

[illegible]

		transportul regional, interregional si international						X		++
19.	Mobilitate durabila	Lipsa conectarii zonelor scolare cu zonele rezidentiale idepartate (cartierele Rusi, Manastioara, Padureni)								
20.	Mobilitate durabila	Inexistenta centrelor de inchiriere a bicicletelor							X	+
21.	Mobilitate durabila	Lipsa unor zone pietonale, si mai ales discontinuitatea zonelor pietonale pe axele Nord-Sud si Est-Vest						X		+++
22.	Mobilitate durabila	Lipsa retea de piste pentru biciclete						X		++
23.	Mobilitate durabila	Lipsa initiativelor de tip car-sharing						X		+
24.	Mobilitate durabila	Lipsa infrastructurilor de tipul Park&Ride, Bike&Ride sau Kiss&Ride						X		++
25.	Mobilitate durabila	Accesul pe axa Nord-Sud (care traverseaza centrul or. Siret) al vehiculelor comerciale pentru transportul de marfa catre PTF Siret-Porubne	X		X			X		+++



- +++ probleme urgente - finalizarea unor măsuri de remediere până în 2020
- ++ probleme de urgență medie – finalizarea unor măsuri de remediere până în 2025 - 2030
- + probleme de urgență scăzută – finalizarea unor măsuri de remediere până în 2035

Ținând cont de sursa de finanțare pentru proiectele propuse prin PMUD, de concurența cu celelalte așezări urbane de la nivel regional și luând în calcul atât bugetul Axei 3.2 POR 2014- 2020 pentru Regiunea Nord-Est, propunem o prioritizare a proiectelor în funcție de anvelopa financiară pesimistă, ce presupune atragerea a maxim 7,6 milioane euro și o variantă în funcție de anvelopa financiară optimistă, ce presupune atragerea a maxim 10 milioane euro.

Tabelul următor prevede selecția proiectelor prioritizate la finanțare.

Întregul portofoliu de proiecte propuse prin PMUD Siret se regăsește detaliat în cap. 6.

PORTOFOLIUL DE PROIECTE PMUD SIRET 2017-2030 SCENARIUL OPTIM				
Domeniu	Cod	Proiect	Valoare (mil euro)	Perioada
Transport în comun	TC1	Înființarea serviciului de transport public de călători în orașul Siret	0,010	2017 – 2020
Transport în comun	TC2	Achiziționarea de autobuze ecologice (Euro6/hibride/electrice), pentru promovarea utilizării transportului public în comun – ETAPA 1 – achiziția a 4 autobuze	0.850	2018 – 2020
Transport în comun	TC3	Construire autobaza TPL Siret	0.400	2018 - 2020
Transport în comun	TC4	Înființarea unui traseu de transport public în comun pe ruta: LINIA 1: CENTRU ORAS SIRET – VAMA SIRET (3,9 Km) LINIA 2: VAMA SIRET – CENTRU ORAS SIRET (3,9 km)	0	2018 - 2020



Transport in comun	TC5	Infiiintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 3: CENTRU ORAS SIRET – PADURENI (3,30 Km) LINIA 4: PADURENI – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)	0	2018 - 2020
Transport in comun	TC6	Infiiintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 5: CENTRU ORAS SIRET – MANASTIOARA (3,30 Km) LINIA 6: MANASTIOARA – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)	0	2018 - 2020
Transport in comun	TC7	Amenajare statiilor de transport in comun pe raza UAT Siret pe cele 3 trasee propuse la infiintare	0.085	2018 - 2020
Transport in comun	TC8	Informatizarea sistemului de transport public	0.030	2018 - 2020
Siguranta	S1	Reconfigurarea intersectiei Str. Al. Cel Bun – Str. 9 Mai – Str. Parcului – Str. Unirii prin amenajarea unui sens giratoriu	0.300	2018 - 2023
Siguranta	S2	Reconfigurarea intersectiei Str. Al. Cel Bun – Str. Dubovei – str. Rogojesti – DN2 prin amenajarea unui sens giratoriu	0.300	2018 - 2023
Siguranta	S7	Implementarea unui sistem de management a traficului, in principalele intersectii din oras, si dezvoltarea unui centru de comanda si control	0.250	2018 - 2023
Transport nemotorizat	TN1	Amenajarea zonei pietonale centrale	0.150	2018 - 2020
Transport nemotorizat	TN2	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe	0.500	2018 - 2020



		strazile: Str. Latcu Voda(partial) si Str. Stefan Petriceicu Voda(partial)		
Transport nemotorizat	TN3	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strazile: Str. 9 Mai(partial) si str. Moldovei(partial)	0.500	2018 - 2020
Transport nemotorizat	TN6	Amplasarea unor structuri de inchiriere de biciclete in zona Parcului Faleza, in zona Gradinii Publice, in centrul Orasului Siret, in zona PTF Siret, si in zonele Padureni si Manastioara	0.030	2018 - 2020
Transport nemotorizat	TN7	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strada Suvcevei	0.150	2018 - 2020
Transport rutier	TR1	Reforma politicii de parcare in zona centrala	0.300	2018 - 2020
Transport rutier	TR2	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Stefan Petriceicu Voda (partial) si str. Latcu Voda(partial)	1.100	2018 - 2020
Transport rutier	TR3	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. 9 Mai(partial) si str. Moldovei (partial)	1.050	2018 - 2020
Transport rutier	TR4	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Stefan Petriceicu Voda – integral – pana la iesirea din orasul Siret	0.510	2018 - 2023
Transport rutier	TR 5	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Moldovei – integral – pana la iesirea din orasul Siret	0.135	2018 - 2023



Transport rutier	TR6	Modernizarea infrastructurii rutiere pe str. Rogojesti	0.438	2018 - 2023
Transport rutier	TR7	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru str. Sucevei, si configurarea acesteia ca varianta ocolitoare pentru str. Parcului	0.450	2018 - 2023
Transport rutier	TR8	Modernizarea infrastructurii rutiere pe strada 28 Noiembrie – legatura cu loc. Vascauti si Musenita	0.256	2018 - 2023
Transport rutier	TR9	Modernizarea infrastructurii rutiere in complexul de strazi rezidentiale formate din: str. Anton Paul, str. Tudor Flondor si str. Teodor Stefanelli (partial)	0.300	2018 - 2023
Intermodalitate	INT1	Amenajarea unui terminal de tipul Park&Ride in zona PTF Siret Porubne in corelare cu autobaza TPL Siret	0.250	2018 - 2023
Intermodalitate	INT2	Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 2 de TPL (zona Padureni), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL	0.050	2018 - 2020
Intermodalitate	INT3	Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 3 de TPL (zona Manastioara), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL	0.080	2018 - 2020
Intermodalitate	INT4	Amenajarea unui terminal de tipul Bike&Ride in zona traseului 1 de TPL, pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL, dar si pentru stimularea folosirii facilitatilor de recreere	0.065	2018 - 2020
Transport rutier	TR11	Amenajarea unei parcare destinate autocamioanelor la intrarea in orasul Siret,	0.750	2018 - 2023



		pentru evitarea congestiilor in orase datorate unor blocaje in PTF Siret- Porubne		
Transport rutier	TR12	Amenajarea a doua statii de incarcare pentru vehicule electrice in zona P&R PTF Siret-Porubne si in zona B&R Faleza	0.200	2018 - 2020
Transport rutier	TR13	Amenajarea unor parcare in zona centrala a orasului Siret	0.200	2018 - 2020

◆ Pasul 6. Stabilirea scenariului de dezvoltare – prioritizarea intervențiilor

Prioritizarea intervențiilor a fost elaborată în două etape succesive, și anume:

- Prioritizarea intervențiilor, pe baza rezultatelor unei Analize Multicriteriale ;
- Ierarhizarea proiectelor care formează Scenariul Recomandat, conform rezultatelor Analizei de Admisibilitate

Tabelul următor prezintă structura Analizei Multicriteriale utilizată la prioritizarea proiectelor și la prioritizarea intervențiilor.

Obeiectiv strategic PMUD	Indicator de evaluare scenariu
Eficiența Economică	Rata Internă de Rentabilitate Economică
Impactul asupra mediului	Poluarea atmosferică (pulberi)
	Emisiile GES
	Poluarea fonică
Accesibilitate	Scaderea duratei medii de deplasare
	Cresterea vitezei medii de deplasare
Siguranta	Reducerea numarului de accidente
Calitatea vietii	Cresterea suprafetei de spatii pietonale



Ulterior rezultatelor AMC, s-a efectuat o evaluare de admisibilitate a proiectelor, însemnând o analiză individuală a intervențiilor care compun strategia de dezvoltare din punctul de vedere al:

- Maturității proiectelor – gradul în care proiectele au atins anumite nivele de maturitate în ceea ce privește stadiul pregătirii documentațiilor tehnice, situația juridică a terenurilor, stadiul pregătirii contractelor de lucrări, etc.
- Condiționalității tehnologice – analizează modul în care un proiect propus este condiționat de realizarea în prealabil sau ulterior a altui proiect din scenariul optim
- Complementarității cu alte inițiative, proiecte, la nivelul orașului Siret
- Eligibilitatea pentru finanțare europeană, în special prin POR 2014-2020
- Impactul teritorial pe care îl poate avea proiectul, în corelare cu viziunea multiteritorială a PMUD.
- Indicatori secundari de evaluare a scenariilor, complementari indicatorilor principali (aplicabili punctual diferitelor tipuri de investiții, cum ar fi: consumul de energie/carburant, accesul la sistemul de transport public, accesul la multiple modalități de transport, reducerea traficului în zona urbană, reducerea traficului greu și de tranzit în zonele centrale și raportul privind cererea și oferta de locuri de parcare în zona urbană).

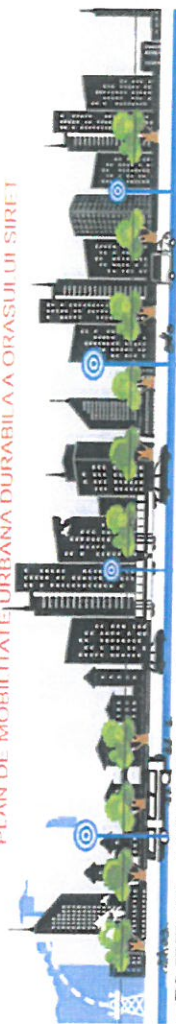
Astfel s-a stabilit un sistem de punctare de la 1-10, pentru fiecare proiect din anvelopele cumulate aferente celor trei scenarii, punctarea efectuându-se după următoarele criterii:

- ☑ Criteriul 1 – 5: 10 este nota maximă dacă proiectul contribuie decisiv la atingerea indicatorilor de rezultat estimați în capitolul 4;
- ☑ Criteriul 6: 10 este nota maximă dacă 90+1% din locuitori au considerat că proiectul este prioritar;
- ☑ Criteriul 7: 10 este nota maximă dacă proiectul este matur (există SF și/sau avizele obținute și/sau P.Th);

S-a stabilit un prag minim de 50 de puncte pentru ca proiectul analizat să fie considerat eligibil pentru includerea în anvelopa de proiecte aferentă scenariului optim al PMUD Siret.

Nota: punctarea cu o valoare mai mică de 5 la Criteriile mai sus menționate indică o disfuncționalitate importantă a proiectului analizat cum ar fi: probleme identificate asupra dreptului de proprietate, lipsa de interes față de aceste proiecte a populației orașului Siret, contribuție deficitară la îndeplinirea indicatorilor de monitorizare – sau îndeplinirea acestor indicatori se poate realiza prin alte proiecte mult mai ușor.

În urma analizei anvelopei de proiecte a rezultat următoarea grila de punctare:



Portofoliu de Proiecte PMUD Siret 2017-2030 – Aferent celor trei scenarii analizate - Evaluare

Domeniu	Cod	Proiect	Criterii de evaluare proiect							Nota Finala
			Eficiența Economică	Impactul asupra mediului	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea Viții	Grăd de maturitate	Nivel de urgență	
Transport în comun	TC1	Infintarea serviciului de transport public de calatori in orasul Siret	1 10	2 10	3 10	4 10	5 10	6 9	7 10	8 69
		Achizitionarea de autobuze ecologice (Euro6/hibride/electrice), pentru promovarea utilizarii transportului public in comun – ETAPA 1 – achizitia a 4 autobuze	10	10	10	10	10	8	10	68
Transport în comun	TC3	Construire autobaza TPL Siret	8	7	7	9	10	10	8	59
Transport în comun	TC4	Infintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 1: CENTRU ORAS SIRET – VAMA SIRET (3,9 Km) LINIA 2: VAMA SIRET – CENTRU ORAS SIRET (3,9 km)	10	10	10	10	10	9	10	69



Transport in comun	TC5	Infintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 3: CENTRU ORAS SIRET – PADURENI (3,30 Km) LINIA 4: PADURENI – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)	10	10	10	10	10	9	10	69
Transport in comun	TC6	Infintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 5: CENTRU ORAS SIRET – MANASTIOARA (3,30 Km) LINIA 6: MANASTIOARA – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)	10	10	10	10	10	9	10	69
Transport in comun	TC7	Amenajare statilor de transport in comun pe raza UAT Siret pe cele 3 trasee propuse la infintare	8	8	10	10	10	9	10	65
Transport in comun	TC8	Informatizarea sistemului de transport public	10	8	10	8	10	8	7	61
Transport in comun	TC9	Achizitionarea de autobuze ecologice (Euro6/hibride/electrice), pentru promovarea utilizarii	5	10	8	8	8	5	5	49



transportului public în comun –

ETAPA 2 – achiziția a 4

autobuze

TC10 Inființarea unui traseu de
transport public în comun pe
ruta:

LINIA 7: CENTRU ORAS
SIRET – PADURENI -
GRAMESTI (8,50 Km)
LINIA 8: GRAMESTI -
PADURENI – CENTRU
ORAS SIRET (8,50 km)

TC11 Inființarea unui traseu de
transport public în comun pe
ruta:

LINIA 9: CENTRU ORAS
SIRET – CART. VEST –
VASCAUTI – BANCESTI –
MUSENITA -
MANASTIOARA – CENTRU
ORAS SIRET (17,00 km)

TC12 Inființarea unui traseu de
transport public în comun pe
ruta:

LINIA 10: CENTRU ORAS
SIRET – NEGOSTINA – DN2
– STR.SUCEVEI – CENTRU
ORAS SIRET (8,50 km)

Transport în comun 47

Transport în comun 44

Transport în comun 48



Siguranta	S1	Reconfigurarea intersectiei Str. Al. Cel Bun – Str. 9 Mai – Str. Parcului – Str. Unirii prin amenajarea unui sens giratoriu	6	9	10	10	10	8	9	62
Siguranta	S2	Reconfigurarea intersectiei Str. Al. Cel Bun – Str. Dubovei – str. Rogojesti – DN2 prin amenajarea unui sens giratoriu	6	8	10	10	10	7	8	50
Siguranta	S3	Amenajarea intersectiei dintre str. Stefan Petriceicu Voda - str. Plaiesilor – str. Scolii	4	7	7	9	8	5	7	47
Siguranta	S4	Amenajarea intersectiei dintre str. Stefan Petriceicu Voda - str. Sf. Onofrei si str. Stefan cel Mare	5	7	7	10	8	5	7	49
Siguranta	S5	Amenajarea intersectiei dintre str. Moldovei si str. Negostinci	5	7	7	10	8	5	7	49
Siguranta	S6	Amenajarea intersectiei dintre str. Castanilor - str. Anton Paul- str. Bogdan Voda	4	5	6	8	6	5	6	40
Siguranta	S7	Implementarea unui sistem de management a traficului, in principalele intersectii din oras, si dezvoltarea unui centru de comanda si control	8	8	10	10	8	8	8	60
Transport nemotorizat	TN1	Amenajarea zonei pietonale centrale	8	10	10	10	10	9	9	66



Transport nemotorizat	TN2	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strazile: Str. Lăteu Voda si Str. Ștefan Petriceicu Voda	8	10	10	10	10	10	9	10	67
Transport nemotorizat	TN3	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strazile: Str. 9 Mai si str. Moldovei	8	10	10	10	10	10	9	10	67
Transport nemotorizat	TN4	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strada Alexandru cel Bun (partial)	5	6	7	10	7	3	4	42	
Transport nemotorizat	TN5	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strada Parcului	4	6	7	10	7	3	3	40	
Transport nemotorizat	TN6	Amplasarea unor structuri de inchiriere de biciclete in zona Parcului Faleză, in zona Grădini Publice, in centrul Orășului Siret, in zona PTF	8	9	10	10	10	8	8	8	63

278



Moldovei – integral – până la ieșirea din orașul Siret

Transport rutier	TR6	Modernizarea infrastructurii rutiere pe str. Rogojesti	7	9	10	10	10	8	8	62
Transport rutier	TR7	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru str. Sucevei, și configurarea acesteia ca variantă ocolitoare pentru str. Parcului	10	10	10	10	10	9	10	69
Transport rutier	TR8	Modernizarea infrastructurii rutiere pe strada 28 Noiembrie – legătura cu loc. Vascauti și Musenita	8	9	10	10	10	8	8	63
Transport rutier	TR9	Modernizarea infrastructurii rutiere în complexul de străzi rezidențiale formate din: str. Anton Paul, str. Tudor Flondor și str. Teodor Stefanelli (parțial)	7	8	9	10	10	8	8	60
Transport rutier	TR10	Amenajarea unui nod logistic în zona Parcului Industrial Siret și a PTF Siret-Porubne	10	5	7	4	8	3	8	45
Transport rutier	TR11	Amenajarea unei parcuri destinate autocamioanelor la intrarea în orașul Siret, pentru evitarea congestiilor în oraș datorate unor blocaje în PTF Siret-Porubne	10	8	10	8	10	6	10	62



Transport rutier	TR12	Amenajarea a doua statii de incarcare pentru vehicule electrice in zona P&R PTF Siret-Porubne si in zona B&R Faleza	9	10	10	8	10	9	65
Transport rutier	TR13	Amenajarea unor parcuri in zona centrala a orasului Siret	10	10	10	10	10	8	68
Transport rutier	TR14	Reamenajarea si modernizarea parcarilor din zonele rezidentiale	6	8	10	6	10	4	49
Intermodalitate	INT1	Amenajarea unui terminal de tipul Park&Ride in zona PTF Siret Porubne in corelare cu autobaza TPL Siret	10	10	10	10	10	9	69
Intermodalitate	INT2	Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 2 de TPL (zona Padureni), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL	10	10	10	10	10	9	68
Intermodalitate	INT3	Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 3 de TPL (zona Manastioara), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL	10	10	10	10	10	9	68
Intermodalitate	INT4	Amenajarea unui terminal de tipul Bike&Ride in zona	10	10	10	10	10	9	68



traseului 1 de TPL, pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL, dar si pentru stimularea folosirii facilitatilor de recreere

Asfel, dupa selectarea proiectelor care au indeplinit cerinta de acumulare a minim 50 de puncte se poate observa in tabelul urmator selectia proiectelor prioritizate la finantare.

Intregul portofoliu de proiecte propuse prin PMUD Siret se regaseste detaliat in capitolul. 6.

Portofoliu de Proiecte PMUD Siret 2017-2030 – Scenariul Optim - Evaluare

Domeniu	Cod	Proiect	Nota Finala
Transport in comun	TC1	Infintarea serviciului de transport public de calatori in orasul Siret	69
Transport in comun	TC2	Achizitionarea de autobuze ecologice (Euro6/hibride/electrice), pentru promovarea utilizarii transportului public in comun – ETAPA 1 – achizitia a 4 autobuze	68
Transport in comun	TC3	Construire autobaza TPL Siret	59
Transport in comun	TC4	Infintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 1: CENTRU ORAS SIRET – VAMA SIRET (3,9 Km) LINIA 2: VAMA SIRET – CENTRU ORAS SIRET (3,9 km) Infintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 3: CENTRU ORAS SIRET – PADURENI (3,30 Km) LINIA 4: PADURENI – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)	69
Transport in comun	TC5		69



Transport in comun	TC6	Infintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 5: CENTRU ORAS SIRET – MANASTIOARA (3,30 Km) LINIA 6: MANASTIOARA – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)	69
Transport in comun	TC7	Amenajare statiilor de transport in comun pe raza UAT Siret pe cele 3 trasee propuse la infiintare	65
Transport in comun	TC8	Informatizarea sistemului de transport public	61
Siguranta	S1	Reconfigurarea intersectiei Str. Al. Cel Bun – Str. 9 Mai – Str. Parcului – Str. Unirii prin amenajarea unui sens giratoriu	62
Siguranta	S2	Reconfigurarea intersectiei Str. Al. Cel Bun – Str. Dubovei – str. Rogojesti – DN2 prin amenajarea unui sens giratoriu	59
Siguranta	S7	Implementarea unui sistem de management a traficului, in principalele intersectii din oras, si dezvoltarea unui centru de comanda si control	60
Transport nemotorizat	TN1	Amenajarea zonei pietonale centrale	66
Transport nemotorizat	TN2	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strazile: Str. Latcu Voda si Str. Stefan Petriceicu Voda	67
Transport nemotorizat	TN3	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strazile: Str. 9 Mai si str. Moldovei	67
Transport nemotorizat	TN6	Amplasarea unor structuri de inchiriere de biciclete in zona Parcului Faleza, in zona Gradinii Publice, in centrul Orasului Siret, in zona PTF Siret, si in zonele Padureni si Manastioara	63
Transport nemotorizat	TN7	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strada Sucevei	67
Transport rutier	TR1	Reforma politicii de parcare in zona centrala	70
Transport rutier	TR2	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Stefan Petriceicu Voda (partial) si str. Latcu Voda(partial)	70



Transport rutier	TR3	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. 9 Mai (partial) si str. Moldovei (partial)	70
Transport rutier	TR4	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Stefan Petriceicu Voda – integral – pana la iesirea din orasul Siret	66
Transport rutier	TR 5	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Moldovei – integral – pana la iesirea din orasul Siret	65
Transport rutier	TR6	Modernizarea infrastructurii rutiere pe str. Rogojesti	62
Transport rutier	TR7	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru str. Sucevei, si configurarea acesteia ca varianta ocolitoare pentru str. Parcului	69
Transport rutier	TR8	Modernizarea infrastructurii rutiere pe strada 28 Noiembrie – legatura cu loc. Vascauti si Musenita	63
Transport rutier	TR9	Modernizarea infrastructurii rutiere in complexul de strazi rezidentiale formate din: str. Anton Paul, str. Tudor Flondor si str. Teodor Stefanelli (partial)	60
Transport rutier	TR11	Amenajarea unei parcare destinate autocamioanelor la intrarea in orasul Siret, pentru evitarea congestiilor in orase datorate unor blocaje in PTF Siret-Porubne	62
Transport rutier	TR12	Amenajarea a doua statii de incarcare pentru vehicule electrice in zona P&R PTF Siret-Porubne si in zona B&R Faleza	65
Transport rutier	TR13	Amenajarea unor parcare in zona centrala a orasului Siret	68
Transport rutier	TR14	Reamenajarea si modernizarea parcarilor din zonele rezidentiale	49
Intermodalitate	INT1	Amenajarea unui terminal de tipul Park&Ride in zona PTF Siret Porubne in corelare cu autobaza TPL Siret	69
Intermodalitate	INT2	Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 2 de TPL (zona Padureni), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL	68
Intermodalitate	INT3	Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 3 de TPL (zona Manastioara), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL	68
Intermodalitate	INT4	Amenajarea unui terminal de tipul Bike&Ride in zona traseului 1 de TPL, pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL, dar si pentru stimularea folosirii facilitatilor de recreere	68



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

6.1 Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Pentru dezvoltarea infrastructurii de transport, se propun următoarele direcții de acțiune și dezvoltare a infrastructurii:

- Dezvoltarea transportului în comun, prin: înființarea serviciului de transport public de persoane, achiziționarea de material rulant modern, ecologic, nepoluant, dezvoltarea de noi trasee pentru o mai bună acoperire și conectare a zonelor urbane, crearea infrastructurii operatorului de transport local (autobaza), achiziția și montarea mobilierului urban în stațiile de autobuz;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere, cu accent prioritar pe infrastructura rutieră ce deservește traseele de transport public de persoane;
- Dezvoltarea infrastructurii pietonale, pentru asigurarea facilităților elementare de mobilitate a cetățenilor din mediul urban, precum și pentru asigurarea siguranței și integrității fizice a pietonilor în timpul deplasărilor în oraș.
- Dezvoltarea infrastructurii velo;
- Intermodalitate;
- Siguranța.

