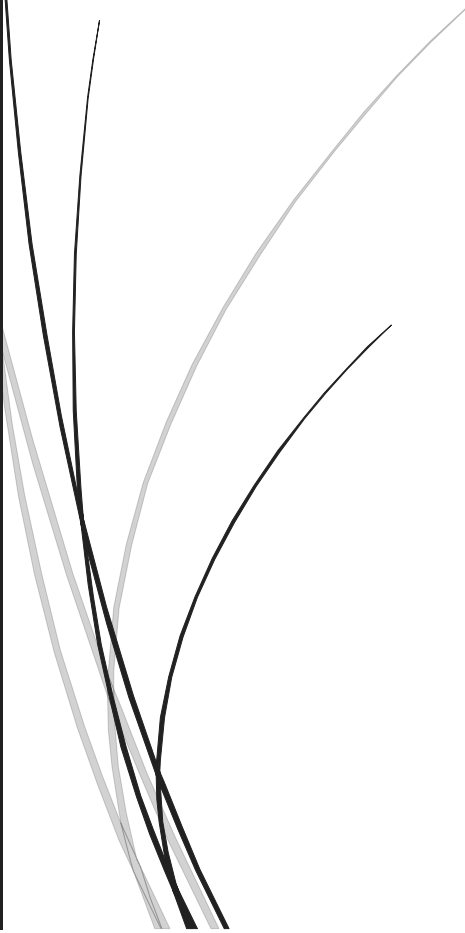


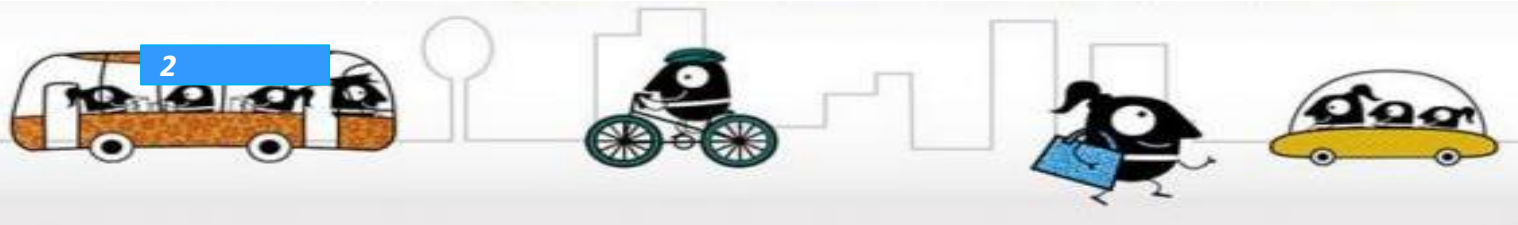


***Plan de Mobilitate Urbană Durabilă  
a orașului Broșteni, județul Suceava  
2024-2030***

*Volumul II*

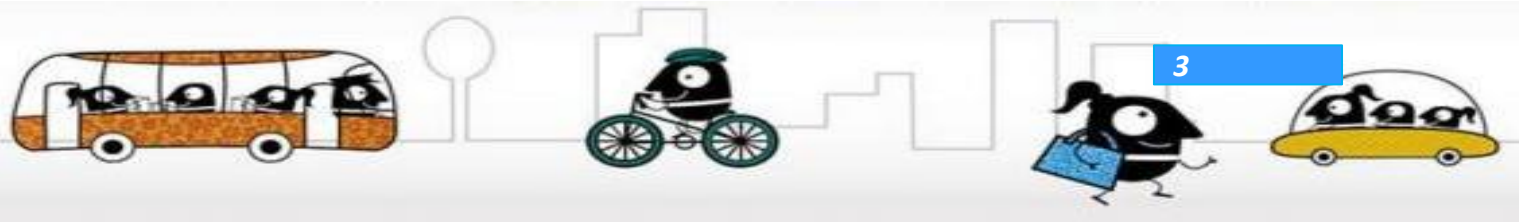
*Concept Strategic și Scenarii de Dezvoltare a Mobilității  
Urbane în Orașul Broșteni*





## CUPRINS

|                                                                                                                                           |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>I. ORAȘUL BROȘTENI.....</b>                                                                                                            | <b>4</b>  |
| <i>I.I. Date generale: .....</i>                                                                                                          | <i>4</i>  |
| <i>I.II. Date privind infrastructura majoră de transport și căile de comunicare: .....</i>                                                | <i>4</i>  |
| <b>II. CE ESTE UN PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ? .....</b>                                                                           | <b>5</b>  |
| <b>III. CONȚINUTUL DOCUMENTELOR .....</b>                                                                                                 | <b>7</b>  |
| <b>IV. ARIA DE ACȚIUNE A PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ .....</b>                                                                          | <b>8</b>  |
| <b>V. PROGRAMUL DE ACȚIUNI PROPUȘ PENTRU PERIOADA 2022-2026.....</b>                                                                      | <b>12</b> |
| <b>VI. POSIBILE SCENARII RAPORTATE LA STAREA ACTUALĂ.....</b>                                                                             | <b>13</b> |
| <b>VII. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE ÎN ORAȘUL BROȘTENI .....</b>                                                          | <b>15</b> |
| <i>VII.I. Conceptul dezvoltării mobilității urbane în Broșteni .....</i>                                                                  | <i>15</i> |
| <b>VIII. MODELUL DEZVOLTĂRII MOBILITĂȚII URBANE ÎN BROȘTENI.....</b>                                                                      | <b>16</b> |
| <b>IX. OBIECTIVE, DIRECȚII DE ACȚIUNE, PROGRAME ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII DURABILE .....</b>                                | <b>17</b> |
| <b>IX.I. Obiectivul strategic OB01: MOBILITATE URBANĂ ECHITABILĂ ȘI SIGURĂ.....</b>                                                       | <b>17</b> |
| <i>Direcția de acțiune DA01: Creșterea accesibilității în mediul urban .....</i>                                                          | <i>17</i> |
| <i>Direcția de acțiune DA01-2. Concilierea și echilibrarea modurilor de deplasare .....</i>                                               | <i>20</i> |
| <i>Direcția de acțiune DA01-3. Creșterea siguranței deplasărilor .....</i>                                                                | <i>21</i> |
| <b>IX.II. Obiectivul strategic OB02: MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ȘI PRIETENOASĂ CU MEDIUL .....</b>                                        | <b>23</b> |
| <i>Direcția de acțiune DA2-1 Reducerea poluării datorate traficului rutier .....</i>                                                      | <i>23</i> |
| <b>IX.III. Obiectivul strategic OB03: MOBILITATE URBANĂ ACTIVĂ ȘI EFICIENTĂ .....</b>                                                     | <b>26</b> |
| <i>Direcția de acțiune DA3-1 Reducerea timpilor pierduți în trafic .....</i>                                                              | <i>26</i> |
| <i>Direcția de acțiune DA3-2 Ameliorarea articulării zona periurbană .....</i>                                                            | <i>27</i> |
| <i>Direcția de acțiune: DA3-3. Corelarea cu dezvoltarea urbană.....</i>                                                                   | <i>28</i> |
| <i>Direcția de acțiune: D03-4 Corelarea dintre interesul public și cel privat în gestiunea mobilității urbane .....</i>                   | <i>29</i> |
| <b>IX.IV. Obiectivul strategic OB04: MOBILITATE URBANĂ GESTIONATĂ INTEGRAT .....</b>                                                      | <b>30</b> |
| <i>Direcția de acțiune D04-1. Managementul comunicării și promovării mobilității urbane durabile .....</i>                                | <i>30</i> |
| <i>Direcția de acțiune DA4-2 Managementul integrat al PUG și Planurilor de Mobilitate .....</i>                                           | <i>31</i> |
| <i>Direcția de acțiune DA4-3. Eficientizarea monitorizării și implementării planurilor de modelare a mobilității durabile (PMUD).....</i> | <i>32</i> |



Direcția de acțiune DA4-4 Bugetarea corespunzătoare a domeniului mobilității urbane durabile ..... 33

**X. BENEFICII ALE PROGRAMELOR SI PROIECTELOR PROPUSE ..... 34**

**XI. SCENARII ALTERNATIVE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE ..... 36**

*XI.I Scenariul "IF NOT" (sau "DO NOTHING") ..... 37*

*XI.II Scenariul realist - pesimist ("Do minimum") ..... 38*

*XI.III Scenariul realist- optimist ("Do something") ..... 40*

*XI.IV Scenariul optimist + ( "Do something more") ..... 42*

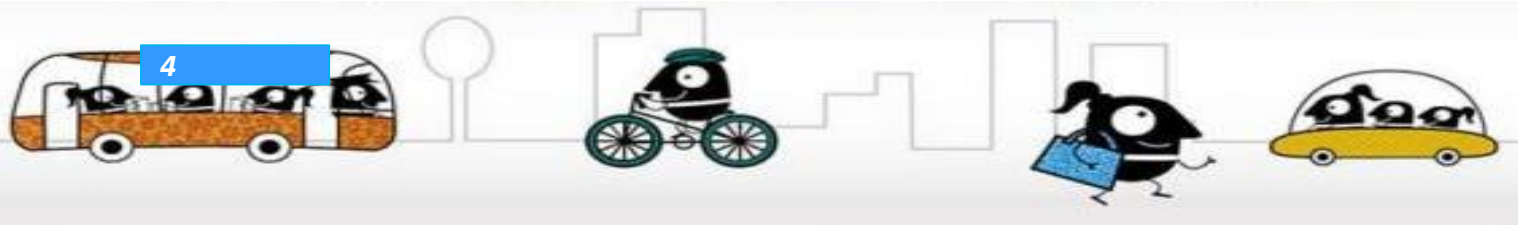
*XI.V Rezultatele prognozei de transport si de trafic, pentru transportul cu autoturismele, în cazul scenariului pesimist pentru vârful de dimineață AM..... 44*

**XII. PLANURI PRELIMINARE DE ORGANIZARE A MOBILITĂȚII URBANE ÎN BROȘTENI - ÎN VARIANTA SCENARIULUI OPTIMIST-REALIST CORELAT CU PUG ..... 45**

**XIII. C ONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI ÎN CONTINUARE ..... 48**

**OBIECTIVE STRATEGICE, DIRECȚII DE ACȚIUNE, PROGRAME ȘI PROIECTE PROPUSE PRIVIND DEZVOLTAREA MOBILITĂȚII URBANE ÎN ORAȘUL BROȘTENI ..... 51**

**ANEXA 1- PLANUL STRATEGIC DE MOBILITATE URBANĂ ..... 51**



## I. ORAȘUL BROȘTENI

### I.I. Date generale:

- ❖ Orașul este poziționat în sud-vestul județului Suceava, la granița cu județele Neamț și Harghita, pe valea râului Bistrița.
- ❖ Suprafața localității este de 42.430 hectare din care peste 35.000 de hectare este acoperită cu păduri și terenuri cu vegetație forestieră ceea ce situează orașul pe primul loc, ca și întindere în județul Suceava.
- ❖ Orașul are un număr de 6720 (INSSE, recensământ 2011) de locuitori care locuiesc în cadrul orașului și în satele componente ale acestuia: Cotârgași, Holda, Holdița, Frasin, Pietroasa, Dârmoxa.
- ❖ Dispunerea zonelor intravilane este una foarte răsfirată, specifică așezărilor de munte.
- ❖ Cea mai veche mențiune documentară ce se referă direct la zona Broștenilor este documentul dat de Moise Movila din Hârlău la 26 octombrie 1630, reprodus și de N. Iorga. Acest document reproducea "Uricul cel vechiu" dat de Stefan cel Mare în 1488, prin care face o danie ce înzestrează mănăstirea Voroneț cu o mosie - braniște - în care intră și partea din valea Bistriței ce formează astăzi localitățile Broșteni și Crucea. O parte din toponimele menționate în document se păstrează și astăzi.
- ❖ După evenimentele din 1989 efectele economiei de piață și a restructurării economice la nivel național și-a făcut efectele și-n 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.
- ❖ În 1995 este publicată lucrarea profesorului Vasile Candrea intitulată „Broșteni. Monografie”.

### I.II. Date privind infrastructura majoră de transport și căile de comunicare:

- ❖ 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.



## II. Ce este un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă?

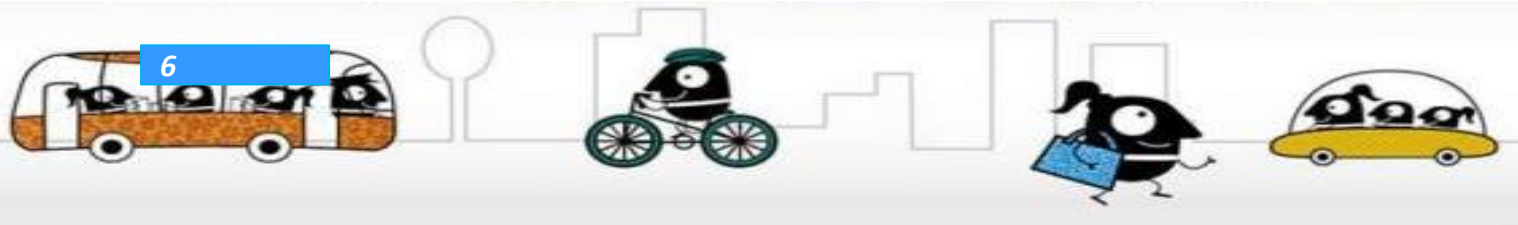
- ❖ Un **Plan de Mobilitate Urbană Durabilă** vizează crearea unui sistem de transport urban durabil prin:
  - Facilitarea accesului tuturor la locurile de muncă și la servicii;
  - Îmbunătățirea siguranței și securității;
  - Reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
  - Creșterea eficienței și a eficacității costurilor pentru transportul de persoane și mărfuri;
  - Creșterea atractivității și a calității mediului urban.

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 și se extinde pe planurile existente.

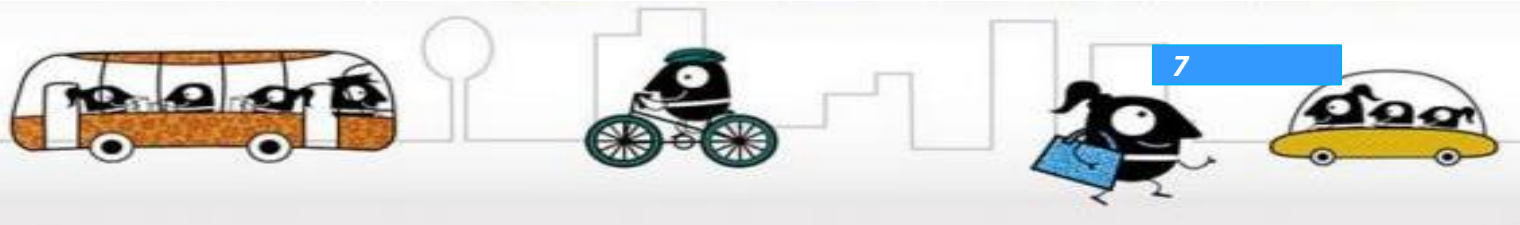
Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate.

Realizarea unui plan de mobilitate urbană durabilă înseamnă **“Planificare pentru Oameni”**.

- ❖ 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”.*
- ❖ 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.).



- ❖ Prin Planurile de mobilitate urbană durabilă se reglementează:
  - organizarea intermodalității;
  - dezvoltarea rețelilor de transport public;
  - crearea unor artere ocolitoare;
  - închiderea inelelor rutiere;
  - crearea rețelilor 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;
  
- ❖ 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.



### III. Conținutul documentelor

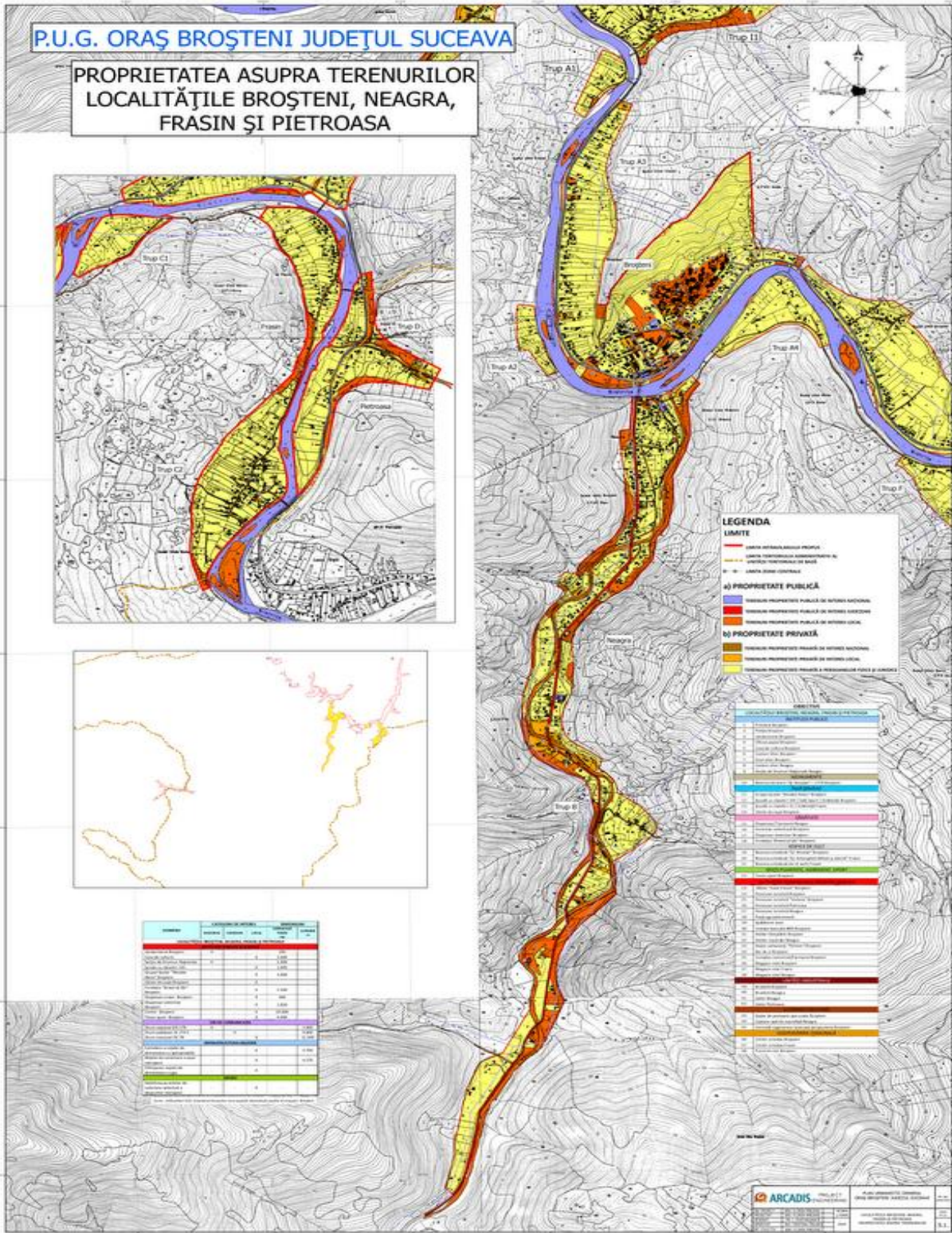
În ceea ce privește conținutul, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, acesta tratează probleme de deplasare, stabilind un echilibru între nevoile de mobilitate ale rezidenților, protecția mediului și sănătatea acestora.

