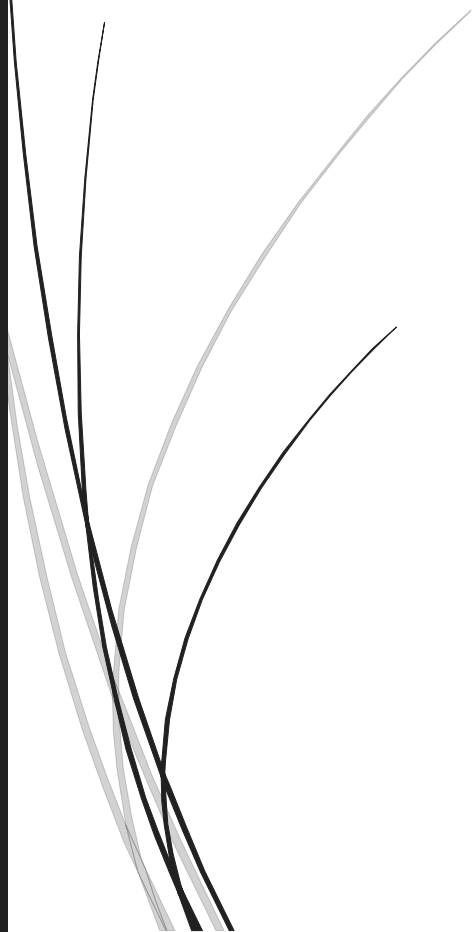


***Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
a orașului Broșteni, județul Suceava
2024-2030***

*“Realizarea unui plan de mobilitate urbană
durabilă înseamnă*

Volumul I

DEZVOLTARE INTEGRATĂ SUSTENABILĂ





“Dacă planifici orașele pentru mașini și trafic, vei obține mașini și trafic.

Dacă planifici pentru oameni și locuri, vei obține oameni și locuri.”



CUPRINS

1. CUVÂNT ÎNAINTE	5
1.1 Plan de Mobilitate Urbană Durabilă – în context European.....	8
1.2. Alte informații.....	9
1.3. Dezvoltarea plurimodală echilibrată și integrată	11
2. CONTEXTUL PLANIFICĂRII MOBILITĂȚII PENTRU ORAȘUL BROȘTENI	13
2.1. Contextul strategic la nivel european și național–Strategia Europa 2026.....	13
2.2. Alte documente strategice europene.....	14
2.3. Abordarea participativă	16
2.4. Obiectivul studiului	16
3. VIZIUNE	19
4. MISIUNE	19
5. SCURTĂ DESCRIERE A ORAȘULUI BROȘTENI	21
5.1. Cadru Natural.....	21
5.2. Clima	22
5.3. Solul	23
5.4. Vegetația	23
5.5. Turism, istorie și cultură	24
6. CONCLUZIE	37
7. ANALIZA SWOT	39
7.2. Concluzii analiza S.W.O.T.	43
FAZA ❶ ANALIZA – DIAGNOSTIC.....	44
1.1. EVOLUȚIA DEMOGRAFICĂ A ORAȘULUI BROȘTENI	44



I. Economie	49
II. Listă societăți comerciale	53
II. Industria	72
1.2. CALITATEA FACTORILOR DE MEDIU	76
1.2.1. Raport privind inventarul de emisii în județul Suceava	76
1.2.2. Zgomotul	81
1.2.3. Managementul deșeurilor	82
1.2.4. Poluarea cauzată de traficul rutier	85
1.3. INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT	86
1.3.1. Trafic auto	90
1.3.2. Trafic de mărfuri	95
1.3.3. Infrastructura de transport	98
1.3.4. Sistemul de parări auto	104
1.3.5. Spații publice, spații verzi și spații de agrement	106
1.3.6. Zona centrală	114
1.3.7. Piste pentru bicicliști	116
1.3.8. Concluzii	118
FAZA ② OBIECTIVE	119
FAZA ③ MĂSURI	121
3.1. Politici privind staționarea autovehiculelor	121
3.2. Politici privind transportul în comun	122
3.3. Politici privind zona centrală	125
3.4. Politici privind spațiile publice	126



1. Cuvânt înainte

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, precum transportul pe cale ferată, tramvai, autobuz, ș.a.m.d. 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 pentru schimbarea imaginii convenționale a stațiilor, au intervenit și schimbările de natură socio-economică – 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”.

Un plan sustenabil de mobilitate urbană este un concept care contribuie la atingerea țintelor europene de schimbare climatică și eficiență energetică stabilite de liderii UE. A fost promovat extensiv de Comisia Europeană, spre exemplu prin Planul de acțiune pentru mobilitate urbană (2009) și Cartea albă a transporturilor (2011) ca un nou concept de planificare capabil să se adreseze provocărilor și schimbărilor legate de transport din zonele urbane într-un mod mai sustenabil și integrat. Este de așteptat ca planurile sustenabile de mobilitate urbană să rămână pe agenda politică a Comisiei Europene și a statelor membre



Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate. Planurile sustenabile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană și care să țină cont de costurile și beneficiile societale mai extinse, cu scopul de a “internaliza costurile” și a sublinia importanța evaluării.

Orientările sunt rezultatul unui proces minuțios, la nivel european, de consultare a experților organizat între 2019 și 2021 în cadrul unui contract de servicii (ELTISplus) pentru Comisia Europeană. Ele definesc un plan sustenabil de mobilitate urbană conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor și companiilor în orașe și împrejurimi, pentru a avea o calitate mai bună a vieții. Un asemenea plan nu trebuie considerat a fi “încă un plan în plus”. Mai degrabă, un plan de mobilitate urbană sustenabilă ar trebui să fie construit pe actualele practici de planificare și să țină cont de principiile de integrare, participare și evaluare.

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 gaze cu efect de seră 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.

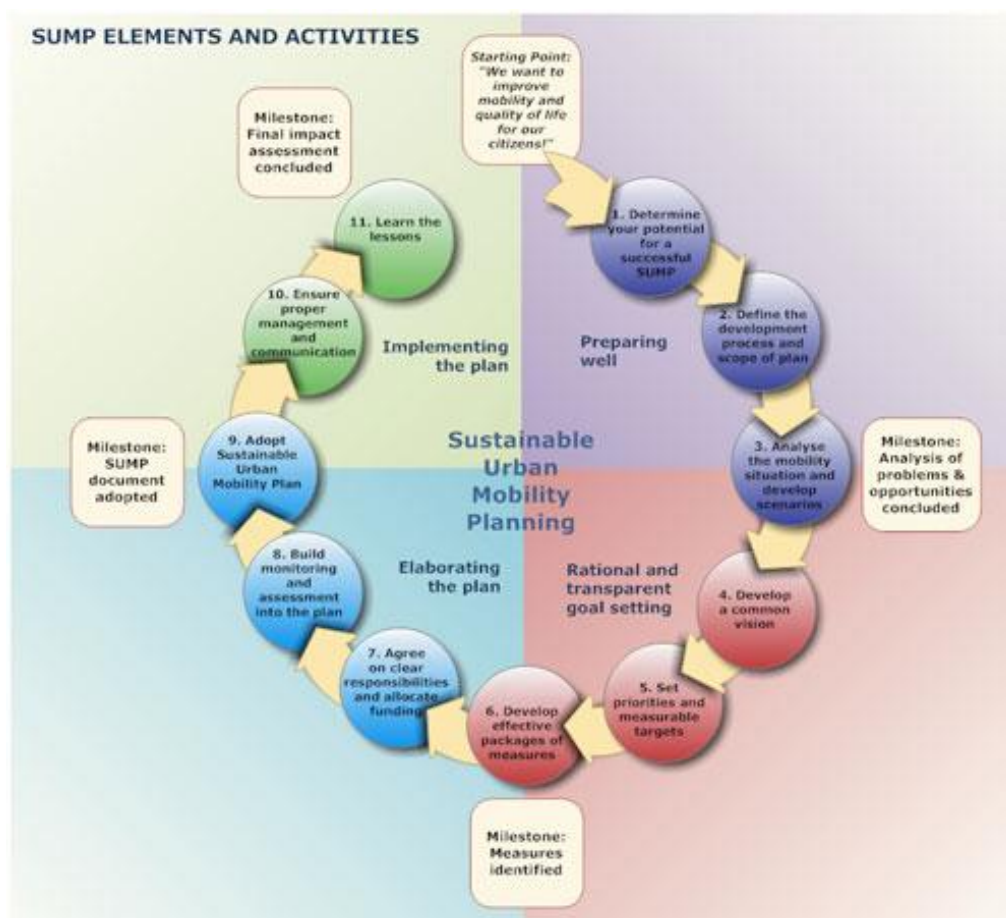


Scopurile principale ale unui *Plan de mobilitate urbană durabilă* sunt:

1. oferă acces la finanțarea disponibilă pentru soluții inovatoare, aducând un avantaj decisiv față de alte orașe atunci când concurează pentru finanțarea publică;
2. crearea unui 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 istorice și a zonelor garilor, autogărilor și aerogărilor;
- ✓ integrarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice).





Caracteristicile unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

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

1.1 Plan de Mobilitate Urbană Durabilă – în context European

Un buget de 2,3 miliarde de euro va fi alocat în perioada 2022-2026 exclusiv pentru proiecte de mobilitate urbană durabilă, prin Programul Operațional Regional (POR), gestionat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP).

Ariile vizate sunt: îmbunătățirea transportului public urban, a transportului electric și nemotorizat, investițiile destinate reducerii emisiilor de CO² în zona urbană.

Investițiile pe care orașele le pot face prin acest program sunt diversificate comparativ cu POR 2022-2027. Este vorba, de exemplu, despre achiziția de mijloace de transport public, modernizarea tramvaielor, sisteme e-ticketing, proiecte pilot de introducere a transportului public, terminale intermodale, stații de alimentare pentru vehicule electrice, reîmpădurire urbană etc. Programul se adresează tuturor categoriilor de orașe din țară.

Informațiile au fost prezentate la Conferința Europeană privind Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), organizată în perioada 16-17 iunie la București, în cadrul Festivalului de dezvoltare urbană UrbanFest 2015.

„În România, prin Programul Operațional Regional 2022-2026, finanțat din fonduri europene, se asigură resurse financiare consistente pentru autoritățile locale și mediul de business. Autoritățile de management vor delega autorităților urbane constituite în cadrul municipiilor reședințe de județ selecția proiectelor identificate în baza Planurilor de mobilitate urbană durabilă. De asemenea, se vor finanța și celelalte categorii de orașe, indiferent de dimensiunea lor, pe baze competitive”.

MDRAP asigură, în acest domeniu, sprijin financiar, fiind și autoritate responsabilă cu crearea cadrului legislativ. Astfel, prin POR 2022-2026 sunt finanțate Planuri de mobilitate urbană durabilă pentru București și pentru cei 7 poli de creștere: Craiova, Constanța, Cluj-Napoca, Timișoara, Ploiești, Brașov și Iași.

Totodată, pentru a veni în sprijinul autorităților administrației publice locale pentru dezvoltarea și implementarea acestor noi instrumente de planificare urbană, ministerul are în lucru o metodologie de dezvoltare a PMUD, care va detalia prevederile Legii nr. 350/2001



privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare: „Această metodologie va ajuta la creșterea mobilității în cadrul orașelor, prin dezvoltarea modelelor de transport urban, iar acest lucru ne va ajuta să reducem problemele din marile orașe”.

Plan de mobilitate urbană: 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. (Legea nr. 350/2001, Anexa 2).

Pentru localitățile de rang 0,1 și 2, strategia de dezvoltare teritorială zonală periurbană/metropolitană a teritoriului și planurile de mobilitate urbană zonală periurban/metropolitan se inițiază de către consiliul județean sau de către orașul-centru polarizator. (Legea nr. 350/2001, art. 43.1, alin. 4).

1.2. Alte informații

- Finanțarea mobilității urbane durabile prin Programul Operațional Regional 2021-2027
- Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă: elemente de context și cadru legislativ

Ghidul pentru pregătirea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă publicat de Comisia Europeană în ianuarie 2020.

Un plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabile către, prin și în zona urbană respectivă. Acest plan vizează necesitățile „orașului funcțional” și ale zonelor adiacente, mai degrabă decât cele ale urbei administrative și, prin urmare, caută să contribuie la dezvoltarea unui sistem de transport urban care:

- (a.) Este accesibil și răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce privește mobilitatea;
- (b.) Echilibrează și satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate și transport provenite de la cetățeni, întreprinderi și industrie;
- (c.) Trasează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- (d.) Întrunește cerințele de durabilitate, punând în balanță nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului;
- (e.) Optimizează eficiența și eficacitatea costurilor;
- (f.) Utilizează mai bine spațiul urban, precum și infrastructura și serviciile de transport existente;
- (g.) Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, calitatea vieții și sănătatea publică;
- (h.) Îmbunătățește siguranța și securitatea traficului;



- (i.) Reduce poluarea aerului și poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie; și contribuie la o performanță generală mai bună a rețelei transeuropene de transport și a sistemului european de transport ca întreg. Un plan de mobilitate urbană durabilă include în egală măsură un plan de executare a implementării strategiei pe termen scurt.

Un plan de mobilitate urbană durabilă prezintă sau este legat de o strategie pe termen lung pentru dezvoltarea viitoare a zonei urbane respective și în acest context, pentru dezvoltarea viitoare a infrastructurii și serviciilor de mobilitate și transport.

(1) Calendar și proiect de buget: Planul de executare ar trebui să conțină un calendar și un proiect de buget. Trebuie identificate sursele finanțării necesare. În mod ideal, planul de executare ar trebui să acopere o perioadă de 3-10 ani.

(2) Responsabilități și resurse: Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să furnizeze o alocare clară a responsabilităților de implementare a politicilor și măsurilor pe care le prevede și a resurselor dedicate fiecărui actor. Evaluarea performanței actuale și viitoare Dezvoltarea mobilității urbane durabile ar trebui să se bazeze pe o evaluare atentă a performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban.

(3) Analiza situației și stabilirea unui etalon: Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să prezinte o analiză complexă a situației actuale și să contureze, prin intermediul unui audit al performanței mobilității urbane, un etalon față de care să poate fi măsurate progresele.

Această analiză ar trebui să includă o examinare a contextului instituțional, a procesului de planificare și a mecanismelor de realizare, precum și o evaluare a impactului măsurilor propuse.

(4) Indicatori de performanță: Ar trebui identificați indicatorii potriviți pentru a descrie situația actuală a sistemului de transport urban din perspectivele politicilor relevante: calitatea și accesibilitatea serviciilor și ale infrastructurii de transport; utilizarea terenurilor și dezvoltarea urbanistică; siguranța și securitatea; energia; mediul; incluziunea socială și nediscriminarea pe criterii de gen; dezvoltarea economică; sănătatea; educația etc.).

Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să identifice punctele sensibile ale zonelor urbane, acolo unde actualul sistem de transport înregistrează performanțe foarte slabe în ceea ce privește perspectivele de politică enunțate mai sus.

5) Obiective specifice: *Un plan de mobilitate urbană durabilă* ar trebui să identifice obiective de performanță specifice, care să fie realiste față de situația actuală a zonei urbane identificate în urma analizei și ambițioase față de scopul și obiectivele generale ale unui plan de mobilitate urbană durabilă.



(6) Ținte: Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să stabilească ținte măsurabile, bazate pe o evaluare realistă a etalonului și a resurselor disponibile. Aceste ținte ar trebui să reflecte obiectivele specifice ale unui plan de mobilitate urbană durabilă.

1.3. Dezvoltarea plurimodală echilibrată și integrată

Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să faciliteze o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând totodată trecerea către moduri mai durabile.

Planul prevede un set integrat de măsuri tehnice, de infrastructură, de politică și nelegislative menite a îmbunătăți performanța și eficacitatea din punctul de vedere al costurilor în ceea ce privește scopul și obiectivele specifice declarate. În mod normal, se tratează următoarele subiecte:

(a.) Transportul în comun: *Un plan de mobilitate urbană durabilă* ar trebui să furnizeze o strategie de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.

(b.) Transportul nemotorizat: *Un plan de mobilitate urbană durabilă* ar trebui să încorporeze un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită.

Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat.

Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.

(c.) Intermodalitate: Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.

(d.) Siguranța rutieră urbană: Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zone urbană respectivă. (e.) Transportul rutier (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Ar trebui explorat potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.

(f.) Logistica urbană: Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să prezinte măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă



în orașe, vizând totodată reducerea externalităților conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.

(g.) Gestionarea mobilității: Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să includă măsuri de facilitare a unei tranziții către tipare de mobilitate mai durabile. Ar trebui implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alți actori relevanți.

(h.) Sisteme de transport inteligente: Deoarece STI sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul unui plan de mobilitate urbană durabilă. Integrarea orizontală și verticală Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă urmează o abordare integrată cu un nivel ridicat de cooperare, coordonare și consultare între diversele niveluri ale guvernării și autoritățile relevante.

Autoritatea responsabilă de planificarea locală ar trebui să instituie structuri și proceduri adecvate. Planificarea și implementarea integrată cuprinde: consultarea și cooperarea interdepartamentală la nivel local pentru asigurarea coerenței și complementarității unui plan de mobilitate urbană durabilă cu politicile, strategiile și măsurile locale din domeniile conexe de politică (precum transportul, utilizarea terenurilor și amenajarea teritoriului; serviciile sociale energia; sănătatea; educația forțele de ordine și structurile de aplicare a legii etc.)

(i.) Schimbul strâns cu autoritățile relevante (i) la diferite niveluri ale administrației și guvernării (de exemplu județ, municipiu,. aglomerare, regiune și state membre) și (ii) din zonele urbane învecinate. Acest schimb ar trebui să implice în special organismele și autoritățile responsabile cu serviciile de transport și mobilitate, precum și pe cele responsabile cu infrastructura din interiorul zonei urbane și adiacente acesteia.

(j.) Familiaritatea cu obiectivele de politică și luarea în considerare a acestora, cunoașterea demersurilor relevante și/sau a planurilor de transport care există deja sau care sunt în curs de elaborare și care afectează zona urbană respectivă.





2. Contextul planificării mobilității pentru orașul Broșteni

2.1. Contextul strategic la nivel european și național—Strategia Europa 2020

Strategia cunoscută sub numele de "Europa 2020" are la bază comunicarea lansată la 3 martie 2010 de către Comisia Europeană și intitulată "EUROPA 2020 O strategie europeană pentru creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii". Scopul general al strategiei este acela de a ghida economia Uniunii Europene în următorul deceniu, printr-o abordare tematică unitară a reformelor în plan economic și social, concentrată pe un număr de 3 priorități reprezentative care definesc viziunea UE asupra economiei sociale de piață pentru secolul XXI, vizând:

- a) creșterea inteligentă, prin dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;
- b) creșterea durabilă, prin promovarea unei economii mai eficiente, mai ecologice și mai competitive;
- c) creșterea favorabilă incluziunii prin promovarea unei economii cu un grad înalt de ocupare a forței de muncă care să asigure coeziunea socială și teritorială.

Concluziile Planului de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană din data de 24 iunie 2010 afirmă că, Consiliul Uniunii Europene "susține dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașe și zone metropolitane [...] și încurajează dezvoltarea stimulentele de tipul expertizelor și schimbului de informații, pentru crearea unor astfel de planuri. "Propunerile Comisiei Europene evidențiază o mai mare importanță acordată dimensiunii teritoriale și urmăresc stimularea politicilor urbane integrate pentru a intensifica dezvoltarea urbană durabilă în vederea consolidării rolului orașelor în contextul politicii de coeziune. Sunt prezentate mai jos principalele propuneri în acest sens.

Patru dintre obiectivele tematice, care vor fi sprijinite din fondurile CSC în vederea contribuției la strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, conțin priorități corespunzătoare de investiții specifice zonelor urbane (enumerate la articolul 5 din propunerea de regulament privind FEDR). "Este recomandat ca orașele să combine acțiunile sprijinite în cadrul priorităților sectoriale de investiții specifice zonelor urbane (să promoveze strategii pentru emisii scăzute de dioxid de carbon în zonele urbane, să îmbunătățească mediul urban, să promoveze mobilitatea urbană durabilă, precum și incluziunea socială prin sprijinirea regenerării fizice și economice a zonelor urbane defavorizate) și să le încorporeze în strategia integrată de dezvoltare urbană a orașului în vederea punerii în aplicare a principiului dezvoltării urbane integrate [articolul 7 alineatul (1) din propunerea de regulament privind FEDR]".



2.2. Alte documente strategice europene

Un alt document strategic important la nivel european este Carta Albă a Transporturilor "Foaie de Parcurș pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor", emis în martie 2011 de către Comisia Europeană. Este propusă posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE.

De asemenea, se sugerează întărirea legăturii dintre dezvoltarea regională, fondurile de coeziune și orașe /regiuni care au prezentat un certificat de Audit al Performanței și Durabilității Mobilității Urbane. În cele din urmă, Carta Albă a Transporturilor propune spre examinare posibilitatea unui cadru-suport european pentru o implementare progresivă a Planurilor de Mobilitate Urbană în orașele europene.

Sunt precizate în acest document și următoarele inițiative- acțiuni grupate în câteva categorii:

- ✓ Un Sistem de Mobilitate eficient și integrat
- ✓ Un spațiu european unic al transporturilor Promovarea locurilor și condițiilor de muncă de calitate
- ✓ Transport sigur
- ✓ Calitate și fiabilitate a serviciilor
- ✓ Inovare pentru viitor: Tehnologie și comportament
- ✓ O strategie europeană de cercetare, inovare și implementare în domeniul transporturilor
- ✓ Promovarea unui comportament mai sustenabil
- ✓ Mobilitate urbană integrată
- ✓ Infrastructură modernă și finanțare inteligentă
- ✓ Infrastructura de transport: coeziune teritorială și creștere economică,
- ✓ Un cadru de finanțare coerent
- ✓ Stabilirea prețurilor corecte și evitarea distorsiunilor

Corelare cu Master Planul General de Transport Național Master Planul General de Transport Național analizează obiectivele majore ale sistemului național de transport, constituind un instrument strategic de planificare a intervențiilor majore (proiecte și alte acțiuni) ce sunt semnificative pentru obiectivele de transport la scară națională.

Acest lucru implică faptul că o serie de intervenții la scară redusă nu fac obiectul Master Planului, ceea ce nu înseamnă că aceste intervenții nu pot și nu trebuie să fie promovate și finanțate de către Ministerul Transporturilor, ci faptul că Master Planul nu este un instrument adecvat pentru planificarea acestora, aceste măsuri urmând să facă obiectul unui proces distinct de definire, planificare și prioritizare.



Obiectivele-cheie stabilite în Caietul de Sarcini pentru Master Planul General de Transport sunt legate de:

- ✓ Eficiența Economică: sectorul transporturilor trebuie să contribuie la economia națională iar beneficiile economice pe care le generează trebuie să depășească costurile;
- ✓ Sustenabilitate: sistemul de transport trebuie să fie eficient din punct de vedere energetic și să lase generațiilor viitoare un sistem viabil;
- ✓ Siguranță: sistemul de transport trebuie să fie unul sigur; - Dezvoltare economică: sistemul de transport trebuie să faciliteze dezvoltarea economică națională;
- ✓ Financiar: Master Planul trebuie să permită creșterea gradului de absorbție a fondurilor UE. Amintim și Obiectivul strategic de mediu al Master Planului General de Transport Național și anume: OM1: Dezvoltarea unei infrastructuri moderne de transport, cu luarea în considerare a efectelor asupra mediului.

Obiectivele specifice de mediu ale MPGT sunt:

- ✓ OM1-1 Promovarea proiectelor de investiții în transporturi care contribuie la realizarea unui sistem de transport durabil, cu măsuri de evitare și reducere a efectelor adverse, cum sunt emisiile de poluanți în atmosferă, poluarea fonică în 13 zonele urbane și, pe rutele cu circulație intensă, poluarea apelor și a solului datorată surselor difuze, impactul asupra peisajului și patrimoniului cultural;
- ✓ OM1-2 Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din sectorul transporturilor;
- ✓ OM1-3 Protecția sănătății populației prin îmbunătățirea condițiilor de mediu și desigur a transportului;
- ✓ OM1-4 Reducerea impactului asupra biodiversității cu asigurarea de măsuri pentru protecția și conservarea biodiversității cât și asigurarea coerenței rețelei naționale de arii naturale protejate.



www.dotherightmix.eu



PARTICIPATING IN
THE EUROPEAN COMMISSION'S
SUSTAINABLE URBAN MOBILITY
CAMPAIGN



2.3. Abordarea participativă

Un plan de mobilitate urbană durabilă se pliază pe o abordare transparentă și participativă. Autoritatea de planificare locală ar trebui să implice actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile și actori economici, în dezvoltarea și implementarea planului de la un capăt la altul pentru a putea garanta un nivel ridicat de acceptare și sprijin.

Monitorizare, analiză, raportare Implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui monitorizată îndeaproape. Progresul către realizarea scopului, a obiectivelor specifice ale planului și a țăintelor trebuie evaluat periodic pe baza indicatorilor selectați. Trebuie luate măsurile potrivite pentru a asigura accesul rapid la datele și statisticile relevante.

Un raport de monitorizare ar trebui să reprezinte baza analizei implementării planului de mobilitate urbană durabilă. Asigurarea calității Autoritățile locale de planificare ar trebui să dispună de mecanisme de asigurare a calității și să valideze conformitatea planului de mobilitate urbană durabilă cu cerințele conceptului de plan de mobilitate urbană durabilă.

2.4. Obiectivul studiului

Un *“Plan de Mobilitate Urbană Durabilă”* are ca obiectiv crearea unui sistem de transport urban durabil și modern, care să susțină dezvoltarea economică prin creșterea accesibilității pentru populație și mărfuri. Acesta vizează felul în care oamenii și mărfurile se deplasează, prin utilizarea diferitelor mijloace de transport.

Principalele beneficii ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt: facilitarea accesului tuturor la locurile de muncă și la servicii; reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie; îmbunătățirea siguranței și securității, reducerea costurilor de călătorie; obținerea unei mobilități unitare, fără întreruperi; creșterea atractivității și a calității mediului urban.

Orașele reprezintă motorul economiei europene. Cei mai mulți cetățeni europeni trăiesc în mediul urban și peste 85% din Produsul Intern Brut al Uniunii Europene este generat în orașe. O mobilitate urbană sustenabilă – care să permită oamenilor și bunurilor să circule liber, în siguranță, cu protejarea mediului înconjurător - este crucială pentru calitatea vieții noastre și pentru sănătatea economiei.

Obiectivul planului de mobilitate constă în analiza stării actuale a orașului Broșteni din diferite perspective, în care infrastructura de transport reprezintă elementul angrenant în dezvoltarea unei localități și a unei regiuni.



Un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții. Aceasta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare.

Un plan de mobilitate urbană durabilă este un concept care contribuie la atingerea Țintelor europene de schimbare climatică și eficiență energetică stabilite de liderii U.E.

Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate. Planurile sustenabile de mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru o zonă urbană și care să țină cont de costurile și beneficiile sociale mai extinse, cu scopul de a internaliza costurile și de a sublinia importanța evaluării.

În vederea realizării acestui plan, s-au studiat numeroase alte localități cu caracteristici comune, ce au avut parte de o dezvoltare bazată pe măsurile și intervențiile cuprinse în planurile de mobilitate aferente fiecăreia.

O importanță majoră în eficientizarea unei rețele o reprezintă intermodalitatea – „Constă în colaborarea între diverse moduri de transport în scopul unei activități economice maxime pentru fiecare mod de transport în parte. Astfel se pun în valoare diferitele mijloace de transport, deschizând calea spre o utilizare mai rațională a infrastructurilor existente și viitoare pentru asigurarea mobilității circulației. În această colaborare un rol important îl ocupă transportul combinat feroviar și rutier, bazat pe containerizare (paletizare) și semitrailere. Transportul combinat se aplică și în transportul naval și aerian.”

Un plan de mobilitate urbană durabilă este mai întâi de toate:

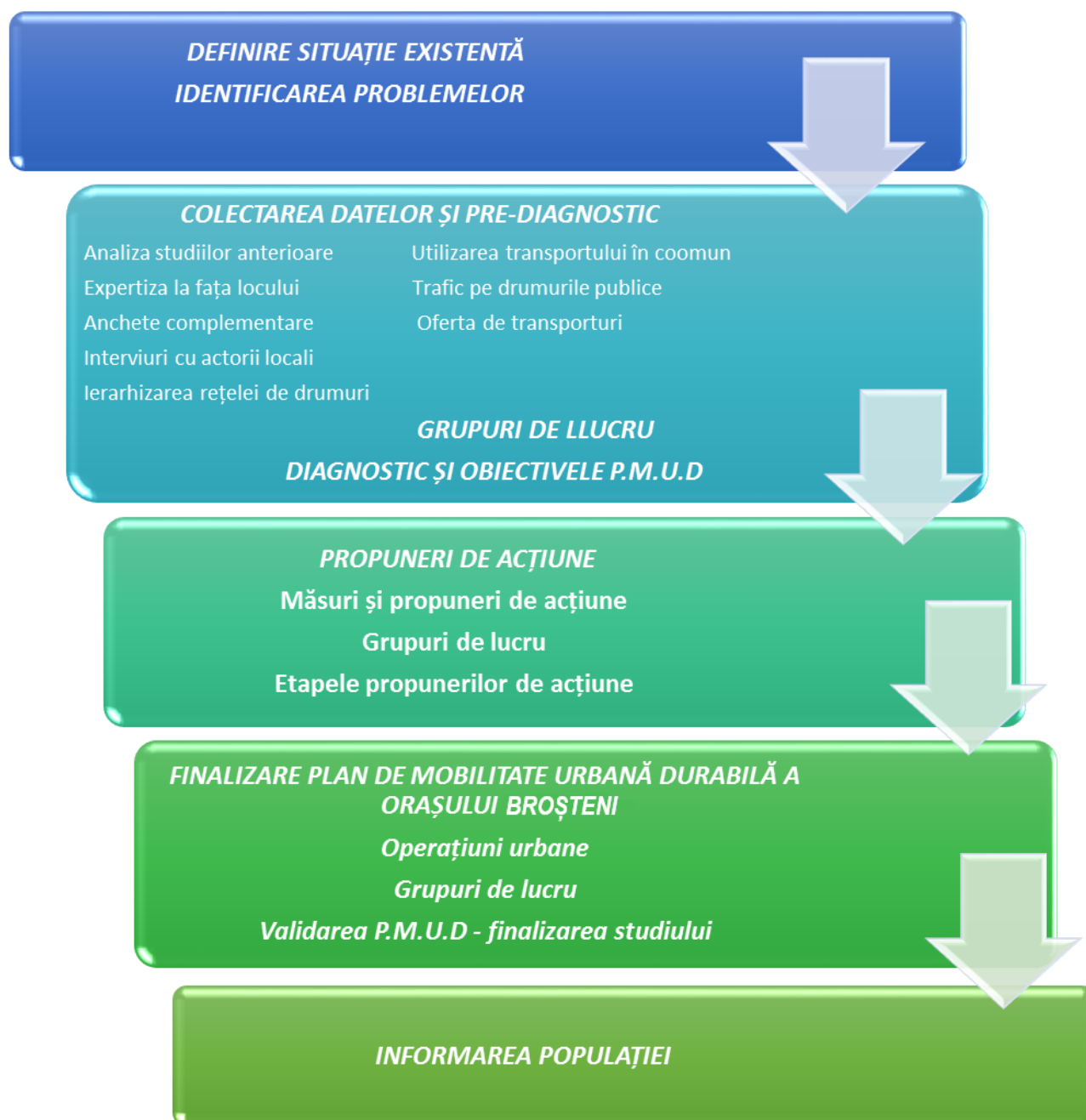
- ✓ Un proiect strategic și unificator;
- ✓ Un instrument de dialog între parteneri, între populație și utilizatori;

Un instrument de acțiune în:

- ✓ Creșterea eficienței pe termen scurt și mediu;
- ✓ Perspectiva apropiată – 10 ani;
- ✓ Dezvoltarea durabilă – 25 de ani.