Proiecte ce vizează transportul în comun:

Fisa de proiect	COD	TC2
1. Titlul proiectului	Achiziționarea de autobuze ecologice (Euro6/hibride/electrice), pentru promovarea utilizării transportului public în comun – ETAPA 1 – achiziția a 4 autobuze	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propuși	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea și încurajarea utilizării transportului public în comun	

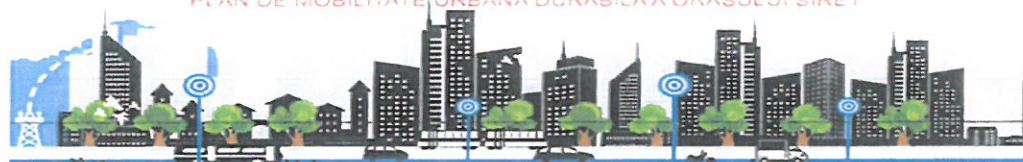


	Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilitatii populatiei Reducerea emisiilor de carbon
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatiia juridica a terenului	Nu este cazul
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ Cota modala a transportului public in or. Siret este foarte scazuta, fata de potentialul de dezvoltare, care trebuie valorificat (transportul public este operat de catre operatorii transregionali) ◆ necesitatea infiintarii unui parc auto eficient pentru operarea a unui serviciu de transport public de calatori si crearea unor noi trasee in zona urbana Siret ◆ distantele relativ mari de deplasare intre zonele rezidentiale si zona centrala sau cea industrială
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret pe grupe de interes: ● populatie activa, pentru transportul de la/la domiciliu - locul de munca ● elevi/studenti - la unitatile de invatamant ● pensionari, cu mobilitate redusa - transportul si cresterea accesibilitatii in cadrul zonei urbane
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: studiu de oportunitate (tip combustibil), studiu de fezabilitate ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ achizitionarea de autobuze ecologice (4 unitati - lungime 9-12m)
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,850
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TC3
1. Titlul proiectului	Construire autobaza TPL Siret	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	



	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea utilizarii transportului public in comun Cresterea eficientei operatorului de transport public Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea capacitatii de intretinere si mentenanta a materialului rulant nou
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatiia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ Cota modala a transportului public in or. Siret este foarte scazuta, fata de potentialul de dezvoltare, care trebuie valorificat (transportul public este operat de catre operatorii transregionali) ◆ necesitatea asigurarii unei baze materiale moderne si eficiente pentru intretinerea materialului rulant nou achizitionat

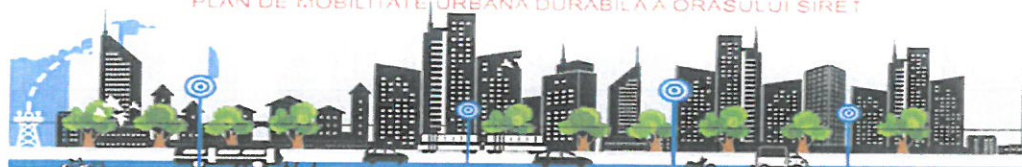


	◆ eficientizarea operarii serviciului de transport public de calatori
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Operatorul de transport public de calatori Angajatii operatorului de transport public de calatori
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ realizare expertiza tehnica si studii de teren ➤ realizare constructii/modernizari/reabilitari ➤ dotare cu echipamente/utilaje ➤ promovare Prin proiect se propun: demolarea constructiilor existente (in amplasament exista unele constructii care au fost folosite ca magazine) impropriei desfasurarii activitati, constructia unui nou spatiu pentru garaj, ateliere, depozite si birouri (1050 mp) pe structura metalica;
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,400
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TC7
1. Titlul proiectului	Amenajare statiilor de transport in comun pe raza UAT Siret pe cele 3 trasee propuse la infiintate	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	



3. Perioada de implementare	2018 – 2020
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea utilizarii transportului public in comun Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilitatii populatiei Cresterea sigurantei cetatenilor Cresterea confortului utilizatorilor transportului public
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatiia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ Cota modala a transportului public in or. Siret este foarte scazuta, fata de potentialul de dezvoltare, care trebuie valorificat (transportul public este operat de catre operatorii transregionali) ◆ necesitatea asigurarii sigurantei cetetenilor pe strada ◆ fluidizarea traficului si eliminarea blocajelor in dreptul statiilor de autobuz ◆ cresterea confortului utilizatorilor transportului public in comun prin amenajarea spatiilor de asteptare in statii
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ Intocmirea documentatiei tehnico-economice (SF/PT) ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrari pentru amenajarea si dotarea unui numar minim de 16 statii in Or. Siret: alveole (unde permite trama stradala), refugii, mobilier urban, panouri de informare
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,085
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

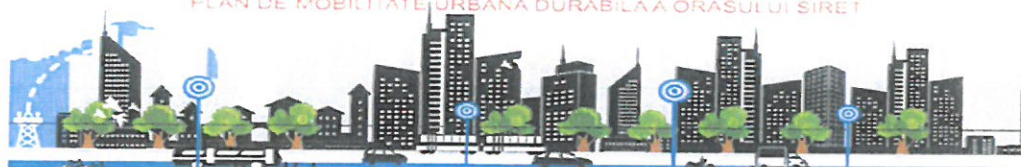


Proiecte destinate dezvoltării infrastructurii rutiere:

Fisa de proiect	COD	TR2
1. Titlul proiectului	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Stefan Petriceicu Voda (partial) si str. Latcu Voda(partial)	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea utilizarii transportului public in comun Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice	
7. Situatiia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret/Drept de administrare UAT Siret	

8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere deservite de trasee de transport public ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune: - modernizarea infrastructurii rutiere pe 1,5 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	1,100
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TR3
1. Titlul proiectului	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. 9 Mai (partial) si str. Moldovei (partial)	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	



4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea utilizarii transportului public in comun Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatiia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret/Drept de administrare UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere deservite de trasee de transport public ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune: - modernizarea infrastructurii rutiere pe 1,95 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	1,050



12. Surse posibile de finanțare	POR 2014-2020, Axa 3.2
---------------------------------	------------------------

Fisa de proiect	COD	TR4
1. Titlul proiectului	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Stefan Petriceicu Voda – integral – pana la iesirea din orasul Siret	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2023	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice	

7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret/Drept de administrare UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➢ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➢ derularea procedurii de achizitie publica ➢ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune: - modernizarea infrastructurii rutiere pe 1,73 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,510
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Fisa de proiect	COD	TR5
1. Titlul proiectului	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Moldovei – integral – pana la iesirea din orasul Siret	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	

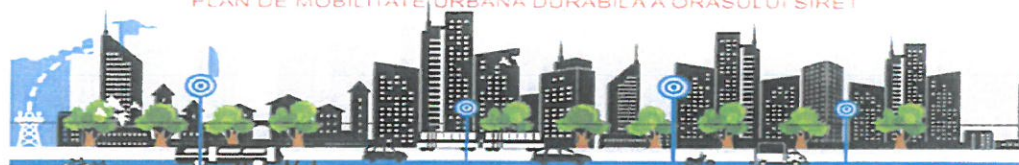


3. Perioada de implementare	2018 – 2023
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectionea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectionea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectionea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectionea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret/Drept de administrare UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune: - modernizarea infrastructurii rutiere pe 0,42 km



11. Buget estimativ (mil. euro)	0,135
12. Surse posibile de finanatre	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Fisa de proiect	COD	TR6
1. Titlul proiectului	Modernizarea infrastructurii rutiere pe str. Rogojesti	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	
		
3. Perioada de implementare	2018 – 2023	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice	



7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune: - modernizarea infrastructurii rutiere pe 1,46 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,438
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Fisa de proiect	COD	TR7
1. Titlul proiectului	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru str. Sucevei, si configurarea acesteia ca varianta ocolitoare pentru str. Parcului	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	



3. Perioada de implementare	2018 – 2023
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate Cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor catre zonele de agrement (Gradina Publica) Realizarea unei rute ocolitoare pentru intrarea/iesirea din Siret – alternativa la str. Parcului
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune:

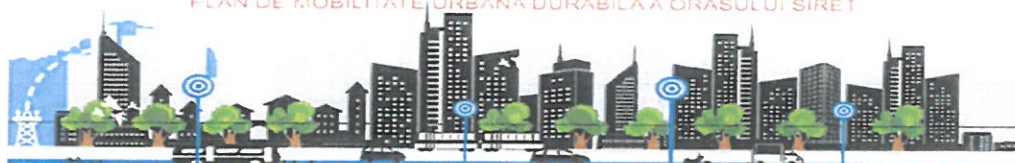


	- modernizarea infrastructurii rutiere pe 1,14 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,450
12. Surse posibile de finanțare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Fisa de proiect	COD	TR8
1. Titlul proiectului	Modernizarea infrastructurii rutiere pe strada 28 Noiembrie – legatura cu loc. Vascauti si Musenita	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2023	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere	

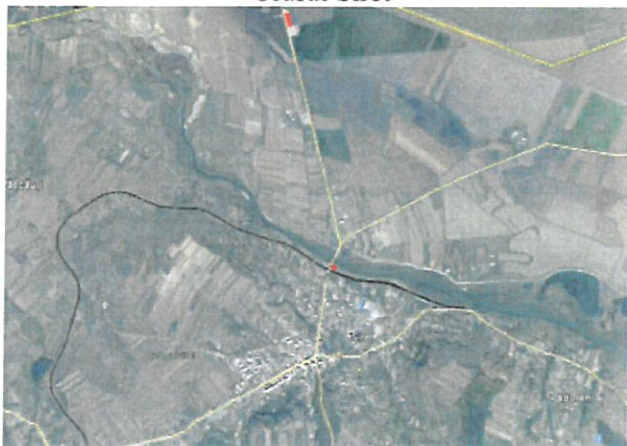
	Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasările pe drumurile publice
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune: - modernizarea infrastructurii rutiere pe 0,68 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,256
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Fisa de proiect	COD	TR9
1. Titlul proiectului	Modernizarea infrastructurii rutiere in complexul de strazi rezidentiale formate din: str. Anton Paul, str. Tudor Flondor si str. Teodor Stefanelli (partial)	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	



3. Perioada de implementare	2018 – 2023
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune: - modernizarea infrastructurii rutiere pe 1,13 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,300
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1



Fisa de proiect	COD	TR12
1. Titlul proiectului	Amenajarea a doua statii de incarcare pentru vehicule electrice in zona P&R PTF Siret-Porubne si in zona B&R Faleza	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Incurajarea achizitionarii de autovehicule electrice Reducerea emisiilor de carbon Atragerea conducatorilor auto electrice din tranzit catre zona centrala a orasului	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice	
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret	
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ dezvoltarea infrastructurii publice pentru sustinerea viitoarelor achizitii de autovehicule nepoluante ◆ volum mare de noxe datorita traficului	
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Traficul de tranzit cu masini electrice	
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, constructie si dotare Prin proiect se propune:	



	- amplasarea a doua statii de incarcare pentru autovehicule electrice in zona P&R PTF Siret-Porubne si in zona B&R Faleza Siret
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,200
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TR13
1. Titlul proiectului	Amenajarea unor parcuri in zona centrala a orasului Siret	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in special datorita autovehiculelor parcate Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice	
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret	



8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➢ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➢ derularea procedurii de achizitie publica ➢ lucrarile de amenajare, constructie si dotare Prin proiect se propune: - amenajarea a 200 locuri de parcare pe arterele principale, in zona centrala, cu plata
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,200
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Fisa de proiect	COD	TR1
1. Titlul proiectului	Reforma politicii de parcare in zona centrala	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in special datorita autovehiculelor parcate Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice	
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret	
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere	



	◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, constructie si dotare Prin proiect se propune: - reconfigurarea politicilor de parcare si disponibilizarea a minim 50 locuri de parcare pe arterele principale, in zona centrala, cu plata
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,300
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Elemente ce tin de planificarea si organizarea parcarilor auto:

Construirea de noi spații de parcare în vecinătatea inelului central și în preajma punctului de trecere al frontierei PTF Siret-Porubne conduce la beneficii legate de:

- Îmbunătățirea condițiilor de circulație prin eliberarea primei benzi de autovehiculele parcate;
- Creșterea capacității de circulație a drumurilor și implicit a capacității de transport;
- Redarea trotuarelor în întregime pietonilor și posibilitatea de amenajare a pistelor pentru bicicliști;
- Reducerea duratei de deplasare, a congestiei și a emisiilor poluante prin reducerea parcursului necesar găsirii unui loc de parcare;
- Reducerea consumului de carburant pentru parcursul suplimentar realizat și cu viteze reduse;
- Reducerea uzurii autovehiculelor și a infrastructurilor prin reducerea parcursului și a duratei necesare găsirii unui loc de parcare;
- Confortului psihic la realizarea unei deplasări cu autoturismul prin reducerea stresului cauzat de lipsa unui loc sigur de parcare;
- Amenajarea parcarilor în spații mai îndepărtate de locuință poate încuraja folosirea altor moduri de transport mai prietenoase mediului (bicicletă sau transport public);
- Reducerea lungimii cozilor de așteptare la căutarea unui loc de parcare.



Amenajarea spațiilor speciale de parcare conduce la creșterea capacității de trafic pe următoarele artere: Latcu Voda, 9 Mai, Unirii, Castanilor, 28 Noiembrie, Sucevei.

Parcărilor propuse dar și cele existente trebuie dotate cu sisteme automate de taxare iar primăria poate, în cooperare cu operatorii de telefonie mobilă, să se alinieze la sistemele de plată prin SMS.

Parcometrele stradale – On Street reprezintă soluția ideală pentru zonele aglomerate sau pentru străzile unde nu se accepta montarea unui sistem de taxare parcare mai complex.

Parcometrele stradale înlocuiesc celelalte sisteme de management pentru parcări fiind prevăzute cu aproape toate metodele de plată și taxare la îndemana clienților sau șoferilor.

Parcometrele stradale sunt aparate ce înregistrează și taxează staționarea autoturismelor în parcări.

Componente de baza pentru parcometre stradale:

- imprimantă;
- cititor de carduri;
- cititor de monezi;
- cititor de bancnote;
- cutii de bani;
- încălzitor;
- coolere de racire;
- panou solar (opțional).

Parcometrele stradale individuale sunt aparate ce înregistrează staționarea autovehiculelor în parcare și taxează timpul lor de staționare și reprezintă soluția ideală pentru străzile cu locuri de parcare auto.





De obicei parcometrele individuale se montează pe străzi cu locuri de parcare auto în dreptul fiecărei parări. Sunt concepute cu un sistem de recunoaștere a monezilor unele dintre ele fiind prevăzute și cu un sistem de recunoaștere pentru bancnote. Indiferent de sistemul de încasare folosit, acestea nu pot fi înșelate și sunt greu de avariat fiind sisteme confecționate din oțel inoxidabil de calitate superioară. Datorită construcției lor, parcometrele stradale individuale funcționează normal fără să fie influențate de temperaturile extreme sau schimbările de climă severe.

Tipuri de parcometre stradale individuale:

- Parcometre mecanice: simple sau duble, prevăzute cu casierie pentru monezi;
- Parcometre electronice: prevăzute cu afișare și ecran LCD și cu casierie pentru bancnote.

Parcometrele stradale de grup reprezintă soluția ideală pentru zonele aglomerate ce nu necesită sau nu permit sisteme de parcare avansate. Acestea sunt avansate ca tehnologie, simplu și ușor de manevrat, prevăzute cu indicații de folosire. Carcasele sunt realizate din oțel inoxidabil de calitate superioară, cu butoane integrate anti-vandal și au un design aspectuos.

Aceste tipuri de parcometre stradale sunt prevăzute cu cititoare pentru bancnote, monezi, carduri plus imprimantă ce eliberează tichete. Unui parcometru stradal de grup i se pot adăuga în administrare două sau mai multe locuri de parcare în funcție de necesități. Parcometrele mai sunt prevăzute cu un software pentru sincronizarea datelor și tranzacționarea plăților cu cardul. Funcționarea acestora la temperaturi extreme nu este afectată deoarece pot fi prevăzute cu sistem de încălzire sau cu coolere de răcire.

Sistemul de taxare parcare prin SMS reprezintă cea mai avansată metodă de administrare a parcarilor private sau cu trafic controlat ce oferă posibilitatea de a monitoriza în timp real ocuparea unui loc de parcare, tranzacționarea tarifului făcându-se prin SMS direct de pe telefonul mobil.

Metoda de plată a parării cu SMS este o soluție completă, livrată prin intermediul internetului în regim de Software într-un mediu securizat ce poate fi accesat în orice moment cu ajutorul unui browser web de către operatorul sau administratorul parării.

Orice cetățean ce are un telefon mobil poate să transmită un SMS fiind taxat cu contravaloarea taxei de parcare.

Modul de funcționare al sistemului de taxare a parării prin SMS:

În momentul ocupării locului de parcare sau în maxim 5 min. de la staționare, utilizatorul are obligația de a achita contravaloarea timpului de staționare prestabilit prin trimiterea unui mesaj text (SMS) la numărul de telefon stabilit valabil în toate rețelele de telefonie mobilă din țară.

Ca exemplu, pentru o oră de parcare se trimite un SMS cu indicativul zonei de parcare, urmat de numărul de înmatriculare a autoturismului (A IF 01 ABC – valabil pentru zona, A). Ulterior, beneficiarul va primi un SMS detaliat de confirmare a achitării tarifului, zona de tarifare, ora și minutul expirării timpului de staționare în parcare.



Numarul de SMS-uri trimise consecutiv se cumuleaza însemnand durata valida de staționare în parcare. Înaintea expirării timpului de staționare în parcare beneficiarul va primi un mesaj de atenționare, valabilitatea staționării putând fi prelungită trimițând un alt SMS. În cazul trimiterii unui SMS greșit sau cu un format greșit, utilizatorul va primi un SMS de atenționare și informare.

Sistemul de taxare parcare cu jetoane poate oferi avantaje semnificative. Jetoanele de parcare sunt mai sigure decât sistemele de parcare pe baza de numerar, deoarece angajații nu își asumă niciun risc în timpul colectării. În cazul colectării taxei de parcare, angajații transporta sume destul de importante de bani, ceea ce îi face o țintă atractivă pentru hoți.

Sistemele de taxare parcare cu tichete sunt sisteme gândite și destinate parcarilor publice sau private, care necesită un control asupra taxării timpului petrecut în parcare.

Majoritatea sistemelor de parcare cu tichete (cu coduri de bara sau bandă magnetică), sunt compuse din:

- Unitate de intrare – eliberator de tichete
- Unitate de iesire – procesator de tichete
- Casier manual sau automat – validator de tichete

De asemenea, softul de gestionare al parcarilor cu plata gestionează toate datele primite de la echipamente și înregistrează toate evenimentele, afișând în permanență operatorului statusul fiecărei componente a sistemului și permițându-i să acționeze asupra sa.

Funcții suplimentare ale sistemului de taxare parcare – cu tichete:

- antipassback - o cartela cu care s-a efectuat o intrare nu va mai fi acceptată de cititorul de intrare decât după o ieșire corespunzătoare;
- pot fi programate 30 de zile pe an în care accesul clienților ocazionali va fi interzis fără a perturba accesul abonaților;
- pot fi programate 30 de zile pe an în care accesul în parcare este liber;
- se poate bloca accesul în parcare pentru orice client;
- timpul în care trebuie efectuată ieșirea după taxare poate fi ajustat între 0 și 24 de ore;
- sistemul poate fi programat astfel încât, dacă un client intră în parcare cu cartela și într-un anumit interval de timp nu găsește un loc de parcare va putea ieși fără să plătească;
- sistemul poate fi extins până la patru intrări și patru ieșiri ajungând la o capacitate de 5600 clienți ocazionali și 2500 de abonați.

Tichetul de taxare parcare cu tichete sau abonamentul poate face dovada plății tarifului de parcare doar în cazul în care este expus în mod vizibil pe bordul mașinii. În cazul în care reprezentanții operatorului de parcare nu pot verifica (citi) informațiile înscrise pe tichet sau abonament vor considera parcare ilegală (neplătită) și vor acționa în consecință.



Sisteme de taxare parcare cu camere video

Sistemele de taxare parcare cu camere video sau sistemele de taxare parcare LPR (License Plate Recognition) reprezintă sisteme inteligente de administrare și evidențiere a parcarilor auto cu trafic controlat.

Aceste sisteme de taxare parcare cu camere video funcționează pe baza recunoașterii numărului de înmatriculare a autoturismului fără a fi nevoie de deschiderea geamului pentru validarea tichetului. Rolul principal al camerei de supraveghere este de a poza și identifica numărul de înmatriculare a autovehiculului și tot odată de a permite accesul în parcare fie pentru abonați fie pentru utilizatorii de ocazie.

Un alt rol de bază pentru camerele video este acela de securizare și monitorizare a intrării în parcare și descurejează intențiile infracționale.

Principalele componente ale sistemului de taxare parcare cu camera video sunt:

- Bariere sau stalpi retractabili ce blochează intrarea și ieșirea din parcare;
- Unitate de casierie automata sau manuala cu operator uman;
- Camere de supraveghere video;

Accesorii semnalizatoare prevăzute cu semafoare sau panouri digitale ce afișează numărul de locuri libere și ocupate, plus tarifele parcării.



