023 – 2032 și sunt structurate după cum urmează:

- implementarea unor sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri);
- realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca;
- conectivitatea dintre punctele de transfer modal și zone cu nivel ridicat de complexitate;
- sisteme integrate de transport alternativ (în special sisteme integrate pentru biciclete), infrastructură rutieră locală modernizată respectiv zone de transfer (staționare și orientare) în imediata vecinătate a Mănăstirii Solca;
- implementarea unor sisteme integrate de piste pentru biciclişti și puncte de transfer către serviciile locale, sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale conectate la sistemul integrat de spații verzi amenajate pe domeniul public al Consiliului Local al UAT_Solca. Subsidiar, dar fără a exista o relație de subordonare, vor fi prevăzute sisteme integrate de spații dedicate amenajărilor sportive, în special conexate spațial și juridic, direct față de unitățile de învățământ, punctele terminus și elemente de cadru natural majore (râul Solca, zona ecumenică Mănăstirea Solca, Mănăstirea Arbore, Sucevița, Marginea, Cacica, etc.);
- implementarea unor sisteme integrate de piste pentru biciclişti și puncte de transfer către serviciile locale, sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale conectate la sistemul integrat de spații verzi amenajate pe domeniul public al Consiliului Local al UAT_Solca. În special funcțiunile de comerț și prestări servicii vor fi localizate în punctele terminus, pe traseul liniilor de transport public local, sistemele ingerate de piste pentru biciclişti și pietonale respectiv, în funcție de raza de deservire, în zonele de locuit;
- sisteme integrate de transfer modal, care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, cultural, ecumenic, etc.);
- accesul mai rapid al transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unei zone pentru un parc industrial și unul logistic în zona ADI;
- conectarea la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată și DN2E (conform SDJ);
- modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale la nivelul orașului Solca.

8.2 Transportul public

Necesitatea îmbunătățirii serviciului de transport public zonal (gestionat de către Consiliul Județean) trebuie să aibă în vedere aspectele juridice și sustenabile de funcționarea la nivelul UAT_Solca dar și în parteneriat cu UAT-urile din cadrul „SU03". Astfel, sunt necesare, pentru previziunile de dezvoltare a transportului public, în perioada 2023 – 2032, de următoarele aspecte:

- realizarea a unui punct de transfer modal la nivelul orașului Solca, ca pol de dezvoltare în zonă;
- conectivitatea dintre punctele terminus și zone cu nivel ridicat de complexitate;
- sisteme integrate de transport alternativ (în special sisteme integrate pentru biciclete), infrastructură rutieră locală modernizată respectiv zone de transfer (staționare și orientare) care sunt pe teritoriul UAT_Solca;
- sisteme integrate de transfer modal, care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.);
- accesul mai rapid al transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc industrial și unul logistic;
- măsuri, în etape diferite de aplicabilitate pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice;
- promovarea unui stil de viață sănătos, conștientizarea și motivarea utilizării transportului alternativ, invitația la dialog și socializare în spațiile publice pietonale indiferent de context sau motiv.

8.3 Transportul de marfă

Transportul de marfă este asigurat la nivel individual în funcție de necesitatea fiecărui agent economic. Principalii agenți economici care contribuie la valorile de trafic prin transportul de marfă sunt:

- S.C. LPD Transport S.R.L.;

– S.C. Panap S.R.L.

Transportul de marfă este caracterizat prin asigurarea materiei prime dar și prin livrarea produselor finite, la nivel național și internațional. La nivelul UAT_Solca, trama stradală utilizată este:

– DN2E (localitatea Solca).

Activitatea economică este legată de capacitățile tehnice ale infrastructurii rutiere care trebuie să permită accesul la mărfuri, zone de desfacere și depozitare a produselor, accesul la piața de vânzare și cumpărare a materiei prime respectiv colaborarea directă cu celelalte instrumente de mobilitate pentru asigurarea unui cadru sigur atât pentru pietoni cât și pentru participanții la traficul auto. Pentru îndeplinirea acestor condiții, în perioada 2023 – 2032, sunt necesare punerea în aplicare a unor seturi de măsuri:

– realizarea unor noi artere de circulație cu rolul de a degreva trama majoră locală respectiv conectivitatea spațială a zonelor propuse a se dezvolta, conform P.U.G. orașul Solca;
– pol de dezvoltare locală și „acces" pentru celelalte localități, în plan economic, educațional și administrativ;
– sisteme integrate de transfer modal, care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.);
– accesul mai rapid a transportului de mărfuri către agenții economici locali, implicit identificarea unor zone pentru un parc industrial și unul logistic;
– conectarea la rețeaua TENT-T și la autostrada A7 prin trama stradală locală modernizată și DN2E (conform SDJ);
– modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale la nivelul orașului Solca.

8.4 Mijloace alternative de mobilitate

Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă din regiunea de Nord – Est prevăd acțiuni orientate către modernizarea infrastructurii stradale aferente transportului public, modernizarea transportului public, construirea de sisteme intermodale pentru pasageri, achiziționarea de material rulant electric, introducerea de sisteme de e-ticketing, crearea de sisteme de parcări inteligente, introducerea de sisteme de management al traficului, introducerea de mijloace alternative de mobilitate, amenajarea de piste pentru biciclişti, centre de închiriere biciclete, parcări pentru biciclete, extinderea, modernizarea zonelor pietonale și infrastructura de încărcare electrică.[99] Pentru ca transportul să devină durabil este necesar a fi realizate următoarele aspecte la nivelul orașului Solca, în perioada 2023 – 2032:

– accesul populației la infrastructura educațională de deservire locală și zonală în condiții de maximă siguranță;
– alinierea cu direcție strategice de dezvoltare spațială a sistemului urban;
– amenajarea spațiilor publice pietonale și carosabile din vecinătatea nodurilor modale de transfer către transport alternativ (biciclete, trotinete, „sharecar", etc.);
– implementarea unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural – identitate locală, social, etc.);
– implementarea unor sisteme integrate de trasee pietonale și spații publice pietonale amenajate, în special, în imediata vecinătate a centrelor culturale (denumite centre comunitare) conexate la sistemele integrate de spații verzi amenajate (spații verzi de aliniament, scuaruri, grădini publice sau parcuri).

8.5 Managementul traficului

Planificarea de dezvoltare urbană poate fi privită ca un ciclu, inclusiv fazele de identificare a unei situații curente, formularea unui viitor (viziune), elaborarea cadrului financiar pentru proiecte de dezvoltare, faza de implementare, monitorizare și evaluare a fazei de punere în aplicare cu succes. Principalul obiectiv al acestei lucrări presupune utilizarea unor indicatori, a unui instrument de măsurare de dezvoltare urbană și de management de succes în cadrul orașului Solca. Managementul traficului auto este necesar a fi implementat încă din prima etapă „termen scurt" în perioada 2023 – 2032. Acestea activitatea poate fi coordonată în cadrul unui departament (compartiment, birou sau serviciu) din cadrul Primăriei orașului Solca sau poate întra în sarcina noului serviciu de transport public local, la nivel de ADI, care are ca obiectiv,

[99] Programul Operațional Regional Nord – Est – Draft 2, 16.04.2021

printre altele și fluidizarea traficului auto pentru respectarea timpilor de sosire și plecare a mijloacelor de transport aflate pe traseu. În acest sens sunt necesare a fi respectate următoarele:

- accesul populației la infrastructura educațională de deservire locală și zonală în condiții de maximă siguranță
- alinierea cu direcție strategice de dezvoltare spațială a sistemului urban;
- dezvoltarea economică, sub formă controlată, în ceea ce privește utilizarea teritoriului prin reglementările stabilite prin noua documentație P.U.G. a orașului Solca;
- implementarea unor sisteme integrate care să permită scalarea impactului în funcție de profil dominant (agricol, turistic, educațional, economic, etc.) respectiv pregătirea comunităților către o abordare reziliență, sigură și durabilă (economic, educațional, cultural – identitate locală, social, etc.);
- modernizarea drumului național DN2E, DN2K și a tramei stradale locale;
- realizarea unei rețele de transport public „expres" care să permită relaționarea dintre aeroport și Gara de nord Suceava respectiv Solca.

