

ROMÂNIA
JUDEȚUL BOTOȘANI
ORAȘUL DARABANI
NR.11767/22.06.2023

ANUNȚ

În conformitate cu prevederile Legii nr.52/2003 privind transparenta decizională în administrația publică, în calitate de Primar al Orașului Darabani, aduc la cunoștință proiectul de hotărâre cu caracter normativ **“Proiect de hotărâre privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru perioada 2021-2027 al orașului Darabani.**

Persoanele interesate pot depune în scris propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare, privind proiectul de act normativ, la registratura Primăriei Orașului Darabani, până la data de 04.08.2023 sau pot fi trimise prin fax la numărul: 0231631203 sau în format electronic la următoarea adresă de e-mail: primariadarabani@yahoo.com

Proiectul de hotărâre poate fi consultat la afișierul de la sediul Primăriei Orașului Darabani, pe site-ul Instituției și se poate obține, în copie, pe bază de cerere depusă la registratura Primăriei orașului Darabani.

PRIMAR,

Ing.Gîrbaci Mihai Alin



Nr. 11766/22.06.2023

PROIECT DE HOTĂRÂRE

privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru perioada 2021- 2027, al oraşului Darabani

Consiliul Local al oraşului Darabani, judeţul Botoşani întrunit în şedinţa ordinară, în data de având în vedere:

- Referatul de aprobare nr. 11764/22.06.2023, al Primarului oraşului Darabani;
- Raportul de specialitate nr.11765/22.06.2023, al Compartimentului juridic;
- Avizul comisiilor de specialitate pe domenii de activitate ale Consiliului Local al oraşului Darabani;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul cu completările şi modificările ulterioare;
- Ordinul nr. 233 din 26 februarie 2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismului şi de elaborare şi actualizare a documentaţiilor de urbanism;
- Prevederile Legii nr.52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică;
- Legea 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative;
- Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European şi al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de dezvoltare regională şi dispoziţiile specifice aplicabile obiectivului referitor la investiţiile pentru creştere economică şi locuri de muncă şi de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/2006
- Legea nr. 273/2006 cu privire la finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare;
- Prevederile art. 129 alin. (2) lit. b), alin. (4) lit. d) din OUG nr. 57 din 03 iulie 2019 privind Codul Administrativ al României;

În temeiul prevederilor art. 136, alin (1), art. 139, alin (1) şi alin (5), art. 196 alin. (1) lit. a) din OUG nr. 57 din 03 iulie 2019 privind Codul Administrativ al României,

HOTĂRĂŞTE:

Art. 1. Se aprobă "Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru perioada 2021-2027, al Oraşului Darabani, conform ANEXEI 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Prin grija Secretarului General al Oraşului Darabani prezenta hotărâre va fi transmisă Instituţiei Prefectului Judeţului Botoşani pentru verificarea legalităţii.

INIȚIATOR,
PRIMAR,
Ing. Gîrbaşi Mihai Alin



Vizat pentru Legalitate
Secretar General
Zahariea Paulică

C

C

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Darabani 2021-2027

Revizia 3



Beneficiar : orașul Darabani, județul Botoșani

Proiectant general : SC Pencraft SRL

Proiectant de specialitate : SC Geoartis SRL

FOAIE DE CAPĂT

Denumirea lucrării și scopul acesteia: „Planul de Mobilitate Urbana Durabila al orasului Darabani 2021-2027”

Beneficiar: Oras Darabani, Județul Botosani

Proiect nr. : 02/2022

Proiectant general: S.C. PENCRAFT S.R.L.

Proiectant de specialitate: S.C. GEOARTIS S.R.L.



Anul și luna întocmirii : Martie 2023

Faza : P.M.U.D.

Conținut: PIESE SCRISE și DESENATE

INFORMAȚII DESPRE LIVRABIL

Revizia	Livrabil	Data
1	Versiune preliminară pentru comentariile Clientului	12.2022
2	Versiune preliminară	03.2023
3	Versiune finală	06.2023

COLECTIV DE ELABORARE

Adrian Covăsnianu	Manager de proiect Doctor Geograf, specialist dezvoltare durabilă	
Paul Țurcanu	Sef proiect Inginer proiectant infrastructura	
Mariuț Silviu	Inginer proiectant infrastructura	
Vasile Zlotea	Inginer proiectant infrastructura	
Ciulei Claudia	Inginer peisagist	

Cuprins – piese scrise:

1. Introducere	6
1.1. Scopul și rolul documentației	6
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	10
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	14
1.3.1. Documente la nivel european	14
1.3.2. Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030	14
1.3.3. Planul Național de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030	15
1.3.4. Strategia Națională de Dezvoltare Urbană Integrată pentru Orașe Reziliente, verzi, incluzive și competitive 2022-2035 (Politica Urbană a României)	15
1.3.5. MasterPlanul General de Transporturi a României (MPGT)	16
1.3.6. Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021 -2030	17
1.3.7. Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Județului Botoșani	17
1.3.8. Strategia de dezvoltare durabilă a județului Botoșani pentru perioada 2021-2027	18
1.3.9. Programul Regional NE 2021-2027	18
1.3.10. PROGRAMUL OPERATIONAL TRANSPORT (POT) 2021-2027	19
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor	19
2. Analiza situației existente	22
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	22
2.2. Rețeaua stradală	35
2.3. Transport public	42
2.4. Transport de marfă	43
2.5. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări pietonale, deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă);	44
2.6. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare);	45
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);	45
3. Modelul de transport	46
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului;	46
3.2. Colectarea de date;	46
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport;	46
3.4. Cererea de transport;	47
3.5. Calibrarea și validarea datelor;	51
3.6. Prognoze;	51
4. Evaluarea impactului actual al mobilității	55
4.1. Eficiență economică;	55
4.2. Impactul asupra mediului;	56
4.3. Accesibilitate;	57
4.4. Siguranță;	61
4.5. Calitatea vieții.	62
5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane	64
5.1. Viziunea prezentată pentru trei nivele teritoriale:	65
5.1.1. Viziunea la scara periurbana: devierea traficului de tranzit pe variantele ocolitoare	65
5.1.2. Viziunea la nivel de UAT Darabani:	66
5.1.3. Viziunea la nivel local:	67

5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor:.....	67
6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane	71
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport;	71
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale;	72
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale;.....	73
6.3.1 Inițierea transportului public	73
6.3.2 Implementarea unei politici de parcare cu taxarea staționării în zona centrală	74
6.3.3 Pregătirea poliției locale pentru asigurarea disciplinei pe piste de biciclete propuse	74
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:.....	74
6.4.1 Viziunea la scara periurbana: devierea traficului de tranzit pe variantele ocolitoare	74
6.4.2 Viziunea la nivel de UAT Darabani:	75
6.4.3 Viziunea la nivel local:	76
7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale:	77
7.1. Eficiență economică;	78
7.2. Impactul asupra mediului;.....	79
7.3. Accesibilitate;	84
7.4. Siguranță;	84
7.5. Calitatea vieții.	85
8. Cadru pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung.....	87
8.1. Mecanismul de prioritizarea proiectelor.....	87
9. Monitorizarea Implementării Planului De Mobilitate Urbană (Etapa A III-A)	89
9.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D:.....	89
9.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea	92
10. Anexe	
10.1 Anexa PLAN INVESTIȚIONAL	
10.2 Anexa Piese desenate	

Anexa - Piese desenate

01. Localizare geografică a orașului Darabani_format A3
02. Densitatea populație în zona de influență a orașului Darabani_format A3
03. Dinamica populației în perioada 2015-2022 în zona de influență a orașului Darabani_format A3
04. Dinamica spațiului de construit în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A2
05. Distribuția spațială a obiectivelor de interes public și privat în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A2
06. Distribuția spațială a populației școlare în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A3
07. Distribuția spațială a accidentelor rutiere în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A3
08. Distribuția spațială a agenților economici în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A2
09. Accesibilitate_auto_Darabani
10. Accesibilitate_pietoni_Darabani
11. Accesibilitate_velo_Darabani
12. Dezvoltarea mobilitatii de Arie Urbana Functionala Darabani - propuneri Variante Ocolitoare_format A3
13. Propuneri de trasee piste pentru biciclete UAT Darabani_format A3
14. Propuneri de transport public in UAT Darabani_format A3
15. Localizarea proiectelor PMUD si clasificarea lor in functie de scenarii_format A3

1. Introducere

1.1. Scopul și rolul documentației

O componentă cheie în politicile zonelor urbane o constituie promovarea dezvoltării urbane, prin intermediul dezvoltării transportului sustenabil. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) va contura strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități în vederea unui transport durabil, care să susțină creșterea economică durabilă din punct de vedere social și al protecției mediului.

Conform documentelor europene, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă constituie un document strategic și un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice, care are la bază un model de transport dezvoltat cu ajutorul unui software de modelare a traficului, având ca scop rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și firmelor din oraș și din zonele învecinate, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

În vederea finanțării proiectelor de transport urban, este necesară elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), urmare a abordării integrate, susținută de către Comisia Europeană.

Conform legislației naționale (Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în iunie 2013¹ și martie 2016²), Planul de mobilitate urbană reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială urbană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

În esență, PMUD urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

1. **Accesibilitatea - Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii** - cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);
2. **Siguranța și securitatea** - Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;
3. **Mediul** - Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;
4. **Eficiența economică** - Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;
5. **Calitatea mediului urban** - Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Unitatea administrativ teritorială reprezentată de orașul Darabani a comandat realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, care să identifice măsuri de îmbunătățire a desfășurării circulației de vehicule și pietoni pe rețeaua stradală urbană, în concordanță cu obiectivele Programului Operațional Regional 2021-2027, ale altor programe operaționale dar și în conformitate cu obiectivele strategice la nivel european cu privire la mobilitatea urbană a pasagerilor și mărfurilor.

¹ Legea nr. 190 din 26 iunie 2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul

² Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism în vigoare de la 17 martie 2016

Scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor.

În prezent, sub aspectul mobilității, majoritatea aglomerațiilor urbane prezintă aceleași tendințe:

- extinderea orașelor, cu periferii cu densitate mică a populației și cu consecințe în consumuri mai mari de energie pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate;
- creșterea indicelui de motorizare al familiilor (în special, în țările cu dinamică economică accentuată);
- congestia traficului, ca o consecință directă a creșterii motorizării și a lungimii deplasărilor;
- Evoluția și diversificarea stilului de viață prin adăugarea la deplasările alternante zilnice (reședință - loc de interes), a deplasărilor de la sfârșitul săptămânii sau din timpul nopții care pot cauza congestii ale traficului și în afara orelor de vârf tradiționale.

Ca răspuns la aceste tendințe, care prin resursele energetice consumate și efectele externe negative locale și globale contravin exigențelor actuale ale mobilității durabile, cercetările privind identificarea și punerea în aplicare a soluțiilor pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate în concordanță cu cerințele dezvoltării durabile au căpătat un interes tot mai accentuat.

Două axe de cercetare, întrucâtva corelate, se desprind ca prioritare:

- ameliorarea eficacității și atractivității sistemelor de transport public urban și periurban cu scopul de a le spori atractivitatea,
- orientarea utilizatorilor către practici de mobilitate alternative.

Prima axă de cercetare presupune investigații care să identifice variatele nevoi de mobilitate pe care viața orașului le relevă și să analizeze modurile în care acestea pot fi satisfăcute cu consum redus de resurse și efecte externe negative minime. În acest demers se remarcă rolul esențial al interacțiunii dintre urbanism și mobilitate, atât sub aspectul nevoii de mobilitate, cât și sub cel al modului de satisfacere.

Nevoia de mobilitate satisfăcută, „ex-post”, după confruntarea cu oferta, așa cum este oglindită de statistici (lungimea și frecvența deplasărilor /călătoriilor totale și aferente unui mod de deplasare) este rezultatul conjugat al configurației rețelei de străzi, al serviciilor asigurate de acestea și al comportamentului populației. Mobilitatea socială satisfăcută de sistemul de transport poartă amprenta spațiului natural (al condițiilor geografice), a spațiului topologic și economic, a acțiunilor omului orientate către conservarea sau modificarea caracteristicilor - spațiul politic (antropic), dar și mai pregnant amprenta comportamentelor populației. Acestea din urmă, „rebele” la toate încercările de modelare sunt consecințe ale tradițiilor, ale educației, ale modului de viață, ale sistemului de activități, adică extrem de particulare. Cercetarea trebuie să identifice soluții pentru orientarea comportamentului locuitorilor spre acele alternative de satisfacere a nevoilor de mobilitate spațială, cotidiană cu precădere, care sunt menite să contribuie la calitatea vieții în orașe. Pentru segmentul deplasărilor motorizate, este esențial ca prin creșterea atractivității transportului public să se diminueze ponderea deplasărilor motorizate individuale, consumatoare de spațiu, resurse, generatoare de congestie și responsabile pentru degradarea calității vieții din orașe.

A doua axă de cercetare presupune investigații care să pornească de la recunoscuta conexiune dintre nevoia și oferta de mobilitate pe care urbanismul își pune pregnant amprenta. În acest sens, este unanim recunoscut că dacă până în anii 1960-1970, preocuparea dominantă constă în adaptarea orașului la automobil, de atunci, treptat, a devenit tot mai clar că soluțiile pentru asigurarea calității vieții în orașe sunt mai complexe. Studiul interacțiunii dintre urbanism și mobilitate a devenit esențial.

Este acum tot mai relevantă afirmația potrivit căreia promovarea deplasărilor nemotorizate este fundamental condiționată de dimensiunea, forma și structura urbană. Studiul acestora și al corelațiilor cu nevoile de mobilitate și cu ofertele de satisfacere a acestora, îndeosebi prin orientarea către deplasările nemotorizate (mers pe jos și cu bicicleta, în special) trebuie să îi fie dedicate preocupări conjugate ale

urbaniștilor, geografilor, sociologilor, economiștilor și inginerilor.

Simplificând, a găsi soluții pe orizonturi de timp apropiate sau îndepărtate pentru satisfacerea nevoii de mobilitate a populației și de deplasare a mărfurilor în spațiile urbane echivalează cu racordarea la cerințele dezvoltării durabile, adică la interesele și responsabilităților contemporanilor și ale generațiilor viitoare.

Comisia Europeană definește Planul de Mobilitate Urbană Durabilă ca o strategie pe termen lung pentru dezvoltarea viitoare a zonei urbane respective și, în acest context, pentru dezvoltarea viitoare a infrastructurii și serviciilor de mobilitate și transport.

Un plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabil către zonele urbane respective.

Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să ofere oportunități echitabile precum și cadrul strategic care să permită o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând totodată trecerea către moduri mai durabile.

Planul trebuie să includă un set integrat de măsuri tehnice, de infrastructură, de politică și nelegislative menite a îmbunătăți performanța și eficacitatea din punctul de vedere al costurilor în ceea ce privește scopul și obiectivele specifice declarate.

Metodologia de realizarea a planurilor de mobilitate urbană sustenabilă a fost definită de către Comisia Europeană în documentul *“Orientări - Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă”*. Conform acestui document un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții.

În martie 2011, Comisia Europeană a emis *Cartea Albă a Transporturilor “Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011) 0144 final)*. Cartea Albă a Transporturilor propune spre examinare posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE. De asemenea, sugerează explorarea unei legături între dezvoltarea regională, fondurile de coeziune, orașe și regiuni care au prezentat un certificat de Audit al Performanței și Durabilității Mobilității Urbane.

Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, asumate a fi (fost) implementate până în 2020, care au estimat că vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile asumate prevedeau reducerea dependenței Uniunii Europene de importurile de petrol și pentru a reduce emisiile de carbon în transport cu 60% până în 2050. Astfel, țintele principale de atins până în 2050 includ, printre altele:

- reducerea progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional în orașe;
- utilizarea în pondere de 40% a combustibililor de tip durabil, cu emisii reduse de carbon în domeniul aviației; reducerea cu cel puțin 40% a emisiilor de carbon în transporturi;
- transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanță medie realizate pe căi rutiere.

Toate acestea deziderate vor trebuie să contribuie la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

În context urban, Cartea Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarify, servicii eficiente de transport public și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbană.

Sub titlul de “mobilitate urbană integrată”, Cartea Albă stabilește următorul obiectiv:

Stabilirea unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar la nivel european, pentru pregătirea Auditurilor pentru mobilitate urbană, precum și a planurilor de mobilitate urbană, înființarea unui Grafic European de Performanță a Mobilității Urbane, bazat pe obiective comune. Examinarea posibilității unei abordări

obligatorii pentru orașele de o anumită mărime, în conformitate cu standardele naționale bazate pe orientările UE. Obiectivul recunoaște influența transportului urban în asigurarea sustenabilității transportului la nivel național, iar acest lucru asigură o legătură puternică între Carta Albă a Transporturilor și pregătirea planurilor de mobilitate urbană.

Ghidurile pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă au fost publicate în ianuarie 2014 de către Comisia Europeană. Acestea au rolul de a oferi sprijin și îndrumare pentru transportul urban părți interesate în dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă.

Orientările definesc un plan de mobilitate urbană durabilă ca un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din orașele și împrejurimile lor, pentru o mai bună calitate a vieții. Acestea subliniază că un PMUD se bazează pe practici de planificare existente, luând în considerare principii precum integrare, participare și evaluare.

Orientările sugerează că PMUD ar trebui să ia în considerare următoarele obiective principale:

- asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;
- îmbunătățirea siguranței și securității;
- reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

Pornind de la practicile și cadrele de reglementare existente, caracteristicile de bază ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- viziune pe termen lung și un plan de implementare clar;
- abordare participativă;
- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Integrarea pe orizontală și verticală;
- Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
- Monitorizare, revizuire și raportare periodică;
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport.

Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă toate modurile și formele de transport în întreaga aglomerație urbană, atât în plan public cât și privat, atât privind transportul de pasageri, cât și cel de bunuri, transport motorizat și nemotorizat, deplasarea și parcare.

Planul de mobilitate urbană durabilă va trata următoarele subiecte:

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

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 să reducă distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.

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.

C

C

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 zona urbană respectivă.

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.