Schemă: Modul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Broșteni





3. Viziune

Oricât de mic sau simplu ar fi orașul, fiecare dintre noi avem o viziune asupra lui. Orașul Broșteni este un oraș mare ca și întindere dar foarte frumos din punct de vedere peisagistic. De multe ori încercăm să transformăm imaginea sa, să îl transpunem într-o viziune proprie pentru că poate, așa ne-am dori să fie.

Elaborarea și implementarea planului de mobilitate urbană trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunității locale în domeniul mobilității și transportului urban, deplasarea fără a fi expuși la riscuri personale majore, îmbunătățirea continuă a mobilității și calității vieții cetățenilor. Abordând obiective sociale, de mediu și economice, precum și obiective în domeniul integrării și al siguranței, se va pune un accent sporit pe transportul durabil.

Viziunea de dezvoltare urbană – este aceea de a se încadra în structura de localități a regiunii cu o economie dinamică, fiind un oraș mic care oferă o calitate de viață distinctă, recunoscută de locuitori și de vizitatori, un oraș cu o economie de bază locală stabilă, cu o societate creativă, cooperantă și solidară și cu o imagine de oraș puternic.

4. Misiune

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&ride, bike&ride, dar și a zonelor destinate circulației exclusive a pietonilor prin traseele pietonale propuse;



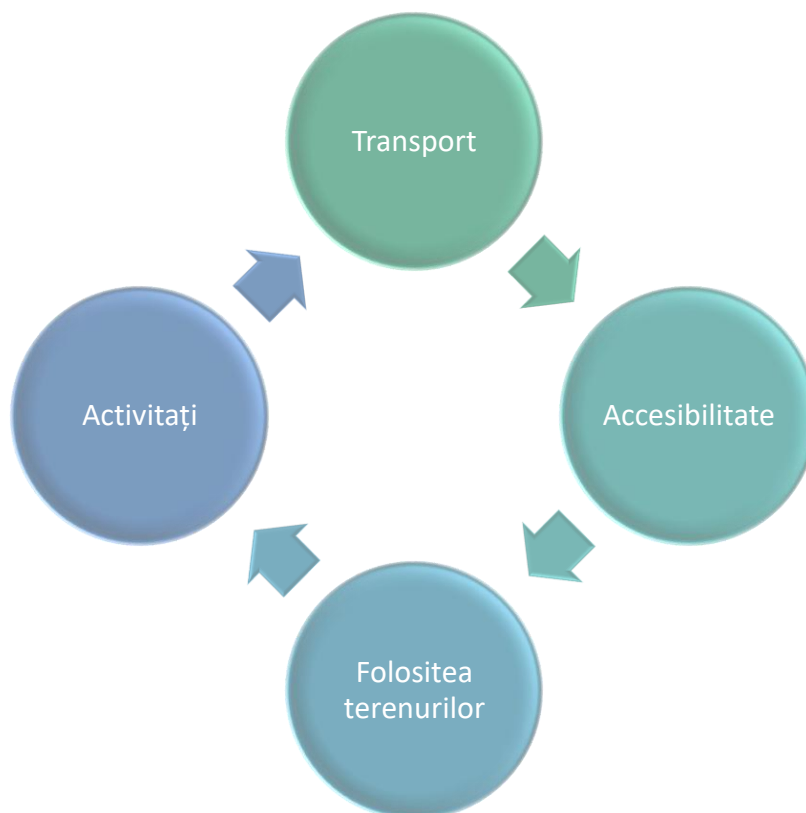
- ✓ Având în vedere faptul că spațiile nu au aceeași destinație sau funcție, planul de mobilitate permite reechilibrarea gradului de utilizare a drumurilor publice prin
- ✓ ierarhizarea zonelor de intervenție, pornind de la centrul istoric, zona centrală și până la punctele de penetrație în oraș.

Planul de mobilitate urbană durabilă al orașului Broșteni 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; în ceea ce privește perspectiva pe termen mediu pentru următorii 10 ani și perspectiva de dezvoltare durabilă pentru următorii 25 de ani.

Etapele misiunii:

1. Etapa 1: Definirea situației actuale și identificarea problemelor. Această etapă are ca scop conturarea unei imagini de ansamblu privind mobilitatea în context teritorial și suprateritorial.
2. Etapa 2: Scenarii de politici privind mobilitatea, evidențiind strategiile sectoriale propunerea unei liste de măsuri și acțiuni.
3. Etapa 3: Dezvoltarea proiectului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.
4. Etapa 4: Constituirea dosarului anchetei publice, în conformitate cu textele legislative în vigoare.



5. Scurtă descriere a orașului Broșteni

Orașul Broșteni se află amplasat în partea de sud-est a bazinului Dornelor pe cursul mijlociu al râului Bistrița, fiind înconjurat de munții Bistriței și munții Stănișoara având următoarele coordonate geografice 47° 14' 20" latitudine nordică și 23° 21' 10" latitudine estică.

Localitatea se învecinează la nord cu comunele Crucea și Ostra din județul Suceava, la sud comuna Bilbor din județul Harghita, la est comuna Borca din județul Neamț iar la vest comuna Panaci din județul Suceava. Suprafața localității este de 42.430 hectare din care peste 35.000 de hectare este acoperită cu păduri și terenuri cu vegetație forestieră.

Orașul are un număr de 6.830 de locuitori care locuiesc în cadrul orașului și în satele componente ale acestuia: Cotargași, Holda, Holdița, Frasin, Pietroasa, Dârmoxa.

5.1. Cadru Natural

Configurația generală a reliefului din zona orașului este muntos-înaltă. Ambianța zonei prezintă două caractere geomorfice distincte: creste care sunt în general bine pronunțate și văi foarte accidentate în special spre obârșiile pâraielor iar în partea inferioară văile principale



Altitudinea variază între 650 m în Broșteni și 1.700 m limita superioara împădurită iar altitudinea cea mai frecvent întâlnită este de 900 m.

Zona în care se află localitatea Broșteni este în apropierea munților: Călimani, Rarău, Budacu, Vf. Puzdra și Vf. Goia.

Rețeaua hidrografică a zonei este specifică regiunilor muntoase. Pe râul Bistrița și pe afluenții săi cuprinde bazine hidrografice mai mari cu pantă abruptă și un procent de despădurire mai avansat sunt caracteristice viiturile sau puhoaiele.

Orasul Broșteni este străbătut de la un capăt la altul de râul Bistrița de-a lungul căreia se află așezările localnicilor și în care se varsă afluenții din zona localității cum ar fi pâraiele: Neagra, Puzdra, Holdița, Cotârğași, Pietroasa, Barnar etc.

Geologia zonei cuprinde fâșia cea mai vestică a Carpaților Orientali și anume zona cristalină și zona flișului.

Fundamentul zonei cristaline este format din roci metamorfice, peste care sunt dispuse câteva straturi de roci sedimentare dispuse în mezozoic, în triasic și cretacic formând resturile unui geosinclinal ce se întinde pe toată ramura vestică a Carpaților Occidentali. Cristalinul este alcătuit din două serii de roci distincte: roci mai intens metamorfozate și roci mai slab metamorfozate.

5.2. *Clima*

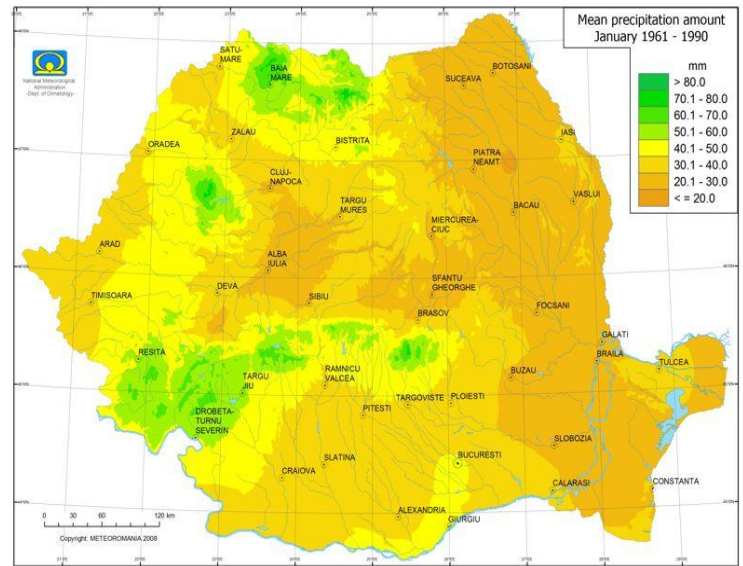
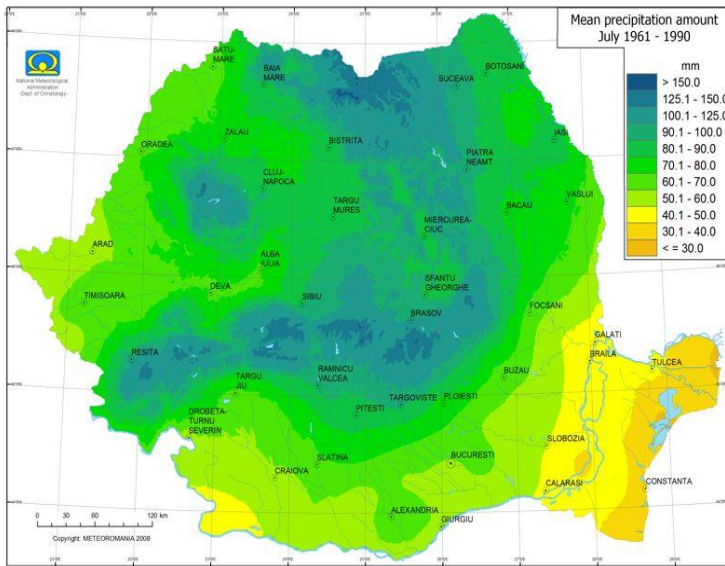
Climatul zonei este continental, cu diferențe pronunțate și specifice zonei de munte, cu ierni lungi și geroase, cu primăveri lungi și ploioase, veri scurte și calde. Temperatura medie anuală este de 5 grade Celsius, cele două extreme fiind de -6 grade Celsius (media lunii ianuarie) și +16 grade Celsius (media lunii iulie). Perioada caldă, cu temperaturi medii între 10 grade și 20 grade Celsius este de 140 de zile.

Nu se semnalează înghețuri timpurii sau geruri târzii, deși anotimpul frigos este destul de lung.

Precipitațiile atmosferice, urmează o curbă ascendentă din bazinul inferior spre cel superior al văii Bistriței și din văi spre culmile montane.

Precipitațiile abundente în această regiune se datoresc munților înalți iar mediile anuale în zona Broșteni sunt de 800 mm din care în perioada de vegetație (mai-septembrie) cad 400 mm iar în restul anului în cea mai mare parte iarna sub formă de zăpadă sau ploaie. Vânturile cele mai frecvente sunt cele din nord-est și sud-est reprezentate de austrul și crivățul.

Crivățul bate atât iarna cât și vara, iar austrul de regulă primăvara. Direcția vailor principale fiind orientate vest-est, vânturile respective scurgându-se pe aceste văi, capătă uneori caracter de ciclu.



Hartă: Clima României, sursa <http://www.meteoromania.ro/>

5.3. Solul

Solul este format din 8 tipuri generale de sol în care predomină solul brun acid montan și solul brun gălbui. Solul zonei adăpostește de veacuri substanțe minerale utile: minereuri complexe și zăcăminte metamorfozate în filoane sideretice cu blendă și galenă, baritină, uraniu și piatră de construcție respectiv calcar.

5.4. Vegetația

Vegetația se suprapune etajului coniferelor și zonei alpine din munții din jur unde predomină pajiștile impieștritate cu tufe de merișor, afin și bujor de munte.

Pădurea ocupă cea mai mare parte a teritoriului localității Broșteni deținând locul întâi în privința fondului forestier din județul Suceava ocupând 12% din suprafața împădurită a județului. Astfel pe raza localității își desfășoară activitatea Ocoalele Silvice: Broșteni, Borca, Crucea.

Fauna pădurilor și a apelor din zona localității constituie un punct de atracție deosebită pentru turiști, vânătorii și pescarii din țară și străinătate prin existența abundentă a



exemplarelor valoroase de: cerbi, căpriori, urși, mistreți, cocoși de munte etc. iar, în apele rezezi: păstrăvi, lipani, loștrita etc.

Natura locului a fost prielnică în toate componentele ei, de la relief, climă, la ape, formații vegetale și sol a constituit un cadru de statornică așezare a populației pe teritoriul localității Broșteni.



5.5. Turism, istorie și cultură

Turism

Dintre obiectivele turistice ale zonei, enumerăm: Bisericuța muzeu, construită în 1779, unde a învățat marele povestitor Ion Creangă; Pietrele cu inscripții runice de pe muntele Goia, din satul Cotârğași; Școala din satul Holda, construită în anul 1905; Două mănăstiri: Eden (stil vechi) și Peștele (stil nou) - din satul Cotârğași.

Bisericuța muzeu, construită în 1779, unde a învățat marele povestitor Ion Creangă



Biserica de lemn „Sfântul Nicolae” din Broșteni, cunoscută și ca Biserica-muzeu „Ion Creangă”, este un lăcaș de cult ortodox construit în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea în satul (astăzi orașul) Broșteni aflat în județul Suceava. Edificiul religios are hramul Sfântul Nicolae, sărbătorit la data de 6 decembrie, și a avut de-a lungul timpului dublu rol, de biserică parohială și școală. Între elevii care au învățat în această școală se numără și Ion Creangă, care a poposit la Broșteni

în perioada 1848-1849. În prezent biserica de lemn are destinația de muzeu.

Ansamblul bisericii „Sfântul Nicolae” din Broșteni a fost inclus pe Lista monumentelor istorice din județul Suceava din anul 2010 la numărul 213, având codul de clasificare SV-II-a-B-05502. El este format din două obiective:

- Biserica de lemn „Sfântul Nicolae”—construită în 1779 și având codul SV-II-a-B-05502.01 și
- Clopotniță – construită în 1779 și având codul SV-II-a-B-05502.02.

Biserica de lemn din Broșteni a fost construită în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea. Există mai multe variante în ceea ce privește datarea bisericii: unele surse precizează că biserica datează din anul 1779, în timp ce alte surse menționează că biserica ar fi fost construită în perioada 1760-1765. Nicolae Iorga și Gheorghe T. Kirileanu consemnează ca dată a începerii lucrărilor anul 1765.

Edificiul a fost ridicat din lemn de brad și tisă de către locuitorii satului Broșteni, ajutați fiind de locuitorii satelor vecine Lungeni și Neagra. Biserica a fost construită pe locul uneia mai veche și a primit hramul *Sfântul Nicolae* (sărbătorit la data de 6 decembrie). Meșterii au fost frații Petru și Ioniță Erei, aduși din Bucovina. Pe ancadramentul pridvorului se descifrează, fragmentar, o inscripție în lemn care amintește de numele meșterilor: *„Să se știe că această sfântă și dumnezeiască biserică, am făcut eu Erei Petru cu fratele meu Ioniță”*. Aceștia au realizat lucrarea sub îndrumarea unui călugăr numit Daniil de la Voroneț, în acea perioadă Broșteni făcând parte din Braniștea Voronețului. De asemenea, călugărul Daniil a dăruit locul pentru biserică și pentru livada și cimitirul din imediata vecinătate.



Biserica a fost lucrată în întregime manual, din bardă și cuțitoaie, fără joagăr sau fierăstrău de mână. Cu toate acestea, a fost decorată cu înflorituri și diferite motive lucrate cu multă migală și răbdare, din cuțite, de către meșteri lemnari.

Atestarea lăcașului se documentează printr-o însemnare, de la paginile 1-3, în partea de jos a filelor Cazaniei (București, 1786): „...*Popa Gavriil sîn Petrii Popăscul ot Stiulbicani și s-au dat la biserica din Broșteni, unde se prăznuiește hramul sfântului ierarhul Necolai, unde și preot dintăieș-dată a fost la această sfântă biserică, în cursul anilor, de la alcătuirea lumii, 1790 iară de când s-au făcut biserica din Broșteni la acest văleat 7286 (1778)*”.

Tradiția locală vorbește de un haiduc pe nume Moglan, care a contribuit la construcția edificiului de lemn, oferind bani și haiduci ca mână de lucru. O parte mai mică din sumele necesare au fost obținute de la enoriașii din satul Broșteni, destul de puțini la număr în acea perioadă. După finalizarea construcției lăcașului, același călugăr Daniil a contribuit parțial cu bani pentru odore și cărți bisericești. Tot el, împreună cu fratele său pe care îl avea ca ucenic, au realizat picturile icoanelor confecționate din lemn de molid. Odată cu biserica de lemn, în curte a fost ridicat și un turn clopotniță.

În anul 1840 la Broșteni a fost înființată prima școală de pe valea Bistriței. Școala lui Alecu Baloș (după cum era cunoscută) funcționa în pronaosul bisericii de lemn, unde inițial învățau 6 elevi, apoi, în etape succesive, până la 12 elevi. Primul dascăl a fost Nicolai (Niculai) Nanu, absolvent al Seminarului Socola din Iași în 1839. După rezultatele pe care le-a dat școala din Broșteni, din unele însemnări se poate trage concluzia că avea o cultură destul de vastă pentru acele vremuri. Pe lângă știința de carte mai avea și alte calități precum cea de cântăreț bisericesc. Cursurile durau cinci ani, iar absolvenții primeau un atestat pe baza căruia se puteau hirotonisi. În școală, pe lângă cunoștințele religioase, erau predate istoria, geografia și aritmetica.

Nicolai Nanu a predat la Broșteni timp de zece ani, din 1840 până în 1850. Moare în 1851, fiind înmormântat în curtea bisericii de lemn. Pe vechea cruce de piatră a mormântului său se află o inscripție cu următorul text: „*Aici odihnește Niculai Nanu, întâiul învățător în valea Bistriței, la școala lui Baloș din Broșteni 1840-1850.*” În prezent liceul din localitate îi poartă numele.



Între elevii care au învățat la școala găzduită în pronaosul bisericiuței de lemn se numără și renumitul scriitor Ion Creangă (1837-1889), care a poposit pentru scurt timp la Broșteni în 1848-1849, când avea vârsta de 12 ani. L-a avut ca învățător pe Nicolai Nanu și se afla în grija Irinucăi, episod amintit în opera sa, *Amintiri din copilărie*: „...am să iau nepotul cu mine și am să-l duc la Broșteni, cu Dumitru al meu, la profesorul Nicolai Nanu, de la școala lui Baloș. Și-ți vedea voi ce-o scoate din băiet; că de ceilalți băieți ai mei, Vasile și Gheorghe, am rămas tare mulțămît, cât au învățat acolo... Zău, mare pomană și-a mai făcut Alecu Baloș cu școala ceea a lui, cine vrea să înțeleagă; și, Doamne, peste ce profesor înțelept și iscusit a dat. Așa vorbește de blând și primește cu bunătate pe fiecare, de ți-i mai mare dragul să te duci la el...”

Biserica de lemn a fost folosită de enoriașii din Broșteni circa o sută de ani, până în 1865, când boierul Alecu Baloș (Balj) a contribuit la zidirea unei biserici mai mari, din piatră și cărămidă. Această biserică a existat până în anul 1917, când a fost dărâmată de trupele austro-ungare iar materialul a fost urcat cu funicularul pe dealul Afișiș pentru construirea de obiective necesare armatei în timpul Primului Război Mondial. Puținii locuitori rămași în sat au folosit iarăși vechea biserică de lemn timp de aproximativ opt ani, până în 1925, când a fost sfințită o nouă biserică de zid, de dimensiuni mai mari ca precedenta, ridicată lângă bisericiuța de lemn și având același hram ca aceasta.

În 1883, cu ocazia vizitei regelui Carol I la Broșteni, s-a dat ordin ca vechea biserică de lemn să se acopere și să se păstreze ca un „scump odor bătrânesc” în care să se strângă și să se adăpostească toate cărțile și lucrurile vechi din comună.

În anul 1950, biserica de lemn a fost transformată în muzeu sătesc de etnografie, artă populară și istorie locală. În prezent bisericiuța de lemn funcționează ca muzeu, motiv pentru care este cunoscută și sub denumirea Biserica-muzeu „Ion Creangă”, în timp ce biserica de zid din imediata vecinătate funcționează ca biserică parohială.

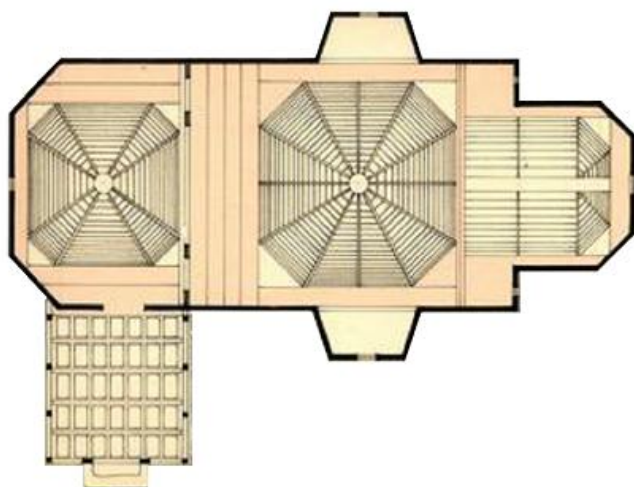
Biserica de lemn din Broșteni este construită din bârne de brad cioplite în patru muchii și îmbinate în „coadă de rândunică”, cu întărituri din lemn de tisă și cuie forjate de meșteri fierari. Lăcașul a fost clădit pe o fundație din lespezi de piatră. Streașina largă este sprijinită pe console în retrageri decorate cu motivul rozetei. Acoperișul este înalt, cu pante repezi și are o învelitoare din draniță bătută în „solzi”.

Monumentul are plan triconc (formă de cruce), cu absida altarului pentagonală decroșată față de restul corpului construcției și cu pronaos poligonal. Lăcașul de cult este prevăzut cu un pridvor deschis pe latura de sud, deasupra căruia se înalță un turn clopotniță. Lungimea bisericii la interior este de 13.50 metri, iar lățimea în dreptul stranelor de 5 metri. De-a lungul timpului edificiul nu a fost supus modificărilor, forma actuală a monumentului fiind cea originală. Doar acoperișul a fost refăcut în mai multe rânduri, ultima oară în 2004. Intrarea în biserică se face din pridvor, printr-o ușă aflată în peretele sudic al pronaosului.

În interior, biserica este împărțită în patru încăperi: pridvor, pronaos, naos și altar. Pridvorul situat în partea de sud-vest datează din aceeași perioadă cu biserica. El are o formă dreptunghiulară și este deschis pe trei laturi, având un parapet median din scânduri. Stâlpi cu



secțiunea pătrată susțin cosoroaba și sunt racordați la grinda superioară prin câte două umerase cu decupaj geometric. Pridvorul este acoperit cu un tavan casetat. Intrarea în pridvor se realizează printr-o ușă aflată pe latura sudică, de înălțimea parapetului median. Ușa prezintă la partea superioară un joc de arcade ce culminează la centru cu o cruce. Deasupra intrării în pridvor se află o placă cu inscripția: „*Biserica monument istoric 1760*”. În pridvor se află o scară ce duce până la turnul clopotniță. Acesta se înalță deasupra pridvorului, desprinzându-se din acoperiș. La partea superioară turnul clopotniță este deschis, având înfățișarea unui foișor. Acoperișul turlei este din draniță și se sprijină pe opt stâlpi cu secțiunea pătrată.



Intrarea în biserică se face pe o ușă confecționată din lemn de tisă și situată în peretele sudic al pronaosului. Ancadramentul ușii de intrare, realizat de asemenea din lemn de tisă, este decorat în întregime cu o suită de motive geometrice incizate. Pronaosul se încheie în partea de vest cu o absidă poligonală cu trei laturi. În axul absidei este dispusă o fereastră dreptunghiulară.

Deasupra pronaosului se află o boltă construită din scânduri de brad, în nervuri de lemn, pe plan poligonal și fâșii curbe. Pronaosul este despărțit de naos printr-un perete din bărne de brad, cu un gol de trecere central, încheiat cu arc în plin cintru.

Naosul are o formă dreptunghiulară, cu două abside laterale de formă poligonală cu trei laturi, în axul cărora se află dispusă câte o fereastră dreptunghiulară de dimensiuni reduse. Absidele laterale au tavanul ușor înclinat spre exterior, compunându-se din scânduri de brad alăturate. Bolta naosului este realizată în aceeași tehnică de execuție ca și bolta pronaosului, doar că are o deschidere mai largă. Cele 12 nervuri ale bolții pornesc de pe un plan poligonal, rezemându-se pe console mici ornamentate în „cap de cal” și unindu-se în cheia bolții marcată printr-o rozetă policromă.

Altarul are o absidă decroșată de formă pentagonală, iar în decroșurile de nord și de sud (de forme pătrate) se află proscomidiarul și diaconiconul. Această încăpere are trei ferestre: una dreptunghiulară, de dimensiuni mai mari, în axa absidei și două pătrate, de dimensiuni mai mici, în pereții estici ai celor două nișe. Altarul este acoperit cu o boltă semicilindrică pe nervuri (arcuri dublouri), racordată la est cu fâșii curbe. Bolta este retrasă de la pereți prin intermediul unor grinzi, având la margine o tăietură longitudinală. Cheia bolții semicilindrice este o scândură pictată, reprezentând central o înlănțuire de romburi monocrome egale, iar marginal se desfășoară o suită de arce de cerc paralele.



Biserica nu este pictată pe interior. Iconostasul este lucrat după tradiție dintr-un singur lemn, cu pictură naivă, înfățișând scene precum „Cina cea de taină”, „Sfântul Nicolae” sau cele 12 praznice ortodoxe. Picturile au fost executate de călugări-zugravi de la Schitul Durău.

Muzeul adăpostit de biserica de lemn a fost înființat în anul 1950, inițial ca muzeu comunal, având specificele etnografic, de artă religioasă și istorie locală. O parte importantă a colecției muzeale este expusă în pronaosul bisericii, unde odinioară se țineau cursurile primei școli din Broșteni. Aici se găsesc obiecte funerare (prapuri) de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, icoane bizantine (inclusiv icoane împărătești), un clopot german din timpul războiului, vase pentru cult (potir, disc, steluță), cărți religioase, vase din lemn pentru anaforă, trusă de botez și trusă de împărțășanie din lemn, diferite cruci de mână, candelă. Pereții pronaosului sunt decorați cu fotografii de epocă și litografii referitoare la biserică și împrejurimile localității, consiliile parohiale sau mitropolii bucovinene. În naosul bisericii se află stranele originale precum și un analog cu strana la care a cântat Ion Creangă. În afară de muzeul organizat în incinta bisericii de lemn, în orașul Broșteni mai există Muzeul Etnografic al Grupului Școlar „Nicolai Nanu”, situat în școala din satul Holda și colecția particulară „Gheorghe Gavrilescu”.

Pietrele cu inscripții runice de pe muntele Goia, din satul Cotârqași



“Piatra scrisă”, așa cum o numeau localnicii, era o piatră de formă paralelipipedică, având lungimea în jur de 3 metri, înălțimea de aproximativ 2 metri și lățimea cam de 1,5 metri. Pe trei părți era acoperită cu o scriere necunoscută. Pe toate laturile avea niște găuri în care presupun că s-au introdus drugi pentru deplasarea ei. După revoluție, a fost aruncată în aer de către un individ care umbla după comori. Piatra a fost spartă în mai multe bucăți, cea mai mare are aproape



jumătate de metru cub. Piatra, sau ceea ce a mai rămas din ea, se află pe muntele Goia, aproape de izvoarele Sabasei și Cotârghășului, evident în Carpații Orientali.

Școala din satul Holda



Școala din satul Holda a fost construită în anul 1905.

În anul 1904 începe construirea școlii rurale primară mixtă (terminată în 1905), pe un teren primit în 1879 în urma împroprietăririi însurățeilor. Școala avea 3 săli de clasă, cancelarie, 2 antrete, 3 încăperi pentru

locuința învățătorului și o pivniță boltită. Era la acea vreme "cea mai solidă și cea mai frumoasă dintre toate școlile situate pe valea Bistriței până la Piatra Neamț".



Mănăstirile: Eden (stil vechi) și Peștele (stil nou) - din satul Cotârqași.



Mănăstirea Eden a fost înființată în 1992, într-o zonă cu o priveliște rar întâlnită dar totodată greu accesibilă, ceea ce a făcut ca munca monahilor, împreună cu a credincioșilor din zonă, să fie mult mai grea.

Mai întâi se ridică un paraclis și un corp de chilii cu etaj, ambele din lemn. În 1993, I.P.S. Vlasie împreună cu PS Ghenadie pun piatra de temelie la noua biserică.