8.6 Zone cu nivel ridicat de complexitate

La nivel micro sunt vizate, în cadrul acestui scenariu, cartierele aglutinate orașului, zonele rezidențiale centrale și periferice, piațete, scuar-uri, locuri de joacă pentru copii și din zona locuințelor individuale. Setul de proiecte propuse sunt un mixt de dorințe venite din partea populației și centralizate în perioada de informare și consultare a populației interesate cu privire la elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașul Solca. Au fost identificate, coroborat cu documentația de urbanism P.U.G. orașul Solca, 2 zone cu nivel ridicat de complexitate, ținând cont de funcțiunea predominantă, forma zonei (configurația spațial – volumetrică), caracterul și caracteristica zonei, funcția zonei și potențialul socio – economic a acestea și amplasare în cadrul UAT_ului. Cele 2 zone sunt localizate astfel:

- zona centrală din orașul Solca, ZNC#1;
- zona de est a orașul Solca, ZNC#2.

Pentru îndeplinirea obiectivelor strategice, în perioada 2023 – 2032 sunt necesare următoarele:

- amenajarea de parcuri prin reconversia sau refuncționalizarea unor terenuri din orașul Solca;
- construire de noi segmente de drum pentru conectare facilă a zonelor din orașul Solca;
- construirea de spații „park & plot" în orașul Solca;
- îmbunătățirea mobilității și a accesibilității drumurilor naționale de interes regional prin construirea unui pod peste râul Solca;
- realizare/extinderea sistemului integrat de piste de biciclete cu o lungime totală de peste 30 km în orașul Solca;
- Revitalizarea și regenerarea orașului Solca, prin investiții în modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere;
- Transport verde și gratuit pentru elevi, achiziția de microbuze școlare electrice;
- Revitalizarea spațiului public urban în zona râului Solca din orașul Solca.

8.7 Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

În fazele de proiectare, toate proiectele care vizează infrastructura și reorganizarea spațiului public vor avea în vedere creșterea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori ai spațiului urban și propunerea de soluții în concordanță cu prevederile urbanistice în vigoare și cu conceptele de prioritizare a deplasărilor nemotorizate și creșterea calității mediului urban.

Se are în vedere suprapunerea diferitelor paliere de analiză pentru identificarea disfuncțiilor în plan spațial – configurativ, cu precădere la nivelul tramei stradale existente și reglementate prin documentația de urbanism P.U.G. Solca. O altă etapă de analiză a avut ca scop identificarea potențialului în plan economic, educațional și administrativ considerate motoarele de reorganizare a teritoriului în vederea atingerii obiectivelor specifice pentru orașul Solca. Pornind de la principiul „bune practici", odată identificate aceste aspecte de potențial și suprapuse peste disfuncțiile la nivel teritorial, activitatea de analiză poate fi finalizată corect și coerent existând trasabilitate între proiectele implementare sau în curs de implementare și viitoarele proiecte propuse prin P.M.U.D., S.I.D.U. și documentația de urbanism P.U.G. Solca, ce va fi actualizată, cu sursa de finanțare PNRR.

Realizarea prezentului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă abordează o serie de provocări care reies atât din politica de mobilitate a orașului, cât și din dinamica dintre actorii implicați:

- Provocarea legată de coeziunea teritorială: Planul de mobilitate urbană durabilă face față provocărilor dezvoltării infrastructurii de transport și mobilitate. Politica de mobilitate este concepută în concordanță cu domeniile prioritare de intervenție ale comunității și ale autorităților (P.1, P.2, P.3, P.5, P.6, P.7, P.12, P.15, P.17);
- Planul de mobilitate este elaborat în spiritul protecției mediului și conservării patrimoniului natural, accent punându-se pe crearea traseelor pietonale și reorganizarea circulațiilor, astfel încât calitatea mediului să crească (P.8, P.9, P.10, P.11, P.13, P.14, P.16);
- Dezvoltarea intermodalității este fundamentală pentru eficiența politicilor de transport și mobilitate, indiferent dacă se referă la bunuri, mărfuri sau călători. Prin planul de mobilitate sunt propuse măsuri privind implementarea nodurilor intermodale, a punctelor „park and plot" dar și a zonelor destinate circulației exclusive a pietonilor prin traseele pietonale propuse (P.12 și P.15).

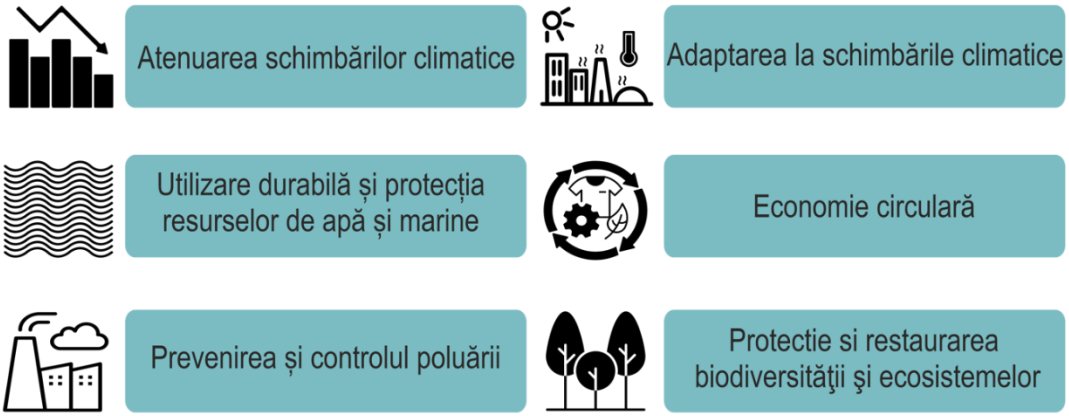


Figura nr. 64 – Principiile „DNSH" din cadrul PMUD Solca

În ceea ce privește asigurarea interconectivității proiectelor, este importantă urmărirea asigurării corelării proiectelor individuale în faza de pregătire a documentațiilor, de obținere a avizelor, de implementare, astfel încât să se asigure că fiecare proiect care se implementează să înglobeze elementele de interconectare din alte proiecte și să asigure eficientizarea utilizării resurselor. Spre exemplu, dacă un proiect de infrastructură de transport ar asigura prin investiție refacerea carosabilului la stadiul existent înainte de intervenție, autoritatea locală trebuie să se asigure că, dacă în aceea zonă sunt planificate și realizate piste de biciclete, refacere trotuare sau realizare de spații pietonale, accesibilitatea la spațiului public, aceste intervenții să se realizeze concomitent. Acest aspect trebuie avut în vedere pe toată perioada de utilizare a prezentului document dar și în perioada elaborării proiectelor pentru eligibilitatea și obținerea de fonduri publice europene, naționale sau alte surse de finanțare.