Proiecte ce vizează dezvoltarea infrastructurii pietonale și velo:

Fisa de proiect	COD	TN1
1. Titlul proiectului	Amenajarea zonei pietonale centrale	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea și încurajarea deplasărilor nemotorizate, pietonale și velo Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilității populației Reducerea emisiilor de carbon	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbană a Orasului Siret	Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasările pe drumurile publice Sectiunea 5, Obiectiv strategic 5.2 Dezvoltarea posibilităților de petrecere a timpului liber	
7. Situația juridică a terenului	Proprietate UAT Siret	
8. Justificarea necesității proiectului	◆ punerea în valoare a centrului istoric al or. Siret ◆ dezvoltarea unui areal pietonal considerabil în zona centrală pentru facilitarea transportului nemotorizat pietonal și velo ◆ reducerea noxelor și a dioxidului de carbon în centrul zonei urbane	
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Turisti, mediu de afaceri or. Siret	



10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: studiu de fezabilitate/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare si dotare a spatiului public Prin proiect se propun: • amenajarea unui spatiu pietonal si verde prin unirea Parcului Din fata Spitalului de Psihiatrie cu zona centrala si definirea zonei ca zona pietonala. • modernizarea infrastructurii pietonale din jurul pietei centrale (str. Unirii, str. Castanilor, str. Sucevei, str. 28 Noiembrie, str. Latcu Voda); • dotari zona centrala: mobilier urban, iluminat public • refacerea spatiilor verzi din zona centrala, a aleilor pietonale si a pistelor de biciclete
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,150
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Fisa de proiect	COD	TN2
1. Titlul proiectului	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strazile: Str. Latcu Voda(partial) si Str. Stefan Petriceicu Voda(partial)	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	
		
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	



5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea deplasarilor nemotorizate, pietonale si velo Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilitatii populatiei Reducerea emisiilor de carbon
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice Sectiunea 5, Obiectiv strategic 5.2 Dezvoltarea posibilitatilor de petrecere a timpului liber Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere
7. Situatie juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ crearea de facilitati pentru sustinerea mobilitatii velo si pietonale ◆ incurajarea alternativelor de transport nepoluante ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane ◆ cresterea sigurantei pietonilor si biciclistilor in trafic
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Turistii
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare si constructie Prin proiect se propun: - amenajarea de trotuare si piste de biciclisti pentru sustinerea deplasarilor pietonale de-a lungul str. Latcu si str. Stefan Petriceicu Voda – lungime 2,95 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,500
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TN3
1. Titlul proiectului	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strazile: Str. 9 Mai(partial) si str. Moldovei(partial)	



2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 
3. Perioada de implementare	2018 – 2020
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea deplasarilor nemotorizate, pietonale si velo Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilitatii populatiei Reducerea emisiilor de carbon
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice Sectiunea 5, Obiectiv strategic 5.2 Dezvoltarea posibilitatilor de petrecere a timpului liber Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere
7. Situatiia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ crearea de facilitati pentru sustinerea mobilitatii velo si pietonale ◆ incurajarea alternativelor de transport nepoluante ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane ◆ cresterea sigurantei pietonilor si biciclistilor in trafic
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Turistii
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica



	➤ lucrările de amenajare și construcție Prin proiect se propun: - amenajarea de trotuare și piste de bicicliști pentru susținerea deplasărilor pietonale de-a lungul str. Latcu și str. Ștefan Petriceicu Voda – lungime 2,60 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,500
12. Surse posibile de finanțare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TN6
1. Titlul proiectului	Amplasarea unor structuri de închiriere de biciclete în zona Parcului Faleză, în zona Grădinii Publice, în centrul Orasului Siret, în zona PTF Siret, și în zonele Padureni și Mănăstioara	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propuși	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Susținerea și încurajarea deplasărilor nemotorizate, pietonale și velo Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilității populației Reducerea emisiilor de carbon	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbană a Orasului Siret	Secțiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasările pe drumurile publice Secțiunea 5, Obiectiv strategic 5.2 Dezvoltarea posibilităților de petrecere a timpului liber	



	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere
7. Situatiia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ crearea de facilitati pentru sustinerea mobilitatii velo ◆ incurajarea alternativelor de transport nepoluante ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Turistii
10. Scurta descriere a activitatilor	➢ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➢ derularea procedurii de achizitie publica ➢ lucrarile de amenajare si constructie Prin proiect se propun: ● amenajarea a 5 puncte de inchiriere biciclete; ● achizitia de biciclete ce pot fi puse la dispozitia cetatenilor in sistem bike&ride si drop-off la alta parcare de biciclete; ● aceasta investitie se va coordona cu amplasarea zonelor de tip Bike&Ride, Kiss&ride si Park&Ride.
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,030
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TN7
1. Titlul proiectului	Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strada Suvcevei	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	



3. Perioada de implementare	2018 – 2020
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea deplasarilor nemotorizate, pietonale si velo Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilitatii populatiei Reducerea emisiilor de carbon
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice Sectiunea 5, Obiectiv strategic 5.2 Dezvoltarea posibilitatilor de petrecere a timpului liber Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere
7. Situatiia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ crearea de facilitati pentru sustinerea mobilitatii velo ◆ incurajarea alternativelor de transport nepoluante ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Turistii
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare si constructie Prin proiect se propun: - amenajarea de trotuare si piste de biciclisti pentru sustinerea deplasarilor pietonale de-a lungul str. Sucevei – lungime 1,20 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,150
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1



Elemente de luat în calcul la proiectarea și realizarea infrastructurii pentru biciclete:

Rețeaua de piste, benzi și trasee propusă pentru orasul Siret este dezvoltată pornind de la resursele de spațiu disponibile în prezent (la nivel de profil stradal), luând în considerare normative și standarde folosite la nivelul orașelor europene.

Infrastructura velo propusă pentru orasul Siret pornește de la nevoia de a conecta principalele puncte de interes prin trasee care să fie:

- **Sigure:** siguranța în trafic este una dintre cele mai importante caracteristici ale infrastructurii velo. Ea asigură garanția participanților la traficul nemotorizat că pot parcurge traseele, fără ca aceștia să intre în coliziune cu alți participanți la trafic. Utilizatorii bicicletelor nu prezintă un pericol pentru autovehiculele motorizate, însă diferența de viteză și masă a acestora reprezintă un factor de risc.
 - **Directe:** direcționarea traseelor pentru biciclete către punctele importante ale orașului este o altă caracteristică importantă, întrucât, principalul motiv al utilizării unui obiect de deplasare este scopul deplasării și destinația finală. Cu cât traseul este mai bine structurat și eficient, cu atât participanții la trafic vor dori să utilizeze traseul creat, întrucât legătura dintre puncte este esențial să fie raportată la timpul de parcurgere al acestora.
 - **Coezive:** coeziunea este importantă pentru crearea unei rețele de trasee ciclabile coerente și continue. Prin crearea unui sistem coeziv, se oferă libertatea de deplasare și accesibilitate a tuturor facilităților unui oraș, fără obstacole și limite de orientare către obiective importante. Așadar, prin eliminarea barierelor și drumurilor necorespunzătoare, creștem gradul de încredere al participanților la traficul nemotorizat. Coeziunea se referă și la conexiunea cu celelalte tipuri de transport urban (autobuze).
 - **Atractive și confortabile:** atractivitatea și confortul unui traseu sunt necesare pentru atragerea unui număr cât mai mare de utilizatori ai traficului nemotorizat. Este important pentru design-ul traseelor ca acestea să se încadreze în mediul înconjurător și să susțină caracterul local al zonei. De asemenea, prin utilizarea unor materiale calitative în crearea traseelor ciclabile, crește și gradul de confort al acestora, întrucât se dorește eliminarea eforturilor iregulare în parcurgerea unor rute. Atractivitatea unui traseu este importantă în special pentru rutele amenajate pentru activitățile de recreere și agrement, ele având rol estetic.
- În timp ce toți bicicliștii trebuie să aibă trasee sigure, accesibile, nu toți bicicliștii sunt la fel. Prin identificarea unor tipuri de bicicliști care necesită diferite considerații de planificare bazate pe capacitatea, experiența și nivelul de confort, vom ști cum să răspundem fiecărei nevoi în parte, prin propunerea unor legături coerente cu destinațiile majore din oraș.
- **Utilizatorii cu experiență** sunt obișnuiți cu traficul autovehiculelor și doresc conexiuni directe, rapide și convenabile ca acces la destinații. Bicicliștii avansați, de obicei preferă pe benzile amenajate pe carosabil.
 - **Utilizatorii de bază** sunt mai puțin încrezători decât bicicliștii avansați. De obicei, selectează rutele unde bicicliștii au desemnat un spațiu de operare, cum ar fi piste pentru biciclete, trasee utilizate în comun cu autovehiculele (sharedspaces), sau străzile de cartier cu volume redus de trafic și viteză.



● **Utilizatorii începători** sunt reprezentați de copii sau noii utilizatori ai transportului nemotorizat, beneficiind de rute care asigură accesul la destinații, cum ar fi școli, parcuri, și biblioteci. Bicicliști începători sunt cel mai bine amplasați pe căi de utilizare a străzilor comune și străzilor de cartier pe care se înregistrează viteze și volume de circulație reduse.

În funcție de gradul categoriilor de străzi și viteza regulamentară de deplasare a autovehiculelor pe acestea, se stabilesc 3 categorii de rute ciclabile: **piste ciclabile, benzi ciclabile și spații partajate.**

O **pistă ciclabilă** este o facilitate dedicată pentru cicliști separați fizic de traficul motorizat, fie printr-un spațiu, fie prin înălțarea față de carosabil cu min 0.4 cm. Legal, o pistă este o parte a drumului public rezervat exclusiv pentru bicicliști fiind evidențiată cu un semn rutier corespunzător.

Piste pentru bicicliști sunt prevăzute de-a lungul drumurilor de legătură aglomerate unde viteza de deplasare a traficului motorizat este prea mare (peste 50KM / h) pentru a se amesteca în condiții de siguranță cu bicicliștii. Pistele sunt cea mai sigură soluție (mai sigură decât benzile pentru bicicliști), datorită separării fizice. Pista pentru biciclete poate fi amplasată atât pe carosabil cât și pe spațiul pietonal. Dacă pista este amplasată pe carosabil, aceasta are nevoie de elemente de protecție / delimitare cum ar fi bolarzi, parapeti sau chiar după posibilitate, vegetație de aliniament. În cazul în care se optează pentru folosirea unei piste pentru bicicliști de tip dublu sens este obligatorie păstrarea unei zone destinate spațiilor pentru depasire.

Deși lățimea minimă este de 1.00 m (fără marcaje), este preferabil ca aceasta să fie mărită la 1.75m (daca trama stradala o permite), în special când bicicliștii se deplasează cu viteze mai mari astfel încât să fie posibilă depășirea în condiții de siguranță.

Principii de urmat în intersecțiile care au benzi și piste pentru biciclete:

- Reducerea vitezei traficului motorizat;
- Îmbunătățirea lizibilității intersecției;
- Îmbunătățirea vizibilității intersecției;

Pentru intersecțiile nesemaforizate:

- Menținerea pistei la același nivel (cu trecerea de pietoni și cu trotuarul) de-a lungul întregii intersecții;
- Transformarea pistei în bandă de preferință cu 20 de metri înaintea intersecției.
- Distanțarea sau separarea pistei de carosabil;

O **bandă ciclabilă** este un spațiu rezervat pentru bicicliști în spațiul carosabil, indicat prin marcaje rutiere și eventual de culoare sau cu simboluri corespunzătoare. Legal, un culoar ciclabil este o parte a drumului public rezervat exclusiv pentru bicicliști.

Benzile pentru cicliști sunt folosite de-a lungul drumurilor de legătură în cazul în care intensitatea traficului motorizat este destul de scăzută, dar viteza este încă prea mare pentru amestecarea bicicliști și mașini. Pistele sunt, de asemenea, utilizate și pe drumurile aglomerate



urbane, unde spațiul lipsește pentru a construi benzi pentru bicicliști, deși acest lucru este mai puțin sigur.

Benzile sunt întotdeauna marcate cu o bandă dublă pe sens, întreruptă sau continuă în conformitate cu reglementările naționale. Pentru a face banda să iasă în evidență mai puternic, suprafața benzii este de multe ori într-o nuanță de culoare ușor de vizualizat, cum ar fi roșu, albastru sau verde.

Dezavantajele benzilor de biciclete se raportează la faptul că trebuie să fie ocrotite de obstacole, cum ar fi parcare de mașini în dreptul benzilor, grătare de canalizare, gropi.

Benzile comune ("shared lanes"), bicicliștii împart fizic un culoar de trafic cu autovehiculele sau pietoni. Sunt două tipuri de spații partajate: unul care este mai mare decât o bandă de trafic normală, în cazul în care spațiul pentru biciclete și autovehicule nu este separat prin marcaje longitudinale și utilizatorii pot opera „cot la cot”; al doilea constă dintr-o bandă normală lățime de călătorie, în cazul în care autovehicule și bicicletele circulă concomitent.

Pentru reglementările benzilor comune "side-by-side" ("cot-la-cot"), nu ar trebui să fie admisă viteză mai mare de 50 km / h și benzi cu lățime mai îngustă decât 4.0m.

Deoarece profilele stradale din orașul Siret variază ca și lățime este dificilă adoptarea unor dimensiuni standardizate pentru toate piste și benzile de bicicletă. Astfel pentru a defini dimensiunile specifice pentru fiecare pistă sau bandă de biciclete a fost utilizat tabelul de mai jos, parte esențială din manualul național al Irlandei pentru proiectarea infrastructurii pentru biciclete.

Prima etapă a implementării infrastructurii velo se axează pe stabilirea conexiunilor cu unitățile teritoriale învecinate, cu dotările importante ale orașului și promovarea unităților de agrement locale.

Această etapă este susținută de un obiectiv prioritar al infrastructurii velo, acela de a asigura siguranța participanților la traficul nemotorizat. Prin propunerea pistelor ciclabile pe arterele importante ale orașului se crează conexiuni stranse între zonele rezidențiale și principalele obiective de interes și se încurajează implicarea oamenilor în folosirea mijloacelor de transport nemotorizat. Pe lângă piste ce parcurg arterele importante, se propun și benzi de legătură, ce asigură parcurgerea. Pentru a crea un sistem de rute pentru piste și benzile de biciclete, acestea au fost distribuite conform normelor și reglementărilor, pentru a nu îngreuna traficul din oraș. Astfel, pe strazile principale, au fost propuse piste ciclabile, deoarece acestea au avantajul de a asigura vizibilitatea biciclistului, siguranță în trafic și o mai bună conectivitate cu zonele învecinate.

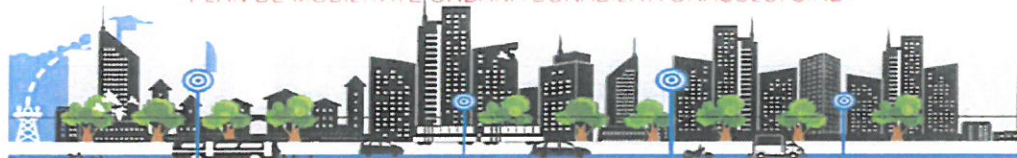


A Margine interioară	B Suprafață ciclabilă	C Marginea exterioară	D Inserții adiționale
Bordură 0.25 M	O singură bandă 0.75 M	viteză max. 30km/h + 3.0m bandă 0.50 M	Mobilă 0.25 M
Rigolă 0.25 M	O singură bandă + spațiu depășire 1.25 M	viteză max. 50km/h + 3.0m bandă 0.75 M	Benzi delimitatoare 0.25 M
Barieră fizică (garduri, ziduri) 0.65 M	Bandă cu două sensuri de mers 1.75 M	Barieră de percepție (diferențe de textură) 0.50 M	Zonă de staționare 0.50 M
Stâlpi, bolarzi 0.50 M	Două sensuri de mers + spațiu de depășire 2.00 M	Barieră vegetală 0.50 M	Spatii dedicate zonelor cu obiective de interes 0.25 M
	Trasee ciclabile alăturate + spațiu de depășire 2.50 M		Zonă de siguranță pentru spațiile de staționare auto 1.00 M
			Zonă pentru schimbarea direcției de mers a bicicliștilor 0.50 M

Exemplu:

Pentru a determina suprafața dedicată traseelor de bicicletă trebuie selectată o situație din fiecare categorie (marginea interioară, suprafața ciclabilă, marginea exterioară și inserții adiționale).

Rigolă 0.25 M	O singură bandă + spațiu depășire 1.25 M	viteză max. 50km/h + 3.0m bandă 0.75 M	Spatii dedicate zonelor cu obiective de interes 0.25 M
------------------	---	---	--



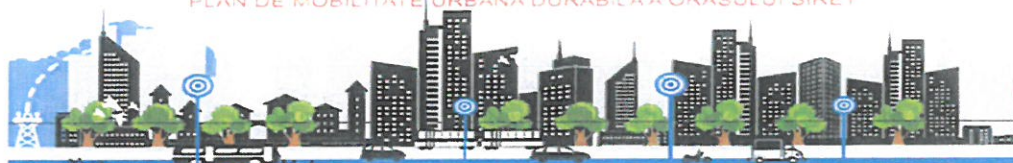
Proiecte privind siguranta:

Fisa de proiect	COD	S1
1. Titlul proiectului	Reconfigurarea intersectiei Str. Al. Cel Bun – Str. 9 Mai – Str. Parcului – Str. Unirii prin amenajarea unui sens giratoriu	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2023	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Scaderea duratei de tranzi tare a orasului Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Reducerea volumelor de trafic auto in interiorul orasului	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret		
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret	
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ prin neconfigurarea intersectiei se realizeaza blocaje in trafic, care reprezinta timp crescut de asteptare, viteza redusa de deplasare, generare volum mai mare de noxe ◆ reducerea volumului de trafic auto in zona centrala ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane	



	◆ numărul ridicat de evenimente rutiere în această intersecție
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achiziție publică ➤ lucrările de amenajare și construcție Prin proiect se propun: ● prin amenajarea unui sens giratoriu între Str. Al. Cel Bun – Str. 9 Mai – Str. Parcului – Str. Unirii
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,300
12. Surse posibile de finanțare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Fisa de proiect	COD	S2
1. Titlul proiectului	Reconfigurarea intersecției Str. Al. Cel Bun – Str. Dubovei – str. Rogojesti – DN2 prin amenajarea unui sens giratoriu	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2023	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Scaderea duratei de tranziție a orașului Cresterea vitezei de tranzitare a orașului Reducerea blocajelor în trafic în interiorul orașului Cresterea siguranței circulației în zona urbană Reducerea emisiilor de carbon Reducerea volumelor de trafic auto în interiorul orașului	



6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ prin neconfigurarea intersectiei se realizeaza blocaje in trafic, care reprezinta timp crescut de asteptare, viteza redusa de deplasare, generare volum mai mare de noxe ◆ reducerea volumului de trafic auto in zona centrala ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane ◆ numarul ridicat de evenimente rutiere in aceasta intersectie
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare si constructie Prin proiect se propun: ● prin amenajarea unui sens giratoriu intre Str. Al. Cel Bun – Dubovei – Str. Rogojesti – DN2
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,300
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2 POR 2014-2020, Axa 13.1

Fisa de proiect	COD	S7
1. Titlul proiectului	Implementarea unui sistem de management a traficului, in principalele intersectii din oras, si dezvoltarea unui centru de comanda si control	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	
3. Perioada de implementare	2018 – 2023	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	

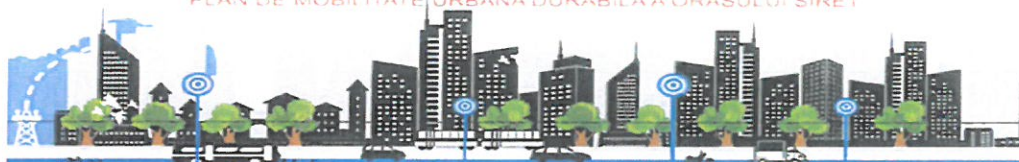


5. Obiectivele proiectului	Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Managementul eficient al mobilitatii in zona urbana
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ siguranta cetatenilor, pietoni, biciclisti si alti participanti la trafic ◆ numarul ridicat de evenimente rutiere in zona urbana ◆ managementul eficient al mobilitatii
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, constructie si dotare Prin proiect se propune: - amenajarea unui centru de monitorizare si control - implementarea unui sistem de monitorizare a traficului (min. 12 puncte/intersectii)
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,250
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2



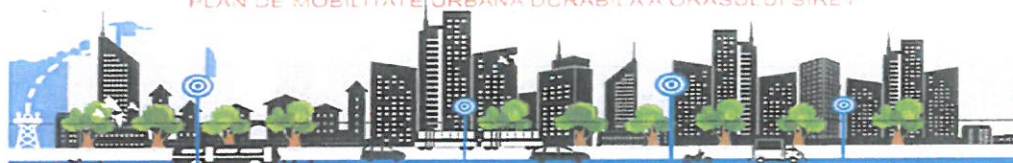
Proiecte privind intermodalitatea:

Fisa de proiect	COD	INT1
1. Titlul proiectului	Amenajarea unui terminal de tipul Park&Ride in zona PTF Siret Porubne in corelare cu autobaza TPL Siret	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea deplasarilor nemotorizate, pietonale si velo Sustinerea si incurajarea transportului in comun Cresterea mobilitatii populatiei si marfurilor Reducerea emisiilor de carbon Reducerea volumelor de trafic auto in interiorul orasului	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret		
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret	
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ incurajarea utilizarii altor moduri de transport in interiorul orasului prin realizarea unei parcarei park&ride ◆ reducerea volumului de trafic auto in zona centrala ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane	
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Turistii Mediul de afaceri, persoane aflate in tranzit	



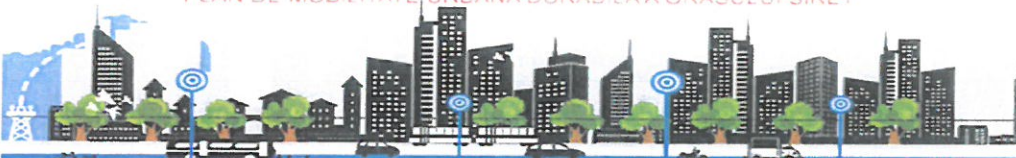
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare si constructie Prin proiect se propun: • amenajarea unei parcare tip park&ride pentru traficul de tranzit; • amenajarea unui terminal pentru asigurarea transferului catre transport public in comun, si descurajarea transportului auto catre zona urbana a orasului Siret - suprafata construita – 5.300 mp
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,250
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	INT2
1. Titlul proiectului	Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 2 de TPL (zona Padureni), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea deplasarilor nemotorizate, pietonale si velo Sustinerea si incurajarea transportului in comun Cresterea mobilitatii populatiei si marfurilor Reducerea emisiilor de carbon Reducerea volumelor de trafic auto in interiorul orasului	



6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ incurajarea utilizarii altor moduri de transport in interiorul orasului prin realizarea unei facilitati de transfer de tipul kiss&ride ◆ reducerea volumului de trafic auto in zona centrala ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Turistii Mediul de afaceri, persoane aflate in tranzit
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare si constructie Prin proiect se propun: ● amenajarea unei facilitati de transfer de tip kiss&ride pentru traficul de tranzit; ● amenajarea unui terminal pentru asigurarea transferului catre transport public in comun, si descurajarea transportului auto catre zona urbana a orasului Siret - suprafata construita – 380 mp
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,050
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

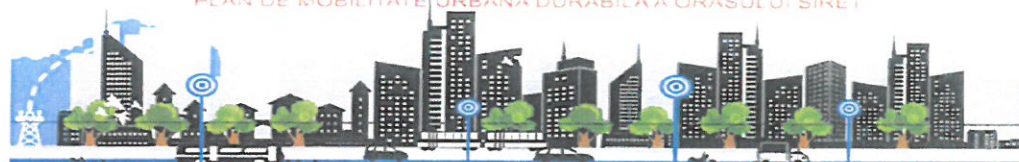
Fisa de proiect	COD	INT3
1. Titlul proiectului	Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 3 de TPL (zona Manastioara), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	

	
	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea deplasarilor nemotorizate, pietonale si velo Sustinerea si incurajarea transportului in comun Cresterea mobilitatii populatiei si marfurilor Reducerea emisiilor de carbon Reducerea volumelor de trafic auto in interiorul orasului
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ incurajarea utilizarii altor moduri de transport in interiorul orasului prin realizarea unei facilitati de transfer kiss&ride ◆ reducerea volumului de trafic auto in zona centrala ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Turistii Mediul de afaceri, persoane aflate in tranzit
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare si constructie Prin proiect se propun:



	• amenajarea unei facilitati de transfer tip kiss&ride pentru traficul de tranzit; • amenajarea unui terminal pentru asigurarea transferului catre transport public in comun, si descurajarea transportului auto catre zona urbana a orasului Siret - suprafata construita – 380 mp
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,080
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	INT4
1. Titlul proiectului	Amenajarea unui terminal de tipul Bike&Ride in zona traseului I de TPL, pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL, dar si pentru stimularea folosirii facilitatilor de recreere	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea deplasarilor nemotorizate, pietonale si velo Sustinerea si incurajarea transportului in comun Cresterea mobilitatii populatiei si marfurilor Reducerea emisiilor de carbon Reducerea volumelor de trafic auto in interiorul orasului	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret		



7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ incurajarea utilizarii altor moduri de transport in interiorul orasului prin realizarea unei facilitati de tipul bike&ride ◆ reducerea volumului de trafic auto in zona centrala ◆ incurajarea utilizarii zonelor de agrement de catre locuitorii orasului Siret ◆ reducerea noxelor si a dioxidului de carbon in centrul zonei urbane
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret Turistii Mediul de afaceri, persoane aflate in tranzit
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare si constructie Prin proiect se propun: ● amenajarea unei parcare si combinarea acesteia cu o facilitate de tipul tip bike&ride pentru traficul de tranzit si pentru traficul local; ● amenajarea unui terminal pentru asigurarea transferului catre transport public in comun, si descurajarea transportului auto catre zona urbana a orasului Siret - suprafata construita – 991 mp
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,065
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2



6.2 Directii de actiune si proiecte operationale

Pentru dezvoltarea infrastructurii de transport, se propun urmatoarele directii de actiune si proiecte operationale:

- Dezvoltarea transportului in comun, prin implementarea de sisteme care sa imbunatateasca performantele operatorului: sistem e-ticketing, sistem de monitorizare GPS a autobuzelor, sistem de comunicare a optiunilor de calatorie si timpilor de asteptare catre pasageri;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere.