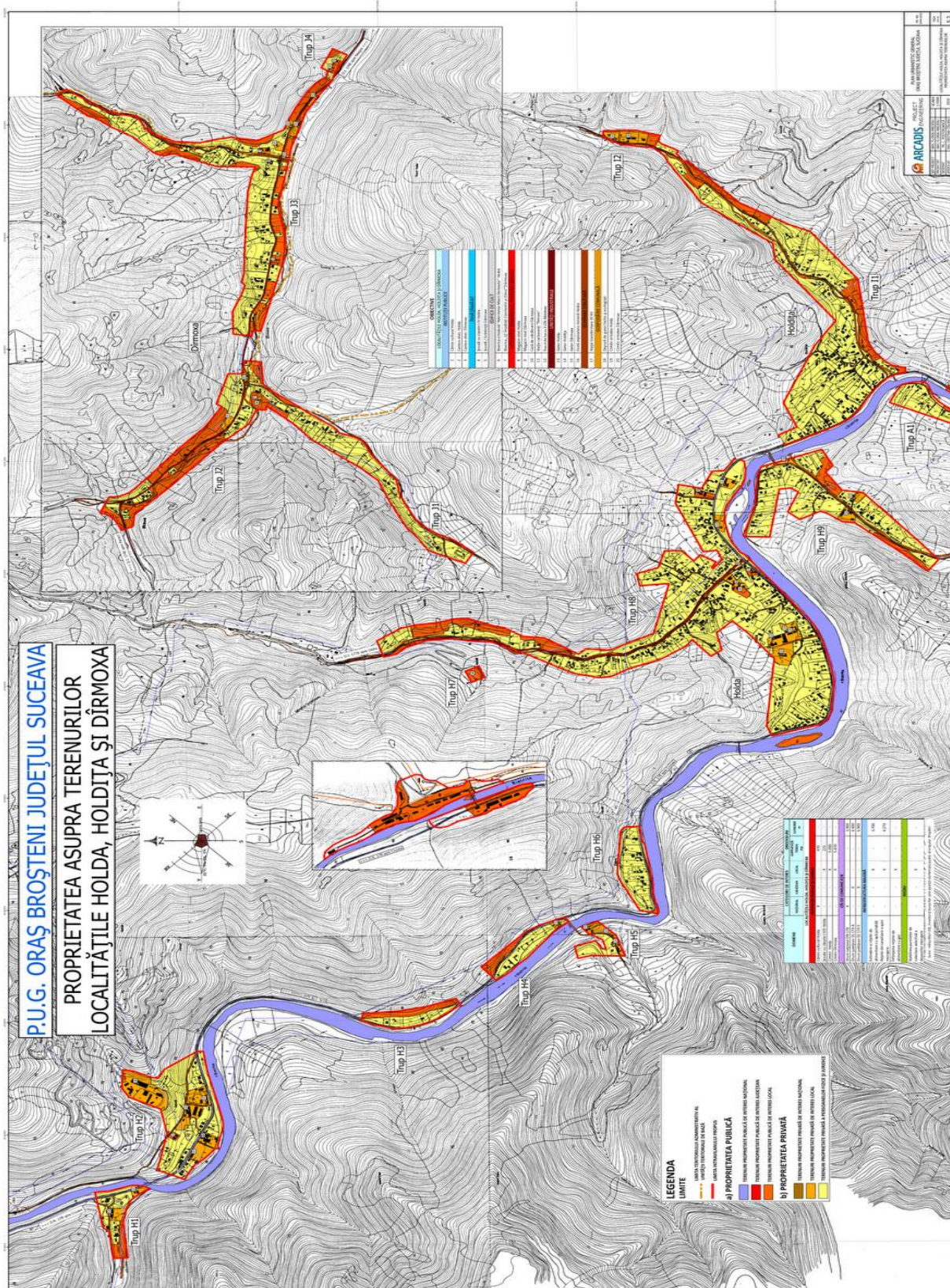
❖ Se urmăresc următoarele:

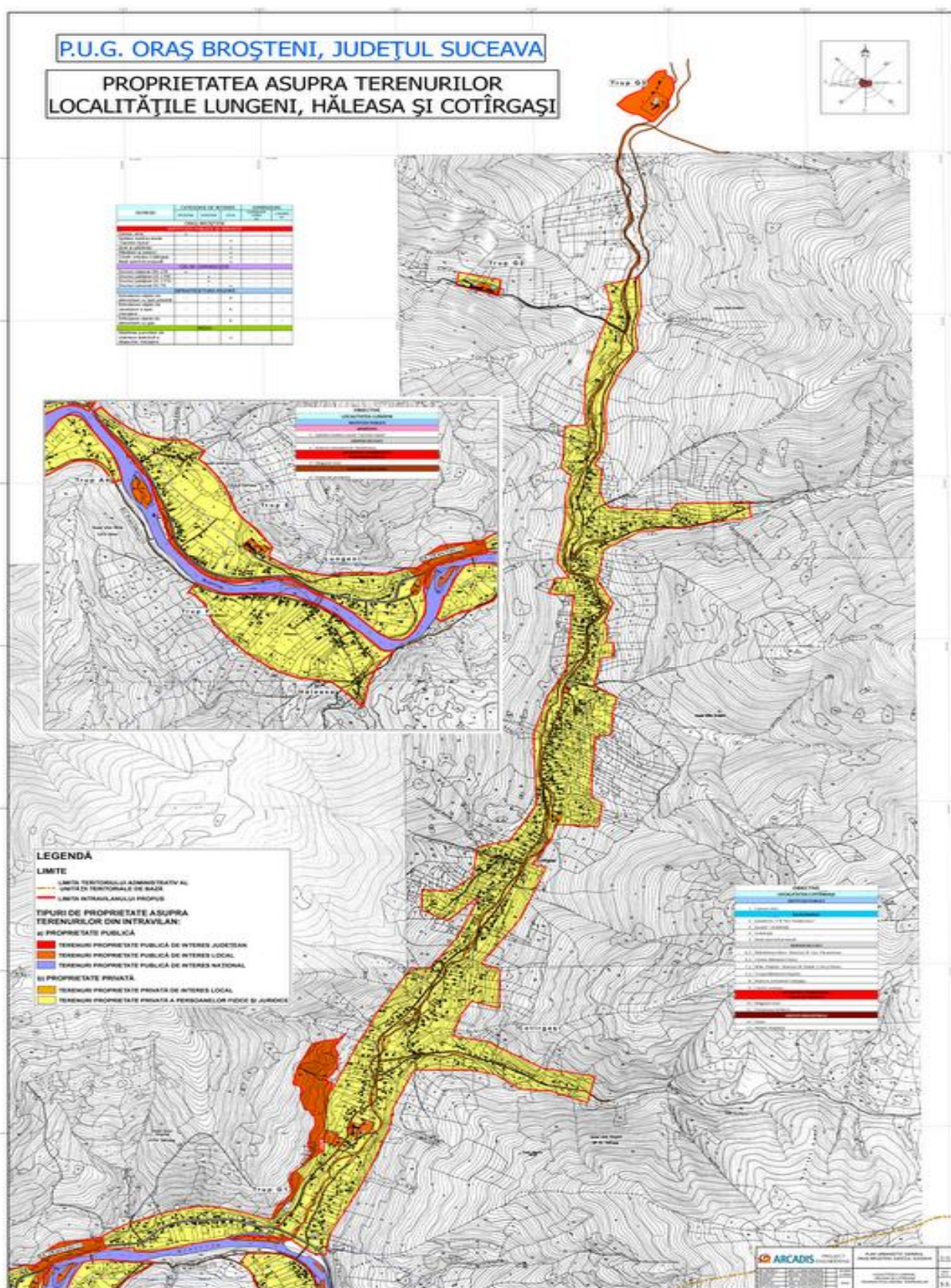
- Reducerea traficului automobilelor;
- Dezvoltarea transportului public și a unor rețele eficiente de transport nepoluante, inclusiv mersul pe bicicletă și pe jos;
- Dezvoltarea rețelilor de drumuri pentru eficientizarea transporturilor;
- Metode de organizare a parcajelor;
- Instituirea unor condiții cu privire la transportul de mărfuri și logistică de transport;
- Încurajarea companiilor de către autoritățile publice, în utilizarea transportului în comun.
- Se recomandă evaluarea anuală a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și revizuirea acestuia la 5 ani.

#### IV. Aria de acțiune a Planului de Mobilitate Urbană

## Arie de influență a Planului de Mobilitate Urbana Durabilă a orașului Broșteni



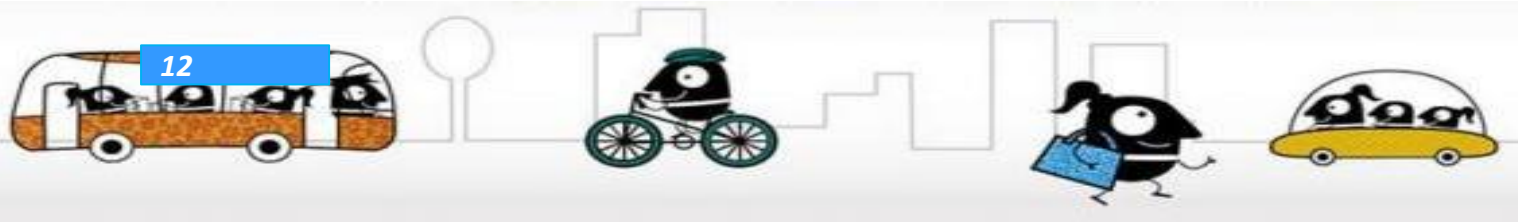




Hartă: Plan urbanistic general



Aria de influență a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă – orașul Broșteni la nivel regional – cuprinde un număr de 7 localități aflate în componența sa localitățile: Broșteni (reședință de oraș), Cotârgași, Holda, Holdița, Frasin, Pietroasa, Dârmoxa.



## ***V. Programul de acțiuni propus pentru perioada 2022-2026***

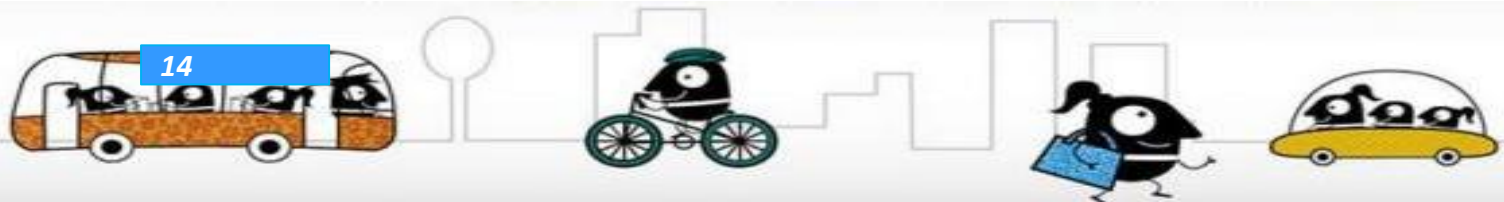
Dezvoltarea acțiunilor se va realiza pe baza și în conformitatea următoarelor tipuri de transport:

- Transport la nivel macro, îmbunătățirea legăturilor și coerenței de transport la nivel macro;
- Înființarea unei rețele de transport în comun;
- Creșterea intermodalității;
- Promovarea noilor moduri de transport;
- Reducerea utilizării automobilului personal;
- Organizarea transportului de mărfuri;
- Acțiuni pentru educarea și responsabilizarea populației pentru creșterea siguranței.



## VI. Posibile scenarii raportate la starea actuală

- ❖ La nivelul anului 2021, situația autovehiculelor înmatriculate în orașul Broșteni prezintă un total de 2009 autovehicule
- ❖ Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, populația la nivelul orașului Broșteni este de 6720 locuitori (sursa: [www.insse.ro](http://www.insse.ro)). Raportând numărul de autovehicule înmatriculate la numărul de locuitori, se constată un procent de 29.90%.
- ❖ La nivelul parcărilor amenajate, în orașul Broșteni sunt amenajate aproximativ 90 locuri de parcare. Astfel, raportat la numărul de autovehicule înmatriculate în oraș, rezultă aproximativ 22 de autovehicule pe un 1 loc de parcare. După implementarea Proiectelor Integrate de Dezvoltare Urbană se vor crea încă 60 locuri de parcare (rezultând un total 150 locuri de parcare amenajate la nivelul orașului), coborând astfel raportul de dependență de la 22 de autovehicule pe 1 loc de parcare la aproximativ 13 autovehicule pe 1 loc de parcare.
- ❖ Aceste valori, raportate la numărul locurilor de parcare amenajate, determină o statistică îngrijorătoare: raportul de dependență este de aproximativ 22 autovehicule pe 1 loc de parcare. Acest lucru este alarmant, dacă avem în vedere faptul că nu includem autovehiculele aflate în tranzit sau cele înmatriculate în localitățile vecine.
- ❖ Locuitorii orașului și din localitățile vecine generează trafic prin nevoile pe care le au. Dat fiind faptul că zona centrală concentrează cele mai multe puncte de satisfacere a nevoilor și se află pe lungimea celor mai aglomerate drumuri, fluxurile care se petrec aici au repercusiuni direct asupra arterelor de circulație. Repartiția modurilor de transport care se manifestă pe teritoriul orașului Broșteni prezintă următoarele caracteristici:
  - Transportul cu autovehiculul personal este, de departe, modul predominant și reprezintă în medie 75% din totalul călătoriilor zilnice. Călătoriile sunt împărțite în 55% ca un conducător auto și 20% ca pasager. Practica folosirii autovehiculelor personale este practica cea mai des întâlnită în orașele de dimensiuni mici.
  - Deplasările pe jos reprezintă în medie 45% din totalul călătoriilor zilnice. Acestea se observă cel mai bine în zona centrală a orașului, unde sunt concentrate magazinele, spațiile comerciale de diferite feluri, unitățile bancare, unitățile școlare și serviciile publice.
  - Deplasările cu mijloace de transport public se situează pe locul 3 cu o cota în medie de 10% din totalul călătoriilor zilnice. Primăria dispune de de trei microbuze școlare.
  - Acest grad de utilizare poate fi majorat prin introducerea unor noi mijloace noi de transport în comun.
  - Deplasările cu bicicleta reprezintă în medie 5% din totalul călătoriilor zilnice, având în vedere faptul că unii locuitori ai localităților vecine se



deplasează în oraș cu ajutorul bicicletelor. Acest grad de utilizare poate fi crescut prin amenajarea traseelor pentru biciclete propuse prin Proiectul Integrat de Dezvoltare Urbană.





## ***VII. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane în orașul Broșteni***

Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane în Broșteni se sprijina pe o serie de întrebări derivate din concluziile analizei situației existente:

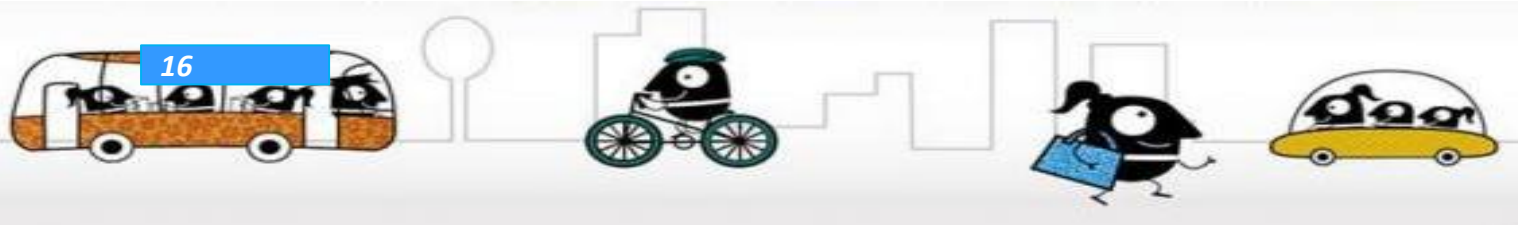
1. Cum poate fi îmbunătățită situația actuală a mobilității în Broșteni?
2. Care sunt constrângerile de ordin economic, social, cultural și administrativ?
3. Există dorință, voință și posibilitatea de a realiza schimbări în situația mobilității în Broșteni?
4. Există o viziune comună, împărtășită de toți actorii urbani implicați, asupra mobilității și asupra modului în care pot avea loc îmbunătățirile?

### ***VII.1. Conceptul dezvoltării mobilității urbane în Broșteni***

Răspunzând acestor întrebări conturăm o viziune privind viitorul mod de constituire a mobilității urbane. Conceptul central al acestei viziuni este cel al ECHILIBRULUI, exprimat prin următoarele domenii de acțiune:

- a) Echilibrul formelor de deplasare -> un aer mai curat;
- b) Echilibrul deplasărilor la nivelul orașului -> un oraș mai puțin aglomerat;
- c) Echilibrul conectivității și intermodalității -> un oraș mai accesibil;





## ***VIII. Modelul dezvoltării mobilității urbane în Broșteni***

Corelare cu PUG Broșteni, axele conceptuale după care se ghidează modelul de dezvoltare al Planului Strategic de Mobilitate, sunt următoarele:

- axa structurală - urmărește ca mobilitatea urbană în Broșteni, indiferent de scenariile de evoluție și intervenție care vor fi adoptate să întărească și să promoveze centralitatea și poli-centralitatea orașului, protejând nucleul istoric și extinzând caracterul central în punctele cu concentrare de funcțiuni;
- axa socială - urmărește ca mobilitatea urbană în Broșteni să ajungă la o distribuție echitabilă pe toate planurile- al modurilor de transport, al tipurilor de utilizatori, etc.;
- axa economică - mobilitatea orașului va stimula dezvoltarea economică a orașului și va urmări principalele tendințe pozitive de redresare economică și de dezvoltare turistică;
- axa de mediu- urmărește ca mobilitatea urbană în Broșteni să conducă, pe termen mediu-lung, la o ameliorare a calității factorilor de mediu (și să îi aducă în limitele impuse de UE);



## **IX. Obiective, direcții de acțiune, programe și proiecte de dezvoltare a mobilității durabile**

### **IX.1. Obiectivul strategic OB01: MOBILITATE URBANĂ ECHITABILĂ ȘI SIGURĂ**

#### **Direcția de acțiune DA01: Creșterea accesibilității în mediul urban**

Acestă direcție de acțiune pornește de la datele colectate din teritoriu și ar putea fi folosite ca mijloace pentru atingerea sa următoarele posibile programe:

#### **➤ PO1-1-1 Orașul parcurs pe distanțe scurte**

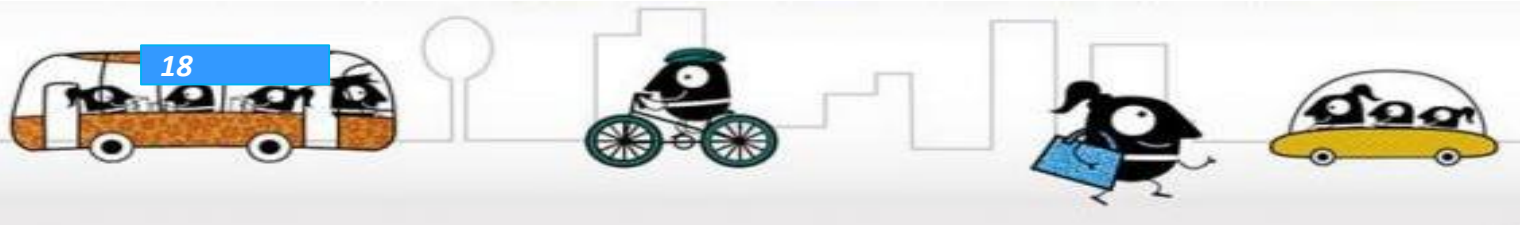
##### **Proiecte Propuse:**



- PO1-1-1A Proiecte pilot de accesibilizare pietonală pentru dotările de proximitate;
- PO1-1-1B Proiecte de piste ciclabile în legătură directă cu punctele de interes din oraș, și între localitățile aparținătoare;



- PO1-1-1C Proiecte de parcuri de reședință;



- PO1-1-1D Proiecte de parcare taxabile în vecinătatea insituțiilor.