Logistica urbană: planul de mobilitate urbană durabilă va prezenta măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă în orașe, vizând totodată reducerea externalităților conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.

Gestionarea mobilității: planul de mobilitate urbană durabilă va include măsuri de facilitare a unei tranziții către sisteme de mobilitate mai durabile. Ar trebui implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alți factori relevanți.³

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

La elaborarea P.M.U.D. UAT Darabani s-a urmărit corelarea cu documentațiile de planificare teritorială de la nivel național, județean și local.

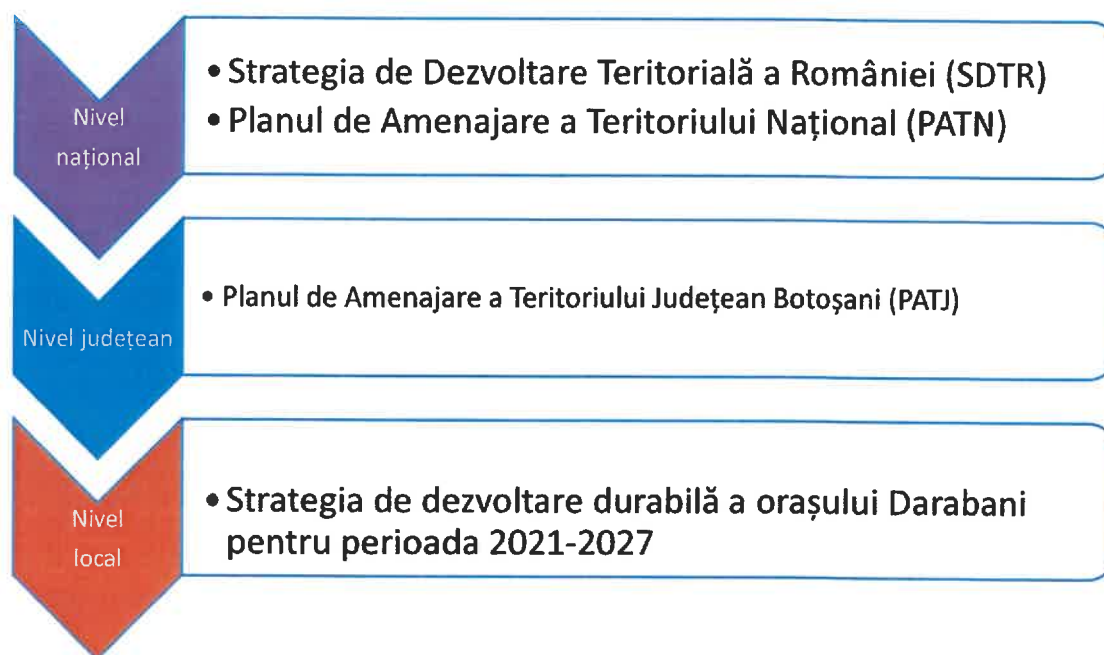


Figura nr. 1 Documentațiile de planificare teritorială și de urbanism și corelarea între acestea

STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI (SDTR) - România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni este un instrument de planificare a dezvoltării teritoriului național pentru orizontul de timp 2035 și stabilește cadrul strategic de dezvoltare a teritoriului național. La momentul redactării PMUD Darabani (2022-2023), SDTR 2035 era aprobată ca proiect de lege⁴ de Guvernul României în 05.10.2016 însă a fost clasată în conformitate cu prevederile Hotărârii Biroului Permanent al Senatului din data de 27 decembrie 2016, în baza art. 63 alin. (5) din Constituția României.

Strategia cuprinde 5 (cinci) obiective generale, 18 obiective specifice și 10 (zece) linii directoare de

³ Adaptare și preluare din P.M.U.D. Turda

⁴ <https://www.mdlpa.ro/pages/sdtr>, accesat la data de 02.03.2023

planificare și stabilește o serie de acțiuni concrete, măsuri teritoriale la nivel național, măsuri teritoriale integrate la nivel zonal și un plan de acțiuni prioritare pe *termen scurt* (trei ani), *mediu* (șapte ani) și *lung* (peste zece ani).

Acțiunea guvernamentală de elaborare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României are la bază un proces de planificare strategică care înglobează 5 etape principale:

1. Etapa 1 - stabilirea elementelor suport pentru sprijinirea procesului de elaborare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României

Această primă etapă are drept scop definirea unui model cadru de planificare și a necesarului de studii, date și informații care contribuie la fundamentarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României, precum și stabilirea structurilor instituționale de lucru care sprijină acest proces complex de planificare.

Astfel, în acord cu scopul stabilit, a fost înființat un grup de lucru interinstituțional alcătuit din membri desemnați ai unor instituții publice centrale, organisme asociative ale autorităților locale, reprezentanți ai mediului profesional și ai mediului academic.

2. Etapa 2 - Descrierea și analiza diagnostic a structurii teritoriului național

Având la bază coordonatele metodologice de elaborare a SDTR definite în cadrul etapei anterioare, a fost inițiat un amplu proces de fundamentare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României. Acest proces complex presupune analiza unor serii de problematice relevante pentru dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035 și se concretizează printr-o serie de studii și analize teritoriale.

Rezultatele demersului de fundamentare sunt integrate într-un raport diagnostic asupra teritoriului național și stau la baza obiectivelor strategice și politicilor teritoriale formulate în cadrul procesului de planificare.

3. Etapa 3 - definirea obiectivelor strategice și politicilor teritoriale

Strategia de dezvoltare teritorială a României evidențiază dimensiunea europeană, regională și urbană a României pe perioada 2014-2035, proiectând caracteristicile teritoriale și aspirațiile comunităților în contextul Strategiei Europa 2020 și al Agendei Teritoriale 2020.

Astfel, SDTR fixează rețerele de susținere a dezvoltării teritoriului național și propune un set de obiective strategice în acord cu:

- nevoile de dezvoltare a teritoriului;
- alte obiective strategice sectoriale cu impact teritorial;
- strategiile de dezvoltare de la nivel european.

4. Etapa 4 - finalizarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României

Articularea informațiilor și a rezultatelor obținute în procesul de planificare într-un document coerent de planificare reprezintă un pas important al prezentului demers instituțional. În acest sens, Strategia de dezvoltare teritorială a României are la bază următoarele perspective:

- perspectiva strategică - oferă un cadru de planificare strategică la nivel național;
- perspectiva integratoare - integrează în plan teritorial politicile sectoriale;
- perspectiva teritorială - oferă un model de dezvoltare a teritoriului național pentru obiectivul de timp 2035.

5. Etapa 5 - stabilirea și dezvoltarea structurilor și mecanismelor instituționale care să asigure implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României

Implementarea SDTR presupune dezvoltarea unor mecanisme instituționale care să asigure un cadru integrat de monitorizare a politicilor sectoriale cu impact teritorial la diferite grade de detaliere teritorială.

Perspectiva de dezvoltare a teritoriului național are la bază consolidarea poziției strategice a României în raport cu principalele axe de dezvoltare continentale și globale. Acest lucru se va realiza prin valorificarea avantajelor naturale ale teritoriului național și prin proiectarea unei structuri funcționale a teritoriului capabilă să susțină o creștere economică durabilă.

SDTR propune: susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național, sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională, asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari, susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general, întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

În ceea ce privesc măsurile și acțiunile cu aplicabilitate și corelare a SDTR 2035 cu PMUD Darabani, acestea au fost sintetizate sub formă tabelară.

Denumire măsuri/acțiuni	Acțiuni cu aplicabilitate/corelare cu PMUD
Asigurarea unei mobilități urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane.	Reabilitarea și modernizarea străzilor orășenești, cu precădere în orașele cu un grad de modernizare a tramei stradale mai mic de 50%: Ștefănești, Flămânzi, Darabani , Săveni.
Protejarea orașelor împotriva vulnerabilităților naturale și diminuarea riscurilor generate de schimbările climatice.	Reabilitarea și modernizarea zonelor pietonale și de promenadă în toate orașele din România.
	Reabilitarea, modernizarea și dotarea spațiilor verzi și de agrement din mediul urban, cu precădere de la nivelul orașelor cu mai puțin de 30 mp/locuitor: Darabani , Dorohoi, Bucecea.

Tabelul nr. 1 Acțiuni la nivel de SDTR 2035 cu aplicabilitate la PMUD Darabani

PATN - Planul de Amenajarea Teritoriului Național

Conform Legii 350/2001 cu modificările și completările ulterioare, Planul de amenajare a teritoriului național - PATN este o documentație cu caracter director și constituie o sinteză a programelor strategice sectoriale pe un orizont de timp mediu și lung pentru tot teritoriul național. PATN-ul este conceput din secțiuni specializate iar prevederile acestei documentații și ale secțiunilor sale devin obligatorii pentru celelalte planuri de amenajare a teritoriului care le detaliază. Secțiunile Planului de amenajare a teritoriului național sunt: Rețelele de transport, Apa, Zone protejate, Rețeaua de localități, Zone de risc natural, Zonele Turistice, Dezvoltarea rurală, Infrastructura pentru educație. Prin lege se pot aproba și alte secțiuni.

Secțiunile Planului de amenajare a teritoriului național sunt:

- Secțiunea I: Rețelele de transport, aprobată prin Legea nr. 363/21.09.2006 privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea II: Apă, aprobată prin Legea nr. 171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea III: Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea IV: Rețeaua de localități, aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea V: Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea VI: Zonele Turistice, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea VII: Infrastructura pentru educație;
- Secțiunea VIII: Dezvoltarea rurală.

Relevante pentru PMUD Darabani este secțiunea a IV-a Rețeaua de localități.

Denumire măsuri/acțiuni	Acțiuni cu aplicabilitate/corelare cu PMUD
Conform PATN secțiunea a IV-a, Darabani este localitate de rang III clasându-se pe locul 77 în clasamentul orașelor.	Îndeplinirea principalilor indicatori cantitativi și calitativi minimali de definire a localității, inclusiv pentru Orașul Darabani .

Tabelul nr. 2 - Acțiuni la nivel de PATN cu aplicabilitate la PMUD Darabani

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Botoșani - PATJ

Conform Legii Urbanismului - Legea 350/2001 - *Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ)* este o documentație cu caracter director și reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socioeconomică a județului. Planul de amenajare a teritoriului județean se corelează cu Planul de amenajare a teritoriului național, cu Planul de amenajare a teritoriului zonal, cu programele

guvernamentale sectoriale, precum și cu alte programe de dezvoltare.

În prezent, județul Botoșani are un PATJ elaborat din anul 2011. Există o serie de măsuri și acțiuni cu impact direct dar și indirect (complementar) asupra UAT Darabani.

Denumire măsuri/acțiuni	Acțiune cu aplicabilitate/corelare cu PMUD
Reabilitarea și modernizarea parcurilor din municipii și orașe	Crearea unor noi parcuri de cartier (Darabani, Flămânzi, Săveni, Ștefănești) cu scopul de a pregăti și amenajarea unor noi spații verzi în mediul urban.
Dezvoltarea de zone de agrement în vecinătatea centrelor urbane	Valorificarea patrimoniului natural și cultural existent se poate realiza prin dezvoltarea de zone de agrement în jurul municipiilor și al unor orașe care au în apropiere lacuri sau păduri care permit amenajări pentru turism de week-end sau de recreere (Ștefănești - Manoleasa, Flămânzi - Sulița, Săveni - Știubieni, Darabani - Mileanca etc.).

Tabelul nr. 3 Acțiuni la nivel de PATJ cu aplicabilitate la PMUD Darabani

Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Darabani pentru perioada 2021-2027

Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Darabani pentru perioada 2021-2027 este un document care clarifică pe termen mediu și lung care sunt direcțiile și domeniile spre care se orientează efortul de dezvoltare al comunității. Strategiile de dezvoltare fac posibilă abordarea pro activă, realizată într-un mod inovativ, a proceselor de dezvoltare teritorială.

Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Darabani pentru perioada 2021-2027 a fost aprobată prin Hotărârea nr. 46/13.05.2022.

În ceea ce privește măsurile și acțiunile cu aplicabilitate și corelate cu Strategia de Dezvoltare Durabilă cu PMUD Darabani, sintetizăm următoarele:

Denumire măsuri/acțiuni	Acțiune cu aplicabilitate/corelare cu PMUD
Energie curată și la prețuri accesibile.	Creșterea ponderii surselor de energie regenerabilă și a combustibililor cu conținut scăzut de carbon în sectorul transporturilor (autovehicule electrice), inclusiv combustibili alternativi.
Digitizare pentru creșterea siguranței și îmbunătățirii serviciilor de mobilitate și transport.	Dezvoltarea de instrumente de digitizare pentru îmbunătățirea siguranței și securității pentru toate modurile de transport și punerea în aplicare a strategiei adoptată privind siguranță traficului.

Tabelul nr. 4 Acțiuni la nivelul Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Darabani cu aplicabilitate la PMUD Darabani

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Darabani 2021-2027 *Revizia 3*

Beneficiar : orașul Darabani, județul Botoșani

Proiectant general : SC Pencraft SRL

Proiectant de specialitate : SC Geoartis SRL

FOAIE DE CAPĂT

Denumirea lucrării și
scopul acesteia: „Planul de Mobilitate Urbana Durabila
al orasului Darabani 2021-2027"

Beneficiar: Oras Darabani, Județul Botosani

Proiect nr. : 02/2022

Proiectant general: S.C. PENCRAFT S.R.L.

Proiectant de
specialitate: S.C. GEOARTIS S.R.L.

Anul și luna întocmirii : Martie 2023

Faza : P.M.U.D.

Conținut: PIESE SCRISE si DESENATE

INFORMAȚII DESPRE LIVRABIL

Revizia	Livrabil	Data
1	Versiune preliminară pentru comentariile Clientului	12.2022
2	Versiune preliminară	03.2023
3	Versiune finală	06.2023

COLECTIV DE ELABORARE

Adrian Covăsnianu	Manager de proiect Doctor Geograf, specialist dezvoltare durabilă	
Paul Țurcanu	Sef proiect Inginer proiectant infrastructura	
Mariuț Silviu	Inginer proiectant infrastructura	
Vasile Zlotea	Inginer proiectant infrastructura	
Ciulei Claudia	Inginer peisagist	

Cuprins – piese scrise:

1. Introducere	6
1.1. Scopul și rolul documentației	6
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	10
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	14
1.3.1. Documente la nivel european	14
1.3.2. Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030	14
1.3.3. Planul Național de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030	15
1.3.4. Strategia Națională de Dezvoltare Urbană Integrată pentru Orașe Reziliente, verzi, incluzive și competitive 2022-2035 (Politica Urbană a României)	15
1.3.5. MasterPlanul General de Transporturi a României (MPGT).....	16
1.3.6. Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021 -2030	17
1.3.7. Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Județului Botoșani	17
1.3.8. Strategia de dezvoltare durabilă a județului Botoșani pentru perioada 2021-2027	18
1.3.9. Programul Regional NE 2021-2027	18
1.3.10. PROGRAMUL OPERATIONAL TRANSPORT (POT) 2021-2027	19
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor:	19
2. Analiza situației existente	22
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice	22
2.2. Rețeaua stradală	35
2.3. Transport public	42
2.4. Transport de marfă	43
2.5. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări pietonale, deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă);	44
2.6. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare);	45
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);	45
3. Modelul de transport	46
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului;	46
3.2. Colectarea de date;	46
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport;	46
3.4. Cererea de transport;	47
3.5. Calibrarea și validarea datelor;	51
3.6. Prognoze;	51
4. Evaluarea impactului actual al mobilității	55
4.1. Eficiență economică;	55
4.2. Impactul asupra mediului;	56
4.3. Accesibilitate;	57
4.4. Siguranță;	61
4.5. Calitatea vieții.	62
5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane	64
5.1 Viziunea prezentată pentru trei nivele teritoriale:.....	65
5.1.1 Viziunea la scara periurbana: devierea traficului de tranzit pe variantele ocolitoare	65
5.1.2 Viziunea la nivel de UAT Darabani:	66
5.1.3 Viziunea la nivel local:	67

5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor:	67
6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane	71
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport;	71
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale;	72
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale;	73
6.3.1 Inițierea transportului public	73
6.3.2 Implementarea unei politici de parcare cu taxarea staționării în zona centrală	74
6.3.3 Pregătirea poliției locale pentru asigurarea disciplinei pe piste de biciclete propuse	74
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:	74
6.4.1 Viziunea la scara periurbana: devierea traficului de tranzit pe variantele ocolitoare	74
6.4.2 Viziunea la nivel de UAT Darabani:	75
6.4.3 Viziunea la nivel local:	76
7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale:	77
7.1. Eficiență economică;	78
7.2. Impactul asupra mediului;	79
7.3. Accesibilitate;	84
7.4. Siguranță;	84
7.5. Calitatea vieții.	85
8. Cadru pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung	87
8.1. Mecanismul de prioritizarea proiectelor	87
9. Monitorizarea Implementării Planului De Mobilitate Urbană (Etapa A III-A)	89
9.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D:	89
9.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea	92
10. Anexe	
10.1 Anexa PLAN INVESTITIONAL	
10.2 Anexa Piese desenate	

Anexa - Piese desenate

01. Localizare geografică a orașului Darabani_format A3
02. Densitatea populație în zona de influență a orașului Darabani_format A3
03. Dinamica populației în perioada 2015-2022 în zona de influență a orașului Darabani_format A3
04. Dinamica spațiului de construit în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A2
05. Distribuția spațială a obiectivelor de interes public și privat în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A2
06. Distribuția spațială a populației școlare în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A3
07. Distribuția spațială a accidentelor rutiere în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A3
08. Distribuția spațială a agenților economici în unitatea administrativ teritorială Darabani_format A2
09. Accesibilitate_auto_Darabani
10. Accesibilitate_pietoni_Darabani
11. Accesibilitate_velo_Darabani
12. Dezvoltarea mobilitatii de Arie Urbana Functionala Darabani - propuneri Variante Ocolitoare_format A3
13. Propuneri de trasee piste pentru biciclete UAT Darabani_format A3
14. Propuneri de transport public in UAT Darabani_format A3
15. Localizarea proiectelor PMUD si clasificarea lor in functie de scenarii_format A3

1. Introducere

1.1. Scopul și rolul documentației

O componenta cheie în politicile zonelor urbane o constituie promovarea dezvoltării urbane, prin intermediul dezvoltării transportului sustenabil. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) va contura strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități în vederea unui transport durabil, care să susțină creșterea economică durabilă din punct de vedere social și al protecției mediului.