Implementarea unui proiect precum amplasarea de rasteluri de biciclete în stațiile de transport în comun va facilita asigurarea intermodalităţii între diverse tipuri de transporturi. Viitoarele facilități vor susține un schimb modal direct și eficient și o mai bună accesibilitate spre interiorul orașului. De asemenea, ele trebuie asociate cu parcări de biciclete sau sisteme de închirieri biciclete, odată ce acestea sunt implementate la scara urbană.

Pentru asigurarea terenului necesar implementării măsurilor infrastructurale (artere noi, lărgiri de artere existente, intersecții etc.) este absolut necesară studierea posibilităților tehnice în cadrul unor planuri urbanistice zonale P.U.Z. prin intermediul cărora se pot aduce modificări în tipul utilizării terenului, a delimitărilor exacte și pregătirea studiilor de fezabilitate ulterioare.

Toate operațiunile urbanistice vor fi reglementate având la bază documentații de urbanism P.U.G. sau P.U.Z. cu implicarea populației pentru luarea celor mai bune decizii, activități de co-design și grupuri de lucru iar reglementările privind accesibilitatea sau trama stradală vor fi fundamentate prin studii de fundamentare cu caracter analitic și prospectiv. Vor fi respectate dimensionările parcajelor în funcție de tipul investițiilor și vor fi respectate pofilele transversale așa cum sunt propuse în cadrul documentației de

urbanism P.U.G. orașul Solca și al Regulamentul local de urbanism aferent care vor prelua condițiile și recomandările din prezenta.

8.9 Aspecte instituționale

Unul dintre principalele aspecte ce vor fi abordate în cadrul PMUD este prioritizarea proiectelor și bugetarea acestora conform liniilor de finanțare existente la data întocmirii PMUD Solca și care a fost actualizate în funcție de lista finală de proiecte și bugetele actualizate ale investițiilor, stabilite în urma celei mai recente ședințe a grupului de lucru[100]. În continuare este prezentată partea financiară pentru pachetul de bază al scenariul optim selectat. Sursele de finanțare a infrastructurii, serviciilor și operațiunilor de transport sunt prezentate în capitolul 2.4, estimarea bugetului de investiții disponibil pentru perioada 2021 – 2027 este discutată în capitolul 4.2, iar estimarea costurilor de investiție este prezentată la punctul 6.5. Prezentăm în continuare alocarea investiției, costurilor operaționale și de întreținere per costuri, per mod de transport și an. Mai mult, costurile sunt comparate cu bugetele disponibile.

Pentru dezvoltarea serviciului de transport public, este necesar și obligatoriu încheierea unui contract de delegare a serviciului către un operator de transport public sau crearea unui serviciu TP (transport public), cu respectarea normelor legale aflate în vigoare și a directivelor europene. Se propun astfel următoarele acțiuni:

- Elaborarea și aprobarea strategiei de dezvoltare a transportului public;
- Dezvoltarea și aprobarea unui caiet de sarcini și regulamentul serviciului de transport public, în conformitate cu art. 23 alin (4) din Legea nr. 51/2006;
- Elaborarea și aprobarea documentației pentru contractele de achiziții publice și de delegare, după caz, pentru a stabili condițiile de participare și criteriile de selecție pentru operatorii de transport, cu excepția atribuirii directe a contractelor după cum se menționează în art. 31 alin (1) din Legea nr. 51/2006;
- Elaborarea contractului de servicii publice în conformitate cu directivele europene privind serviciul public;
- Monitorizarea executării contractului de gestiune, pentru a observa respectarea de către operator a clauzelor contractului;
- Implementarea și monitorizarea implementării strategiei de dezvoltare a operatorului si serviciului de transport public, incluzând realizarea investițiilor planificate prin PMUD;
- Înființarea unui ADI[101] cu respectarea art. 89 alin (1), (2), (3), (4) și (5), art. 90, art. 91, art. 92, art. 132, art. 175, art. 243 alin (1) lit. h), art. 245 și art. 605 din Ordonanța de Guvern nr. 57/2019 privind Codul Administrativ;
- Corelarea și realizarea celorlalte acțiuni administrative, necesare dezvoltării transportului public în comun.

Intervențiile propuse vor presupune realizarea unui studiu de oportunitate privind configurarea orarului de deplasări, pentru facilitarea deplasărilor la locul de munca sau către unitățile de învățământ și viabilizarea interconectărilor între rute, atât interne cât și externe (la nivel de ADI), frecventele de deservire, mai ales în orele de vârf și reconfigurarea stațiilor de transport public în comun, pe întreaga rețea de transport public, pentru asigurarea unei densități mai mari a ariei de captare pe kilometru. Astfel, sunt necesare acțiuni „soft" pentru susținerea investițiilor în transportul public, complementare acestora, precum:

- Gestionarea eficientă a utilizării parcului și resurselor consumate (planificarea curselor, planificarea programului conducătorilor de vehicule, coordonarea activităților de mentenanță, urmărirea circulației, constituirea unei baze de date pentru analize și decizii centralizate și fundamentate riguros etc.);
- Monitorizarea traficului rutier pentru scheme eficiente de semaforizare și pentru creșterea siguranței traficului;
- Monitorizarea parcărilor și tarifare corectă a staționării autoturismelor;
- Monitorizarea utilizării inadecvate a rețelei de piste de biciclete;

[100] Grupul de lucru a fost constituit în baza dispoziției Primarului orașului Solca

[101] asociațiile de dezvoltare intercomunitară - structurile de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ – teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea în comun a unor servicii publice (așa cum prevede art. 5 lit. i) din Ordonanța de Urgență nr. 57/2019).

- Informarea publicului călător, în vehicul și în stații, pe pagină web dedicată și prin aplicații specifice asupra diferitelor opțiuni de acces către destinații frecvent utilizate;
- Tarifarea automată a călătorilor (ticketing), fidelizarea utilizatorilor transportului public urban, și a celor care utilizează scheme „park&plot";
- Identificarea unei/unor zone pietonale cu acces limitat pentru riverani și vehicule ușoare de aprovizionare și colectare a deșeurilor;
- Localizarea și dimensionarea adecvată a spațiilor de parcare pentru taximetre, dacă este cazul;
- Reducerea și/sau taxarea superioară a parcării pe stradă, corelat cu identificarea și amenajarea unor spații adecvate de parcare pentru autoturisme (centralizate/în afara tramei stradale) și în număr suficient, inclusiv la periferia ariei urbane (pentru oferte de tip „park&plot");
- Reglementări referitoare la un număr minim necesar de spații de parcare pentru biciclete, amenajate și monitorizate în vecinătatea zonelor comerciale, industriale, a centrelor de afaceri, bănci, școli și licee etc.;
- Reglementarea numărului de taximetre în acord cu legislația în vigoare;
- Reglementarea ferestrelor de timp pentru aprovizionarea cu marfă a agenților economici, în special pentru cei care își desfășoară activitatea în cadrul „ZNC";
- Reglementarea sensurilor unice;
- Fundamentarea unui regulament local, aprobat prin hotărâre de consiliu local care să conțină și penalități pentru parcări neregulamentare;
- Sistem de tarifare în transportul public urban integrat cu taxarea închirierilor de biciclete, și cu parcarea la periferia zonei urbane pentru facilitarea transferului modal către transportul public local;
- Reglementarea controlului periodic de către departamente ale autorității publice locale și analize ale aplicării reglementărilor adoptate.