De atunci și până astăzi, frumusețea locului, savârșirea zilnică a Sfintei Liturghii, ospitalitatea, munca și rugăciunea celor 28 de viețuitori din mănăstire au făcut ca acest loc binecuvântat să fie cunoscut de mulți creștini. Mănăstirea atrage și datorită părintelui stareț Arhimandritul Varlaam Pastravanu. Cuvintele de învățătură, predicile, îndrumările duhovnicești în spiritul Sfinților Părinți, cu graiul "vechilor cazanii" sunt tot atâtea motive pentru care preoții și poporul caută acest loc.

În stil neobizantin, Neculai Șerban finalizează pictura în 2014. Noul bloc de chilii cu trei nivele, trapeze și alte dependințe precum și zidirea la intrare a clopotniței în viitorul apropiat vor întregi complexul monahal.



Mănăstirea Peștele este situată la 64 km sud-est de Vatra Dornei, pe șoseaua națională Vatra Dornei-Bicaz-Piatra Neamț, ramificație stânga 7 km, drum de piatră, satul Cotârqași. Se poate folosi și varianta Tg. Neamț și Piatra Neamț prin Borca Cotargeni-Broșteni-Vatra Dornei. Așezământul mănăstiresc este construit la un km est de sat, pe locul numit Fundul Cotârgului, unde drumul se infundă. La est de

biserică, aproape de ea, curge în vale pârlăiașul Peștele care își varsă apa ceva mai jos, în pârlăul



Cotârğași. De jur-împrejurul mănăstirii sunt munții acoperiți cu păduri de rășinoase. La sud-vest este muntele Mazanoaia, la sud-est Harghigasul și la nord muntele Lung.

În zona nu a existat viața monahală, dar după revoluție credincioșii au cerut Arhiepiscopiei aprobarea pentru înființarea unei mănăstiri. Familia lui Constantin Luneasu, care a avut inițiativa, a donat și terenul necesar construcțiilor. Arhiepiscopia a aprobat înființarea mănăstirii și de ziua Sfinților Impărați Constantin și Elena, în anul 1994, a fost sfințit locul pentru biserică. La început, organizarea șantierului, precum și procurarea materialelor de construcție au căzut în sarcina ctitorului Constantin Luneasu și a monahului Nichita Rosu.

După 1 decembrie 1994 și-a început activitatea ieromonahul Constantin Dobranis, toate lucrările revenindu-i dumnealui, pentru ca la 6 decembrie, același an, ctitorul decedează într-un grav accident. Întâmpinând multe greutăți, în special financiare, reușește totuși cu ajutorul enoriașilor să construiască biserica mănăstirii și doua corpuri de clădiri pentru chili (în ambele sunt 14 chili). Tototodată a electrificat mănăstirea, aducând curentul de la 1 250m și a făcut drumul de piatră din sat până în mănăstire lung de un 1 km (pentru drum a fost necesară și construcția unui pod). În 1996 s-a turnat și fundația pentru construcția unui nou bloc pentru stăreție, chilii, trapeză, bucatărie.

Biserica este o construcție din barne (grinzi) de lemn pe fundație din bolovani de piatră, prinși în ciment, în formă de cruce, compartimentată în altar, naos, pronaos și pridvor închis. Altarul, spațios, este luminat de o fereastră la est și de geamurile de la ușa din sud. Catapeteasma este din lemn din stejar, sculptat de Gheorghe Ursu din Crăcioani, jud. Neamț. Pictura catapeteasmei este opera pictorului Gavrilăscu. Naosul luminat de o fereastră la sud și alta la nord, are absidele largi dar puțin adânci. Este delimitat de pronaos prin doi stâlpi laterali, cuprinși în zid, care susțin arcada bolții. Pe naos este turla octogonală la exterior, luminată de patru ferestre, cu acoperișul în formă de mitra arhierească. Pronaosul, spațios și el, cu tavanul semicircular, luminat de o fereastră la sud și alta la nord, are o parte din balconul care se prelungește pe pridvor. Pridvorul este luminat de două ferestre alăturate, așezate la vest și de geamurile de la ușa de lemn, în două canaturi, așezată pe peretele din sud. Intrarea în balcon se face din pridvor. Toate ferestrele bisericii sunt din lemn, prevăzute în interior cu bare metalice. Biserica este tencuită în interior și pictată, iar în exterior este ornamentată în lambriuri. Pardoseala este din dusemea de lemn, iar acoperișul cu tablă de aluminiu. Executată în frescă de pictorul Gavrilăscu din Gura Humorului

Clopotnița din lemn se află la 20 m sud-est de biserică și tot la 20 m sud-est de biserică este clădirea pentru stăreție, trapeza, bucatărie, orientată de la vest spre nord. Este o construcție din lemn, pe temelie de bolovani de piatră, cu parter și etaj. La capete are câte un turn (etajul doi) în care sunt și chilii. Acoperișul este din șindrilă. La 50 m nord de biserică este o altă construcție pentru chilii, numai parter, acoperită cu plăci de azbociment.



Creșterea animalelor este o ocupație tradițională și îndelungată a locuitorilor Broșteniului, asigurându-se necesarul de carne, lapte și produse lactate pentru populația locală și disponibilități de vânzare, atât pe piața urbană dar și pe plan local, prin valorificare în domeniul *agroturismului*.

Enumerăm monumentele din categoria B, de importanță județeană, în tabelul următor:

NR. CRT.	COD LMI 2004	DENUMIRE	LOCALITATE	DATARE
1.	SV-I-m-B-05408	Inscripții runice	sat COTÂRGAȘI; oraș BROȘTENI; "Dealul Goia" la 4 km de sat	sec. XI - XII Epoca medievală
2.	SV-II-a-B-05502	Ansamblul bisericii "Sf. Nicolae"	sat BROȘTENI; oraș BROȘTENI	1779
3.	SV-II-m-B-05502.01	Biserica de lemn "Sf. Nicolae"	sat BROȘTENI; oraș BROȘTENI	1779
4.	SV-II-m-B-05502.02	Clopotniță	sat BROȘTENI; oraș BROȘTENI	1779
5.	SV-II-m-B-05503	Casa administratorilor Domeniilor Coroanei, azi spații comerciale și depozit	sat BROȘTENI; oraș BROȘTENI	1895
6.	SV-II-m-B-05527	Cuptor de ars var	sat DÂRMOXA; oraș BROȘTENI	1924
7.	SV-II-m-B-05555	Școală	sat HOLDIȚA; oraș BROȘTENI	1905



În orașul Broșteni se află Biserica Muzeu "Ion Creangă", unde acesta a învățat în perioada în care a stat la Irinuca și a luat râie de la caprele ei, așa cum își amintea chiar autorul.

Vechea biserică, ridicată la 1760, fiind prima construcție atestată documentar din localitate, a fost clădită din brad, cu întărituri din lemn de tisa și cuie forjate de meșteri fierari. Devenită acum muzeu, bisericuța adăpostește câteva exponate cu o vechime de peste 200 de ani, precum și icoane pictate pe lemn realizate de renumiții artiști Tattarescu, Grigorescu și Tonitza.

Orașul Broșteni are un cadru natural propice dezvoltării pe plan turistic, această nișă nu este foarte bine dezvoltată însă se dorește îmbunătățirea ei. În oraș am identificat șapte unități de cazare turistică.

Turismul este reprezentat de pensiunile turistice din zonă:

- Hotelul „Sana” - cu un număr de 30 locuri de cazare aflat în centrul orașului.
- Castelul Roșu – 3 stele, cu un număr de 23 locuri de cazare;
- Pensiunea „Serbeca” – cu un număr de 26 de locuri de cazare;
- Pensiunea „Pasul Lupului” – 3 margarete, 12 locuri de cazare, situată pe D.J. 174 Broșteni – Dîrmoxa;
- Pensiunea „Pietroasa” – 12 locuri de cazare.

Se constată o tendință stăgnantă a unităților de cazare și a locurilor de cazare în ultimii 4 ani datorită îmbunătățirii infrastructurii urbane și turistice. Cu toate acestea, Primăria orașului Broșteni intenționează să implementeze o serie de proiecte pentru îmbunătățirea infrastructurii urbane și turistice, cu scopul atragerii de turiști autohtoni și externi. Se vor realiza și o serie de acțiuni de marketing și publicitate în acest domeniu.

Conform site-ului de statistică INSSE.ro au fost înregistrați în anul 2022 un număr total de 1768 de sosiri ale turistilor în structurile de primire turistică din orașul Broșteni.

Istorie

Vechimea localității nu este certă ea se pierde în negura vremii, cei mai vechi locuitori se pare că au fost dacii liberi care au putut scăpa de dominația romană. Cea mai veche mențiune documentară ce se referă direct la zona Broștenilor este documentul dat de Moise Movila din Harlău la 26 octombrie 1630, reprodus și de N. Iorga. Acest document reproducea "Uricul cel vechiu" dat de Ștefan cel Mare în 1488, prin care face o danie ce inzestrează mănăstirea Voroneț cu o mosie-braniște-în care intra și partea din valea Bistriței ce formează astăzi localitățile Broșteni și Crucea. O parte din toponimele menționate în document se păstrează și astăzi.



Teritoriul localității a făcut parte din braniștea mănăstirii Voroneț din 1488 până în anul 1807. Din această perioadă datează și așezarea localității. Documentele mănăstirilor Voroneț și Slatina din 1671 menționează de locuitorii din cătunele Holda, Haraoaia și Crucea în care se vorbește despre traiul locuitorilor, comerțul cu lemn, păstorit și obligațiile locuitorilor față de mănăstiri.

Date mai amănunțite sunt din secolul al XIX-lea din care reiese o înmulțire a numărului de locuitori o dată cu intensificarea exploatării pădurilor în această zonă și menționarea localității Broșteni și a altor sate și cătune. În 1780 se construiește biserica din Broșteni.

Din anul 1807 Broștenii intră în stăpânirea familiei Balș care o stăpânește până în 1877. În această perioadă localitatea cunoaște importante progrese economice, în această zonă își fac apariția negustorii de lemne turci, evrei, italieni, se înmulțesc fierastraiile pentru lemn, se dezvoltă creșterea animalelor.

În anul 1840 se construiește prima școală, de logofatul Al. Balș, una dintre primele școli primare din țară. Odată cu intrarea în vigoare a Regulamentului Organic, în anul 1831, localitatea Broșteni devine comună. Broștenii se transformă în cea mai importanta localitate între Piatra Neamț și Vatra Dornei, fiind singura punte de legătură între cursul inferior al Bistriței și localitățile dornene rămase în regat.

Din anul 1877 Broștenii intră în stăpânirea Casei Regale, fiind proprietatea lui Carol I, care o cumpără de la urmașii lui Al. Balș.

Epoca modernă a constituit pentru localitatea Broșteni o perioadă de mari schimbări și progrese. În primul rând s-au amenajat mijloacele de comunicație pe valea Bistriței, realizându-se legătura cu orașele apropiate (Fălticeni, Târgu Neamș, Piatra Neamț) prin construirea drumurilor peste Stănișoara, prin Malini, spre Fălticeni, reședința de județ peste muntele Petru Vodă spre Târgu Neamț și pe valea Bistriței spre Piatra Neamț. Se înființează serviciile de poștă și telegraf, **în 1877**, Broștenii fiind singura localitate de pe valea Bistriței până la Piatra Neamț care beneficia de aceste servicii, ea devenind reședința de plasa, plasa Muntele din județul Suceava.

Locuitorii în această perioadă beneficiază de improprietări, se construiesc în această perioadă trei școli primare, iau ființă bibliotecile școlare, băncile populare și cooperativa care au venit în sprijinul cetățenilor. Se construiește spitalul Carmen Sylva, primul de pe valea Bistriței care a avut un rol deosebit în asistența sanitară. Tot în această perioadă s-au construit bisericile din satele Broșteni, Holda și Cotirgasi.

Toate acestea au schimbat modul de viață al locuitorilor din zonă, prin îmbunătățirea condițiilor materiale și spirituale.

Locuitorii comunei și-au adus și ei contribuția la cucerirea independenței de stat, a suferit mari distrugerii în timpul primului război mondial. După primul război mondial, Broștenii intră într-o nouă etapă de evoluție, teritoriul comunei intră în proprietatea principelui Neculae al României, până în anul 1948 când, după desființarea monarhiei, proprietățile Casei Regale intră în proprietatea statului.



În această perioadă se introduce în comună iluminatul electric prin construirea unei uzine electrice care a favorizat punerea în funcțiune a unor instalații industriale de prelucrare lemnului.

La începutul perioadei comuniste s-a încercat, dar fără succes cooperativizarea zonei prin înființarea unei gospodării agricole colective care se va desființa în 1964.

Comuna în perioada 1960-1970, de dezvoltare industrială a țării cunoaște o dezvoltare de amploare prin intensificarea cercetărilor geologice în zonă și darea în exploatarea unor importante zăcăminte naturale de minerale utile de la Leșu Ursului, care a atras în zonă mai mulți muncitori, lucru ce a dus la sporirea populației și construirea în centrul de localitate a unui număr mare de locuințe în blocuri (peste 1000 de apartamente). În această perioadă în zonă a existat o întreprindere forestieră, o secție de confecții, o întreprindere de prospecțiuni geologice, în 1993 se construiește o nouă școală.

După **evenimentele din 1989** efectele economiei de piață și a restructurării economice la nivel național și-a făcut efectele și în localitatea Broșteni prin faptul că economia zonei începe să decadă, în acest sens exploatarea miniere din zonă au ajuns actualmente să fie închise ceea ce a dus la o creștere a numărului de șomeri și la scăderea numărului de locuitori. Numărul personalului angajat a scăzut de la peste 7.000 de angajați în perioada anilor 1990 la 600-700 ora actuală.

Totuși în această perioadă s-a construit o școală modernă cu săli de clasă, un pod peste Bistrița la Haleasa, s-a reușit modernizarea D.C. Cotirgasi prin programul SAPARD.

Observăm un declin economic în perioada de după 1990 dar se încearcă la nivel local prin atragerea de investitori și prin intermediul finanțărilor europene la o ascensiune în timp a economiei zonei și implicit o îmbunătățire a condițiilor sociale de trai a locuitorilor localității Broșteni.

Cultură

Existența de mai bine de 100 ani a activității culturale în zonă reprezintă un motiv de mândrie comunitară, influențând activitatea remarcabilă a artiștilor contemporani. În perioada 1-8 iunie, timp de 8 zile, se desfășoară sărbătoarea orașului, denumită simbolic

"Zilele orașului Broșteni". La care participă grupuri de artiști ale caselor de cultură din zona localității.



6. Concluzie



Orașul Broșteni beneficiază de o delimitare a zonelor, care să urmărească limitele cadastrale, bazate pe studiului istoric elaborat anterior. De asemenea, sunt în vigoare documentații de urbanism P.U.G. întocmite în cursul anului 2020.

Broșteni este un oraș situat în județul Suceava, în nord-estul României. La recensământul din anul 2020, localitatea avea o populație de 6720 locuitori, fiind al paisprezecelea centru urban ca mărime al județului. A fost declarat oraș prin Legea 83/2004, împreună cu alte 7 localități din județul Suceava.

Orașul este poziționat în sud-vestul județului Suceava, la granița cu județele Neamț și Harghita, pe valea râului Bistrița. Localitatea este tranzitată de șoseaua DN 17B Vatra Dornei – Piatra Neamț și nu este racordată la sistemul național de căi ferate. Din punct de vedere al poziționării și al căilor de comunicație, Broșteni este cel mai izolat oraș din județul Suceava. De asemenea, este orașul din județ situat la distanța cea mai mare de municipiul Suceava, reședința județului. Broșteni se află în aria de influență urbană a municipiului Vatra Dornei, situat la o distanță de 52 km.

Broșteni este o localitate tipică de munte, în care elementele urbane se simt doar în centrul localității, în special datorită complexului de blocuri de locuințe construite pentru personalul angajat în fostele mine din zonă. Teritoriul orașului se întinde pe o suprafață de peste 420 km², din acest punct de vedere Broșteni ocupând primul loc între localitățile



județului Suceava. Dispunerea zonelor intravilane este una foarte răsfirată, specifică așezărilor de munte. Din structura orașului Broșteni fac parte fostele sate Hăleasa, Lungeni și Neagra, iar Cotârgași, Dârmoxa, Frasin, Holda, Holdița și Pietroasa au statutul de sate afiliate orașului.

Solul este format din 8 tipuri generale de sol în care predomină solul brun acid montan și solul brun gălbui. Subsolul zonei adăpostește de veacuri substanțe minerale utile: minereu complex și zăcăminte metamorfozate în filoane sideritice cu blendă și galenă, baritină, uraniu și piatră de construcție, respectiv calcar.

Apele minerale sunt considerate ca o resursă insuficient pusă în valoare. Alături de numeroasele izvoare minerale cu o compoziție chimică variată și cu debite diferite de o mare valoare terapeutică, se află și suprafețe cu bălți și nămoluri sărate. Situarea acestor iviri hidrominerale este în toate cazurile în zone pitorești, de o mare diversitate geologică, floristică și faunistică ce constituie factori complementari valoroși în utilizarea lor.

Orașul Broșteni tipic zonei montane, dispune de o suprafață agricolă cultivată redusă de doar 644 ha, reprezentând aproximativ 2% din suprafața comunei. Predomină cultura cartofului și în secundar cea a porumbului, fără a se înregistra producții spectaculoase. Pădurile și vegetația forestieră se întind pe o suprafață de peste 35.000 ha, ocupă cea mai mare parte a teritoriului localității Broșteni deținând locul întâi în privința fondului forestier din județul Suceava ocupând 12% din suprafața împădurită a județului. Aceasta constituie principala resursă naturală a comunei. După păduri, pășunile și fânețele din zonă constituie bogăția cea mai de seamă..

Agricultura orașului este specifică zonei de munte. Suprafața agricolă totală este de 6006 ha aflată în proprietatea persoanelor fizice; suprafața cultivată pe raza comunei este de 253 ha, cuprinzând culturi de cartofi și porumb. Pășunile și fânețele ocupă o suprafață de 5753 ha, deci mai mult de 95% din suprafața agricolă.

Principala ocupație a locuitorilor o constituie creșterea animalelor. În gospodăriile populației sunt crescute aproximativ 900 capete bovine, 600 porcine, 300 ovine. Agricultură se practică în regim de gospodărie individuală.



7. Analiza SWOT

7.1. Metodologie

Analiza SWOT

	Benefice antingerii obiectivelor	Pun în pericol antingerea obiectivelor
Sursă internă (organizația)	Puncte tari	Puncte slabe
Sursă externă (mediul extern)	Oportunități	Amenințări

Conceptul analizei strategice SWOT provine dintr-o cercetare efectuată între anii 1960 și 1970 la Stanford Research Institute din SUA. Acronimul SWOT provine din engleză *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*, însemnând „Puncte tari, Puncte slabe, Oportunități, Amenințări”.

Analiza SWOT se realizează, în general, în prima fază a unui proiect, pentru ca elementele de analiză să poată alcătui baza planului de proiect și să poată fi folosite ulterior în cadrul proiectului, dacă acesta întâmpină dificultăți în ceea ce privește planificarea, livrabilele sau bugetul alocat și trebuie readus pe linia de plutire.

Acest instrument face posibilă analizarea rapidă a punctelor strategice cheie, precum și identificarea alternativelor strategice. Astăzi, analiza S.W.O.T. este aplicată în cadrul analizei teritoriului și este utilizată ca instrument pentru facilitarea planificării în cadrul administrației publice.



Înainte de a începe o analiza S.W.O.T. este absolut necesară prezentarea unei descrieri a cadrului general al situației existente pentru ca în cadrul discuțiilor toți participanții să aibă o „bază comună”.

Această etapă preliminară reprezintă un element fundamental din moment ce, de cele mai multe ori, persoanele active de la nivelul comunității dispun de o informare asimetrică și au viziuni diferite asupra temelor de dezvoltare.

Tehnica S.W.O.T. de discuție/analiză și cercetare se bazează pe metoda „brainstorming-ului” care s-ar putea traduce printr-o discuție între persoanele implicate în activitatea de elaborare a strategiei.

Ce înseamnă punct tare pentru o comunitate? Dintr-o analiză a indicatorilor comunității pot rezulta o întreagă gamă de puncte tari. Acestea pot fi „puncte tari-grele (hard)” și „puncte tari-ușoare (soft)”. Dacă, în mod normal, primele se identifică destul de repede, celelalte se conturează prin discuții ulterioare sau prin activități de cercetare.

Al doilea parametru îl reprezintă punctele slabe. Aflate la polul opus față de punctele tari, acestea reprezintă slăbiciunile cadrului local. Și în cazul analizei punctelor slabe este posibil să se facă distincția între „puncte slabe-grele” și „puncte slabe-ușoare”.

Al treilea parametru se referă la zona oportunităților. Acestea pot fi studiate și discutate doar dacă o alegere preliminară a fost proiectată. În acest stadiu, se impune o nouă descriere, mult mai clară, persoanelor implicate. Ar putea exista disfuncții în cadrul analizei dacă punctele tari și oportunitățile se suprapun. Există o diferență clară între acești doi parametri. O regulă simplă, dar folositoare pentru o analiză S.W.O.T. corectă, este aceea de a verifica dacă există o distincție clară între punctele tari și oportunități.

Amenințările includ implicațiile negative ale măsurătorilor adoptate. Analiza oportunităților și a amenințărilor implică un melanj al efectelor interne și externe ale politicii. Efectele externe pot genera într-un fel amenințări. În analiza S.W.O.T. nu există o corespondență exclusivă între puncte tari și oportunități, pe de-o parte, și puncte slabe și amenințări pe de alta parte.

Punctele tari și punctele slabe sunt concepte „statice”, bazate pe parametrii descriptivi ai unei zone, într-o perioadă determinată de timp = **MEDIUL INTERN**.

Oportunitățile și amenințările au în vedere viitorul, și fac referire la alegerile pe care le au de făcut persoanele implicate în procesul de planificare = **MEDIUL EXTERN**.

Cel mai puternic mesaj transmis de analiza **S.W.O.T.** este acela că, indiferent de acțiunile stabilite, procesul decizional ar trebui să includă următoarele elemente:

1	Folosește în primul rând punctele tari	S
2	Ameliorează impactul și efectul punctelor slabe	W
3	Exploatează oportunitățile	O
4	Îndepărtează amenințările	T



<i>Puncte Tari</i>	<i>Puncte Slabe</i>
- Apropierea de vama cu Ucraina–aproximativ 120 km - Prezența unor numeroase obiective turistice coroborate cu istoria de zeci de ani a zonei Moldovei - Calitatea factorilor de mediu - Existența industriei exploatării și prelucrării lemnului și a brutăriilor - În zonele aflate la periferia orașului se pot identifica rezerve de teren liber care pot fi folosite pentru amplasarea de parcuri logistice și industriale - Prezența autogării reprezintă un punct tare dat fiind faptul că acestea pot fi amenajate ca punct de ca puncte de transfer între diferite moduri de transport a posibililor turiști - Deschiderea și receptivitatea autorităților publice și a factorilor de decizie asupra utilizării mijloacelor de transport ecologice și electrice și asupra creării condițiilor pentru funcționarea acestor parametri optimi - Peste 50 de agenți economici ce se ocupă cu comerțul diversificat de produse. - Existența Serviciului Voluntar pentru Situații de Urgență Broșteni - Orașul este considerat ca fiind cu cea mai mare întindere din România, ceea ce permite dezvoltarea în plan terestru a unei ramuri industriale, economice fără a fi afectată calitatea vieții urbane	- Politica și programele de transport la nivelul orașului nu sunt coordonate cu nevoile de mobilitate ale cetățenilor - Soluțiile alternative la mijloacele de transport personale sunt inexistente sau insesizabil promovate - Stațiile mijloacelor de transport în comun nu sunt amenajate corespunzător și nu sunt prevăzute cu sisteme de supraveghere video - Mijloacele de transport nu sunt adaptate pentru transportul persoanelor cu dizabilități



Oportunități	Amenințări
- Proximitatea față de vamă poate transforma orașul Broșteni într-un punct strategic, amplasat pentru dezvoltarea de mari complexe industriale și logistice - Creșterea oferte privind transportul datorată întocmirii documentațiilor de urbanism specifice - Aprobarea Planului De Mobilitate Urbană Durabilă prin care se poate obține finanțarea necesară îmbunătățirii mobilității în oraș - Realizarea de trotuare unde este nevoie reabilitarea acestora unde acestea sunt degradate - Îmbunătățirea stării stațiilor de transport și dotarea acestora cu camere video de supraveghere - Reabilitarea drumurilor din interiorul orașului - Asfaltarea stăzilor - Amenajarea de parcuri	- Numărul nesemnificativ al inițiativelor care să promoveze mersul cu bicicleta sau pe jos - Infrastructura de transport insuficient dezvoltată determină un grad din ce în ce mai ridicat de deplasare cu autovehiculele personale - Numărul scăzut al locurilor de parcare amenajate coroborat cu creșterea numărului autovehiculelor personale determină apariția de parcuri improvizate, a parcurii autovehiculelor în locuri nepermise și care îngreunează circulația - Riscul ca proiectele dedicate infrastructurii rutiere să fie întrerupte, șantierele aflate în lucru afectând confortul, siguranța și calitatea transportului



7.2. Concluzii analiza S.W.O.T.

Din punct de vedere demografic, principala amenințare este depopularea orașului și îmbătrânirea populației. Din acest motiv, primele măsuri adoptate trebuie să vizeze ameliorarea și chiar eliminarea acestui fenomen. Creșterea populației orașului se poate realiza prin măsuri socio-economice, dar și prin crearea unor condiții legislative optime care să faciliteze atragerea de capital pentru realizarea unor structuri investiționale majore, în condițiile în care numărul scăzut al locurilor de muncă este principala cauză a migrației către mediul extern.

În prezent, orașul Broșteni acționează ca un pol de concentrare a serviciilor necesare pentru populația localităților aflate în proximitatea sa. Putem spune faptul că orașul Broșteni există de facto, iar cetățenii îl resimt ca fenomen distinct în viața lor. Fie că atrage elevi prin oferta educațională, fie că reprezintă un pol comercial care satisface nevoile complexe ale localităților vecine, orașul Broșteni deservește ceea ce poate fi într-un viitor nu foarte îndepărtat poate reprezenta creștere economică, protecție asupra mediului natural și antropogen, creștere a calității vieții și un pilon de bază în dezvoltarea regiunii.

Potențialul de dezvoltare a orașului depinde într-o mare măsură și de capacitatea de creare a parteneriatelor public-private.



FAZA 1 Analiza – Diagnostic

1.1. Evoluția demografică a orașului Broșteni

În urma recensământului din anul 2011, potrivit rezultatelor recensământului populației, populația stabilă a orașului Broșteni a fost de 6985 persoane, cu 73 persoane mai multe decât la recensământul din 2002. La recensământul din anul 2021, populația orașului Broșteni număra un total de 6720 persoane, cu 265 persoane, adică 3,8% mai puțin decât în 2011 și cu 192 persoane, respectiv 2,78% mai puțin decât în 2002.

Gen	2002		2011		2021	
	Nr. populație	Structura %	Nr. populației	Structura %	Nr. populației	Structura %
Total	6912	100%	6985	100%	6720	100%
Masculin	3529	51,05%	3553	50.86%	3362	50.02%
Feminin	3383	48.94%	3432	49.13%	3358	49.97%

Tabel: Evoluția numărului populației pe sexe la recensămintele din 2002, 2011 și 2021.

În ceea ce privește structura pe sexe, ca și la recensămintele anterioare se menține o ușoară predominare numerică a populației de sex masculin. Ponderea populației masculine a înregistrat în 2021 o pondere de 50,02% din totalul populației, respectiv 3362 persoane, în 2011 o pondere 50,86% din totalul populației, respectiv 3553 persoane, fiind în ușoară scădere comparativ cu 2002 când a fost de 51.05%, respectiv 3529 persoane.

Între ultimele două recensăminte, 2011 respectiv 2021, populației masculine a scăzut (0,84%), iar cea a populației feminine a crescut (0,84%).



Structura populației stabile pe grupe de vârstă este următoarea:

Populație	Populația Stabilă																		Total
	0-4 ani	5- 9 ani	10- 14 ani	15- 19 ani	20- 24 ani	25- 29 ani	30- 34 ani	35- 39 ani	40- 44 ani	45- 49 ani	50- 54 ani	55- 59 ani	60- 64 ani	65- 69 ani	70- 74 ani	75- 79 ani	80- 84 ani	85 ani si peste	
	292	342	383	463	610	406	471	577	585	428	445	446	323	266	267	242	115	59	6720
Masculin	134	152	186	243	315	215	249	311	292	244	227	228	148	129	122	94	59	14	3362
Feminin	158	190	197	220	295	191	222	266	293	184	218	218	175	137	145	148	56	45	3358

Datele utilizate pentru determinarea populației după domiciliu provin din două tipuri de surse de date:

1. Surse administrative:

- Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date - Registrul Național de Evidență a Persoanelor: date referitoare la migrația internă, date semestriale; date referitoare la migrația internațională definitivă cu stabilirea domiciliului în România - imigranți, date semestriale; primiri și renunțări la cetățenia română, date semestriale.
- Direcția Generală de Pașapoarte: date referitoare la migrația internațională definitivă cu schimbarea domiciliului în altă țară - emigranți, date semestriale.

2. Surse statistice:

- Rezultatele cercetărilor statistice exhaustive privind natalitatea și mortalitatea, pentru numărul nașcuților-vii și al deceselor survenite în intervalul de timp studiat (bazate, la rândul lor, pe surse administrative).

În scopul realizării de comparații internaționale, se va utiliza numai populația rezidentă care se calculează conform regulamentelor europene (Regulamentul nr. 1260/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile europene pe demografie și Regulamentul nr. 205/2014 al Comisiei de implementare a Regulamentului nr. 1260/2013 privind statisticile europene pe demografie referitor la defalcarea date, termene, revizui de date).