Conform documentelor europene, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă constituie un document strategic și un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice, care are la bază un model de transport dezvoltat cu ajutorul unui software de modelare a traficului, având ca scop rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și firmelor din oraș și din zonele învecinate, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

În vederea finanțării proiectelor de transport urban, este necesară elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), urmare a abordării integrate, susținută de către Comisia Europeană.

Conform legislației naționale (Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în iunie 2013¹ și martie 2016²), Planul de mobilitate urbană reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială urbană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

În esență, PMUD urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

1. **Accesibilitatea - Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii- cheie.** Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);
2. **Siguranța și securitatea - Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;**
3. **Mediul - Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic.** Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;
4. **Eficiența economică - Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;**
5. **Calitatea mediului urban - Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.**

Unitatea administrativ teritorială reprezentată de orașul Darabani a comandat realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, care să identifice măsuri de îmbunătățire a desfășurării circulației de vehicule și pietoni pe rețeaua stradală urbană, în concordanță cu obiectivele Programului Operațional Regional 2021-2027, ale altor programe operaționale dar și în conformitate cu obiectivele strategice la nivel european cu privire la mobilitatea urbană a pasagerilor și mărfurilor.

¹ Legea nr. 190 din 26 iunie 2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul

² Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism în vigoare de la 17 martie 2016

Scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor.

În prezent, sub aspectul mobilității, majoritatea aglomerațiilor urbane prezintă aceleași tendințe:

- extinderea orașelor, cu periferii cu densitate mică a populației și cu consecințe în consumuri mai mari de energie pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate;
- creșterea indicelui de motorizare al familiilor (în special, în țările cu dinamică economică accentuată);
- congestia traficului, ca o consecință directă a creșterii motorizării și a lungimii deplasărilor;
- Evoluția și diversificarea stilului de viață prin adăugarea la deplasările alternante zilnice (reședință - loc de interes), a deplasărilor de la sfârșitul săptămânii sau din timpul nopții care pot cauza congestii ale traficului și în afara orelor de vârf tradiționale.

Ca răspuns la aceste tendințe, care prin resursele energetice consumate și efectele externe negative locale și globale contravin exigențelor actuale ale mobilității durabile, cercetările privind identificarea și punerea în aplicare a soluțiilor pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate în concordanță cu cerințele dezvoltării durabile au căpătat un interes tot mai accentuat.

Două axe de cercetare, întrucâtva corelate, se desprind ca prioritare:

- ameliorarea eficacității și atractivității sistemelor de transport public urban și periurban cu scopul de a le spori atractivitatea,
- orientarea utilizatorilor către practici de mobilitate alternative.

Prima axă de cercetare presupune investigații care să identifice variatele nevoi de mobilitate pe care viața orașului le relevă și să analizeze modurile în care acestea pot fi satisfăcute cu consum redus de resurse și efecte externe negative minime. În acest demers se remarcă rolul esențial al interacțiunii dintre urbanism și mobilitate, atât sub aspectul nevoii de mobilitate, cât și sub cel al modului de satisfacere.

Nevoia de mobilitate satisfăcută, „ex-post”, după confruntarea cu oferta, așa cum este oglindită de statistici (lungimea și frecvența deplasărilor /călătoriilor totale și aferente unui mod de deplasare) este rezultatul conjugat al configurației rețelei de străzi, al serviciilor asigurate de acestea și al comportamentului populației. Mobilitatea socială satisfăcută de sistemul de transport poartă amprenta spațiului natural (al condițiilor geografice), a spațiului topologic și economic, a acțiunilor omului orientate către conservarea sau modificarea caracteristicilor - spațiul politic (antropic), dar și mai pregnant amprenta comportamentelor populației. Acestea din urmă, „rebele” la toate încercările de modelare sunt consecințe ale tradițiilor, ale educației, ale modului de viață, ale sistemului de activități, adică extrem de particulare. Cercetarea trebuie să identifice soluții pentru orientarea comportamentului locuitorilor spre acele alternative de satisfacere a nevoilor de mobilitate spațială, cotidiană cu precădere, care sunt menite să contribuie la calitatea vieții în orașe. Pentru segmentul deplasărilor motorizate, este esențial ca prin creșterea atractivității transportului public să se diminueze ponderea deplasărilor motorizate individuale, consumatoare de spațiu, resurse, generatoare de congestie și responsabile pentru degradarea calității vieții din orașe.

A doua axă de cercetare presupune investigații care să pornească de la recunoscuta conexiune dintre nevoia și oferta de mobilitate pe care urbanismul își pune pregnant amprenta. În acest sens, este unanim recunoscut că dacă până în anii 1960-1970, preocuparea dominantă constă în adaptarea orașului la automobil, de atunci, treptat, a devenit tot mai clar că soluțiile pentru asigurarea calității vieții în orașe sunt mai complexe. Studiul interacțiunii dintre urbanism și mobilitate a devenit esențial.

Este acum tot mai relevantă afirmația potrivit căreia promovarea deplasărilor nemotorizate este fundamental condiționată de dimensiunea, forma și structura urbană. Studiul acestora și al corelațiilor cu nevoile de mobilitate și cu ofertele de satisfacere a acestora, îndeosebi prin orientarea către deplasările nemotorizate (mers pe jos și cu bicicleta, în special) trebuie să îi fie dedicate preocupări conjugate ale

urbaniștilor, geografilor, sociologilor, economiștilor și inginerilor.

Simplificând, a găsi soluții pe orizonturi de timp apropiate sau îndepărtate pentru satisfacerea nevoii de mobilitate a populației și de deplasare a mărfurilor în spațiile urbane echivalează cu racordarea la cerințele dezvoltării durabile, adică la interesele și responsabilităților contemporanilor și ale generațiilor viitoare.

Comisia Europeană definește Planul de Mobilitate Urbană Durabilă ca o strategie pe termen lung pentru dezvoltarea viitoare a zonei urbane respective și, în acest context, pentru dezvoltarea viitoare a infrastructurii și serviciilor de mobilitate și transport.

Un plan de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabil către zonele urbane respective.

Un plan de mobilitate urbană durabilă ar trebui să ofere oportunități echitabile precum și cadrul strategic care să permită o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport relevante, încurajând totodată trecerea către moduri mai durabile.

Planul trebuie să includă un set integrat de măsuri tehnice, de infrastructură, de politică și nelegislative menite a îmbunătăți performanța și eficacitatea din punctul de vedere al costurilor în ceea ce privește scopul și obiectivele specifice declarate.

Metodologia de realizarea a planurilor de mobilitate urbană sustenabilă a fost definită de către Comisia Europeană în documentul *“Orientări - Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă”*. Conform acestui document un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții.

În martie 2011, Comisia Europeană a emis *Cartea Albă a Transporturilor “Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”* (COM(2011) 0144 final). Cartea Albă a Transporturilor propune spre examinare posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE. De asemenea, sugerează explorarea unei legături între dezvoltarea regională, fondurile de coeziune, orașe și regiuni care au prezentat un certificat de Audit al Performanței și Durabilității Mobilității Urbane.

Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, asumate a fi (fost) implementate până în 2020, care au estimat că vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile asumate prevedeau reducerea dependenței Uniunii Europene de importurile de petrol și pentru a reduce emisiile de carbon în transport cu 60% până în 2050. Astfel, țintele principale de atins până în 2050 includ, printre altele:

- reducerea progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional în orașe;
- utilizarea în pondere de 40% a combustibililor de tip durabil, cu emisii reduse de carbon în domeniul aviației; reducerea cu cel puțin 40% a emisiilor de carbon în transporturi;
- transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanță medie realizate pe căi rutiere.

Toate acestea deziderate vor trebuie să contribuie la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

În context urban, Cartea Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarifyare, servicii eficiente de transport public și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbană.

Sub titlul de “mobilitate urbană integrată”, Cartea Albă stabilește următorul obiectiv:

Stabilirea unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar la nivel european, pentru pregătirea Auditurilor pentru mobilitate urbană, precum și a planurilor de mobilitate urbană, înființarea unui Grafic European de Performanță a Mobilității Urbane, bazat pe obiective comune. Examinarea posibilității unei abordări

obligatorii pentru orașele de o anumită mărime, în conformitate cu standardele naționale bazate pe orientările UE. Obiectivul recunoaște influența transportului urban în asigurarea sustenabilității transportului la nivel național, iar acest lucru asigură o legătură puternică între Carta Albă a Transporturilor și pregătirea planurilor de mobilitate urbană.

Ghidurile pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă au fost publicate în ianuarie 2014 de către Comisia Europeană. Acestea au rolul de a oferi sprijin și îndrumare pentru transportul urban părți interesate în dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă.

Orientările definesc un plan de mobilitate urbană durabilă ca un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din orașele și împrejurimile lor, pentru o mai bună calitate a vieții. Acestea subliniază că un PMUD se bazează pe practici de planificare existente, luând în considerare principii precum integrare, participare și evaluare.

Orientările sugerează că PMUD ar trebui să ia în considerare următoarele obiective principale:

- asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;
- îmbunătățirea siguranței și securității;
- reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

Pornind de la practicile și cadrele de reglementare existente, caracteristicile de bază ale unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- viziune pe termen lung și un plan de implementare clar;
- abordare participativă;
- Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;
- Integrarea pe orizontală și verticală;
- Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
- Monitorizare, revizuire și raportare periodică;
- Luarea în considerare a costurilor externe pentru toate modurile de transport.

Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă toate modurile și formele de transport în întreaga aglomerație urbană, atât în plan public cât și privat, atât privind transportul de pasageri, cât și cel de bunuri, transport motorizat și nemotorizat, deplasarea și parcare.

Planul de mobilitate urbană durabilă va trata următoarele subiecte:

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

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 să reducă distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.

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.

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 zona urbană respectivă.

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.

Logistica urbană: planul de mobilitate urbană durabilă va prezenta măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă în orașe, vizând totodată reducerea externalităților conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.

Gestionarea mobilității: planul de mobilitate urbană durabilă va include măsuri de facilitare a unei tranziții către sisteme de mobilitate mai durabile. Ar trebui implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alți factori relevanți.³

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

La elaborarea P.M.U.D. UAT Darabani s-a urmărit corelarea cu documentațiile de planificare teritorială de la nivel național, județean și local.

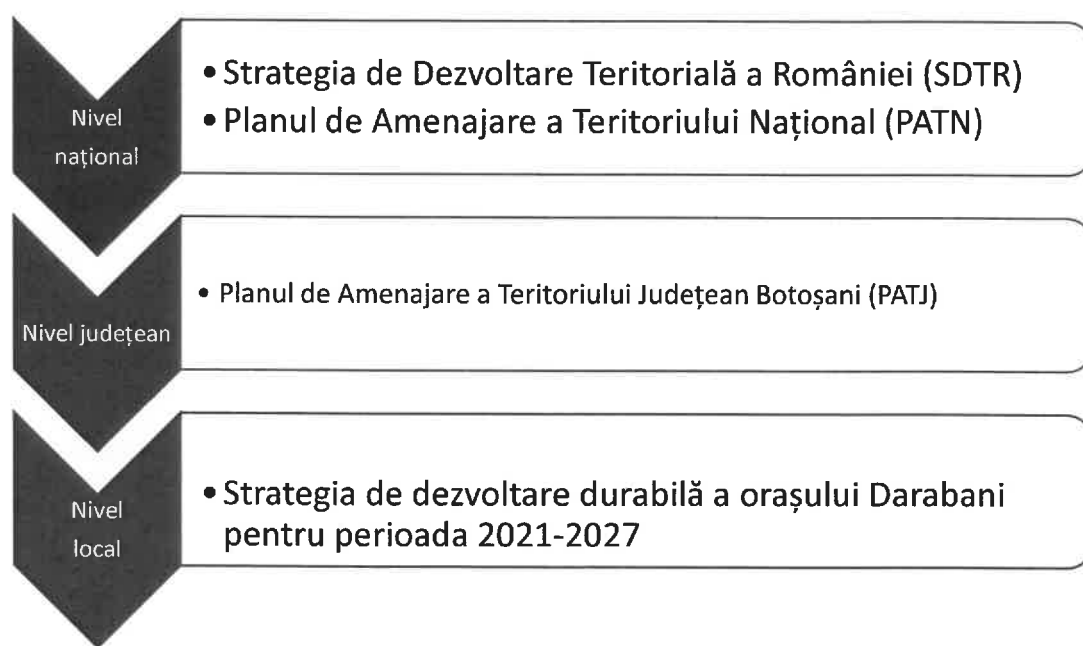


Figura nr. 1 Documentațiile de planificare teritorială și de urbanism și corelarea între acestea

STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI (SDTR) - România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni este un instrument de planificare a dezvoltării teritoriului național pentru orizontul de timp 2035 și stabilește cadrul strategic de dezvoltare a teritoriului național. La momentul redactării PMUD Darabani (2022-2023), SDTR 2035 era aprobată ca proiect de lege⁴ de Guvernul României în 05.10.2016 însă a fost clasată în conformitate cu prevederile Hotărârii Biroului Permanent al Senatului din data de 27 decembrie 2016, în baza art. 63 alin. (5) din Constituția României.

Strategia cuprinde 5 (cinci) obiective generale, 18 obiective specifice și 10 (zece) linii directoare de

³ Adaptare și preluare din P.M.U.D. Turda

⁴ <https://www.mdplp.ro/pages/sdtr>, accesat la data de 02.03.2023

planificare și stabilește o serie de acțiuni concrete, măsuri teritoriale la nivel național, măsuri teritoriale integrate la nivel zonal și un plan de acțiuni prioritare pe *termen scurt* (trei ani), *mediu* (șapte ani) și *lung* (peste zece ani).

Acțiunea guvernamentală de elaborare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României are la bază un proces de planificare strategică care înglobează 5 etape principale:

1. Etapa 1 - stabilirea elementelor suport pentru sprijinirea procesului de elaborare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României

Această primă etapă are drept scop definirea unui model cadru de planificare și a necesarului de studii, date și informații care contribuie la fundamentarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României, precum și stabilirea structurilor instituționale de lucru care sprijină acest proces complex de planificare.

Astfel, în acord cu scopul stabilit, a fost înființat un grup de lucru interinstituțional alcătuit din membri desemnați ai unor instituții publice centrale, organisme asociative ale autorităților locale, reprezentanți ai mediului profesional și ai mediului academic.

2. Etapa 2 - Descrierea și analiza diagnostic a structurii teritoriului național

Având la bază coordonatele metodologice de elaborare a SDTR definite în cadrul etapei anterioare, a fost inițiat un amplu proces de fundamentare a Strategiei de dezvoltare teritorială a României. Acest proces complex presupune analiza unor serii de problematice relevante pentru dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035 și se concretizează printr-o serie de studii și analize teritoriale.

Rezultatele demersului de fundamentare sunt integrate într-un raport diagnostic asupra teritoriului național și stau la baza obiectivelor strategice și politicilor teritoriale formulate în cadrul procesului de planificare.

3. Etapa 3 - definirea obiectivelor strategice și politicilor teritoriale

Strategia de dezvoltare teritorială a României evidențiază dimensiunea europeană, regională și urbană a României pe perioada 2014-2035, proiectând caracteristicile teritoriale și aspirațiile comunităților în contextul Strategiei Europa 2020 și al Agendei Teritoriale 2020.

Astfel, SDTR fixează reperele de susținere a dezvoltării teritoriului național și propune un set de obiective strategice în acord cu:

- nevoile de dezvoltare a teritoriului;
- alte obiective strategice sectoriale cu impact teritorial;
- strategiile de dezvoltare de la nivel european.

4. Etapa 4 - finalizarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României

Articularea informațiilor și a rezultatelor obținute în procesul de planificare într-un document coerent de planificare reprezintă un pas important al prezentului demers instituțional. În acest sens, Strategia de dezvoltare teritorială a României are la bază următoarele perspective:

- perspectiva strategică - oferă un cadru de planificare strategică la nivel național;
- perspectiva integratoare - integrează în plan teritorial politicile sectoriale;
- perspectiva teritorială - oferă un model de dezvoltare a teritoriului național pentru obiectivul de timp 2035.

5. Etapa 5 - stabilirea și dezvoltarea structurilor și mecanismelor instituționale care să asigure implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României

Implementarea SDTR presupune dezvoltarea unor mecanisme instituționale care să asigure un cadru integrat de monitorizare a politicilor sectoriale cu impact teritorial la diferite grade de detaliere teritorială.

Perspectiva de dezvoltare a teritoriului național are la bază consolidarea poziției strategice a României în raport cu principalele axe de dezvoltare continentale și globale. Acest lucru se va realiza prin valorificarea avantajelor naturale ale teritoriului național și prin proiectarea unei structuri funcționale a teritoriului capabilă să susțină o creștere economică durabilă.

SDTR propune: susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național, sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională, asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari, susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general, întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

În ceea ce privesc măsurile și acțiunile cu aplicabilitate și corelare a SDTR 2035 cu PMUD Darabani, acestea au fost sintetizate sub formă tabelară.

Denumire măsuri/acțiuni	Acțiune cu aplicabilitate/corelare cu PMUD
Asigurarea unei mobilități urbane crescute prin crearea unor sisteme integrate de transport care să gestioneze în mod eficient fluxurile de persoane.	Reabilitarea și modernizarea străzilor orășenești, cu precădere în orașele cu un grad de modernizare a tramei stradale mai mic de 50%: Ștefănești, Flămânzi, Darabani , Săveni.
	Reabilitarea și modernizarea zonelor pietonale și de promenadă în toate orașele din România.
Protejarea orașelor împotriva vulnerabilităților naturale și diminuarea riscurilor generate de schimbările climatice.	Reabilitarea, modernizarea și dotarea spațiilor verzi și de agrement din mediul urban, cu precădere de la nivelul orașelor cu mai puțin de 30 mp/locuitor: Darabani , Dorohoi, Bucecea.