Au fost incluse și propuneri de intervenții legate de creșterea gradului de siguranță, în special pentru sectoarele de străzi și intersecțiile pentru care s-a înregistrat un număr crescut de accidente în perioada de referință analizată precum și recomandări privind amenajarea de spații verzi amenajate, scăderea valorilor de noxe (scăderea efectelor GES), astfel:

- Asigurarea accesului populației la transport public care facilitează accesul la destinații și servicii primare;
- Îmbunătățirea siguranței și securității transporturilor;
- Reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și bunuri;
- Creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul comunității, economiei și societății în general.

Notă:

- Asigurarea mobilității este un factor cheie în acest demers și presupune o gestionare eficientă a circulației necesare oamenilor și mărfurilor, având în vedere considerente de tipul creării unui mediu atractiv pentru afaceri, sănătății comunității, schimbărilor climatice, dependenței de petrol, zgomotului și aerului.

CAPITOLUL IX
MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

9.1 Stabilirea procedurii de evaluare a implementării PMUD

Faza de implementare și monitorizare a Planului de mobilitate Urbana Durabilă este în atribuțiile și răspunderea fiecărei unități administrativ – teritoriale și a Compartimentului de implementare PMUD, creat la nivelul UAT_Solca, pentru elaborarea PMUD.

Componența acestui Compartiment de implementare PMUD va putea fi lărgită, astfel încât să cuprindă toți factorii de decizie de la nivelul zonei. Gestiunea la nivelul orașului Solca a acestei faze a PMUD decisive pentru rezultatele finale în atingerea obiectivelor trebuie să reprezinte o preocupare a factorilor decizionali, iar o gestionare corectă a implementării PMUD poate fi realizată cu alocarea de resurse necesare pentru acest proces.

Cea mai eficientă metodă este crearea unui compartiment cu răspunderi dedicate în cooperare cu ceilalți „stakeholderi" și în monitorizarea și evaluarea rezultatelor implementării măsurilor din cadrul PMUD. Este necesară monitorizarea implementării PMUD pentru următoarele obiective:

- Adaptarea implementării – Pentru a compara performanța reală a măsurilor implementate cu beneficiile așteptate și pentru a ajusta ritmul de implementare și componentele PMUD pe durata celor 10 ani de implementare a PMUD;
- Menținerea sprijinului politic – Deoarece angajamentul politic pentru măsurile PMUD din cadrul orașului Solca este considerat normal, este important să li se poată demonstra factorilor de decizie și principalilor factori interesați beneficiile măsurilor PMUD;
- Actualizare PMUD – Pentru a putea pregăti un PMUD actualizat după 5 ani, în baza performanțelor reale ale diferitelor măsuri PMUD.

Procesul de monitorizare propus va conține următoarele elemente:

- Crearea unui compartiment de implementare PMUD și a structurii administrative care să gestioneze permanent problematica implementării PMUD;
- Elaborarea tehnicilor de colectare continuă și eficientă a datelor;
- Colectarea informațiilor necesare;
- Realizarea evaluării de rutină și periodice a performanței PMUD;
- Furnizare de informații și rapoarte transparente către factorii interesați și public.

Procesul de monitorizare necesită date pentru a evalua eficacitatea PMUD. Astfel, trebuie să colectăm date care ne vor permite măsurarea gradului de îndeplinire a scopului și obiectivelor PMUD stabilite pentru scenariul selectat. Principalele obiective PMUD privind transportul sunt:

- Îmbunătățirea mobilității prin reducerea congestiei de trafic în cadrul orașului Solca;
- Creșterea siguranței participanților la trafic;
- Îmbunătățirea calității mediului pentru toți locuitorii.

Astfel, pentru a măsura performanța PMUD, trebuie colectate, în primul rând, date privind:

- Siguranța rutieră cu accent pe accidentele mortale, și în plus, sunt necesare date de intrare pentru măsurarea eficienței implementării PMUD și a indicatorilor stabiliți pentru monitorizare.

Tabelul nr. 42 – Date ce trebuie colectate pentru PMUD

Tip de date	Date specifice de identificat și colectat	Sursa de informații
Congestie	Durata de călătorie în timp real pentru un model între sisteme diferite	Google Maps pentru lucru la nivel macro
Siguranța rutieră	Accidente rutiere mortale pentru fiecare participant la trafic (pieton, pasager, șofer, biciclist etc.) și vârstă	Poliția rutieră
Impact asupra mediului	Calitatea aerului în zone prestabilite, unde sunt înregistrate valori negative mari	Măsurătoare periodică prin sistem APM Suceava
Acces la rețeaua de TPL de calitate	Totalul populației care locuiește pe o rază de deservire – 400 metri față de o stație de transport în comun	Orașul Solca; Diverse sondaje realizate de către orașul Solca, operatorul de transport public local; Rezultate oficiale ale Recensământului populației

Tip de date	Date specifice de identificat și colectat	Sursa de informații
		și al locuințelor.
Total Km piste VELO	Totalul de km aferenți pistelor pentru biciclişti și numărul de biciclete de închiriat	Orașul Solca; Diverse sondaje realizate de către Orașul Solca.

Datele de mai sus trebuie colectate la începutul implementării PMUD și la intervale fixe pe parcursul implementării, conform specificațiilor. Colectarea de date trebuie să se bazeze pe instrumente și tehnici care îndeplinesc următoarele criterii:

- Disponibilitate permanentă;
- Utilizare necostisitoare;
- Furnizare de rezultate corecte pe perioada implementării.

În ceea ce privește congestia, se recomandă aplicarea unui program de computer „software" care să colecteze sistematic timpii reali de deplasare între perechile prestabilite origine – destinație din cadrul orașul Solca, prin intermediul Compartiment de implementare PMUD.

Google, gigantul software, stochează informații despre locația tuturor telefoanelor inteligente Android care includ hărți Google Maps și GPS integrat. Google folosește algoritmi proprii de monitorizare permanentă a vitezelor de deplasare pe drumurile pe care sunt identificate telefoanele celulare.

S-a dezvoltat un script „macro" computerizat care generează interogări automate ale site-ului Google Maps, pentru obținerea timpului real de deplasare pentru o anumită pereche origine – destinație. Acest macro poate colecta automat timpii de deplasare (origine – destinație) dintr-un set specific de perechi, poate colecta informații la intervale de 8 secunde și poate introduce rezultatele într-un tabel „Excel". Datele input pentru acest macro includ:

- Fișier care include toate centrele de interes. Pentru fiecare punct/centru se emite un ID unic precum și coordonatele sale geografice privind utilizarea sistemului de coordonare geografică WGS 1984 Major Auxiliary Sphere sau coordonate 3844 GIS;
- Ora plecării;
- Ziua din săptămână;
- Modul de deplasare (autoturism sau transport public sau ambele).

Acest macro va opera pentru ziua și ora selectate și va oferi următoarele informații per mod (autoturism sau transport public) pentru fiecare pereche:

- Distanța parcursă;
- Durata călătoriei;
- Data și ora.

Pentru acuratețea colectării timpilor de deplasare (adică secunde, NU minute) este necesară achiziționarea unei licențe pentru Google Maps for Work de la Google. Această tehnică are un cost redus, este eficientă și de precizie. Prin utilizarea sa este posibilă vizualizarea modificărilor survenite în congestii și vitezele reale de deplasare pe perioada de implementare.