### ➤ **PO1-1-2. Orașul accesibil pentru toți**

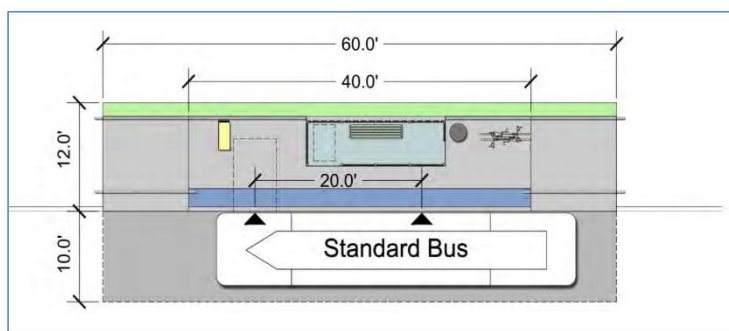
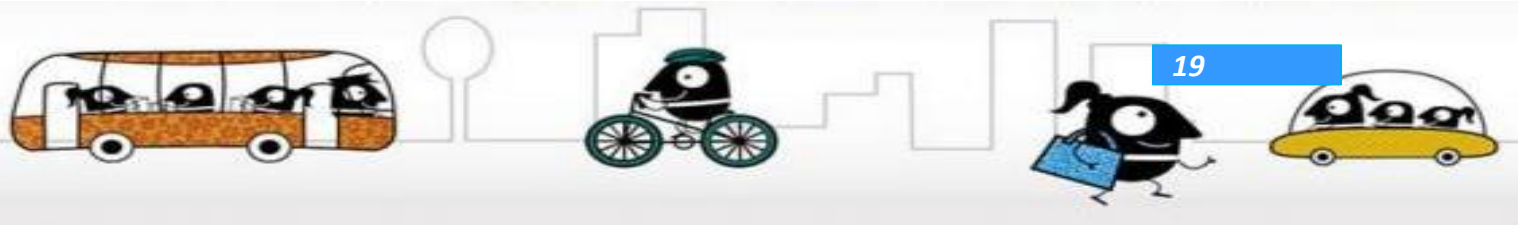
#### **Proiecte Propuse:**



- PO1-2A Proiecte punctuale de spații publice
- PO1-2B Rețea pietonală amenajată corespunzător



- PO1-2C Proiecte de parcare destinate conducătorilor auto: amenajare, inclusiv spații destinate persoanelor cu dizabilități, introducerea taxatoarelor de parcare



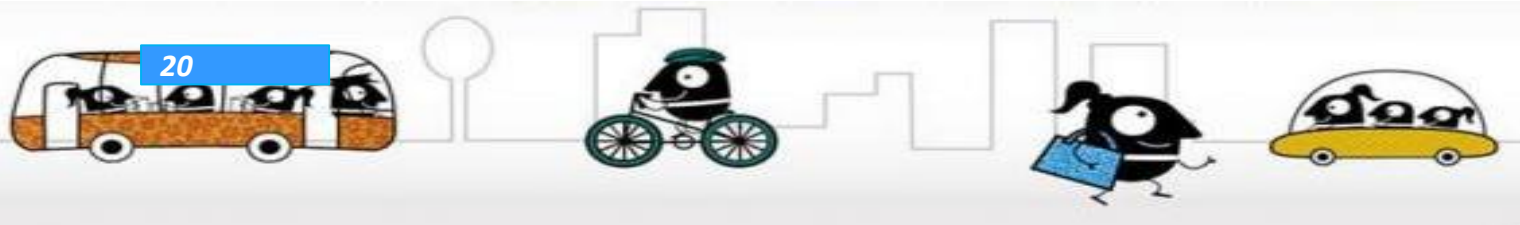
- P01-2D Proiecte înființare a transportului în comun în zonele periferice cu accesibilitate scăzută



- P01-2E Proiecte de amenajare a stațiilor de autobuz cu instalații și sisteme pentru utilizarea acestora de către și informarea persoanelor în etate și a celor cu deficiențe de vedere



- P01-2F Proiect de amenajare a spațiului din zonele cu blocuri



### Dirrecția de acțiune DA01-2. Concilierea și echilibrarea modurilor de deplasare

Această direcție de acțiune se sprijină pe următoarele posibile programe:

#### ➤ **PO1-2-1 Descurajarea folosirii autoturismelor personale**

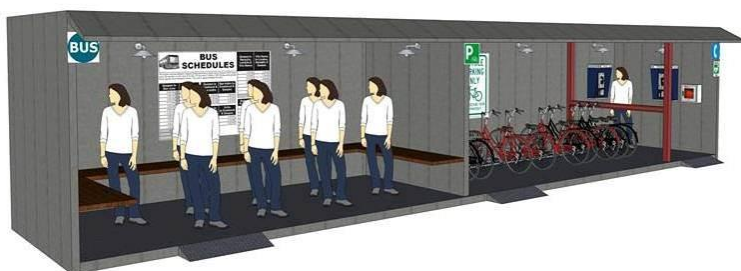
##### *Proiecte propuse:*



- PO1-2-1A Crearea în zonele rezidențiale, mai ales în zonele circulate de autoturisme de mare tonaj, a „zonelor 30” sau a zonelor cu limitare de viteză de tipul „home zones”
- PO1-2-2B Proiecte de parări cu plată diferențiată în funcție de momentul zilei
- PO1-2-2C Restructurare profile stradale în beneficiul pietonilor, bicicliștilor

#### ➤ **P01-2-2 Dezvoltarea cu prioritate a transportului în comun și a deplasărilor Nemotorizate**

##### *Proiecte propuse:*



- PO1-2-2A Dezvoltarea intermodalității și punctelor de inter-schimb



- PO1-2-2B Proiecte de spații publice asociate traseelor și amenajarea stațiilor de autobuz

### Directia de actiune DA01-3. Creșterea siguranței deplasărilor

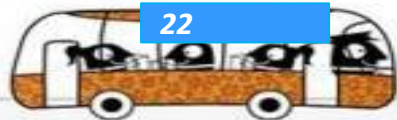
Aceasta direcție de acțiune se sprijină pe următoarele posibile programe:

#### ➤ **PO1-3-1 Reducerea vitezei de deplasare a autovehiculelor**



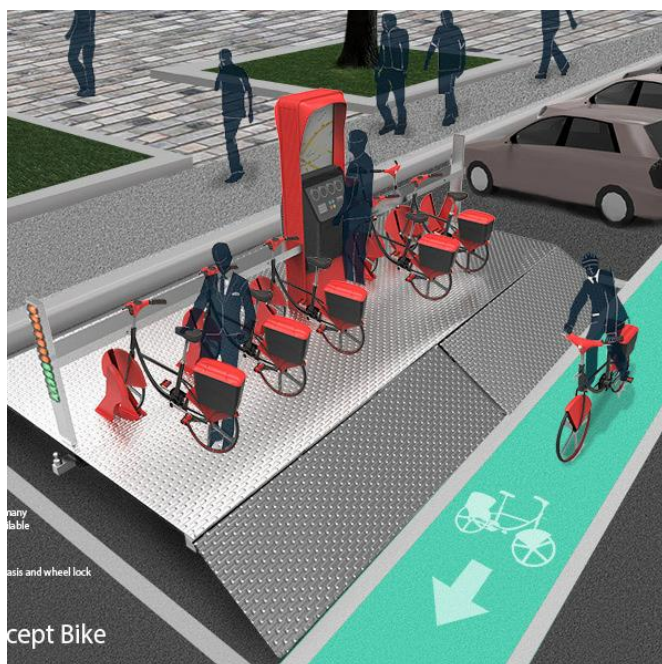
- PO1-3-1A Proiecte de amenajare specifică a carosabilului în scopul reducerii vitezei

- PO1-3-1C Reconfigurare geometrică a intersecțiilor
- PO1-3-1D Proiecte pentru limitarea vitezei de deplasare pe străzile cartierelor rezidențiale la 30km/h
- PO1-3-1E Proiecte de monitorizare, înlocuire și completare a sistemelor de indicatoare și marcaje rutiere



### ➤ PO-3-2. Creșterea securității pietonilor și bicicliștilor

#### Proiecte propuse:



- PO-3-2A Proiecte de extindere a trotuarelor și înființare pistelor ciclabile, în special în zonele periferice



- PO3-2B Amenajarea trecerilor de pietoni cu sisteme moderne de semnalizare și traversare (rampe, ecluze)
- PO3-3C Integrarea sistemelor de acces pentru persoane cu deficiențe



- PO3-3D Modernizarea sistemului de iluminat public prin dezvoltarea sistemului de tele-management și optimizarea funcționării surselor de lumină în perioadele de trafic redus, prin diminuarea / creșterea fluxului luminos



## IX.II. Obiectivul strategic OB02: MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ȘI PRIETENOASĂ CU MEDIUL

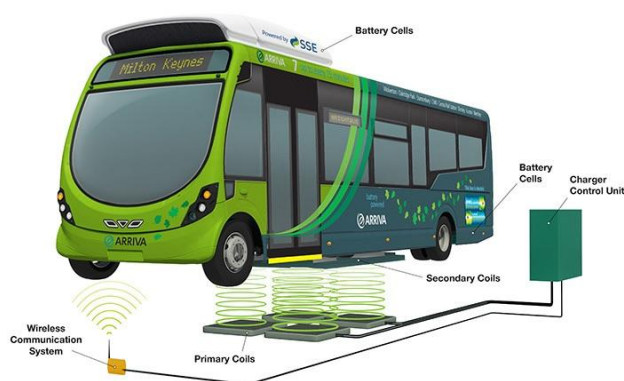
Pentru atingerea obiectivului strategic care se referă la creșterea sustenabilității și a atractivității mobilității urbane în orașul Broșteni, se propun câteva direcții de acțiune, considerate prioritare:

### Directia de actiune DA2-1 Reducerea poluării datorate traficului rutier

Aceasta direcție de acțiune se sprijină pe următoarele posibile programe:

#### ➤ P02-1-1- Dezvoltarea transportului în comun

##### **Proiecte propuse:**

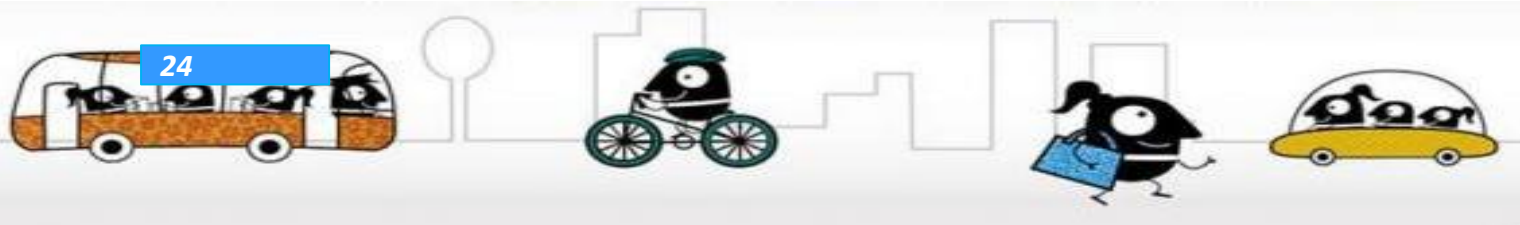


- P02-1A Înființarea stațiilor pentru încărcarea autovehiculelor electrice

- P02-1B Înființarea unei rețele de transport în comun și achiziționarea unor autobuze cu emisii zero sau cât mai reduse, autobuze electrice sau hibride

- P02-1C Proiecte pentru înființarea unei rețele de transport în comun pe toată suprafața orașului.

- P02-1D Menținerea periodică a sistemului de transport în comun prin auditarea periodică a soluțiilor în funcțiune



➤ PO2-1-2 Reducerea numărului de autovehicule în mișcare la ore de vârf

**Proiecte propuse:**



- PO2-1-2A Dezvoltarea sistemului de transport în comun public dedicat școlarilor



- PO2-1-2B Proiecte pentru înființarea și încurajarea centrelor și „schemelor de partajare a unui automobil”, de tip „Car pooling” și „Car sharing”

➤ PO2-1-3. Dezvoltarea mijloacelor de deplasare nemotorizate

**Proiecte propuse:**

- PO2-1-3A Integrarea de piste de biciclete in profilul transversal al străzilor
- PO2-1-3B Înființarea unui grup de coordonare locală pentru proiectele și inițitivele legate de modurile de deplasare nemotorizate
- PO2-1-3C Realizarea unui ghid pentru proiectarea, planificarea și întreținerea rețelei pietonale și pentru biciclete care să fie utilizat în formarea și pregătirea personalului relevant din cadrul administrației locale



- PO2-1-3D Crearea unui sistem de trasee sigure (pietonale și pentru biciclete) către școli și/sau „Planuri de călătorie/ deplasare pentru școli”

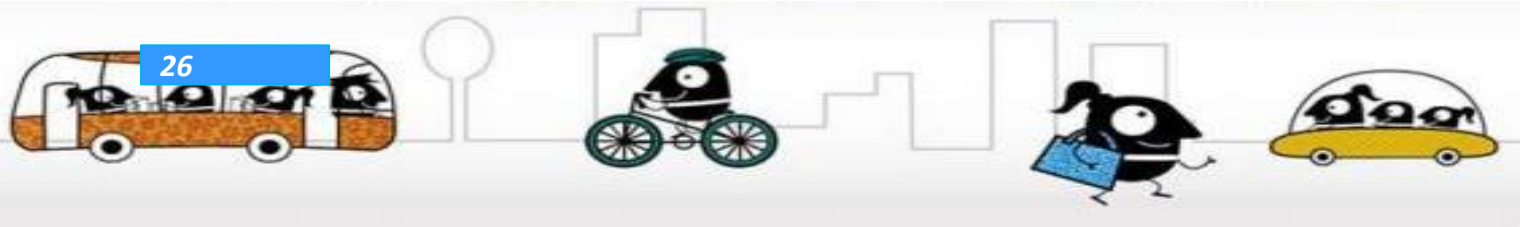


[Amenajarea unor spații pietonale în centrul orașului cu trasee pietonale și pentru biciclete, în stânga oferim o alternativă veselă a unei alei pietonale, Foto: Alee pavată în Amsterdam]

#### ➤ PO2-2-4 Managementul zgomotului datorat traficului rutier

##### Proiecte propuse:

- PO2-2-4A Instruirea șoferilor privind modul de condus în vederea reducerii emisiilor nocive
- PO2-2-4B Instituirea de "zone 30" în toate ariile rezidențiale expuse poluării sonore datorate traficului
- PO2-2-4C Modernizări ale tronsoanelor rutiere tangente zonelor rezidențiale expuse la zgomot
- PO2-2-4D Măsurile de tip "poluatorul plătește"/reducerea poluării la sursă



### **IX.III. Obiectivul strategic OB03: MOBILITATE URBANĂ ACTIVĂ ȘI EFICIENTĂ**

Direcții de acțiune, programe și proiecte propuse:

#### **Directia de acțiune DA3-1 Reducerea timpilor pierduți în trafic**

Aceasta direcție de acțiune generează o serie de posibile programe de dezvoltare, după cum urmează:

#### **➤ P03-1-1 Eficientizarea managementului traficului**

##### ***Proiecte propuse:***

- P03-1-1A Înființarea unui Centru de Management al Traficului, care să funcționeze pe baza unui sistem inteligent de control al traficului
- P03-1-1B Instituirea unui program de intervale orare, dedicate pentru aprovizionare și salubritate
- P03-1-1C Construirea unei șosele de centură dedicate traficului greu, ocolind astfel zona centrală și zonele locuite
- P03-1-1D Instituirea unor trasee rezervate pentru situații de urgență și dezăpezire
- P03-1-1E Implementarea soluțiilor automate a achiziție datelor de trafic prin senzori instalați la nivelul carosabilului.

#### **➤ P03-1-2. Îmbunătățirea infrastructurii stradale**

##### ***Proiecte propuse:***



- P03-1-2A Modernizarea și reabilitarea infrastructurii stradale prin refacerea îmbrăcămintei rutiere pentru zonele aflate în stare avansată de degradare
- P03-1-2B Proiect înființare șosea de centură
- P03-1-2C Amenajare trotuare pe străzile unde acestea nu există



- PO3-1-2D Reabilitarea trotuarelor prin refacerea îmbrăcămintei acestora, înlocuirea pavajelor unde sunt avariate

#### Dirrecția de acțiune DA3-2 Ameliorarea articulării zona periurbană

Această direcție de acțiune generează o serie de posibile programe de dezvoltare, după cum urmează

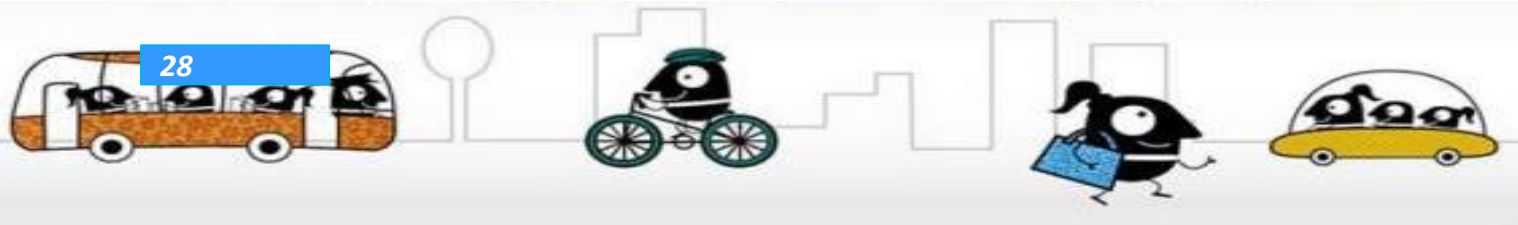
#### ➤ PO3-2-1 Conectivitate sporită cu toată suprafața teritoriului

##### **Proiecte propuse:**



Cotârgși; mănăstirea Pește – Cotîrgași și **mănăstirea Piatra Tăieturii**

- PO03-2-1B Cale prioritară pentru transport în localitățile aparținătoare orașului Broșteni



### Directia de actiune: DA3-3.Corelarea cu dezvoltarea urbană

Aceasta direcție de acțiune generează o serie de posibile programe de dezvoltare, după cum urmează:

#### ➤ P03-3-1 Program de noduri intermodale



#### **Proiecte propuse:**

- P03-3-1A Proiect complex de înființare și amenajare a unor stații de autobuz pe strada Bistriței și nu numai



-P03-3-1B Proiecte de noduri intermodale de mici dimensiuni corelate traseelor ciclabile și viitoarele stații de autobuz

#### ➤ P03-3-2 Susținerea și întărirea centralităților urbane

#### **Proiecte propuse:**

- P03-3-2A Proiect de amenajare complexă a intrărilor în oraș
- P03-3-2B Proiecte prelungire a tramei stradale in zonele de restructurare urbană



**Dirrecția de acțiune: D03-4 Corelarea dintre interesul public și cel privat în gestiunea mobilității urbane**

Această direcție de acțiune generează o serie de posibile programe de dezvoltare, după cum urmează:

➤ **P03-4-1 Îmbunătățirea și managementul ofertei de parcuri publice**

**Proiecte propuse:**



- PO3-4-1A Amenajarea de parcuri în cadrul profilelor străzilor ("în spic", acolo unde lățimea trotuarului permite sau parcuri de-a lungul carosabilului)
- PO3-4-1B Crearea unui sistem de parcare cu tarife diferențiate în funcție de durata staționării

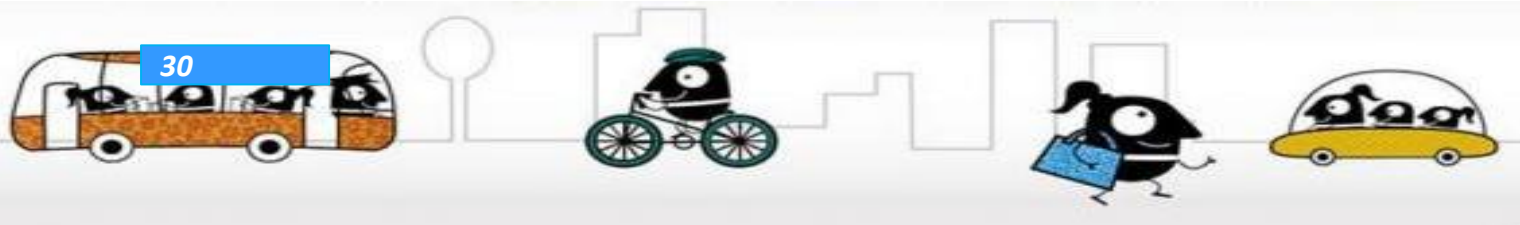


- PO3-4-1C Amenajare de parcuri pentru biciclete, corelate cu instituțiile de învățământ
- PO3-4-1D Coordonarea dintre tipul de parcare și tipul de zonă funcțională căreia i se adresează (rezidențial, instituții, comercial)
- PO3-4-1E Amenajarea unui sistem de parcare de tip "bike&ride" în zonele de penetrare a orașului, corelat cu viitoarele stații de autobuz.

➤ **P03-4-2 Armonizarea activităților principalilor agenți economici, a transportului de marfă și a livrărilor cu sistemul de transport și mobilitate**

**Proiecte propuse:**

- PO3-4-2A Dezvoltarea unui Plan al serviciilor de livrare în oraș pentru a îmbunătăți eficiența livrărilor către și în oraș
- PO3-4-2B Realizarea unui centru de consolidare a mărfurilor (centre de distribuție-realizarea distribuției prin preluarea mărfurilor de pe tiruri, pe mijloace de transport de



mică capacitate și durabile (furgonete, biciclete cargo) -Acest proiect poate intra și la D03-1- Reducereatimpilor pierduți în trafic )

- PO3-4-2C Realizarea în parteneriat cu agenții economici/angajatori de „work travel plans” (planuri de deplasare către locul de muncă) pentru angajați

#### **IX.IV. Obiectivul strategic OB04: MOBILITATE URBANĂ GESTIONATĂ INTEGRAT**

Direcții de acțiune, programe și proiecte propuse:

##### *Direcția de acțiune D04-1. Managementul comunicării și promovării mobilității urbane durabile*

Această direcție de acțiune generează o serie de posibile programe de dezvoltare, după cum urmează:

##### ➤ P04-1-1 Educarea cetățenilor în vederea adoptării unei mobilități durabile

###### **Proiecte propuse:**

- P04-1-1A Promovarea integrată a mobilității durabile în colaborare cu toți actorii urbani implicați (ONG-uri, proprietari, municipalitate, investitori, etc).
- P04-1-1B Promovarea în școli și licee a principiilor mobilității durabile și a beneficiilor deplășărilor nemotorizate

##### ➤ P04-1-2 Pregătirea administrației publice pentru implementarea PMUD

###### **Proiecte propuse:**

- P04-1-2A Înființarea unui grup de coordonare locală pentru proiectele derivate din PMUD
- P04-1-2B Deschiderea pe site-ul orașului a unei linii de tip call center permanent cu rol de captare și sintetizare a opiniei publice exprimate cu referire la proiectele de mobilitate
- P04-1-2C Facilitarea parteneriatelor interinstituționale, în special cu structuri tip ADI prin organizarea de întâlniri periodice cu acestea, precum și cu alte ADI în curs de formalizare, pentru optimizarea și implementarea liniilor comune de acțiune.
- P04-1-2D Creșterea capacității autorității publice de implementare a proiectelor de investiții în infrastructura de mobilitate prin dezvoltarea capacității de a defini condiții pentru soluții tehnice durabile



- P04-1-3 Marketing-ul oportunităților oferite de oraș pentru deplasările nemotorizate/nepoluante

### Proiecte propuse

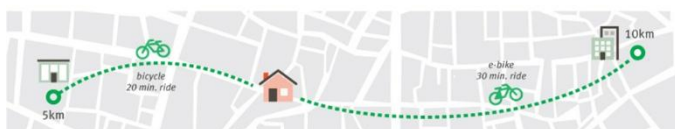


- PO4-1-3A Semnalizarea și indicarea prin hărți și afișe stradale a obiectivelor de interes și a posibilelor trasee pietonale și pentru biciclete



There is huge potential for **more trips to be taken by bicycle.**

In every country, at least 35% of trips are under 5km, less than a 20 minute ride on a bicycle. Around 50% of trips are under 10km, less than a 30 minute ride on an e-bike.