Tabelul nr. 1 Acțiuni la nivel de SDTR 2035 cu aplicabilitate la PMUD Darabani

PATN - Planul de Amenajarea Teritoriului Național

Conform Legii 350/2001 cu modificările și completările ulterioare, Planul de amenajare a teritoriului național - PATN este o documentație cu caracter director și constituie o sinteză a programelor strategice sectoriale pe un orizont de timp mediu și lung pentru tot teritoriul național. PATN-ul este conceput din secțiuni specializate iar prevederile acestei documentații și ale secțiunilor sale devin obligatorii pentru celelalte planuri de amenajare a teritoriului care le detaliază. Secțiunile Planului de amenajare a teritoriului național sunt: Rețelele de transport, Apa, Zone protejate, Rețeaua de localități, Zone de risc natural, Zonele Turistice, Dezvoltarea rurală, Infrastructura pentru educație. Prin lege se pot aproba și alte secțiuni.

Secțiunile Planului de amenajare a teritoriului național sunt:

- Secțiunea I: Rețelele de transport, aprobată prin Legea nr. 363/21.09.2006 privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea II: Apă, aprobată prin Legea nr. 171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea III: Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea IV: Rețeaua de localități, aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea V: Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea VI: Zonele Turistice, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național;
- Secțiunea VII: Infrastructura pentru educație;
- Secțiunea VIII: Dezvoltarea rurală.

Relevante pentru PMUD Darabani este secțiunea a IV-a Rețeaua de localități.

Denumire măsuri/acțiuni	Acțiune cu aplicabilitate/corelare cu PMUD
Conform PATN secțiunea a IV-a, Darabani este localitate de rang III clasându-se pe locul 77 în clasamentul orașelor.	Îndeplinirea principalilor indicatori cantitativi și calitativi minimali de definire a localității, inclusiv pentru Orașul Darabani .

Tabelul nr. 2 - Acțiuni la nivel de PATN cu aplicabilitate la PMUD Darabani

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Botoșani - PATJ

Conform Legii Urbanismului - Legea 350/2001 - *Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ)* este o documentație cu caracter director și reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socioeconomică a județului. Planul de amenajare a teritoriului județean se corelează cu Planul de amenajare a teritoriului național, cu Planul de amenajare a teritoriului zonal, cu programele

guvernamentale sectoriale, precum și cu alte programe de dezvoltare.

În prezent, județul Botoșani are un PATJ elaborat din anul 2011. Există o serie de măsuri și acțiuni cu impact direct dar și indirect (complementar) asupra UAT Darabani.

Denumire măsuri/acțiuni	Acțiune cu aplicabilitate/corelare cu PMUD
Reabilitarea și modernizarea parcurilor din municipii și orașe	Crearea unor noi parcuri de cartier (Darabani, Flămânzi, Săveni, Ștefănești) cu scopul de a pregăti și amenajarea unor noi spații verzi în mediul urban.
Dezvoltarea de zone de agrement în vecinătatea centrelor urbane	Valorificarea patrimoniului natural și cultural existent se poate realiza prin dezvoltarea de zone de agrement în jurul municipiilor și al unor orașe care au în apropiere lacuri sau păduri care permit amenajări pentru turism de week-end sau de recreere (Ștefănești - Manoleasa, Flămânzi - Sulița, Săveni - Știubieni, Darabani - Mileanca etc.).

Tabelul nr. 3 Acțiuni la nivel de PATJ cu aplicabilitate la PMUD Darabani

Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Darabani pentru perioada 2021-2027

Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Darabani pentru perioada 2021-2027 este un document care clarifică pe termen mediu și lung care sunt direcțiile și domeniile spre care se orientează efortul de dezvoltare al comunității. Strategiile de dezvoltare fac posibilă abordarea pro activă, realizată într-un mod inovativ, a proceselor de dezvoltare teritorială.

Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Darabani pentru perioada 2021-2027 a fost aprobată prin Hotărârea nr. 46/13.05.2022.

În ceea ce privește măsurile și acțiunile cu aplicabilitate și corelate cu Strategia de Dezvoltare Durabilă cu PMUD Darabani, sintetizăm următoarele:

Denumire măsuri/acțiuni	Acțiune cu aplicabilitate/corelare cu PMUD
Energie curată și la prețuri accesibile.	Creșterea ponderii surselor de energie regenerabilă și a combustibililor cu conținut scăzut de carbon în sectorul transporturilor (autovehicule electrice), inclusiv combustibili alternativi.
Digitizare pentru creșterea siguranței și îmbunătățirii serviciilor de mobilitate și transport.	Dezvoltarea de instrumente de digitizare pentru îmbunătățirea siguranței și securității pentru toate modurile de transport și punerea în aplicare a strategiei adoptată privind siguranță traficului.

Tabelul nr. 4 Acțiuni la nivelul Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Darabani cu aplicabilitate la PMUD Darabani

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Documente la nivel european

Cartea Verde este un document ce formulează o serie de opțiuni politice privind orașele cu trafic fluid în care este încurajată utilizarea mijloacelor de transport în comun, mersul pe jos sau utilizarea bicicletelor în defavoarea utilizării autoturismelor personale, precum și opțiuni privind implementarea de noi tehnologii pentru protecția mediului, transportul urban inteligent sau transportul urban în condiții de siguranță și Securitate;

- Cartea alba propune 20 de inițiative concrete privind îmbunătățirea transporturilor spre a fi urmate în perioada 2011-2030 ce vizează: eliminarea autovehiculelor cu surse de amănare convențională din transportul urban; transferarea unui procent de 50% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km către alte moduri de transport folosind coridoare de transport de marfă eficiente și ecologice până în 2050; creșterea numărului de autovehicule până în 2030 și organizarea transportului inter modal;

- Pactul Ecologic European reprezintă documentul strategic cu cel mai mare impact asupra politicilor UE ce marchează o schimbare de paradigmă la nivelul Uniunii, cu scopul de a atinge neutralitatea climatică până în anul 2050;

- Strategia UE pentru mobilitate durabilă și inteligentă, publicată în decembrie 2020, identifică o serie de inițiative concrete în 10 domenii-cheie, cum ar fi creșterea numărului vehiculelor cu emisii zero; punerea la dispoziția publicului și a întreprinderilor a unor soluții alternative durabile; sprijinirea digitalizării și automatizării; îmbunătățirea conectivității și accesului, cu scopul de a atinge obiectivul de neutralitate climatică pentru sectorul de transport până în anul 2050.

PMUD-ul Orașului Darabani este corelat cu activitățile și proiectele din cadrul documentelor la nivel European, prin acțiunile ce vor fi întreprinse.

1.3.2. Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

Prin strategie, România își stabilește cadrul național pentru susținerea Agendei 2030 și implementarea setului de 17 ODD pentru a asigura o dezvoltare durabilă. Strategia susține dezvoltarea României pe trei direcții principale, respectiv economică, socială și de mediu, orientată către cetățean, care să se centreze pe inovație, optimism, reziliență și încredere că statul servește nevoile fiecărui cetățean, într-un mod echitabil, eficient și într-un mediu curat, în mod echilibrat și integrat. Documentul propune și înființarea unui cadru instituțional: Comitetul Interdepartamental pentru Dezvoltare Durabilă, condus de Prim-ministru; nuclee pentru dezvoltare durabilă, în fiecare instituție relevantă; Consiliului Consultativ pentru Dezvoltare Durabilă, format din specialiști; sprijinirea formării unei coaliții pentru dezvoltare durabilă din reprezentanții societății civile.

Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030 a fost adoptată prin HG nr. 877/9 noiembrie 2018, publicată în Monitorul Oficial nr. 985/21 noiembrie 2018.

Principalele obiective care se vor avea în vedere pentru domeniu transporturilor susținute de către PMUD Darabani și prezente în cadrul Strategiei Naționale pentru Dezvoltarea Durabilă a României sunt enumerate mai jos:

- Creșterea ponderii surselor de energie regenerabilă și a combustibililor cu conținut scăzut de carbon în sectorul transporturilor (autovehicule electrice), inclusiv combustibili alternativi;
- Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, în special prin extinderea rețelelor de transport public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate;
- Intensificarea eforturilor României pentru a realiza tranziția la o economie „verde”, cu emisii reduse de dioxid de carbon, reziliență la schimbările climatice și pentru integrarea măsurilor de adaptare la schimbările climatice în sectoarele vulnerabile economice, sociale și de mediu, în conformitate cu politicile UE.

PMUD Orașul Darabani este corelat cu activitățile și proiectele din cadrul documentului programatic și strategic Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030, prin acțiunile ce vor fi întreprinse.

1.3.3. Planul Național de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030

Planul Național de Acțiune este un document cheie care ghidează implementarea SNDDR 2030, în acord cu obiectivele Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă și documentele strategice ale Uniunii Europene. Planul susține o abordare integrată și multidimensională a dezvoltării durabile.

Obiectivele Planului Național de Acțiune relevante pentru PMUD Darabani sunt:

- Acces la apă curată și sanitație, energie la prețuri accesibile, **infrastructuri durabile de transport**, orașe și comunități reziliente;
- Protejarea mediului, diminuare și adaptarea la schimbări climatice și dezastre naturale, conservarea biodiversității, conservarea și valorificarea patrimoniului natural și cultural, ca factori suport ai creșterii calității vieții cetățenilor și comunităților.

Aceste obiective și toate obiectivele din Planul Național de Acțiune sunt în concordanță cu Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030.

PMUD-ul Orașului este corelat cu activitățile și proiectele din cadrul documentului programatic și strategic Planul Național de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030, prin acțiunile ce vor fi întreprinse.

1.3.4. Strategia Națională de Dezvoltare Urbană Integrată pentru Orașe Reziliente, verzi, incluzive și competitive 2022-2035 (Politica Urbană a României)

Politica Urbană a României cuprinde și reprezintă o agendă comună a autorităților publice de la nivel central și local destinată îmbunătățirii cadrului de dezvoltare urbană, prin furnizarea unui set de măsuri coerente și prin coordonarea și corelarea domeniilor sectoriale și a diferiților actori.

Politica urbană a României abordează principalele provocări contemporane pentru zonele urbane - impactul și efectele schimbărilor climatice; urbanizarea - extinderea suprafețelor urbane; impactul și efectele evoluției tehnologice; respectiv inegalitățile sociale - marginalizarea și comunitățile aflate în risc de sărăcie.

Obiective prioritare ale Politicii Urbane:

- Obiectivul prioritar 1: Sustenabilitatea spațială;
- Obiectivul prioritar 2: Orașe verzi și reziliente;
- Obiectivul prioritar 3: Orașe competitive;
- Obiectivul prioritar 4: Orașul social;
- Obiectivul prioritar 5: Îmbunătățirea capacității administrative și a cooperării între jurisdicții și sectoare.

Cu aplicabilitate pentru PMUD Darabani, sunt următoarele programe/investiții și intervenții UE 2021-2027:

Programe/investiții	Intervenții UE 2021-2027
Program pentru îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin utilizarea vehiculelor mai puțin poluante în transportul public local de pasageri.	Intervenții prin programe UE, la nivelul infrastructurii de transport urbane curate.
Program de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în transport, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier fără acționare energetică: stații de încărcare pentru vehicule electrice și vehicule electrice hibride conectabile.	
Drumuri de interes local și județean	Intervenții prin programe UE, la nivelul:

Programe/investiții	Intervenții UE 2021-2027
	- Drumurilor regionale și locale de acces; - Altor drumuri (drumuri naționale, regionale și locale).

Tabelul nr. 5 Acțiuni la nivelul Politicii Urbane a României cu aplicabilitate la PMUD Darabani

1.3.5. Masterplanul General de Transporturi a României (MPGT)

Master Planul General de Transport al României este un document strategic care stabilește principalele direcții de dezvoltare a infrastructurii de transport din România în următorii 15 ani, pe toate modurile de transport: rutier, feroviar, naval, aerian și multimodal.

MPTR a fost adoptată prin Hotărârea de Guvern nr. 666/2016 privind aprobarea Master Planul General de Transport al României include principalele proiecte de infrastructură de transport.

Conform Master Planului General de Transport al României, obiectivele strategice pentru dezvoltarea infrastructurii de transport a României sunt:

- **Eficiența economică:** sistemul de transport trebuie să fie eficient în ceea ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia. În mod specific, beneficiile sistemului de transport ar trebui să depășească costurile. Acest obiectiv măsoară beneficiul oferit utilizatorilor și furnizorilor de servicii din sistemul de transport, iar măsurile cantitative ale acestuia sunt: Raportul Beneficiu Cost (RBC), Valoarea Actualizată Netă (VAN) și Rata Internă de Rentabilitate Economică (RIRE).
- **Sustenabilitate:** acest concept include sustenabilitatea financiară, economică și de mediu. Modurile de transport sustenabile (feroviar, transportul public, transportul naval, etc.) care sunt mai eficiente energetic și cu un grad mai scăzut de emisii trebuie dezvoltate în mod prioritar. În cadrul evaluării economice a costurilor operaționale și emisiilor, acestora li se atribuie valori monetare, iar înscrierea sustenabilității ca obiectiv separat respectă atât intențiile Guvernului României și ale Uniunii Europene, cât și preocupările generațiilor viitoare.
- **Siguranță:** investițiile în transporturi ar trebui să conducă la asigurarea unui sistem de transport mai sigur. Astfel, costul economic al accidentelor este transformat în valori monetare în cadrul evaluării economice. În același timp, unul dintre obiectivele principale ale Guvernului și ale UE este reprezentat de către reducerea accidentelor din sectorul transporturilor, astfel încât siguranța va rămâne un obiectiv distinct în cadrul strategiei de transport.
- **Impactul asupra mediului:** sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului. Introducerea și dezvoltarea rețelei de alimentare cu combustibili alternativi reprezintă, de asemenea, un obiectiv strategic al componentei de transport.
- **Dezvoltarea economică:** sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național cât și la nivel regional. Investițiile în transporturi trebuie, de asemenea, să favorizeze dezvoltarea echitabilă față de toate regiunile și față de toți locuitorii României.
- **Dubla utilizare a infrastructurii de transport:** construcția sau dezvoltarea infrastructurii de transport trebuie să faciliteze în mod continuu, indiferent de condițiile meteorologice, asigurarea serviciilor de transport atât pentru pasageri și mărfuri, cât și pentru mobilitatea militară și transportul echipamentelor aferente acesteia.
- **Finanțarea:** există un deficit substanțial de finanțare a transporturilor în România. La nivelul proiectelor, disponibilitatea fondurilor europene prin intermediul instrumentelor structurale (Fondul de Coeziune - FC, Fondul European de Dezvoltare Regională - FEDR, Connecting Europe Facility/Mecanismul pentru Interconectarea Europei - CEF, PNRR (Planul Național de Redresare și Reziliență) / RRF (Facilitatea pentru Redresare și Reziliență), împrumuturi prin implicarea IFI-urilor și mecanisme de tip PPP) vor afecta oportunitatea implementării acestora, dar și prioritizarea lor. Programul general de investiții va trebui să se încadreze în limita unor estimări realiste a fondurilor naționale și internaționale disponibile pe perioada planificată.⁵

PMUD-ul Orașului Darabani este corelat cu activitățile și proiectele din cadrul documentului programatic și strategic Master Planul de Transport a României (MPTR), prin acțiunile ce vor fi întreprinse.

⁵ Sursa: Master Planul General de Transport, iulie 2015, vol I, p. 20.

1.3.6. Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021 -2030

Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021 -2030, reprezintă o actualizare a Strategiei de implementare a Master Planului de Transport a României aprobat în 2016. Prin acest Plan investițional nu s-au modificat aspectele importante ale Master Planului, ci s-a vizat o eficientizare a parcursului proiectelor, astfel încât la finalul decadei să se recupereze o mare parte din decalajul de dezvoltare față de celelalte state membre al Uniunii Europene. De asemenea, s-a subliniat importanța participării active la modernizarea conectivității europene și introducerea unor noi tehnologii sustenabile.

PMUD-ul Orașului Darabani este corelat cu activitățile și proiectele din cadrul documentului programatic și strategic Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2021 -2030, prin acțiunile ce vor fi întreprinse.

1.3.7. Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Județului Botoșani

Planurile Locale de Acțiune pentru Mediu (PLAM) oferă cadrul de abordare a celor mai importante probleme de mediu reprezentând un plan pe termen lung pentru investițiile și programele de mediu, contribuie la dezvoltarea în ansamblu a comunităților și determină o îmbunătățire a calității mediului. PLAM-urile accentuează, de asemenea, importanța respectării cerințelor economice prezente, ținând cont de necesitatea respectării principiilor de coabitare cu mediul natural. În baza principiilor care vizează dreptul publicului de a avea acces la informația de mediu (conform prevederilor Convenției de la Aarhus), autoritățile locale trebuie să realizeze o participare publică eficientă în procesul de luare a deciziilor de mediu. Convenția de la Aarhus le acordă membrilor publicului (persoane fizice și asociații care le reprezintă) dreptul de a accesa informații despre deciziile luate în probleme de mediu și de a participa la aceste decizii, precum și de a solicita repararea prejudiciului în cazul în care nu sunt respectate aceste drepturi.

PLAM oferă un punct de pornire în dezvoltarea unei comunități durabile și oferă garanția faptului că, respectiva comunitate a abordat și examinat adecvat principalele aspecte de mediu care afectează în mod nefavorabil atât sănătatea umană, cât și sănătatea ecosistemelor.

Planul Local de Acțiune pentru Mediu (PLAM) al județului Botoșani reprezintă strategia pe termen scurt, mediu și lung necesară soluționării problemelor locale de mediu, prin abordarea principiilor dezvoltării durabile în concordanță cu planurile, strategiile și alte documente legislative specifice existente la nivel local, regional și național.

Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Județului Botoșani a fost elaborat pentru prima dată în perioada 2004-2005 și a fost adoptat prin Hotărârea CJ Botoșani nr. 19/22.02.2006. Implementarea PLAM a început în anul 2006. În anul 2009, datorită analizei stadiului de implementare a acțiunilor din PLAM, evaluării problemelor de mediu identificate și a evoluției calității mediului, s-a impus revizuirea sa în scopul punerii lui în concordanță cu situația actuală de atunci. Astfel, în anul 2014, a fost aprobat prin Ordinul Prefecturii județului Botoșani nr. 39/12.03.2014, Planului Local de Acțiune pentru Mediu al județului Botoșani, ediția revizuită 2013.