În ceea ce privește datele despre siguranța circulației, poliția rutieră colectează aceste date ca parte din responsabilitățile sale. Comisia de monitorizare trebuie să solicite poliției furnizarea datelor colectate pentru analize ulterioare. Nu este necesar un instrument specific. Totuși, se recomandă ca informațiile despre fiecare accident să includă codul geografic al locației accidentului care permite analiza spațială a siguranței rutiere.

Cu privire la impactul PMUD asupra mediului, trebuie reluată monitorizarea permanentă a calității aerului în zona cu densitate mare de utilizatori precum și zonele periferice ale orașului unde are loc transferul de

are viciat cu cel curat. Este esențial ca APM Suceava să transmită regulat comisiei de monitorizare informații privind tendințele și modificările calității aerului.

PMUD joacă un rol important în procesul de asigurare a mobilității în cadrul orașului Solca. Astfel, este importantă menținerea și actualizarea documentației pentru a putea fi calibrată în fiecare an de evaluare. Pentru actualizarea PMUD, echipa de monitorizare și gestionare trebuie să colecteze sau să obțină permanent următoarele informații actualizate:

- Noile aranjamente privind circulație;
- Secțiuni noi de drum;
- Date privind utilizarea terenurilor;
- Trasee TP (transport public), tarife și servicii;
- Număr călători îmbarcați pe fiecare linie TP (transport public);
- Numărători de valori de trafic.

Tabelul nr. 43 – Date ce trebuie colectate pentru calibrarea și mentenanța PMUD

Tip date	Descriere	Sursă potențială de date
Amenajarea noilor artere de circulație	Semne noi de circulație, modificări viraje, modificare regulamente pentru parcarea pe stradă etc.	Primăria Orașul Solca
Amenajarea arterelor existente de circulație	Semne noi de circulație, modificări viraje, modificare regulamente pentru parcarea pe stradă etc.	Primăria Orașul Solca
Întreținerea spațiilor verzi de aliniament	Igienizare, plantare și replantare, toaletare etc.	Orașul Solca
Monitorizare trafic	Numărători de trafic clasificate pentru secțiuni și intersecții	Diferiți prestatori, Primăria Orașul Solca (din proprie inițiativă)
Monitorizare piste VELO	Număr de biciclete utilizate pe coridoare specifice	Numărători de trafic dedicate

Echipa de monitorizare și gestionare trebuie să colecteze toate datele de mai sus și să actualizeze PMUD de bază în vederea calibrării pentru fiecare an de evaluare. PMUD actualizat și calibrat poate genera ulterior datele input necesare pentru măsurile specificate mai sus. Pentru o perioadă de tranziție, serviciul de monitorizare a implementării PMUD, activitate ce revine compartimentului mai sus descris, poate fi externalizat pe bază de procedură competitivă, astfel încât să se asigure fazele inițiale de implementare, până la posibilitatea preluării efective a acestei activități de către un compartiment specializat. Această activitate poate fi externalizată împreună cu partea de actualizare a modelului de transport. Avantajele externalizării inițiale sunt:

- Rezolvarea temporară a problemelor de angajare de personal, în contextul salarizării sectorului public actual și al restricțiilor de angajare;
- Formarea în timp a unei expertize pentru specialiștii viitori din cadrul compartimentului;
- Existența permanentă a unui instrument de monitorizare a PMUD;
- Dacă această implementare se va realiza exclusiv prin resurse poprii, este necesară dotarea primăriei cu hard-ware și soft-ware (soft de monitorizare și gestionare a prognozei de cerere). De asemenea, o persoană specializată pentru lucrul cu acest soft trebuie angajată.

Ca și efort financiar, externalizarea presupune existența unui serviciu de consultanță printr-un acord cadru cu următoarele activități:

- Realizarea periodică a serviciului de monitorizare a implementării PMUD;
- Realizarea periodică a serviciului de actualizare a modelului de transport;
- Realizarea la comandă a serviciului de testare în model a implementării fiecărui proiect;
- Realizarea la comandă de training pentru compartimentul specializat în implementare PMUD.

Prezentul PMUD este elaborat pentru perioada 2023 – 2033. Astfel, se recomandă realizarea unei evaluări periodice la fiecare 3-4 ani, după cum urmează:

- Evaluare de bază, anul 2023;
- Prima evaluare, anul 2025;
- A doua evaluare, anul 2027;
- A treia și ultima evaluare, anul 2033.

Rezultatele obținute în urma primei etape de evaluare se vor utiliza în pregătirea următoarei generații de PMUD. Pentru monitorizarea și respectarea Planului de acțiune este foarte importantă asigurarea colaborării, coordonării și comunicării atât în cadrul Compartimentului de implementare PMUD constituit, cât și în cadrul compartimentelor de specialitate din cadrul Primăriei Orașul Solca, Consiliului Județean Suceava, precum la nivelul celorlalți „stakeholderi" locali și din zonele limitrofe, astfel încât monitorizarea implementării să beneficieze în timp util de toate informațiile referitoare la stadiul proiectelor implementate sau în pregătire. În acest fel, Compartimentul de implementare PMUD poate interveni acolo unde consideră că modul de desfășurare al procesului de implementare al proiectelor poate genera perturbări în atingerea obiectivelor și în coordonarea cu alte proiecte din cadrul Planului de Acțiune.

Tabelul nr. 44 – Indicatori și acțiuni de monitorizare a stadiului implementării PMUD

Indicator	UM	Document de referință	Anul de referință	Valoare – țintă	Sursa datelor	Anul țintă	Frecvența monitorizării
Gradul de realizarea acțiunilor planificate	Luni întârziere față de planificare	Planul de acțiune	2021	Termene programate, reprogramate	Compartiment de implementare PMUD	2031	Semestrial
Stadiul implementării investițiilor	Luni întârziere față de planificare	Planul de acțiune, Documente tehnice și de programare a implementării proiectului	2021	Termene programate, reprogramate	Compartiment de implementare PMUD	2031	Semestrial

9.2 DNSH („Do no significant harm" – „A nu aduce prejudicii asupra mediului")

Prezentul document analizează și propune proiecte care răspund obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ" (DNSH – „Do No Significant Harm"), prevăzute în Comunicarea Comisiei Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ" în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C 58/01).

Astfel, așa cum prevede articolului 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, din cadrul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență, principiul DNSH a stat la baza identificării celor 35 de măsuri și 22 de proiecte care vizează crearea unui sistem de clasificare (sau „taxonomie") pentru activitățile economice durabile din punctul de vedere al mediului, urmărindu-se:

- Activitățile economice care ar genera emisii semnificative de gaze cu efect de seră (GES), vor contribui, în mod semnificativ, la atenuarea schimbărilor climatice;
- Activitățile economice se vor adapta la schimbările climatice în cazul în care activitățile respective duc la creșterea efectului negativ al climatului actual și al climatului preconizat în viitor asupra activității în sine sau asupra persoanelor, asupra naturii sau asupra activelor;
- Activitățile economice vor avea o abordare pro-activă privind utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine în cazul în care activitatea respectivă este nocivă pentru starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane, sau starea ecologică bună a apelor marine;
- Se va implementa conceptul de economie circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora, în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe semnificative în utilizarea materialelor sau în utilizarea directă sau indirectă a resurselor naturale, la creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului;
- Prin activitățile economice se va avea în vedere prevenirea și controlul poluării în cazul în care activitățile respective duc la o creștere semnificativă a emisiilor de poluanți în aer, apă sau sol;

– Prin activitățile economice se va avea în vedere protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor în cazul în care activitatea respectivă este nocivă în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru comunitate.