- PO4-1-3B Promovarea activă a bicicletelor ca mijloc nepoluant, alternativ autobuzului și mașinii personale

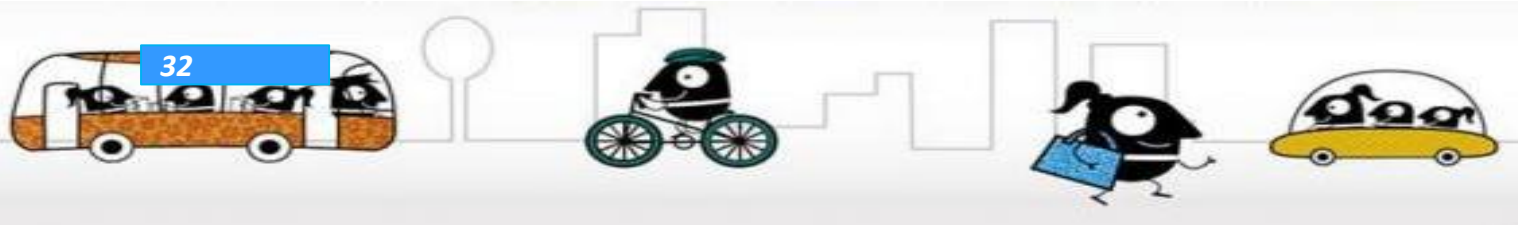
### Diracția de acțiune DA4-2 Managementul integrat al PUG și Planurilor de Mobilitate

Această direcție de acțiune generează o serie de posibile programe de dezvoltare după cum urmează:

- P04-2-1 Corelarea permanentă a reglementărilor urbanistice și a efectelor lor în plan spațial-funcțional cu aspectele de trafic

### Proiecte propuse

- P04-2-1A Realizarea unui ghid sintetic pentru administrația locală pentru implementarea și monitorizarea PMUD în corelare cu PUG



- PO4-2-1B Crearea unei echipe tehnice de monitorizare permanentă a aspectelor dezvoltării urbanistice și a mobilității

Diracția de acțiune DA4-3. Eficientizarea monitorizării și implementării planurilor de modelare a mobilității durabile (PMUD)

➤ PO4-3-1 Dezvoltarea unui sistem de monitorizare permanentă a traficului rutier



- PO4-3-1A Sistem de supraveghere video a tuturor intersecțiilor importante

➤ PO4-3-2 Corelarea tuturor datelor legate de mobilitate și dezvoltare urbană

- PO4-3-2A. Constituirea unei baze de date publice a mobilității urbane în Broșteni, pe toate modurile de transport
- PO4-3-2B Dezvoltarea și implementarea unui sistem GIS integrat cuprinzând atât datele urbanistice de dezvoltare spațial-funcțională, cât și pe cele de trafic

➤ PO4-3-3 Pregătirea cadrului strategic și operațional de implementare a Planurilor de mobilitate urbană durabilă

- PO4-3-3A Pregătirea și informarea populației cu privire la necesitatea și obligativitatea implementării unui PMUD
- PO4-3-3B Stabilirea echipei tehnice de monitorizare a activităților viitoare cuprinse în PMUD, în conformitate cu Ghidul de pregătire a PMUD
- PO4-3-3C Formarea și perfecționarea profesională a salariaților din cadrul Primăriei orașului Broșteni în vederea implementării proiectelor incluse în PMUD
- PO4-3-3D Adoptarea și implementarea sistemelor informatice integrate la nivelul compartimentelor primăriei în vederea gestiunii al bazelor de date interne din cadrul consiliul local și instituțiilor deconcentrate



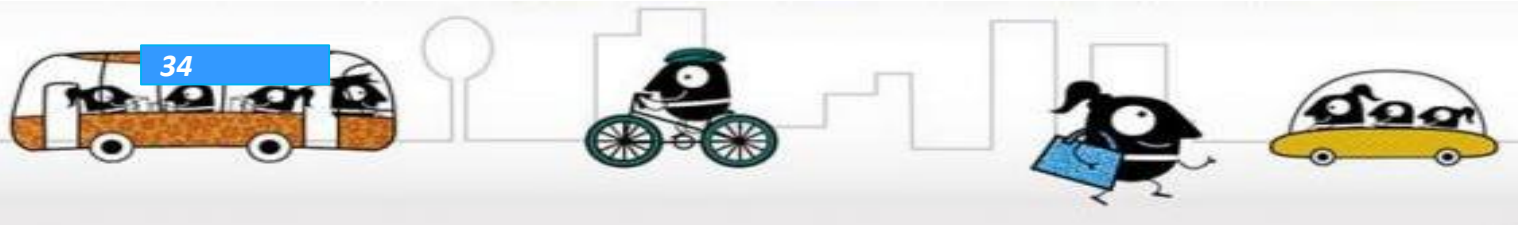
Dirrecția de acțiune DA4-4 Bugetarea corespunzătoare a domeniului mobilității urbane durabile

➤ P04-4-1 Corelarea financiara dintre politicile de dezvoltare urbană, politicile economice, de protecție a mediului și cele de mobilitate

- P04-4-1A Audit al proiectelor si programelor lansate de oraș in scopul depistării celor inutile și costisitoare
- P04-4-1B Creare și aprobarea în ședințele de consiliu local a Planului Multi-Anual de Investiții (PI), în concordanță cu lista de proiecte stabilită

➤ P04-4-2 Echilibrarea bugetelor alocate mobilității între diferitele domenii ale acesteia

- P04-4-2A Bugetarea cu prioritate a proiectelor legate de promovare a mobilității durabile în școli și licee
- P04-4-2B Bugetarea cu prioritate a proiectelor de training în administrația publică privind principiile și instrumentele PMUD



## X. Beneficii ale programelor si proiectelor propuse

(A). *Principalele beneficii ale proiectelor legate de modurile de deplasare nemotorizate (numite și moduri de deplasare blânde sau active):*

- ✓ Un mediu mai „curat” – deplasările nemotorizate pot înlocui numeroase deplasări scurte realizate cu automobilul, reducând volumele traficului rutier, poluarea aerului, zgomotul și impactul vizual (negativ) al traficului rutier pentru imaginea urbană, contribuind în același timp la reducerea gazelor cu efect de seră
- ✓ Mai multă siguranță pe stradă – studiile confirmă o îmbunătățire a siguranței străzilor ca urmare a creșterii numărului de utilizatori nemotorizați (pietoni, bicicliști), aceștia prin număr asigurând atât o supraveghere „pasivă” a spațiului public urban cât și mai multă precauție din partea automobiliștilor și o reduce a vitezei de deplasare – în general, cu cât sunt mai mulți pietoni și bicicliști, cu sunt mai sigure deplasările pe jos sau cu bicicleta
- ✓ O sănătate mai bună–modurile de deplasare nemotorizate sunt o modalitate simplă, necostisitoare și eficientă de a include activitatea fizică în viața de zi cu zi
- ✓ Beneficii pentru economia locală–mersul pe jos și cu bicicleta utilizează în mod eficient spațiul străzii, reducând astfel congestiile. Un cadru/mediu urban propice mersului pe jos poate de asemenea să încurajeze oamenii să zăbovească mai mult în spațiul străzii și să cheltuiască mai mult aici.
- ✓ Beneficii sociale – când oamenii merge pe jos și cu bicicleta în cartierul lor, se vor întâlni și vor interacționa mai des, generând coeziunea comunității. Cei care merg pe jos și cu bicicleta asigură o „supraveghere socială” a străzii, ceea ce contribuie la creșterea siguranței spațiilor publice urbane calitate mai bună a vieții – însumarea beneficiilor provenite din creșterea numărului de oameni care se deplasează pe jos și cu bicicleta, conduce la creșterea pe ansamblu a calității vieții urbane
- ✓ Marketing-ul oportunităților oferite de oraș de a merge pe jos și/sau cu bicicleta (de exemplu: semnalizarea și indicarea prin hărți a obiectivelor de interes și a (posibilelor) trasee pietonale și pentru biciclete)
- ✓ Promovarea mersului pe jos și cu bicicleta (de exemplu prin încercarea de a depăși barierele sociale și percepțiile eronate referitoare la mersul pe jos și cu bicicleta)
- ✓ Administrarea și managementul modurilor de deplasare nemotorizate în oraș (de exemplu prin înființarea unei echipe care se ocupă cu dezvoltarea și monitorizarea modului de desfășurare a acestor moduri de deplasare în oraș)

(B) *Principalele beneficii ale proiectelor legate managementul traficului:*

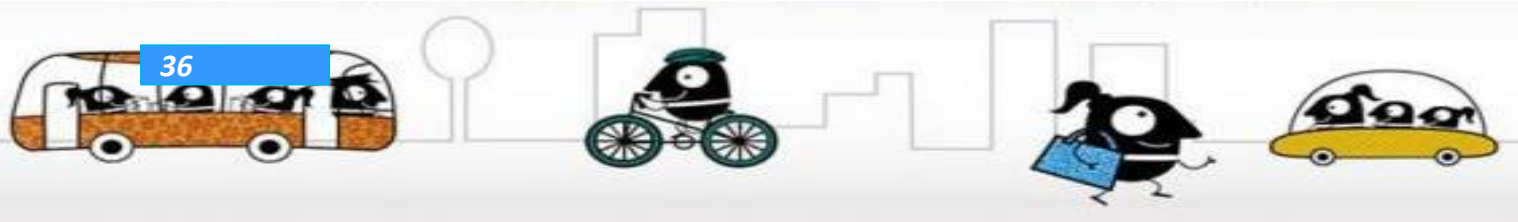
- ✓ Impact pozitiv in plan economic
  - costuri mai reduse pe termen lung
  - stimularea dezvoltării urbane



- ✓ Impact pozitiv asupra mediului: reducerea poluării datorate traficului
- ✓ Impact pozitiv în plan administrativ: facilitarea culegerii de date de mobilitate în timp real, corelarea cu politicile europene.

*(C) Principalele beneficii ale proiectelor legate infrastructură*

Deși sunt costisitoare, proiectele de infrastructură (modernizări sau extinderi) sunt esențiale pentru implementarea unui plan de mobilitate. Ele trebuie să coreleze etapizarea pe bază de scenarii și nevoilor prioritare de soluționare a disfuncționalităților, corelate și cu dinamica la nivel demografic și economic global. Atât la scară macro cât și la scară micro, infrastructura orașului Broșteni necesită serioase îmbunătățiri și racordări - atât în exterior, la rețeaua regională și națională, cât și în interiorul orașului.



## ***XI. Scenarii alternative de dezvoltare a mobilității urbane***

Previziunea pe scenarii a mobilității pornește de la o serie de criterii care au ponderi diferite în fiecare dintre scenarii, aceasta influențând de fapt atât operaționalizarea cât și realismul acestora:

1. corelarea cu predicțiile socio-economice la nivel de oraș, structurate la rândul lor pe 3 tipuri de scenarii:
  - pesimist (preia tendința actuală de dezvoltare care indică o scădere cu o medie de 5% a populației);
  - optimist (inversează tendința de creștere prin măsuri proactive bazate pe creșterea atractivității orașului la nivelul regiunii de dezvoltare nord est);
  - ultra-optimist (se bazează pe o creștere de ~10% a numărului de locuitori, cât și pe o dezvoltare periurbană importantă).
2. corelarea cu tendințele și posibilitățile (resursele) de dezvoltare proprii orașului, corelate cu dinamica recentă, dar și cu cea viitoare, bazată pe disponibilul de resurse funciare, precum și necesitatea creșterii funcționalității urbane;
3. corelarea cu tendințele de dezvoltare la nivel periurban/regional
4. corelarea cu valorile fundamentale ale strategiei de dezvoltare în care centrul orașului și structura urbană compactă, indică o abordare atentă la menținerea unui echilibru permanent între creșterea (în special spațială) a orașului, ranforsarea unor nuclee dense care susțin atât o formă durabilă de mobilitate, cât și o eficiență energetică importantă;
5. corelarea cu necesitatea eliminării unor deficiențe din ariile periferice și de creștere echilibrată a orașului, prin plasarea inteligentă a investițiilor și a dotărilor pentru a optimiza funcționarea sa;
6. urmărirea efectului optim (raport bun între durata de implementare și amplificarea efectului), luând în considerare, cu prioritate, termenul de timp scurt necesar pentru implementare (sau frecvența măsurilor necesare pentru menținere) dar și beneficiarii vizați (zone dense sau compacte);
7. complexitatea măsurilor din punct de vedere al montajului partenerial și financiar necesar, precum și aprecierea efectului pe termen lung (reducerea poluării, restructurarea mobilității, creșterea calității vieții etc).



### **XI.1 Scenariul "IF NOT" (sau "DO NOTHING")**

Acest scenariu se bazează pe menținerea stării actuale a mobilității în orașul Broșteni, corelata unor aspecte socio - economice de prognoză pesimistă asupra dezvoltării orașului, pentru orizontul de timp 2020, de tipul:

- descreștere economică
- descreștere a calității factorilor de mediu (accentuarea poluarii prin creșterea cu 25% a emisiilor CO<sup>2</sup>)
- dezvoltarea urbană se manifestă prin creștere periferică de mică densitate, conducând la mărirea distanțelor de deplasare și la amenințarea crescândă a factorilor de mediu;
- gradul de motorizare este în creștere, bazat pe un grad de mobilitate sporit, dar și pe creșterea PIB-ului;

*IMPACTUL* acestui scenariu, estimat pe fiecare domeniu al mobilității urbane, se poate exprima în felul următor:

A) "Racordarea mobilității în teritoriu":

- scăderea vizibilității orașului Broșteni în plan regional
- pierderea oportunităților de dezvoltare în relația cu sistemul urban

B) "Infrastructura și circulația rutieră"

- creșterea timpului consumat în trafic
- scăderea vitezei medii de deplasare a autovehiculelor
- creșterea numărului de intersecții ambuteiate sau congestionate la ore de vârf
- creșterea emisiilor CO<sup>2</sup> peste limitele admise

C) "Transportul în comun"

- scăderea interesului pentru folosirea autobuzului ca și mijloc de transport în comun datorită de confort oferit și ne-racordării la cererea socială

D) "Infrastructură și circulație nemotorizată: pietonală și velo"

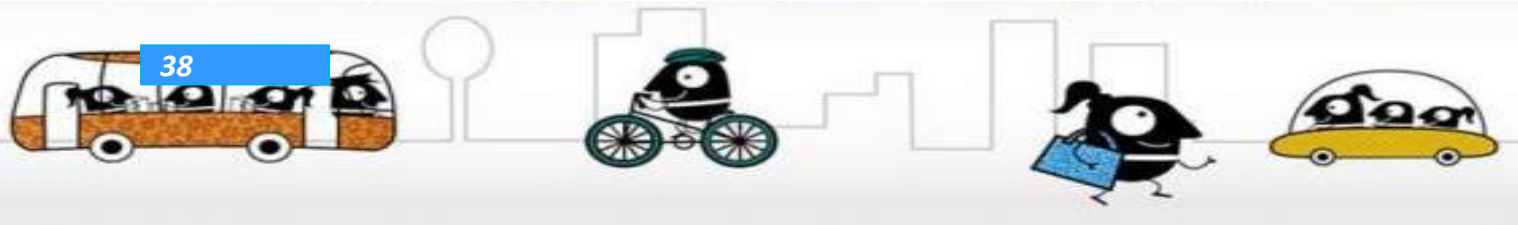
- nu există infrastructură pentru biciclete (chiar dacă interesul crește, mai ales în rândul tinerilor)

E) "Parcare"

- parcare haotică, lipsită de confort, siguranța și fără beneficii economice pentru municipalitate

F) "Inter-modalitate"

- pierderea oportunităților de a organiza noduri inter-modale



## **XI.II Scenariul realist - pesimist ("Do minimum")**

- stagnare demografică în jurul valorii actuale la nivelul anului 2022, reprezentând o apreciere ușoară față de tendința recentă;
- creștere economică stagnantă care menține starea de declin industrial, cuplat cu o apreciere ușoară a sectorului de servicii reprezentând astfel o apreciere ușoară față de tendința recentă;
- calitatea factorilor de mediu este în scădere (accentuarea poluării prin creșterea cu 25% a emisiilor CO<sup>2</sup>);
- dezvoltarea urbană este menținută într-o formă compactă, cu creșteri încetinite în zona periferică, contrabalansate de o serie de măsuri menite să sporească calitatea vieții în centru și în zonele dense;
- gradul de motorizare este în creștere ușoară, bazat pe un grad de mobilitate sporit, dar și pe creșterea pib-ului;
- atractivitatea și imaginea orașului Broșteni se apreciază ușor la nivel regional în special datorită valorilor patrimoniale naturale și construite;

*IMPACTUL* acestui scenariu, estimat pe fiecare domeniu al mobilității urbane, se poate exprima în felul următor:

### A) "Racordarea mobilității în teritoriu"

- scăderea vizibilității orașului Broșteni în plan regional, dar menținerea unei relații de interdependență cu zona periurbană și cu municipiul Suceava; mobilitatea este nedurabilă, bazată pe timp îndelungat pierdut în trafic;
- investițiile în infrastructura feroviară sau într-un sistem de transport public sunt anulate de navetismul slab dezvoltat și impredictibil;

### B) "Infrastructura și circulația rutieră"

- timpul consumat în trafic înregistrează o ameliorare ușoară în zona centrală și în coronoanele periferice ale acesteia;
- înființarea centurii ocolitoare și modernizarea străzilor centrale ar conduce la eficientizarea traficului;
- îmbunătățiri ale intersecțiilor și o serie de parcaje îmbunătățesc securitatea și accesibilitatea la punctele de interes
- îmbunătățirea traversărilor căii ferate și crește securitatea deplasărilor;

### C) "Transportul în comun"

- preferința pentru transportul în comun a populației este încă limitată în primul rând datorită inexistenței unui sistem orășenesc de transport în comun
- îmbunătățiri la nivelul conectivității cu palierul rutier și cu moduri blânde de deplasare facilitează o dezvoltare punctuală bună și încurajează densitatea și diversitatea funcțională;



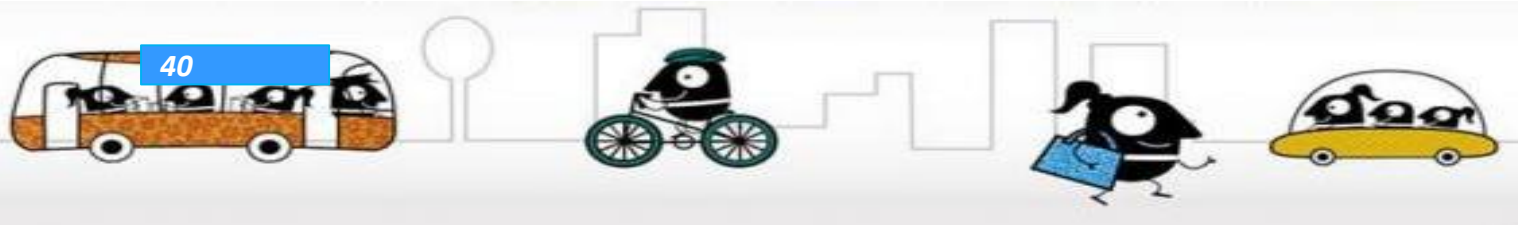
- o serie de proiecte de culoar unic pentru autobuz, precum și asocierea intimă cu spațiile publice amenajate crește vizibilitatea transportului în comun între localitățile aparținătoare;