În cadrul planului, se găsesc o serie de probleme și planuri de acțiune pentru soluționarea problemelor de mediu. Cu privire la relaționarea cu PMUD *Darabani*, enumerăm următoarele:

PROBLEMA DE MEDIU SPECIFICĂ: PM 04 - 01 Poluarea aerului datorită traficului rutier; OBIECTIV GENERAL: Protecția sănătății umane prin reducerea emisiilor de poluanți din trafic; OBIECTIV SPECIFIC: Reducerea impactului emisiilor de poluanți asupra calității factorilor de mediu și sănătății populației.		
Ținta	Indicator(i)	Acțiune
Reducerea nivelului de poluare a aerului asociată traficului auto.	nr. km drumuri	Reabilitarea infrastructurii stradale din municipii și orașe.
	Nr acțiuni	Acțiuni de conștientizare a populației privind promovarea transportului durabil.

	Concentrațiile de PM10 măsurate în stația de monitorizare BT 1 Nr depășiri VL zilnice.	Întreținerea corespunzătoare a tramei stradale.
PROBLEMA DE MEDIU SPECIFICĂ: PM 06 - 03 Starea necorespunzătoare a infrastructurii rutiere din mediul urban și rural ; OBIECTIV GENERAL: Asigurarea unui transport durabil și în siguranță în conformitate cu cerințele europene; OBIECTIV SPECIFIC: Modernizarea drumurilor naționale, județene și comunale.		
Asigurarea confortului în traficul din mediul urban/rural prin modernizarea/ refacerea drumurilor.	-	Efectuarea de lucrări de întreținere și reparații a drumurilor publice.

Tabelul nr. 6 Probleme de mediu identificate în PLAM Botoșani 2013 în corelație cu PMUD Darabani

1.3.8. Strategia de dezvoltare durabilă a județului Botoșani pentru perioada 2021-2027

Strategia de dezvoltare durabilă a județului Botoșani pentru perioada 2021-2027 a fost aprobată prin Hotărâre nr. 150/19.07.2021 și cu cuprinde informații legate de prezentarea generală a județului Botoșani, priorități de dezvoltare pe obiective/domenii de acțiune, infrastructură de susținere a activităților economico-sociale, portofoliul de proiecte al județului Botoșani 2021-2027, evaluarea și monitorizarea strategiei și corespondența strategiei județene cu politicile și reglementările europene naționale și regionale.

Priorități de dezvoltare pe obiective și direcții de acțiune din strategia de dezvoltare socio-economică a județului Botoșani pentru perioada 2021-2027 care sunt susținute de PMUD Darabani sunt:

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport;
- Extinderea și modernizarea traseelor pentru deplasări nemotorizate;
- Modernizarea și dezvoltarea transportului public și utilizarea mijloacelor de transport cu emisii minime de poluanți și/sau electrice.

Acțiunile propuse pentru creșterea mobilității în zona de studiu a PMUD includ dezvoltarea transportului public durabil la nivelul orașului, creșterea eficienței transportului rutier și public, creșterea calității infrastructurii rutiere prin reabilitarea mai multor străzi, a spațiilor pietonale și a traseelor pentru biciclete.

Cu aplicabilitate pentru PMUD Darabani este capitolul 6. Portofoliul de proiecte al județului Botoșani 2021-2027 cu următoarele proiecte/planuri de acțiune:

- Modernizare DJ 298A, Darabani - DJ 293, km 0+250 - 10+000”;
- Măsurile integrate de investiții pentru o dezvoltare durabilă a mobilității urbane în cadrul orașului Darabani;
- Reconvertirea funcțională a spațiului urban din zona centrală a orașului Darabani;
- Reabilitarea și modernizarea străzilor afectate de pagubele produse în urma calamităților, oraș Darabani, Județul Botoșani;
- Modernizarea străzilor de interes local, orașul Darabani, Județul Botoșani;
- Modernizare infrastructură rutieră în Orașul Darabani, Județul Botoșani, Lot 1;
- Modernizare infrastructura rutieră în Orașul Darabani, Județul Botoșani, Lot 2;
- Construcția variantei de ocolire a orașului Darabani.

PMUD va lua în calcul majoritatea propunerilor din Strategia de dezvoltare durabilă a județului Botoșani, pentru perioada 2021-2027 în condițiile în care acestea răspund unor probleme privind mobilitatea actuală.

1.3.9 Programul Regional NE 2021-2027

Programul regional (PR NORD EST) are drept obiectiv promovarea creșterii inteligente durabile și favorabile incluziunii, antrenând îmbunătățirea condițiilor de viață și de muncă în această zonă.

Programul urmărește să vină cu soluții la principalele provocări cu care se confruntă regiunea în materie de dezvoltare, și anume: competitivitatea regională, dezvoltarea urbană durabilă, economia cu emisii reduse de carbon și infrastructura economică și socială la nivel regional și local. Totodată, s-a asigurat corelarea cu politica de coeziune a UE pentru perioada 2021- 2027, fiind luate în considerare obiectivele formulate pentru a sprijini crearea de locuri de muncă, competitivitatea afacerilor, creșterea economică, dezvoltarea durabilă și îmbunătățirea calității vieții cetățenilor.

Prin obiectivul strategic 2.8. *Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon (FEDR)*, din Programul Regional NE 2021-2027, sunt susținute acele proiecte care au ca bază implementarea mobilității urbane durabile prin crearea, dezvoltarea de moduri alternative de transport nepoluat.

De asemenea, se susține modernizarea transportului public, construirea de sisteme inter modale pentru pasageri, achiziționarea de material rulant electric, introducerea de sisteme de e-ticketing, crearea de sisteme de parcuri inteligente, introducerea de sisteme de management al traficului, utilizarea de moduri alternative de transport (amenajarea de piste pentru bicicliști, centre de închiriere biciclete, parcuri pentru biciclete, extinderea, modernizarea zonelor pietonale) și infrastructura de încărcare electrica.

Prin dezvoltarea infrastructurii de transport, orașului Darabani dorește trecerea la o mobilitate mai sustenabilă, aceasta presupunând punerea utilizatorilor pe primul plan și asigurarea de alternative mai rentabile, mai accesibile, mai sănătoase și mai puțin poluante pentru aceștia.

PMUD-ul Orașului Darabani este corelat cu activitățile și proiectele din cadrul documentului programatic și strategic Programul Regional NE 2021-2027, prin acțiunile ce vor fi întreprinse.

1.3.10. PROGRAMUL OPERATIONAL TRANSPORT (POT) 2021-2027

Viziunea pentru anul 2030 a Programului Operațional Transport (POT) 2021-2027 este de a avea în funcțiune în România o rețea de infrastructura de transport de înaltă calitate care să asigure conectivitatea între România și restul Uniunii Europene, precum și între toate regiunile țării, în siguranță și în armonie cu obiectivele de neutralitate climatică și protecție a mediului.

În ceea ce privesc aspectele de mediu din perspectiva POT 2021-2027, se consideră necesar stabilirea unor măsuri la nivel național cu privire la neutralitatea climatică, cuprinse în Pactul Ecologic European, respectiv în cadrul Strategiei UE pentru Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă, precum și a acțiunilor propuse în cadrul pachetului Fit for 55. În acest sens, menținerea și refacerea infrastructurii verzi va reprezenta o preocupare pentru toate proiectele de infrastructură de transport.

PMUD-ul Orașului Darabani este corelat cu activitățile și proiectele din cadrul documentului programatic și strategic Programul Operațional Transport (POT) 2021-2027, prin acțiunile ce vor fi întreprinse.

1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor:

La nivelul orașului Darabani, conform datelor furnizate de către INS, în anul 2022 populația orașului înregistra 13.001 locuitori. Comparativ cu anii anteriori, cele mai însemnate fluctuații ale populației se evidențiază în anii 2020 (creștere față de anul anterior).

Anul	2018	2019	2020	2021	2022
Număr persoane	12949	13072	13207	13062	13001

Tabelul nr. 7 Evoluția numărului de locuitori ai orașului Darabani

Sursa: Institutul Național de Statistică, baza de date statistice TEMPO ONLINE

Analizând piramida vârstelor populației orașului Darabani, se remarcă faptul că ponderea majoritară este deținută de persoanele active cu vârsta cuprinsă în intervalul 15-59 ani, la nivelul anului 2022, în timp ce populația tânără (persoanele cu vârsta cuprinsă în intervalul 0-14 ani) înregistra o pondere superioară persoanelor vârstnice (cu vârsta de peste 65 de ani).

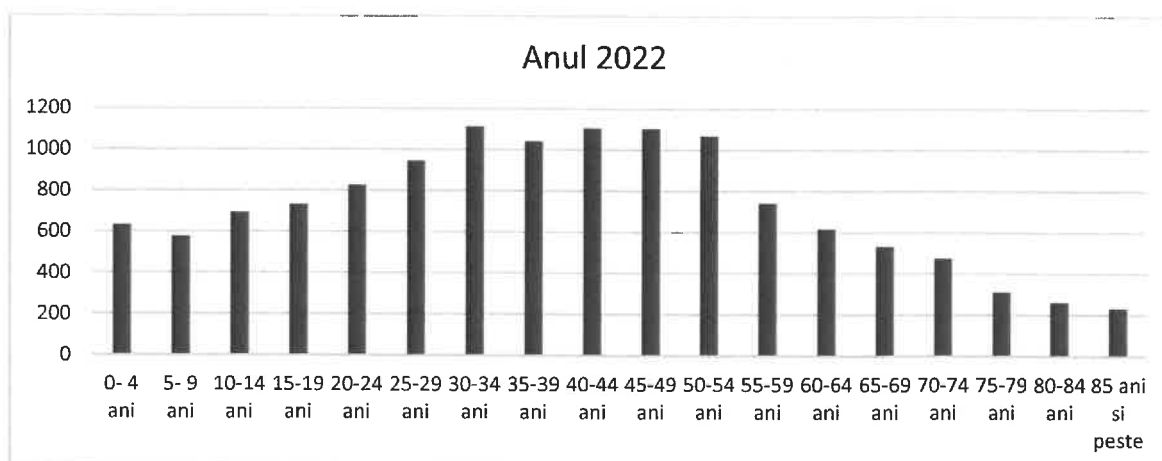


Figura nr. 2 Populația orașului Darabani și structura pe grupe de vârstă la nivelul anului 2022

Sursa: date prelucrate de pe Institutul Național de Statistică, baza de date statistice TEMPO ONLINE

Cu toate acestea, reducerea constantă a populației tinere (persoanele cu vârsta cuprinsă în intervalul 4 - 19 ani) în ultimii 5 ani reprezintă un motiv de îngrijorare, acest trend descendent facilitând apariția fenomenului de îmbătrânire demografică.

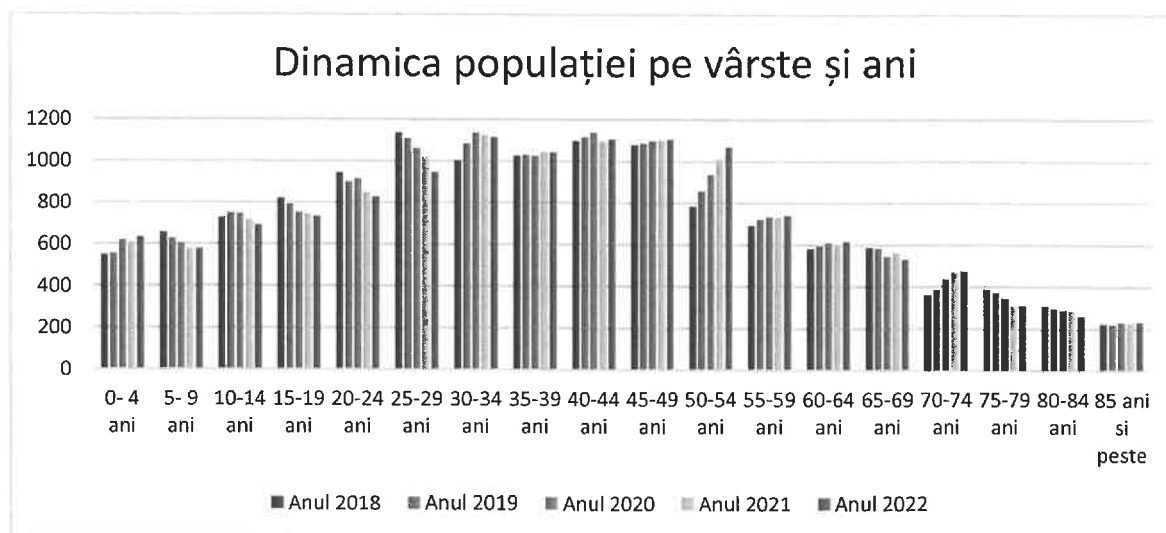


Figura nr. 3 Densitatea populației orașului Darabani și grupe de vârstă la nivelul anilor 2018-2022

Sursa: date prelucrate de pe Institutul Național de Statistică, baza de date statistice TEMPO ONLINE

Structura populației pe sexe

Analizând acest indicator se evidențiază o repartizare echilibrată a populației la data de 01 ianuarie 2022, respectiv 51,92% fiind bărbați, iar 48,08% femei, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică.

	Gen	Anul	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022
1.	Masculin		6701	6784	6859	6775	6750
2.	Feminin		6248	6288	6348	6287	6251

Tabelul nr. 8 Distribuția populației pe sexe a orașului Darabani

Sursa: Institutul Național de Statistică, baza de date statistice TEMPO ONLINE

Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Darabani pentru perioada 2021-2027 a fost aprobată prin Hotărârea nr. 46/13.05.2022.

Pentru monitorizarea anuală, respectiv evaluarea finală a implementării Strategiei de Dezvoltare Durabilă a Orașului Darabani pentru perioada 2021 - 2027, se propune următorul set de indicatori cantitativi de monitorizare raportați la Strategie și relevanți pentru PMUD Darabani.

Indicatori referitori la mediu	Lungime (nr.km) rețea canalizare (nouă/extinsă/modernizată)
	Lungime variantă de ocolire (centură rutieră) construite (km)
	Număr de instituții publice reabilite termic
	Nivel de utilizarea a resurselor energetice regenerabile
	Nr. km rețea de gaz natural

Tabelul nr. 9 Indicatori cantitativi de monitorizare raportați la Strategia de Dezvoltare a Orașului Darabani

Sursa: Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Darabani pentru perioada 2021 - 2027

2. Analiza situației existente

2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

Scopul acestui subcapitol este de a expune principalele caracteristici socio-economice și de a defini relațiile la nivel ariei funcționale urbane Darabani între orașul Darabani și împrejurimi.

Orașul Darabani, cel mai nordic oraș din România, are conform recensământului populației din anul 2011 o populație de 9.893 locuitori (conform Recensământul populației și locuințelor runda 2021- rezultate provizorii populația este de 11.948 locuitori). La nivelul județului Botoșani, orașul Darabani este un important centru urban cu rol de echilibru în zona nord-estică a județului. Fost centru educațional (în Darabani s-a înființat prima școală sătească de stat din Moldova) de-a lungul istoriei recente a beneficiat de importante investiții și obiective publice ce au determinat ca din anul 1968 Darabani să fie declarat oraș până în prezent.

Orașul Darabani este unul dintre cele 7 entități urbane ale județului Botoșani și reprezintă **2,86 %** din populația județului Botoșani și **6,81 %** din populația urbană din județ. Fiind o localitate de rang III nu are definită o zonă metropolitană, însă cu toate acestea, orașul Darabani exercită în teritoriu o anumită influență pe domenii precum economie, social și educațional.

În ceea ce privește suprafața teritorială, Orașul Darabani are un teritoriu administrativ restrâns de circa 100,84 km², ce reprezintă **2,02%** din teritoriul județean.

Amplasat în nordul județului Botoșani, orașul Darabani este tranzitat pe o direcție generală Est-Vest de drumul național secundar D.N. 29A. Celelalte localități aparținătoare (Bajura, Eșanca și Lișmănița) sunt deservite de drumurile județene D.J. 298A, D.J. 291D și drumul comunal D.C. 1C. Unitatea administrativ teritorială Darabani nu are căi de comunicație feroviară, cea mai apropiată gară fiind stația feroviară Dorohoi aflată la 37 km depărtare.