Cele 17 de măsuri care stau la baza cel 17 de proiecte (lista scurtă) și cele 43 de proiecte (lista lungă) respectă condițiile articolului 17 („Prejudicierea în mod semnificativ a obiectivelor de mediu") din Regulamentul privind taxonomia, prin completarea Listei de verificare DNSH din prezentul document.

Îndeplinirea condițiilor articolului 17 se poate realiza prin stabilirea unor indicatori, frecvențe aferent verificării statusului proiectelor respectiv responsabilul principal privind încadrarea în timp, condiții și respectarea principiilor „DNSH".

Tabelul nr. 45 – Planul de monitorizare a proiectelor privind factorii de mediu

COD	Proiecte	Indicator	Frecvență	Responsabil
P.1.2	Achiziția și instalarea de stații de încărcare electrice	Buc	Anual	Orașul Solca
P.1.3	Achiziția și instalarea de stații de încărcare electrice pentru consumatorii privați	Buc	Anual	Orașul Solca
P.1.4	Achiziția și instalarea de stații de încărcare electrice pentru transportul public destinat elevilor	Buc	Semestrial	Orașul Solca
P.1.5	Achiziția a 2 microbuze nepolunate destinate transportului de elevi la nivelul sistemului urban Solca	Buc	Semestrial	Orașul Solca
P.1.7	Amenajare spațiu urban cu caracter recreativ	Mp	Anual	Orașul Solca
P.1.8	Amenajarea a 3 stații de transfer modal	Buc	Anual	Orașul Solca
P.1.9	Amenajarea de alei cu structura non-invazivă adiacent râului Solca	Mp	Anual	Orașul Solca
P.1.10	Amenajarea de parcuri în proximitatea instituțiilor publice din UAT_Solca	Mp	Anual	Orașul Solca
P.1.11	Amenajarea de spații de informare și promenadă pe traseele de biciclete	Mp	Semestrial	Orașul Solca
P.1.12	Amenajarea de spații verzi și platforme de popas în zona pietonală centrală	Mp	Anual	Orașul Solca
P.1.15	Amenajarea de unei baze multi sport în aer liber	Mp	Anual	Orașul Solca
P.1.19	Igienizarea vegetației existente, modelarea terenului și plantarea cu plante perene/gazonarea suprafețelor	Mp	Anual	Orașul Solca
P.1.20	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete – Tronson 1 Valea râului Solca – Pista de agrement	Km	Anual	Orașul Solca
P.1.21	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete – Tronson 2 trama stradală principală	Km	Anual	Orașul Solca
P.1.22	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete – Tronson 3 trama stradală secundară	Km	Anual	Orașul Solca
P.1.23	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete în parteneriat – Tronson 4 Str. Gheorghe Doja – localitatea Marginea și Suceviță	Km	Anual	Orașul Solca
P.1.24	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete în parteneriat – Tronson 5 strada Ion Creangă – localitatea Cacica	Km	Anual	Orașul Solca
P.1.25	Îmbunătățirea mobilității urbane prin amenajarea de piste de biciclete în parteneriat – Tronson 6 strada Tomșa Vodă – localitatea Arbore	Km	Anual	Orașul Solca
P.1.28	Implementarea, monitorizarea și gestionarea unui sistem de colectare a deșeurilor menajere	Buc	Semestrial	Orașul Solca
P.1.29	Implementarea, monitorizarea și gestionarea unui sistem de salubrizare a spațiilor publice	Buc	Semestrial	Orașul Solca

COD	Proiecte	Indicator	Frecvență	Responsabil
P.1.36	Monitorizarea, gestionare și asigurarea mentenanței la nivelul sistemului integrat de spații verzi amenajate, locuri de agrement, sport și loisir	Mp	Anual	Orașul Solca
P.1.37	Realizarea unui ghid de amenajare a grădinilor și a spațiilor verzi la nivelul UAT_Solca	Buc	Anual	Orașul Solca
P.1.39	Realizarea unui sistem de colectare a apelor meteorice și reutilizarea acestora în sisteme de irigat inteligente	km	Anual	Orașul Solca
P.1.40	Realizarea unui sistemul de iluminat public – corpuri de iluminat tip LED cu sistem de telegestiune și de monitorizare/securitate	Buc	Anual	Orașul Solca
P.1.43	Reconfigurarea zonei pietonale centrale	Mp	Anual	Orașul Solca

9.2 Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate în faza a 4-a, conform ghidului european – implementare și a asigurării unei coordonări coerente și rapide atât pe orizontală, cu alte sectoare tangențiale, cât și pe verticală, se propune constituirea unui compartiment de implementare PMUD la nivelul UAT_Solca. Compartiment de implementare PMUD va include reprezentanții următorilor factori de decizie:

- Președinte – Primăria Orașul Solca;
- Reprezentanții Consiliului Județean Suceava;
- Alți reprezentanți ai Direcțiilor Primăriei Orașul Solca;
- Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor publice și Administrației;
- Ministerul Transporturilor;
- Ministerul Fondurilor Europene.

În cadrul ședințelor vor participa șefi de specialități tehnice vizate de problematica discutată. La aceste ședințe vor fi invitați și reprezentanți ai altor instituții (ADR Nord – Est, Poliția Rutieră, DRPD – Regionala Iași, SGA Suceava, etc.). Comisia va lucra în ședințe lunare sau mai dese (funcție de necesitate). Acest compartiment ar trebuie să lucreze într-un cadru oficial, dat de un act administrativ, care să confere competențe legale și să creeze condițiile unei asumări rapide de decizii pentru rezolvarea problemelor de implementare semnalate. Implicarea acestui compartiment, în procesul de implementare a PMUD este prezentată în procesul de mai jos.

După aprobarea PMUD, este necesar a asigura gestiunea implementării planului de mobilitate la nivelul acestei noi structuri constituite. La nivelul fiecărei autorități locale (Primăria Orașul Solca și Consiliul Județean Suceava), reprezentanții vor coopera pentru buna gestiune a procesului de implementare și revizuirea periodică a stadiului acestuia, în vederea obținerii atingerii obiectivelor propuse prin PMUD. Periodic vor fi realizate ajustările necesare în Planul de Acțiune, în funcție de evoluția procesului de implementare și dinamică economiei. În vederea realizării activităților efective asociate monitorizării și evaluării PMUD, crearea unui compartiment specializat este necesară. Personalul din cadrul acestui compartiment trebuie selectat astfel încât procesul de monitorizare a implementării PMUD să beneficieze de cei mai buni specialiști, cu expertiză în domeniul planificării și monitorizării planurilor strategice. De asemenea, compartimentul trebuie dotat cu tehnică hard și soft (inclusiv programe de monitorizare și gestionare în transport și de management de proiect) care să permită eficiența maximă în monitorizarea planurilor și identificarea, din timp, a problemelor în implementare.

Ca și specializări pentru posturile de execuție din cadrul compartimentului, este necesar un post de inginer cu specializare în investiții în transport public, un post de economist, un post de planificator în transporturi cu abilități de planificare a traficului (monitorizare și gestionare a cererii), un urbanist membru RUR (cu expertiza G_7) și un expert mediu.