Proiecte ce vizeaza transportul in comun:

Fisa de proiect	COD	TC8
1. Titlul proiectului	Informatizarea sistemului de transport public	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea utilizarii transportului public in comun Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilitatii populatiei Reducerea emisiilor de carbon Cresterea eficientei operatorului de transport public	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice	
7. Situatiia juridica a terenului	Nu este cazul	
8. Justificarea necesitatii proiectului	♦ Cota modala a transportului public in or. Siret este foarte scazuta, fata de potentialul de dezvoltare, care trebuie	



	valorificat (transportul public este operat de catre operatorii transregionali) ♦ oferirea de facilitati utilizatorilor sistemului de transport public in comun in achizitionarea mai facila a biletelor de calatorie ♦ cresterea incasarilor operatorului de transport public si eficientizarea operarii acestuia ♦ incurajarea transportului public ca mijloc de deplasare pentru turisti
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret pe grupe de interes: • populatie activa, pentru transportul de la/la domiciliu - locul de munca • elevi/studenti - la unitatile de invatamant • pensionari, cu mobilitate redusa - transportul si cresterea accesibilitatii in cadrul zonei urbane
10. Scurta descriere a activitatilor	➢ realizarea documentatiei tehnico-economice: studiu de oportunitate (tip combustibil), studiu de fezabilitate ➢ derularea procedurii de achizitie publica ➢ achizitionarea sistemului ➢ implementare, testare sistem ➢ promovarea implementarii sistemului Proiectul propune dezvoltarea unui sistem informatic integrat, bazat pe sistem de tarifyare e-ticketing, inclusiv introducerea de noi facilitati de plata bazate pe distanta parcursa sau pe unitate de timp, sistem de informare in timp real asupra timpilor de asteptare, gestionarea eficienta a mijloacelor de transport prin monitorizarea GPS instalata pe acestea, realizarea si dotarea unui centru de monitorizare si control, amplasat in autobaza propusa si implementarea componentei de "bilet turistic"
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,030
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TC4
1. Titlul proiectului	Infiintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 1: CENTRU ORAS SIRET – VAMA SIRET (3,9 Km) LINIA 2: VAMA SIRET – CENTRU ORAS SIRET (3,9 km)	



2. Localizarea proiectului	Orasul Siret
3. Perioada de implementare	2018 – 2020
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea utilizarii transportului public in comun Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilitatii populatiei Reducerea emisiilor de carbon
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatiia juridica a terenului	Nu este cazul
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ Cota modala a transportului public in or. Siret este foarte scazuta, fata de potentialul de dezvoltare, care trebuie valorificat (transportul public este operat de catre operatorii transregionali) ◆ necesitatea conectarii si cresterea accesibilitatii locuitorilor din zona centrala catre PTF Siret si zona Parcului Industrial ◆ cresterea accesibilitatii zonei industriale si zonei centrale si satisfacerea necesarului de transport generat de traficul de frontiera pietonal



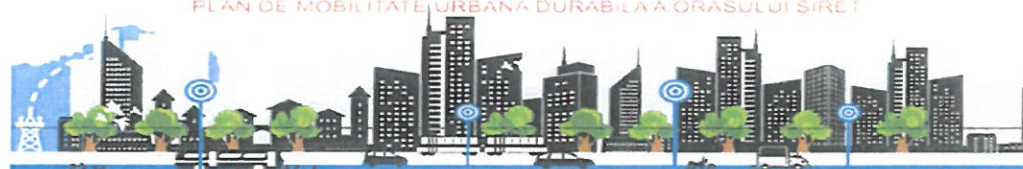
	♦ încurajarea transportului public ca mijloc de deplasare pentru turiști
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret pe grupe de interes: • populație activă, pentru transportul de la/la domiciliu - locul de muncă • elevi/studenți - la unitățile de învățământ • pensionari, cu mobilitate redusă - transportul și creșterea accesibilității în cadrul zonei urbane • populația din Ucraina aflată în tranzit
10. Scurta descriere a activităților	➤ elaborare raport de hotărâre de consiliu local ➤ aprobare hotărâre de consiliu local
11. Buget estimativ (mil. euro)	Nu este cazul
12. Surse posibile de finanțare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TC5
1. Titlul proiectului	Inițierea unui traseu de transport public în comun pe ruta: LINIA 3: CENTRU ORAS SIRET – PADURENI (3,30 Km) LINIA 4: PADURENI – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret 	
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea și încurajarea utilizării transportului public în comun Creșterea gradului de accesibilitate	



	Cresterea mobilitatii populatiei Reducerea emisiilor de carbon
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatiia juridica a terenului	Nu este cazul
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ Cota modala a transportului public in or. Siret este foarte scazuta, fata de potentialul de dezvoltare, care trebuie valorificat (transportul public este operat de catre operatorii transregionali) ◆ necesitatea conectarii si cresterea accesibilitatii locuitorilor din zona centrala catre PTF Siret si zona Parcului Industrial ◆ cresterea accesibilitatii zonei industriale si zonei centrale si satisfacerea necesarului de transport generat de traficul de frontiera pietonal ◆ incurajarea transportului public ca mijloc de deplasare pentru turisti
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret pe grupe de interes: • populatie activa, pentru transportul de la/la domiciliu - locul de munca • elevi/studenti - la unitatile de invatamant • pensionari, cu mobilitate redusa - transportul si cresterea accesibilitatii in cadrul zonei urbane • populatia din Ucraina aflata in tranzit
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ elaborare raport de hotarare de consiliu local ➤ aprobare hotarare de consiliu local
11. Buget estimativ (mil. euro)	Nu este cazul
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Fisa de proiect	COD	TC6
1. Titlul proiectului	Infiintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta: LINIA 5: CENTRU ORAS SIRET – MANASTIOARA (3,30 Km) LINIA 6: MANASTIOARA – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	



3. Perioada de implementare	2018 – 2020
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea si incurajarea utilizarii transportului public in comun Cresterea gradului de accesibilitate Cresterea mobilitatii populatiei Reducerea emisiilor de carbon
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatia juridica a terenului	Nu este cazul
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ Cota modala a transportului public in or. Siret este foarte scazuta, fata de potentialul de dezvoltare, care trebuie valorificat (transportul public este operat de catre operatorii transregionali) ◆ necesitatea conectarii si cresterea accesibilitatii locuitorilor din zona centrala catre PTF Siret si zona Parcului Industrial ◆ cresterea accesibilitatii zonei industriale si zonei centrale si satisfacerea necesarului de transport generat de traficul de frontiera pietonal ◆ incurajarea transportului public ca mijloc de deplasare pentru turisti
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret pe grupe de interes:



	• populație activă, pentru transportul de la/la domiciliu - locul de muncă • elevi/studenți - la unitățile de învățământ • pensionari, cu mobilitate redusă - transportul și creșterea accesibilității în cadrul zonei urbane • populația din Ucraina aflată în tranzit
10. Scurta descriere a activităților	➤ elaborare raport de hotărâre de consiliu local ➤ aprobare hotărâre de consiliu local
11. Buget estimativ (mil. euro)	Nu este cazul
12. Surse posibile de finanțare	POR 2014-2020, Axa 3.2

Proiecte ce vizează infrastructura rutieră:

Fisa de proiect	COD	TR2
1. Titlul proiectului	Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Stefan Petriceicu Voda (partial) și str. Latcu Voda (partial)	
2. Localizarea proiectului	Orasul Siret	
		
3. Perioada de implementare	2018 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Sustinerea și încurajarea utilizării transportului public în comun Creșterea vitezei de tranzitare a orașului Reducerea blocajelor în trafic în interiorul orașului	



	Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret	Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatia juridica a terenului	Proprietate UAT Siret/Drept de administrare UAT Siret
8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere deservite de trasee de transport public ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune: - modernizarea infrastructurii rutiere pe 1,5 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	1,100
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2



Fisa de proiect	COD	TR3
1. Titlul proiectului		Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. 9 Mai (partial) si str. Moldovei (partial)
2. Localizarea proiectului		Orasul Siret 
3. Perioada de implementare		2018 – 2020
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi		UAT Siret
5. Obiectivele proiectului		Sustinerea si incurajarea utilizarii transportului public in comun Cresterea vitezei de tranzitare a orasului Reducerea blocajelor in trafic in interiorul orasului Scaderea duratei de tranzitare a orasului Cresterea sigurantei circulatiei in zona urbana Reducerea emisiilor de carbon Imbunatatirea infrastructurii rutiere Cresterea accesibilitatii locuitorilor la/din zone urbane mai indepartate
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orasului Siret		Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Cresterea sigurantei rutiere si fluidizarea circulatiei pe drumurile publice Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.1 Imbunatatirea infrastructurii rutiere Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasarile pe drumurile publice
7. Situatia juridica a terenului		Proprietate UAT Siret/Drept de administrare UAT Siret



8. Justificarea necesitatii proiectului	◆ necesitatea imbunatatirii infrastructurii rutiere deservite de trasee de transport public ◆ vitezele de deplasare sunt reduse datorita infrastructurii inadecvate ◆ siguranta redusa a participantilor la trafic ◆ aglomerarea zonei urbane datorita vitezei de parcurs redusa ◆ volum mare de noxe datorita traficului ◆ cresterea accesibilitatii si mobilitatii locuitorilor din zonele izolate catre institutiile publice si de interes din zona centrala
9. Grupul tinta al proiectului	Locuitorii or. Siret
10. Scurta descriere a activitatilor	➤ realizarea documentatiei tehnico-economice: SF/PT ➤ derularea procedurii de achizitie publica ➤ lucrarile de amenajare, modernizare si constructie; Prin proiect se propune: - modernizarea infrastructurii rutiere pe 1,95 km
11. Buget estimativ (mil. euro)	1,050
12. Surse posibile de finantare	POR 2014-2020, Axa 3.2



6.3 Directii de actiune si proiecte organizationale

Pentru dezvoltarea infrastructurii de transport, se propun urmatoarele directii de actiune si proiecte organizationale:

➤ Infiintarea transportului in comun, prin: (1) infiintarea unui operator de transport aflat in subordinea UAT Siret sau prin incheierea unui contract de delegare a gestiunii catre un agent economic privat si (2) Configurarea si Optimizarea retelei de transport, prin configurarea orarului de deplasari, pentru facilitarea deplasarilor la locul de munca si viabilizarea interconectarilor intre rute, atat interne cat si externe si configurarea statiilor de transport public in comun, pe intreaga retea urbana, pentru asigurarea unei densitati mai mari a ariei de captare pe kilometru;

➤ Dezvoltarea infrastructurii rutiere, in special prin realizarea unei reforme in domeniul managementului parcarilor (traficul stationar).

In ceea ce priveste traficul stationar – parcarile – se va implementa politica de parcare stabilita la nivel de U.A.T Siret, corelata cu actualul P.M.U.D.

Pentru amenajarea parcarilor: se va verifica si se va stopa eliberarea de autorizatii pentru garaje individuale.

Pentru incurajarea utilizarii autovehiculelor electrice – se va verifica, inca de la faza de solicitare a Certificatului de Urbanism din partea dezvoltatorilor de centre comerciale, unitati economice, daca proiectele prevad statii de incarcare pentru autovehicule electrice in propriile spatii de parcare si se va solicita acest aspect in cazul in care nu sunt prevazute astfel de investitii.

Se vor lua in considerare elementele operationale privind managementul parcarilor, care au ca scop ameliorarea raportului cerere/oferta a locurilor de parcare in zona centrala dar si cea rezidentiala:

■ stabilirea unor zone cu tarifyare diferentiate a parcarii: zona centrala – tarif 2 lei / ora, cu o crestere progresiva a tarifului in functie de durata de parcare, pentru descurajarea parcarilor pe termen lung; in lungul principalelor artere de trafic (exceptand segmentele din zona centrala) – tarif 2 lei / ora; in alte zone nerezidentiale 1 leu / ora. Tariful aplicat poate fi majorat pana la 3 lei (in zona centrala), dat fiind faptul ca o calatorie cu transportul in comun (mod de deplasare ce trebuie incurajat) va costa 2 lei.

Se recomanda realocarea resurselor financiare obtinute din parcare catre proiecte de mobilitate durabila sau amenajari de spatiu public. Astfel utilizatorii pot vedea direct beneficiile platii parcarii.

■ diversificarea modului de plata a parcarii. Dezvoltarea unui sistem de plata prin SMS (solutia tehnica este destul de simpla si poate fi dezvoltata in cadrul departamentului). Plata parcarii prin SMS este un model care functioneaza cu succes deja in alte orase din tara cum ar fi: Timisoara, Oradea, Brasov sau Cluj. De asemenea va fi nevoie de diversificarea modului de plata la parcmtru – plata cu cadrul bancar sau cu bancnote (1- 5lei).



☑ continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcuri amenajate la sol sau dacă este posibil (există resurse de teren) cu parcuri multietajate de tip „smart parking”. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcare (în special în cartierul Vest).

☑ partajarea parcarilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidențiale. Rezidenții din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 19:00-08:00.

☑ digitalizarea sistemului de parcare (termen lung) prin introducerea de senzori sau camere de luat vedere pentru a putea monitoriza în timp real gradul de ocupare a parcarilor. Informațiile obținute de sistem trebuie transmise către utilizatori în timp real (aplicație / website / indicatoare) astfel încât să știe mereu unde este cel mai apropiat loc de parcare disponibil. Aceste soluții sunt implementate cu succes în alte orașe din țară (Cluj, Timisoara);

Se propune ca toate proiectele de modernizare a infrastructurii rutiere incluse în PMUD să elimine pe cât posibil amenajări ale parcarilor de lângă bordura, iar stalpii de iluminat să fie dotati cu sisteme de senzori sau camere video care să permită monitorizarea parcarilor în sistemul integrat pentru transport.

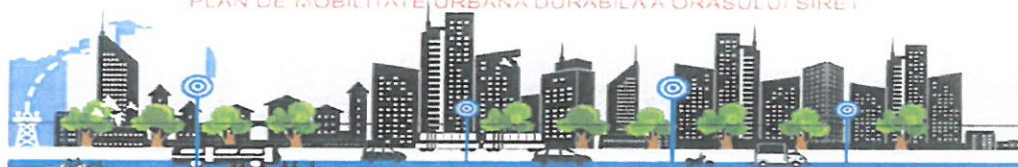
Prin digitizarea spațiilor de parcare se vor economisi timpi semnificativi pentru utilizatori, care vor putea avea acces în timp real la informațiile privitoare la locuri de parcare disponibile în zona de proximitate a destinației, astfel încât să nu fie nevoit să caute loc, mergând cu o viteză redusă și afectând traficul pe rețeaua stradală.

Proiecte pentru dezvoltarea transportului în comun:

Fisa de proiect	COD	TC1
1. Titlul proiectului	Inițierea serviciului de transport public de călători în orașul Siret	
2. Localizarea proiectului	Orașul Siret	
3. Perioada de implementare	2017 – 2020	
4. Solicitantul proiectului / Parteneri propusi	UAT Siret	
5. Obiectivele proiectului	Inițierea serviciului de transport public de călători la nivelul orașului Siret și selectarea modului de operare al acestui serviciu	
6. Incadrarea proiectului cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare Urbana a Orașului Siret	Sectiunea 3, Obiectiv strategic 3.1 Eficientizarea serviciilor publice locale Sectiunea 2, Obiectiv strategic 2.3 Creșterea siguranței rutiere și fluidizarea circulației pe drumurile publice	



	Secțiunea 9, Obiectiv strategic 9.5 Reducerea nivelului de noxe cauzat de deplasările pe drumurile publice
7. Situația juridică a terenului	Nu este cazul
8. Justificarea necesității proiectului	◆ Cota modală a transportului public în or. Siret este foarte scăzută, față de potențialul de dezvoltare, care trebuie valorificat (transportul public este operat de către operatorii transregionali) ◆ necesitatea înființării și operării la nivel de zonă urbană a unui serviciu de transport public de călători și crearea unor noi trasee în zona urbană Siret ◆ distanțele relativ mari de deplasare între zonele rezidențiale și zona centrală sau cea industrială
9. Grupul țintă al proiectului	Locuitorii or. Siret pe grupe de interes: ● populație activă, pentru transportul de la/la domiciliu - locul de muncă ● elevi/studenți - la unitățile de învățământ ● pensionari, cu mobilitate redusă - transportul și creșterea accesibilității în cadrul zonei urbane
10. Scurta descriere a activităților	➤ realizarea documentației tehnico-economice: studiu de oportunitate ➤ derularea procedurii de înființare/delegare a operatorului ➤ desfășurarea de acțiuni de publicitate privind înființarea serviciului de transport public de călători
11. Buget estimativ (mil. euro)	0,010
12. Surse posibile de finanțare	Bugetul local



6.4 Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

6.4.1. la scară periurbană/metropolitană

Nu este cazul

6.4.2. la scara localităților de referință

Nu este cazul

6.4.3. la nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Nu este cazul

MODALITATEA ȘI SELECTIA ÎN IMPLEMENTAREA PROIECTELOR

În selecția și implementarea proiectelor din anvelopa studiată se vor urmări trend-urile care influențează mobilitatea urbană, cum ar fi:

◆ **Mobilitatea comună (ride-sharing):** serviciile de acest gen, care combină mai mulți utilizatori în jurul unui mijloc de transport în comun, au crescut în ultima perioadă (ultimii 3 ani) și concurează cu serviciile tradiționale și cele de transport în comun. Astfel se vor urmări măsuri de descurajare a acestor tipuri de servicii, prin furnizarea unor alternative mult mai atractive prin grad de acoperire confort și cu un cost mai scăzut;

◆ **Apariția și creșterea numărului de vehicule electrice:** Vânzările globale de autovehicule electrice au crescut rapid, de la 50.000 în 2011 la aproape 750.000 în 2017. Subvențiile pentru achiziții, costurile scăzute ale bateriilor, reglementările privind economia de combustibil și îmbunătățirile produselor au contribuit la creșterea acestora. Bloomberg New Energy Finance estimează că, costurile bateriei vor scădea sub 100 USD pe kilowatt-oră în următorul deceniu. Dacă se întâmplă acest lucru, aceste vehicule vor deveni mai competitive decât cele convenționale. De aceea se va lua în calcul acest lucru și se vor îndeplini pașii necesari pentru pregătirea unei infrastructuri care să stimuleze acest sector.

Totodată se va pune accent ca transportul în comun să folosească aceste mijloace de transport.

◆ **Conectivitatea și Internet-ul:** Difuzarea aplicațiilor de tip IoT în vehicule și infrastructură va genera date cu o varietate de utilizări. Pentru locuitorii orașului, sistemele software pot facilita planificarea călătoriilor și ghidarea pe baza condițiilor în timp real. Persoanele care tranzitează orașul ar putea utiliza aceleași date pentru a analiza mișcarea persoanelor și a vehiculelor, pentru a identifica blocajele, a ajusta serviciile și pentru a face planuri de tranzit pe termen lung.

◆ **Transportul public:** Orașele din întreaga lume se extind și își îmbunătățesc rețelele de transport public. Adăugarea de funcții autonome la vehiculele de tranzit poate reduce costurile



de exploatare, în timp ce noile modele de implementare, cum ar fi flotele de vehiculele electrice, dotate cu servicii conexe (internet, date despre oras, ghid turistic, etc.) pot face tranzitul mai flexibil și mai accesibil. Folosirea datelor din infrastructura IoT permite calatorilor să adauge capacități și să îmbunătățească fiabilitatea, astfel încât tranzitul în masă să rămână competitiv cu vehiculele private și serviciile de mobilitate.

◆ **Infrastructura:** se estimează că populația urbană a lumii va crește cu mai mult de două treimi până în 2050. Un astfel de aflus de oameni ar putea pune mai multă presiune asupra drumurilor, podurilor și strazilor care se luptă deja să țină pasul cu creșterea numărului de vehicule . Însă modernizările de infrastructură care favorizează transportul public și mijloacele alternative de deplasare (bicicliștii sau pietonii) ar putea consolida o trecere de folosirea preponderentă a mijloacelor auto personale, la cele alternative. Totodată, pentru stimula acest lucru, în prima fază ar trebui implementate unele măsuri instituționale care să limiteze folosirea mijloacelor auto personale.

Pentru a veni în întâmpinarea acestor tendințe privind mobilitatea urbană se va urmări gruparea proiectelor din anvelopa de proiecte, în proiecte integrate din următoarele motive:

- ◆ **În cazul realizării mai multor tipuri de proiecte complementare, care sunt axate pe diferite tipuri de acțiuni privind mobilitatea urbană, dar acoperă același areal fizic, costul de implementare va fi unul mai mic, astfel putându-se implementa un număr mai ridicat de proiecte;**
- ◆ **În cazul realizării mai multor tipuri de proiecte complementare, care sunt axate pe diferite tipuri de acțiuni privind mobilitatea urbană, impactul la nivelul cotelor modale și a indicatorilor de succes ai investiției vor putea fi mai ușor atinși;**
- ◆ **În cazul implementării unor proiecte integrate se vor acoperi cât mai multe arii de influență ale mobilității urbane, evitând favorizarea unor investiții în detrimentul altora;**
- ◆ **Prin realizarea unor proiecte integrate se pun bazele dezvoltării urbane prin mărirea gradului de mobilitate care la rândul său va mari gradul de atractivitate al orașului pentru populație și investitori, punând bazele unei dezvoltări durabile atât la nivel de mobilitate urbană dar și la nivel economic și social.**



7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITATII IN CAZUL CELOR 3 SCENARII

7.1 Eficiență economică

Estimarea impactului prin simularea variantei Scenariului Optim

Transport individual cu autoturisme

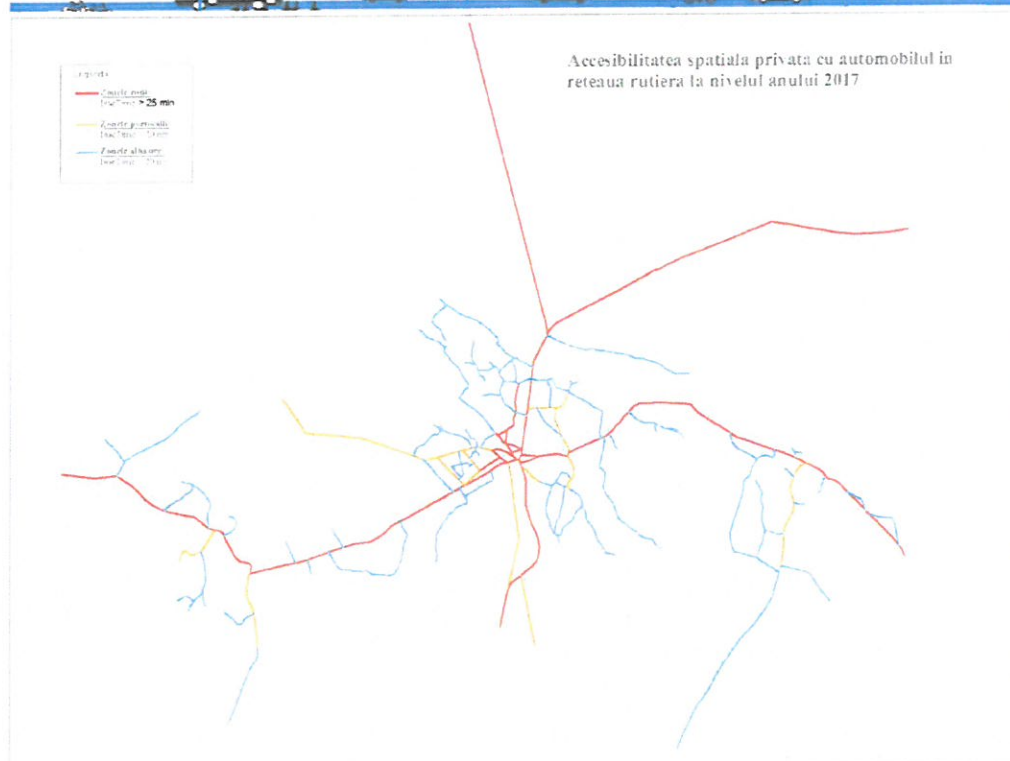
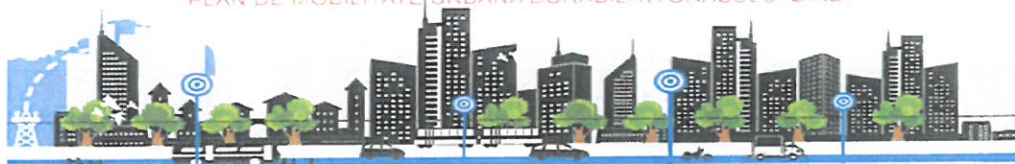
Impactul pe care îl are implementarea variantei optime este analizat integrat prin introducerea în macromodelul de simulare a schimbărilor rețelei stradale și de drumuri, inclusiv reabilitări rețelei de drumuri, a introducerii rețelei de transport public, și a serviciilor asigurate cu un parc modernizat și de delimitarea unei arii pietonale și de biciclete.