D) "Infrastructură și circulație nemotorizată: pietonală și velo"

- amenajarea unui spațiu pietonal pe malul râului Bistrița, bazat pe calitatea peisageră crescută și o recuperare a spațiilor aflate în declin
- zona centrală revitalizată, grație unui program de pietonizare și de restructurare a mobilității
- noi reprofilări de străzi existente și crearea de noi străzi se fac cu luarea în considerare a pietonilor și bicicliștilor ca participanți egali la trafic;

E) "Parcare"

- Îmbunătățirea organizării parcării în zona centrală și în perimetrul pericentral
- Amenajarea locurilor de parcare în cartierele de blocuri



### **XI.III Scenariul realist- optimist ("Do something")**

- creștere demografică în jurul ratei de 5%, reprezentând o apreciere importantă față de tendința recentă
- creștere economică cu o rată în jurul valorii de 5% a locurilor de muncă, redresând parțial starea de declin industrial, cuplat cu o apreciere moderată a sectorului de servicii reprezentând calitatea factorilor de mediu este în scădere, frânată însă față de scenariul II
- dezvoltarea urbană este menținută într-o formă compactă, cu numeroase densificări, susținute și de o serie de măsuri menite să sporească calitatea vieții în centru și în zonele dense și de eficientizare a accesului la punctele de interes;
- gradul de motorizare este în creștere ușoară, bazat pe un grad de mobilitate sporit, dar și pe creșterea PIB-ului, dar este contrabalansat de măsuri în sprijinul unei mobilități durabile bazate pe transport ecologic;
- atractivitatea și imaginea a orașului Broșteni se apreciază ușor la nivel regional în special datorită valorilor patrimoniale naturale și construite, dar și grație unei aprecieri economice;

*IMPACTUL* acestui scenariu, estimat pe fiecare domeniu al mobilității urbane, se poate exprima în felul următor:

#### **A) "Racordarea mobilității în teritoriu"**

- Vizibilitatea orașului Broșteni în plan regional crește, odată cu reînprospătarea zonei centrale pentru turism și cultură, dar și grație aprecierii economice, facilitând o creștere a navetismului la nivelul orașelor aparținătoare;
- Un fenomen turistic, solicită noi trasee turistice atât în oraș cât și, mai ales, la nivelul zonei;

#### **B) "Infrastructura și circulația rutieră"**

- Timpul consumat în trafic înregistrează o ameliorare semnificativă în zona centrală și în coronoalele periferice ale acesteia;
- Realizarea centurii ocolitoare a orașului conduce la eficientizarea traficului din centrul orașului;
- Îmbunătățiri ale intersecțiilor, continuate, și o serie de parcaje de diverse mărimi îmbunătățesc securitatea și accesibilitatea la punctele de interes
- Noi zone de automobilitate redusă – zone 30 - cresc calitatea locuirii;

#### **C) "Transportul în comun"**

- Realizarea de culoare unice pentru transportul electric și pentru biciclete;



- Îmbunătățiri la nivelul conectivității cu palierul rutier și cu moduri blânde de deplasare facilitează o dezvoltare punctuală bună și încurajează densitatea și diversitatea funcțională;

D) "Infrastructura și circulație nemotorizată: pietonală și velo"

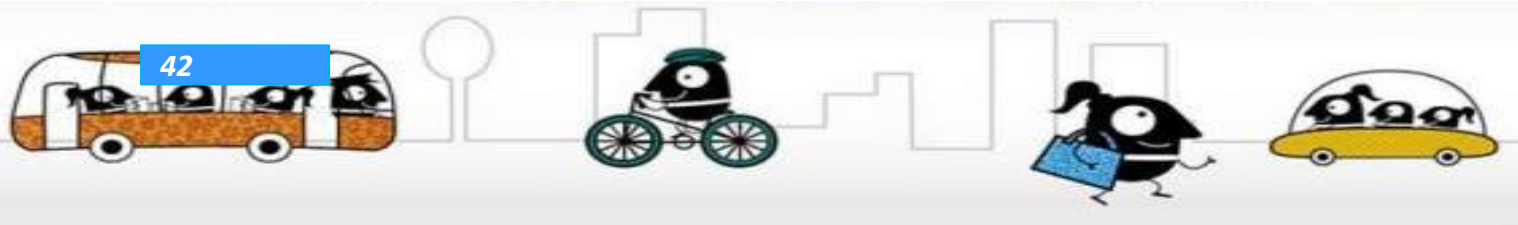
- Noi pietonale și piste ciclabile fac posibilă o accesibilitate generalizată în zona centrală și pericentrală

E) "Parcare"

- Îmbunătățire a organizării parcării în zona centrală și în perimetrul pericentral, cu extensie înspre zonele periferice;
- Programul de parcare cu taxă descurajează traficul auto către centrul orașului;

F) "Inter-modalitate"

- O serie de trei proiecte de noduri intermodale favorizează o bună interconexiune între mijloace de transport, facilitând totodată asocierea altor funcțiuni, menite la rândul lor să sporească accesibilitatea la nivelul orașului;



#### XI.IV Scenariul optimist + ( "Do something more")

- creștere demografică în jurul ratei de 5%, reprezentând o apreciere importantă față de tendința recentă, amplificată și de o creștere regională importantă;
- creștere economică cu o rată în jurul valorii de 5% a locurilor de muncă, redresând parțial starea de declin industrial, cuplat cu o apreciere moderată a sectorului de servicii;
- calitatea factorilor de mediu este în scădere la nivel urban, dar cu amenințări importante provenind de la nivel regional unde se constată o creștere a nivelului mobilității;
- dezvoltarea urbană este menținută într-o formă compactă, cu numeroase densificări, susținute și de o serie de măsuri menite să sporească calitatea vieții în centru și în zonele dense și de eficientizare a accesului la punctele de interes;
- gradul de motorizare este în creștere ușoară, bazat pe un grad de mobilitate sporit, dar și pe creșterea PIB-ului și este contrabalansat de măsuri în sprijinul unei mobilități durabile bazate pe transport ecologic;
- atractivitatea și imaginea orașului Broșteni se apreciază ușor la nivel regional în special datorită valorilor patrimoniale naturale și construite, dar și grație unei aprecieri economice;

*IMPACTUL* acestui scenariu, estimat pe fiecare domeniu al mobilității urbane, se poate exprima în felul următor:

##### A) "Racordarea mobilității în teritoriu"

- vizibilitatea orașului în plan regional crește semnificativ, bazat pe dezvoltarea zonei, a drumului, precum și a cooperării cu municipiul Suceava;
- un efect important fiind creșterea nivelului de mobilitate per ansamblul a sistemului urban;
- un fenomen turistic amplificat, solicită noi trasee turistice extinse la nivelul întregii regiuni, Broșteni devenind centru de coordonare a turismului;

##### B) "Infrastructura și circulația rutieră"

- infrastructura regională produce o amplificare a mobilității care pune presiune pe infrastructura orașului Broșteni;
- extinderea orașului atrage după sine extinderea rețelei de drumuri

##### C) "Transportul în comun"

- îmbunătățiri la nivelul conectivității cu palierul rutier și cu moduri blânde de deplasare facilitează o dezvoltare punctuală bună și încurajează densitatea și diversitatea funcțională;
- dezvoltarea a noi centralități la nivelul orașului susține dezvoltarea nu numai extensivă a transportului în comun ci și, mai ales, intensivă în sensul ameliorării timpilor de parcurs, al frecvenței materialului rulant etc.



D) "Infrastructura si circulație nemotorizată: pietonală și velo"

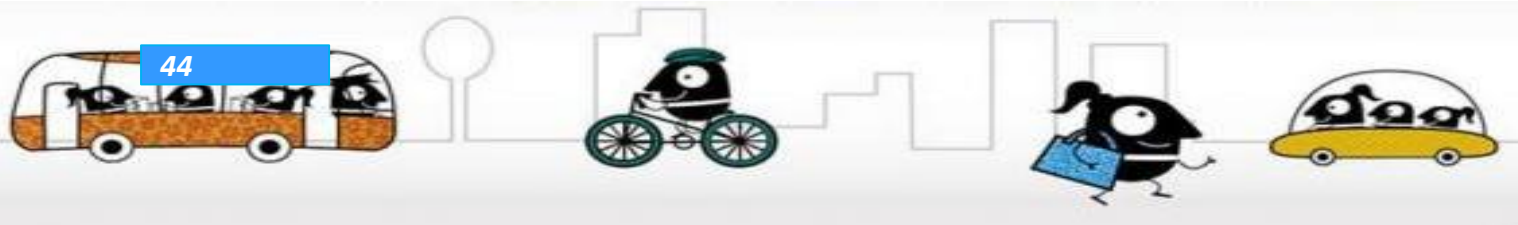
- noi pietonale și piste ciclabile fac posibilă o accesibilitate generalizată în toate zonele;

E) "Parcare"

- Îmbunătățirea organizării parcării în zona centrală și în perimetrul pericentral cu extensie înspre zonele periferice;
- Programul de parări cu taxă descurajează traficul auto către centrul orașului dar și în zonele extinse ale acesteia

F) "Inter- modalitate"

- Punctele intermodale devin centralități în sine, generatoare de fluxuri importante, contribuind esențial la dezvoltarea economică a orașului



#### ***XI.V Rezultatele prognozei de transport si de trafic, pentru transportul cu autoturismele, în cazul scenariului pesimist pentru vârful de dimineață AM***

În capitolul curent se prezintă rezultatele prognozei de transport și de trafic, pentru transportul cu autoturismele, în cazul scenariului optimist, pentru vârful de dimineață AM.

Prognoza cererii de transport s-a realizat pe baza datelor socio-economice prognozate pentru perioada de perspectivă și anume anul 2026. Astfel, pe baza rezultatelor prognozei s-a constatat că cererea de mobilitate pentru autoturisme nu a crescut foarte mult față de anul 2022, însă s-a constatat o modificare structurală în cadrul deplasărilor generate și atrase de către fiecare zonă în parte. Astfel, se constată cu precădere impactul zonelor industriale/economice și a celor rezidențiale care sunt prevăzute a se dezvolta.

După cum s-a menționat anterior, se observă apariția și dezvoltarea polilor de atracție în partea de Centrală a orașului, pe strada Bistriței, pe strada Kogălniceanu, pe strada Nicolae Nanu, pe strada Neagra.

Se observă că încărcările majore de trafic sunt pe cale de acces rutieră DN 17B care traversează localitatea și face legătura cu orașele: Vatra Dornei, Piatra-Neamț, Bicăz și Tg. Neamț. Situația orașului Broșteni de-a 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.

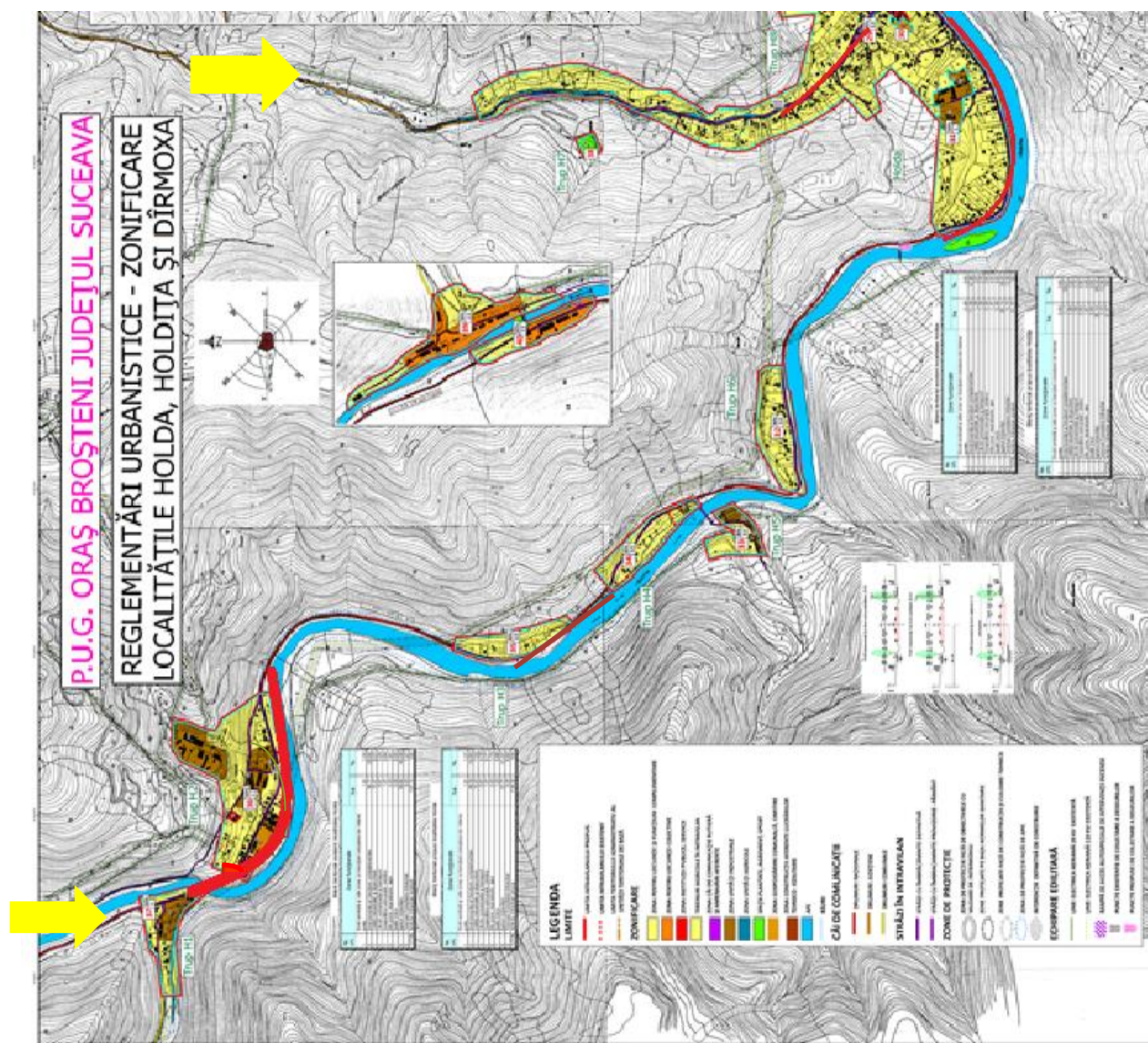
Legătura cu reședința de județ, municipiul Suceava se face pe valea pârâului Puzdra, peste vârful Puzdra, pe DJ 177A care asigură accesul și spre alte localități importante ale județului cum ar fi orașele Gura-Humorului, Frasin și Câmpulung Moldovenesc.

O altă cale de acces o reprezintă DJ174 care străbate valea pârâului Neagra și asigură legătura cu satul Dârmoxa și cu comuna Panaci pe valea pârâului Negrișoara până la Vatra Dornei.

Localitatea mai dispune și de drumurile comunale DC77 Cotârgași și DC 78 Frasin.



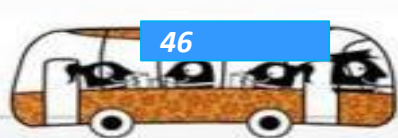
## XII. Planuri preliminare de organizare a mobilității urbane în Broșteni - în varianta scenariului optimist-realist corelat cu PUG



Infrastructură destinată circulației rutiere scenariul optimist

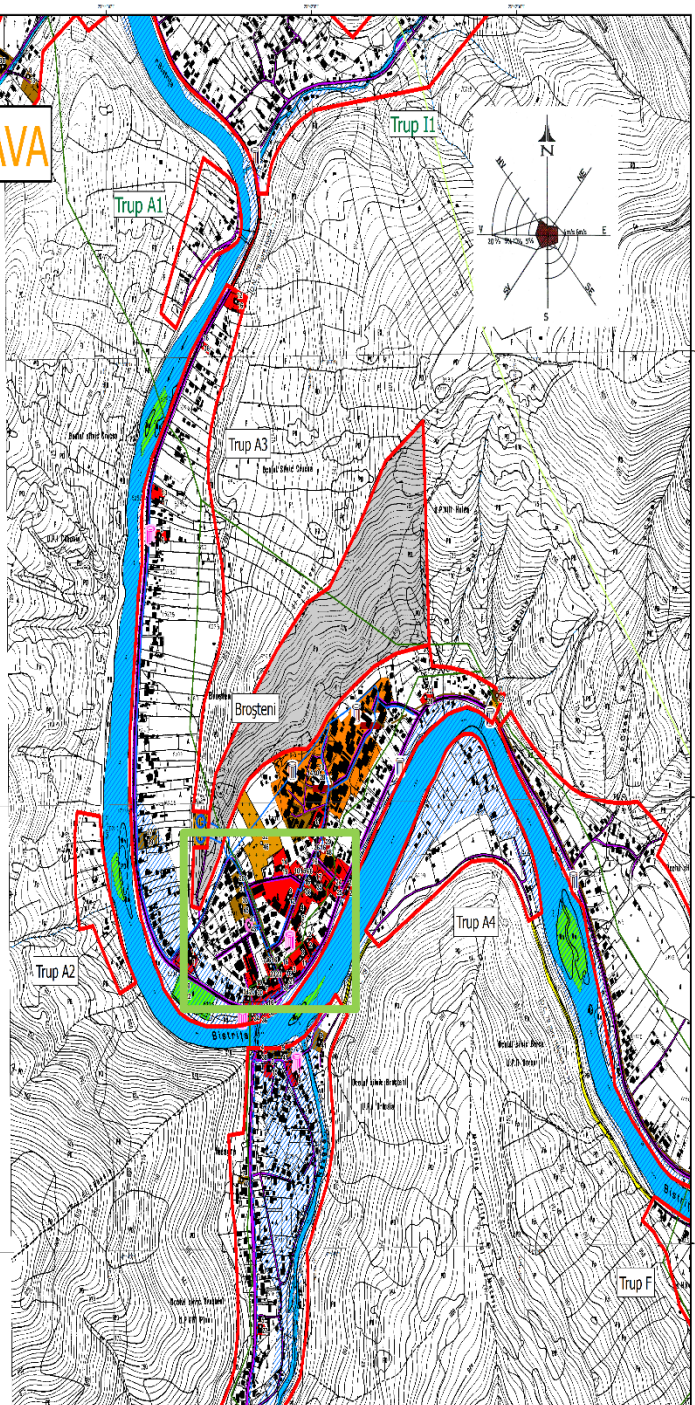
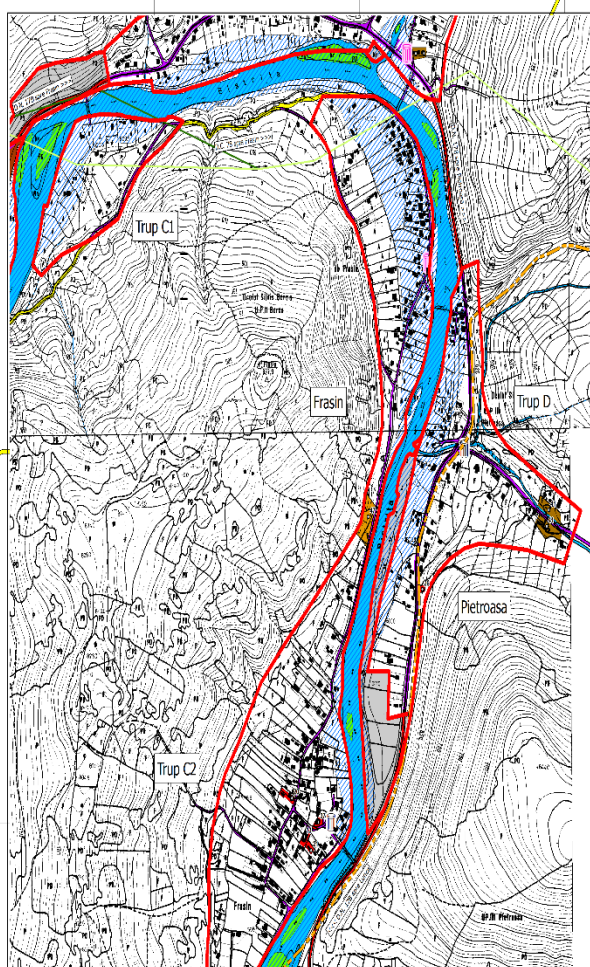


- Zonă de penetrație în oraș
- Zone traversate de mașini de mare tonaj/ Program limitare de viteză