În scopuri naționale, se poate utiliza populația după domiciliu, aceasta fiind necesară în special pentru cerințele impuse de legislația națională (Legea nr. 273/ 2006, OUG nr. 63/2010, Hotărârea nr. 410/1991)



Conform statisticilor furnizate de Institutul Național de Statistică, evoluția numărului populației în ultimii 10 ani în orașul Broșteni, după domiciliu, este următoarea:

An	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total	6992	6974	6948	6919	6889	6837	6778	6720	6695	6638	6597

Tabel: Evoluția numărului total al populației 2012-2022, sursa: www.insse.ro

Sfera de cuprindere privind înregistrarea populației în statistica Populației după domiciliu pe grupe de vârstă, sexe, județe și localități conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică - baza de date Tempo-Online clarifică următoarea situație:

- Populația după domiciliu a anului de referință reprezintă numărul persoanelor cu cetățenie română și domiciliu pe teritoriul României, delimitat după criterii administrativ-teritoriale.
- Domiciliul persoanei este adresa la care aceasta declară că are locuința principală, trecută în actul de identitate (C.I., B.I.), așa cum este luată în evidența organelor administrative ale statului. În stabilirea valorii acestui indicator nu se ține cont de reședința obișnuită, de perioada și/sau motivul absenței de la domiciliu.

Conform datelor oficiale emise de Institutul Național de Statistică - baza de date Tempo-Online, populația după domiciliu a orașului Broșteni este de 6597 locuitori la nivelul anului 2020, iar conform Recensământului Populației și al Locuințelor din 2017 este de 6720 locuitori la nivelul anului 2020.

Prezentul Plan de Mobilitate Urbană, este elaborat ținând cont de valoarea oficială eliberată de Institutul Național de Statistică - baza de date Tempo-Online unde populația orașului se ridică la numărul de 6597 locuitori la nivelul anului 2017.



În ultimii ani, la nivelul orașului Broșteni au fost realizate o serie de proiecte complexe care sunt în curs de implementare, menite să dezvolte orașul. Printre acestea, amintim:

Portofoliu de Proiecte în orașul Broșteni

Infrastructura edilitară

Alimentarea cu apă a localității este realizată prin aducțiunile de apă de pârâul Neagra, Haleasa - în curs de finalizare. Lungimea rețelei de alimentare cu apă este de 8 km însă acesta nu se prezintă într-o stare prea buna datorita vechimii acesteia.

Rețeaua de canalizare a orașului este în lungime de 4,5 km și este legată la stația de epurare de la Lungeni și aceasta necesită lucrări de reabilitare.

Legat de protejarea și prevenirea calamităților naturale se impune ca măsura de urgență întocmirea de studii de fezabilitate, proiect tehnic și executarea de lucrări la obiectivele privind îndiguirea și apărări de mal a pârâielor Cotirgași și Holda care în ultimii ani au provocat mari pagube locuitorilor din zonă și atragerea de fonduri nerambursbile de la Administrația Fondului de Mediu sau prin intermediul fondurilor structurale privind politica de mediu.

Rețeaua electrică este în lungime de 64 km iar numărul gospodăriilor racordate la rețeaua electrică este de 2.376. O problemă de mare necesitate pentru comunitatea din orașul nostru o reprezintă racordarea a unor locuințe din satul Dirmoxa care sunt izolate de rețeaua principală în acest sens autoritățile locale au luat demersurile necesare împreună cu E-ON Suceava de a realiza acest obiectiv.

Rețeaua de iluminat public a orașului are nevoie de reabilitare, Consiliul Local Broșteni s-a înscris în Programul Operațional Regional cu proiectul Reabilitare rețea iluminat public pe o lungime de 3 km.

Alimentarea cu gaz nu există în zona localității dar se speră prin semnarea unui acord cu C.J. Suceava la extinderea rețelei de gaz metan care se afla la 50 km de zona localității.

Rețeaua stradală este reprezentată de 9 străzi și 9 alei se impune, reabilitarea rețelei stradale prin atragerea de fonduri europene

Fondul de locuințe- există peste 1.000 de apartamente construite în localitatea Broșteni, din care majoritatea sunt proprietatea locatarilor.

Asistență socială

Începînd cu 1 ianuarie 2002 Legea nr. 416/2001 - privind venitul minim garantat produce modificări majore în zonă. Există peste 175 de persoane care beneficiază de prevederile acestei legi. Persoanele fără venit, fără loc de muncă, grad de handicap redus beneficiază de aceste drepturi iar în acest sens mai beneficiază de reducerea impozitului, ajutor pentru încălzire, ajutor de urgență (calamitati, deces).



Primăria Orașului Broșteni a formulat Planul local antisărăcie și de incluziune socială având următoarele obiective și strategii:

- **Eliminarea sărăciei externe**
- **Îmbunătățirea accesului la asistență**
- **Asigurarea accesului la educație**
- **Prevenirea și combaterea violenței domestice**
- **Protecția copiilor aflați în dificultate**
- **Asistența socială a persoanelor cu handicap**
- **Asistență socială pentru persoane vârstnice**



I. Economie

Economia ocupa un rol important pentru dezvoltarea durabilă și pentru condițiile de viață a locuitorilor din zonă. Dacă până acum câțiva ani economia zonei a fost pe o cale ascendentă, se poate spune că la ora actuală se confruntă cu mari probleme datorită faptului că principala activitate din zonă reprezentată de expoatarile miniere și-au redus activitatea sau și-au închis activitatea.

Cu toate acestea economia este reprezentată în continuare de agenții economici privați care desfășoară activități în diferite domenii dintre care cele mai importante ar fi: exploatarea și prelucrarea lemnului, creșterea animalelor, transport, comerț, turism etc.

Rețeaua comercială și de prestări servicii a orașului s-a dezvoltat cu respectarea principiilor generale privind desfășurarea activității comerciale - principiile liberei concurențe, protecției sănătății, securității și intereselor economice ale consumatorilor. Deschiderea magazinelor a contribuit la modernizarea și dezvoltarea formelor de distribuție și promovare a diverselor tipuri de rețele de distribuție și forme de vânzare.

S-a îmbunătățit mult în ultimii ani accesul clienților la piața de produse și servicii, prin creșterea numerică a spațiilor de comerț și prestări servicii, adaptarea acestora la cerințele pieței, atât ca ofertă de produse și servicii, cât și ca repartizare în teritoriu. Dezvoltarea rețelei de distribuție a produselor și serviciilor de piață s-a făcut în mod liber, singurele limitări fiind legate doar de amplasarea spațiilor comerciale și de prestări servicii corespunzător legislației sanitare, de mediu și din domeniul urbanismului.

Industria orașului Broșteni a cunoscut o perioadă de ascensiune până în anii 1997-1998 care era reprezentată în general de industria minieră, prelucrarea lemnului, industrie textilă. Dar datorită efectelor restructurărilor și efectelor politicii economice de piață s-a ajuns ca industria minieră să fie închisă rezultând un număr mare de persoane disponibilizate. La ora actuală putem vorbi doar de industria exploatarea și prelucrării lemnului la acest nivel există peste 50 de agenți economici; există un număr de 6 brutării.

După anul 1990, în economia românească a apărut o nouă coordonată de dezvoltare: inițiativa privată. Vector important al potențialului regional de dezvoltare cât și al rezultatelor de ansamblu ale economiei naționale, regionale și locale, sectorul IMM-urilor a început să reprezinte un factor hotărâtor, de dezvoltare și creștere ce stă la baza formării și funcționării economiei de piață.

Clasificarea întreprinderilor pe clase de mărime se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 346/2004 privind stimularea înființării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, cu completările și modificările ulterioare, care stabilește și criteriile de încadrare a firmelor în aceste categorii:



Clasa de mărime	Criterii de încadrare
microîntreprinderi	au până la 9 salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă sau dețin active totale de până la 2 milioane euro, echivalent în lei
întreprinderi mici	au între 10 și 49 de salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă sau dețin active totale de până la 10 milioane euro, echivalent în lei
întreprinderi mijlocii	au între 50 și 249 de salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă de până la 50 milioane euro, echivalent în lei, sau dețin active totale care nu depășesc echivalentul în lei a 43 milioane euro
întreprinderi mari	între 250 și 999 salariați
întreprinderi foarte mari	peste 1000 de salariați

Tabel: Clasificarea societăților comerciale după numărul de salariați

Întreprinderile reprezintă veriga principală a economiei unei țări, având la bază producerea bunurilor sau prestarea serviciilor de care consumatorii au nevoie. Fiecare antreprenor își administrează întreprinderea conform politicii și principiilor după care se conduce, iar asupra acestora influențează desigur și tipul întreprinderii.

În prezent există un număr foarte mare de întreprinderi, mici, mijlocii, individuale, în nume colectiv, cu răspundere limitată și încă multe alte tipuri. Aceste clasificări sunt făcute cu scopul de a delimita organizațiile, pentru a se identifica tipul întreprinderii și pentru a preciza modul de conducere și administrare a acesteia. De asemenea, este necesară determinarea tipului de întreprindere pentru efectuarea unor analize complexe în cadrul economiei naționale pentru o anumită perioadă de timp.

Există mai multe criterii de clasificare a întreprinderilor, însă în limitele prezentului articol ne vom rezuma la cele mai principale:

1. În dependență de **forma de proprietate** deosebim:

- întreprinderi de stat;
- întreprinderi private;
- întreprinderi cu proprietate mixtă;

Pentru *întreprinderea de stat* este caracteristic faptul că întregul său patrimoniu aparține statului pe al cărui teritoriu se află. Înființarea și dezvoltarea acestor întreprinderi depinde în mare parte de anumiți factori decizionali, potrivit reglementărilor ce există în fiecare țară.

Întreprinderile private se caracterizează prin aceea că patrimoniul lor se află în proprietatea uneia sau a mai multor persoane. Este un tip de întreprindere veche, care își are rădăcinile în sclavagism. Odată cu dezvoltarea și progresarea societății, numărul, diversitatea și mărimea întreprinderilor private au crescut considerabil.

În dependență de numărul posesorilor de capital, întreprinderile private pot fi individuale sau de grup.

Întreprinderea individuală aparține unei singure persoane. Această formă este caracteristică în special pentru întreprinderile mici și mijlocii.

Întreprinderea de grup se caracterizează prin faptul că patrimoniul întreprinderii aparține a cel puțin două persoane, și poate fi:



- a) întreprindere familială, în situația în care patrimoniul se află în proprietatea membrilor unei familii. De obicei, aceste întreprinderi sunt mici, iar membrii familiei posedă integral competențele privind conducerea tuturor activităților. De aceea, în majoritatea cazurilor, membrii familiei nu sunt numai proprietarii întreprinderii, ci și lucrători efectivi în cadrul acesteia;
 - b) întreprindere asociativă, cea care este înființată prin dorința și participarea în condiții egale a mai multor persoane, ce desfășurau anterior activități comerciale similare în calitate de mici producători. Cât despre patrimoniul întreprinderii, prin actul de constituire, mai multe persoane devin, sub anumite forme, coparticipanți la administrarea întreprinderii. Fiecare membru are dreptul, pe lângă salariu, la o parte din venitul final corespunzător cotei-părți din capital, conform unor proceduri și reguli stabilite la înființarea întreprinderii;
 - c) întreprinderea cu proprietate mixtă, este cea al cărei patrimoniu aparține o parte statului, iar cealaltă — persoanelor fizice sau juridice private;
2. În funcție de **natura activității** deosebim:
 - întreprinderi agricole;
 - întreprinderi industriale;
 - întreprinderi prestatoare de servicii (bănci, asigurări, transport);
 - întreprinderi de distribuție, care pun la dispoziția clienților diferite bunuri de consum;
 3. În dependență de **obiectul muncii**, întreprinderile se împart în extractive și prelucrătoare. Cele *extractive* se ocupă cu extracția obiectelor muncii din natură (petrolifere, carbonifere etc.), iar cele *prelucrătoare* — transformă materiile prime în produse finite.
 4. În raport cu **destinația economică** deosebim întreprinderi producătoare de mijloace de producție, iar după **caracterul producției finite** — întreprinderi producătoare de bunuri de consum.
 5. În dependență de **continuitatea procesului tehnologic** există:
 - întreprinderi cu procese tehnologice continue;
 - întreprinderi cu procese tehnologice discontinue;
 6. După **timpul de lucru** în cadrul anului calendaristic deosebim:
 - întreprinderi ce activează tot anul;
 - întreprinderi sezoniere;
 7. În funcție de **nivelul de specializare** se diferențiază:
 - întreprinderi specializate;
 - întreprinderi universale;
 - întreprinderi mixte;
 8. În raport cu **metoda de organizare a producției** există:
 - întreprinderi cu producția organizată în flux;
 - întreprinderi cu producția organizată pe obiecte;



- întreprinderi cu producția organizată în unicate;
9. În raport cu **statutul organizatorico-juridic** există:
- societate cu răspundere limitată;
 - societate pe acțiuni;
 - societate în nume colectiv;
 - societate în comandită;
 - întreprindere individuală;
 - cooperativa de producție;
 - cooperativa de întreprinzători.
10. După mărime (în raport cu numărul de angajați, cifra de afaceri și capitalul social) se poate vorbi de:
- microîntreprinderi;
 - întreprinderi mici;
 - întreprinderi mijlocii;
 - întreprinderi mari;



II. Listă societăți comerciale

Pe teritoriul orașului funcționează societăți ce desfășoară activități în domeniul silviculturii și exploatării forestiere:

NR. CRT.	DENUMIREA SOCIETĂȚII	FORMA JURIDICĂ	DOMENIU DE ACTIVITATE	NR. SALARIAȚI	LOCALITATEA
1.	ALTEMIN	SRL	Silvicultură și exploatare forestieră	3	Sat Holda, Oraș Broșteni
2.	BRADUL ALB	SRL	Silvicultură și exploatare forestieră		Oraș Broșteni
3.	CRISRAD	SRL	Exploatare forestieră	3	Sat Holda, Oraș Broșteni
4.	DANFELVALBIA	SRL	Exploatare forestieră	11	Sat Holda, Oraș Broșteni
5.	FOREST PATROLL	SRL	Exploatare forestieră		Sat Holdița, oraș Broșteni
6.	FOREX PIN	SRL	Silvicultură și alte activități forestiere	11	Sat Cotârgași, Oraș Broșteni
7.	GANDOSTAL	SRL	Exploatare forestieră	1	Sat Cotârgași, Oraș Broșteni
8.	GELERIN	SRL	Exploatare forestieră	13	Sat Holdița, oraș Broșteni
9.	GHINDA PROD	SRL	Silvicultură și exploatare forestieră	6	Oraș Broșteni
10.	MIELMIGICOS	SRL	Servicii auxiliare silviculturii și exploatării forestiere	0	Sat Frasin, oraș Broșteni
11.	MUGURAS	SRL	Exploatare forestieră	11	Sat Holdița, oraș Broșteni
12.	NEMACORD	SRL	Exploatare forestieră	2	Sat Cotârgași, Oraș Broșteni
13.	NOVIMAR	SRL	Silvicultură și exploatare forestieră		Sat Holdița, oraș Broșteni
14.	REKANAP	SRL	Silvicultură și alte activități forestiere	1	Oraș Broșteni
15.	RINACO	SRL	Silvicultură și exploatare forestieră	4	Oraș Broșteni
16.	SILVERADOO	SRL	Silvicultură și exploatare	2	Oraș Broșteni



			forestieră		
17.	SILVFLOR	SRL	Exploatare forestieră	2	Sat Cotârgași, Oraș Broșteni
18.	SILVICONS	SRL	Silvicultură și exploatare forestieră	5	Sat Holdița, oraș Broșteni
19.	SILVTICA PROD	SRL	Exploatare forestieră		Oraș Broșteni
20.	STECA	SRL	Silvicultură și exploatare forestieră	1	Sat Holda, Oraș Broșteni
21.	VASCORAL	SRL	Exploatare forestieră	0	Sat Frasin, oraș Broșteni

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

Pe teritoriul orașului funcționează o societate ce desfășoară activități în domeniul pescuitului și acvaculturii:

NR. CRT.	DENUMIREA SOCIETĂȚII	FORMA JURIDICĂ	DOMENIU DE ACTIVITATE	NR. SALARIAȚI	LOCALITATEA
1.	PASTRAVUL HOLDEAN	SRL	Acvacultura în ape dulci	10	Sat Holda, Oraș Broșteni

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

Următoarele societăți au ca obiect de activitate extracția acestor rocilor pentru construcții:

NR. CRT.	DENUMIREA SOCIETĂȚII	FORMA JURIDICĂ	DOMENIU DE ACTIVITATE	NR. SALARIAȚI	LOCALITATEA
1.	A.M.S.	SRL	Extracția pietrei pentru construcții	0	Oraș Broșteni

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

Din structura unităților economice pe domenii de activitate rezultă că **activitățile sectorului secundar**, industria și construcțiile, reprezintă **30,25%** din totalul activităților economice din orașul Broșteni. Structura sectorului secundar din punct de vedere al numărului de unități economice pe subdomenii de activitate este următoarea:

Subdomenii de activitate	Nr. unități economice
Industria prelucrătoare	38
Construcții	11
TOTAL	49

Structura sectorului industrial în funcție de numărul de unități economice pe ramuri industriale este următoarea:



RAMURI INDUSTRIALE	NR. UNITĂȚI ECONOMICE
Industria alimentară	6
Fabricarea produselor textile	1
Tipărire și reproducerea pe suporti a înregistrărilor	1
Prelucrarea lemnului	28
Fabricarea de mobilă	1
Producția de energie electrică	1
TOTAL	38

Din punct de vedere al *numărului de unități economice*, cele mai bine reprezentate ramuri industriale în orașul Broșteni sunt industria prelucrării lemnului, cu 73,68% din totalul unităților industriale din oraș și industria alimentară cu 15,79% din unitățile industriale.

Din punct de vedere al *numărului de salariați*, structura unităților industriale pe ramuri economice este următoarea:

RAMURI INDUSTRIALE	NUMĂR DE SALARIAȚI
Industria alimentară	19
Fabricarea produselor textile	–
Tipărire și reproducerea pe suporti a înregistrărilor	–
Prelucrarea lemnului	124
Fabricarea de mobilă	12
Producția de energie electrică	2
TOTAL	157

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

Principalele ramuri industriale care funcționează în orașul Broșteni sunt prezentate în cele ce urmează:

a) Industria de prelucrare a lemnului

În principal, locuitorii Broșteniului își desfășoară activitatea în industria de prelucrare a lemnului, cele mai multe societăți industriale ce activează în zonă având acest profil. Cele mai reprezentative unități sunt SC PROD LEMN METAL S.R.L. cu un număr de 30 de angajați, AYLINE S.R.L., SENIN COM S.R.L., TANELCRAD S.R.L., fiecare cu un număr de 14 angajați.

SC PRODLEMN METAL S.R.L. a luat ființă în anul 1992, având ca obiect de activitate exploatarea lemnului, prelucrarea și impregnarea lemnului; produce cherestea de rășinoase, binale, lambriu, dușumele, mobilier de grădină: pergole, foișoare, căsuțe pentru copii, grilaje, panouri antivânt, panouri fonoabsorbante.



Industria de prelucrare a lemnului are un potențial deosebit, datorită marilor suprafețe împădurite de pe teritoriul administrativ al orașului. În industria de prelucrare a lemnului activează 28 de unități industriale, după cum urmează:

NR. CRT.	DENUMIREA SOCIETĂȚII	FORMA JURIDICĂ	DOMENIU DE ACTIVITATE	CIFRA DE AFACERI	NR. SALARIAȚI
1.	ALBEI M.T.A.	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului; impregnarea lemnului	0	–
2.	ANIPROD	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	2128485	12
3.	ANISOR PROD	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	0	–
4.	AYLINE	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	2315715	14
5.	COMSIL FOR	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	0	–
6.	CON DE BRAD	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului; impregnarea lemnului	0	–
7.	CONGAT PROD	SRL	Prelucrarea brută a lemnului și impregnarea lemnului	0	–
8.	DACRIBIAS	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	0	0
9.	ELAPHUS PRODCOM	SRL	Prelucrarea brută a lemnului și impregnarea lemnului	0	–
10.	GEO PRELFOREST	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului; impregnarea lemnului	32046	0
11.	GOIA FOREST	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului; impregnarea lemnului	0	–
12.	MELCOM	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	0	0
13.	MINIFLOR	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului; impregnarea lemnului	560118	5
14.	PALL COMPANY	SRL	Prelucrarea brută a lemnului și impregnarea lemnului	0	–
15.	PIN FĂGET	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	585365	5
16.	PROD LEMN METAL	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	2057285	30
17.	RANCON METAL FOREST	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	174475	1
18.	ROBIDEN	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului; impregnarea lemnului	0	–
19.	SABDARY	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	64435	3
20.	SANA - FOREST	SRL	Prelucrarea brută a lemnului și impregnarea lemnului	0	–
21.	SAVI-VASI	SRL	Tăierea și rindeluirea	0	–



			lemnului		
22.	SEBIFOR	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	2135649	13
23.	SENIN COM	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	2792451	14
24.	SOFTWOOD COMPANY	SRL	Prelucrarea brută a lemnului și impregnarea lemnului	0	
25.	SPERANTA 2001	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului; impregnarea lemnului	219455	1
26.	TANELCRAD	SRL	Fabricarea altor produse din lemn; fabricarea articolelor din plută, paie și din alte materiale vegetale împletite	292728	14
27.	TEHNO ROVA	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului; impregnarea lemnului	14897	0
28.	TINTARU	SRL	Tăierea și rindeluirea lemnului	365760	12

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

b) industria alimentară

Este reprezentată în principal de unități ale industriei de morărit și panificație.

NR. CRT.	DENUMIREA SOCIETĂȚII	FORMA JURIDICĂ	DOMENIU DE ACTIVITATE	CIFRA DE AFACERI	NR. SALARIAȚI
1.	BRÂNZETURI HOLDA	SRL	Fabricarea produselor lactate și a brânzeturilor	0	0
2.	DEO	SRL	Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	117213	2
3.	MERELEN COM	SRL	Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	140712	5
4.	NICO-BELL PAN	SRL	Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	0	–
5.	SAVA CAZAC	SNC	Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	530188	12

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

Pe lângă unitățile industriei de morărit și panificație, în orașul Broșteni funcționează o mică fabrică de prelucrare a laptelui, tot acolo aflându-se și punctul de colectare. Fabrica



produce în special brânzeturi, valorificând astfel materia primă locală. De asemenea mai există o fabrică de prelucrare a produselor din carne.

c) Industria mobilei – este o industrie susținută de industria de prelucrare a lemnului, care asigură materia primă necesară industriei mobilei. În acest sector este următoarea unitate, localizată în satul Holda:

Nr. crt.	Denumirea societății	Forma juridică	Domeniu de activitate	Cifra de afaceri	Nr. salariați
1.	VALFIGO IMPEX	SRL	Fabricarea de mobilă n.c.a.	1349345	12

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

d) Fabricarea produselor textile – este reprezentată de o unitate industrială, localizată în orașul Broșteni:

Nr. crt.	Denumirea societății	CAEN	Forma juridică	Domeniu de activitate	Cifra de afaceri	Nr. salariați
1.	EURO 2000 DUE	1822 CAEN Rev.1	SRL	Fabricarea altor articole de îmbrăcăminte (exclusiv lenjeria de corp)	0	1

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

e) Producția de energie electrică – este reprezentată de o unitate economică, localizată în orașul Broșteni:

Nr. crt.	Denumirea societății	Forma juridică	Domeniu de activitate	Cifra de afaceri	Nr. salariați
1.	ENERGY B.V.	SRL	Producția de energie electrică	124252	2

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

g) Tipărirea și reproducerea pe suporturi a înregistrărilor – este reprezentată de o unitate economică, localizată în satul Cotârșeni:

Nr. crt.	Denumirea societății	Forma juridică	Domeniu de activitate	Cifra de afaceri	Nr. salariați
1.	MACOOL PRINT	SRL	Alte activități de tipărire n.c.a.	0	0

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020



h) Construcțiile

Domeniul construcțiilor în orașul Broșteni se caracterizează prin dinamism, care este evidențiat de numărul mare de societăți economice – 11 unități - care desfășoară activități în domeniul construcțiilor.

Societățile din orașul Broșteni care desfășoară activități în domeniul construcțiilor sunt următoarele:

Nr. crt.	Denumirea societății	Forma juridică	Domeniu de activitate	Cifra de afaceri	Nr. salariați
1.	ACERIS DEVELOPMENT	SRL	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	22414	0
2.	AMSTEL	SRL	Construcții de clădiri și lucrări de geniu	6420	2
3.	CEAȚA CONSTRUCT	SRL	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	0	0
4.	CONSTRUCT CANDREA	SRL	Construcții de clădiri și lucrări de geniu	70435	1
5.	CRISCONSTRUCT	SRL	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	18652	0
6.	DAVIANA	SRL	Construcții de clădiri și lucrări de geniu	0	–
7.	FNC HUDI CONSTRUCT	SRL	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	0	–
8.	HANER	SRL	Construcții de clădiri și lucrări de geniu	87600	4
9.	LUNA-CONSTRUCT	SRL	Construcții de autostrăzi, drumuri, aerodroame și baze sportive	0	–
10.	MOPEBA	SRL	Lucrări de demolare a construcțiilor	6192	1
11.	VASIBOG	SRL	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	0	0

Sursa: date furnizate de Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020



i) Sectorul terțiar (serviciile)

Unitățile economice care desfășoară activități în sectorul terțiar reprezintă 55,56% din numărul total de unități economice din orașul Broșteni, situându-se pe locul I.

Pe subdomenii de activitate, sectorul terțiar include următoarele:

Domeniul de activitate	Nr. societăți economice
Servicii – total, din care:	162
Salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare.	1
Comerț	57
Repararea autovehiculelor și a motocicletelor	1
Transport	7
Hoteluri și alte facilități de cazare	6
Restaurante și alte activități de servicii de alimentație	11
Telecomunicații	1
Tranzacții imobiliare	1
Activități veterinare	1
Activități ale agențiilor turistice	1
Invățământ	1
Sănătate și asistență socială	1
Servicii de înfrumusețare	1

Sursa: prelucrarea datelor furnizate de Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Suceava, 2020

Lista unităților comerciale care își desfășoară activitatea în domeniul comerțului este prezentată în cele ce urmează:

Nr. crt.	Denumirea societății	Forma juridică	Domeniu de activitate	Cifra de afaceri	Nr. salariați
1.	ALERIM	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	740376	10
2.	ANATIM COM	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	20961	0
3.	ANDRAG-OVI	SRL	Comerț cu ridicata al materialului lemnos și al	0	–



			<i>materialelor de construcții și echipamentelor sanitare</i>		
4.	ARPEGIU	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	500	0
5.	ASTRALIS IMPEX	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	54216	1
6.	ASTURIA - COMPANY	SRL	<i>Comerț cu amănuntul efectuat în afara magazinelor, standurilor, chioșcurilor și piețelor</i>	0	–
7.	BAMBINI	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse nealimentare</i>	0	–
8.	BISTRIȚA	SCO	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	749460	11
9.	BRINDO COM	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	1077602	9
10.	BRISTEANA PROD IMPEX	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	328243	7
11.	BUNATATI BUCOVINENE	SRL	<i>Comerț cu amănuntul al cărnii și al produselor din carne, în magazine specializate</i>	0	0



12.	CID ASTRA COMSERV	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	0	–
13.	CIPCO COM	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	114005	2
14.	COSTIN-CRIS	SRL	Comerț cu amănuntul de piese și accesorii pentru autovehicule	52999	2
15.	CRYSRAION	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	0	–
16.	CUART COM	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	0	–
17.	DAMCO	SRL	Comerțul cu amănuntul, în magazine specializate, al altor produse n.c.a.	1219624	3
18.	DIRMOX	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	66684	1
19.	DOMINGO	SRL	Comerț cu amănuntul al mobilei, al articolelor de iluminat și al articolelor de uz casnic n.c.a., în magazine specializate	579193	2
20.	EKI NET MARK	SRL	Intermedieri în comerțul cu produse diverse	58369	0
21.	ELYDAY	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu	659641	1



			<i>vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>		
22.	EXPO GRES	SRL	<i>Comerț cu amănuntul cu articole de fierărie, cu articole din sticlă și cu cele pentru vopsit</i>	85662	1
23.	FELYCOST	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	0	–
24.	FLORIN SI MARIOARA	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	0	–
25.	GAVRILIU	SRL	<i>Comerț cu amănuntul al florilor, plantelor și semințelor, comerț cu amănuntul al animalelor de companie și a hranei pentru acestea, în magazine specializate</i>	18790	0
26.	GRINTIESUL	SRL	<i>Vânzarea cu amănuntul a carburanților pentru autovehicule</i>	0	–
27.	HUGEL	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	0	0
28.	IOVAGINI	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse nealimentare</i>	0	–
29.	JOEL TRADING	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de</i>	772526	3



			<i>produse alimentare, băuturi și tutun</i>		
30.	LA COMPAGNIA	SRL	<i>Comerț cu ridicata nespecializat</i>	3083	1
31.	LEHACI COM	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	0	–
32.	LIMARDO COM	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	0	0
33.	LUMINITA PRODIMPEX	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	0	
34.	LUNELA	SRL	<i>Intermedieri în comerțul cu materii prime agricole, animale vii, materii prime textile și cu semifabricate</i>	0	10
35.	MAR & IULI	SRL	<i>Comerț cu ridicata al materialului lemnos și al materialelor de construcții și echipamentelor sanitare</i>	351844	10
36.	MARILEN	SRL	<i>Comerț cu amănuntul al articolelor de fierărie, al articolelor din sticlă și a celor pentru vopsit, în magazine specializate</i>	3767	0
37.	MASETA COM	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	9872	1
38.	MAVIOR COM	SRL	<i>Intermedieri în comerțul cu mobilă, articole de menaj și de fierărie</i>	1582741	6



39.	MAYA PLUS	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	51695	1
40.	MERCATO COM	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	0	0
41.	MILENIUM D&D	SRL	Comerț cu amănuntul de piese și accesorii pentru autovehicule	125145	0
42.	MITUCIP	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	127825	2
43.	OBAR PRODCOM	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	17400	0
44.	OLECLAU	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	0	–
45.	PALCOMIXT	SRL	Comerț cu piese și accesorii pentru autovehicule	108668	2
46.	PARAUL STANII	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	213982	1
47.	RINCON-ICE	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	775768	1



48.	ROXIFLOR COM	SRL	Comerț cu ridicata al fructelor și legumelor	0	–
49.	SANDEL COM	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	698327	7
50.	SATELIT PRODIMPEX	SRL	Comerț cu ridicata al materialului lemnos și al materialelor de construcții și echipamentelor sanitare	0	0
51.	SERBECA COM	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	0	–
52.	TIBCONIL	SRL	Comerț cu amănuntul prin standuri și piețe	0	0
53.	TIBI & CLAUDIA	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	0	–
54.	TRESTIA	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	952875	9
55.	VICALEX	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun, Comerț cu ridicata al altor produse, n.c.a., Cafenele și baruri fără spectacol, Alte unități de preparare a hranei	0	–
56.	VIVIANA SERVCOM	SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu	583677	8



			<i>vânzare predominantă de produse nealimentare</i>		
57.	VRAJA BISTRITEI PRODIMPEX	SRL	<i>Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun</i>	1108918	8

Enumerăm mai jos câteva dintre cele mai importante societăți comerciale din oraș (selecționate după numărul de angajați, cifră de afaceri, aport economic):

SC TRESTI SRL este o societate comercială care are mai multe ramuri de activitate, aceștia au p pensiune și o linie de producție de cherestea.