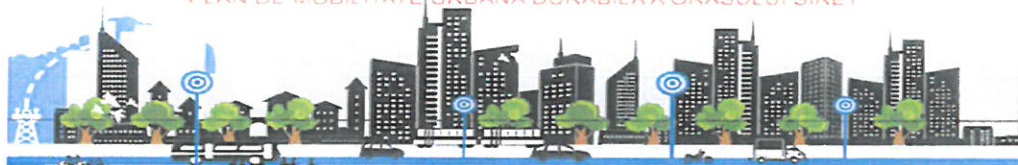
Din punctul de vedere al deplasărilor private cu autoturismul, comparația dintre situația de referință și varianta 2025 scoate în evidență:

- reducere a duratelor de deplasare la flux liber (fără congestie), atât ca durată totală (la nivelul rețelei, cât și ca durată medie a unei deplasări, datorită unei creșteri în vitezei medii în rețea (rezultat al investițiilor în infrastructura rutieră),
- reducerea duratelor de deplasare, în condiții de congestie, din nou atât ca durată totală (la nivelul rețelei, cât și ca durată medie a unei deplasări, datorită unei creșteri în vitezei medii în rețea,
- reducerea întârzierii în cazul deplasărilor în condiții de congestie,
- creșterea distanței totale parcursă într-o zi, în rețeaua stradală extinsă,
- creșterea modestă a lungimii medii a unei deplasări.

Din punctul de vedere al accesibilității spațiale, se poate observa că destinații depărtate pot fi atinse în mai puțin de 20 minute în varianta 2025, în timp ce pentru același buget de timp destinațiile sunt mai apropiate de zona centrală, accesibilitatea cu automobilul cunoscând o îmbunătățire semnificativă.

Așa cum era de așteptat, însă, volumul total de autoturisme, utilizate în aria municipiului și în aria centrală, crește, iar acesta este efectul creșterii ratei motorizării. Acesta este motivul pentru care se impune ca în varianta optima să se alăture inițiative integrate de reglementare (cu spații, pietonale, restricții pentru accesul automobilelor, taxări pentru locuri de parcare etc.).





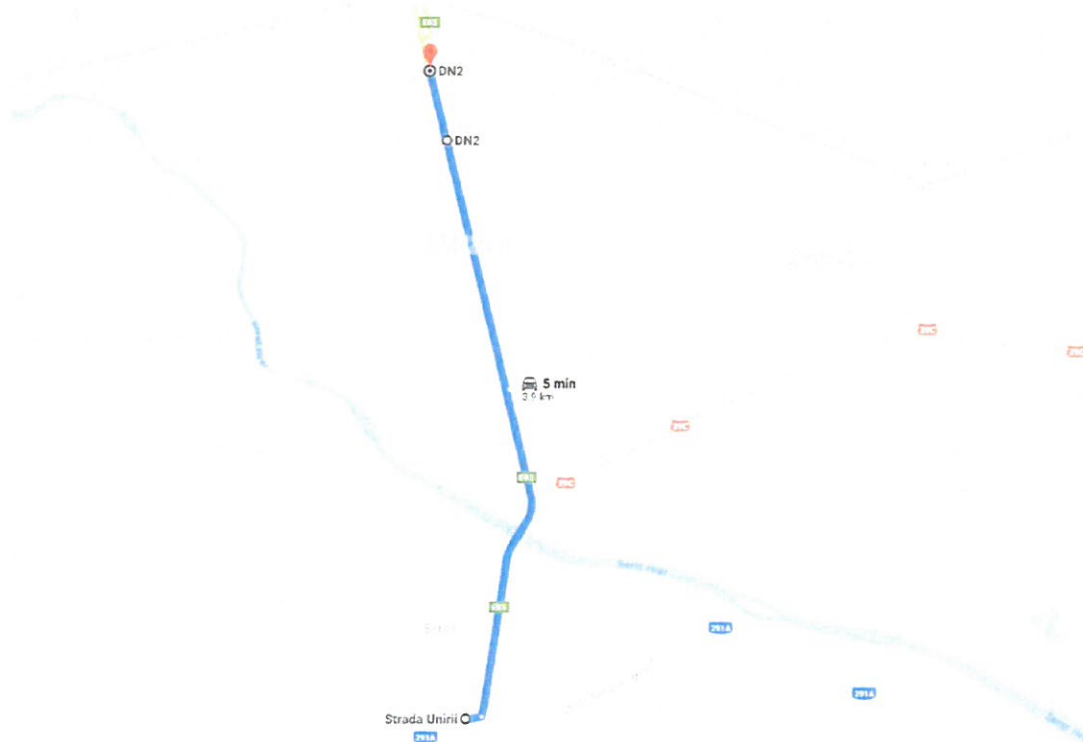
Transport public urban

În cazul transportului public, ansamblul intervențiilor vizate în versiunea optimă se estimează în aceeași manieră, prin comparație cu situația de referință, cu cererea prognozată pentru orizontul 2025.

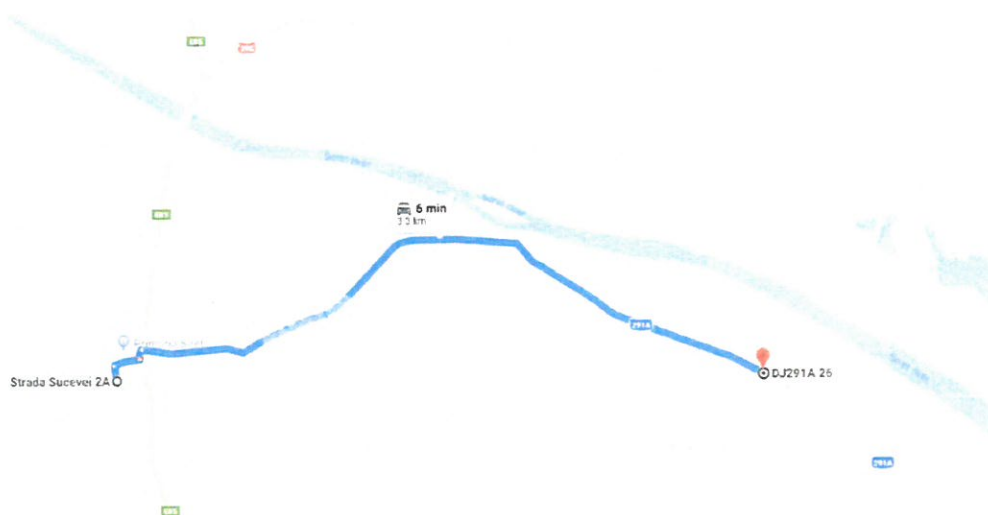
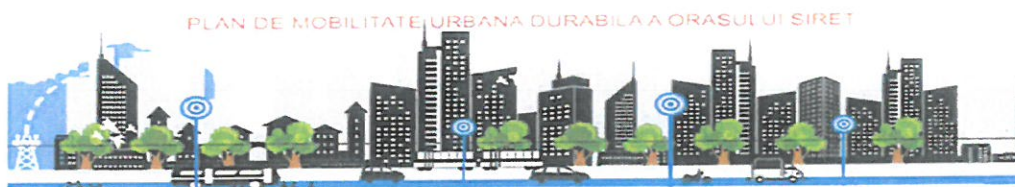
Diferența majoră este că în scenariul optim, se va introduce serviciul de transport public de călători, impactul fiind evident față de neintroducerea unui astfel de sistem.

Atât înființarea rețelei de transport public cât și achiziția de mijloace de transport public moderne și ecologice, produc, așa cum era de așteptat efecte pozitive asupra călătoriilor cu transportul public. Astfel:

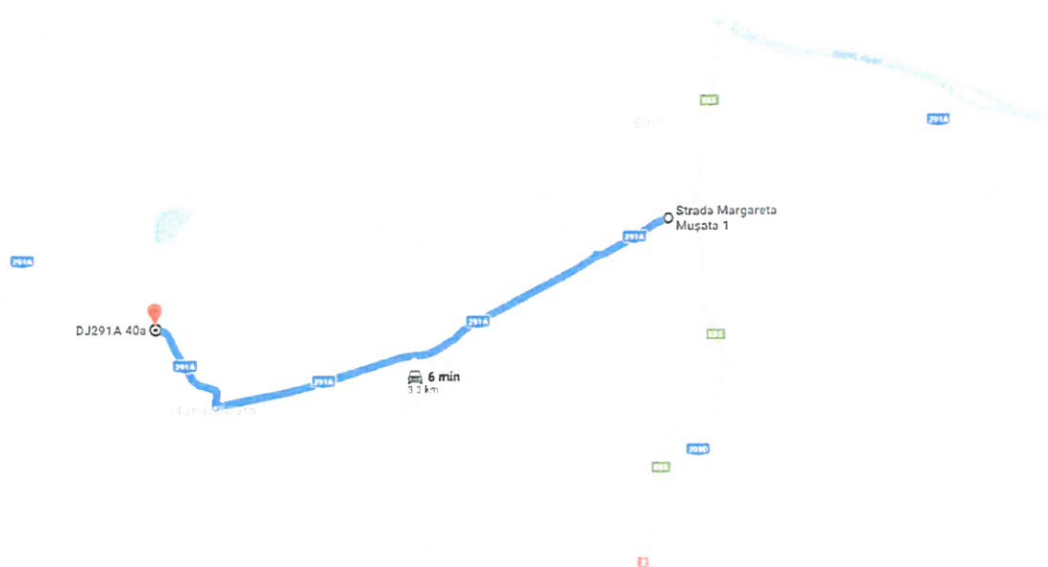
Prestația totală oferită (măsurată prin volumul total de călători/km) crește semnificativ, similar capacității de transport (măsurată în locuri pe scaune) puse la dispoziția călătorilor. Din punctul de vedere al accesibilității spațiale, menționăm că aproximativ aceeași arie este acoperită în varianta de planificare 2025, într-un interval total de doar 10 min, față de situația de referință de 30-40 min.



Durata medie de deplasare a mijloacelor de transport în comun pe traseul 1 propus



Durata medie de deplasare a mijloacelor de transport în comun pe traseul 2 propus



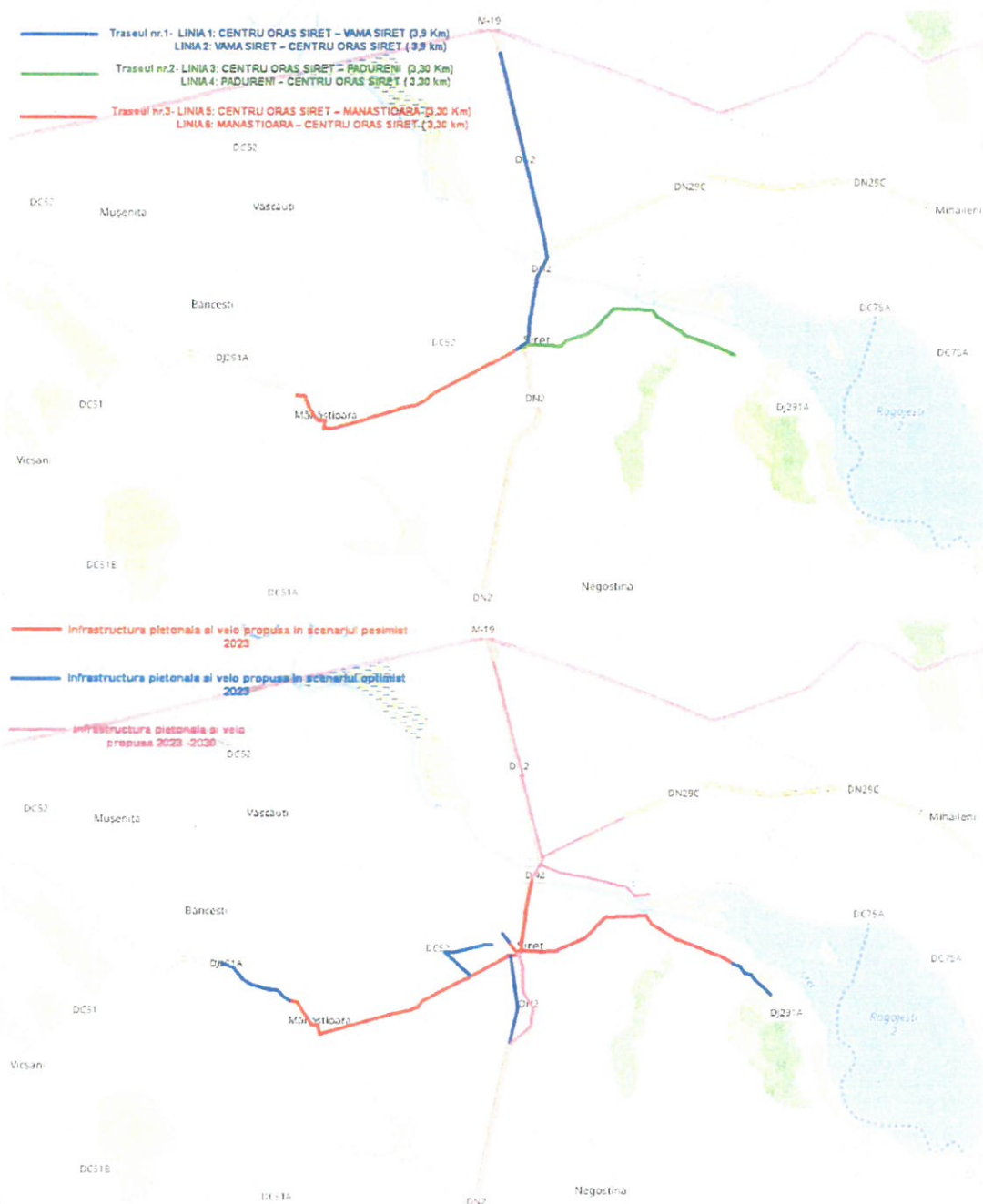
Durata medie de deplasare a mijloacelor de transport în comun pe traseul 1 propus

Din punctul de vedere al transportului public urban, volumul total de călători crește cu 100%, datorită introducerii acestuia și prin implementarea măsurilor de creștere a atractivității transportului public, care vor fi realizate prin implementarea măsurilor și proiectelor vizate (mijloacele de transport moderne, facilități de intermodalitate, măsuri restrictive asupra autoturismelor personale).

PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILĂ A ORASULUI SIRET



Din punctul de vedere al transportului cu bicicleta, acesta crește semnificativ prin implementarea rețelei de biciclete propuse. Acoperirea oferita de rețeaua extinsa de piste velo si pietonale care este complementara rețelei de transport public prezinta un avantaj in oferirea de alternative de transport fata de deplasările cu autoturismul personal.





Proiectele identificate pentru care rezultatele testării sunt favorabile formează strategia de dezvoltare a transportului urban în Orasul Siret.

Pentru evaluarea strategiei Modelul de Transport asociat PMUD al Orasului Siret a fost rulat ulterior, a fost realizată și o Analiză Cost-Beneficiu. Implementarea strategiei de dezvoltare a transportului urban, ca parte a planului de mobilitate urbană integrată, produce următoarele efecte principale (la nivelul anului 2030), din perspectivă eficienței economice:

o Indicatorii de eficiență economică sunt favorabili, Rata Internă de Rentabilitate Economică fiind superioară ratei de actualizare de 5%, având o valoare de 17,3%.



7.2 Impactul asupra mediului

Sectorul transporturi are o contribuție semnificativă la emisiile de gaze cu efect de seră (GES). Din analiza informațiilor furnizate de ultimul inventar național transmis de către România în anul 2013 se constată că se menține ridicată contribuția la emisiile de gaze cu efect de seră a sectorului energetic - 69.98% (cel mai ridicat procent) din totalul emisiilor de GES din care subsectorul industria energetică reprezintă 42.43% și transporturile 16.89%.

Transportul reprezintă în jur de o treime din totalul consumului final de energie în țările membre UE și mai mult de o cincime din emisiile de gaze cu efect de seră. De asemenea, acesta este responsabil de o mare parte a poluării aerului în mediul urban, precum și de poluarea fonică. Volumul de transport este în creștere: anual cu 1,9% pentru pasageri și cu 2,7% pentru transportul de mărfuri. Această creștere depășește îmbunătățirile realizate în eficiența energetică a diverselor mijloace de transport.

În ciuda creșterii transportului, emisiile asociate de substanțe nocive precum monoxidul de carbon, hidrocarburile nearse, particulele și oxizii de azot sunt în scădere deoarece sunt impuse norme mai stricte de emisii pentru autovehicule și camioane.

Pachetul de măsuri propuse are ca obiect strategic major reducerea poluării pe trama stradală majoră prin:

- Reducerea congestiei în puncte cheie;
- Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturismul, în favoarea transportului public, a utilizării bicicletei și a mersului pe jos;
- Utilizarea mijloacelor de transport în comun ecologice;

Transportul public urban este pe punctul de a deveni mai sustenabil. Tehnologiile inovatoare ale autobuzelor electrice cu diferite soluții de infrastructură de încărcare sunt pe cale de a transforma flotele de autobuze ale orașelor europene în următorii ani, îmbunătățind calitatea aerului și nivelul de zgomot.

Transportul electric ar însemna că autobuzele nu emit practic poluanți atmosferici sau gaze cu efect de seră. (Centralele electrice în care se generează electricitate ar putea genera totuși acești poluanți, dar chiar dacă este alimentat de la centralele de cărbune, un autobuz electric înseamnă o poluare mult mai mică decât un autobuz diesel).

Ca combustibil, electricitatea este mult mai ieftină decât motorina sau gazele naturale, iar autobuzele sunt utilizate de patru ori mai mult decât vehiculul mediu, aceste economii se adaugă. Și pentru că vehiculele electrice de toate tipurile sunt mai simple și au mai puține părți, costurile de întreținere sunt mai mici.

În cele din urmă, autobuzele electrice oferă o experiență mult mai frumoasă – nivel mai mic față de sol, mai spațioase (motoarele diesel ocupă o mulțime de spațiu), nu prezintă miros de combustibil în perioada de exploatare și sunt mult mai silențioase.

Pentru toate intervențiile considerate, emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile poluante generate de transport se reduc cu 40% pe perioada de perspectivă 2017-2030.



7.3 Accesibilitate

Estimarea impactului prin simularea variantei Scenariului Optim

Transport individual cu autoturisme

Impactul pe care îl are implementarea variantei optime este analizat integrat prin introducerea în macromodelul de simulare a schimbărilor rețelei stradale și de drumuri, a modificărilor vizate asupra rețelei de transport public, și a serviciilor asigurate cu un parc modernizat și de delimitarea unei arii pietonale și de biciclete.

Din punctul de vedere al deplasărilor private cu autoturismul, comparația dintre situația de referință (S0) și varianta 2025 (S2) scoate în evidență:

- reducere a duratelor de deplasare la flux liber (fără congestie), atât ca durată totală (la nivelul rețelei, cât și ca durată medie a unei deplasări, datorită unei creșteri în vitezei medii în rețea (rezultat al investițiilor în infrastructura rutieră),
- reducerea duratelor de deplasare, în condiții de congestie, din nou atât ca durată totală (la nivelul rețelei, cât și ca durată medie a unei deplasări, datorită unei creșteri în vitezei medii în rețea,
- reducerea întârzierii în cazul deplasărilor în condiții de congestie,
- creșterea distanței totale parcursă într-o zi, în rețeaua stradală extinsă,
- creșterea modestă a lungimii medii a unei deplasări.

Din punctul de vedere al accesibilității spațiale, se poate observa că destinații depărtate pot fi atinse în mai puțin de 30 minute în varianta 2025, în timp ce pentru același buget de timp destinațiile sunt mai apropiate de zona centrală, accesibilitatea cu automobilul cunoscând o îmbunătățire semnificativă.

Așa cum era de așteptat, însă, volumul total de autoturisme, utilizate în aria orasului și în aria centrală, crește, iar acesta este efectul creșterii ratei motorizării. Acesta este motivul pentru care se impune ca în varianta optima să se alăture inițiative integrate de reglementare (cu spații, pietonale, restricții pentru accesul automobilelor, taxări pentru locuri de parcare etc.).

Transport public urban

În cazul transportului public, ansamblul intervențiilor vizate în versiunea optima se estimează în aceeași manieră, prin comparație cu situația de referință, cu cererea prognozată pentru orizontul 2025.

Atât înființarea rețelei de transport public cât și dezvoltarea parcului de autobuze – prin achiziția de mijloace electrice - produc, așa cum era de așteptat efecte pozitive asupra călătoriilor cu transportul public. Astfel:



Se va observa o îmbunătățire a performanțelor serviciilor publice oferite, prin curse care operează la nivelul rețelei, într-o zi, având în vedere ca la ora actuala acest serviciu este inexistent.

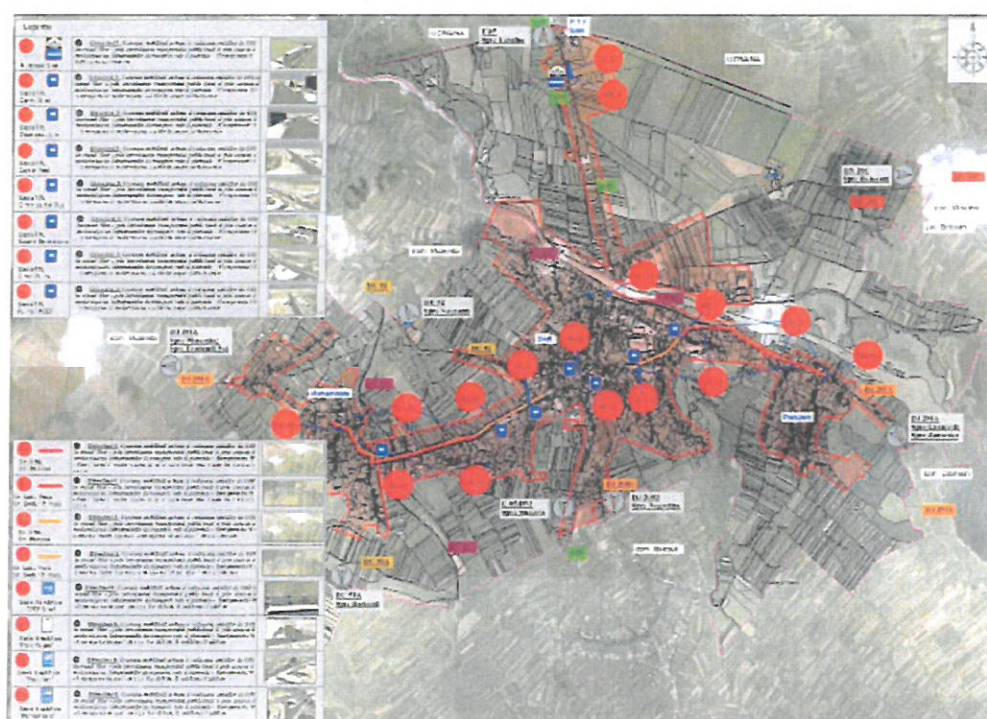
Prestația totală oferită (masurată prin volumul total de călători/km) crește semnificativ, similar capacității de transport (măsurată în locuri pe scaune) puse la dispoziția călătorilor.

Din punctul de vedere al accesibilității spațiale, se poate observa că aproximativ aceeași arie este acoperită în varianta de planificare 2025, într-un interval total de doar 30 min, față de situația de referință de 40 min.

Din punctul de vedere al transportului public urban, volumul total de călători crește, vizând prin creșterea atractivității transportului public și prin implementarea măsurilor și proiectelor vizate reducerea cotei modele de deplasare cu autovehiculul personal, chiar și în situația în care numărul de vehicule din orașul Siret va crește.

Din punctul de vedere al transportului cu bicicleta, acesta crește semnificativ prin implementarea rețelei de biciclete propuse, de la 20 de deplasări pe zi la nivelul orașului pentru scenariul de referință, la aproape 240 deplasări, în varianta optimă.