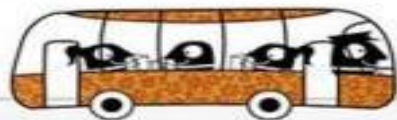


## P.U.G. ORAȘ BROȘTENI JUDEȚUL SUCEAVA

### REGLEMENTĂRI ECHIPARE EDILITARĂ LOCALITĂȚILE BROȘTENI, NEAGRA, FRASIN ȘI PIETROASA

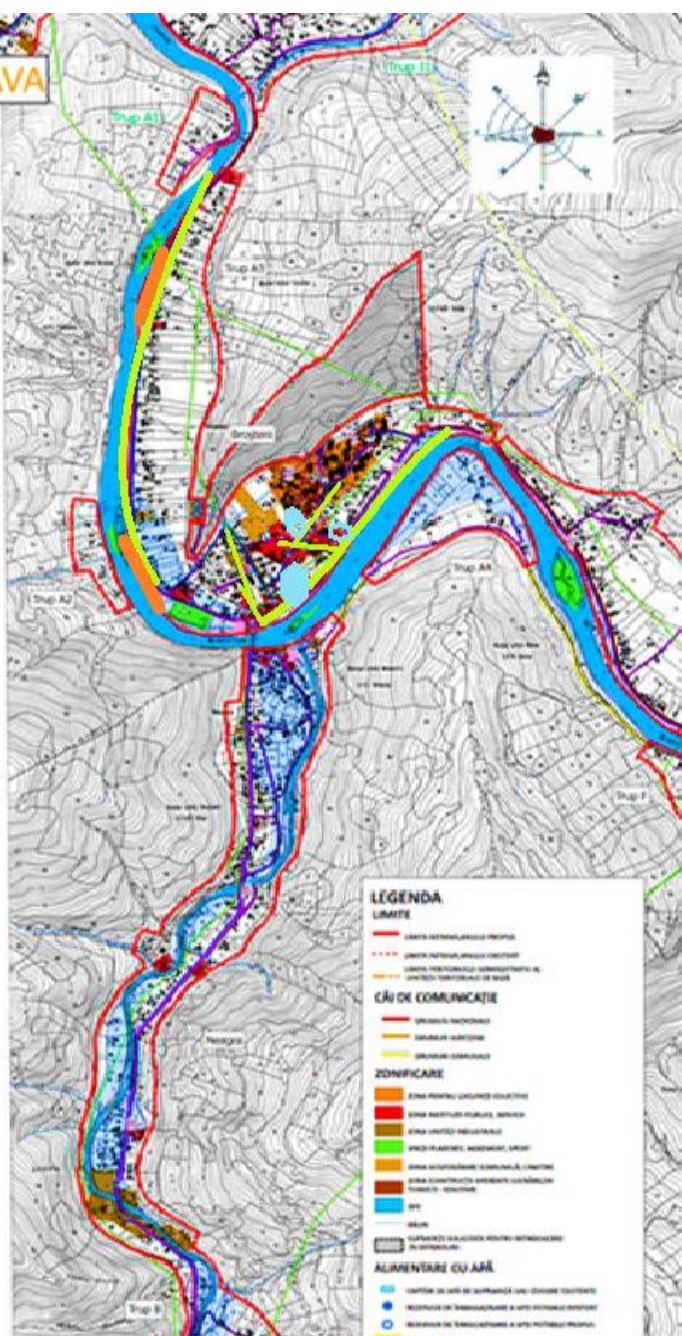
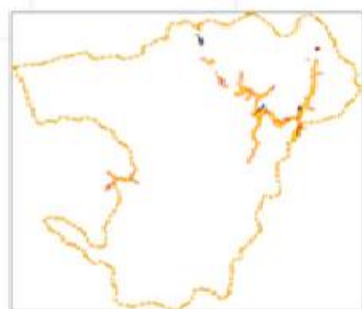
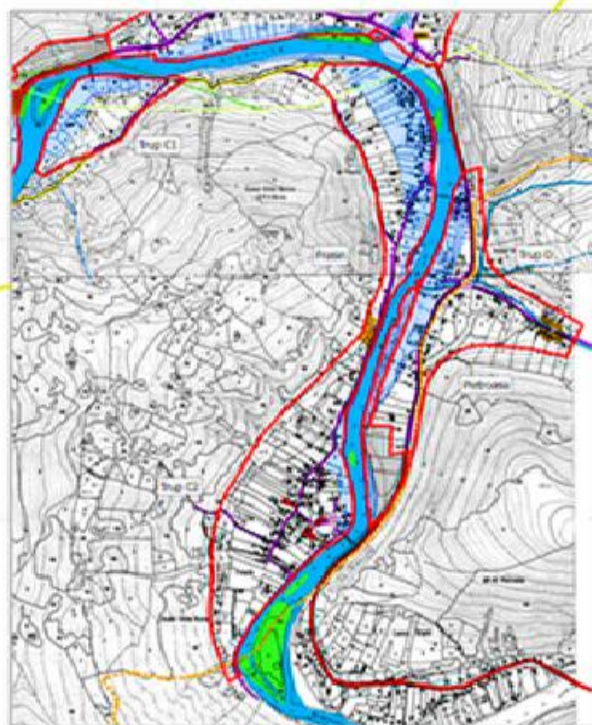


 - Zone de centralitate existente



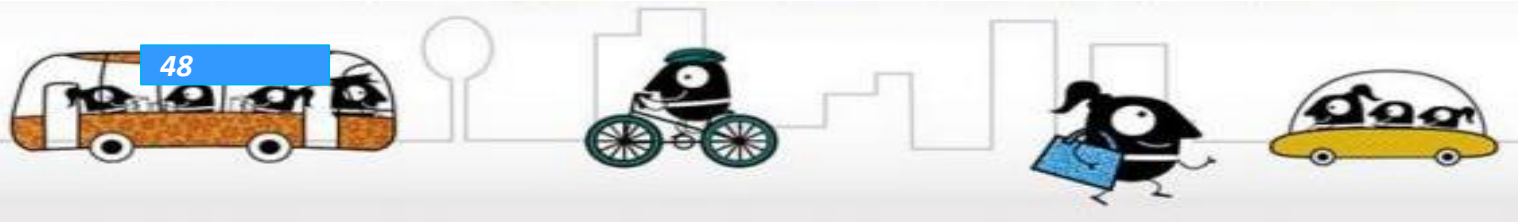
# P.U.G. ORAȘ BROȘTENI JUDEȚUL SUCEAVA

## REGLEMENTĂRI ECHIPARE EDILITARĂ LOCALITĂȚILE BROȘTENI, NEAGRA, FRASIN ȘI PIETROASA



### Infrastructura destinată circulației nemotorizate pietonale și biciclete

- Trasee ciclabile propuse pentru amenajare în profilul carosabilului existent/propus
- Parcări de biciclete propuse
- Circulație exclusiv pietonală, propusă și posibilă prin amenajarea malului Bistriței



### XIII. Concluzii și recomandări în continuare

În urma celor explicate anterior, Planul Strategic de Mobilitate Urbana este configurat în baza analizelor și a premiselor de dezvoltare, în baza unei viziuni clare asupra mobilității la nivel de ansamblu, prin intermediul celor 4 scenarii care reflectă posibilitățile de evoluție și de implementare a propunerilor, pentru orizonturile de timp scurt/ mediu/ lung/ foarte lung (if not, realist-pesimist, realist-optimist, optimist+).

În urma studiului se poate face mențiunea că, în scenariul if not și cel pesimist, rata de schimbare a mobilității urbane în sensul dobândirii unor calități durabile, atractive, eficiente și echitabile este destul de scăzută. În scenariul optimist, se pot atinge o parte din obiectivele vizate și posibil până la 60% din proiectele propuse. Ponderile modurilor de deplasare - între transportul privat cu automobilul, transportul în comun și mersul pe jos sau cu bicicleta sunt prezentate mai jos, comparativ, între situația estimată în momentul de față, situația estimată pentru scenariul If Not, pentru cel pesimist- realist și pentru cel optimist.





O importantă latură a acestui plan strategic de mobilitate al orașului Broșteni o reprezintă necesitatea continuării lui, prin realizarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă cu *toate măsurătorile necesare*, precum și implementarea lui prin restructurarea instituțională și administrativă a orașului Broșteni.

Pentru buna implementare a unui astfel de plan, trebuie luați în considerare o serie de parametri - indicatori care se reflectă în starea de ansamblu a mobilității și care trebuie urmăriți cu consecvență.

| Obiective                                                   | Indicatori                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.1. Alternative ale mobilității                            | Servicii publice și private accesibile telefonic și prin intermediul calculatorului                                                              |
| 1.2. Mobilitate facilă                                      | Congestie a traficului                                                                                                                           |
|                                                             | Index: transport pe jos                                                                                                                          |
|                                                             | Index: transport cu bicicleta                                                                                                                    |
|                                                             | Cantitate/calitate a serviciului de transport                                                                                                    |
| 1.3. Disponibilitatea spațiului public                      | Fără vehicule motorizate pe X km <sup>2</sup>                                                                                                    |
|                                                             | Densitatea automobilelor/km<br>(Vehicule*distanța parcursă per km <sup>2</sup> )                                                                 |
| 1.4. Poluare sonoră                                         | Procentajul populației expusă la zgomotul din trafic, în zonele în care se depășesc limitele admise prin lege                                    |
| 1.5. Aer curat                                              | Emisii de gaze datorate traficului: Tone emisii poluante (CO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , NO <sub>3</sub> , etc)/Km <sup>2</sup> arie urbană |
| 1.6. Siguranță                                              | Nr. Total accidente în trafic cu victime                                                                                                         |
| 2.1. Reducerea efectului de seră                            | Emisiile CO <sub>2</sub> datorate traficului rutier                                                                                              |
| 2.2.Reducerea gradului de ocupare a trenurilor              | Pământ ocupat de infrastructura de transport                                                                                                     |
| 2.3.Reducerea gunoaielor cauzate de mijloacele de transport | Gunoii generat din activitățile de transport                                                                                                     |

Tabel: Indicatorii recomandați pentru monitorizarea politicilor unei mobilități sustenabile  
sursa: [www.ambienteitalia.it/news/EU2008.pdf](http://www.ambienteitalia.it/news/EU2008.pdf)

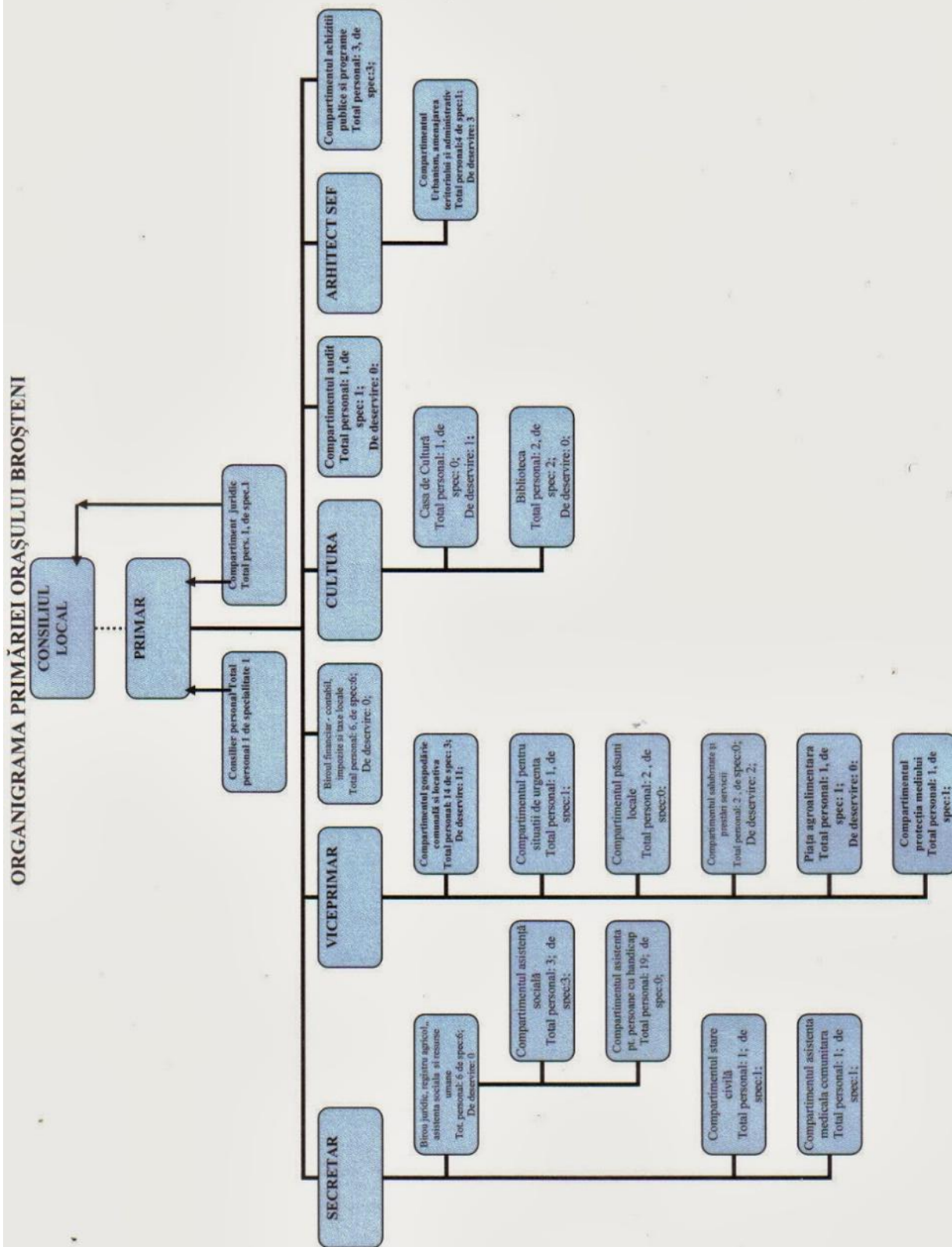


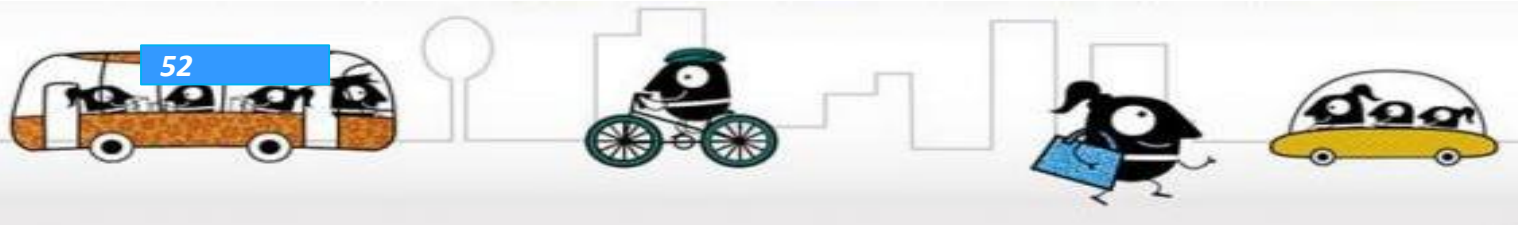
Figura: Organigrama aparatului de specialitate al primarului orașului Broșteni



## OBIECTIVE STRATEGICE, DIRECȚII DE ACȚIUNE, PROGRAME ȘI PROIECTE PROPUSE PRIVIND DEZVOLTAREA MOBILITĂȚII URBANE ÎN ORAȘUL BROȘTENI

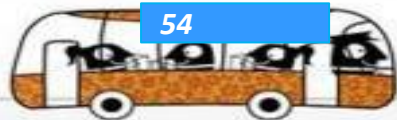
### ANEXA 1- PLANUL STRATEGIC DE MOBILITATE URBANĂ

| OBIECTIVE STRATEGICE | DIRECȚII DE ACȚIUNE                                   | PROGRAME DE DEZVOLTARE             | PALIERE DE ACȚIUNE                                                                                                                                                                                           |                       |                   |                       | STADIU DE IMPLEMENTARE |           |
|----------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|-----------|
|                      |                                                       |                                    | PROIECTE PROPUSE                                                                                                                                                                                             | INFRASTRUCTURĂ FIZICĂ | PROMOVARE/EDUCARE | ORGANIZARE/MANAGEMENT | IMPLEMENTATE/ÎN CURS   | PROPUȘURI |
|                      |                                                       | PO1-1-1. Orașul distanțelor scurte | PO1-1-1.A Proiecte pilot de accesibilizare pietonală pentru dotările de proximitate                                                                                                                          | X                     |                   | X                     |                        | X+        |
|                      |                                                       |                                    | PO1-1-1.B Proiecte de piste ciclabile în legătură directă cu punctele de interes din oraș și între localitățile aparținătoare                                                                                | X                     |                   |                       |                        | X+        |
|                      |                                                       |                                    | PO1-1-1.C Proiecte de parcuri de reședință                                                                                                                                                                   |                       |                   |                       |                        |           |
|                      |                                                       |                                    | PO1-1-1.D Proiecte de parcuri taxabile în vecinătatea instituțiilor                                                                                                                                          | X                     |                   |                       |                        | X         |
|                      |                                                       |                                    | PO1-1-2.A Proiecte punctuale de spații publice                                                                                                                                                               | X                     |                   | X                     |                        | X+        |
|                      | DA1-1. Creșterea accesibilității la nivel intra-urban |                                    | PO1-1-2.B Rețea pietonală cu amenajări specifice pentru persoane cu dizabilități                                                                                                                             |                       | X                 | X                     |                        | X+        |
|                      |                                                       |                                    | PO2-1-2.C Proiecte de parcuri destinate conducătorilor auto: amenajare, inclusiv spații destinate persoanelor cu dizabilități, introducerea taxatoarelor de parcare conducătorilor auto cu mobilitate redusă |                       |                   | X                     |                        | X         |



|                                             |                                                           |                                                                                                                                                                                                         |   |   |  |  |    |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|--|--|----|
| OB01 Mobilitate urbană echitabilă și sigură | P01-1-2. Orașul accesibil pentru toți                     | P01-1-2.D. Proiecte de extinderea a transportului în comun în comun în zonele rezidențiale dense periferice cu accesibilitate scăzută                                                                   | X | X |  |  | X+ |
|                                             |                                                           | P01-1-2.E. Proiect de amenajare a spațiului din cartierul de blocuri                                                                                                                                    | X |   |  |  | X  |
|                                             |                                                           | P01-1-2.F. Proiecte pentru echiparea stațiilor de transport în comun cu instalații și sisteme pentru utilizarea acestora de către și informarea persoanelor în etate și a celor cu deficiențe de vedere | X |   |  |  | X+ |
|                                             | P01-2-1. Descurajarea folosirii autoturismelor personale  | P01-2-1.A Crearea în zonele rezidențiale, mai ales în zonele circulate de autoturisme de mare tonaj a zonelor 30 sau a zonelor cu limitare de viteză de tipul home areas                                | X |   |  |  |    |
|                                             |                                                           | P01-2-1.B Proiecte de parcare cu plată diferențiată în funcție de momentul zilei                                                                                                                        | X |   |  |  |    |
|                                             |                                                           | P01-2-2.C Restructurare profile stradale în beneficiul pietonilor, biciclistilor                                                                                                                        | X |   |  |  |    |
|                                             | D01-2. Concilierea și echilibrarea modurilor de deplasare |                                                                                                                                                                                                         |   |   |  |  |    |

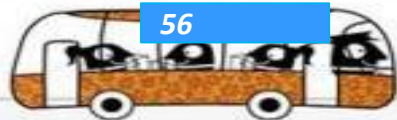




|                                            |                                                                                                                                                                                                                              |   |  |  |   |   |    |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|---|---|----|
| D01-3. Creșterea siguranței deplasărilor   | P01-3-2A. Proiecte de extindere a trotuarelor și pistelor ciclabile, în special în zonele periferice                                                                                                                         | X |  |  |   | X | X+ |
|                                            | P01-3-2B. Amenajarea trecerilor de pietoni cu sisteme moderne de semnalizare și traversare (rampe, ecluze)                                                                                                                   | X |  |  |   |   | X+ |
|                                            | P01-3-2C. Integrarea sistemelor de acces pentru persoane cu deficiențe                                                                                                                                                       | X |  |  |   |   | X+ |
|                                            | P01-3-2D. Modernizarea sistemului de iluminat public prin dezvoltarea sistemului de teleanagement și optimizarea funcționării surselor de lumină în perioadele de trafic redus, prin diminuarea/ creșterea fluxului luminos. | X |  |  |   |   | X+ |
| D02-1-1 Dezvoltarea transportului în comun | P02-1-1A. Înființarea stațiilor pentru încărcarea autovehiculelor electrice                                                                                                                                                  | X |  |  | X | X |    |
|                                            | P02-1-1B. Înființarea unei rețele de transport în comun și achiziționarea unora cu emisii zero sau cât mai reduse, autobuze electrice sau hibride                                                                            | X |  |  | X | X |    |
|                                            | P02-1-1C. Proiecte pentru creșterea capacității (nr. De vehicule) și extinderea rețelei de transport în comun                                                                                                                | X |  |  | X | X |    |