Pensiunea - restaurant TRESTIA se găsește în Broșteni, în apropiere de intrarea în oraș dinspre Piatra Neamț, într-un cadru natural deosebit, pe malul râului Bistrița și la Drumul Național DN17. Pensiunea - se găsește la: circa 100 km departare de Suceava (aproximativ 2 ore cu mașina); circa 50 km de Vatra Dornei (aproximativ 50 minute cu mașina); circa 100 km de Piatra Neamț (aproximativ 2 ore cu masina);

Pensiune TRESTIA are în dotare: două săli de restaurant (150 loc.), două terase una cu vedere la drumul național DN 17B, iar alta cu vedere la Râul Bistrița, un bar, 2 camere duble, loc de joacă pentru copii, parcare

Firma SC TRESTIA SRL se ocupă cu producția de cherestea - definită ca material lemnos cu cel puțin două fețe plane și paralele, rezultat din tăierea buștenilor la gater. Cherestea se livrează fie în stare neprocesată, fie în stare finisată. Cherestea neprocesată este materialul de bază pentru producția de mobilă și alte elemente ce necesită tăiere și formare. Cherestea finisată se livrează la dimensiuni standard, în principal pentru industria de construcții; Bunurile se vând la producător. S.C. TRESTIA S.R.L. comercializează cherestea de molid și brad clasele A, B și C, tivită sau netivită, pe diferite dimensiuni și calități și efectuează prestări de servicii privind debitarea cherestei.

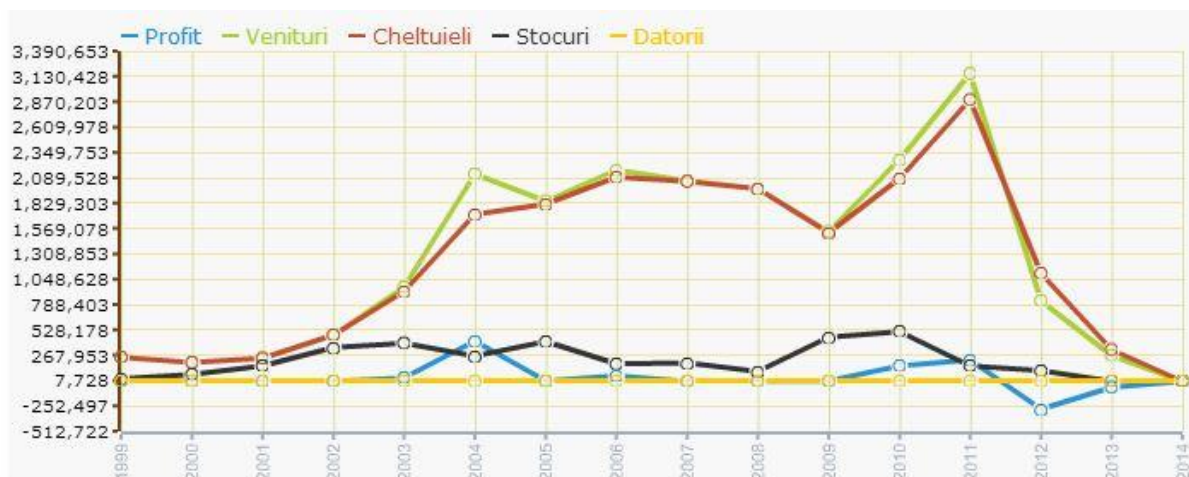
Evoluția în timp - TRESTIA SRL

	Ron				Euro			
	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
Cifra de Afaceri	558.648	470.752	371.832	366.731	129.326	106.296	82.911	81.821
Profit net	-2.328	-86.294	-93.093	-80.765	-539	-19.485	-20.758	-18.019
Marja Profit Net	-0,42 %	-18,33 %	-25,04 %	-22,02 %	-0,42 %	-18,33 %	-25,04 %	-22,02 %
Numar angajati	6	5	5	5	6	5	5	5





S.C. PRODLEMN METAL SRL a luat ființă în anul 1992 și este localizată în Cotârğași, oraș Broșteni, având ca obiect de activitate exploatarea lemnului, prelucrarea și impregnarea lemnului. Societatea produce: cherestea de rășinoase, binale, lambriu, dușumele; mobilier de grădină: pergole, foișoare, căsuțe pentru copii, grilaje, panouri antivânt, panouri fonoabsorbante.



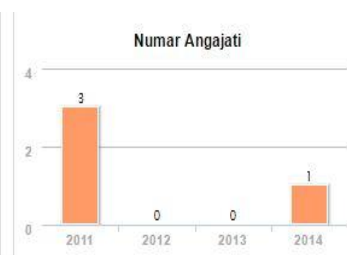
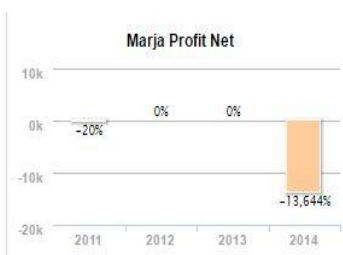


SC RANCON METAL FOREST SRL este o societate înființată în anul 2002 și se ocupă cu tăierea și rinduirea lemnului.

Evoluția în timp - RANCON METAL FOREST SRL

	Ron			
	2011	2012	2013	2014
Cifra de Afaceri	386.452	-	-	403
Profit net	-78.785	-	-	-54.987
Marja Profit Net	-20,39 %	-	-	-13.644,42 %
Numar angajati	3	-	-	1

	Euro			
	2011	2012	2013	2014
Cifra de Afaceri	89.463	-	-	90
Profit net	-18.239	-	-	-12.268
Marja Profit Net	-20,39 %	-	-	-13.644,42 %
Numar angajati	3	-	-	1

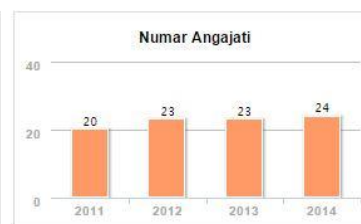


SC AYLINE SRL a fost înființată în anul 2003 este o societate comercială cu răspundere limitată și are ca domeniu de activitate tăierea și rinduirea lemnului.

Evoluția în timp - AYLINE SRL

	Ron			
	2011	2012	2013	2014
Cifra de Afaceri	2.258.920	3.447.945	4.536.684	4.179.770
Profit net	16.771	129.011	444.573	81.836
Marja Profit Net	0,74 %	3,74 %	9,80 %	1,96 %
Numar angajati	20	23	23	24

	Euro			
	2011	2012	2013	2014
Cifra de Afaceri	522.934	778.546	1.011.591	932.547
Profit net	3.882	29.131	99.131	18.258
Marja Profit Net	0,74 %	3,74 %	9,80 %	1,96 %
Numar angajati	20	23	23	24



SC SAVA CAZAC SNC a fost înființată în anul 1993. Conform datelor oferite de Registrul Comerțului, firma are ca domeniu de activitate principal Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie, cod CAEN 1071.



Am detaliat pe scurt activitatea câtorva dintre societățile comerciale cu aport considerabil la economia orașului Broșteni, iar acest aport nu se datorează doar contribuțiilor bugetare ci și prin disponibilitatea locurilor de muncă pe care aceste companii le oferă cetățenilor.

Număr mediu de salariați:	1160
din care, pe activități:	
silvicultură	250
industria extractivă	75
industria prelucrătoare a lemnului	350
energie electrică	10
construcții	75
comerț	180
transporturi, telecomunicații	40
administrație publică	50
învățământ	100
sănătate	30



II. Industria

→ CARACTERISTICI ECONOMICE GENERALE

Orașul nu reprezintă un nucleu important de dezvoltare în regiune însă acesta poate deveni unul, datorită poziției geografice bune pe care o are (în apropierea orașelor: Fravin, Vatra Dornei, Câmpulung Moldovenesc, Gura Humorului);

- Există legături de comunicație bine dezvoltate, rețeaua de drumuri, în curs de modernizare și reabilitare. Printre drumurile de legătură importante se numără: DN17B Vatra Dornei-Broșteni-Poiana Teiului Km: 0+000 (Vatra Dornei, DN17 Km: 145+412), Km: 86+689 (Poiana Teiului, DN15 Km: 243+350) - 83,268 km
- Apropierea de granița cu Ucraina
- Existența unei forțe de muncă necalificată și calificată și obișnuită cu unele tehnologii moderne din activitatea industrială, deschisă la nou și în continuă perfecționare, unui număr relativ mare de cadre medii și superioare tehnice;
- Se iau măsuri pentru creșterea spațiului destinat activităților industriale;
- În zonă se găsesc puncte de agrement, recreere și turism, datorită potențialului turistic importat al orașului, iar astfel se vor înființa noi atracții turistice și de petrecere a timpului liber.

Industria orașului Broșteni a cunoscut o perioadă de ascensiune până în anii 1997-1998 care era reprezentată în general de industria minieră, prelucrarea lemnului, industrie textilă. Dar datorită efectelor restructurării și efectele politicii economice de piață s-a ajuns ca industria miniera să fie închisă rezultând un număr mare de persoane disponibilizate. La ora actuală putem vorbi doar de industria exploatarea și prelucrării lemnului la acest nivel există peste 50 de agenți economici, există un număr de 6 brutării, 1 fabrică de prelucrare a cărnii.

Serviciile ocupa un loc bine determinat în economia zonei astfel întâlnim peste 50 de agenți economici ce se ocupa cu comerțul diversificat de produse.

Serviciile financiar bancare sunt reprezentate de următoarele institutii:

- Casa de Economii și Consemnațiuni (C.E.C.),
- Banca Română de Dezvoltare (B.R.D.)
- Cooperativa de Credit și Consum.

Serviciile de poștă sunt asigurate prin 3 unități ale Poștei Române la nivelul localității.

Telecomunicațiile: telefonie fixă prin Romtelecom, telefonie mobilă: Orange, Vodafone, Telekom ș.a.



→ PROBLEME ECONOMICE ȘI SOCIALE

- Necesitatea creării de noi locuri de muncă;
- Necesitatea creșterii atractivității orașului în vederea atragerii de investitori străini;
- Promovarea unor ramuri industriale nepoluante.

→ POTENȚIAL DE DEZVOLTARE

- Existența resurselor de subsol și sol;
- Forța de muncă cu grad înalt de calificare;
- Ramuri industriale diversificate cu piețe de desfacere naționale și internaționale;
- Poziția geografică avantajoasă, în imediata apropiere a graniței cu Ucraina și a graniței cu Republica Moldova;
- Existența unei rețele educaționale densă și diversificată (mai puțin forma de învățământ univeritar);
- Existența unui număr mare de I.M.M.-uri în foarte multe domenii de activitate;
- Rețea bancară și de servicii complexe și aflate în expansiune;
- Dezvoltarea accelerată a turismului datorată promovării intense a potențialului istoric, arhitectural și de cult al orașului, posibilitatea introducerii orașului într-un circuit turistic de nivel regional, apropierea de numeroase puncte de interes turistic;

A) Organizarea comunității și constituirea Parteneriatului Public Privat

Dezvoltarea orașului se poate realiza prin acțiuni individuale ale administrației publice, ale operatorilor economici și ale cetățenilor. Unele proiecte de investiții se pot concretiza însă mai eficient prin unirea eforturilor participanților la viața economică.

Cele trei mari categorii implicate în procesul de dezvoltare – *sectorul public*, *sectorul privat* și *societatea civilă* pot aduce beneficii pentru întreaga comunitate, prin acțiunile desfășurate de reprezentanții administrației publice locale, oameni de afaceri, personalități reprezentative pentru comunitatea locală.

Aceste grupuri pot aduce o valoare adăugată importantă, prin punerea la dispoziție pentru folosirea în cadrul parteneriatului a resurselor specifice:

- *Sectorul public*: servicii, lucrări publice, punerea la dispoziție a terenului spre achiziționare sau concesiune, asigurarea tuturor utilităților necesare desfășurării



activităților economice specifice, gospodărirea terenurilor și clădirilor, punerea la dispoziție a resurselor financiare necesare, atragerea de fonduri europene, atragere de investitori străini;

- *Sectorul privat*: capital, fonduri și resurse, crearea de noi locuri de muncă, experiență în planificarea profesională a afacerilor, inovare și creativitate, spirit întreprinzător, atitudine concurențială – care contribuie, alături de resursele publice, la implemetarea unor proiecte de interes comun;
- *Societatea civilă*: rezolvarea nevoilor și intereselor cetățenilor, credibilitate față de autorități, reprezentativitate față de cetățeni, acces la finanțare internațională.
- Activitățile promovate trebuie să fie în concordanță cu standardele europene, să asigure eficiență și eficacitate, să fie desfășurate cu tehnologii moderne, nepoluate și să existe o flexibilitate a ofertei de produse și îndeplinirea standardelor de calitate specifice, astfel încât să facă față concurenței.

B) Sprijinirea îmbunătățirii și extinderii afacerilor

Primăria orașului Broșteni este preocupată de îmbunătățirea infrastructurii de afaceri și propune o serie de măsuri și proiecte ce vor fi finanțate din Fonduri Structurale în perioada 2022-2026. Acestea urmăresc îmbunătățirea eficienței firmelor locale pentru a le dezvolta competitivitatea, pentru a-și continua și extinde activitatea, dar și un aspect important, atragerea investitorilor străini în oraș, care să-și înființeze filiale sau sucursale în Broșteni, toate acestea ducând la acumularea de venituri la bugetul local și la crearea de noi locuri de muncă pentru creșterea nivelului de trai al populației.

C) Îmbunătățirea abilității de a reține veniturile în economia locală

Captarea de venituri locale înseamnă încurajarea achiziției de bunuri și servicii locale în cadrul comunității, utilizarea creativă a resurselor:

- identificarea potențialului piețelor locale prin sondaje și analize;
- coordonarea sectorului de afaceri;
- sprijin în vederea îmbunătățirii calității produselor și serviciilor;
- crearea unei strategii de marketing comunitar și promovare a potențialului orașului;
- reabilitarea și modernizarea infrastructurii urbane și de petrecere a timpului liber.



D) Atragerea de finanțări de la structurile regionale, naționale și internaționale

Atragerea de finanțări din Fondurile Structurale, prin alte programe comunitare și naționale poate fi pusă în practică prin următoarele strategii:

- identificarea programelor și proiectelor locale care îndeplinesc criteriile de eligibilitate ale instituțiilor finanțatoare;
- identificarea surselor de finanțare existente (buget local, parteneriat public-privat, credite, alte surse);
- crearea de parteneriate locale, regionale și internaționale, în vederea promovării unor proiecte;
- obținerea de finanțări guvernamentale în vederea extinderii infrastructurii.



1.2. Calitatea factorilor de mediu

Monitorizarea integrată a factorilor de mediu urmărește îmbunătățirea mediului înconjurător, în vederea creării condițiilor naturale pentru o dezvoltare socio-economică durabilă și pentru îmbunătățirea permanentă a calității vieții.

În domeniul activității de monitorizare integrată a factorilor de mediu, Agenția pentru Protecția Mediului are rolul de a urmări calitatea factorilor de mediu în județ, în ceea ce privește calitatea atmosferei și a precipitațiilor, a solurilor și vegetației, a zonelor contaminate, a apelor subterane, radioactivitatea în aer, apă de suprafață, foraje și precipitații, sol și vegetație și nivelul de zgomot.

Controlul calității aerului este conceptul ce definește procesul de observare și măsurare cantitativă, calitativă și repetitivă a concentrației unuia sau mai multor constituenți din aer. Datele obținute din rețeaua de supraveghere și sistemul de control permit identificarea zonelor poluate și luarea rapidă a măsurilor strategice și tactice de combatere a poluării și de prevenire a accentuării acesteia.

Dintre ramurile economice, cu emisii de substanțe poluante în județ se fac remarcate: transporturile, industria exploatarei și prelucrării lemnului, industria alimentară.

Rețeaua de supraveghere a calității aerului este astfel aleasă încât să urmărească efectul cumulat al industriei, traficului, a încălzirii spațiilor de locuit și comerciale.

1.2.1. Raport privind inventarul de emisii în județul Suceava

Industrializarea, urbanizarea, valorificarea intensivă a resurselor naturale din zonele intens populate reprezintă elemente care, cumulate, pot conduce, pe termen scurt, mediu sau lung, la modificări cantitative și calitative importante ale factorilor de mediu, care determină, la rândul lor, degradarea condițiilor de viață și chiar la consecințe negative asupra stării de confort și sănătate umană.

Calitatea apei potabile furnizate prin sisteme publice este reglementată prin Legea 458/2002 privind calitatea apei potabile, care transpune Directiva 98/83/CEE – Calitatea apei destinate consumului uman, modificată și completată de Legea 311/2004. Anterior aceasta era evaluată conform STAS 1342/1991 - Apa potabilă.

Având în vedere costurile ridicate ale investițiilor necesare în domeniul implementării directivei UE privind calitatea apei potabile destinate consumului uman, România a solicitat și a obținut perioade de tranziție pentru conformarea cu cerințele directivei privind calitatea apei destinate consumului uman. Acestea sunt diferențiate în raport de mărimea localităților și indicatorii de calitate, un prim termen fiind 31.12.2015, iar al doilea 31.12.2020.

Supravegherea calității apei potabile, inspecția și autorizarea sanitară a sistemelor publice și individuale de alimentare cu apă potabilă se realizează la nivelul județului de către Autoritatea de Sănătate Publică Suceava.



Surse de poluare	Domeniu de activitate	Emisar	Volum de ape uzate evacuate (mil.m ³)	Poluanți specifici	Grad de epurare -%-
Primăria Broșteni	Captare, tratare și distribuția apei	r. Bistrița	0,189	Suspensii, CBO ₅ , CCOCr, NH ₄ ⁻ , NO ₂ ⁻ , NO ₃ ⁻ subst. extractibile, detergenți, Rez. filtrat	45

Surse majore de poluare și grad de epurare în anul 2007

Din datele furnizate de D.A.D.R. Suceava în 2007 au avut următoarele rezultate:

Aciditate puternică și moderată Se întâlnește răspândită pe aproximativ 247.456 ha, în toate zonele județului. Se remarcă zona montană, cu teritorii ce au peste 80-90 % din suprafața afectată de acidifiere (Câmpulung Moldovenesc, Vatra Dornei, Gura Humorului, Breaza, Brodina, Brosteni, Carlibaba, Dorna Arini, Frumosu, Izvoarele Sucevei, Iacobenii, Moldovita, Ostra, Panaci, Pojorata, etc), dar si in zonele piemontane (Solca, Baia, Horodnic, Vicovu de Jos, Vadu Moldovei) ca si in cele de podis (Ciprian Porumbescu, Preutesti, Radaseni, etc.). Cea mai eficienta metoda de combatere este aplicarea de amendamente precedate de efectuarea unor studii agrochimice care sa fundamenteze aplicarea lor.

Programe întreprinse pentru reconstrucția/remedierea ecologică a terenurilor degradate și pentru ameliorarea stării de calitate a solurilor

	Anul	Zona contaminată	Suprafață (ha)	Program de remediere/reconstrucție ecologică	Surse de finanțare
Suceava	2015	Perimetrul Pr. Ursului - Isipoaia Broșteni	26,798	reprofilare taluze, nivelarea platformelor haldelor, șanțuri de gardă pentru colectarea apelor pluviale de pe versanți, lucrări de ecologizare (gărdulețe de coastă, plantări de puieti, nivelări și înierbări), închidere	Banca Mondiala



				lucrări de legătură cu suprafața, demolăr	
		Perimetrul Puzdra Broșteni	5,425	reprofilare taluze, nivelarea platformelor haldelor, șanțuri de gardă pentru colectarea apelor pluviale de pe versanți, lucrări de ecologizare (gărdulețe de coastă, plantări de puieți, nivelări și înierbări), închidere lucrări de legătură cu suprafața, demolari	Buget national
		Perimetrul Pr Cainelui Broșteni	15,8	reprofilare taluze, nivelarea platformelor haldelor, șanțuri de gardă pentru colectarea apelor pluviale de pe versanți, lucrări de ecologizare (gărdulețe de coastă, plantări de puieți, nivelări și înierbări), închidere lucrări de legătură cu suprafața,	Banca mondiala
	2017	Sunt în derulare lucrări de reabilitare ecologică la perimetrul minier Holdița – Pârâul Casei (situl se află în intravilan) din orașul Broșteni și lucrări de refacere la halda de steril ecologizată în anul 2001 de la perimetru minier Crucea Adâncime din comuna Crucea			



Localitățile urbane sunt mari consumatoare de resurse naturale și generatoare de emisii poluante și de deșeuri în mediu, exercitând o continuă presiune asupra mediului.

Ca atare, activitățile economico-sociale trebuie controlate și reglementate de așa manieră încât să se reducă la minim impactul acestora asupra calității mediului și a sănătății umane.

În structura serviciilor și utilităților publice sunt incluse componente ca:

- Alimentarea cu energie electrică și gaze naturale;
- Producția și distribuția apei potabile;
- Canalizarea și epurarea apelor uzate și meteorice;
- Producția și distribuția energiei termice pentru încălzire și apă caldă;
- Salubritatea și gestiunea deșeurilor urbane;
- Întreținerea străzilor, spațiilor verzi și obiectivelor din domeniul public;
- Transportul public local;
- Administrarea, întreținerea și repararea fondului locativ de stat.

Toate acestea alcătuiesc un tablou complex, important în aprecierea stadiului de dezvoltare a localităților, care concură la atingerea unui anumit nivel de trai al locuitorilor acestora. Calitatea vieții este și trebuie să fie o componentă esențială în politicile de dezvoltare socio-economică locale, regionale și naționale. În acest sens, extinderea și creșterea calității serviciilor publice la nivelul tuturor localităților, atât urbane cât și rurale, trebuie să reprezinte un obiectiv major pentru factorii de decizie la nivel local, care trebuie să gestioneze în mod adecvat și echilibrat resursele locale limitate, încât să obțină maxim de rezultate cu minim de resurse. Totodată însă, creșterea nivelului de educație, a gradului de civilizație a populației reprezintă căi necostisitoare, dar extrem de eficiente, de păstrare a unui mediu ambiental corespunzător, de utilizare rațională a resurselor comunităților și de menținere în bună stare a infrastructurii publice existente.

În domeniul amenajării teritoriului și urbanismului, în scopul creșterii calității vieții la nivelul județului Suceava, principalele lucrări de investiții realizate în ultimii ani au vizat în principal domenii ca: - reabilitarea, modernizarea și extinderea rețelelor de alimentare cu apă și canalizare; - extinderea rețelelor de gaze naturale; - întreținerea și modernizarea drumurilor și podurilor; - reabilitarea rețelelor de termoficare; - executarea de locuințe sociale.

În prezent județul Suceava are următoarea organizare administrativ - teritorială:

- 5 municipii: Suceava, Fălticeni, Rădăuți, Câmpulung-Moldovenesc, Vatra-Dornei;
- 11 orașe: Gura Humorului, Siret, Solca, Broșteni, Cajvana, Dolhasca, Frasin, Liteni, Milișăuți, Salcea și Vicovu de Sus;
- 98 comune
- 379 sate.



Odată cu dezvoltarea zonelor de locuințe în localitățile urbane s-au prevăzut și utilitățile sociale necesare: comerț, servicii, școli, cultură etc., conforme cerințelor din perioadele respective. În general, se pot face următoarele aprecieri cu privire la aspectele legate de evoluția zonelor comerciale după anul 1989 în localitățile urbane din județ: -

Tendința din primii ani de concentrare a activităților de comerț în zona piețelor agroalimentare, care a condus la solicitări excesive ale acestor zone, cu implicații în salubritatea, igiena și estetica zonei. - Desfășurarea în primii ani din deceniul trecut a activităților comerciale în principal în amplasamente mai mult sau mai puțin improvizate (apartamente din blocuri de locuințe, chioșcuri rudimentare, curți proprietate privată), situate în zone rezidențiale și centrale ale localităților urbane, magazine mici care ulterior fie au evoluat sub aspect calitativ și estetic, fie au dispărut, dar în mai mică măsură. Acestea erau în mare măsură responsabile de diferite disconforturi produse populației din zonă, începând de la zgomotul datorat aprovizionării și servirii acestora și până la gestionarea necorespunzătoare a deșeurilor produse, în principal din ambalaje. - Treptat, s-au dezvoltat o serie de centre comerciale corespunzător amenajate, care asigură atât eliminarea corespunzătoare, controlată a deșeurilor rezultate din astfel de activități, cât și o creștere a calității servirii populației prin aceste tipuri de activități.

Activitățile comerciale se desfășoară încă preponderent în zonele rezidențiale și centrale ale localităților urbane, în spații comerciale mici și mijlocii, mai mult sau mai puțin fericit integrate în ansamblul arhitectonic și estetica zonelor respective.

Oraș	Suprafața totală spații verzi (ha)	Suprafața spațiu verde mp/locuitor
Broșteni	2	3,06

Situația spațiilor verzi în localitatea Broșteni

În prezent, în orașul Broșteni nu există probleme din punct de vedere al poluării atmosferei:

- **calitatea aerului** - caracterul de munte al localității cu majoritatea suprafeței teritoriului împădurită cu păduri de rășinoase care generează o cantitate importantă de ozon ceea ce îi conferă un avantaj în plus pentru atractivitate pentru turiști.
- **surse de poluare** - nu sunt identificate surse majore de poluare s-ar pune poate problema coșurilor de fum ale locuințelor din zonă sau a altor surse care uneori nu există
- **calitatea apei** - corespunde în mare măsura standardelor, astfel există o stație de epurare a apelor menajere la Lungeni, dar privind obiectivele de dezvoltare se impune reabilitarea sistemului rețelei de alimentare cu apă și a rețelei de canalizare, proiecte care au fost demarate și sunt în lucru.



1.2.2. Zgomotul

Zgomotul definit de fizicieni este o suprapunere dezordonată de sunete cu frecvențe și intensități diferite. Se știe că și o melodie este formată tot dintr-o succesiune de sunete, caracterizate prin intensitate și frecvență determinată. Ceea ce deosebește zgomotul de melodie este tocmai modul dezordonat în care se succed sau se suprapun sunetele care îl compun. O melodie poate deveni zgomot dacă surprinde organismul într-un moment nedorit, în timpul somnului, al odihnei sau al activității intelectuale. De aceea, din punct de vedere medical, se consideră zgomot orice sunet care devine supărător organismului.

Sunetul poate fi definit ca fiind orice variație a presiunii (în aer, apă, etc) care poate fi detectată de către urechea umană iar zgomotul este sunetul puternic, neordonat. Unitatea de măsură a intensității sunetelor este decibelul (dB). Limita superioară a sunetului este 80 dB. Sunetele de 130 dB provoacă senzația de durere, iar de 150 dB sunt insuportabile (în secolele trecute exista termenul de moarte sub clopot).

Din punct de vedere fizic, zgomotul a fost definit ca un sunet complex, aperiodic sau cu periodicitate redusă. S-a afirmat la un moment dat că disonanța și zgomotul sunt sinonime. Deși disonanța mărește posibilitatea unui sunet de a deveni zgomot, s-a dovedit că această apreciere variază în funcție de tipul de cultură. La noi în țară, sub noțiunea de zgomot este cuprins orice "fenomen acustic care produce o senzație auditivă considerată ca supărătoare sau dezagreabilă".

În zona Broșteni este caracteristică poluarea sonoră tipică mediului urban, cea mai importantă sursă fiind traficul rutier, în special în timpul zilei. Valorile înregistrate pentru nivelul de zgomot echivalent s-au situat, în general, sub nivelul de zgomot admisibil, exceptând străzile de deservire și de legătură (**>65 dB**). Unele surse industriale, în special în zona gaterelor, situate în oraș, generează stări de disconfort fonic din pricina autoturismelor de mare tonaj care transportă marfă și a utilajelor.

Zgomotul constituie unul dintre factorii perturbatori ai mediului, care influențează ambianța în care se desfășoară activitatea și viața omului. Este produs din surse naturale, dar mai ales antropice: mijloace de transport, utilaje, oameni etc.

Determinările de zgomot în diverse puncte din oraș (străzi, școli, parcuri, piețe, parcuri auto, spații comerciale, autogară, zona feroviară, incinte industriale etc.) evidențiază expuneri deosebite ale populației la zgomot, în special în timpul zilei, generat în special de traficul pe drumul european care străbate orașul.

Amplasarea punctelor de măsurare au fost realizate în concordanță cu cerințele STAS 6161/3 – 1982 (*Determinarea nivelului de zgomot în localitățile urbane. Metode de determinare*) și STAS 10009 / 1988 (*Acustica urbană. Limite admisibile ale nivelului de zgomot*).

Alte surse de zgomot în oraș sunt șantierele care în funcție de natura lor și de utilajele folosite pot crea disconfort fonic pe perioade variate de timp.



Valorile medii de nivel de zgomot înregistrate (L echivalent), pe categorii de măsurători, au fost după cum urmează:

1. la limita zonelor funcționale – 51,40 dB
2. interiorul zonelor funcționale – 53,3 dB
3. la bordura căilor rutiere – 61,26 dB

Parlamentul European și Consiliul au adoptat Directiva 2002/49/EC în 29 Iunie 2002 a carei principală sarcină este aceea de a crea o bază comună pentru administrarea urbană a zgomotului ambiental.