Figura nr. 4 Localizarea geografică a orașului Darabani

1) Aspecte socio-economice

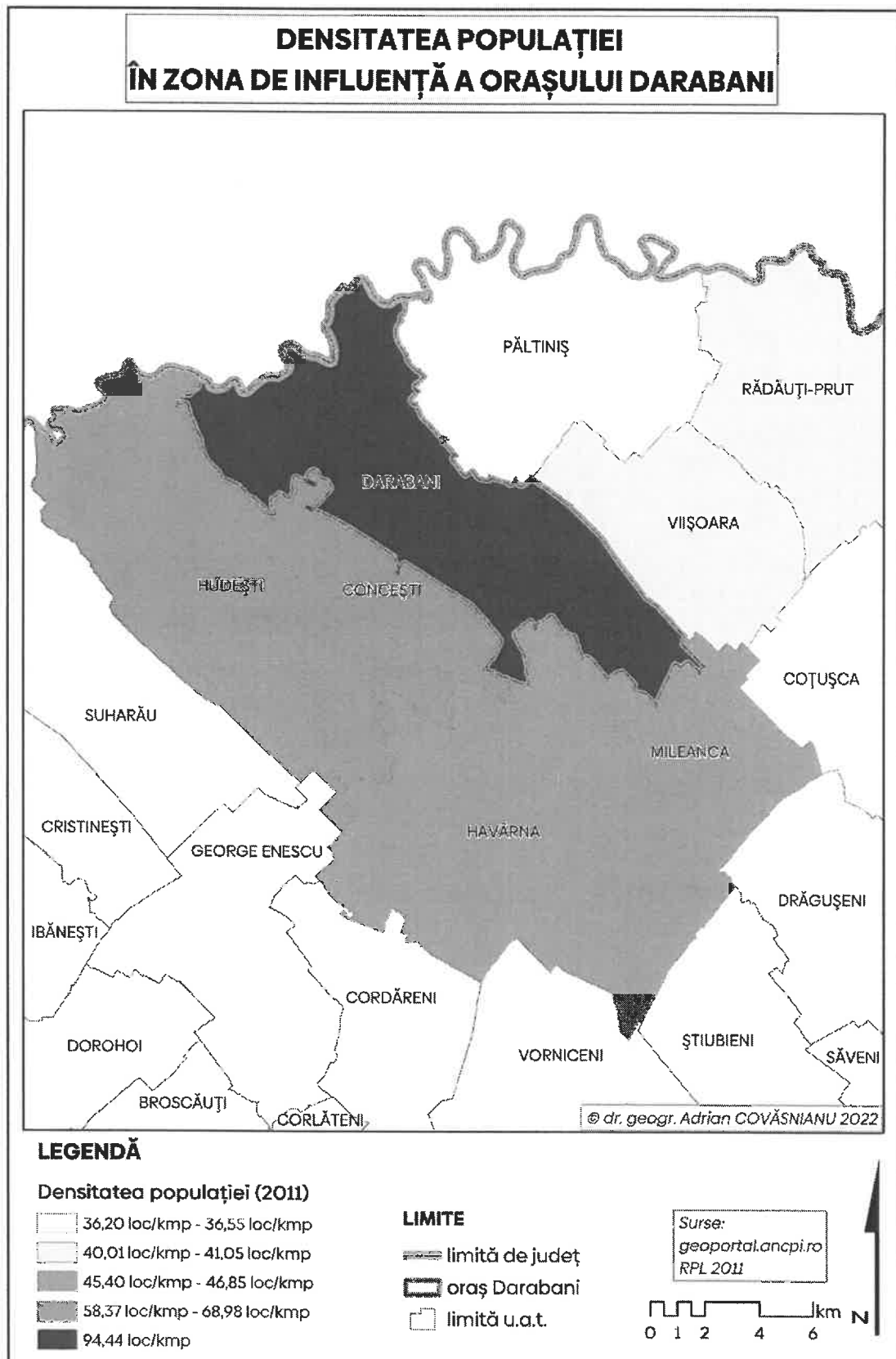


Figura nr. 5 Densitatea populației în zona de influență a orașului Darabani

Populația este un indicator extrem de important prin care se evidențiază importanța unei entități administrative și relațiile socio-economice în timp și spațiu pe care le creează în teritoriu.

Pentru a avea o analiză mult mai detaliată și a acoperi teritorial mobilitatea urbană, s-a considerat util și necesar ca demersul să se aplice nu doar la nivelul orașului Darabani ci și la nivelul unităților administrativ-teritoriale vecine care întregesc zona de influență a u.a.t. Darabani.

Un indicator important analizat este **densitatea populației**.

Conform figurii anterioare (Figura nr. 5) observăm că cea mai mare densitate a populației (conform Recensământului din 2011) se înregistrează la nivelul orașului Darabani, de circa 94 locuitori per kilometru. Comunele învecinate entității urbane Darabani în zona de vest consemnează densități consistente, specifice mediului rural, în ecartul 58-68 locuitori/kmp fiind avantajate de axa de comunicație rutieră Darabani-Dorohoi. Densități mai reduse sunt în comunele din sud (Havârna și Mileanca) unde nu se depășește o densitate a populației de 46 locuitori/kmp. Cele mai reduse densități sunt în comunele din estul zonei de influență și la granița de nord a statului, respectiv Păltiniș (sub 37 locuitori/kmp).

În concluzie, observăm că axa de dezvoltare est-vest determinată de o infrastructură rutieră circulată exercită în consecință mobilitate și implicit o prezență crescută a populației.

Principalii indicatori socio-economici la nivelul zonei de influență Darabani

	Populație (RPL 2011)	Suprafață (kmp)	Densitatea populației (locuitori/kmp)
Orașul Darabani	9523	100,84	94,44
Zona de influență Darabani ⁶	36872	710,4	51,90

Tabelul nr. 10 Principalii indicatori socio-economici la nivelul zonei de influență Darabani

⁶ **Zona de influență Darabani** este reprezentată de orașul Darabani și comunele învecinate respectiv Hudești, Concești, Havârna, Mileanca, Păltiniș, Viișoara, Rădăuți-Prut și Coțușca

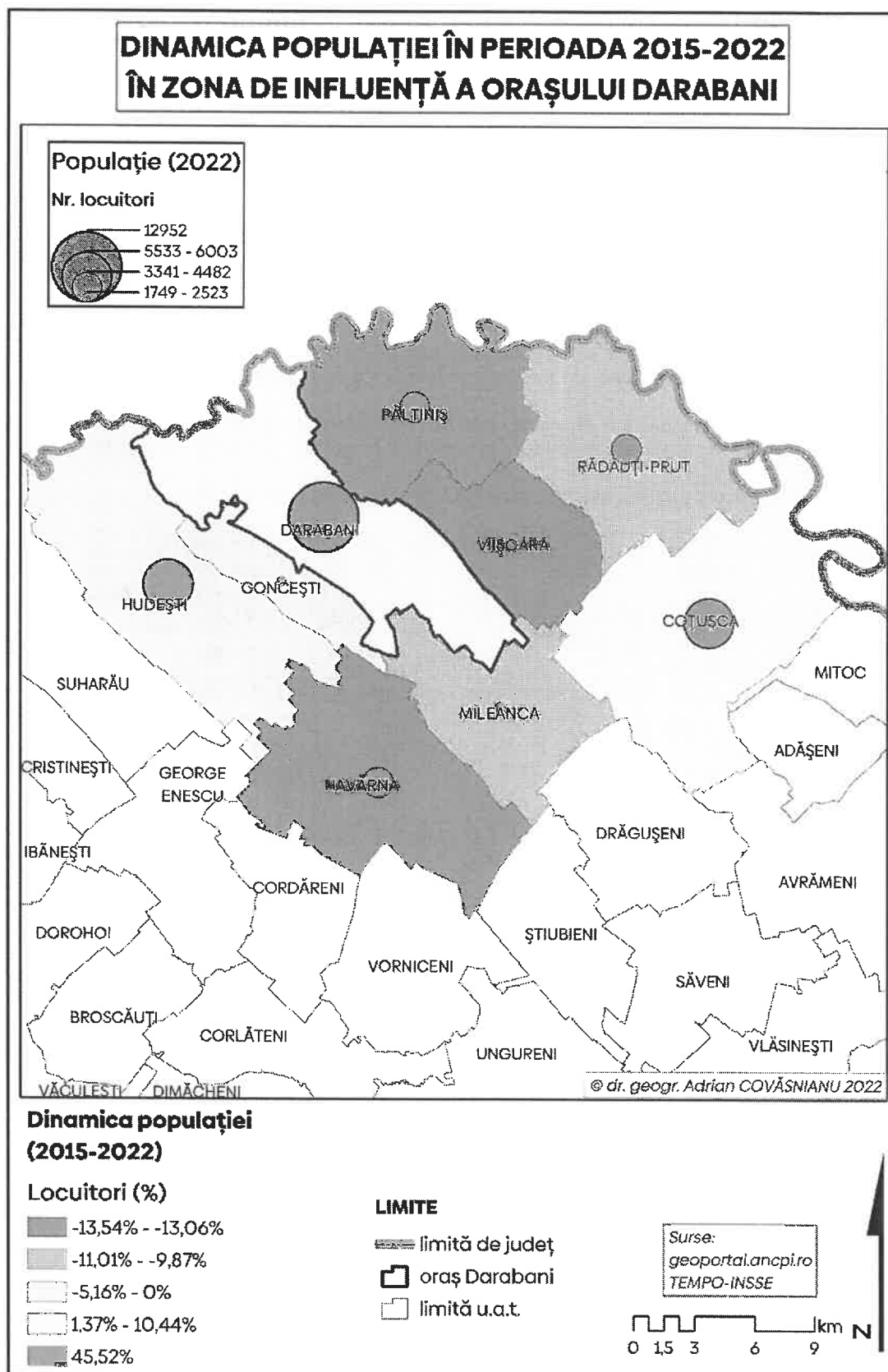


Figura nr. 6 Dinamica populației în perioada 2015-2022

În ceea ce privește dinamica populației, în cei 7 ani de analiză (2015-2022), observăm că populația a crescut în u.a.t. Darabani (+1,37%), Coțușca (+10,44%) și Păltiniș (+45,52%), însă înregistrează scăderi demografice în comuna Viișoara (-13,54%), Havârna (-13,06%), Mileanca (-11,01%), Rădăuți-Prut (-9,87%) și Concești (-5,16%).

Repartiția populației și relația cu fondul construit

Dezvoltarea spațială a orașului Darabani a cunoscut o dinamică teritorială timidă în ultimii ani, cu valori mai crescute după anul 2005.

Pe baza informațiilor prelucrate conform Planului Urbanistic General, a ortofotoplanurilor recente și a campaniei de teren s-a evidențiat dinamica spațiului construit.

Conform imaginii de la Figura nr. 6 observăm că dinamica spațiului construit la nivelul u.a.t. Darabani este una combinată între tipul dispersiei urbane și îndesirea țesutului urban existent. În ceea ce privește spațiul locuit observăm că acesta la nivel de u.a.t. Darabani, conform calculelor din GIS pe baza suportului topografic aferent Planului Urbanistic General, are o suprafață de circa 1.016 hectare. Din 2005 și până în prezent spațiul construit s-a densificat și extins cu încă 29,8 hectare, un procent în plus de 2,93%. La nivel teritorial zonele care au cunoscut o dinamică spațială se regăsesc preponderent în localitățile Darabani și Bajura valorificând proximitatea infrastructurii rutiere existente sau rezerve de intravilan neocupate de construcții. Cea mai redusă dinamică teritorială se consemnează în localitățile Lișmănița și Eșanca, entități urbane mai îndepărtate de nucleul central reprezentat de orașul Darabani și dezavantajate de o infrastructură de transport precară.

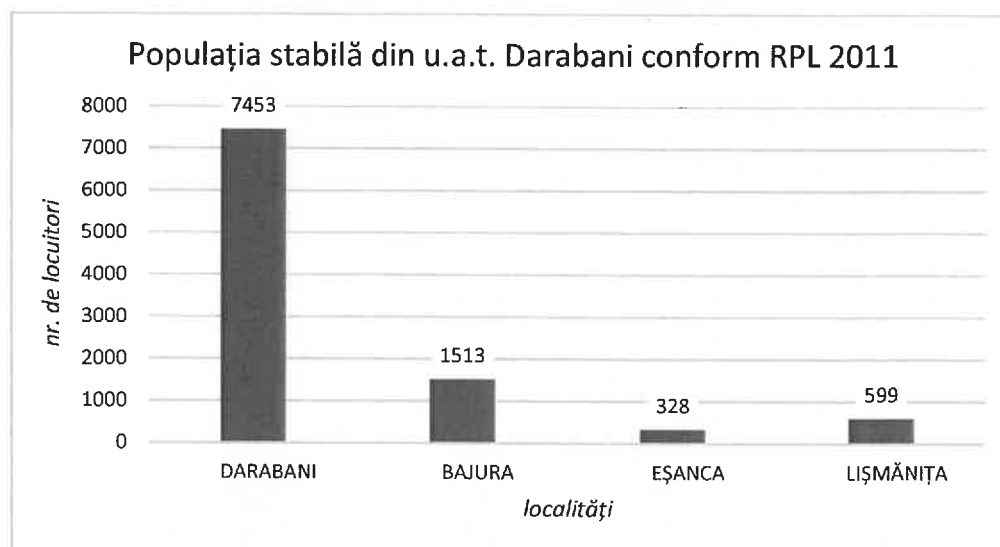


Figura nr. 7 Populația stabilă în localitățile componente ale u.a.t. Darabani

În ceea ce privește populația stabilă, conform Recensământului Populației și Locuințelor 2011 observăm că localitatea Darabani cu cei 7453 de locuitori domină la nivel teritorial și reprezintă 75,34% din totalul populației la nivel de u.a.t. Darabani. Localitatea Bajura cu 1513 locuitori deține un procent de 15,29% din total u.a.t., Eșanca doar 3,31 % din toată populația la nivel de entitate administrativă și Lișmănița are o pondere a populației de circa 6,05 % din total.

Date fiind aceste valori, observăm că principalul areal populațional este orașul Darabani ce are implicații asupra fluxurilor și mobilității de bunuri și persoane în plan teritorial.



DISTRIBUȚIA SPAȚIALĂ A POPULAȚIEI ȘCOLARE ÎN UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ DARABANI



Figura nr. 9 Populația școlară în u.a.t. Darabani

Unitățile de învățământ

Infrastructura educațională la nivelul unității administrativ-teritoriale Darabani include atât unități de învățământ preșcolar, școlar dar și liceal.

Unitățile de învățământ sunt reprezentate de:

1. 1 liceu - Liceul "Dimitrie Cantemir" din localitatea Darabani
2. Școala Gimnazială „Leon Dănăilă” cu unitățile arundate:
 - Școala gimnazială „Leon Dănăilă”, corpurile A, B și C din localitatea Darabani
 - Școala gimnazială „Leon Dănăilă”, corpul D din localitatea Darabani
 - Grădinița cu program normal nr. 2 din localitatea Darabani
 - Grădinița cu program normal nr. 5 din localitatea Darabani
 - Școala Gimnazială nr. 1 din localitatea Bajura
 - Școala Primară "Gheorghe Moroșanu" din localitatea Darabani
 - Școala Primară nr. 2 din localitatea Lișmănița

La nivel de u.a.t. Darabani observăm că există 1 liceu, 2 școli gimnaziale, 2 școli primare și 2 grădinițe cu program normal. Singura localitate ce nu are o unitate școlară este Eșanca. O entitate cu circa 328 de persoane (conform RPL 2011) lipsită de o unitate școlară determină fluxuri de persoane ce utilizează mijloacele personale de transport (automobil personal, bicicletă) către unitățile de învățământ aflate în localitățile vecine.

Referitor la distribuția spațială observăm conform datelor din fig. Nr. 6, că cele mai multe unități de învățământ sunt localizate în Darabani (zona centrală) unde beneficiază de procesul educațional un număr de 1.616 de preșcolari și școlari. În satul Bajura 113 de elevi beneficiază de educație iar în zona Teioasa (nordul localității Darabani) sunt 41 de elevi. În localitatea Lișmănița există o școală primară cu circa 14 elevi. Însă, cu toate acestea, există areale locuite cu construcții unifamiliale ce nu acces la servicii educaționale (vestul Teioasei, sudul Darabaniului-străzile Ion Creangă, Lucovița) sau chiar o întreagă localitate - Eșanca. Lipsa acestor servicii publice încurajează deplasarea persoanelor și implicit automobilabilitatea în zilele de lucru ale săptămânii, acutizând și agravând problematica traficului cotidian. Pentru a limita și restrânge deplasările, se recomandă inserarea de servicii în cartiere și crearea de noi centralități socio-educaționale.

Economia locală - Profilul economic al orașului Darabani

Orașul Darabani este un important centru economic din nord-estul județului Botoșani. Fost centru industrial important în perioada de regim comunist, în etapa imediat următoare a suferit transformări socio-economice de substanță determinând scăderea numerică a numărului de angajați și o schimbare a profilului economic și a ponderii domeniilor de activitate.

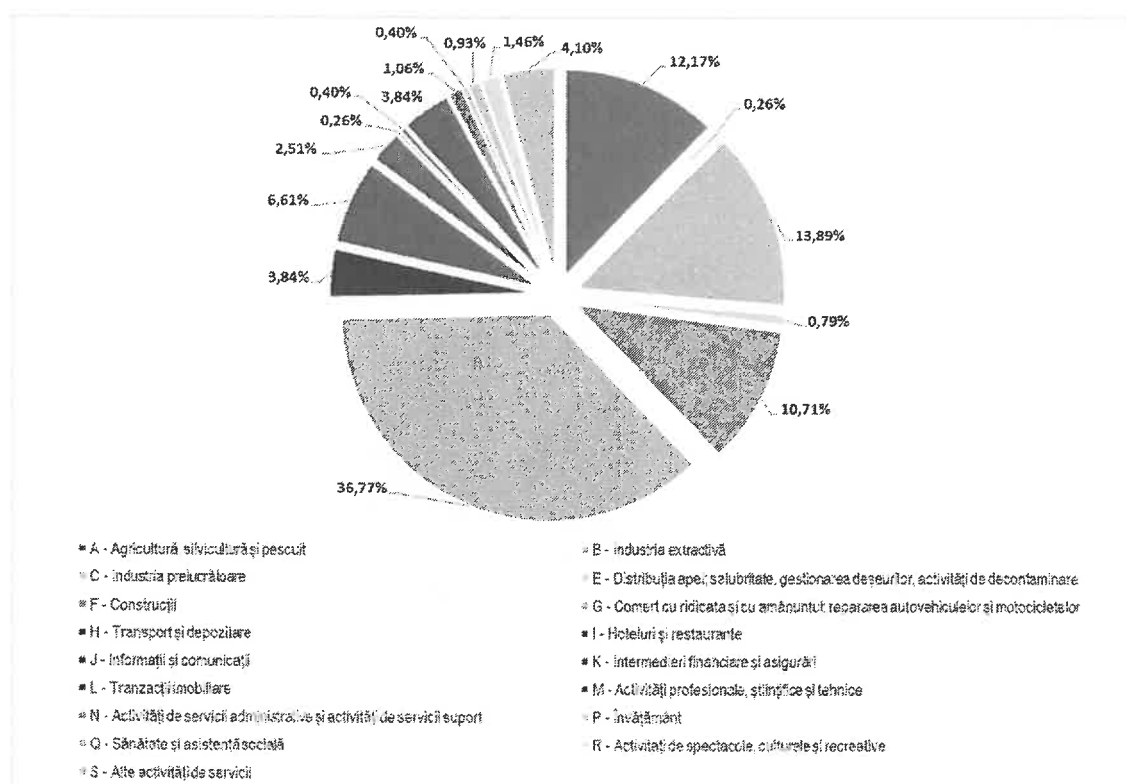


Figura nr. 10 Ponderea firmelor pe domenii de activitate conform CAEN la nivel de oraș Darabani

Cu un număr de 756 de agenți economici⁷, în orașul Darabani domină activitățile din comerțul cu ridicat și cu amănuntul (37%). Industria prelucrătoare ce a caracterizat acest oraș decenii la rând are încă o pondere însemnată, respectiv 14%. Un procent de 11% din firmele ce activează în zonă sunt din domeniul construcțiilor ce evidențiază că există o intensă activitate economică de acest calibru în zonă și împrejurimi. Agricultură este reprezentată printr-un procent important de peste 12%, ceea ce evidențiază caracterul agrar încă puternic la nivelul unității administrativ-teritoriale Darabani. Activitățile de servicii sunt slab reprezentate (puțin peste 6 % pentru activitatea HORECA), numărul de agenți economici fiind reduși numeric față de toată activitatea economică, deși potențial ar exista, orașul Darabani aflându-se pe principalul drum dinspre Dorohoi spre punctul vamal Rădăuți Prut.