Acoperirea oferită de rețeaua extinsă a transportului public este prezentată în figura următoare:





7.4 Siguranță

Siguranța rutieră depinde într-o mare măsură de factori instituționali, de calitatea culegerii datelor privind accidentele rutiere și de cât de bine sunt utilizate acestea pentru a examina cauzele riscurilor rutiere, de calitatea cooperării dintre instituții la elaborarea programelor de sporire a siguranței rutiere, de cât de bine își organizează poliția programele de aplicare a legii etc. Aceste aspecte sunt abordate în PMUD.

La nivelul performanței rețelei, un bun indicator al impactului alternativelor asupra siguranței rutiere este numărul de kilometri-vehicul produși în rețea. Accidentele rutiere sunt, în general, proporționale cu numărul de kilometri-vehicul. Din analiza rezultatelor reiese clar că fiecare alternativă are un efect de reducere a numărului de kilometri-vehicul. Prin urmare, concluzionăm că reducerea numărului total de vehicule-km în rețea va duce la creșterea siguranței rețelei.

Numărul de accidente pe diverse categorii de severitate se vor reduce în Scenariul Do Something cu 5,5% la nivelul anului 2020, respectiv cu 12,5% la nivelul anului 2030, beneficiile din creșterea gradului de siguranță a circulației având o pondere importantă din total beneficii actualizate.



7.5 Calitatea vieții

Urmare a implementării Strategiei, mediul urban beneficiază de creșterea gradului de sustenabilitate, prin promovarea mijloacele alternative de mobilitate.

● Prin intervențiile ce vor fi propuse în cadrul PMUD Siret calitatea vieții și a mediului urban se va îmbunătăți prin:

- Promovarea transporturilor sustenabile (nepoluante) ;
- Spații publice de calitate și accesibilizate;
- O imagine urbană mai bună
- Reducerea semnificativă a impacturilor generate induse de utilizarea rețelei stradale de către vehiculele comerciale (zgomot, emisii, trepidații) ;
- Reducerea congestiei în puncte cheie.

În scenariul Do Something, valoarea indicatorului selectat pentru a reflecta obiectivul legat de calitatea vieții este, mp spațiu pietonal nou construit, care va crește de la 68.040 mp la nivelul anului 2017, la 84.597 mp la nivelul anului 2020 și de 112.689 mp la nivelul anului de perspectivă 2030.

2. P.M.U. – componenta de nivel operational



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

1.1. Cadrul de prioritzare

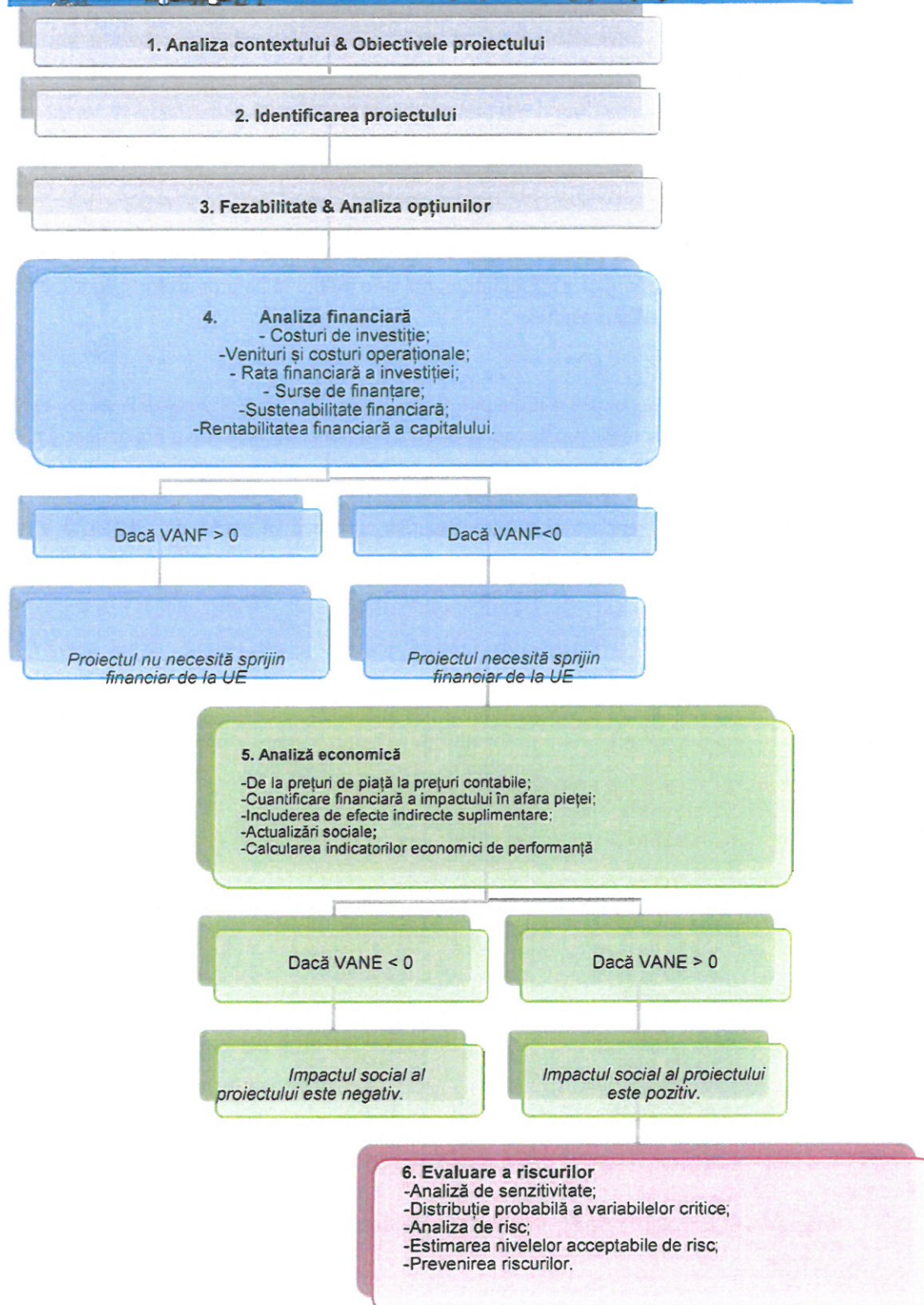
Testarea Proiectelor

Proiectele identificate fac obiectul testării cu ajutorul Modelului de Transport și a Analizei Cost-Beneficiu, cu scopul identificării acelor intervenții care merită să fie promovate și pentru elaborarea strategiei de prioritzare a proiectelor.

Metodologie

Analiza Cost-Beneficiu conține 3 etape principale: Analiza Economică, Analiza Financiară și Analiza de Risc. După cum se subliniază în cadrul Ghidului Național de Evaluare a Proiectelor din sectorul Transporturilor (MPGT), în etapa de elaborare a strategiilor este necesară doar analiza economică deoarece aceasta indică ce proiecte oferă societății cel mai bun beneficiu total în raport cu costul investiției. Analiza financiară și analiza riscurilor urmează în etapa mai detaliată a evaluării proiectelor.

Diagrama procesului de desfășurare a ACB este ilustrată mai jos (sursa: MPGT):





Prin analiza economică se urmărește estimarea impactului și a contribuției proiectului la creșterea economică la nivel regional și național.

Aceasta este realizată din perspectiva întregii societăți (oras, regiune sau țară), nu numai punctul de vedere al proprietarului infrastructurii.

Analiza financiară este considerată drept punct de pornire pentru realizarea analizei socio-economice. În vederea determinării indicatorilor socio-economici trebuie realizate anumite ajustări pentru variabilele utilizate în cadrul analizei financiare.

Principiile și metodologiile care au stat la baza prezentei analize cost-beneficiu sunt în concordanță cu:

- „Guide to Cost-benefit Analysis for Investment Projects” – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, elaborat de DG Regio, Comisia Europeană, pentru perioadă de programare 2014-2020;
- HEATCO – „Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment” – proiect finanțat de Comisia Europeană în vederea armonizării analizei cost-beneficiu pentru proiectele din domeniul transporturilor. Proiectul de cercetare HEATCO a fost realizat în vederea unificării analizei cost-beneficiu pentru proiectele de transport de pe teritoriul Uniunii Europene. Obiectivul principal a fost alinierea metodologiilor folosite în proiectele transnaționale TEN-T, dar recomandările prezentate pot fi folosite și pentru analiza proiectelor naționale;
- „General Guidelines for Cost Benefit Analysis of Projects to be supported by the Structural Instruments” – ACIS, 2009;
- „Guidelines for Cost Benefit Analysis of Transport Projects” – elaborat de Jaspers.
- Master Plan General de Transport pentru România, Ghidul Național de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transport și Metodologia de Prioritizare a Proiectelor din cadrul Master Planului, „Volumul 2, Partea C: Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice și Financiare și a Analizei de Risc”, elaborat de AECOM pentru Ministerul Transporturilor în anul 2014.

Principalele recomandări privind analiza armonizată a proiectelor de transport se referă la următoarele elemente:

- Elemente generale: tehnici de evaluare, transferul beneficiilor, tratarea impactului necuantificabil, actualizare și transfer de capital, criterii de decizie, perioada de analiză a proiectelor, evaluarea riscului viitor și a sensibilității, costul marginal al fondurilor publice, surplusul de valoare a transportatorilor, tratarea efectelor socio-economice indirecte;
- Valoarea timpului și congestia de trafic (inclusiv traficul pasagerilor muncă, traficul pasagerilor non-muncă, economiile de trafic al bunurilor, tratarea congestiilor de trafic, întârzierile nejustificate);
- Valoarea schimbărilor în riscurile de accident;
- Costuri de mediu;
- Costurile și impactul indirect al investiției de capital (inclusiv costurile de capital pentru implementarea proiectului, costurile de întreținere, operare și administrare, valoarea reziduală).



Rata de actualizare socială (SDR = social discount rate) pentru actualizarea costurilor și beneficiilor în timp este de 5%, în conformitate cu normele europene așa cum sunt descrise în "Guide to Cost-benefit Analysis for Investment Projects" – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020' (pag. 44), editat de "Evaluation Unit - DG Regional Policy", Comisia Europeană. Rata de actualizare de 5% este valabilă pentru „țările de coeziune”, România încadrându-se în această categorie.

Anexa 2 include o notă metodologică în care sunt descrise ipotezele de calcul implicate la elaborarea analizelor cost-beneficiu pentru proiectele identificate în cadrul Strategiei de Dezvoltare.

Rezultate

Proiectele ce au putut fi modelate cu ajutorul Modelului de Transport au făcut obiectul analizelor cost-beneficiu, aplicându-se metodologia descrisă în Anexele prezentului studiu.



1.2. Prioritățile stabilite

Prin PMUD Siret se propune înființarea serviciului urban de transport, având în vedere nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială ale orașului, având următoarele prioritati de acțiune:

① **Transportul în comun:** planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de dezvoltare a serviciului înființat, creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.

② **Transportul rutier** (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul

③ **Transportul nemotorizat:** planul de mobilitate urbană durabilă va pune accentul pe acțiuni și investiții în **infrastructura pietonală**, cu scopul de a oferi cetățenilor minimele facilitati pentru mobilitate și accesibilitate în zona urbană, în condiții de siguranță în trafic.

④ **Siguranța rutieră urbană:** Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zone urbane respective.

⑤ **Transportul nemotorizat:** planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității **transportului pietonal și velo**. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Va fi avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ

⑥ **Intermodalitate:** planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent



2. PLANUL DE ACȚIUNE

2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

Transportul rutier (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.

În acest sens, vor fi propuse următoarele proiecte:

- ◆ TR1 Reforma politicii de parcare în zona centrală
- ◆ TR2 Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Stefan Petriceicu Voda (partial) și str. Latcu Voda (partial)
- ◆ TR3 Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. 9 Mai (partial) și str. Moldovei (partial)
- ◆ TR4 Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Stefan Petriceicu Voda – integral – până la ieșirea din orașul Siret
- ◆ TR5 Modernizarea infrastructurii rutiere pentru accesul mijloacelor de transport pe str. Moldovei – integral – până la ieșirea din orașul Siret
- ◆ TR6 Modernizarea infrastructurii rutiere pe str. Rogojesti
- ◆ TR7 Modernizarea infrastructurii rutiere pentru str. Sucevei, și configurarea acesteia ca variantă ocolitoare pentru str. Parcului
- ◆ TR8 Modernizarea infrastructurii rutiere pe strada 28 Noiembrie – legătura cu loc. Vascauti și Musenita
- ◆ TR9 Modernizarea infrastructurii rutiere în complexul de strazi rezidențiale formate din: str. Anton Paul, str. Tudor Flondor și str. Teodor Stefanelli (partial)
- ◆ TR11 Amenajarea unei parcuri destinate autocamioanelor la intrarea în orașul Siret, pentru evitarea congestiilor în oraș datorate unor blocaje în PTF Siret-Porubne
- ◆ TR12 Amenajarea a două stații de încărcare pentru vehicule electrice în zona P&R PTF Siret-Porubne și în zona B&R Faleza
- ◆ TR13 Amenajarea unor parcuri în zona centrală a orașului Siret
- ◆ INT1 Amenajarea unui terminal de tipul Park&Ride în zona PTF Siret Porubne în corelare cu autobaza TPL Siret
- ◆ INT2 Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride în zona capatului de linie al traseului 2 de TPL (zona Padureni), pentru a facilita transferul către mijloacele de TPL
- ◆ INT3 Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride în zona capatului de linie al traseului 3 de TPL (zona Manastioara), pentru a facilita transferul către mijloacele de TPL
- ◆ INT4 Amenajarea unui terminal de tipul Bike&Ride în zona traseului 1 de TPL, pentru a facilita transferul către mijloacele de TPL, dar și pentru stimularea folosirii facilitatilor de recreere

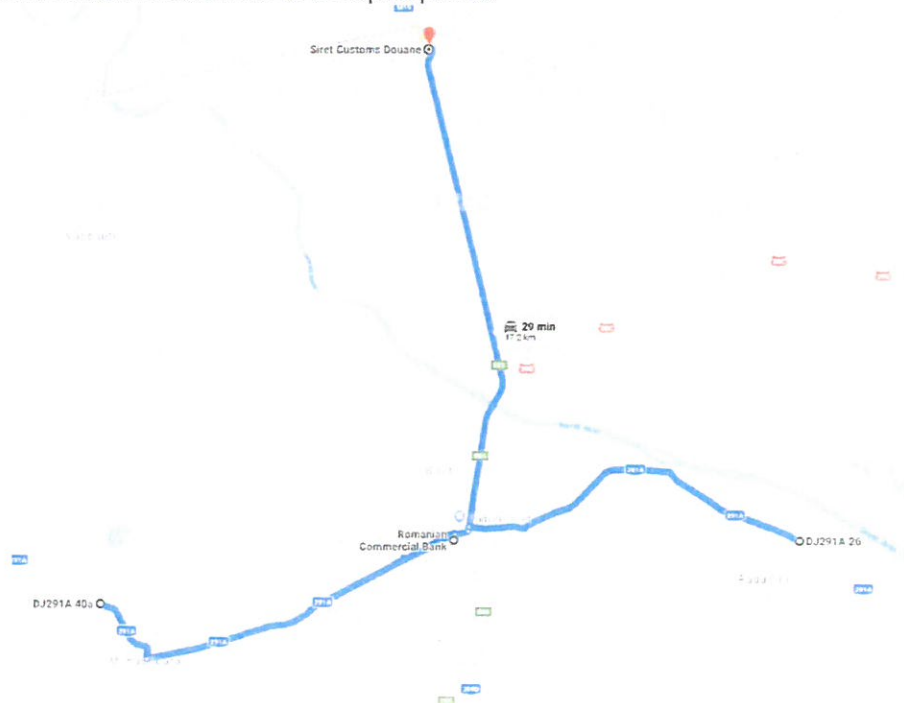


2.2 Transport public

Transportul în comun: planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de dezvoltare, creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.

În acest sens, vor fi propuse următoarele proiecte:

- ◆ TC1 Infiintarea serviciului de transport public de calatori in orasul Siret
- ◆ TC2 Achizitionarea de autobuze ecologice (Euro6/hibride/electrice), pentru promovarea utilizarii transportului public in comun – ETAPA 1 – achizitia a 4 autobuze
- ◆ TC3 Construire autobaza TPL Siret
- ◆ TC4 Infiintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta:
LINIA 1: CENTRU ORAS SIRET – VAMA SIRET (3,9 Km)
LINIA 2: VAMA SIRET – CENTRU ORAS SIRET (3,9 km)
- ◆ TC5 Infiintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta:
LINIA 3: CENTRU ORAS SIRET – PADURENI (3,30 Km)
LINIA 4: PADURENI – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)
- ◆ TC6 Infiintarea unui traseu de transport public in comun pe ruta:
LINIA 5: CENTRU ORAS SIRET – MANASTIOARA (3,30 Km)
LINIA 6: MANASTIOARA – CENTRU ORAS SIRET (3,30 km)
- ◆ TC7 Amenajare statiilor de transport in comun pe raza UAT Siret pe cele 3 trasee propuse la infiintare
- ◆ TC8 Informatizarea sistemului de transport publice





2.3 Transport de marfă

In cadrul PMUD Siret 2017-2020 au fost analizate unele proiecte care sa vizeze transportul de marfa, avand in vedere caracterul orasului, de oras de frontiera.

Avand in vedere ca traficul de marfa prin PTF Siret-Porubne este unul semnificativ, au fost analizate unele proiecte care vizeaza acest aspect:

- ◆ TR7 Modernizarea infrastructurii rutiere pentru str. Sucevei, si configurarea acesteia ca varianta ocolitoare pentru str. Parcului
- ◆ TR11 Amenajarea unei parcuri destinate autocamioanelor la intrarea in orasul Siret, pentru evitarea congestiilor in orase datorate unor blocaje in PTF Siret-Porubne

De asemenea in scenariul 2, s-au analizat si alte optiuni cu impact asupra traficului de marfa, dar ele nu fac parte din scenariul optim.

Acestea, in functie de posibilitatile de finantare vor putea fi analizate in perioada 2023-2030.

- ◆ TR10 Amenajarea unui nod logistic in zona Parcului Industrial Siret si a PTF Siret-Porubne

Alte posibile proiecte care sa fie destinate acestui domeniu trebuie corelate cu marile proiecte de infrastructura ale CFR SA si CNAIR, cuprinse in MPGT, dar care au perioade propuse de implementare ce depasesc orizontul de timp al prezentului Plan.



2.4 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)

Transportul nemotorizat: planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.

În acest sens, vor fi propuse următoarele proiecte:

Infrastructura pietonala

- ◆ TN1 Amenajarea zonei pietonale centrale

Infrastructura mixta velo-pietonal

- ◆ TN2 Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strazile: Str. Latcu Voda(partial) si Str. Stefan Petriceicu Voda(partial)
- ◆ TN3 Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strazile: Str. 9 Mai(partial) si str. Moldovei(partial)
- ◆ TN6 Amplasarea unor structuri de inchiriere de biciclete in zona Parcului Faleza, in zona Gradinii Publice, in centrul Orasului Siret, in zona PTF Siret, si in zonele Padureni si Manastioara
- ◆ TN7 Dezvoltarea infrastructurii velo si pietonale prin construirea/asigurarea facilitatilor de deplasare pe strada Suvcevei

Infrastructura conexa sistemelor velo-pietonal

- ◆ INT2 Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 2 de TPL (zona Padureni), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL
- ◆ INT3 Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride in zona capatului de linie al traseului 3 de TPL (zona Manastioara), pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL
- ◆ INT4 Amenajarea unui terminal de tipul Bike&Ride in zona traseului 1 de TPL, pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL, dar si pentru stimularea folosirii facilitatilor de recreere



Electromobilitate

Pentru incurajarea electromobilitatii la nivelul orasului Siret, se propun urmatoarele proiecte:

- ◆ TR12 Amenajarea a doua statii de incarcare pentru vehicule electrice in zona P&R PTF Siret-Porubne si in zona B&R Faleza
- ◆ INT1 Amenajarea unui terminal de tipul Park&Ride in zona PTF Siret Porubne in corelare cu autobaza TPL Siret
- ◆ INT4 Amenajarea unui terminal de tipul Bike&Ride in zona traseului 1 de TPL, pentru a facilita transferul catre mijloacele de TPL, dar si pentru stimularea folosirii facilitatilor de recreere
- ◆ TC2 Achizitionarea de autobuze ecologice (Euro6/hibride/electrice), pentru promovarea utilizarii transportului public in comun – ETAPA 1 – achizitia a 4 autobuze



Planul de Electromobilitate Durabilă

Introducere

În strânsă relație cu PMUD și ca parte integrantă a acestuia este Planul de Electromobilitate Durabilă (PED).

Indiferent de planurile și nevoile României, Vehiculele electrice (VE) vor apărea în cele din urmă pe străzi și locuri de parcare. Ritmul de adoptare a lor depinde de diverși factori, în special de subvenții pentru achiziția de VE și subvenții pentru construirea unei infrastructuri publice de încărcare "inteligentă", împreună cu sistemele TIC asociate.

Planul de Electromobilitate Durabilă (PED) furnizează argumente pentru electromobilitate, explică legătura între VE și infrastructura de sprijin, și propune puncte de plecare strategice și propuneri pentru adoptarea mai rapidă a electromobilității în Orasul Siret.

Trebuie subliniat că măsurile de promovare a electromobilității nu sunt în contrast cu obiectivul de bază al politicii de transport al orasului, care este de a crește cota de transport nemotorizat (pietonal și cu bicicleta), și utilizarea transportului public în compoziția generală a mobilității urbane. Adoptarea electromobilității, prin urmare, trebuie să se adapteze la obiectivul mai mare de scădere a utilizării mașinilor în orasul Siret. Toți participanții la trafic ar trebui să fie încurajați să utilizeze transportul public, mersul pe jos, sau cu bicicleta cât mai mult posibil.

Cu toate acestea, cei care nu pot sau nu doresc să facă acest lucru ar trebui să poată să utilizeze un autoturism pentru a călători către destinația lor cu un impact negativ minim asupra mediului și a sănătății publice. Ca să parafrazăm: ponderea utilizării autoturismelor în transport ar trebui să fie redus, în timp ce numărul de vehicule (electrice) eco-friendly în această parte ar trebui să crească în același timp.

Trebuie subliniat faptul că obiectivul PED nu este de a înlocui toate vehiculele de astăzi cu omologii lor electrice. PED doar prezintă un cadru care va ghida adoptarea a VE, altfel eventual necontrolată, în direcția cea bună.

PED este alcătuit din următoarele părți principale:

- Prima parte explică conceptele de bază ale electromobilității și motivele adoptării acestuia.
- Acesta este urmat de prezentarea generală a măsurilor actuale ale electromobilității în politicile de transport pe diferite scări.
- A treia parte introduce măsurile planificate a fi puse în aplicare de către structura locală pentru promovarea și adoptarea electromobilității.

Conceptele de bază ale electromobilității și motivele adoptării acestuia

O implementare consecventă a electromobilității ar putea fi soluția pentru mai multe probleme la diferite niveluri în societatea modernă. Factorii economici și de mediu sunt principalele motive pentru trecerea de la motoarele utilizate pe scară largă cu ardere internă care se deplasează pe combustibili fosili scumpi și limitate la motor electric alternativ. Pe baza domeniului lor, principalele motive pentru utilizarea VE pot fi clasificate ca la nivel global și local.



Motive globale

Motivele pentru adoptarea electromobilității la scară globală sunt:

- **Mediu:** obiectivul de reducere a emisiilor de GES nu pot fi îndeplinite fără imediată adoptarea pe scară largă a VE;
- **Strategic:** independența de combustibili fosili poate fi realizată numai cu o pondere mai mare a VE în transporturi. Rezervele limitate de combustibili fosili, creșterea prețurilor acestora, precum și preocupările peste cantități mari de ulei care provin din regiuni instabile politic prezintă probleme serioase pentru poziția geostrategică actuală și viitoare și siguranța Europei. VE nu depind de combustibilii fosili, deoarece energia electrică necesară pentru alimentarea lor poate fi produsă din alte surse, inclusiv din surse regenerabile de energie;
- **Tehnică:** noile tehnologii de baterii și de rețea inteligentă au trecut de faza de testare, ceea ce înseamnă că electromobilitatea poate deveni unul dintre elementele-cheie ale dezvoltării tehnologice a Europei;
- **Economic:** investiții în inovații durabile poate contribui la revigorarea economiei în acest timp de recuperare de la criza mondială. Electromobilitatea creează noi oportunități de afaceri și poate deveni astfel unul dintre punctele centrale ale redresării economice a Europei.