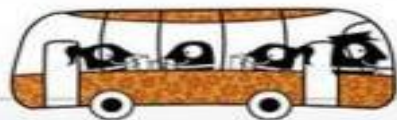
|                                                         |                                                           |                                                                                                                                                                                                                          |   |  |  |   |   |    |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|---|---|----|
| OB2 Mobilitate urbană durabilă și prietenoasă cu mediul | DA2-1 Reducerea poluării datorate traficului rutier       | PO2-1D Menținută periodică a sistemului de transport în comun prin auditarea periodică a soluțiilor în funcțiune                                                                                                         | X |  |  |   | X |    |
|                                                         |                                                           | PO2-1-2A Dezvoltarea sistemului de transport în comun public dedicat școlarilor                                                                                                                                          | X |  |  |   | X |    |
|                                                         |                                                           | PO2-1-2B Proiecte pentru înființarea și încurajarea centrelor și "schemelor de partajare a unui automobil", de tip "Car pooling" și "Car sharing"                                                                        | X |  |  |   | X | X  |
|                                                         |                                                           | PO2-1-3A Integrarea de piste de biciclete în profilul transversal al străzilor                                                                                                                                           | X |  |  |   | X | X  |
|                                                         | PO2-1-3 Dezvoltarea mijloacelor de deplasare nemotorizate | PO2-1-3B Înființarea unui grup de coordonare locală pentru proiectele și inițiativele legate de modurile de deplasare nemotorizate                                                                                       |   |  |  |   | X | X  |
|                                                         |                                                           | PO2-1-3C Realizarea unui ghid pentru proiectare, planificare și întreținerea rețelei pietonale și pentru biciclete care să fie utilizat în formarea și pregătirea personalului relevant din cadrul administrației locale |   |  |  | X |   | X+ |
|                                                         |                                                           | PO2-1-3D Crearea unui sistem de trasee sigure (pietonale și pentru biciclete) către școli și/sau "Planuri de călătorie/deplasare pentru copii"                                                                           |   |  |  | X |   | X  |
|                                                         |                                                           |                                                                                                                                                                                                                          |   |  |  |   |   |    |
|                                                         |                                                           |                                                                                                                                                                                                                          |   |  |  |   |   |    |
|                                                         |                                                           |                                                                                                                                                                                                                          |   |  |  |   |   |    |
|                                                         |                                                           |                                                                                                                                                                                                                          |   |  |  |   |   |    |
|                                                         |                                                           |                                                                                                                                                                                                                          |   |  |  |   |   |    |



|  |  |  |  |   |                                                                                                                                         |  |   |  |    |
|--|--|--|--|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---|--|----|
|  |  |  |  |   | PO2-2-4A Instruirea șoferilor privind modul de condus în vederea reducerii emisiilor nocive                                             |  | X |  | X+ |
|  |  |  |  | X | PO2-2-4B Instiuirea de "zone 30" în toate ariile rezidențiale expuse poluării sonore datorate traficului                                |  | X |  | X+ |
|  |  |  |  |   | PO2-2-4C Modernizări ale tronsoanelor rutiere tangente zonelor rezidențiale expuse la zgomot                                            |  |   |  |    |
|  |  |  |  |   | PO2-2-4D Măsuri de tip "poluatorul plătește" / reducerea poluării la sursă                                                              |  | X |  | X+ |
|  |  |  |  |   | PO3-1-1A Înființarea unui Centru de Management al Traficului, care funcționează pe baza unui sistem inteligent de control al traficului |  |   |  |    |
|  |  |  |  |   | PO3-1-1B Instiuirea unui program de intervale orare, dedicate pentru aprovizionare și salubritate                                       |  |   |  |    |
|  |  |  |  |   | PO3-1-1C Construirea unei șosele de centură dedicate traficului greu, ocolind astfel zona centrală și zonele locuite                    |  |   |  |    |
|  |  |  |  |   | PO3-1-1D Instiuirea unor trasee rezervate pentru situații de urgență și deszăpezire                                                     |  |   |  |    |
|  |  |  |  |   | PO3-1-1E Implementarea soluțiilor automate de achiziție a datelor de trafic prin senzori instalați la nivelul carosabilului             |  |   |  |    |
|  |  |  |  |   | PO2-2-4 Managementul zgomotului datorat zgomotului datorat traficului rutier și feroviar                                                |  |   |  |    |
|  |  |  |  |   | PO3-1-1 Eficințizarea managementului traficului                                                                                         |  |   |  |    |
|  |  |  |  |   | DA3-1 Reducerea timpilor pierduți în trafic                                                                                             |  |   |  |    |



[illegible]

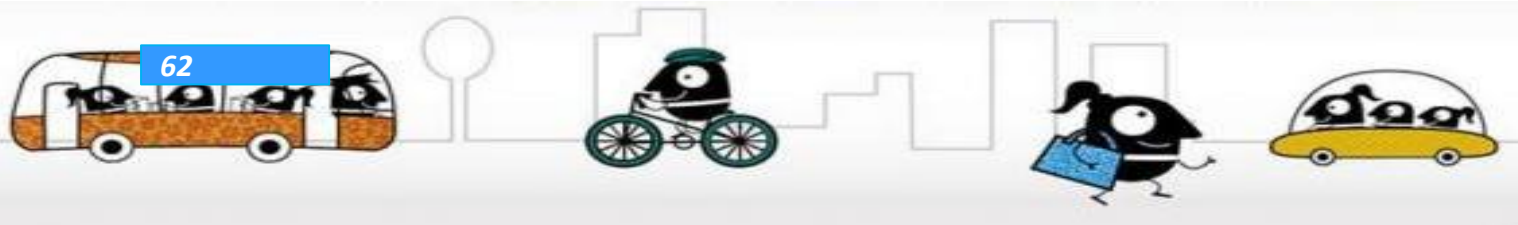


|                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |   |   |   |   |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|
| D03-4 Corelarea dintre interesul public și cel privat în gestiunea mobilității urbane | PO3-4-1E Amenajarea unui sistem de parcaje de tip bike&ride în zonele de penetrare a orașului, corelate cu stațiile de autobuz                                                                                                                                                                                                         | X | X | X | X | X |
|                                                                                       | PO3-4-2A Dezvoltarea unui Plan al serviciilor de livrare în oraș pentru a îmbunătăți eficiența livrărilor către și în oraș                                                                                                                                                                                                             | X | X | X | X | X |
|                                                                                       | PO3-4-2B Realizarea unui centru de consolidare a mărfurilor (centre de distribuție-realizarea distribuției prin preluarea de consolidare a mărfurilor de pe tiruri, pe mijloace de transport de mică capacitate și durabile (furgonete, biciclete cargo)-Acest proiect poate intra și la D03-1- Reducerea timpilor pierduți în trafic) | X | X | X | X | X |
|                                                                                       | PO3-4-2 Armonizarea activităților principalilor agenți economici, a transportului de marfă cu sistemul de transport și mobilitate                                                                                                                                                                                                      |   |   |   |   |   |

## Plan de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Broșteni, jud Suceava



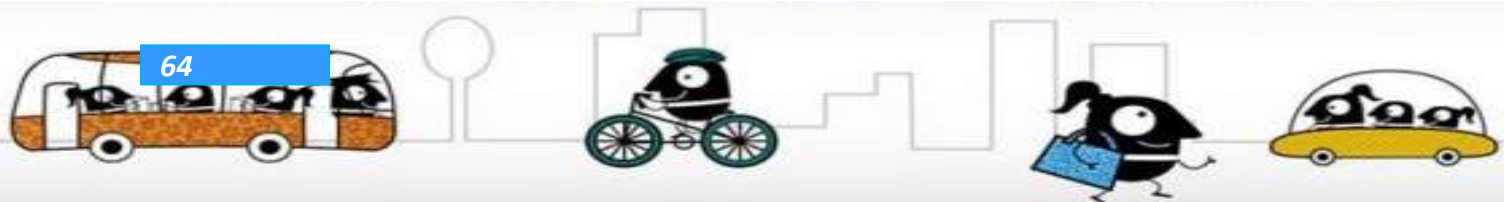
|                                                                   |                                                                             |                                                                                                                                 |                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                  |   |  |  |  |   |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|--|---|
| OB04 Mobilitate urbană gestionată                                 | DA4-2 Managementul integrat al PUG și Planurilor de Mobilitate              | PO4-2-1 Corelarea permanentă a reglementărilor urbanistice și a efectelor lor în plan spațial-funcțional cu aspectele de trafic | PO4-1-3 Marketing-ul oportunităților oferite de oraș pentru deplasările nemotorizate/nepoluante                                  | PO4-1-2D Creșterea capacității autorității publice de implementare a proiectelor de investiții în infrastructura de mobilitate prin dezvoltarea capacității de a defini condiții pentru soluții tehnice durabile | X |  |  |  | X |
|                                                                   |                                                                             |                                                                                                                                 |                                                                                                                                  | PO4-1-3A Semnalizarea și indicarea prin hărți și afișe stradale a obiectivelor de interes și a posibilelor trasee pietonale și pentru biciclete                                                                  |   |  |  |  |   |
|                                                                   |                                                                             |                                                                                                                                 |                                                                                                                                  | PO4-1-3B Promovarea activă a bicicletelor ca mijloc nepoluant, alternativ autobuzului și mașini personale                                                                                                        |   |  |  |  |   |
|                                                                   |                                                                             |                                                                                                                                 | PO4-2-1A Realizarea unui ghid sintetic pentru administrația locală pentru implementarea și monitorizarea PMUD în corelare cu PUG | X                                                                                                                                                                                                                | X |  |  |  | X |
|                                                                   |                                                                             | PO4-3-1 Dezvoltarea unui sistem de monitorizare permanentă a traficului rutier                                                  | PO4-2-1B Crearea unei echipe tehnice de monitorizare permanentă a aspectelor dezvoltării urbanistice și a mobilității            | X                                                                                                                                                                                                                | X |  |  |  | X |
| DA4-3 Eficientizarea monitorizării și implementării planurilor de | PO4-3-2 Corelarea tuturor datelor legate de mobilitate și dezvoltare urbană |                                                                                                                                 | PO4-3-1A Sistem de supraveghere video a tuturor intersecțiilor importante                                                        |                                                                                                                                                                                                                  | X |  |  |  | X |
|                                                                   |                                                                             |                                                                                                                                 | PO4-3-2A Construirea unei baze de date publice a mobilității urbane în Săliștea de Sus, pe toate modurile de transport           |                                                                                                                                                                                                                  | X |  |  |  | X |



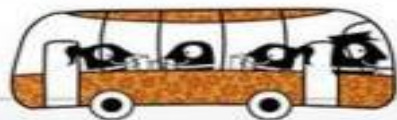
|                                   |                                                                                                                 |                                                                                                                                                               |   |  |  |  |   |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|--|---|
| OB04 Mobilitate urbană gestionată | PO4-3-1 Dezvoltarea unui sistem de monitorizare permanentă a traficului rutier                                  | PO4-2-1B Crearea unei echipe tehnice de monitorizare permanentă a aspectelor dezvoltării urbanistice și a mobilității                                         | X |  |  |  | X |
|                                   |                                                                                                                 | PO4-3-1A Sistem de supraveghere video a tuturor intersecțiilor importante                                                                                     | X |  |  |  | X |
|                                   | PO4-3-2 Corelarea tuturor datelor legate de mobilitate și dezvoltare urbană                                     | PO4-3-2A Construirea unei baze de date publice a mobilității urbane în Broșteni, pe toate modurile de transport                                               | X |  |  |  | X |
|                                   |                                                                                                                 | PO4-3-2B Dezvoltarea și implementarea unui sistem GIS integrat cuprinzând atât datele urbanistice de dezvoltare spațial-funcțională, cât și pe cele de trafic | X |  |  |  | X |
|                                   | PO4-3-3 Pregătirea cadrului strategic și operațional de implementare a Planurilor de mobilitate urbană durabilă | PO4-3-3A Pregătirea și informarea populației cu privire la necesitatea și obligativitatea implementării unui PMUD                                             | X |  |  |  |   |
|                                   |                                                                                                                 | PO4-3-3B Stabilirea echipei tehnice de monitorizare a activităților viitoare cuprinse în PMUD, în conformitate cu Ghidul de pregătire al PMUD                 |   |  |  |  | X |



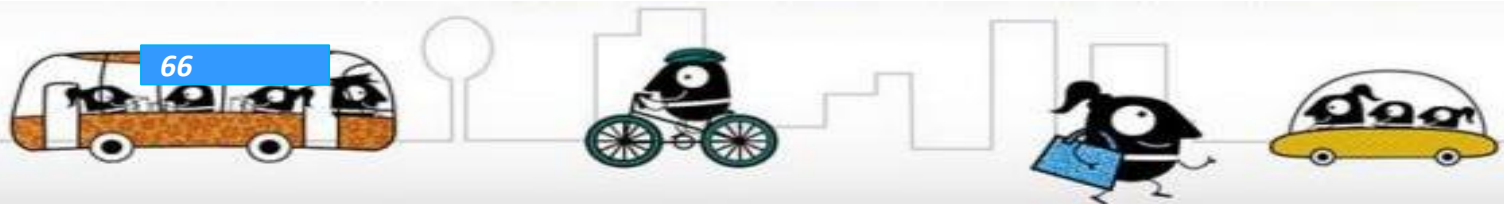
|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |   |   |  |   |   |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|--|---|---|
|  | PO4-3-3C Formarea și perfecționarea profesională a salariaților din cadrul primăriei orașului Broșteni, în vederea implementării sistemelor informatice integrate la nivelul compartimentelor primăriei în vederea gestiunii a bazelor de date interne din cadrul consiliului local | X | X |  |   | X |
|  | PO4-4-1A Audit al proiectelor și programelor lansate de oraș în scopul depistării celor inutile și costisitoare                                                                                                                                                                     | X | X |  |   | X |
|  | PO4-4-1B Crearea și aprobarea în ședințele de Consiliu Local a Planului Multi Anual de Investiții (PI), în concordanță cu lista de proiecte stabilită                                                                                                                               | X | X |  |   | X |
|  | PO4-4-2A Bugetarea cu prioritate a proiectelor legate de promovare a mobilității durabile în școli și licee                                                                                                                                                                         | X | X |  | X | X |
|  | PO4-4-2 Echilibrarea bugetelor alocate mobilității între diferitele domenii ale acestuia                                                                                                                                                                                            |   |   |  |   |   |
|  | PO4-42B Bugetarea cu prioritate a proiectelor de training în administrația publică privind principiile și instrumentele PMUD                                                                                                                                                        | X | X |  |   | X |



| PROIECT                                                                                                                                                            | EFFECT<br>BENEFIC<br>ESTIMAT<br>ASUPRA<br>MOBILITĂȚII<br>LA NIVELUL<br>ORAȘULUI<br>BROȘTENI | IMPACT<br>ASUPRA<br>MEDIULUI | IMPACT<br>SOCIAL/CONFORT | GRAVITATEA<br>ÎNTÂRZIERII ÎN<br>IMPLEMENTARE<br>ASUPRA<br>MOBILITĂȚII DE<br>ANSAMBLU | Scor de<br>impact |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| P01-1-1A Proiecte pilot de accesibilizare pietonală pentru dotările de proximitate                                                                                 | 4                                                                                           | 4                            | 5                        | 5                                                                                    | 18                |
| P01-1-1B Proiecte de piste ciclabile articulate cu punctele de interes din oraș și între localitățile aparținătoare                                                | 3                                                                                           | 4                            | 4                        | 4                                                                                    | 15                |
| P01-1-1C Proiecte de parcuri de reședință                                                                                                                          | 4                                                                                           | 4                            | 3                        | 4                                                                                    | 15                |
| P01-1-1D Proiecte de parcuri taxabile                                                                                                                              | 4                                                                                           | 1                            | 2                        | 2                                                                                    | 9                 |
| P01-1-2A Proiecte punctuale de spații publice                                                                                                                      | 2                                                                                           | 1                            | 2                        | 3                                                                                    | 8                 |
| P02-1-2B Rețea pietonală amenajată corespunzător                                                                                                                   | 1                                                                                           | 1                            | 3                        | 2                                                                                    | 7                 |
| P01-1-2C Proiecte de parcuri destinate conducătorilor auto: amenajare, inclusiv spații destinate persoanelor cu dizabilități, introducerea taxatoarelor de parcare | 4                                                                                           | 3                            | 3                        | 4                                                                                    | 14                |
| P01-1-2E Proiecte de amenajare a stațiilor de autobuz                                                                                                              | 2                                                                                           | 4                            | 1                        | 1                                                                                    | 8                 |



|                                                                                                                                                                              |   |   |   |   |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| cu instalații și sisteme pentru utilizarea acestora de către și informarea persoanelor în etate și a celor cu deficiențe de vedere                                           |   |   |   |   |    |
| P01-1-2F Proiect de amenajare a spațiului din zonele cu blocuri                                                                                                              | 2 | 4 | 2 | 5 | 13 |
| P01-2-1A Creerea în zonele rezidențiale, mai ales în zonele circulate de autoturisme de mare tonaj, a "zonelor 30" sau a zonelor cu limitare de viteză de tipul "home zones" | 2 | 2 | 3 | 5 | 12 |
| P01-2-1B Proiecte de parcuri cu plată diferențiată în funcție de momentul zilei                                                                                              | 2 | 2 | 2 | 4 | 10 |
| P01-2-1.C Restructurare profile stradale în beneficiul Pietonilor și a bicicliștilor                                                                                         | 4 | 2 | 2 | 4 | 12 |
| P01-2-2.A Dezvoltarea intermodalității și apunțelor de inter-schimb                                                                                                          | 2 | 5 | 5 | 3 | 15 |
| P01-2-2.B Proiecte de spații publice asociate traseelor și stațiilor de autobuz                                                                                              | 4 | 5 | 5 | 5 | 19 |
| P01-2-3.A                                                                                                                                                                    | 2 | 2 | 4 | 5 | 13 |

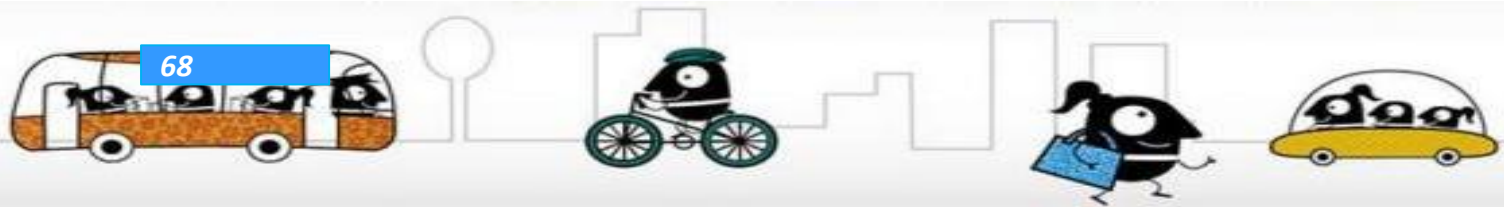


|                                                                                                              |   |   |   |   |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| Proiecte de amenajare specifică a carosabilului în scopul reducerii vitezei                                  |   |   |   |   |    |
| P01-3-1B<br>Reorganizarea trecerilor rutiere                                                                 | 2 | 5 | 4 | 5 | 16 |
| P01-3-1C<br>Reconfigurare geometrică a intersecțiilor                                                        | 2 | 2 | 2 | 3 | 9  |
| P01-3-1.D Proiecte pentru limitarea vitezei de deplasare pe străzile cartierelor rezidențiale la 30km/h      | 3 | 3 | 3 | 3 | 12 |
| P01-3-1E Proiecte de monitorizare, înlocuire și completare a sistemelor de indicatoare și marcaje rutiere    | 2 | 2 | 4 | 2 | 10 |
| P01-3-2A Proiecte de extindere a trotuarelor și pistelor ciclabile, în special în zonele periferice          | 2 | 2 | 0 | 4 | 8  |
| P01-3-2B<br>Amenajarea trecerilor de pietoni cu sisteme moderne de semnalizare și traversare (rampe, ecluze) | 5 | 3 | 3 | 2 | 13 |
| P01-3-2C<br>Integrarea sistemelor de acces pentru persoane cu dizabilități                                   | 2 | 4 | 5 | 2 | 13 |
| P01-3-2D<br>Modernizarea                                                                                     | 2 | 4 | 1 | 1 | 8  |

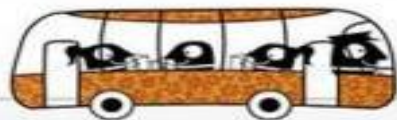


|                                                                                                                                                                                                        |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| sistemului de iluminat public prin dezvoltarea sistemul de telemanagement și optimizarea funcționării surselor de lumină în perioadele de trafic redus, prin diminuarea sau creșterea fluxului luminos |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|