Recomandări privind reducerea poluării atmosferice

- Diminuarea emisiilor specifice de poluare atmosferică din surse punctiforme prin implementarea unor acțiuni specifice ale agenților economici;
- Reducerea impactului emisiilor din trafic asupra calității atmosferei prin construirea de trasee ocolitoare pentru autovehiculele de mare tonaj;
- Aplicarea măsurilor de reducere a emisiilor de poluanți;
- Diminuarea emisiilor de poluanți provenite din gazele de eșapament prin limitarea în trafic a prezenței autovehiculelor cu randamente necorespunzătoare de combustie;
- Intensificarea acțiunilor de control în trafic a emisiilor la eșapament;
- Fluidizarea traficului rutier prin construirea drumului de centură a orașului;
- Actualizarea hărții nivelului de zgomot a orașului;
- Crearea unei perdele de protecție de-a lungul căilor de transport și întreținerea spațiilor verzi existente;
- Extinderea spațiilor verzi din oraș.

1.2.3. Managementul deșeurilor

Deșeu - orice substanță sau orice obiect din categoriile stabilite de legislația specifică privind regimul deșeurilor, pe care deținătorul îl aruncă, are intenția sau are obligația de a-l arunca.

Deșeuri periculoase - deșeurile încadrate generic, conform legislației specifice privind regimul deșeurilor, în aceste tipuri sau categorii de deșeuri și care au cel puțin un constituent sau o proprietate care face ca acestea să fie periculoase.

Deșeuri menajere – deșeuri provenite din activități casnice sau asimilabile cu acestea și care pot fi preluate cu sistemele de precollectare curente din localități.

Deșeuri asimilabile cu deșeuri menajere – deșeuri provenite din industrie, din comerț, din sectorul public sau administrativ, care prezintă compoziție și proprietăți similare cu deșeurile menajere și care sunt colectate, transportate, prelucrate și depozitate împreună cu acestea.



Gestionare – colectarea, transportul, valorificarea și eliminarea deșeurilor, inclusiv supravegherea zonelor de depozitare după închiderea acestora.

Colectare – strângerea, sortarea și/sau regruparea (depozitarea temporară a deșeurilor) în vederea transportului lor.

Reciclare – operațiunea de reprelucrare într-un proces de producție a deșeurilor pentru scopul original sau pentru alte scopuri

Valorificare – orice operațiune menționată în Anexa II B a Legii nr. 426 / 2001 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 78/2000 privind regimul deșeurilor - efectuată asupra unui deșeu prin procedee industriale în vederea transformării sale într-o materie primă secundară sau sursă de energie.

Tratare – totalitatea proceselor fizice, chimice și biologice care schimbă caracteristicile deșeurilor, în scopul reducerii volumului și a caracterului periculos al acestora, facilitând manipularea sau valorificarea acestora.

Reutilizare – orice operațiune prin care ambalajul care a fost conceput și proiectat pentru a realiza în cadrul ciclului sau de viață un număr minim de parcursuri sau rotații este reumplut sau reutilizat pentru același scop pentru care a fost conceput.

Deșeurile și asimilabile reprezintă totalitatea deșeurilor generate în mediul urban și în mediul rural din gospodării, instituții, unități comerciale și prestatoare de servicii (deșeurii menajere), deșeurii stradale colectate din spații publice, străzi, parcuri, spații verzi, deșeurii din construcții și demolări, nămoluri de la epurarea apelor orașenești.

Deșeurile reprezintă una din cele mai acute probleme legate de protecția mediului, din cauza cantităților mari generate și depozitarii necontrolate a acestora.

Pe raza localității este estimat un număr de 50 agenți economici cu activitate în prelucrarea primară a lemnului, volumul anual de deșeurii generat fiind estimat la 1.500 mc. Până nu demult depozitarea se realiza prin depozitare directă, fenomen regăsit în special pe malurile cursurilor de apă. Depozitarea necontrolată conducea la poluarea apelor de suprafață însă această problemă a început să fie ameliorată o dată cu deschiderea, în orașul Vatra Dornei, a unei centrale termice pe rumeguș iar agenții din zona localității au posibilitatea de a transporta deșeurile la această centrală.

Deșeurile din oraș se transportă de către firma SC DIASIL SRL cu sediu în Suceava. Încă din 1996 firma are ca obiect principal de activitate salubritatea localităților. În prezent firma își desfășoară activitatea în 6 puncte de lucru, cu aproximativ 80 de angajați, 2 dintre acestea având ca obiect de activitate comerțul, iar în celelalte 4 desfășurându-se activități de sortare, manipulare, tratare, reciclare și eliminare de deșeurii. Societatea beneficiază de o stație de sortare deșeurii automatizată, echipată la nivel european, situată la periferia orașului Gura Humorului.



Foto: Coșuri de gunoi în incinta Primăriei Broșteni



Foto: Pubele de gunoi, în orș. Broșteni



1.2.4. Poluarea cauzată de traficul rutier

Activitatea omului, orientată spre valorificarea resurselor naturale, a afectat întotdeauna starea factorilor de mediu. În trecut, intervenția omului în modificarea condițiilor de mediu era redusă și nu lasă urme datorită capacității de regenerare a naturii. În ultimii ani, dezvoltarea explozivă a tuturor activităților umane, intervenția omului a depășit pragurile limită de regenerare a naturii, ducând la poluarea, chiar degradarea ireversibilă, a factorilor de mediu și punând în pericol însăși viața și umanitatea.

O sursă importantă de poluare a aerului o constituie mijloacele de transport. Cea mai mare pondere de gaze ce poluează aerul provine de la autovehicule, datorită în primul rând numărului foarte mare al acestora. Cum majoritatea autovehiculelor sunt concentrate în zona urbană se poate înțelege rolul lor deosebit de important în poluarea orașului. Indiferent de tipul motorului autovehiculele poluează aerul cu oxizi de carbon și de azot, hidrocarburi neare, oxizi de sulf, aldehide, plumb, azbest, funingine etc.

În ultimii 30 de ani s-au intensificat preocupările privind îmbunătățirea calității aerului prin diminuarea poluării produse de motoarele autovehiculelor. În prezent vehiculele poluează de 8-10 ori mai puțin decât cele care au existat în circulație acum 30 de ani. Acest lucru s-a realizat optimizarea procedeului de ardere și prin utilizarea dispozitivelor antipoluante.

Poluarea aerului realizată de autovehicule prezintă două mari particularități: în primul rând eliminarea se face foarte aproape de sol, fapt care duce la realizarea unor concentrații ridicate la înălțimi foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mică și mare capacitate de difuziune în atmosferă. În al doilea rând emisiile se fac pe întreaga suprafață a localității, diferențele de concentrații depinzând de intensitatea traficului și posibilitățile de ventilație a străzii. Ca substanțe care realizează poluarea aerului, formate dintr-un număr foarte mare (sute) de substanțe, pe primul loc se situează gazele de eșapament. Volumul, natura, și concentrația poluanților emiși depind de tipul de autovehicul, de natura combustibilului și de condițiile tehnice de funcționare. Dintre aceste substanțe poluante amintim particulele în suspensie, dioxidul de sulf, plumbul, hidrocarburile poliaromatice, compusii organici volatili (benzenul), azbestul, metanul și altele.

Cea mai importantă sursă de CO_2 din poluarea generală a atmosferei (60%) este produsă de gazele de eșapament. S-a estimat că 80% din cantitatea de CO_2 este produsă în primele 2 minute de funcționare a motorului și reprezintă 11% din totalul gazelor de eșapament.

Poluarea cu dioxid de carbon produsă de aceste mijloace de transport este îngrijorătoare, iar poluarea fonică afectează zonele de locuințe din jur.



Recomandări privind reducerea riscurilor de poluare cauzate de traficul rutier

- Diminuarea emisiilor de poluanți provenite din gazele de eșapament prin limitarea în trafic a prezenței autovehiculelor cu randamente necorespunzătoare de combustie;
- Intensificarea acțiunilor de control în trafic a emisiilor la eșapament;
- Fluidizarea traficului rutier prin constrirea drumului de centură a orașului;
- Întocmirea hărții nivelului de zgomot al orașului;
- Creerea unor spații verzi și întreținerea spațiilor verzi existente;

1.3. Infrastructura de transport

La nivelul orașului Broșteni întâlnim ca principală cale de acces rutieră DN 17B care traversează localitatea și face legătura cu orașele: Vatra Dornei ce se află la 52 km, Piatra-Neamț, Bicăz și Tg. Neamț. Situată la lungul drumului național DN 17 B și drumurile județene care pornesc sau străbat teritoriul orașului, asigură un **grad ridicat de accesibilitate** atât la nivel județean cât și la nivel național

Însă legătura cea mai apropiată cu reședința de județ municipiul Suceava ce se află la 100 km se face pe valea pârâului Puzdra, peste vârful Puzdra, pe DJ 177A care asigură accesul și spre alte localități importante ale județului cum ar fi orașele Gura-Humorului, Frasin și Câmpulung Moldovenesc.

O altă cale de acces care oferă o priveliște deosebită a călătorului o reprezintă D.J.174 care străbate valea pârâului Neagra și asigură legătura cu satul Dârmoxa ce se află la 21 de km de orașul Broșteni cât și cu comuna Panaci pe valea pârâului Negrișoara până la Vatra Dornei.

Localitatea mai dispune și de drumurile comunale D.C.77 Cotârgași care recent a fost modernizat prin programul S.A.P.A.R.D. finanțat de Uniunea Europeană și D.C. 78 Frasin.

Stația CFR cea mai apropiată se află la Vatra Dornei la 52 Km.

Aeroportul cel mai apropiat se află la Suceava, la 100 km.

Orașul Broșteni este una din localitățile mari ale județului atât ca suprafață (13,5 km²), cât și ca număr de locuitori având în componența sa localitățile:

Localități componente	Populația totală	Număr gospodării
Broșteni	3406	1217
Cotârgași	1289	405
Frasin	195	146
Pietroasa	409	41
Holda	538	283
Holdița	842	173
Dârmoxa	115	69



Distanța dintre orașul Broșteni și principalele orașe apropiate acestuia:

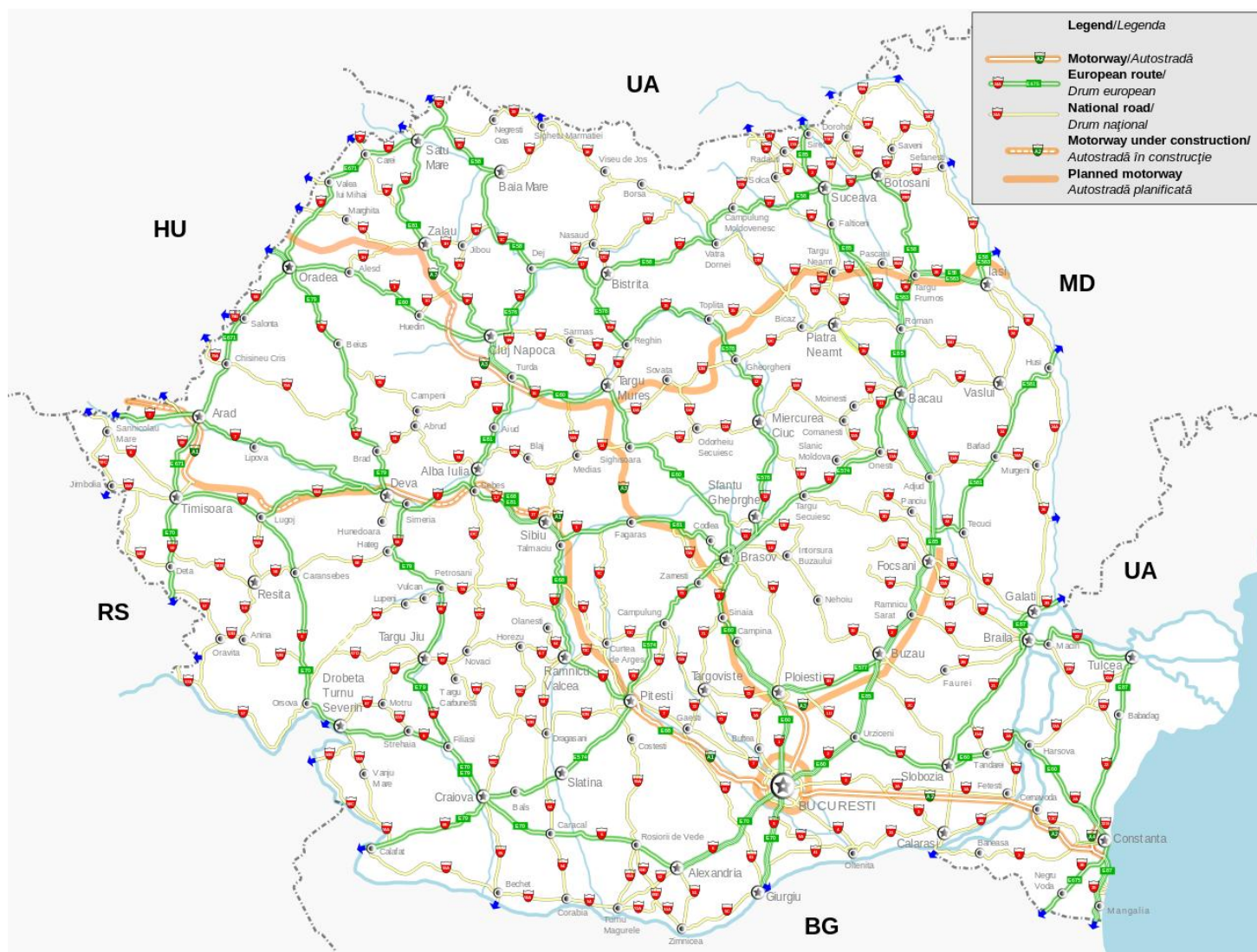
	Broșteni	
	Km	Durață (hh:min)
Suceava	90	1h44 min
Frasin	48	59 min
Vatra Dornei	52	53 min
Gura Humorului	55	1h6min
Câmpulung Moldovenesc	72	1h24min



Poziția orașului Broșteni față de principalele orașe din județ



Prin intermediul rețelei de comunicații (rutiere), orașul Broșteni are legături spre sud cu capitala țării pe mai multe variante, două dintre acestea fiind: Roșeni DN17B –Humulești DN15C – Bacău DN 11/E574 - DN2/E85 Focșani, Râmnicu Sărat, Buzău, București (463 km, 6h 48 min) sau Roșeni DN17B –Humulești DN15C – Bacău DN 11/E574 – E85 Buzău – E577 Ploiești- A3 București (483 km, 7h 7 min) , ceea ce ii conferă deschidere către centrele economice importante ale țării. Legătura cu partea de nord a României se face pe traseele: DN17B Vatra Dornei – DN17/E58 Bistrița – DN17/E58 Dej - E576 Cluj Napoca, iar de aici sunt în continuare legături cu Baia Mare, Oradea, Arad.



Imagine: Harta rutieră a României



Distanțele rutiere relativ reduse între orașul Broșteni și țările vecine României se face atât feroviar cât și rutier și facilitează cooperarea transfrontalieră diversificată.

Traseu feroviar (mărfuri și călători):

- Vicșani (SV) - Ucraina, punctul de trecere Vadu Siret - feroviar
- Siret (SV) - Tereblecea (Porubne) (r. Adâncata) (CE)- rutier

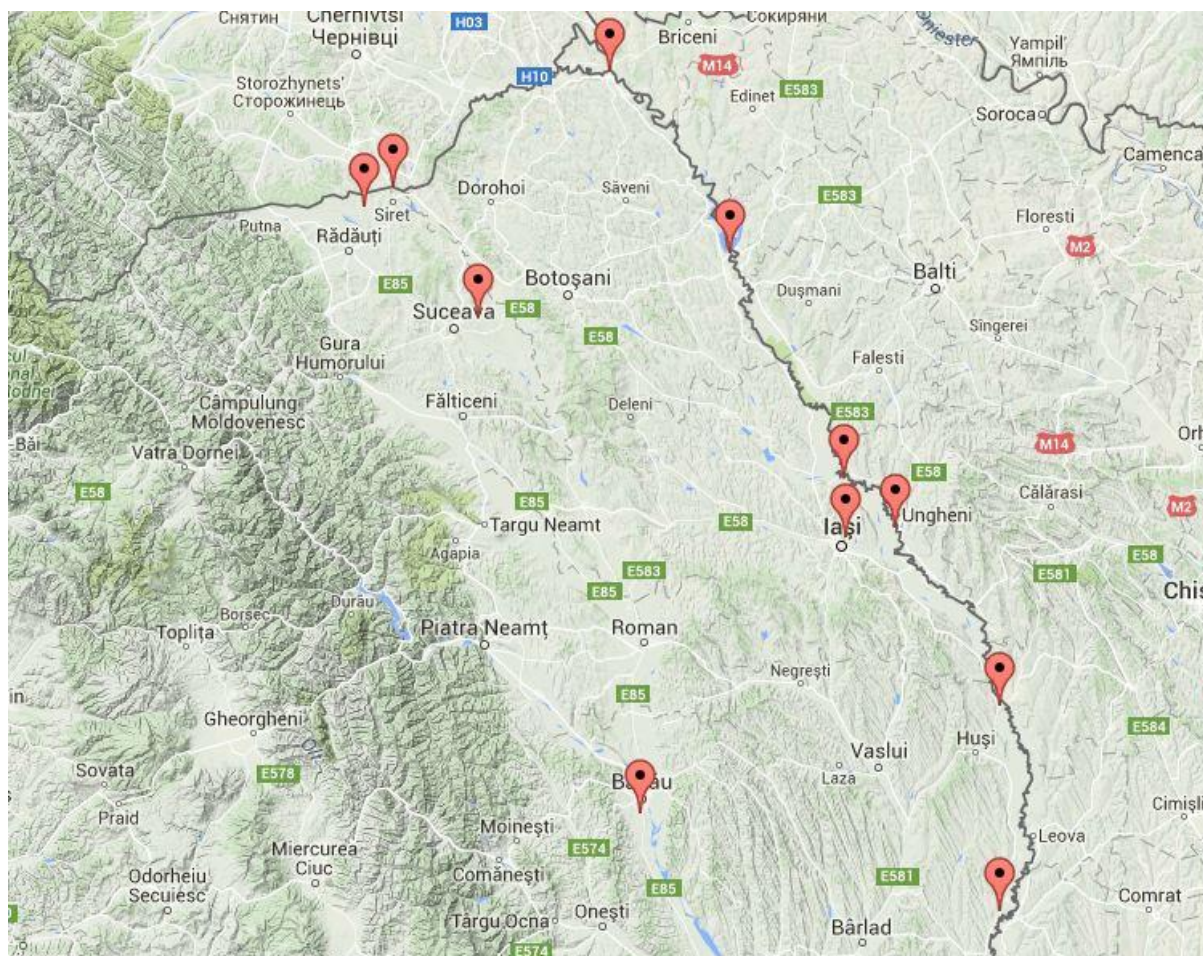
Traseu rutier:

- Stâncă (BT) - punctul de trecere Costești – rutier - Republica Moldova
- Rădăuți-Prut (BT) - Lipcani (BR) - rutier
- Ulma (SV) - Rusca (r. Putila) (CE) – rutier –Ucraina
- Vicovu de Sus (SV) - Crasna (Krasnoilsk) (r. Storojineț) (CE) – rutier – Ucraina
- Izvoarele Sucevei (SV) - Șipotele Sucevei (r. Putila) (CE) – pietonal – Ucraina
- Climăuți (SV) - Fântâna Albă (r. Adâncata) (CE) – pietonal – Ucraina
- Vășcăuți (SV) - Volcinețul Nou (r. Adâncata) (CE) – pietonal – Ucraina

Frontiera terestră între România și Ucraina este o frontieră internațională, lungă de 649,4 kilometri, care delimitează teritoriile României și Ucrainei. Ea constituie una dintre limitele estice ale Uniunii Europene de după extinderea survenită în 2007.

În prezent, ea are o lungime de 649,4 km, dintre care 273,8 km este frontieră terestră, 343,9 km frontieră fluvială și 31,7 km frontieră maritimă.

Frontiera terestră între România și Republica Moldova este o frontieră internațională, lungă de 681,3 kilometri, care delimitează teritoriile României și Republicii Moldova. Ea constituie una dintre limitele estice ale Uniunii Europene de după extinderea survenită în 2007.



Sursa: Puncte de trecere a frontierei conform <http://www.politiadefrontiera.ro/>

1.3.1. Trafic auto

În orașul Broșteni, traficul rutier se desfășoară în limite normale, fără ambuteiaje, în ciuda faptului că orașul este tranzitat de foarte multe mașini. Printre cele mai importante și mai evidente probleme ale traficului din oraș iese în evidență subdimensionarea culoarelor 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 a parcarilor existente există o corelare.

Drumurile naționale constituie rețeaua principală de căi de transport a României, asigurând legătura între principalele localități ale țării. Rețeaua de drumuri județene leagă centrele principale la nivel de județ, având rolul de a colecta și dirija către drumurile naționale traficul rutier local.

Rețeaua stradală ce străbate orașul Broșteni este distribuită în mod judicios în funcție de normativ, cât și de necesarul de căi comunicație din interiorul teritoriului administrativ.



Circulația rutieră - teritoriul orașului Broșteni este străbătut de următoarele artere rutiere:

- **DN 17 B:** străbate orașul Broșteni prin zona aflată la nord de râul Bistrița, având următorul traseu: **Vatra Dornei**– Dorna Arini– Rusca– Satu Mare– Holda– **Broșteni**– Pitroasa– Lunca– Madei – Borca– Frumosu– Dreptu– Galu– Poiana Teiului– Roseni– **racord DN15**.
- **DJ 174:** străbate valea pârâului Neagra și asigură legătura cu satul Dârmoxa ce se află la 21 de km de orașul Broșteni cât și cu comuna Panaci pe valea pârâului Negrișoara până la Vatra Dornei; are următorul traseu: racord cu DN 17 B – **Dorna Arini**– Plaiu Șarului– Șaru Dornei– Panaci– Coverca– Păltiniș– Dârmoxa– **Broșteni**.
- **DJ 177 A:** asigură accesul spre localități importante ale județului cum ar fi orașele Gura-Humorului, Frasin și Câmpulung Moldovenesc; de asemenea asigură legătura cea mai apropiată cu reședința de județ, municipiul Suceava, ce se află la 100 km; drumul urmărește valea pârâului Puzdra, trece peste vârful Puzdra și are următorul traseu: racord cu E58– Frasin– Plutonița– Stulpicani– Târnăcioara– Ostra– **Holda**– racord cu DN 17 B.
- **DC 77:** Cotârğași care recent a fost modernizat prin programul S.A.P.A.R.D. finanțat de Uniunea Europeană.
- **DC 78:** deservește localitatea Frasin.

În cadrul orașului Broșteni, conform hotărârii Consiliului Local Broșteni nr. 33 din 24 iunie 2005 s-au delimitat următoarele străzi și alei:

- Strada Bistriței
- Aleea Runcului
- Strada Ion Creangă
- Aleea Prințul Nicolae
- Strada Nicolae Nanu
- Aleea Alecu Balș
- Strada G.T.Kirileanu
- Strada Lungenil
- Aleea Minelor
- Aleea Carmen Sylva
- Aleea Pinului
- Strada Hăleasa
- Strada Braniștei
- Strada Mihai Bacescu
- Aleea Mihai Lupescu
- Aleea Ion Grintescu
- Strada Neagra
- Aleea Soldat Erou Dumitru Antal



Transporturile de călători au sporit, ca urmare a dezvoltării companiilor private de transporturi de călători. Companiile de transport asigură circulația călătorilor pe diverse trasee, transportul în comun este asigurat de rute maxi-taxi.

Principala cale de acces rutier este D.N. 17B care traversează localitatea și face legătura cu orașele: Vatra Dornei, ce se află la 52 km, Piatra-Neamț, Bicăz și Tg. Neamț.

Însă legătura cea mai apropiată cu reședința de județ municipiul Suceava ce se află la 100 km se face pe valea pârâului Puzdra, peste vârful Puzdra, pe D.J. 177A care asigură accesul și spre alte localități importante ale județului cum ar fi orașele Gura-Humorului, Frasin și Câmpulung Moldovenesc.

O altă cale de acces care oferă o priveliște deosebită a călătorului o reprezintă D.J.174 care străbate valea pârâului Neagra și asigură legătura cu satul Dârmoxa ce se află la 21 de km de orașul Broșteni cât și cu comuna Panaci pe valea pârâului Negrișoara până la Vatra Dornei.

Disfuncționalitățile identificate la nivelul circulației rutiere sunt:

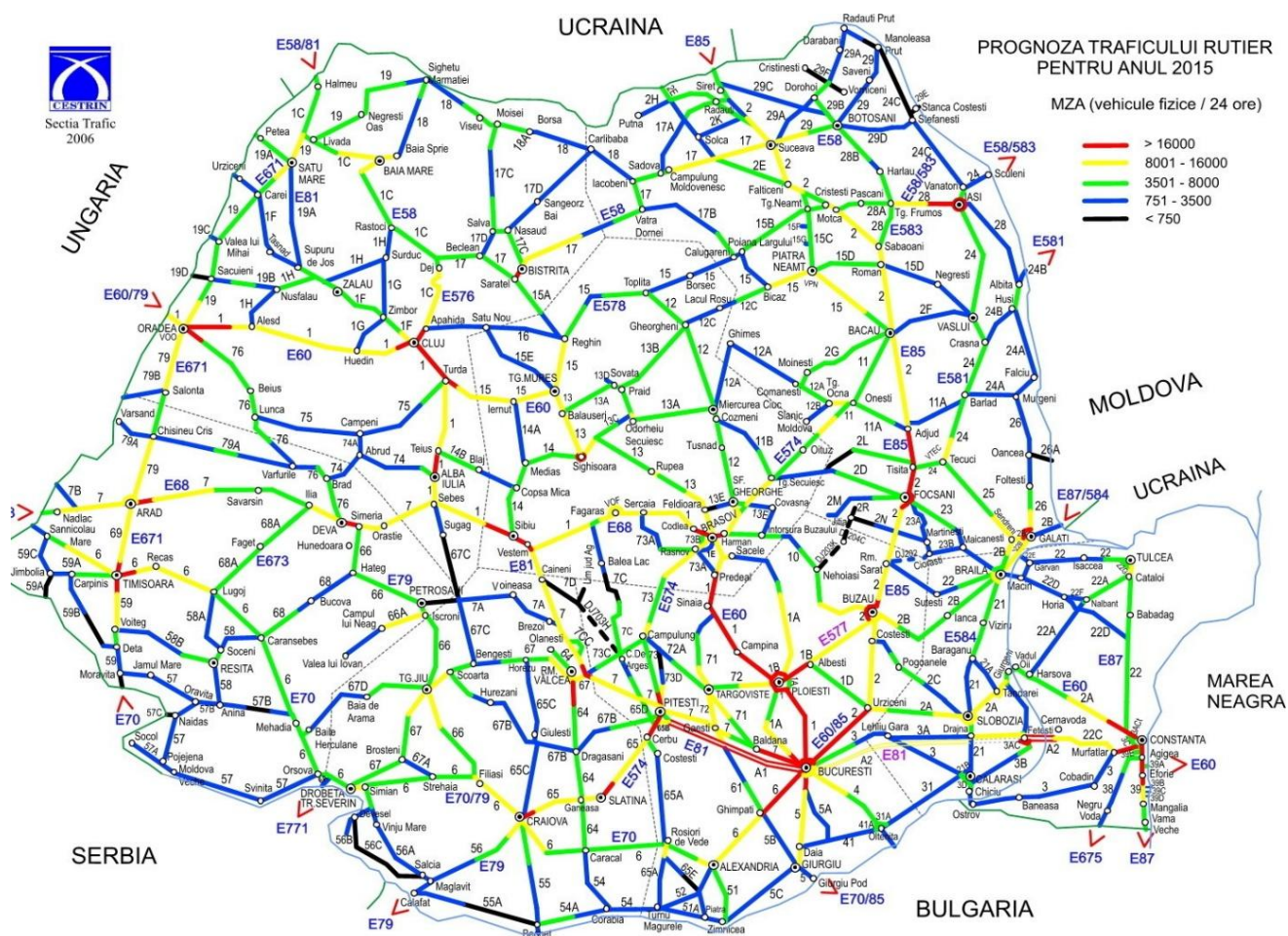
- Orașul nu dispune de o șosea de centură pentru preluarea traficului, în special a traficului greu;
- 61% din străzile orășenești nu sunt modernizate, având îmbrăcăminte de pietriș;
- Este necesară construirea de rigole de-a lungul străzilor orășenești pentru preluarea apelor meteorice și din inundații în vederea prevenirii producerii fenomenului de băltire.



Foto: Nivelul de aglomerarea strada Bistriței



Imagine satelit: aglomerare auto la intersecția strada Bistriței DN17B și DC174 - Neagra; sursa: <http://geoportal.ancpi.ro/>



Harta: prognoza traficului rutier pentru anul 2015 sursa: <http://storage0.dms.mpinteractiv.ro>



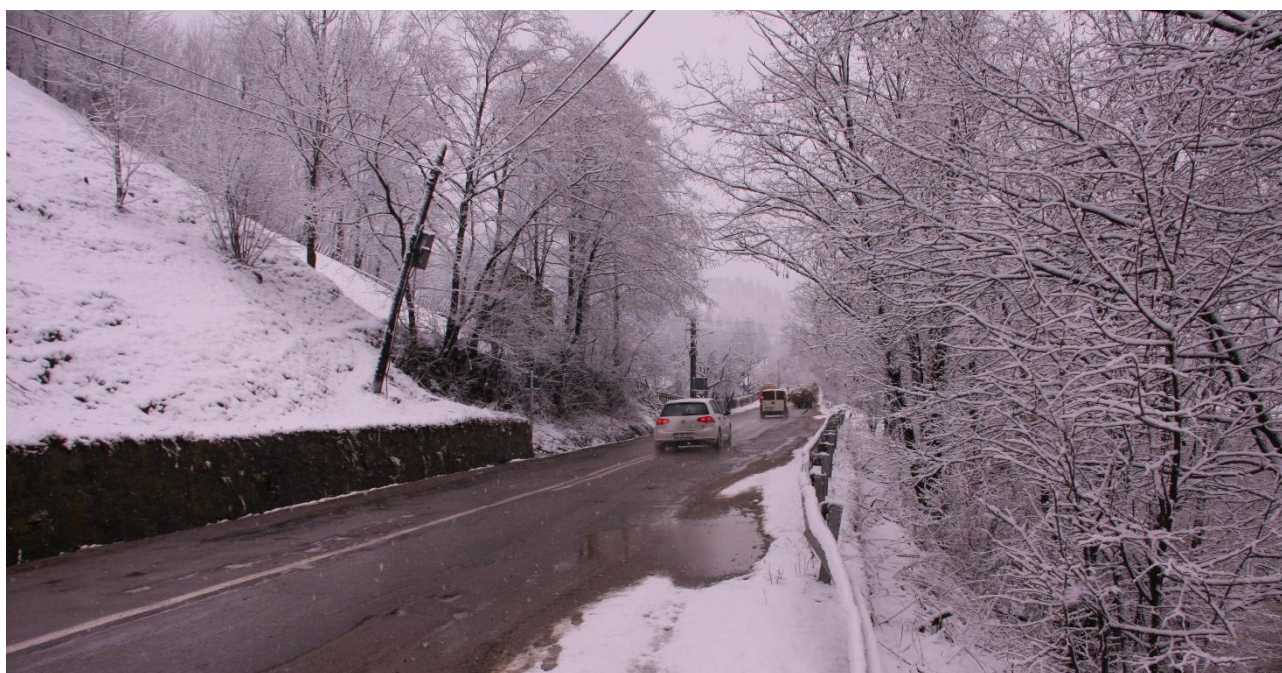


Foto: Trafic pe strada Bistriței

Se observă faptul că în zilele lucrătoare, dar și în zilele de weekend cu precădere sâmbăta până în ora 14:00, traficul rutier este foarte aglomerat în oraș și în zona centrală. Principalele străzi care suferă la acest capitol sunt: strada Bistriței, strada Nicolae Nanu, DC 174 și în perimetrul zonei centrale.