Activitățile principale ale compartimentului vor fi:

- Implementarea PMUD – monitorizarea introducerii în programele de investiții anuale/multianuale a proiectelor din PMUD, monitorizarea pregătirii și inițierii achizițiilor, monitorizarea progresului implementării proiectelor, monitorizarea efortului financiar pentru PMUD, solicitarea de măsuri pentru încadrarea în planificare, etc.;

- Verificarea evoluției atingerii țintelor și obiectivelor stabilite prin PMUD în baza indicatorilor de evaluare și monitorizare;
- Menținerea actualizată a PMUD și testarea proiectelor ce vor fi implementate în cadrul PMUD;
- Colectarea datelor și informațiilor necesare monitorizării procesului și actualizării PMUD;
- Identificarea oportunităților/surselor de finanțare pentru implementarea investițiilor;
- Programarea informării și implicării cetățenilor în procesul de realizare a acțiunilor și proiectelor din PMUD și cooperarea cu departamentele specializate din cadrul instituțiilor care implementează proiectele;
- Actualizarea planificării investițiilor și acțiuni pe termen scurt, mediu și lung aferente PMUD, funcție de evoluțiile existente în oraș (finanțări disponibile, schimbări conjuncturale etc.);
- Cooperare cu instituții la nivel regional și național, cu organisme de finanțare etc.;
- Asigurarea suportului tehnic pentru deciziile compartimentului constituit la nivelul orașul Solca;
- Pregătirea procesului de elaborare a PMUD – ediția următoare;
- Realizarea raportărilor de monitorizare și evaluare. Rolul acestui compartiment este de a asigura analiza datelor colectate, de a raporta progresul implementării și de a asigura necesarul de informații pentru luarea deciziilor necesare și corecte.

În perioada de pregătire a PMUD s-au organizat o serie de întâlniri, discuții și prezentări pentru a asigura o comunicare transparentă asupra PMUD în sine, dar mai ales pentru a asigura un flux de informare bidirecțional.

PMUD a fost supus procedurii de realizare a evaluării de mediu, aplicată în scopul emiterii avizului de mediu necesar adoptării Planului. Ulterior aprobării, proiectele pe care le include vor intra în faza de implementare. Conform Hotărârii nr. 1076 din 8 iulie 2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, care transpune Directiva 2001/42/CE cunoscută sub numele de Directiva SEA, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 707 din 5 august 2004 și în temeiul art. 108 din Constituție, republicată, cu modificările și completările ulterioare, PMUD a fost supus evaluării de mediu în vederea adoptării. Procedura de realizare a evaluării de mediu se efectuează în scopul emiterii avizului de mediu necesar adoptării planurilor și programelor care pot avea efecte semnificative asupra mediului; HG 1076/2004 descrie procedura menționată mai sus și definește rolul autorității competente pentru protecția mediului, cerințele de consultare a factorilor interesați și de participare a publicului.

Evaluarea de mediu este parte integrantă din procedura de adoptare a planurilor și programelor. Procedura de evaluare de mediu se aplică de autoritățile titulare de plan în colaborare cu autoritățile competente pentru protecția mediului, cu consultarea autorităților publice centrale sau locale de sănătate și cele interesate de efectele implementării planului (PMUD), precum și a publicului și se finalizează cu emiterea avizului de mediu pentru plan.

Se va realiza o Strategie de Comunicare în perioada de implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Acesta cuprinde pe de o parte informații detaliate despre modul de informare cu privire la acțiunile din PMUD – acțiune continuă și integrată, iar pe de altă parte prezintă informații despre acțiunile de comunicare și consultare publică necesare a fi realizate pe durata de implementare a fiecărui proiect sau acțiune din cadrul PMUD. Realizarea activităților propuse prin Strategia de Comunicare trebuie luate în considerare de către organismele desemnate să realizeze implementarea Planului de Mobilitate atât în faza de programare a implementării, cât și în cea de monitorizare și evaluare a rezultatelor implementării acestuia.

Așa cum evidențiază și Ordinul de Ministru nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, Secțiunea a 4-a, procesul participativ pe întreaga durată a implementării este un aspect esențial, care aduce susținere din partea societății civile pentru proiectele desfășurate, asigură adoptarea celor mai potrivite soluții pentru locuitori și care diferențiază abordarea tradițională a planificării dezvoltării urbane de noul concept al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.

Strategia de Comunicare are ca obiective generale:

- Asigurarea informării corecte și la timp a publicului interesat (atât publicul profesionist, cât și publicul larg) asupra stadiului de implementare a PMUD și a rezultatelor implementării;

- Facilitarea unui flux bidirecțional de informații în vederea punerii în practică a procesului participativ;
- Implicarea publicului interesat în procesul de implementare a proiectului (de la planificare la execuție);
- Identificarea celor mai bune canale și instrumente de comunicare cu publicul;
- Crearea cadrului prin care se asigură corectitudinea informațiilor puse la dispoziția mass-media;
- Realizarea unei comunicări transparente cu publicul.

Obiectivele specifice ce vizează comunicarea stadiului și a rezultatelor implementării PMUD se referă la creșterea gradului de informare a locuitorilor, creșterea gradului de conștientizare a rezultatelor acțiunilor deja realizate, creșterea vizibilității activității de implementare și monitorizare a PMUD. Obiectivele specifice pentru fiecare proiect ce urmează a fi implementat, precum și termenele de implementare ale acestora, vor fi stabilite în funcție de fiecare proiect în parte prin intermediul Planurilor de Comunicare. În funcție de tipologia proiectului, este necesară identificarea publicului interesat prin analiza tuturor persoanelor fizice și juridice, conform cerințelor legale și a practicilor românești, a asociațiilor, organizațiilor și grupurilor active din zona de interes, care sunt afectate de proiect, au un interes ridicat față de proiect sau pot contribui la o bună desfășurare a proiectului. Măsurile de comunicare propuse vor răspunde la necesitățile și specificul fiecărui proiect în parte. Aceste Planuri de Comunicare vor urmări promovarea viziunii dezvoltate în cadrul PMUD.

Implementarea acțiunilor de comunicare presupune atragerea a cât mai multor grupuri de acțiune locale în implementarea proiectelor și a acțiunilor PMUD, precum și asigurarea condițiilor propice pentru accesarea de fonduri europene, realizarea unor proiecte perfect adaptate comunității locale și necesităților locuitorilor și, bineînțeles, creșterea încrederii acestora în autoritățile locale.

ficarea evoluției atingerii țintelor și obiectivelor stabilite prin PMUD în baza indicatorilor de luare și monitorizare;
nținerea actualizată a PMUD și testarea proiectelor ce vor fi implementate în cadrul PMUD;
ectarea datelor și informațiilor necesare monitorizării procesului și actualizării PMUD;
ntificarea oportunităților/surselor de finanțare pentru implementarea investițiilor;
gramarea informării și implicării cetățenilor în procesul de realizare a acțiunilor și proiectelor PMUD și cooperarea cu departamentele specializate din cadrul instituțiilor care implementează iectele;
ualizarea planificării investițiilor și acțiuni pe termen scurt, mediu și lung aferente PMUD, funcție evoluțiile existente în oraș (finanțări disponibile, schimbări conjuncturale etc.);
perare cu instituții la nivel regional și național, cu organisme de finanțare etc.;
gurarea suportului tehnic pentru deciziile compartimentului constituit la nivelul orașul Solca;
gătirea procesului de elaborare a PMUD – ediția următoare;
lizarea raportărilor de monitorizare și evaluare. Rolul acestui compartiment este de a asigura liza datelor colectate, de a raporta progresul implementării și de a asigura necesarul de rmații pentru luarea deciziilor necesare și corecte.