Pentru o imagine mai clară vis-a-vis de impactul activităților economice asupra mobilității persoanelor și bunurilor s-a realizat o distribuție spațială a acestor activități (Figura nr. 12). Conform figurii următoare observăm că cei mai mari angajatori se consemnează în orașul Darabani (de-a lungul drumului național D.N. 29A, precum și în zona de sud-est a localității). Cel mai mare angajator este S.C. SAGROD S.R.L (domeniul de activitate - prelucrarea și conservarea cărnii) cu 169 de angajați, urmează S.C. Practic-Comerț-Strugaru S.R.L. cu 74 de angajați (agent economic ce activează în domeniul de prelucrare și conservare a cărnii) și S.C. Mobilier Delagrave S.R.L. (agent economic ce activează în domeniul fabricării de mobilă pentru birouri și magazine) cu circa 53 de angajați. Un alt agent economic important este S.C. Vladigor Transp S.R.L. care activează în domeniul transporturilor și asigură locuri de muncă pentru 27 de locuitori. Cu un număr similar de angajați (27) întregeste topul principalilor angajatori S.C. ProdCom-Moga S.R.L., agent economic ce desfășoară servicii de fabricarea prin tricotare sau croșetare a altor articole de îmbrăcăminte. Domeniul economic al lucrărilor de tâmplărie și dulgherie este bine reprezentat de S.C. BASIC PLAST S.R.L. cu cei 21 de angajați. Restul agenților economici înregistrează angajați de sub 15 persoane însă susțin și întregesc economia locală. Conform informațiilor oficiale de la Registrul Comerțului pe anul fiscal 2021, în u.a.t. Darabani există 721 de angajați.

În ceea ce privește distribuția spațializată la nivel de localități, conform informațiilor de la Registrul Comerțului⁸, există 56 de agenți economici în Bajura, 659 operatori economici în Darabani, 9 firme în Eșanca și 35 de agenți economici în Lișmănița.

⁷ Conform datelor oficiale pe anul fiscal 2021 de la Registrul Comerțului

⁸ Activități economice cu obiecte autorizate la nivel de u.a.t. Darabani în anul 2021

Distribuția procentuală a agenților economici pe localități componente ale u.a.t. Darabani

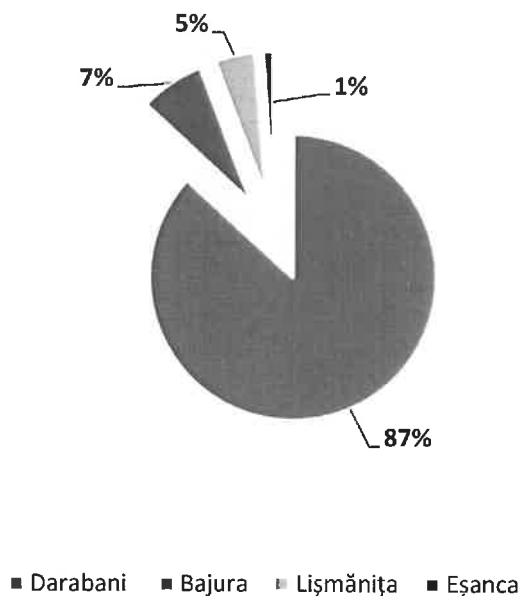


Figura nr. 11 Distribuția procentuală a agenților economici pe localități componente ale u.a.t. Darabani

În ceea ce privește distribuția spațială a agenților economici (Figura nr. 12), observăm că cei mai mulți sunt localizați în orașul Darabani (87% din totalul operatorilor economici din u.a.t. Darabani), un procent de 7% sunt localizați în Bajura, 5% în localitatea Lișmănița și doar 1% în Eșanca. Se observă clar că cei mai importanți agenți economici se află în orașul Darabani astfel că cele mai multe deplasări de persoane în interes de serviciu vor efectua deplasări de tip origine-destinație spre oraș.

DISTRIBUȚIA SPAȚIALĂ A AGENȚILOR ECONOMICI ÎN UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ DARABANI*

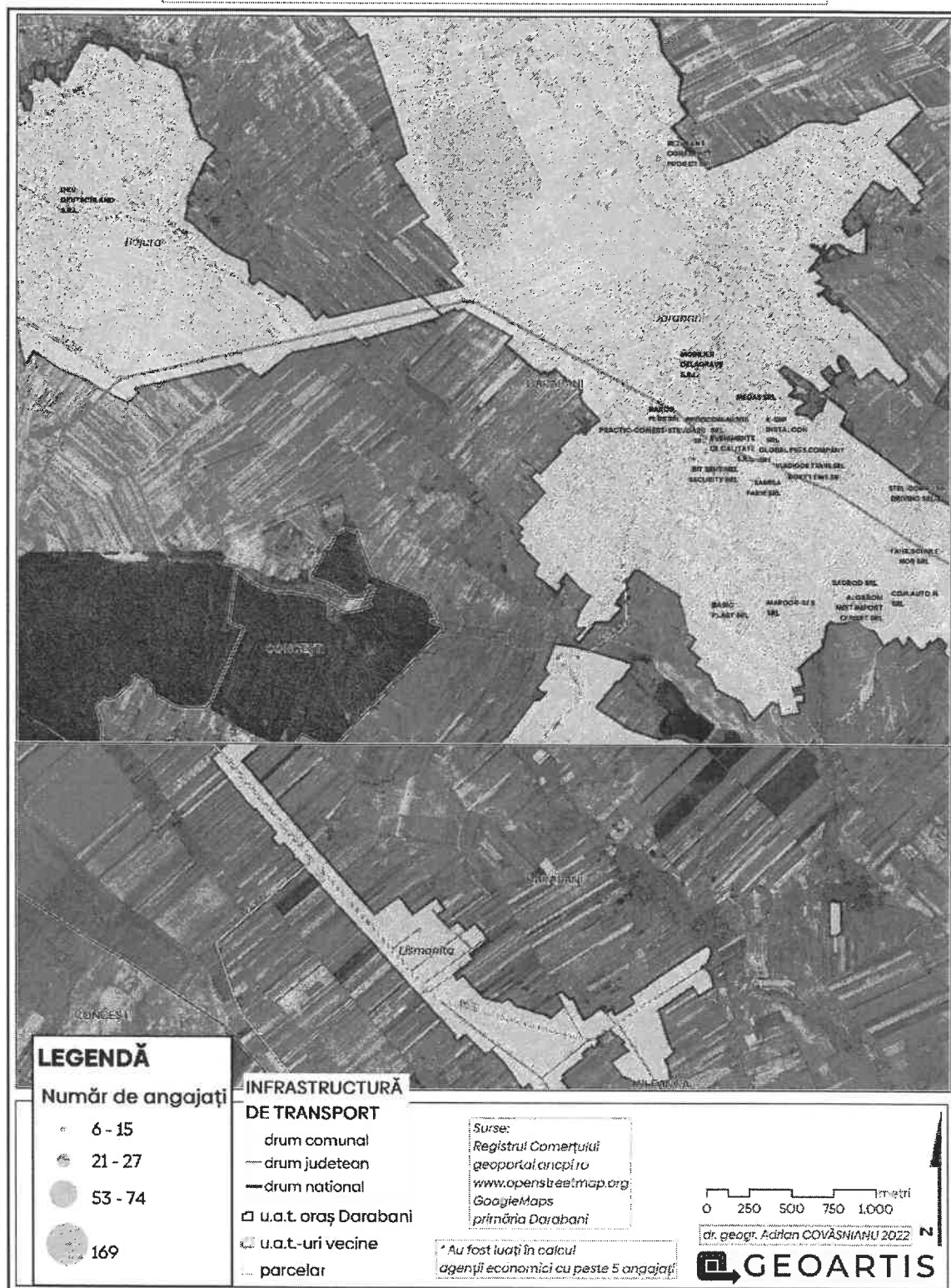


Figura nr. 12 Distribuția spațială a principalilor agenți economici din u.a.t. Darabani

În contextul distribuției spațiale anterioare, proiectele de dezvoltare ce vor fi incluse în PMUD vor asigura creșterea accesibilității la principalii agenți economici din zonă pe toate mijloacele de transport, cu o prioritizare a infrastructurii pentru mobilitatea persoanelor - deplasări pietonale, infrastructură velo și eventual transport public.

Mișcarea pendulatorie a populației

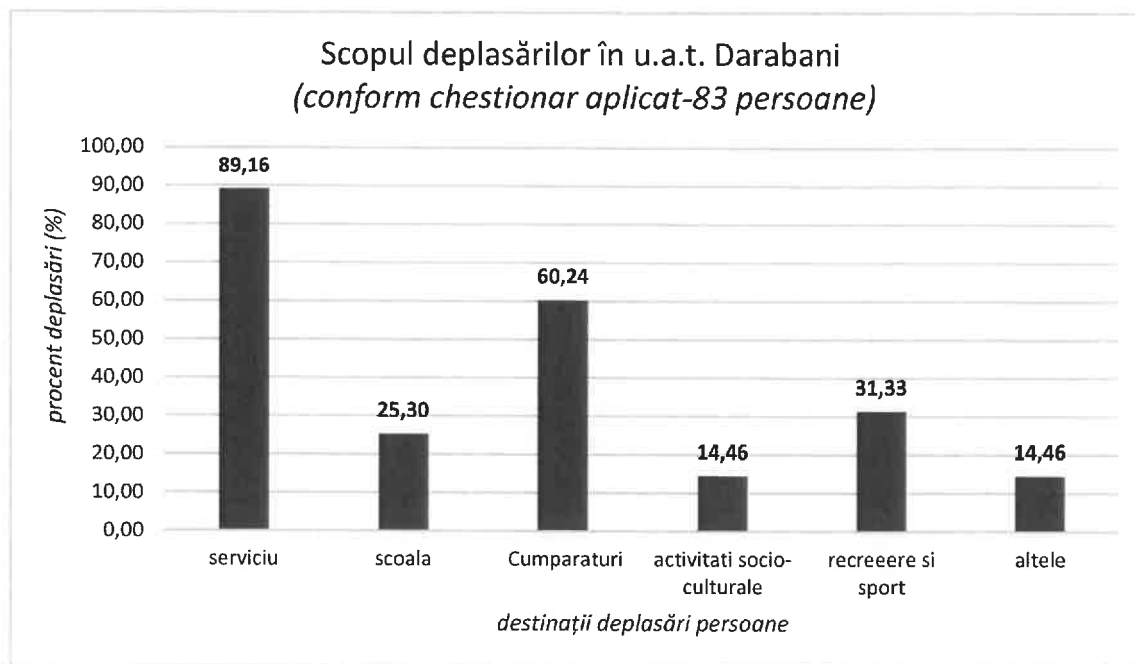


Figura nr. 13 Scopul deplasărilor în u.a.t. Darabani

În scopul evidențierii cât mai fidele a deplasărilor (în interes de serviciu) s-a aplicat un chestionar în perioada septembrie-decembrie 2022 la care au răspuns 83 de persoane. Conform graficului anterior () observăm că cele mai multe deplasări (peste 89% din totalul deplasărilor înregistrate) se consemnează în interes de serviciu.

Conform Programului de Transport Județean de persoane pentru județul Botoșani⁹ orașul Darabani este tranzitat de curse regulate directe pe direcțiile Dorohoi-Darabani, Botoșani-Darabani cât și indirecte.

Origine	Stație intermediară	Destinație	Nr_curse	Cap_transport
Botoșani	Dorohoi	Rădăuți-Prut	3	23
Rădăuți-Prut	Darabani	Viișoara	3	10
Botoșani	Dorohoi	Miorcani	1	23
Botoșani	Drăgușeni	Darabani	5	10
Dorohoi	Hudești	Darabani	1	23
Dorohoi	Hudești	Rădăuți-Prut	1	23
Dorohoi	Hudești	Miorcani	5	23
Concești	-	Darabani	3	10
Darabani	Balinți	Vorniceni	3	10
Darabani	Concești	Alba	3	10

Tabelul nr. 11 Cursele de transport persoane ce tranzitează u.a.t. Darabani

Analizând Tabelul nr. 11 observăm că există relații dinspre Botoșani ce tranzitează orașul

⁹ Anexa nr. 1 la HCJ 96 din 29.06.2017

Darabani (spre Rădăuți-Prut, Vișoara, Miorcani), dinspre Dorohoi spre Rădăuți Prut, Miorcani) dar sunt și curse directe ce au punct terminus localitatea analizată. În același timp și din Darabani pleacă curse directe spre reședința de județ (municipiul Botoșani) și municipiul Dorohoi. Localitățile Balinți, Vorniceni, Concești și Alba sunt deservite similar de curse directe din Darabani.

Mișcarea de tip navetism la nivelul zonei de influență a orașului Darabani a fost estimată pe baza unor fluxuri de persoane în funcție de gradul de încărcare a curselor (75% din capacitatea de transport declarată). Pe baza propriilor analize interpretând datele oficiale, considerăm că zilnic spre Darabani pendulează utilizând mijloacele de transport județean circa **67 de navetiști** din localitățile apropiate.

2.2. Rețeaua stradală

Orașul Darabani este unul dintre principalele orașe cu o extinsă rețea stradală extinsă din județ. Lungimea străzilor orășenești a evoluat din 2010 și până în 2021 de la 59 de kilometri lungime la circa 76 kilometri lungime, o creștere procentuală de 28,8 %. (Figura nr. 14).

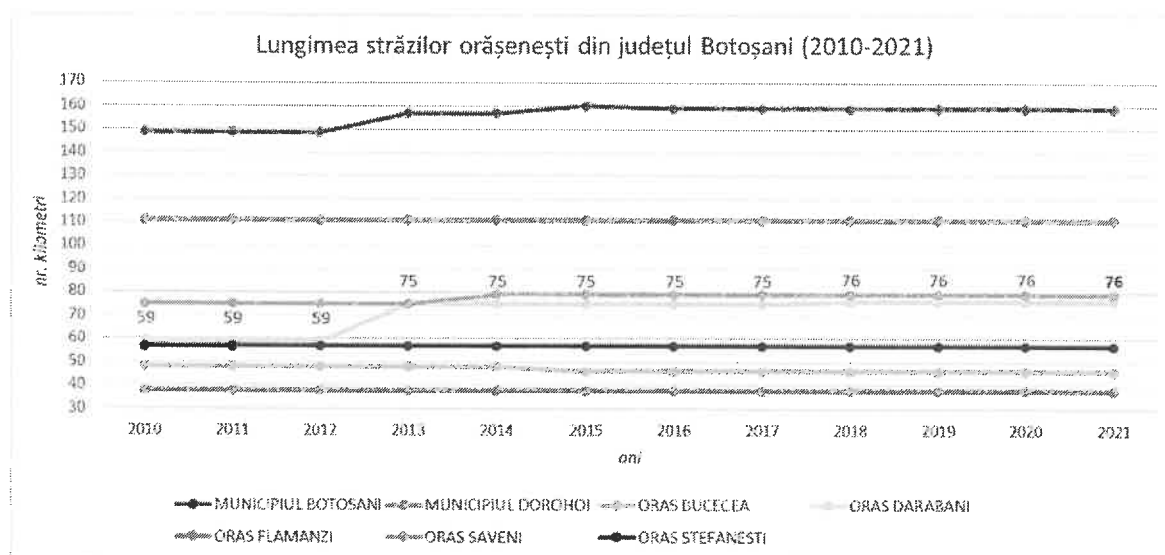


Figura nr. 14 Lungimea străzilor orășenești din județul Botoșani

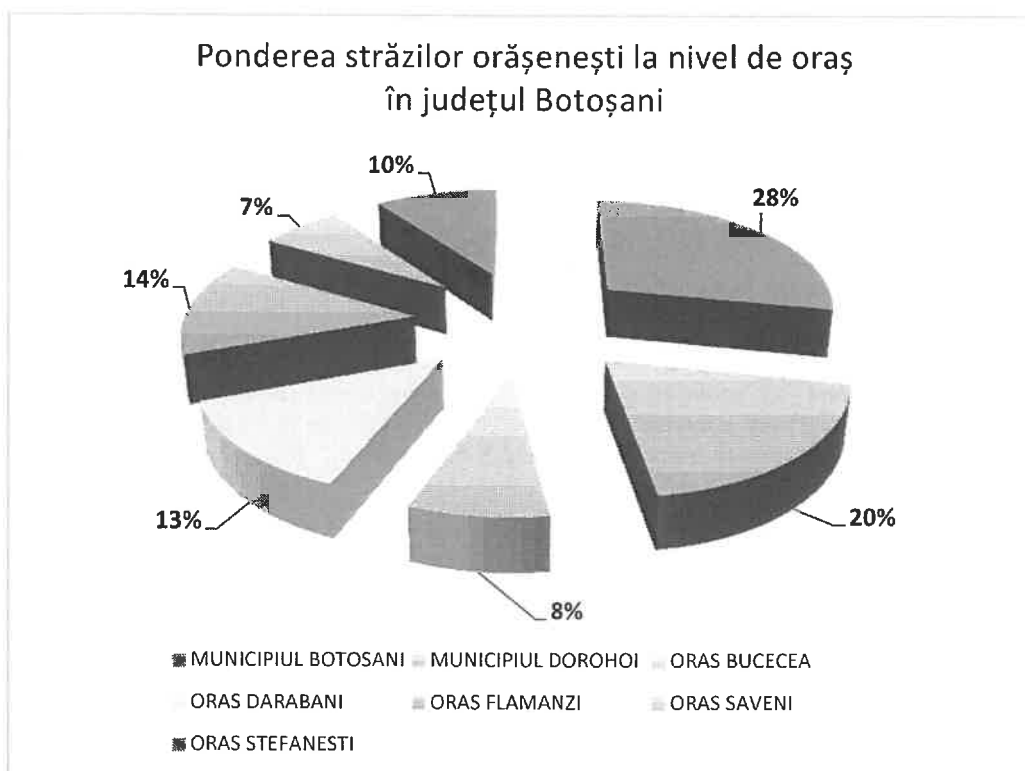


Figura nr. 15 Ponderea străzilor orășenești în județul Botoșani

Referitor la ponderea străzilor din municipiile și orașele județului Botoșani (Figura nr. 15), observăm că orașul Darabani are un procent de 13% din totalul străzilor urbane.