1.3.2. Trafic de mărfuri

Majoritatea străzilor enumerate mai sus, sunt tranzitate de mașini de mare tonaj care transportă lemne. Pe străzile tranzitate de acestea este imperativ nevoie să se introducă zone cu limitări de viteză mai ales în perimetrul zonei centrale. Din cauza aglomerării urbane a locuințelor de pe aceste străzi se impune o limită de viteză de 30 km/h pentru mașinile de mare tonaj și pentru autovehiculele mici, în special în preajma instituțiilor publice.



Harta: oraș Broșteni, străzile Bistriței, Neagra, Nicolae Nanu, Ion Creangă sursa: <http://geoportal.ancpi.ro/>

La nivelul zonei centrale există o multitudine de magazine, mini-market SIMOS și societăți comerciale cu producție industrială care sunt generatoare de trafic de mărfuri, după cum urmează:

SC PRODLEMMETAL SRL – exploatarea lemnului

SC RANCON METAL FOREST SRL din Broșteni – spre Neagra – exploatarea lemnului

Brutăria Sava-Cazac – produse de panificație

SC SIMOS SRL – comerț

Traficul de mărfuri astfel rezultat trebuie organizat, deoarece drumurile existente, care sunt folosite în prezent, pot fi suprasolicitate.



În ceea ce privește traficul feroviar, acesta este inexistent pe suprafața orașului Broșteni.



Hartă: Rețeaua feroviară CFR (regiunea N/E) sursa: www.google.ro





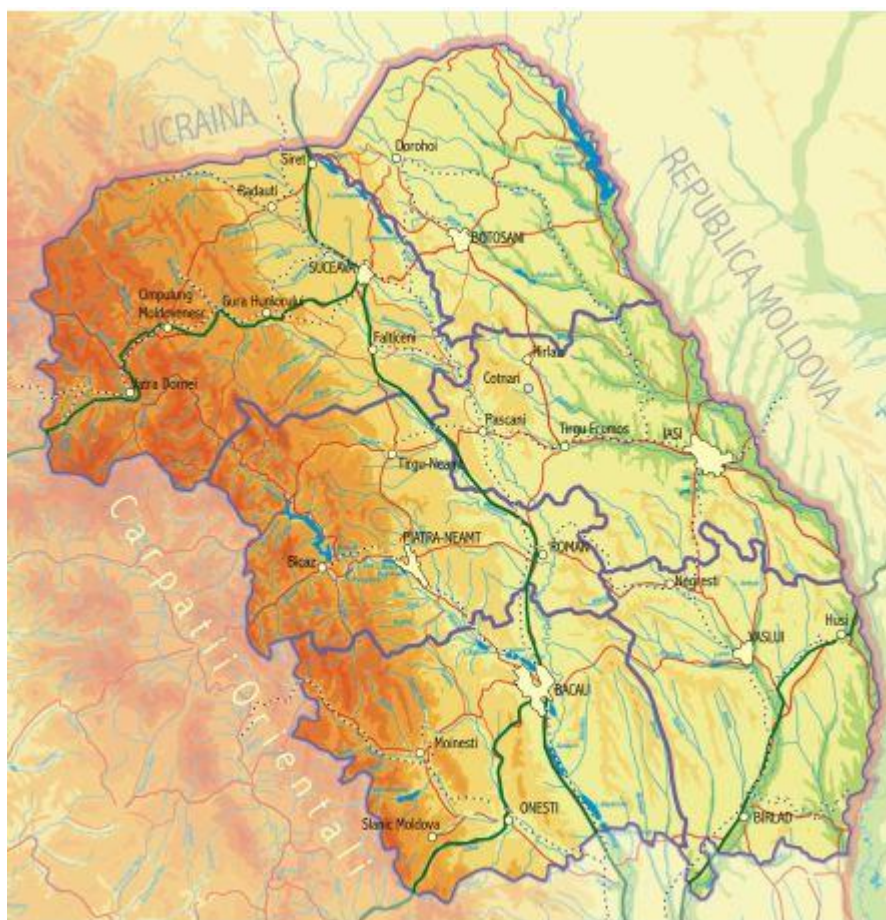
1.3.3. *Infrastructura de transport*

Între infrastructura de transport a unei regiuni și dezvoltarea sa economică există o relație biunivocă. Din cele mai vechi timpuri, regiunile cele mai prospere s-au situat fie de-a lungul căilor importante de comunicație fie la întreținerea lor. Potențialul de dezvoltare al unei regiuni este cu atât mai mare cu cât acea regiune dispune de o infrastructură de transport mai dezvoltată. Fără îndoială, infrastructura de transport se numără printre factorii cei mai importanți ai competitivității economice naționale sau regionale, alături de regimul fiscal, de infrastructura tehnologică și de cercetare sau de nivelul de pregătirea forței de muncă. Reciproca relației este de asemenea valabilă. Creșterea economică determină o creștere a nevoilor de transport chiar mai accentuată, creând o presiune suplimentară asupra infrastructurii existente. La nivel european se estimează că până în anul 2020 traficul se va dubla, impunându-se investiții în extinderea și modernizarea rețelelor trans europene de transport de cca 500 miliarde de euro în perioada 2007-2020

În mod simetric, lipsa unei infrastructuri de transport adecvate poate sufoca dezvoltarea, iar economia regională stagnează sau chiar înregistrează un regres. Accesul dificil (măsurat în timp și cost) spre arealele cu funcțiuni economice, rezidențiale sau de agrement ale unei regiuni, face ca acea regiune să fie mai puțin atractivă atât pentru mediul de afaceri cât și pentru populație. Costurile mari de transport al mărfurilor (fie că vorbim de materii prime, semifabricate sau de produse finite) și deplasarea în condiții dificile a persoanelor dintr-o anumită zonă sunt factori ce descurajează investițiile economice și conduc la precarizarea treptată a acelei zone. De aceea, reducerea izolării cauzate de factori geografici (în cazul regiunilor preponderent montane sau insulare), de factori demografici (în cazul regiunilor cu populație dispersată) sau în zonele frontaliere constituie o preocupare constantă a Uniunii Europene. Dimensiunea teritorială a politicii europene de coeziune se regăsește ca principiu director în însuși noul tratat constitutiv al Uniunii Europene, adoptat de șefii de state la Lisabona la finele anului 2007 și care a intrat în vigoare la 1 decembrie 2009.

Pe de altă parte, construirea și întreținerea infrastructurii de transport sunt activități cu un puternic efect multiplicator, ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică pe orizontală. Sectorul construcțiilor, industria materialelor de construcții, industria metalurgică, industria mașinilor și utilajelor de construcții și serviciile de proiectare sunt domeniile economice care au cel mai mult de câștigat în urma investițiilor în infrastructură. De aceea creșterea investițiilor publice în infrastructură este o metodă binecunoscută, devenită deja „clasică”, de stimulare a creșterii economice. Politicile economice de tip „New Deal” au fost aplicate cu succes de guvernele mai multor state în perioadele de recesiune economică.

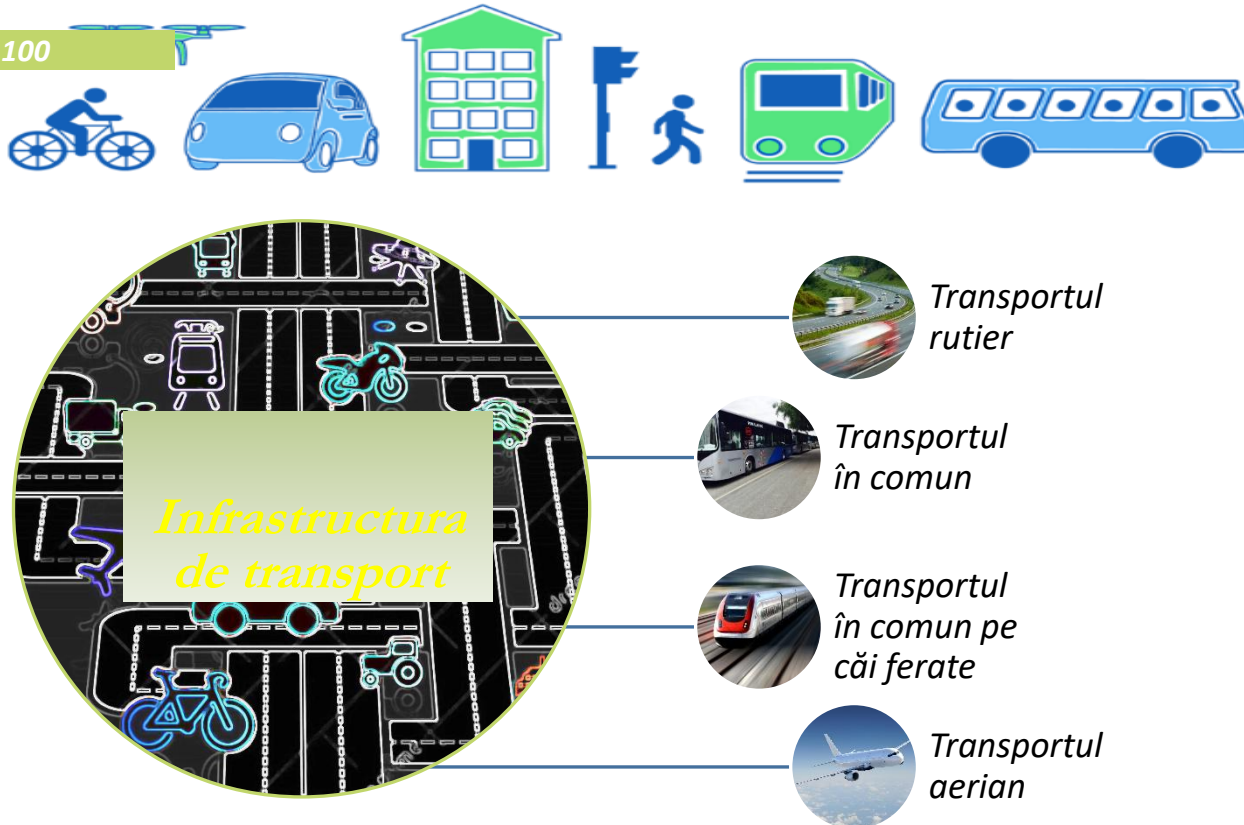
Regiunea Nord-Est, din care face parte județul Suceava și implicit orașul Broșteni, este străbătută de drumuri naționale, cele mai importante fiind DN17B care face legătura cu Vatra Dornei, Piatra Neamț, Bicăz și Târgu Neamț, DJ177A care asigură accesul spre orașele Gura-Humorului, Frasin și Câmpulung Moldovenesc.



*Harta: Rețeaua de drumuri județene și naționale în Regiunea Nord-Vest, anul 2013,
Sursa: ADR Nord-Est, date conform Ministerului Transporturilor*

O analiză în profil teritorial – regiunea Nord-Est, a infrastructurii rutiere relevă faptul că densitatea drumurilor publice este de 36,3 km/km², superioară mediei pe țară (33,5 km/km²), fiind mai ridicată în Iași, Botoșani, Vaslui și Bacău, pentru că regiunea este străbătută de o serie de coridoare europene (E85, E576, E574, E581, E583). Există însă puține drumuri publice modernizate, ponderea acestora fiind mult inferioară mediei pe țară (25,1%), județele Botoșani și Iași având o pondere de 16,4%, respectiv 17,6%. Din cauza reliefului predominant muntos și județele Neamț și Suceava se confruntă cu probleme de accesibilitate. Densitatea rețelei de cale ferată este de 44,3/1000km², regiunea fiind traversată de două din cele nouă magistrale feroviare ale țării: V (București-Suceava) și VI (București-Iași).

Regiunea Nord-Est este cea mai întinsă regiune a României, având o suprafață de 36.850 kmp (15,46% din suprafața totală a țării). Are granițe externe cu Ucraina și Republica Moldova. În componența sa sunt 6 județe: Bacău, Botoșani, Neamț, Iași, Suceava și Vaslui, unități administrativ-teritoriale și unități teritorial-statistice de nivel NUTS 3.



Schemă infrastructura de transport

Transport rutier

La nivelul județului Suceava infrastructura de transport este formată din drumuri europene, drumuri naționale, drumuri județene și drumuri comunale lipsind în totalitate o rețea de drumuri rapide și autostrăzi. Orașul Broșteni prezintă următoarele legături rutiere:

- drumul național 17B care traversează localitatea și face legătura cu orașele: Vatra Dornei ce se află la 52 km, Piatra-Neamț, Bicăz, Tg. Neamț.
- drumul județean 177A care face legătura cu municipiul Suceava
- drumul județean 174 care străbate valea pârâului Neagra și asigură legătura cu satul Dârmoxa ce se află la 21 de km de orașul Broșteni cât și cu comuna Panaci pe valea pârâului Negrișoara până la Vatra Dornei
- drumul comunal 77 Cotârğași și drumul comunal 78 Frasin.

Transport în comun

Transportul public în comun nu există în orașul Broșteni. Mijloacele de transport existente sunt a unor companii private de transport persoane, cu sediul în Iași, Suceava ș.a. Autobuzele străbat zilnic traseele între localitățile județului și între județe. În orașul Broșteni nu există spații special amenajate pentru transportul de persoane, deși ar fi nevoie. Oamenii ies pe marginea drumului, de unde sunt preluați haotic de autobuzele sau microbuzele care tranzitează orașul.

Elevii au la dispoziție 3 microbuze școlare care îi transportă din localitățile aparținătoare la școlile unde învață, potrivit vârstei. Infrastructura educațională este împărțită astfel: Liceul Tehnologic Nicolae Nanu din Broșteni, Școala Generală cu clasele I-VII din Cotârğași și Școala Ion Teodorescu cu clasele I-IV din Cotârğași.



Foto: Microbuz școlar Broșteni

Transportul în comun pe căi ferate

Transportul în comun pe căi ferate nu există în oraș, cea mai aproape stație CFR este în orașul Vatra Dornei.

Transportul aerian

Regiunea Nord-Est dispune de acces aerian prin intermediul celor trei aeroporturi internaționale care funcționează în județele Bacău, Iași și Suceava:

- Municipiul Iași – Aeroportul Internațional Iași;
- Municipiul Bacău – Aeroportul Internațional "George Enescu";
- Orașul Salcea - Aeroportul Internațional "Ștefan cel Mare".

Cele trei aeroporturi internaționale din Regiunea NordEst asigură legături directe cu destinații din țară și din străinătate: Italia, Spania, Franța, Marea Britanie, Grecia, Turcia, Belgia și Germania. P

e aeroporturile din Iași și Suceava se operează curse directe spre București, iar din Iași și Bacău se ajunge direct la Timișoara. Prin intermediul acestor două noduri aeriene, pasagerii din Regiunea Nord est au acces la zboruri spre celelalte aeroporturi din România și spre o multitudine de destinații de pe glob.



Județele regiunii în care nu funcționează niciun aeroport au acces destul de facil la serviciile aeriene ale aeroporturilor Iași, Suceava și Bacău. Distanța dintre municipiile – reședință ale județelor în discuție și cel mai apropiat aeroport este mai mică de 80 km: Piatra-Neamț – Aeroportul Bacău: 65 km; Vaslui – aeroportul Iași: 73 km; Botoșani – aeroportul Suceava: 35 km. Toate cele trei aeroporturi internaționale din Regiunea Nord-Est se află în curs de dezvoltare, în diverse faze de implementare a proiectelor. Dezvoltarea aeroportului internațional din Bacău este subiectul unui parteneriat public-privat parafat în anul 2009.

Cel mai important aeroport al regiunii, Aeroportul Internațional G. Enescu Bacău, își menține poziția: locul I în Moldova, înaintea aeroportului din Iași, și locul V la nivel național, după București, Cluj, Timișoara și Tg. Mureș. Fiind aeroport internațional, operatorii aerieni au dreptul să efectueze zboruri externe directe, regulate, atât în spațiul Schengen, cât și în afara acestuia. Astfel, în 2019, majoritatea zborurilor comerciale cu plecare-sosire din Bacău au fost efectuate în regim extern.

În 2019, s-au efectuat săptămânal 7 curse spre Roma, 4 curse spre Torino, câte 3 curse spre Bergamo, Bologna și Bruxelles, 2 curse – Paris, 5 curse – Londra, 2 curse – Dublin, iar în sezonul estival, o cursă spre Heraklion și alta spre Antalya. Numarul mișcărilor de aeronave va crește în 2015.

Prima veste bună deja a apărut: Blue Air Airline Management Solutions SRL va introduce o nouă destinație către Liverpool-Anglia, fiind posibilă, în funcție de evoluția cererii, suplimentarea frecvenței de operare.

În orașul Broșteni nu există mijloc de transport aerian, cel mai aproape aeroport se află în Suceava. Distanță până la acesta este de 105 km și durata de parcurgere a distanței este de 1 oră și 57 de minute.



Hartă: Situație aeroporturi România, sursa www.infotravelromania.ro



ACCESIBILITATEA ÎN LOCALITĂȚILE URBANE ALE REGIUNII NORD-EST





1.3.4. Sistemul de parcare auto

Dictionar de termeni

Parcare - un spațiu amenajat, delimitat prin marcaje orizontale, perpendiculare sau oblice față de marginea părții carosabile a drumului, semnalizat prin indicatoare cu simbolul „parcare” P, destinat în mod special staționării autovehiculelor.

Parcare publică - totalitatea parcărilor amenajate aflate pe domeniul public sau privat al orașului Broșteni.

Parcarea autovehiculului - staționarea autovehiculelor în spații special amenajate sau stabilite și semnalizate în mod corespunzător

Autovehicule - orice vehicule echipate prin construcție, cu un motor cu propulsie, în scopul deplasării pe drum, inclusiv mopedele și motocicletele.

Oprire - imobilizarea voluntară a unui vehicul, pe o durată de cel mult 5 minute. Peste această durată, imobilizarea se considera staționare.

Staționare - imobilizarea voluntară a unui autovehicul, în spații special amenajate sau stabilite și semnalizate în mod corespunzător pe o durată mai mare de 5 minute

În orașul Broșteni o parte din parcuri au fost modernizate. Pentru a fi cât mai utile și pentru un aspect plăcut vizual, au fost folosite la modernizarea lor dale de pavaj. În dreptul acestora există presemnalizare, fiind amplasate semne de circulație corespunzătoare locurilor de parcare auto. În momentul de față există parcuri amenajate pe strada G. Kogălniceanu, pe strada Bistriței: în fața Primăriei, în fața societății comerciale SC TRESTIA SRL, lângă terenul de sport și baza sportivă multifuncțională, parcare pe strada Nicolae Nanu în fața liceului tehnologic cu același nume.



Foto: Parcare pe strada G. Kirileanu



Foto: Parcare pavată a bisericii Sf. Pantelimon și spitalul Carmen Sylva

Foto: Parcare pavată la biserica Sf. Pantelimon și spitalul Carmen Sylva

Parcărilor din zona centrala sau în zonele de interes economic pentru operatorii privati, precum și zonele din jurul instituțiilor de interes public sau zone cu caracter funcțional mixt (de exemplu prezența unor bănci, instituții publice sau mini-marketuri unde lucrează un număr mare de angajați) generează ocuparea în proporție de 100% a locurilor de parcare amenajate, ajungându-se în situația în care autovehiculele sunt parcate în locuri nepermise.

Ar fi nevoie de amenajarea unor spații noi de parcare în locurile unde densitatea populației este foarte mare.

Se propune un obiectiv de investiție ce presupune amenajarea a două parcări cu 10, respectiv 5 locuri de parcare amplasate pe strada Bistriței. Obiectivul investiției este reprezentat de dezvoltarea teritorială prin creșterea bunăstării și a coeziunii sociale pe teritoriul orașului Broșteni, prin îmbunătățirea activităților recreative dedicate locuitorilor și persoanelor în tranzit.



Autoritățile Locale vor să înființeze în oraș locuri de parcare taxabile. **Parcare publică cu plată** este o parcare amenajată pe domeniul public sau privat, alta decât cea de reședință, pentru folosirea căreia se percepe un tarif de staționare, aceasta ar urma să fie gestionată de către Serviciul Public de gospodărie Urbană, semnalizată în mod corespunzător inclusiv cu indicatoare de “parcare cu plată”. Sistemul care se dorește a fi implementat vrea să ofere posibilitate șoferilor să achite contravaloarea orelor de parcare nu doar prin intermediul automatelor de parcare ci și prin serviciul de mesaje scrise (sms), metodă care funcționează cu succes în foarte multe orașe ale țării inclusiv în municipiul Suceava. Ca și o concluzie, sintetizăm informația astfel: parcarile cu plată din orașul Broșteni vor putea fi utilizate contra cost, prin sistemul de autotaxare, prin achiziționarea tichetului de parcare, prin achiziționarea abonamentelor de parcare, sau plata prin transmiterea de SMS. Forma grafică și conținutul tichetelor/ abonamentelor/ cardurilor/ legitimațiilor se stabilește de Serviciul Public de gospodărie Urbană.

Intervalele orare în care fluxul traficului este maxim pe trama stradala, adică dimineața între orele 7.40 și 8.15 după care începând cu ora 10.00 crescând treptat spre ora 12.00 cu atingerea intensității din orele dimineții în intervalul orar 15.00 la 17.00, favorizează apariția (în zone particulare precum cele menționate anterior) unei cereri suplimentare față de locurile de parcare disponibile. Sunt două tipuri de zone critice identificate:

- Zone critice care depind de programul zilelor lucrătoare (isi ating capacitatea maxima în orele de varf ale zilelor de lucru)
- Zone critice care depind de elemente particulare calendaristice care isi ating capacitatea maxima în preajma weekendurilor, evenimentelor culturale importante, în ajunul sarbatorilor religioase, etc.

1.3.5. Spații publice, spații verzi și spații de agrement

Restrângerea spațiilor verzi accentuează puternic riscurile ecologice urbane și are un impact negativ imediat asupra calității vieții și stării de sănătate a populației. De aceea, în ultima vreme, lumea luptă sub diverse forme pentru crearea de noi spații verzi, în special în zonele urbane cele mai aglomerate. Spre deosebire de alte țări europene, România are o situație net deficitară privind suprafața medie a spațiului verde pe locuitor, dacă avem în vedere că norma OMS este de 50 mp/locuitor, iar standardul Uniunii Europene este de 26 mp/locuitor. În aceste condiții, populația multor orașe din țara noastră nu dispune, în prezent, de necesarul minim de spații verzi.

Psihologia socială confirmă faptul că cei mai mulți oameni manifestă un atașament puternic, chiar dacă uneori vag conștientizat, față de lumea naturală (pădurea, muntele, izvorul, iarba ș.a.). Biologii au lansat ipoteza biofiliei, potrivit căreia dependența omului față



de lumea naturală s-ar extinde mult dincolo de preocupările sale privind asigurarea bunăstării materiale, vizând totodată și unele nevoi de semnificație mai abisale (J. Kendall, T. Crompton, 2008, E. O. Wilson, 1984, E. O. Wilson, S. Kellert, 1993 ș.a.). Percepția cvasigenerală asupra virtualelor riscuri ce decurg din degradarea ireversibilă a ecosistemului planetar, în esență, prin procesul de urbanizare, a alimentat continuu, în ultimele două-trei decenii, febra ecotivității (conceptul de ecotivitate se referă la orice activitate ce promovează conservarea și sustenabilitatea ecosistemului și biodiversității – Wikipedia, 2008).

În România, Legea nr. 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane precizează că prin spațiu verde se înțelege „zona verde din cadrul orașelor și municipiilor, definită ca o rețea mozaicată sau un sistem de ecosisteme seminaturale, al cărei specific este determinat de vegetație (lemnoasă, arborescentă, arbustivă, floricolă și erbacee)” (art. 2). Prin această lege se „reglementează administrarea spațiilor verzi, ca obiective de interes public, în vederea asigurării calității factorilor de mediu și stării de sănătate a populației” (art. 1).

Legea nr. 47 din 2012 pentru modificarea și completarea Legii nr. 24/2007 47 din 19 martie 2012 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților, spațiile verzi se compun din următoarele tipuri de terenuri din intravilanul localităților:

- spații verzi publice cu acces nelimitat: parcuri, grădini, scuaruri, fâșii plantate;
- spații verzi publice de folosință specializată: grădini botanice și zoologice, muzee în aer liber, parcuri expoziționale, zone ambientale și de agrement pentru animalele dresate în spectacolele de circ; cele aferente dotărilor publice: creșe, grădinițe, școli, unități sanitare sau de protecție socială, instituții, edificii de cult, cimitire; baze sau parcuri sportive pentru practicarea sportului de performanță; spații verzi pentru agrement: baze de agrement, poli de agrement, complexuri și baze sportive; spații verzi pentru protecția lacurilor și cursurilor de apă; culoare de protecție față de infrastructura tehnică; păduri de agrement.

Beneficii ecologice. Din perspectivă ecologică, spațiile verzi urbane sunt un adevărat moderator al impactului activităților umane asupra mediului înconjurător. Acestea au o contribuție importantă la epurarea chimică a atmosferei. Prin procesul de fotosinteză, plantele consumă dioxid de carbon și eliberează oxigen, constituind, astfel, alături de planctonul din oceane, principalele surse de oxigen ale planetei. Studiile actuale arată că un hectar de pădure produce, în medie, 10 t de oxigen pe an și consumă 14 t CO₂ (Bernatzky A., 1978, citat de A.-F. Iliescu, 2006). În decursul unei zile, o suprafață foliară de 25 mp furnizează necesarul de oxigen pentru o persoană (A.-F. Iliescu, 2006). Pe lângă epurarea chimică a atmosferei, ce menține bilanțul zi-noapte în favoarea producției de oxigen, vegetația realizează și o epurare fizică a acesteia prin reținerea prafului și pulberilor. Rezultatele cercetărilor științifice pun în evidență faptul că „o peluză de iarbă reține de 3–6 ori mai mult praf decât o suprafață nudă, iar un arbore matur reține de 10 ori mai multe impurități decât o peluză de mărimea proiecției coroanei acestuia pe sol” (A.-F. Iliescu, 2006, p. 94). În paralel cu epurarea chimică și fizică a atmosferei, vegetația realizează și o epurare bacteriologică a



acesteia, distrugând o bună parte din microorganisme prin procesul de degajare a oxigenului și ozonului, îndeosebi de către conifere, și nu numai (A.-F. Iliescu, 2006).

Vegetația are un rol vital și în moderarea climatului urban. În orașe, construcțiile și suprafețele pavate sau betonate creează un climat urban specific, cu temperaturi mai ridicate și o restricție a circulației aerului, ceea ce conduce la producerea așa-numitului efect de „insulă de căldură”. În contrast cu acesta, vegetația, prin efectul de umbră și de creștere a umidității aerului contribuie la crearea unui mediu mai confortabil. De aici și folosirea sintagmei „parcul – insulă răcoroasă”, în contrast cu „insula de căldură” urbană (Draft Green Space Strategy, Erewash Borough Council, 2007). Studiile climatologice susțin că, în apropierea pădurilor, temperatura medie a aerului, în zilele de vară, este cu 2–3,5°C mai scăzută față de zonele libere neplantate din orașe, și cu 12–14°C mai scăzută decât temperatura construcțiilor și ariilor betonate și asfaltate. Vegetația bogată contribuie la creșterea umidității relative cu 7–14 procente în parcuri și păduri, cu efect benefic asupra zonelor limitrofe (Bernatzky A., 1966, citat de A.-F. Iliescu, 2006).

Un alt beneficiu adus de vegetație îl constituie atenuarea poluării fonice. Spațiile verzi, în special cele compacte, constituie adevărate bariere pentru zgomote, contribuind semnificativ la reducerea nivelului acestora, în perioada de vegetație. Unele cercetări arată că zgomotele, care în mediul urban ating intensități cuprinse între 40 și 80 decibeli, pot fi reduse la jumătate în cazul existenței unor perdele arborescente cu o lățime de 200–250 m (Cook D. I. și Van Harerbeke D. F., 1971, citați de A.-F. Iliescu, 2006). Spațiile verzi, atunci când sunt și naturale, au rolul de a păstra și perpetua vegetația naturală autohtonă din zonele în care sunt situate orașele, prin furnizarea și conservarea habitatelor pentru diferite specii, ce pot avea, uneori, o diversitate mai mare decât în habitatele rurale.

Beneficii sociale. Ca spații publice, spațiile verzi contribuie la creșterea incluziunii sociale, prin crearea de oportunități pentru ca persoanele de toate vârstele să interacționeze atât prin contact social informal, cât și prin participarea la evenimentele comunității (conf. Scottish Executive 2001, citat de T. BaycanLevent și P. Nijkamp, 2004). Spațiile verzi pot constitui locuri de desfășurare pentru diverse evenimente sociale și culturale, cum sunt festivalurile locale, celebrările civice sau desfășurarea unor activități teatrale, cinematografice etc. (T. Baycan-Levent și P. Nijkamp, 2004). Astfel, acestea „ajută la formarea identității culturale a unui areal, sunt parte a profilului său unic și dau un sens locului pentru comunitățile locale” (Draft Green Space Strategy, Erewash Borough Council, 2007).