de pregătire a PMUD s-au organizat o serie de întâlniri, discuții și prezentări pentru a asigura are transparentă asupra PMUD în sine, dar mai ales pentru a asigura un flux de informare al.

st supus procedurii de realizare a evaluării de mediu, aplicată în scopul emiterii avizului de esar adoptării Planului. Ulterior aprobării, proiectele pe care le include vor intra în faza de are. Conform Hotărârii nr. 1076 din 8 iulie 2004 privind stabilirea procedurii de realizare a e mediu pentru planuri și programe, care transpune Directiva 2001/42/CE cunoscută sub Directiva SEA, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 707 din 5 august 2004 și în temeiul art. nstituție, republicată, cu modificările și completările ulterioare, PMUD a fost supus evaluării de ederea adoptării. Procedura de realizare a evaluării de mediu se efectuează în scopul emiterii mediu necesar adoptării planurilor și programelor care pot avea efecte semnificative asupra IG 1076/2004 descrie procedura menționată mai sus și definește rolul autorității competente ecția mediului, cerințele de consultare a factorilor interesați și de participare a publicului.

de mediu este parte integrantă din procedura de adoptare a planurilor și programelor. de evaluare de mediu se aplică de autoritățile titulare de plan în colaborare cu autoritățile e pentru protecția mediului, cu consultarea autorităților publice centrale sau locale de sănătate resate de efectele implementării planului (PMUD), precum și a publicului și se finalizează cu izului de mediu pentru plan.

a o Strategie de Comunicare în perioada de implementare a Planului de Mobilitate Urbană cesta cuprinde pe de o parte informații detaliate despre modul de informare cu privire la PMUD – acțiune continuă și integrată, iar pe de altă parte prezintă informații despre acțiunile are și consultare publică necesare a fi realizate pe durata de implementare a fiecărui proiect din cadrul PMUD. Realizarea activităților propuse prin Strategia de Comunicare trebuie luate are de către organismele desemnate să realizeze implementarea Planului de Mobilitate atât în gramare a implementării, cât și în cea de monitorizare și evaluare a rezultatelor implementării

idențiază și Ordinul de Ministru nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de egii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a ațiilor de urbanism, Secțiunea a 4-a, procesul participativ pe întreaga durată a implementării ect esențial, care aduce susținere din partea societății civile pentru proiectele desfășurate, ptarea celor mai potrivite soluții pentru locuitori și care diferențiază abordarea tradițională a dezvoltării urbane de noul concept al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.

Comunicare are ca obiective generale:
urarea informării corecte și la timp a publicului interesat (atât publicul profesionist, cât și licul larg) asupra stadiului de implementare a PMUD și a rezultatelor implementării;

- Facilitarea unui flux bidirecțional de informații în vederea punerii în practică a procesului participativ;
- Implicarea publicului interesat în procesul de implementare a proiectului (de la planificare la execuție);
- Identificarea celor mai bune canale și instrumente de comunicare cu publicul;
- Crearea cadrului prin care se asigură corectitudinea informațiilor puse la dispoziția mass-media;
- Realizarea unei comunicări transparente cu publicul.

Obiectivele specifice ce vizează comunicarea stadiului și a rezultatelor implementării PMUD se referă la creșterea gradului de informare a locuitorilor, creșterea gradului de conștientizare a rezultatelor acțiunilor deja realizate, creșterea vizibilității activității de implementare și monitorizare a PMUD. Obiectivele specifice pentru fiecare proiect ce urmează a fi implementat, precum și termenele de implementare ale acestora, vor fi stabilite în funcție de fiecare proiect în parte prin intermediul Planurilor de Comunicare. În funcție de tipologia proiectului, este necesară identificarea publicului interesat prin analiza tuturor persoanelor fizice și juridice, conform cerințelor legale și a practicilor românești, a asociațiilor, organizațiilor și grupurilor active din zona de interes, care sunt afectate de proiect, au un interes ridicat față de proiect sau pot contribui la o bună desfășurare a proiectului. Măsurile de comunicare propuse vor răspunde la necesitățile și specificul fiecărui proiect în parte. Aceste Planuri de Comunicare vor urmări promovarea viziunii dezvoltate în cadrul PMUD.

Implementarea acțiunilor de comunicare presupune atragerea a cât mai multor grupuri de acțiune locale în implementarea proiectelor și a acțiunilor PMUD, precum și asigurarea condițiilor propice pentru accesarea de fonduri europene, realizarea unor proiecte perfect adaptate comunității locale și necesităților locuitorilor și, bineînțeles, creșterea încrederii acestora în autoritățile locale.

PRIMAR,

Cornel-Trifan ȚEHANIUC

SECRETAR GENERAL,

Angelica BAHAN

ROMÂNIA
JUDEŢUL SUCEAVA
ORAŞUL SOLCA
PRIMAR

Înregistrat sub nr. 6475 din 27.10.2023

REFERAT DE APROBARE

La proiectul de hotărâre
privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a oraşului Solca, judeţul Suceava

Doamnelor şi domnilor consilieri,

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate a populației și ale activităților economice, sanitare, educaționale sau turistice din orașe și împrejurimile lor pentru o calitate mai bună a vieții. PMUD se construiește pornind de la practicile de planificare existente și ia în considerare principii integrative, participative și de evaluare.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă conturează strategii, inițiative de politici locale, proiecte cheie și priorități în vederea unei mobilități durabile, care să susțină dezvoltarea sustenabilă, din punct de vedere economic, social și al protecției mediului, în toate regiunile țării.

Conform prevederilor din Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și a Legii nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, Planul de mobilitate urbană, reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană și Planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă la nivelul actual este din ce în ce mai mult privit ca o necesitate pentru orașele cu perspectivă și ca o cerință pentru a atrage finanțarea pentru investiții în transportul urban. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) reprezintă un demers strategic, funcțional și operațional al comunității din orașul Solca și al autorităților publice locale.

Obiectivul general al PMUD este îmbunătățirea accesibilității și dezvoltarea mobilității durabile de înaltă calitate într-un mediu urban mai atractiv, mai sănătos și mai prietenos cu mediul.

Din punct de vedere operațional, PMUD urmărește viziunea comună pe termen lung și obiectivul general cu ajutorul celor 5 obiective operaționale:

- Atractivitatea orașului (potențialul turistic și istoric al locului);
- O abordare durabilă și sustenabilă în identificarea și implementarea proiectelor;
- Solca un oraș accesibil;
- Solca oraș integrat în sistemul urban „S03”;
- Solca un oraș inteligent privind alegerile și nivelul de cuprindere a modelelor „smart”, adaptarea la nevoile și necesitățile locale;
- Solca un oraș atractiv care pune în valoare peisajul local natural, cultural și construit.

Față de cele prezentate mai sus, am inițiat un Proiect de hotărâre privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Solca.

În continuare permiteţi-mi să prezint proiectul de hotărâre iniţiat, cu rugămintea ca dumneavostră să-l luaţi în dezbatere, în vederea adoptării.

PRIMAR,
Cornel-Trifan ŢEHANIUC