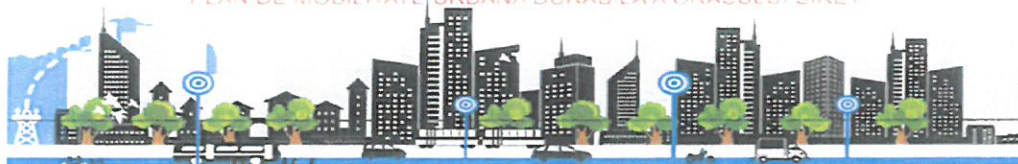
Motive locale

La nivel local, Electromobilitatea poate ajuta direct la îmbunătățirea calității vieții pentru cetățeni. Introducerea VE va aduce o îmbunătățire în diferite domenii, cum ar fi:

- **Emisiile nocive:** VE nu produc particule fine sau alte emisii, prin urmare, acestea nu provoacă probleme de sănătate respiratorii sau pot crește incidența cancerului;
- **Zgomot:** EV sunt tăcute, comparativ cu vehiculele cu motoare cu ardere internă. Reducerea zgomotului urban oferă condiții de viață mai bune și reduce nivelul de stres, ceea ce duce la scăderea cheltuielilor de sănătate și creșterea productivității;
- **Eliminarea poluării solului și a poluării apei** neexistând scurgeri de ulei de motor;
- **Costuri mai mici:** prețurile inițiale mai mari de VE sunt compensate cu costuri de întreținere mai mici și economiile de combustibil.
- **Fiabilitate** mai mare: motoare electrice sunt alcătuite din doar câteva părți mobile și nu au nevoie de substanțe la fel de mult lichide pentru întreținere (de exemplu, uleiul de motor, lichid de răcire, lichidul de transmisie, lubrifianti, etc.). VE necesită întreținere minimă și astfel sunt mai puțin probabil să se strice.

Vehiculele electrice - Baza de electromobilității

Electromobilitatea ca un nou mod de mobilitate durabilă și eco-friendly este inseparabil legată de utilizarea vehiculelor electrice. Disponibilitatea pe scară largă a vehiculelor electrice la prețuri competitive, cu o autonomie suficientă este esențială, dar în același timp nu sunt suficiente pentru dezvoltarea cu succes a electromobilității. Un accent deosebit trebuie pus pe producția de energie



curată, a unei infrastructurii publice de stații de încărcare eficiente și răspândite pe scară largă și utilizarea posibilităților avansate, activat prin tehnologii moderne TIC.

O sinergie a acestor factori va optimiza utilizarea viitoare a autoturismelor și sectorul transporturilor în sine.

Infrastructura de încărcare

Utilizarea și adoptarea VE sunt într-o relație de co-dependență de infrastructură de încărcare. Principalul subiect în discuțiile anterioare despre electromobilitate era doar VE. Cu toate acestea, a devenit clar în timp că utilizarea VE este inseparabil legată de utilizarea infrastructurii de încărcare corespunzătoare și întreaga rețea de alimentare. Proiectul de electromobilitate este, prin urmare, strâns legat de dezvoltarea infrastructurii.

Elementele de bază ale infrastructurii de încărcare sunt stații de încărcare individuale, conectate la o rețea de încărcare mai largă – orasenească, națională. Pentru a conecta stații de încărcare într-un sistem integrat de încărcare VE, acestea trebuie să permită operatorului infrastructurii de încărcare a controla de la distanță stațiile de încărcare și de a primi și de a colecta date de la fiecare stație (pentru mijloace de control pentru fiecare socket, facturare, întreținere, și planificare), stațiile de încărcare trebuie să permită, de asemenea, opțiunea de identificare a utilizatorului / vehiculului și opțiunea pentru utilizatori VE a face o rezervare la orice stație. Stații de încărcare cu aceste caracteristici sunt un element-cheie al oricărei infrastructuri de încărcare inteligentă pentru VE, personale și publice.

Stațiile de încărcare trebuie să permită un nivel maxim de siguranță a utilizării acestora. Aceasta include protecții electrice și mecanice adecvate și o plasare spațială corespunzătoare a stațiilor.

În ceea ce privește siguranța utilizatorului, cerințele minime pentru stații de încărcare și a echipamentelor acestora sunt:

- supracurent, supratensiune și protecție la sol a sursei de alimentare,
- protecție electrică a fiecărei soclu,
- stația de încărcare nu ar trebui să ofere nici o putere până în momentul conectării utilizatorului vehiculului și autentificarea cu succes,
- control de la distanță pentru a opri încărcarea sau pentru oprirea stației de încărcare (pentru operatori),
- protecție împotriva prafului și umidității,
- plasarea spațială care împiedică posibile coliziuni între vehicule și stație și nici nu interferează cu traficul.

Pe lângă respectarea acestor cerințe de siguranță, stațiile de încărcare trebuie să permită următoarele funcționalități:

- o fază de încărcare (până la 32 A) sau cu trei faze de încărcare (până la 64A), cu opțiunea de a instala diferite tipuri de prize,
- încărcare simultană a două sau mai multe vehicule, în scopul de a reduce la minimum spațiul



necesar pentru a dota un singur loc de parcare cu capacități de încărcare EV,

- posibilitatea de conectare directă a stației de încărcare la rețeaua de distribuție publică, în cazul în care stația de încărcare acționează ca un punct de conexiune la rețeaua publică, adică un punct de separare între public și o rețea privată,
- controlul asupra stării cablului de încărcare conectat la priza, curentul de încărcare, precum și operațiuni de protecție,
- reluarea automată a încărcării în cazul caderilor de tensiune abrupte,
- comunicarea cu centrul de control pentru stații de încărcare,
- posibilitatea de identificare a utilizatorului cu SMS și / sau RFID,
- comunicare directă cu contorul integrat prin DLMS sau protocol M-bus,
- controlul de la distanță și actualizări de software de la centrul de control,
- posibilitatea de a conecta împreună întreaga infrastructură de încărcare dintr-o zonă, o singură stație acționând ca interfața de comunicare, astfel reducându-se costurile și simplificând transferul de date.

Identificarea utilizatorului ar trebui să fie necesar pentru a utiliza stația de încărcare. Acest lucru permite controlul încărcării VE și împiedică accesul neautorizat la stația de încărcare, care ar putea afecta siguranța utilizatorilor. Cu ajutorul sistemului de identificare a utilizatorului, trecerea la un nou sistem de facturare pot fi efectuată fără intervenții suplimentare majore la sistem.

Stația de încărcare trebuie să aibă un design modular, care permite upgrade-uri la infrastructura fără costuri suplimentare majore în scopul de a ține pasul cu noile evoluții. Carcasa stației de încărcare trebuie să fie în conformitate cu următoarele orientări:

- design curat, modern,
- practic în utilizare,
- rezistentă la intemperii,
- ușor accesibile - servicii de întreținere a infrastructurii.

Interfața utilizator a stației ar trebui să fie intuitivă și ar trebui să ofere uzabilitate bună toate condițiile meteorologice. Designul ergonomic ar trebui să fie practic pentru utilizator și pentru a permite identificarea utilizatorului rapid. Iluminatul stației trebuie să indice în mod clar statutul său de disponibilitate.

Interfața ca un întreg ar trebui să fie mai multe limbi și ar trebui să indice în mod clar în cazul în care stația de încărcare este disponibil, în cazul în care vehiculul este conectat corect, iar în cazul în care procesul de încărcare se desfășoară în mod corespunzător.

În ceea ce privește planificarea infrastructurii de încărcare trebuie ținut cont de:

- Orientări generale
- Locațiile de amplasare a stațiilor de încărcare
- Principii de construcție a rețelei de încărcare



Privire de ansamblu asupra măsurilor actuale privind electromobilitatea în politicile de transport la diferite scări

Pentru reducerea emisiilor datorate sectorului transporturilor, se implementează **Directiva nr. 2009/33/EC a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009** privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, și îmbunătățirea contribuției sectorului transporturilor la politicile Uniunii Europene în domeniul mediului, climei și energiei, care prevede obligația statelor membre de a aplica cel puțin una dintre următoarele opțiuni:

- stabilirea de specificații tehnice pentru performanță energetică și ecologică în documentația pentru cumpararea de vehicule de transport rutier cu privire la fiecare dintre aspectele de impact avute în vedere, precum și orice alte aspecte ale impactului asupra mediului; sau
- includerea impactului energetic și de mediu în decizia de cumparare, în sensul utilizării acestor aspecte de impact drept criterii de atribuire, în cazul în care se aplică o procedură de achiziție.

Transpunerea acestei Directive în legislația românească s-a realizat prin intermediul **Ordonanței de Urgență 40 din 20 aprilie 2011** privind promovarea vehiculelor electrice de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

În condițiile în care România ca stat membru UE trebuie să implementeze Directivele UE, a fost aprobată ordonanța care obligă autoritățile contractante care intră sub incidența OUG 34/2006 și operatorii de servicii publice să ia în considerare la achiziția de vehicule de transport rutier impactul energetic și de mediu pe întreaga durată de viață, sub forma consumului de energie, emisiilor de CO₂ și de NO_x, NMHC și particule, astfel în prețul de achiziție se reflectă toate costurile.

Aspectul încurajator și stimulator, nou introdus pentru vânzarea vehiculelor hibride și electrice, constă în oferirea unor subvenții în cadrul "Programului de stimulare a înnoirii Parcului auto național" dar și beneficiarilor care doresc să achiziționeze un vehicul în afara programului, suportate din Fondul de Mediu. În același document legislativ, la anexă, se stabilesc date pentru calcularea costurilor operaționale pe durata de viață a vehiculelor de transport rutier: costul emisiilor generate de transportul rutier (euro/g), conținutul energetic al carburanților pentru vehicule (MJ/l) și kilometrajul pe durata de viață a vehiculelor de transport rutier categoria M1 și N1 (km). "Se acordă finanțare nerambursabilă din Fondul pentru mediu constând în reduceri din prețul de comercializare a autovehiculelor, în sesiuni de finanțare.

Prevederile art. 9 din Ordonanța de Urgență 40/2011 sunt implementate prin intermediul „Programului pentru stimularea înnoirii parcului auto național” (programul "Rabla"), gestionat de Ministerul Mediului și Pădurilor, prin Administrația Fondului pentru Mediu, prin care se acordă tichete valorice compensatorii pentru autovehiculele mai vechi de 10 ani scoase din exploatare, în schimbul achiziționării unui vehicul nou, cu emisii poluante mai reduse și își propune următoarele obiective: diminuarea efectelor negative a poluării aerului asupra sănătății populației și a mediului, în aglomerările urbane, ca urmare a emisiilor de gaze de eșapament provenite de la autovehicule, cu nivel de poluare foarte ridicat; încadrarea emisiilor în valorile limită admise la nivel european pentru aerul ambiental; prevenirea formării deșeurilor, ca urmare a abandonării autoturismelor uzate și atingerea țintelor prevăzute de aquis-ul comunitar de mediu privind recuperarea și reciclarea



deșeurilor provenite din vehicule uzate. Ordinul 981/7 martie 2012 aprobă Ghidul de finanțare al Programului de stimulare a înnoirii parcului auto național și reglementează participanții eligibili: persoane fizice, UAT-uri, instituții de învățământ de state și privat, instituții publice, ONG-uri, unități de cult religios și operatori economici. Sesiunile de înscriere a proprietarilor de vehicule vechi care doresc să obțină finanțare pentru achiziționarea de vehicule noi hibride sau electrice prin acest Program se derulează periodic.

Măsurile planificate să fie puse în aplicare de către structura locală pentru a promova și de a adoptare a electromobilității

Unul dintre obiectivele cheie ale orasului este de a asigura o mai bună calitate a vieții pentru cetățenii săi și de a da un exemplu pentru alte orașe din România. Cu toate acestea, poluarea aerului și cea fonica, ca urmare a activităților de transport sunt în creștere cu fiecare an ce trece. Acestea ar putea fi probleme locale, dar acestea nu sunt fara consecințe globale pentru Europa și în lume: schimbările climatice și încălzirea globală, creșterea numărului de riscuri de sanatate publica si probleme, blocaje logistice, etc.

Pentru a contracara problemele care apar din utilizarea pe scară largă a autoturismelor, politica în domeniul transporturilor a orasului va pune în aplicare măsuri axate în special privind regimurile de trafic și de parcare. Congestia traficului (atât în staționare și de trafic în mișcare) este cel mai important impact negativ care rezultă din prevalența transportului de autoturisme in or. Siret, deși nici pe departe singura. Utilizarea masinilor va fi întotdeauna o parte a transportului în orasul Siret. Ar fi rațional de a direcționa o parte din atenție la reducerea efectelor negative ale acestor masini care vor rămâne în Siret în ciuda trecerii intensive în curs la alte moduri de mobilitate.

Promovarea vehiculelor electrice curate și utilizarea lor ca un înlocuitor pentru autovehiculele clasice poate nu rezolva problemele cele mai urgente de transport urban, dar beneficiile adoptarii lor în sensul de poluare fonică redusă și emisii mai puțin nocive sunt suficient de mari pentru a vorbi puternic în favoarea lor. O introducere a VE pe scară largă prezintă o posibilă soluție pentru a păstra transport privat cu autoturism in oraș. VE fac posibilă menținerea libertății de mobilitate personală, în același timp, reducerea impactului negativ asupra sănătății și mediului. Obiectivul politicii orașului nu ar trebui să fie de a elimina transportul de pasageri cu masina în întregime, ci pentru a il face mai curat, mai durabil, și, astfel, mai acceptabil.

Tehnologiile viitoare privind EV au, fără îndoială, un potențial de a schimba și de a îmbunătăți transportul de autoturisme și integrarea acesteia în sistemul general de transport durabil. Adoptarea electromobilitatii poate crea o punte între durabilitate și libertatea de mobilitate, deoarece poate coexista cu ușurință cu alte moduri sustenabile de mobilitate (cum ar fi mersul cu bicicleta și mersul pe jos), datorită naturii sale curate si linistite.

Trebuie să se sublinieze că măsurile de promovare a electromobilității nu ar trebui să contrazică obiectivul de bază al politicii de transport a orasului, care este de a crește cota de mers pe jos, cu bicicleta, și utilizarea transportului public în compoziția generală a mobilității urbane.



Măsuri de promovare a electromobilității

Măsurile propuse sunt împărțite în următoarele categorii:

- măsuri de infrastructură,
- subvenționarea de utilizare EV,
- măsuri de organizare a traficului
- măsurile de investiții,
- activități de promovare și informare, precum și
- măsuri în afara jurisdicției orasului.

Rezultatele așteptate nu pot fi clar definite pentru fiecare măsură, din moment ce toate măsurile sunt complementare și ar trebui să fie puse în aplicare împreună pentru a realiza obiectivul principal. Există, de asemenea, numeroși factori externi independenți de influență ai orasului, care vor afecta realizarea obiectivului principal.

Poate cea mai importantă măsură pe care o poate adopta orașul Siret este crearea unei minime infrastructuri care să înlesnească încărcarea, respectiv utilizarea autovehiculelor electrice, subiect care a fost tratat și mai sus.

Ținând cont de analiza detaliilor de trafic și în concordanță cu criteriile de planificare a infrastructurii am identificat și propunem pentru început 2 locații posibile a fi instalate câte o stație de încărcare autovehicule electrice cu putere de 22 kW și 2 borne care asigură încărcarea 100% într-un interval de 1-4 ore în funcție de modelul de autovehicul.

Locațiile identificate pentru amplasarea unor posibile stații de încărcare autovehicule electrice sunt: ① zona P&R PTF Siret-Porubne, zona aflată în apropierea punctului Vamal, dar care coincide și cu autobaza Siret (care și aceasta va necesita structura de încărcare pt. autobuzele electrice); ② zona B&R amplasată lângă Parcul Faleză Siret, astfel încât, pe perioada alimentării, utilizatorii să poată valorifica timpul de așteptare prin vizitarea obiectivelor de agrement, și totodată folosind mijloacele de transport în comun sau bicicletele să poată vizita obiectivele din centrul orașului sau să realizeze activități la unitățile publice din zona sau agenții economici (banci, magazine, terase/restaurante).



① Stație de încărcare amplasată în P&R Siret-Porubne



2 Statie de incarcare
amplasata in B&R Faleza Siret

Masuri generale ce trebuie luate la nivelul orasului pentru realizarea si implementarea unui Plan de Electromobilitate Durabila:

- Masuri pentru crearea unei infrastructuri publice de statii de alimentare automobile electrice care sa asigure mobilitatea la nivelul aglomerarilor urbane;
- Motivarea folosirii automobilelor electrice si acordarea de subventii la achizitionare sau reduceri / scutiri de taxe si impozite pentru utilizatori;
- Masuri de organizare a traficului;
- Masuri investitionale;
- Activitati promotionale si informationale;
- Masuri luate in afara jurisdicției locale a UAT Siret.

Scopul acestor masuri este acela de a creste parcul auto electric la nivelul orasului cu minim 4 autovehicule pana in 2020 si reducere emisiilor de CO₂ cu 13% (ca efecte totale a implementarii PMUD). Pana in anul 2030 se poate extinde parcul auto cu inca 4 autobuze electrice.

In ceea ce priveste dezvoltarea Infrastructurii de Statii de Alimentare automobile electrice la nivelul orasului urmatoarele principii sunt esentiale:

- libertatea de alegere a furnizorului de energie electrica;
- acces liber la rețeaua publica de statii de incarcare (in scopul de a incarca automobile electrice) indiferent de furnizorul de energie in scopuri de electromobilitate sau proprietarul statiilor;
- asigurarea interoperabilitatii intre diverse rețele de statii de incarcare si sisteme de incarcare;
- asigurarea unui numar suficient de statii de incarcare si o acoperire geografica convenabila pe harta orasului. Ideal majoritatea cetatenilor ar trebui sa se regaseasca intr-o raza de 100 de m de cea mai apropiata statie de incarcare publica;
- asigurarea unei distribuirii economice a statiilor de incarcare: stabilirea unui raport potrivit



între stații de încărcare rapidă și stații de încărcare normală;

- instalarea se va face ținând cont de principiul securității spațiale (ele se vor instala în locuri dedicate);
 - asigurarea unei semnalistici vizuale corespunzătoare;
 - amenajarea de locuri de parcare dedicate proprietarilor de automobile electrice în vecinătatea stației;

Cerințe minime de echipare din punct de vedere al siguranței în folosire și funcționalității:

- protecție la supracurent și la supratensiune, și împământarea corespunzătoare a sursei de alimentare;
- protecție electrică pe fiecare priză de încărcare;
- stația nu trebuie să pornească alimentarea decât dacă stația este conectată corect și utilizatorul este identificat;
- acces / control de la distanță pentru a putea opri alimentarea și sau a scoate stația din operare, update-uri de soft de la distanță;
- protecție la praf și umiditate;
- alimentare monofazată până la 32A; alimentare trifazată până la 64A cu posibilitate montării de diverse tipuri de borne de alimentare;
- să poată alimenta simultan două sau mai multe tipuri de automobile electrice;
- să permită controlul asupra conexiunii cablului în borna de încărcare, asupra puterii de încărcare, asupra diverselor protecții din stație;
- reînchiderea automată a încărcării după cadere de tensiune;
- capacitate de comunicare cu centrul de control;
- capacitate de identificare a utilizatorilor prin RFID, SMS, NFC pentru a preveni accesul neautorizat;
- comunicare directă cu contorul inteligent prin protocol DLMS și M-bus;
- posibilitate de a lega într-o rețea locală mai multe stații din care una singură va fi folosită ca interfață de comunicare cu rețeaua acest lucru simplificând transferul de date și reducând costurile;
- stația ar trebui să aibă o construcție modulară care să permită upgrade-uri viitoare cu ușurință și costuri minime;
- design curat și modern astfel încât să se poată integra în orice mediu urban;
- ușurință în folosire;
- standard de protecție indicat;
- acces ușor pentru mentenanță;
- Interfață / Displayul Informațional al stației trebuie să fie intuitiv și vizibil indiferent de condițiile meteo, și să informeze luminos asupra disponibilității stației;



2.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră)

Măsuri pentru fluidizarea traficului: Plan de mobilitate urbană durabilă propune anumite acțiuni de reglementare a traficului în zona urbană, cu scopul fluidizării acestuia, reducerea ambuteiajelor, reducerea duratei de circulație pe anumite trasee în zona centrală, precum și eliberarea anumitor părți de carosabil care vor putea fi utilizate pentru dezvoltarea infrastructurii velo.

Măsuri pentru traficul staționar:

- ◆ TR₁ - Reforma politicii de parcare în zona centrală
- ◆ TR₁₃ - Amenajarea unor parcuri în zona centrală a orașului Siret
- ◆ TR₁₁ - Amenajarea unei parcuri destinate autocamioanelor la intrarea în orașul Siret, pentru evitarea congestiilor în oraș datorate unor blocaje în PTF Siret-Porubne

Măsuri conexe traficului staționar:

- ◆ INT₁ Amenajarea unui terminal de tipul Park&Ride în zona PTF Siret Porubne în corelare cu autobaza TPL Siret
- ◆ INT₂ Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride în zona capatului de linie al traseului 2 de TPL (zona Padureni), pentru a facilita transferul către mijloacele de TPL
- ◆ INT₃ Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride în zona capatului de linie al traseului 3 de TPL (zona Manastioara), pentru a facilita transferul către mijloacele de TPL
- ◆ INT₄ Amenajarea unui terminal de tipul Bike&Ride în zona traseului 1 de TPL, pentru a facilita transferul către mijloacele de TPL, dar și pentru stimularea folosirii facilităților de recreere

Siguranța rutieră urbană: Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zone urbană respectivă.

Se vor propune următoarele proiecte:

- ◆ S₁ Reconfigurarea intersecției Str. Al. Cel Bun – Str. 9 Mai – Str. Parcului – Str. Unirii prin amenajarea unui sens giratoriu
- ◆ S₂ Reconfigurarea intersecției Str. Al. Cel Bun – Str. Dubovei – str. Rogojesti – DN2 prin amenajarea unui sens giratoriu
- ◆ S₇ Implementarea unui sistem de management a traficului, în principalele intersecții din oraș, și dezvoltarea unui centru de comandă și control.



2.6. Zonele cu grad ridicat de complexitate;

La nivelul orasului Siret, se pot identifica doua zone cu un grad de complexitate ridicat, si anume:

- Zona centrală a orasului Siret;
- Zona industrial-comerciala din zona punctului de trecere al frontierei Siret-Porubne.

Astfel la nivelul zonei centrale vom avea urmatoarele actiuni regasite in scenariul optim:

- ◆ TN1 Amenajarea zonei pietonale centrale;
- ◆ TR1 Reforma politicii de parcare in zona centrala;
- ◆ TR13 Amenajarea unor parcuri in zona centrala a orasului Siret;

La nivelul zonei industrial comerciale din zona punctului de trecere al frontierei Siret-Porubne vom avea urmatoarele actiuni regasite in scenariul optim:

- ◆ TC3 Construire autobaza TPL Siret;
- ◆ INT1 Amenajarea unui terminal de tipul Park&Ride in zona PTF Siret Porubne in corelare cu autobaza TPL Siret;
- ◆ TR11 Amenajarea unei parcuri destinate autocamioanelor la intrarea in orasul Siret, pentru evitarea congestiilor in orase datorate unor blocaje in PTF Siret-Porubne;



2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;

Intermodalitate: planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.

Aceste proiecte care vizează intermodalitatea sunt conexe tuturor celorlalte măsuri, ele asigurând transferul între diverse moduri de transport, și punând accentul către transportul în comun.