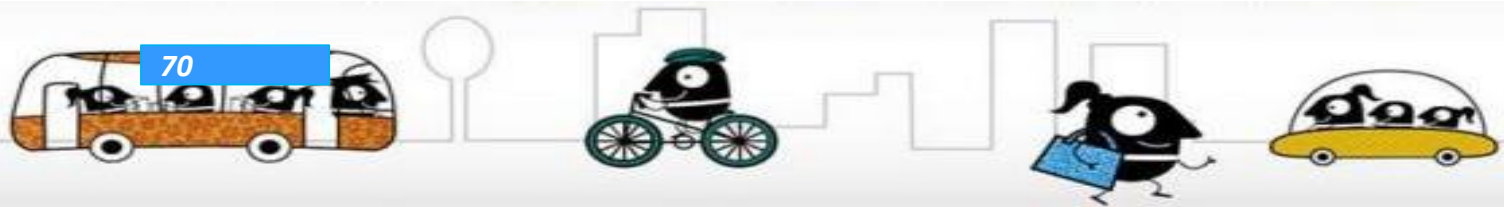
| PROIECT                                                                                                                                        | EFFECT BENEFIC ESTIMAT ASUPRA MOBILITĂȚII LA NIVELUL ORAȘULUI BROȘTENI | IMPACT ASUPRA MEDIULUI | IMPACT SOCIAL/ CONFORT | GRAVITATEA ÎNTÂRZIERII ÎN IMPLEMENTARE ASUPRA MOBILITĂȚII DE ANSAMBLU | Scor de impact |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------|
| PO2.1A Înființarea stațiilor pentru încărcarea autovehiculelor electrice                                                                       | 2                                                                      | 5                      | 5                      | 3                                                                     | 15             |
| PO2-1B Înființarea unei rețele de transport în comun și achiziționarea unora cu emisii zero sau cât mai reduse, autobuze electrice sau hibride | 3                                                                      | 3                      | 5                      | 4                                                                     | 15             |
| PO2.1C Proiecte pentru înființarea unei rețelei de transport în comun pe toată suprafața orașului                                              | 5                                                                      | 0                      | 4                      | 6                                                                     | 15             |
| PO2.1D Mentenanță periodică a sistemului de transport în comun prin auditarea periodică a soluțiilor în funcțiune                              | 4                                                                      | 4                      | 4                      | 3                                                                     | 15             |
| PO2.1.2A Dezvoltarea sistemului de transport în comun public dedicat școlarilor                                                                | 3                                                                      | 5                      | 6                      | 1                                                                     | 15             |
| PO2.1.2B Proiecte pentru înființarea și încurajarea centrelor și "schemelor de partajare a unui                                                | 3                                                                      | 4                      | 4                      | 4                                                                     | 15             |



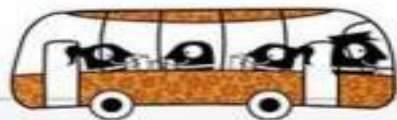
|                                                                                                                                                                                                                          |   |   |   |   |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| automobil” de tip “Car pooling” sau “Car sharing”                                                                                                                                                                        |   |   |   |   |    |
| PO2.1.3A Integrarea de piste de biciclete în profilul transversal al străzilor                                                                                                                                           | 4 | 3 | 3 | 6 | 16 |
| PO2.1.3B Înființarea unui grup de coordonare locală pentru proiectele și inițiativele legate de modurile de deplasare nemotorizate                                                                                       | 3 | 5 | 5 | 5 | 18 |
| PO2.1.3C Realizarea unui ghid pentru proiectare, planificare și întreținerea rețelei pietonale și pentru biciclete care să fie utilizat în formarea și pregătirea personalului relevant din cadrul administrației locale | 5 | 6 | 6 | 1 | 18 |
| PO2.1.3D Crearea unui sistem de trasee sigure (pietonale și pentru biciclete) către școli și/sau “planuri de călătorie / deplasare pentru școli”                                                                         | 2 | 2 | 3 | 4 | 11 |
| PO2.2.4A Instruirea șoferilor privind modul de condus în vederea reducerii emisiilor nocive                                                                                                                              | 2 | 3 | 5 | 3 | 13 |
| PO2.2.4B Instituirea de “zone 30” în toate ariile rezidențiale expuse poluării sonore datorate traficului                                                                                                                | 2 | 5 | 5 | 3 | 15 |
| PO2.2.4C Modernizări ale tronsoanelor rutiere tangente zonelor rezidențiale expuse la zgomot                                                                                                                             | 3 | 0 | 5 | 5 | 13 |
| PO2.2.4D Măsurile de tip “poluatorul plătește” / reducerea poluării la sursă                                                                                                                                             | 5 | 5 | 5 | 2 | 17 |



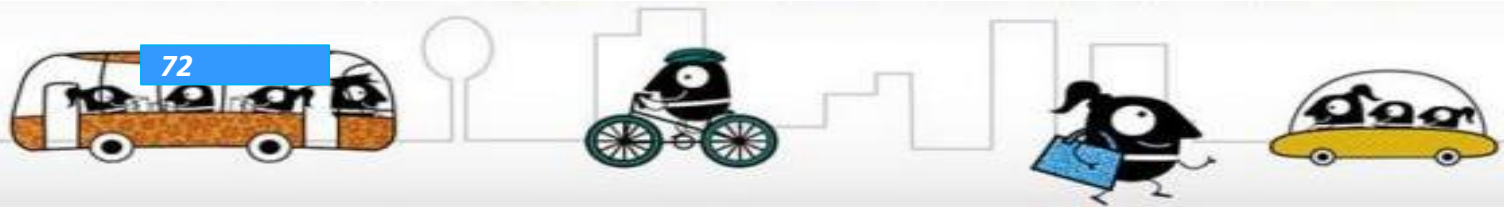
| PROIECT                                                                                                                                                        | EFFECT<br>BENEFIC<br>ESTIMAT<br>ASUPRA<br>MOBILITĂȚII<br>LA NIVELUL<br>ORAȘULUI<br>BROȘTENI | IMPACT<br>ASUPRA<br>MEDIULUI | IMPACT<br>SOCIAL/CONFORT | GRAVITATEA<br>ÎNTÂRZIERII ÎN<br>IMPLEMENTARE<br>ASUPRA MOBILITĂȚII<br>DE ANSAMBLU | Scor de<br>impact |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| PO3.1.1A Înființarea<br>unui Centru de<br>Management al<br>Traficului, care să<br>funcționeze pe baza<br>unui sistem<br>inteligent de control<br>al traficului | 1                                                                                           | 3                            | 3                        | 3                                                                                 | 13                |
| PO3.3.3B Instituirea<br>unui program de<br>intervale orare,<br>dedicat pentru<br>aprovizionare și<br>salubritate                                               | 4                                                                                           | 5                            | 6                        | 5                                                                                 | 19                |
| PO3.1.1C Construire<br>unei șosele de<br>centură dedicate<br>traficului greu,<br>ocolind astfel zona<br>centrală a orașului                                    | 5                                                                                           | 5                            | 5                        | 5                                                                                 | 20                |
| PO3.1.1D Instituirea<br>unor trasee<br>rezervate pentru<br>situații de urgență și<br>deszăpezire                                                               | 0                                                                                           | 5                            | 5                        | 3                                                                                 | 13                |
| PO3.1.1E<br>Implementarea<br>soluțiilor automate a<br>achiziției datelor de<br>trafic prin senzori<br>instalați la nivelul<br>carosabilului                    | 3                                                                                           | 6                            | 3                        | 7                                                                                 | 19                |
| PO3.1.2A<br>Modernizarea și<br>reabilitarea<br>infrastructurii<br>stradale prin<br>refacerea<br>îmbrăcămintei                                                  | 2                                                                                           | 2                            | 2                        | 3                                                                                 | 9                 |



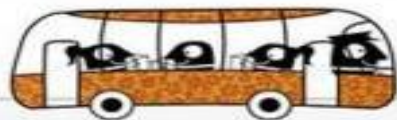
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |   |   |   |   |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| rutiere pentru zonele aflate în stare avansată de degradare                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |   |   |   |   |    |
| PO3.1.2B Proiect înființare șosea de centură                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 3 | 3 | 4 | 6 | 16 |
| PO3.1.2C Amenajarea trotuare pe străzile unde acestea nu există                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1 | 4 | 2 | 2 | 11 |
| PO3.1.2D Reabilitarea trotuarelor prin refacerea îmbrăcămintei acestora, înlocuirea pavajelor unde sunt avariate                                                                                                                                                                                                                                                                 | 2 | 3 | 5 | 1 | 11 |
| PO3.2.1A Transport special înființat pentru turism în legătură cu Biserica Muzeu, unde a învățat și marele povestitor Ion Creangă; Pietrele cu inscripțiuni runice din secolele IX – XII, Căminul Cultural „Princepele Nicolae”, Școala din satul Holda, Pensiunea Bradet str. Neagra și mănăstirile: Eden- în satul Cotârgși; mănăstirea Peștele și mănăstirea Piatra Tăieturii | 3 | 3 | 3 | 1 | 10 |
| PO3.2.1B Cale prioritară pentru transport în localitățile aparținătoare orașului Broșteni                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 2 | 5 | 2 | 3 | 12 |
| PO3.3.1B Proiecte de noduri intermodale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 2 | 1 | 2 | 2 | 7  |



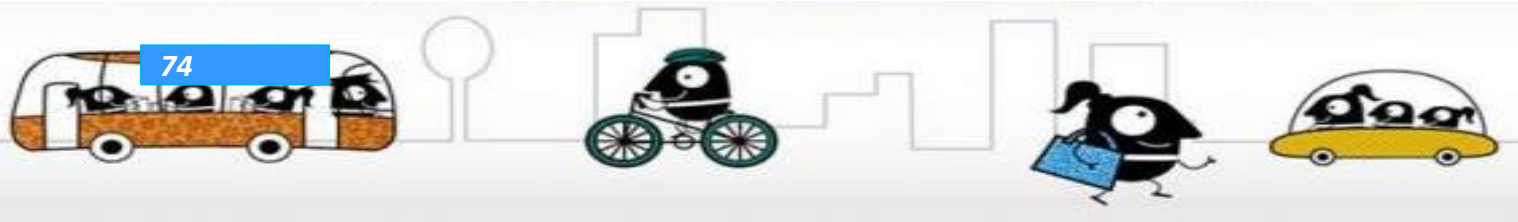
|                                                                                                                                                           |   |   |   |   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| de mici dimensiuni corelate traseelor ciclabile și stațiilor de autobuz                                                                                   |   |   |   |   |    |
| PO3.3.2A Proiect de amenajare complexă a intrărilor în oraș                                                                                               | 3 | 4 | 2 | 2 | 11 |
| PO3.3.2B Proiecte prelungire a tramei stradale în zonele de restructurare urbană                                                                          | 3 | 5 | 1 | 1 | 10 |
| PO3.4.1A<br>Amenajarea de parări în cadrul profilelor străzilor ("în spic", acolo unde lățimea trotuarului permite, sau parări de-a lungul carosabilului) | 3 | 3 | 2 | 1 | 9  |
| PO3.4.1B Crearea unui sistem de parcare cu tarife diferențiate în funcție de durata staționării                                                           | 1 | 3 | 2 | 2 | 8  |
| PO3.4.1C<br>Amenajarea de parări pentru biciclete, corelate cu instituțiile de învățământ și cu stațiile de autobuz                                       | 2 | 3 | 3 | 4 | 12 |
| PO3.4.1D<br>Coordonarea dintre tipul de parcare și tipul de zonă funcțională căreia i se adresează (rezidențial, instituții, comercial)                   | 5 | 5 | 5 | 3 | 18 |
| PO3.4.1E<br>Amenajarea unui sistem de parcaje de tip "bike&ride" în zonele de penetrare a orașului, corelat cu stații de autobuz                          | 6 | 6 | 3 | 3 | 18 |



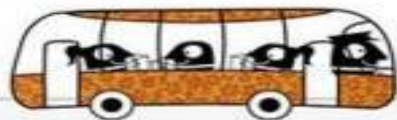
|                                                                                                                                                                                                                                          |   |   |   |   |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| PO3.4.2A Dezvoltare unui Plan al serviciilor de livrare în oraș pentru a îmbunătăți eficiența livrărilor către și în oraș                                                                                                                | 4 | 4 | 2 | 3 | 13 |
| PO3.4.2.B Realizarea unui centru de consolidare a mărfurilor (centru de distribuție-realizarea distribuției prin preluarea mărfurilor de pe tiruri, pe mijloace de transport de mică capacitate și durabile (furgonete, biciclete cargo) | 3 | 5 | 5 | 0 | 13 |
| PO3.4.2C Realizarea în parteneriat cu agenții economici/angajatori de “work travel plans” (planurile de deplasare către locul de muncă) pentru angajați                                                                                  | 3 | 3 | 4 | 6 | 16 |



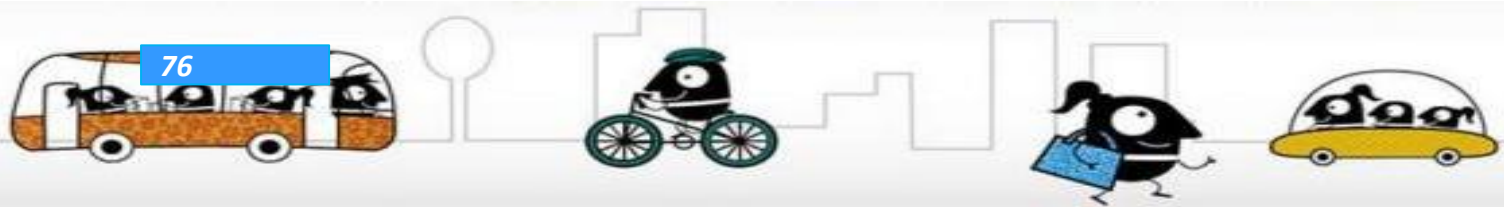
| PROIECT                                                                                                                                                                                    | EFFECT BENEFIC ESTIMAT ASUPRA MOBILITĂȚII LA NIVELUL ORAȘULUI BROȘTENI | IMPACT ASUPRA MEDIULUI | IMPACT SOCIAL/CONFORT | GRAVITATEA ÎNTÂRZIERII ÎN IMPLEMENTARE ASUPRA MOBILITĂȚII DE ANSAMBLU | Scor de impact |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------|
| PO4.1.1A<br>Promovarea integrată a mobilității durabile în colaborare cu toți actorii urbani implicați (ONG-uri, proprietari, municipalitate, investitori, etc)                            | 5                                                                      | 4                      | 5                     | 5                                                                     | 19             |
| PO4.1.1B<br>Promovarea în școli și licee a principiilor mobilității durabile și a beneficiilor deplasărilor nemotorizate                                                                   | 3                                                                      | 4                      | 5                     | 5                                                                     | 17             |
| PO4.1.2A<br>Înființarea unui grup de coordonare locală pentru proiectele derivate din PMUD                                                                                                 | 3                                                                      | 4                      | 3                     | 5                                                                     | 15             |
| PO4.1.2B<br>Deschiderea pe site-ul orașului a unei linii de tip call center permanent cu rol de captare și sintetizare a opiniei publice exprimate cu referire la proiectele de mobilitate | 3                                                                      | 2                      | 4                     | 2                                                                     | 11             |
| PO4.1.2.C<br>Facilitatea partenerilor interinstituționale, în special cu                                                                                                                   | 5                                                                      | 2                      | 2                     | 2                                                                     | 11             |



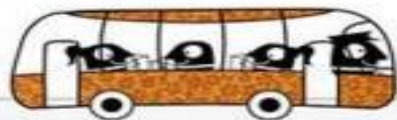
|                                                                                                                                                                                                                 |   |   |   |   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| structuri tip ADI prin organizarea de întâlniri periodice cu acestea, precum și cu alte ADI în curs de formalizare, pentru optimizarea și implementare liniilor comune de acțiune.                              |   |   |   |   |    |
| PO4.1.2D Creștere capacității autorității publice de implementare a proiectelor de investiții în infrastructura de mobilitate prin dezvoltarea capacității de a defini condiții pentru soluții tehnice durabile | 3 | 2 | 2 | 3 | 10 |
| PO4.1.3A Semnalizarea și indicarea prin hărți și afișe stradale a obiectivelor de interes și a posibilelor trasee pietonale și pentru biciclete                                                                 | 3 | 2 | 2 | 3 | 9  |
| PO4.1.3B Promovarea activă a bicicletelor ca mijloc nepoluant, alternativ autobuzului și mașinii personale                                                                                                      | 4 | 2 | 4 | 5 | 15 |
| PO4.2.1A Realizarea unui ghid sintetic pentru administrația locală pentru implementarea și monitorizarea PMUD în corelarea cu PUG                                                                               | 5 | 4 | 3 | 5 | 17 |



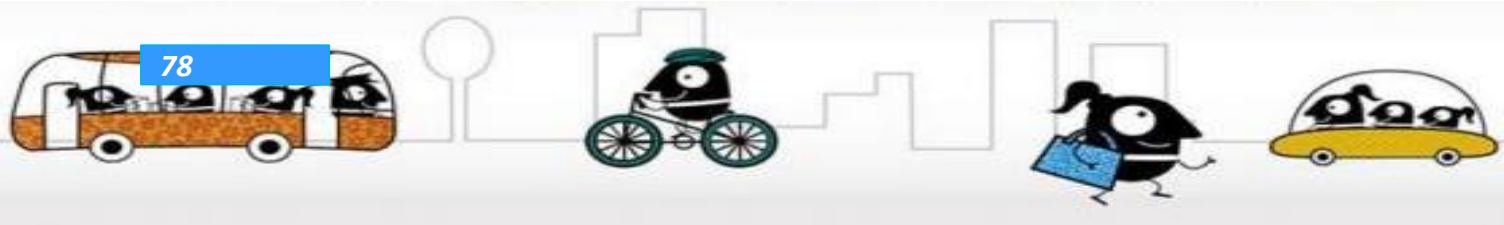
|                                                                                                                                                            |   |   |   |   |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| PO4.2.1B Crearea unei echipe tehnice de monitorizare permanentă a aspectelor dezvoltării urbanistice și a mobilității                                      | 5 | 2 | 2 | 2 | 11 |
| PO4.3.1A Sistem de supraveghere video a tuturor intersecțiilor importante                                                                                  | 3 | 2 | 3 | 2 | 10 |
| PO4.3.2A Construirea unei baze de date publice a mobilității urbane în Broșteni, pe toate modurile de transport                                            | 3 | 3 | 2 | 2 | 10 |
| PO4.3.2B Dezvoltarea și implementarea unui sistem GIS integrat cuprinzând atât datele urbanistice de dezvoltare spațial-funcțională, cât și cele de trafic | 2 | 2 | 0 | 0 | 4  |
| PO4.3.3A Pregătirea și informarea populației cu privire la necesitatea și obligativitatea impletirii unui PMUD                                             | 2 | 2 | 2 | 2 | 8  |
| PO4.3.3B Stabilirea echipei tehnice de monitorizare a activităților viitoare cuprinse în PMUD, în conformitate cu Ghidul de pregătire a PMUD               | 2 | 1 | 4 | 3 | 10 |



|                                                                                                                                                                                                                        |   |   |   |   |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| PO4.3.3C Formarea și perfecționarea profesională a salariaților din cadrul Primăriei orașului Broșteni în vederea implementării proiectelor incluse în PMUD                                                            | 3 | 3 | 2 | 3 | 11 |
| PO4.3.3D Adoptarea și implementarea sistemelor informatice integrate la nivelul compartimentelor primăriei în vederea gestiunii al bazelor de date interne din cadrul consiliului local și instituțiilor deconcentrate | 3 | 2 | 2 | 2 | 9  |
| PO4.4.1A Audit al proiectelor și programelor lansate de oraș în scopul depistării celor inutile și costisitoare                                                                                                        | 3 | 2 | 2 |   | 9  |
| POD.D.1B Crearea și aprobarea în ședințele de Consiliu Local a Planului Multi-Annual de Investiții (PI), în concordanță cu lista de proiecte stabilită                                                                 | 2 | 2 | 2 | 2 | 8  |
| PO4.4.2A Bugetarea cu prioritate a proiectelor legate de promovare a mobilității durabile în școli și licee                                                                                                            | 4 | 2 | 2 | 2 | 10 |



|                                                                                                                                                          |   |   |   |   |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|
| PO4.4.2B<br>Bugetarea cu<br>prioritate a<br>proiectelor de<br>training în<br>administrația<br>publică privind<br>principiile și<br>instrumentele<br>PMUD | 3 | 2 | 3 | 3 | 11 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|----|



*Scopul prezentului Plan de Mobilitate Urbană este de a îmbunătăți mobilitatea urbană din orașele europene prin diferite metode de gestionare a locurilor de parcare combinate cu măsuri de management al mobilității.*