Spațiile verzi bine întreținute joacă un rol semnificativ în promovarea sănătății populației urbane. Acestea oferă oportunități prin care încurajează un stil de viață mai activ, prin plimbări, alergare, exerciții fizice, ciclism etc., inclusiv deplasări pe rutele dintre zonele locuite și/sau dintre diferite facilități publice (magazine, piețe, școli). Unele studii arată că valoarea principală a spațiilor verzi decurge din capacitatea lor de refacere a „stării de bine” a persoanelor care le frecventează (Greenspace Scotland, Research report). Ele oferă cetățenilor locuri liniștite pentru relaxare și reducere a stresului, pentru evadarea din mediul construit și din trafic.



Spațiile verzi răspund, așadar, în principal, nevoilor umane de recreere și petrecere a timpului liber. În cazul persoanelor lipsite de venituri sau de timp, parcul rămâne soluția cea mai la îndemână pentru activități recreative. De asemenea, spațiile verzi pot deveni, în anumite condiții, locuri de joacă pentru copii, contribuind la dezvoltarea fizică, mentală și socială a acestora (Hart R. 1997, citat de T. Baycan-Levent și P. Nijkamp, 2004). Ele facilitează un necesar comportament de socializare a copiilor (Draft Green Space Strategy, Erewash Borough Council, 2007). Spațiile verzi urbane au o deosebită importanță și din punct de vedere estetic, deoarece atenuează impresia de rigiditate și ariditate a oricărui mediu construit – mediu ce domină în orașe. Prin valoarea amenajării lor peisagistice, spațiile verzi dau identitate așezărilor umane, constituind „o artă accesibilă, ușor de înțeles și apropiată tuturor, pentru că folosește elemente naturale ce exercită o atracție spontană” (A.-F. Iliescu, 2006, p. 103).

Beneficii economice. Impactul pozitiv al spațiilor verzi se extinde și în sfera activării vieții economice a orașelor. Un mediu plăcut ajută întotdeauna la crearea unei imagini favorabile asupra centrelor urbane și, prin aceasta, poate spori atractivitatea pentru investiții și pentru oferta de noi locuri de muncă (T. Baycan-Levent și P. Nijkamp, 2004). Mai mult, prezența spațiului verde, prin aspectele benefice pe care le oferă locuitorilor (estetice, de sănătate etc.), determină creșterea în valoare a zonelor urbane (T. Baycan-Levent și P. Nijkamp, 2004) și, implicit, a valorii proprietăților localizate în vecinătatea lor (Practical Evaluation Tools for Urban Sustainability – Green Blue). Existența spațiilor verzi bine întreținute contribuie, de asemenea, la creșterea calității locuirii. Cercetările au arătat că locuitorii acordă o valoare înaltă zonelor în care se află spații verzi de calitate (Sendi, R. și colab., Public Spaces on large housing estates, p. 10).

De asemenea, spațiile verzi pot juca un rol semnificativ în dezvoltarea turismului.

Toate aceste beneficii aduse de sistemul spațiilor verzi urbane prin prisma celor trei funcții (ecologică, socială și economică) sunt bine precizate și în Recomandarea Consiliului Europei No. R (86)11 a Comitetului Ministerial al Statelor Membre asupra spațiului public urban, în sensul de spațiu verde, și anume: „Spațiul public este o parte esențială a moștenirii urbane, un element puternic în înfățișarea arhitecturală și estetică a orașului, joacă un rol educațional important, este semnificativ din punct de vedere ecologic, este important pentru interacțiunea socială, vine în sprijinul dezvoltării comunității și este încurajator pentru obiective și activități economice. Ajută la reducerea tensiunii inerente și a conflictului din zonele deprivatate ale arealelor urbane; are un rol important în oferta de facilități pentru nevoile recreative și de petrecere a timpului liber a comunității și are o valoare majoră în îmbunătățirea condițiilor de mediu, ajută la renașterea economică a orașelor, nu numai prin crearea de locuri de muncă, dar și printr-o creștere a atractivității orașului, ca un loc pentru investiții și afaceri și areale rezidențiale căutate”. (Recommendation on Urban Space 86/11, 1986, citat în Parks and urban green space, CIWEM.)



În orașul Broșteni există un parc lângă Casa de de Cultură orășenească, pe strada Nicolae Nanu, unul pe strada Ion Creangă, iar un alt loc de joacă îl găsim în Cotârgași la Școala Ion Teodorescu.



Foto: Loc de joacă pentru copii, foto făcută în timpul efectuării lucrărilor de reparații

Noțiunea de spațiu verde este definită ca fiind sistemul armonizat arhitectural, format din elemente ale complexelor peisagistice intravilane și extravilane (peisaje naturale, cursuri de apă, construcții), important din punct de vedere estetic, biologic și ecologic, care include o comunitate vegetativă.

În localitatea Broșteni, pe o suprafață de 5000 mp se întinde o păstrăvărie, un spațiu de agrement ce oferă un potențial turistic uriaș, asociat caracteristicilor climatice, care îmbracă aspecte specifice unui **bioclimat de cruțare**, favorabil activităților turistice recreative și de refacere (favorizând refacerea organismului după perioade de stress).

Păstrăvăria este situată în zona Borca-Broșteni, jud. Suceava, la 30 km. de Vatra Dornei pe una din puținele ape curgătoare cu debit ultrasuficient și constant pentru aceasta activitate, având o temperatură și caracteristici optime pentru creșterea intensiva. Ferma este amplasată într-o zonă montană superbă, proiectul integrat al activității piscicole conține: 3 bazine circulare având suprafața totală de 1500 mp luciu de apă, cu adâncimea 1.7-2.0m.



Foto: Păstrăvărie Broșteni

De asemenea cele 35847 ha de pădure și vegetație forestieră a orașului se încadrează în aceleași caracteristici climatice favorabile unui bioclimat de curățare. Aici s-ar putea amenaja *trasee turistice pentru bicicliști* și tabere de fotografie atât pentru fotografi amatori cât și pentru cei profesioniști.





Foto: Peisaj, oraș Broșteni

Un “proiect verde” care se dorește a fi implementat e amenajarea unui nou *spațiu de joacă*. Un astfel de loc de joacă are ca obiective:

- crearea condițiilor propice pentru stimularea normală a proceselor psihologice ale organismului,
- creșterea nivelului de activitate fizică în rândul copiilor cu vârste până în 14 ani pentru evitarea obezității,
- încurajarea unei atitudini responsabile față de mediu prin activitățile de îngrijire a locului de joacă,
- dezvoltarea comunicării interpersonale și a lucrului în echipa dintre copii,
- dezvoltarea abilităților psihice și fizice ale copiilor prin intermediul jocului,
- achiziționarea/instalarea echipamentelor de joacă (leagăne, tobogane, balansoare, carusele, etc.) pentru curtea grădiniței;
- îmbunătățirea condițiilor de joc și educație în aer liber pentru copiii de toate vârstele;



- conștientizarea părinților asupra jocului în aer liber ca un factor major în dezvoltarea copiilor.

Prin acest loc de joacă se dorește să se ofere familiilor din zona un spațiu de joacă adecvat copiilor lor.

În orașul Broșteni, se constată o carență a spațiilor amenajate pentru sport, turism, precum și a parcurilor, spațiilor verzi. Pe teritoriul orașului nu este spațiu pentru amenajarea unor noi spații verzi. Singura posibilitate ar fi amenajarea acestora pe malul râului Bistrița. În ceea ce privește dotările sportive: există un teren de sport amenajat, în Broșteni, pe malul râului Bistrița, cu o suprafață de 7092,64 m², o sală de sport în incinta Liceului Nicolae Nanu (situată pe strada cu același nume), o sală de sport a școlii cu clasele I-IV "Ion Teodorescu" din Cotârğași și o bază Sportivă Multifuncțională care îndeplinește toate standardele în vigoare privitoare la sălile de sport, fiind dotată cu grupuri sanitare, vestiare etc.

Insuficiența spațiilor verzi este în parte compensată de faptul că orașul este înconjurat de culmi împădurite și de existența grădinilor locuințelor individuale, care contribuie la ameliorarea microclimatului general al orașului.





Foto: Spațiu verde Broșteni

Înființarea unor noi Săli de Sport și amenajarea spațiilor destinate practicării activităților sportive, duc la îndeplinirea următoarelor obiective:

- Promovarea sportului de performanță;
- Sportul pentru toți ;
- Întreținerea și dezvoltarea bazei materiale.

1.3.6. Zona centrală

Zona centrala a orașului Broșteni reprezintă zona care generează cel mai ridicat nivel de interes, atât pentru locuitori, cât și pentru localitățile învecinate. Aici se regăsesc funcțiuni complementare (locuire individuală și locuire colectivă, administrație, servicii, recreere, educație, învățământ, sănătate, cultură, culte, turism, comerț și alimentație publică) care generează cantități ridicate de fluxuri de persoane, mărfuri și informație. Pentru a evita supraaglomerarea zonei centrale, sunt necesare proiecte pentru protejarea și descongestionarea acesteia, care să fie susținute de o politică dedicată exclusiv acesteia.

Se dorește implementarea obiectivului „Amenajare centru oraș Broșteni” prin care se propune dezvoltarea teritorială echilibrată a economiei și comunității orașului Broșteni. În prezent, suprafața de teren propusă spre amenajare este amplasată în centrul orașului și se



află pe domeniul public al acestuia. Obiectivul de investiție propus va cuprinde mai multe lucrări de intervenție în zonele adiacente străzii principale.

În momentul actual, amplasamentul studiat poate fi încadrat în categoria de terenuri neamenajate.

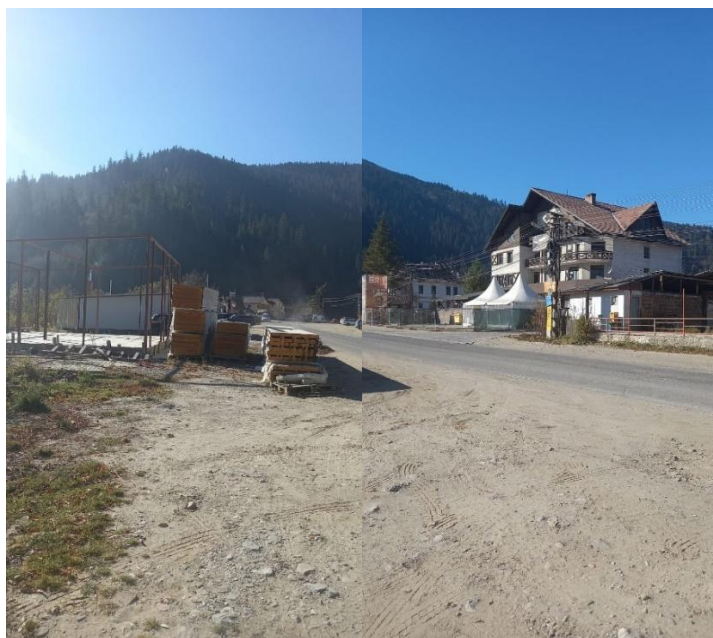


Foto: Centrul orașului Broșteni – situație existentă



Foto: Centrul orașului Broșteni – situație propusă



1.3.7. Piste pentru bicicliști

În prezent, pe teritoriul orașului Broșteni nu exista piste amenajate pentru bicicliști, dar s-a constatat un număr mare de utilizatori de biciclete, conform studiilor și măsurătorilor din teren. S-au identificat zonele cele mai utilizate de către bicicliști, acestea reprezentând străzi cuprinse între zona centrală și zonele principale de penetrație în oraș.



Foto: Biciclist pe strada Bistriței

Ar fi nevoie de asemenea și de parări pentru biciclete, în special în imediata vecinătate a instituțiilor publice: primărie, școli, grădinițe ș.a, dar și în zona centrală în preajma magazinelor.

Astfel, având în vedere și dorința de promovare a activităților în aer liber și a desfășurării în condiții optime a activităților sportive se propune amenajarea de alei pietonale circulabile pentru desfășurarea în condiții optime a activităților de recreere în aer liber pe malul râului Bistrița.

Alături de traficul pietonal, ciclismul urban este o modalitate de deplasare ecologică, socială, care nu generează poluare sau zgomot și totodată este un mod de viață sănătos.

Investiția propusă pe acest domeniu contribuie la îmbunătățirea activităților calității mediului, la un mediu mai puțin poluat, cetățeni mai sănătoși și îmbunătățirea activităților recreative dedicate locuitorilor și persoanelor aflate în tranzit. Amplasamentul propus se află pe digul ce mărginește malul râului Bistrița.



Foto: Parcare pentru biciclete, în fața Primăriei orașului Broșteni



Foto: Amenajare pistă biciclete în orașul Broșteni – situație propusă



1.3.8. Concluzii

Transport public nu este coroborat cu multi-modalitatea, iar acest lucru afectează mobilitatea între localitățile Broșteni Holda, Cotârğași , localități aparținătoare orașului. Infrastructura de transport existentă este ineficientă din punct de vedere calitativ și gabaritic.

Din punct de vedere al transportului de pasageri și mărfuri, este necesară refacerea carosabilului unde acesta este uzat rutele auto fiind intens utilizate de fluxurile migratorii forței de muncă și a elevilor navetiști. Acest lucru ar facilita transportul persoanelor dint-o localitate în alta.

În prezent prin orașul Broșteni tranzitează foarte multe mașini printre care foarte multe autobuze microuze, autocare care transportă persoane ș.a.



FAZA 2 Obiective

Conform ghidului, politicile și măsurile definite într-un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă trebuie să se adreseze tuturor modurilor și formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, incluzând transportul public și privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau oprit. El se clădește pe și extinde planurile existente.

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă vizează crearea unui sistem de transport urban durabil prin:

- Facilitarea accesului tuturor la locurile de muncă și la servicii;
- Îmbunătățirea siguranței și securității;
- Reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- Creșterea eficienței și a eficacității costurilor pentru transportul de persoane și mărfuri;
- Creșterea atractivității și a calității mediului urban.

Prin **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Broșteni** se organizează și se controlează mobilitatea în funcție de nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială ale orașului, având ca țintă următoarele obiective:

1. Transportul în comun: eficientizarea transportului în comun prin furnizarea unei strategii de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun care acoperă infrastructura, materialul rulant și serviciile;

2. Transportul nemotorizat: creșterea gradului de deplasare utilizând mijloace de transport nemotorizate prin crearea unei infrastructuri dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită să reducă timpii de deplasare;

3. Intermodalitatea: stabilirea zonelor și punctelor care integrează diferitele moduri de transport și identificarea măsurilor menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent;

4. Siguranța rutieră urbană: creșterea siguranței rutiere prin prezentarea de acțiuni dedicate îmbunătățirii siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor și pe factorii de risc din zonele urbane respective;

5. Transportul rutier (în mișcare și staționar): optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general, realocând spațiul rutier către alte moduri de transport alternative;

6. Logistica urbană: îmbunătățirea eficienței logisticii și a serviciilor de livrare de marfă în oraș către zonele logistice;

7. Gestionarea corectă a mobilității: facilitarea tranziției către tipare de mobilitate durabile, cu implicarea cetățenilor, angajatorilor, școlilor și a altor actori relevanți în domeniul transporturilor;

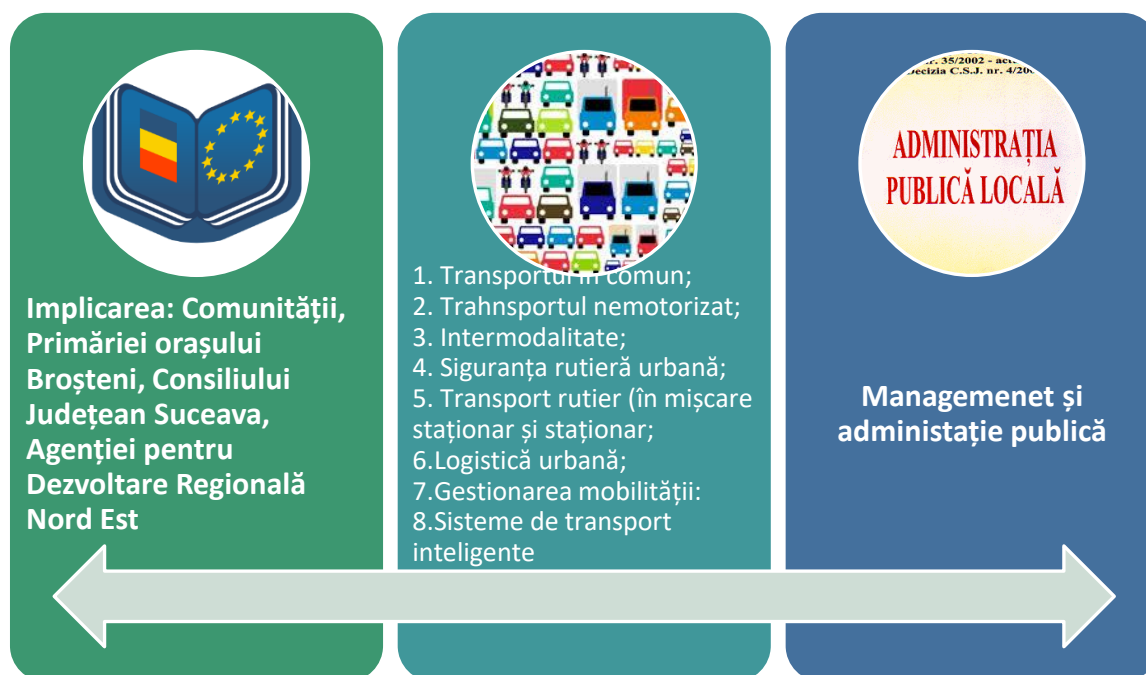
8. Sisteme de transport inteligente: stabilirea unui sistem integrat pentru toate modurile de transport și servicii de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, prin



sprijinirea formulării unei strategii, prin implementarea politicilor și prin monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.

Principalul obiectiv al unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este asigurarea echilibrului dintre mobilitatea populației și a bunurilor, performanța economică, bunăstarea socială și reducerea impactului activității urbane asupra mediului.

Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluției globale cu care se confruntă orașul Broșteni. Acesta a cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale și administrative, trecând de la statutul de comună la statutul de oraș. Orașul Broșteni a cunoscut în ultimii ani mari schimbări sociale, culturale și economice, care au influențat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum creșterea veniturilor, dezvoltarea piețelor de consum apariția locurilor de muncă, creșterea indicelui de motorizare generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel congestia a devenit endemică în orașe și îi sunt externalități precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătății, deteriorarea spațiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Acest plan strategic este realizat pentru a construi o viziune de dezvoltare a orașului Broșteni, care să îi asigure calitatea de oraș model din punct de vedere al durabilității.





Faza 3 Măsurî

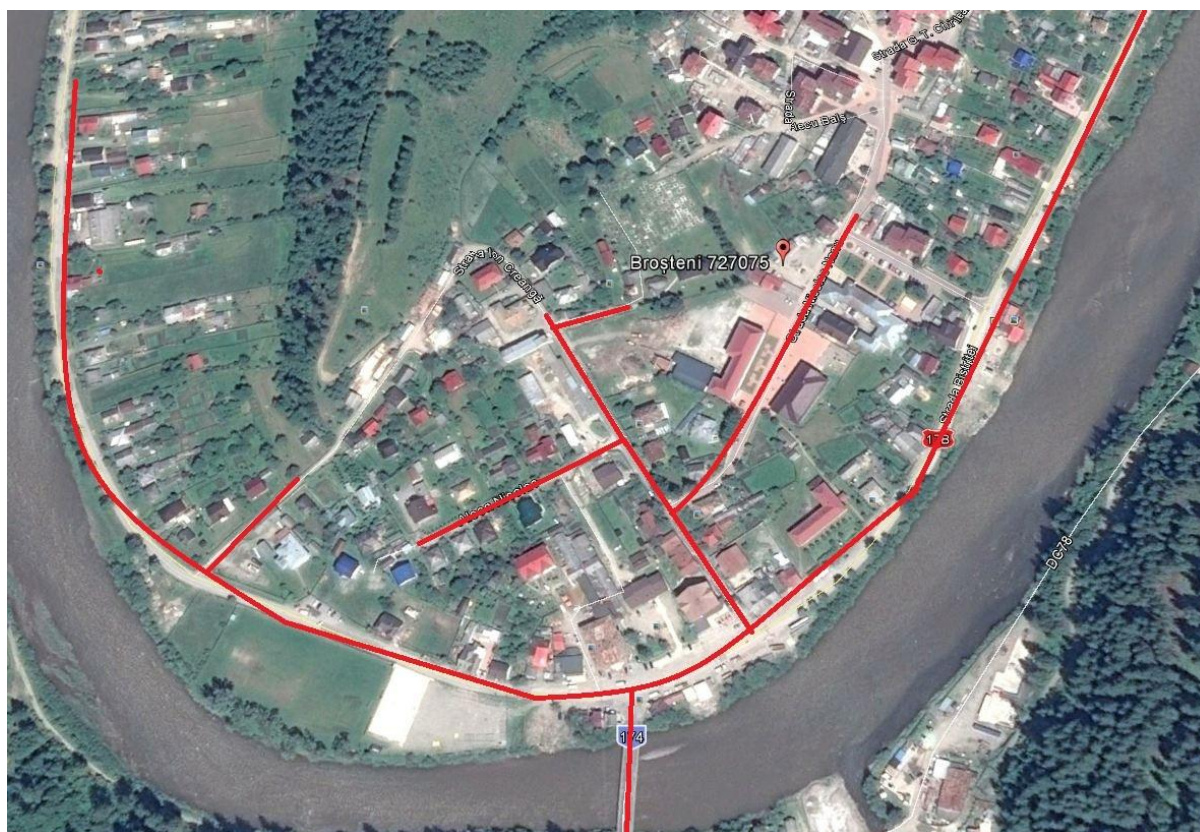
Deplasarea cu mijloacele de transportul în comun reprezintă o soluție încurajată la nivelul Uniunii Europene de a reduce impactul transportului asupra mediului și de a îmbunătăți calitatea vieții locuitorilor, precum și o soluție de utilizare eficientă a resurselor și o atitudine proactivă în spiritul dezvoltării durabile.

Pentru atingerea obiectivelor stabilite, sunt identificate acțiuni și măsuri prezentate în Volumul II aferent Planului de Mobilitate Urbană Durabilă orașului Broșteni.

3.1. Politici privind staționarea autovehiculelor

Taxarea pentru utilizarea infrastructurii rutiere în zona centrală, taxele de mediu sau pentru congestiile de trafic contribuie la diminuarea impactului negativ al transportului asupra sănătății.

Politica privind staționarea autovehiculelor identifică zone supuse taxării în cadrul orașului, în funcție de timpul de staționare. Se poate observa faptul că zonele cele mai aglomerate sunt: str. Bistriței, str. Neagra, str. Nicolae Nanu, str. Ion Teodorescu, str. Kogălniceanu.



Imagine: Străzile cele mai aglomerate din orașul Broșteni



3.2. Politici privind transportul în comun

1. O primă politică dedicată mobilității este încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun pentru deplasările interorășenești, cu precădere utilizarea autobuzelor și a microbuzelor ca alternativă la transportul cu autovehiculul personal.

Pentru îndeplinirea acestui scop sunt necesare proiecte de creștere a gradului de confort al călătorilor prin:

- a) Înființarea unui parc auto dedicat transportului în comun;
- b) introducerea unor mijloace de transport în comun electrice;



Imagine: Mijloc de transport în comun electric, testat în orașul Brașov

- c) înființarea, reabilitarea și modernizarea stațiilor de transport;



Imagine: Stație mijloc de transport în comun



Imagine: Stație mijloc de transport în comun din Franța sursa: www.google.com



Foto: Strada Bistriței, unde în prezent nu există amenajate stații de autobuz sau microbuz



d) introducerea stațiilor de încărcare a mijloacelor de transport electrice;



Imagine: Stație încărcare electrică www.google.com

2. O a doua politică este politica privind integrarea modurilor de transport pentru o funcționare mai eficientă a transportului public, din care fac parte următoarele programe:
 - a) Program de intermodalitate cu crearea de condiții de transfer civilizat, confortabil și rapid între diverse moduri de transport prin realizarea unui sistem de puncte complexe de intermodalitate a diverselor parcări și stații în sensul de zone bike&ride;



Imagine: Model parcare bike & ride în Berlin sursa: www.google.com



b) Program de extindere a rețelei de transport public în legătură cu zonele de locuire și cu zonele principale de activități.

3. O a treia politică dedicată mobilității este politica de favorizare a circulației pietonale prin:

a) Programul „Strada – spațiu al cetățeanului” prin crearea unor trasee pietonale în zona centrală, în zonele comerciale și în cele de recreere.

4. O altă politică privește încurajarea transportului ecologic prin utilizarea vehiculelor electrice, nepoluante și a modurilor de transport alternative.

5. O serie de politici privind mobilitatea se adresează următoarelor segmente:

- ✓ integrarea pentru o funcționare mai bună a transportului public;
- ✓ favorizarea circulației pietonale (inclusiv prin crearea unor rețele pietonale atât la scara orașului, cât și a unor subzone);
- ✓ staționarea autovehiculelor: noduri park&ride, parkinguri majore, staționarea difuză;
- ✓ mobilitatea în zona centrală cu favorizarea pietonilor, a bicicletelor și a transportului public.

3.3. Politici privind zona centrală

Prima dintre politicile privind zona centrală este politica privind staționarea autovehiculelor prin amenajarea de parcuri plătite, parcuri difuze ș.a. Aici putem menționa o serie de programe:

1. Programul pentru crearea unei oferte de parcuri rezidențiale subterane, sau supraterane pentru degajarea spațiilor publice și a zonelor cu densitate ridicată a locuirii în zona centrală și nu numai;
2. Politici de creștere a siguranței pietonilor și a participanților la trafic prin instaurarea restricțiilor de circulație privind viteza de deplasare la 30 km/h (zone 30) cu precădere în preajma zonelor cu densitate ridicată a locuirii și în preajma unităților de învățământ:

Obiectivele implementării acestor zone sunt:

- ✓ Reducerea nivelului obezității printr-un mod de viață activ;
- ✓ Reducerea volumului de autovehicule și a vitezelor de deplasare;
- ✓ Reducerea numărului accidentelor de circulație, a vătămării corporale și a deceselor pentru toți participanții la trafic;
- ✓ Reducerea nivelului emisiilor de dioxid carbon și a nivelului poluării fonice;



- ✓ Creșterea siguranței pietonilor în timpul traversărilor pe trecerea de pietoni;
 - ✓ Creșterea calității vieții și a locuirii;
 - ✓ Creșterea gradului de utilizare a transporturilor blânde – mers pe jos și cu bicicleta;
 - ✓ Creșterea ponderii spațiilor destinate circulațiilor pietonale, cu bicicleta și pentru petrecerea timpului liber;
 - ✓ Creșterea siguranței în preajma unităților de învățământ;
 - ✓ Creșterea valorii pe piața imobiliară a imobilelor și a afacerilor;
 - ✓ Creșterea nivelului de vitalitate al zonelor;
 - ✓ Creșterea spiritului comunitar;
 - ✓ Crearea unei zone în care pietonii, bicicliștii și conducătorii auto coexistă în condiții de siguranță și confort;
 - ✓ Crearea de spații publice sigure și accesibile tuturor, inclusiv persoanelor cu dizabilități.
3. Programul de reabilitare și remodelare a mobilității în zona centrală

3.4. Politici privind spațiile publice

Orașul Broșteni beneficiază de o prezență naturală extraordinară și care trebuie valorificată și inclusă în viața Acestea pot fi amenajate astfel încât să poată fi inclus într-un circuit turistic și de promenadă la nivelul întregului oraș. Prezența acestuia în teritoriul administrativ al orașului trebuie exploatat și valorificat prin crearea unor piste pietonale care să le conecteze, permițând astfel permeabilizarea zonelor din punct de vedere al spațiilor publice și al zonelor de agrement. Politica privind spațiile publice privește crearea de noi spații de agrement, parcuri, grădini și scuaruri.





Imagini: Exemple potențiale amenajăr spații verzi



Imagini: Exemple amenajare spații verzi în alte țări europene sursa: www.google.com



Imagine: Parc cu spațiu de joacă amenajat, orș. Glenpool, Oklahoma sursa: www.google.com

Se acționează zi de zi pentru ca mobilitatea durabilă să devină o realitate în orașele României, nu doar un concept teoretic. Mobilitatea durabilă este o consecință logică a termenului de dezvoltare durabilă și descrie modurile de transport, precum și sistemele de planificare a transportului, care sunt în concordanță cu preocupările ample ale durabilității. Consiliul Miniștrilor de Transport al Uniunii Europene definește mobilitatea durabilă ca un sistem de transport care:

- *Facilitează în condiții de siguranță accesul de bază și nevoia de dezvoltare a persoanelor, a companiilor și a societății, cu respect pentru sănătatea oamenilor și a ecosistemelor, promovând echitatea în cadrul unei generații și între generații succesive;*
- *este accesibil, funcționează în mod corect și eficient, oferă opțiuni în alegerea modului de transport și sprijină o economie competitivă, precum și o dezvoltare regională echilibrată;*
- *diminuează emisiile și deșeurile în limitele capacității planetei de a le absorbi, utilizează resurse regenerabile, la sau sub nivelul lor de regenerare, și pe cele non-regenerabile la sau sub nivelurile de dezvoltare ale înlocuitorilor regenerabili,*



minimizând în același timp impactul asupra utilizării terenurilor și generarea de zgomot.

Credem cu tărie că este esențială elaborarea unor pachete de măsuri inovatoare, care combină planificarea inteligentă cu instrumente tehnologice avansate. Încurajăm măsurile economice complementare, creșterea nivelului de conștientizare, precum și implicarea activă a actorilor și a cetățenilor.

Proiectele propuse sunt menite să promoveze o mai bună mobilitate a persoanelor și a mărfurilor, încurajând transferul modal, internalizarea costurilor, eficiența energetică și reducerea emisiilor.

Și, mai presus de orice, aspirăm la o mai bună siguranță, accesibilitate pentru toți, precum și echitate socială și un design urban atractiv.