În Planul de acțiune se propun patru proiecte care să vizeze intermodalitatea:

- ◆ INT1 Amenajarea unui terminal de tipul Park&Ride în zona PTF Siret Porubne în corelare cu autobaza TPL Siret
- ◆ INT2 Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride în zona capatului de linie al traseului 2 de TPL (zona Padureni), pentru a facilita transferul către mijloacele de TPL
- ◆ INT3 Amenajarea unui terminal de tipul Kiss&Ride în zona capatului de linie al traseului 3 de TPL (zona Manastioara), pentru a facilita transferul către mijloacele de TPL
- ◆ INT4 Amenajarea unui terminal de tipul Bike&Ride în zona traseului 1 de TPL, pentru a facilita transferul către mijloacele de TPL, dar și pentru stimularea folosirii facilităților de recreere



2.8. Aspecte instituționale

Pentru înființarea sistemului și serviciului de transport public, este necesar și obligatoriu încheierea unui contract de delegare a serviciului către un operator de transport public sau înființarea unui operator de transport public calatori în cadrul UAT Siret (soluția indicată de către studiul de oportunitate), cu respectarea normelor legale aflate în vigoare și a directivelor europene.

Se propun astfel următoarele acțiuni:

◆ TC1 - Înființarea serviciului de transport public de calatori în orasul Siret

Pentru reglementarea transportului public, acest proiect va viza:

1. Elaborarea și aprobarea strategiei de dezvoltare a transportului public;
2. Dezvoltarea și aprobarea unui caiet de sarcini și regulamentul serviciului de transport public, în conformitate cu art. 23 alin (4) din Legea nr. 51/2006;
3. Elaborarea și aprobarea documentației pentru contractele de achiziții publice și de delegare, pentru a stabili condițiile de participare și criteriile de selecție pentru operatorii de transport, cu excepția atribuirii directe a contractelor după cum se menționează în art. 31 alin (1) din Legea nr. 51/2006;
4. Încheierea contractului cu operatorul de transport public în comun /
Înființarea operatorului de transport public în comun;
5. Monitorizarea executării contractului de gestiune, pentru a observa respectarea de către operator a clauzelor contractului;
6. Implementarea și monitorizarea implementării strategiei de dezvoltare a operatorului și serviciului de transport public, incluzând realizarea investițiilor planificate prin PMUD;
7. Corelarea și realizarea celorlalte acțiuni administrative, necesare dezvoltării transportului public în comun:

Totodată, în baza studiului de oportunitate realizat de către UAT Siret, se va configura orarul de deplasări, pentru facilitarea deplasărilor la locul de muncă și viabilizarea interconectorilor între rute, atât interne cât și externe, frecvențele de deservire, mai ales în orele de vârf și configurarea stațiilor de transport public în comun, pe întreaga rețea urbană, pentru asigurarea unei densități mai mari a ariei de captare pe kilometru.

Sunt necesare acțiuni „soft” pentru susținerea investițiilor în transportul public, complementare acestora, precum:

- Gestionarea eficientă a utilizării parcului și resurselor consumate (planificarea curselor, planificarea programului conducătorilor de vehicule, coordonarea activităților de mentenanță, urmărirea circulației, constituirea unei baze de date pentru analize și decizii centralizate și fundamentate riguros etc.),
- Monitorizarea traficului rutier pentru scheme eficiente de semaforizare și pentru creșterea siguranței traficului
- Monitorizarea parcarilor și tarifare corectă a staționării autoturismelor,



- Monitorizarea utilizării inadecvate a rețelei de piste de biciclete,
- Informarea publicului călător: în vehicul și în stații, pe pagină web dedicată și prin aplicații specifice asupra diferitelor opțiuni de acces către destinații frecvent utilizate,
- Tarifarea automată a călătorilor (ticketing), fidelizarea utilizatorilor transportului public urban, și a celor care utilizează scheme park&ride
- Reducerea și/sau taxarea superioară a parcurii pe stradă, corelat cu identificarea și amenajarea unor spații adecvate de parcare pentru autoturisme (centralizate/în afara tramei stradale) și în număr suficient, inclusiv la periferia ariei urbane (pentru oferte de tip park&ride),
- Reglementări referitoare la un număr minim necesar de spații de parcare pentru biciclete, amenajate și monitorizate în vecinătatea zonelor comerciale, industriale, a centrelor de afaceri, bănci, școli și licee etc.,
- Reglementarea ferestrelor de timp pentru aprovizionarea centrelor comerciale,
- Reglementarea sensurilor unice pe străzile colectoare,
- Fundamentarea unui sistem de penalități pentru parcuri nereglementare,
- Sistem de tarifare în transportul public urban integrat cu taxarea închirierilor de biciclete, și cu parcare la periferia zonei urbane pentru facilitarea transferului modal către transportul public,
- Reglementarea controlului periodic de către departamente ale autorității publice locale și analize ale aplicării reglementărilor adoptate.

3. Monitorizarea Implementarii Planului de Mobilitate Urbana



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

Monitorizarea și evaluarea se referă la modul în care rezultatele implementării PUMD sunt analizate și folosite pentru atingerea obiectivelor pe termen scurt, mediu și lung, respectiv a viziunii propuse de Orasul Siret.

Monitorizarea și evaluarea trebuie să fie introduse în plan ca instrumente de gestionare esențiale pentru a urmări procesul de planificare și a evalua punerea în aplicare, dar într-un mod în care să se poată învăța din experiența de planificare, să se înțeleagă ceea ce funcționează bine și mai puțin bine, pentru a construi un plan de lucru îmbunătățit în viitor. Un mecanism de monitorizare și evaluare ajută la identificarea și anticiparea dificultăților în pregătirea și implementarea Planului de mobilitate urbană durabilă și, dacă este necesar, la reorganizarea măsurilor pentru a atinge țintele mai eficient și în limitele bugetului disponibil. Raportarea trebuie să asigure prezentarea rezultatelor evaluării spre dezbateri publice, permițând astfel tuturor actorilor să ia în considerare și efectueze corecturile necesare (de exemplu, în cazul în care sunt atinse țintele sau dacă măsurile par a fi în conflict unele cu altele).

Mecanismele de monitorizare și evaluare trebuie definite și puse în aplicare cât mai devreme. Evaluarea PMUD va fi realizată prin evaluarea anuală a îndeplinirii indicatorilor prezentați în Tabelul de mai jos. Acest tabel prezintă valorile prognozate pentru câțiva ani de prognoză din orizontul PMUD (considerați "ani majori de evaluare"), presupunând implementarea intervențiilor prezentate în Planul de Acțiune descris în capitolul anterior.

Monitorizarea și evaluarea SUMP se vor axa pe evaluarea modalității în care implementarea proiectelor din SUMP respectă:

- Indicatorii de sustenabilitate asociați dezvoltării urbane sustenabile;
- Indicatorii de impact determinați pentru fiecare proiect individual.

Modalitatea în care strategia PMUD respecta **obiectivele strategice** se poate evalua urmărind urmatorul tabel:

Obiective Strategice	Indicatori de evaluare	Sursa datelor
Asigurarea accesului tuturor cetățenilor către opțiuni de transport care facilitează accesul la destinații și servicii esențiale	Modalitatea în care gradul de accesibilitate a populației către oportunitățile de a călători crește, urmare a îmbunătățirii calității și parametrilor tehnici ai rețelei de transport, dar și a creșterii cotei de piață a transportului public și nemotorizat	Modelul de Transport
Îmbunătățirea siguranței și securității transporturilor	Variația numărului de accidente după implementarea Planului	Baza de date a accidentelor administrată de Poliția Rutieră, alte evidențe statistice



Reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie	Variația cantității de emisii poluante Variația cantității de gaze cu efect de seră Reducerea nivelului de zgomot	Echipamente de monitorizare a calității aerului
Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și bunuri	Măsura în care strategia de dezvoltare a transportului urban este sustenabilă din punct de vedere al eficienței economice.	Modelul de Transport Analiza Cost-Beneficiu
Creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general	Măsura în care implementarea strategiei are efecte pozitive semnificative asupra mediului antropoc și natural din zona urbană	Consultări publice

Pe lângă evaluarea obiectivelor strategice, autoritățile centrale lucrează cu **indicatori standard** oferiți de INS, prezentați sumar și în POR

2014-2020: ● Pasageri transportați în

transportul public urban;

- Emisii GES provenite din transportul rutier;
- Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat;
- Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat).

Alți indicatori importanți ce pot fi monitorizați și evaluați sunt:

- Repartiția modală – măsura în care cota de piață a transportului public, pietonal sau velo variază după implementarea SUMP (a se vedea secțiunea 5.1)
- Indicele de motorizare (calculat ca număr de autovehicule la 1.000 locuitori).

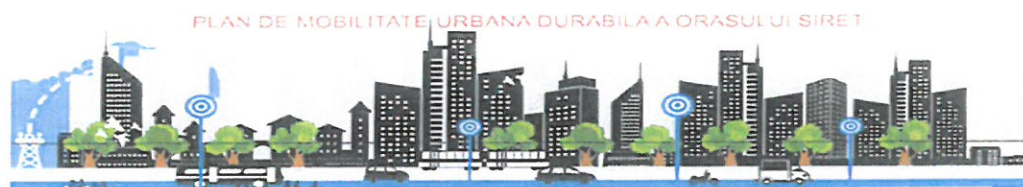
Cu privire la **obiectivele operaționale**, indicatori ce pot fi calculați de către APL Autoritatea Publică Locală sunt prezentați în continuare:

Categorie	Indicator de monitorizare	U.M.
1	Reducerea congestiei traficului în punctele cheie	min
2	Capacitatea de circulație (debit posibil) pe trasa străzilor principali	veh/h
3	Volum de trafic (intensitatea traficului) pe trasa străzilor principali (ore de varf)	veh/h
4	Raport debit capacitate	
5	Infrastructura rutieră modernizată (nr / lungime)	nr străzi/lungime
6	Cota modală transport auto	%

PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA A ORASULUI SIRET



7		Dinamica cotei modale transport auto (intre an baza/obiective viziune PMUD 2030)	%
8		Parcursul total al vehiculelor	mil veh*km anual
9		Timpul mediu al pasagerilor	mil veh* ore anual
10		Viteza medie de parcurs a autovehiculelor (in ora de varf AM)	km/h
11		Parcursul mediu al autoturismelor in ora de varf AM	km
12		Durata medie a calatoriei in ora de varf AM cu autoturismul	min
13	Transport pietonal si velo	Alei pietonale construite/modernizate (nr / lungime)	
14		Piste/benzi de biciclete create (nr/lungime)	
15		Numar biciclisti care utilizeaza infrastructura creata	
16		Numar de treceri de pietoni la nivel	
17		Cota modala transport pietonal	%
18		Dinamica cotei modale transport pietonal (intre an baza/obiective viziune PMUD 2030)	%
19		Cota modala transport velo	%
20		Dinamica cotei modale transport velo (intre an baza/obiective viziune PMUD 2030)	%
21	Transport stationar	Numar locuri de parcare la nivelul orasului	
22		Gradul de ocupare a parcarilor taxate	
23	Transport public in comun	Numar de pasageri transportati - transport public comun (anual)	
24		Numar de mijloace de transport in comun ecologice/electrice/hibride nou achizitionate	
25		Frecvența mijloacelor de transport public rutier pe intervale orare	
26		Număr persoane deservite de transportul public rutier	
27		Durata medie a calatoriei cu transportul public in comun in ora de varf	min
28		Cota modala transport public in comun	
29		Dinamica cotei modale transport public in comun (intre an baza/obiective viziune PMUD 2030)	
30	Protectia mediului	Reducerea gazelor cu efect de sera (CO2)	tone/an
31		Reducerea emisiilor poluante	tone/an
32		Reducerea nivelului de zgomot datorat traficului	db
33	Indicatori finaciari	Valoarea proiecte realizate fata de total valoare portofoliu PMUD	%
34		Resurse financiare alocate bugetar anual fata de valoare planificata anual PMUD	%
35		Valoare surse de finantare IFI/nerambursabile fata de total planificat portofoliu PMUD	%
36	Indicatori de apreciere economica	Rata interna de rentabilitate economica a investitiilor propuse PMUD (RIRE)	%
37		Valoarea Neta Actualizata Economica (VNAE)	%
38		Raportul Beneficii/Costuri (BCR)	



O atenție sporită trebuie acordată monitorizării următorilor indicatori din tabelul anterior, care sunt și indicatori de rezultat asumați prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020:

Indicatorul 23. Numărul de pasageri transportați în sistemele de transport public urban.

POR 2014 – 2020 menționează ca țintă pentru întreaga țară o creștere de la valoarea de referință de 0,9 miliarde de pasageri (în 2012) la 1,1 miliarde (în 2023). Așadar, la o aplicare egală a numărului de pasageri transportați prin rețeaua de transport public urban la nivel național, pentru Orasul Siret, numărul de pasageri transportați va fi de 100% deoarece sistemul de transport va fi înființat.

Indicatorul 31. Emisiile de gaze cu efect de seră din transportul rutier.

Acestea trebuie calculate (utilizând modelul de transport) și raportate, conform POR 2014 – 2020.

Conform Regulamentului 1303 / 2013, Art. 122, alineatul (3) „pana la 31 decembrie 2015 cel tarziu, toate schimburile de informatii intre beneficiari si o autoritate de management, o autoritate de certificare, o autoritate de audit, precum si organismele intermediare sa poata fi efectuate prin intermediul unor sisteme de schimb electronic de date”. Aceasta modalitate de transfer de date între autoritatea contractantă și beneficiar este reprezentată de sistemul MySMIS.

În acest sens, solicitanții / beneficiarii Programului Operațional Regional 2014-2020 vor trebui să utilizeze MySMIS pentru depunerea electronică a Cererilor de Finanțare și să realizeze toată corespondența ulterioară în legătură cu proiectul, inclusiv atasarea documentelor aferente scanate folosind acest sistem.

În paralel se lucrează cu datele de la INS disponibile prin INS Tempo online și măsurători simple care pot fi elaborate de APL (a se vedea indicatorii enumerați anterior).

Se va urmări atingerea următoarelor rezultate, urmare a implementării PMUD Siret 2017-2030:

Scenariul Optim				
		Domeniu	Indicator	Valoare
Scenariu pesimist	Transport in comun		Autobuze noi	4
			Baza înființată	Da
			Stații înființate	16
			Trasee noi înființate	3
			Sistem informatic	Da
	Transport nemotorizat		Km trotuare amenajate	6,5 km
			Zona pietonală centrală	Da
			Km piste de biciclete	6,5 km
			Spații de închiriat biciclete	Da
	Transport rutier		Km infrastructură modernizată	3,7 km
			Parcări	Da



2023	Scenariu optimist		Statii de incarcare electrice	Da
			Statii P&R	1
			Statii K&R	2
			Statii B&R	1
		Siguranta	Intersectii reconfigurate	4
			Sistem de management de trafic	Nu
		Transport in comun	Autobuze noi	4
			Baza infiintata	Da
			Statii infiintate	16
			Trasee noi infiintate	3
			Sistem informatic	Da
		Transport nemotorizat	Km trotuare amenajate	12,0 km
			Zona pietonala centrala	Da
			Km piste de biciclete	12,0 km
			Spatii de inchiriat biciclete	4
			Km infrastructura modernizata	11,0 km
		Transport rutier	Parcari	1
			Statii de incarcare electrice	2
			Statii P&R	1
			Statii K&R	2
			Statii B&R	1
		Siguranta	Intersectii reconfigurate	4
			Sistem de management de trafic	Da
2030		Transport in comun	Autobuze noi	8
			Baza infiintata	Da
			Statii infiintate	30
			Trasee noi infiintate	6
			Sistem informatic	Da
		Transport nemotorizat	Km trotuare amenajate	16 km
			Zona pietonala centrala	Da
			Km piste de biciclete	16 km
			Spatii de inchiriat biciclete	4
		Transport rutier	Km infrastructura modernizata	14 km
			Parcari	4
			Statii de incarcare electrice	3
			Statii P&R	1
			Statii K&R	3
			Statii B&R	2
		Siguranta	Intersectii reconfigurate	8
			Sistem de management de trafic	Da



2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA

Comisia de Monitorizare PMUD

Se propune înființarea oficială a Comisiei de Monitorizare PMUD.

Constituirea acesteia trebuie să fie făcută printr-un act administrativ, care să confere competențe legale și să creeze condițiile unei asumări rapide de decizii pentru rezolvarea problemelor de implementare semnalate.

Comisia de Monitorizare trebuie să cuprindă persoane cheie pentru problematica mobilității de la nivelul orasului (Primar/Manager Public, Sef serviciu de Urbanism, Directorii direcțiilor din primărie, în special Direcțiile Proiecte, Investiții, Achiziții, Tehnic, Administrarea domeniului public, Juridic, reprezentanți ai Poliției Locale, Poliției Rutiere, Operator transport public local s.a.). Comisia va lucra în ședințe trimestriale sau mai des dacă este cazul, monitorizând implementarea PMUD și luând decizii privind rezolvarea problemelor majore de implementare care apar pe parcurs.

Actualizarea și recalibrarea Modelului de Transport

Este importantă menținerea și actualizarea modelului pentru a putea fi recalibrat în fiecare an major de evaluare (2020 și 2030). Pentru actualizarea modelului, echipa responsabilă cu întreținerea modelului trebuie să colecteze sau să obțină permanent următoarele informații actualizate:

- Noile aranjamente privind circulația (drumuri noi, denivelări de intersecții, modificare număr de benzi pe drumuri existente, introducerea semaforizării etc.)
- Date privind utilizarea terenurilor, în scopul includerii în model al noilor generatori de trafic (de exemplu un mall nou, un cartier de locuințe nou etc.)
- Trasee TP, tarife și servicii
- Număr călători îmbarcați pe fiecare linie TP
- Numărători de trafic
- Numărători TNM

Pentru o perioadă de tranziție, serviciul de monitorizare a implementării PMUD poate fi externalizat pe baza de procedură competitivă, astfel încât să se asigure fazele inițiale de implementare, până la posibilitatea realizării compartimentului. Această activitate poate fi externalizată împreună cu partea de actualizare a modelului de transport.

Președinte de ședință,

Tablan Vasile



Contrasemnează

Secretarul Orașului Siret,

Adrian Victor Ioniță

HOTĂRÂRE
privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD)
varianta actualizata 2018

Consiliul local al orașului Siret;
Având în vedere:

- expunerea de motive nr. 6277/30.07.2018 a domnului Adrian Popoiu, primarul orașului Siret;
- Raportul nr. 6777/20..08.2018 al Serviciului urbanism și amenajarea teritoriului și al Direcției de administrare a domeniului public și privat;
- Raportul nr. _____/____.08.2018 al Comisiei pentru amenajarea teritoriului și urbanism, agricultură, realizarea lucrărilor publice, protecția mediului, conservarea monumentelor istorice și de arhitectură;
- prevederile Legii nr. 190 din 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;
- Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. „c”, alin. (5) lit. „c” și art. 45 alin. (2) lit. ”e” din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare

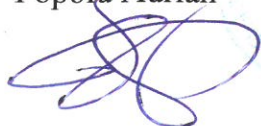
HOTĂRĂȘTE

Art. 1. Se aprobă Planul de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD) a orașului Siret, varianta consolidata 2018, conform anexei, parte integrantă din prezenta hotărâre.

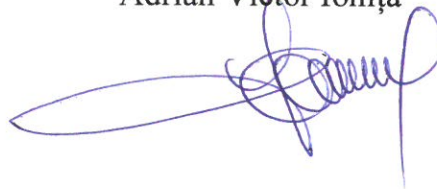
Art. 2. HCL nr. 21 din 29.03.2018 se abrogă.

Art. 3. Primarul orașului Siret, prin Serviciul Urbanism și amenajarea teritoriului și Direcția de administrare a domeniului public și privat, aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Inițiator
Primar
Popoiu Adrian



Avizat pentru legalitate
Secretarul orașului
Adrian Victor Ioniță



ROMÂNIA
JUDEȚUL SUCEAVA
ORAȘUL SIRET
- CONSILIUL LOCAL -
Nr. 6277 din 30.07.2018

EXPUNERE DE MOTIVE
privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD)
varianta actualizata 2018

Primaria Orasului Siret impreuna cu Consiliul local al Orasului Siret au desfășurat un amplu proces de dezbatere publică a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), un document strategic și un instrument de politică de dezvoltare, complementar Planului Urbanistic General (PUG), având ca scop îmbunătățirea accesibilității și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport în Siret și împrejurimi. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă își propune să realizeze în perioada 2016-2030 un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și să asigure o bună calitate a vieții.

Prin HCL nr. 54/27.08.2015 s-a aprobat oportunitatea PMUD, prin HCL nr. 65/24.09.2015 s-a aprobat realizarea PMUD-ului, prin HCL nr. 99/22.12.2015 s-a aprobat Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Siret, prin HCL nr. 48 din 25.05.2017 s-a aprobat o revizuire a PMUD-ului, iar prin HCL nr. 21 din 29.03.2018 s-a aprobat varianta consolidată a PMUD-ului.

Ca urmare a acestor demersuri și actualizări, precum și a analizei de specialitate a prevederilor din ghidul specific aprobat prin Ordin MDRAPFE în data de 21.09.2017 pentru Axa prioritară 3 din Programul Operațional Regional 2014-2020 – „Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon”, Prioritatea de investiții 4e – „Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare”, s-a concluzionat că acest document strategic (PMUD) poate fi depus spre finanțare prin POR 2014-2020.

Ca urmare a modificărilor solicitate prin clarificări de către evaluatorii Agenției pentru Dezvoltare Regională Nord-Est Piatra Neamț, PMUD-ul a mai suferit câteva modificări/completări/revizuiți (de ex. completare cu date despre deplasările persoanelor cu mobilitate redusă, completare cu date despre siguranța în trafic, signalistica, revizuire și completare a secțiunii privind metodologia de selecționare a proiectelor propuse prin PMUD), fiind considerat în final CONFORM și ADMISIBIL prin scrisoarea nr. 16711/OI/09.07.2018, cu recomandarea de a emite Hotărârea de Consiliu local de aprobare a PMUD actualizat.

Față de cele menționate mai sus, vă rugăm să analizați și să aprobați în limita prevederilor legale, prezentul proiect de hotărâre.

PRIMAR,
Adrian Popoiu

ROMÂNIA
JUDEȚUL SUCEAVA
PRIMĂRIA ORAȘULUI SIRET
Serviciul urbanism și amenajarea teritoriului
Direcția de administrare a domeniului public și privat
Nr. 6777/20.08.2018

RAPORT
privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD)
varianta actualizata 2018

Serviciul urbanism și amenajarea teritoriului
Direcția de administrare a domeniului public și privat;
Luând spre analiză și aprobare proiectul de hotărâre menționat mai sus, având ca inițiator pe domnul primar Adrian Popoiu;

Având în vedere:

- prevederile Legii nr. 190 din 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;
- Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. „c”, alin. (5) lit. „c” și art. 45 alin. (2) lit. ”e” din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare

Propunem adoptarea proiectului de hotărâre în forma prezentată.

Șef serviciu urbanism,
Ciobanu Cristian



Direcția de administrare a domeniului public și privat,
Zoară Dorin



ROMÂNIA
JUDEȚUL SUCEAVA
ORAȘULUI SIRET
CONSILIUL LOCAL
COMISIA

PENTRU AMENAJAREA TERITORIULUI ȘI URBANISM, AGRICULTURĂ, REALIZAREA
LUCRĂRILOR PUBLICE, PROTECȚIA MEDIULUI, CONSERVAREA MONUMENTELOR
ISTORICE ȘI DE ARHITECTURĂ
Nr. 6875 din 23-08-2018

RAPORT DE AVIZARE

privind aprobarea Planului de mobilitate urbană
P.M.U.S. varianta actualizată din 2018

Consiliul local al orașului Siret;

Comisia amenajarea teritoriului și urbanism, agricultură, realizarea lucrărilor publice, protecția
mediului, conservarea monumentelor istorice și de arhitectură;

Luând spre analiză proiectul de hotărâre menționat mai sus, având ca inițiator pe primarul
orașului Siret;

În temeiul prevederilor art. 44 din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale,
republicată;

AVIZEAZĂ proiectul de hotărâre

cu următoarele amendamente:

Acceptate de comisie *aviz favorabil*

Respinse de comisie

Motivarea *corectare din punct
de vedere juridic*

Motivarea

și propune Consiliului Local să-l ia în dezbateră în ședința sa din 30-08-2018 și să-l adopte,
avându-se în vedere următoarele motive de fapt:

- necesitatea, oportunitatea și încadrarea în prevederile legale

PREȘEDINTELE COMISIEI
Cristian Leonard MOCREI