În ceea ce privește calitatea rețelei stradale din perspectiva îmbrăcămînții rutiere, din Figura nr. 16 observăm că sunt zone cu multe străzi nemodernizate, în care predomină încă străzi de pământ și de piatră.

Din cele 277 km de străzi cartografiate în Figura nr. 16, îmbrăcămintea de tip asfaltică are o lungime totală de 95 km și reprezintă doar 34,22 % din total. Menționăm faptul că străzile au fost cartografiate la nivel atât de intravilan cât și extravilan și includ și drumurile clasificate. În același timp, peste 182 de km de drumuri sunt de pământ și reprezintă peste 65% din totalul drumurilor cartografiate la nivel de u.a.t. Darabani.

La nivel de intravilan, conform celor mai recente informații de la Institutul Național de Statistică, numărul de kilometri de străzi modernizate în anul 2021 este de 21 de kilometri. Raportat la numărul de kilometri de străzi existente, rezultă un grad de modernizare de doar 27,63%.

Referitor la distribuția spațială observăm că cei mai modernizate artere stradale se consemnează în orașul Darabani, în zona centrală și sudică. O pondere scăzută de străzi asfaltate se consemnează în satul Bajura și nordul orașului Darabani, context ce determină condiții de accesibilitate primară către obiectivele de interes public din zonă. În același timp, în satele Eșanca și Lișmănița există multe străzi neasfaltate

REŢEAUA STRADALĂ DIN UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ DARABANI (Tipuri de îmbrăcăminte stradală)

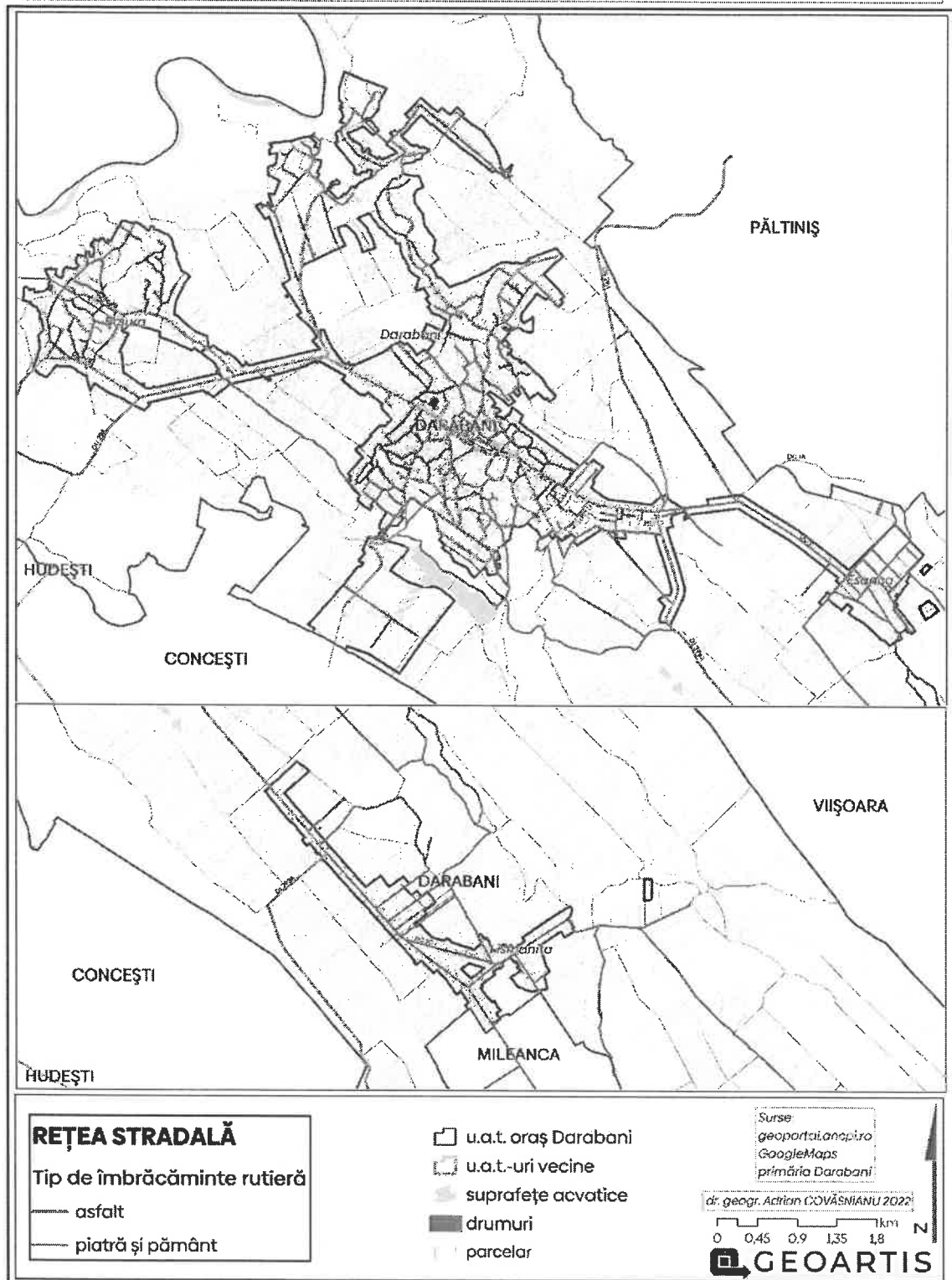


Figura nr. 16 Reţeaua stradală din oraşul Darabani (Tipuri de îmbrăcăminte rutieră)

În ceea ce privește mijloacele de transport, autoturismul personal pentru deplasări cotidiene este un fapt, nu mai puțin de **84 %** din persoanele care au răspuns chestionarului aplicat în u.a.t. Darabani utilizând acest mijloc de transport.

Adițional, în cazul în care ar exista alternativa altor mijloace de deplasare, 'aderența' la autoturismul personal este în procent majoritar prezentă.

Dacă aș avea posibilitatea de a alege, aș prefera
să călătoresc cu mașina?
(82 respondenți)

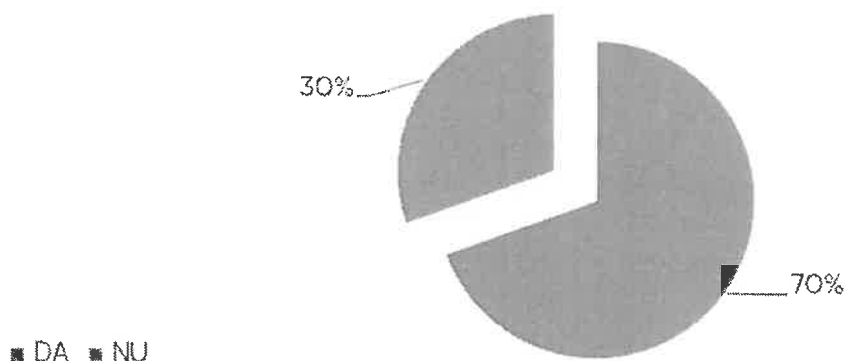


Figura nr. 17 Opțiunea populației chestionate referitor la preferința de deplasare cu autoturismul

Infrastructura rutieră în cadrul u.a.t. Darabani este un element de bază pentru satisfacerea nevoii de deplasare cotidiană. Acest aspect este evidențiat și de răspunsurile la chestionarul aplicat populației din Darabani. Conform celor 82 de răspunsuri (Figura nr. 17) aflăm că în continuare, dacă ar fi de ales, mașina personală constituie o preferință pentru **70%** din cei chestionați. Nevoile de mobilitate și de deplasare a persoanelor în u.a.t. Darabani sunt la nivel elementar, de existență a unei infrastructuri rutiere bazale. Ulterior, pe măsură ce calitatea vieții va crește și nivelul de trai va fi unul durabil, cota modală se va schimba către mijloace de deplasare mai prietenoase cu mediul înconjurător, mai economice și mai durabile.

Date fiind disfuncționalitățile exprimate anterior, considerăm că se impune modernizarea străzilor în contextul paradigmei mobilității urbane prin asigurarea infrastructurii pentru circulația pietonală corespunzătoare unui oraș cu rol de echilibru în teritoriu precum și oferirea de condiții de siguranță și securitate a deplasării cu mijloace alternative de transport.

Principala problemă întâmpinată în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului, în opinia locuitorilor orașului Darabani

Cel mai bun indicator în legătură cu verificarea populației din perspectiva așteptărilor este chestionarea participanților la mobilitate. În perioada octombrie-decembrie 2022 s-a aplicat un chestionar on-line și off-line la care au răspuns 83 persoane.

Conform sondajului observăm că aproximativ **55,42%** din populația chestionată (Figura nr. 18) consideră necesară modernizarea infrastructurii de stocare auto/parcări și peste **48%** cred că e nevoie de dezvoltarea infrastructurii rutiere. Infrastructura pietonală trebuie să fie creată și dezvoltată în accepțiunea a aproape **40%** dintre respondenți, iar investițiile în introducerea unui sistem de transport public în comun este necesară a fi creată pentru **34%** din persoanele chestionate. Similar, același procent de **34%** consideră necesară crearea și dezvoltarea unei infrastructuri pentru mijloacele alternative de deplasare (bicicletă).

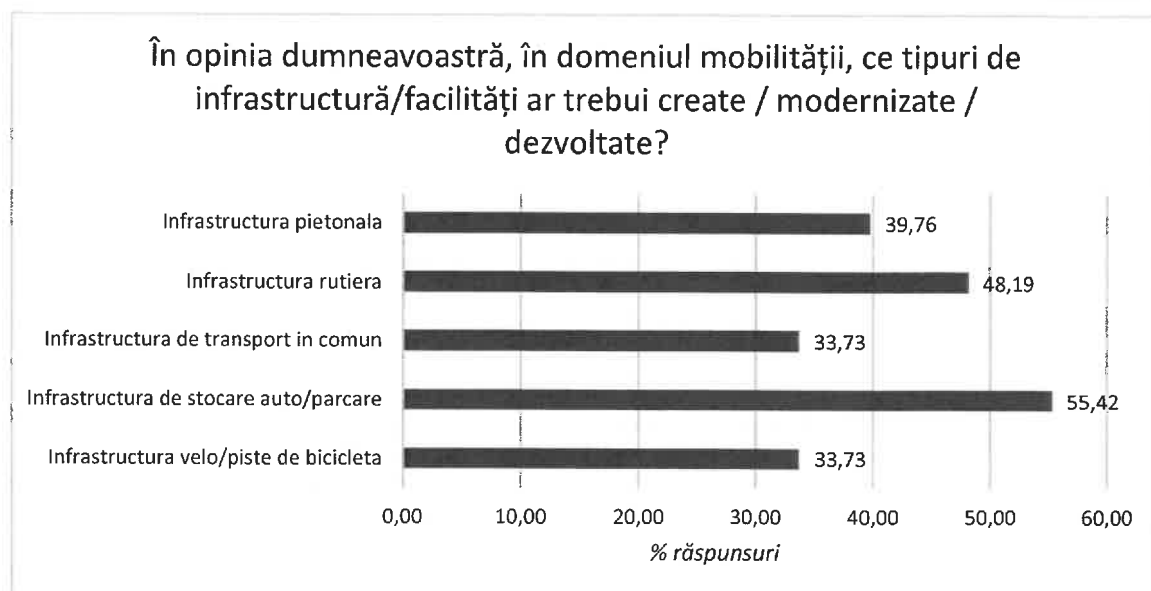


Figura nr. 18 Opțiunile populației în materie de infrastructură de transport

Sistemul de parcaje

Conform celor mai recente date statistice (Figura nr. 19), gradul de motorizare a crescut în u.a.t. Darabani. Dacă în anul 2017 existau 2036 de autoturisme înregistrate la nivel de u.a.t. Darabani, în 2021 numărul acestora a crescut la circa 2747 de vehicule, un aport numeric pozitiv al parcului auto de circa 35%. Raportat la numărul de locuitori din anul 2021 rezultă un grad de motorizare de circa 210 autoturisme/1000 locuitori, valoare sensibil mai mare față de media la nivel de județ din 2020 (207 autoturisme/1000 locuitori).

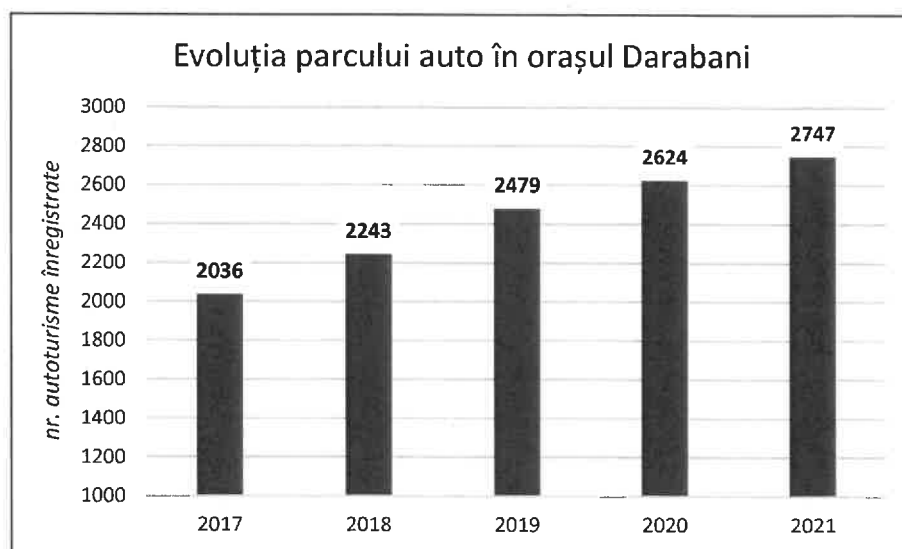


Figura nr. 19 Evoluția parcului auto în orașul Darabani

Prin urmare, fenomenul automobilizării este unul intens și în creștere astfel că presiunea pe spațiile publice este una considerabilă prin prisma asigurării locurilor de parcare. Conform datelor oficiale de la primăria Darabani există un disponibil total de aproximativ 340 de locuri de parcare respectiv :

1. 20 locuri de parcare în zona blocurilor de pe străzile Tudor Vladimirescu și Ion Vodă
2. 220 locuri de parcare fiind în zona blocurilor de pe str. 1 Decembrie
3. 100 locuri de parcare în zona centrală de-a lungul drumului național ce tranzitează orașul

Problematica circulației (auto) în orașul Darabani

Traficul de tranzit împreună cu automobilitatea crescută constituie cele mai importante disfuncționalități din perspectiva mobilității urbane. Lipsa unor artere ocolitoare care să elibereze trama stradală și să degrezeze țesutul construit conduc către disfuncționalități urbanistice majore. Principalele intersecții din orașul Darabani care se aglomerează în perioadele de vârf de trafic sunt:

1. Intersecția străzilor 1 Decembrie 1918 cu străzile Tudor Vladimirescu și Mihail Kogălniceanu
2. Strada 1 Decembrie 1918 în zona centrală între străzile Ștefan Luchian și strada Soarelui cu strada Cucului
3. Intersecția D.N. 29A cu D.J. 298A și strada Eșanca

Faptul că orașul Darabani este tranzitat de un drum național circulat, inclusiv de traficul de tranzit, determină o creștere a incidenței evenimentelor rutiere. Conform statisticii cartografică în **Eroare! Fără sursă de referință.** observăm un număr crescut de accidente ușoare dar și grave în sudul localității Bajura și în zona de extravilan, la est de localitatea Darabani. În același timp, conform unei statistici din perioada 2019-2021 s-au înregistrat în total:

1. 7 accidente grave din care au rezultat 2 persoane decedate, 5 persoane rănite grav și 2 persoane rănite ușor
2. 28 accidente ușoare din care au rezultat 29 persoane rănite ușor

Observăm că în total au fost consemnate 35 de accidente din care 20% sunt accidente grave.

Având în vedere numărul mare de accidente de pe raza u.a.t. Darabani este nevoie de implementarea unei politici de creștere a siguranței participanților la trafic pentru reducerea sau chiar eliminarea acestor accidente pe viitor.

DISTRIBUȚIA SPAȚIALĂ A ACCIDENTELOR RUTIERE ÎN UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ DARABANI



Figura nr. 20 Distribuția spațială a accidentelor rutiere de-a lungul drumului național D.N. 29A

Faptul că în zona centrală sunt localizate principalele obiective de interes public și deoarece traficul de tranzit dinspre Rădăuți-Prut traversează orașul prin același amplasament, periodic se ajunge la disfuncții funcționale, crește gradul de congestie și de poluare atmosferică. Lipsa unei variante ocolitoare și a unor artere cu o capacitate portantă similară contribuie la perpetuarea acestei disfuncționalități a mobilității. Pentru a scădea gradul de aglomerație în trafic e nevoie de devierea traficului, eliberarea tramei stradale și implicit schimbarea paradigmei și redimensionarea tramei stradale în funcție de toți participanții la trafic. Diversitatea modurilor de transport poate reduce interesul pentru utilizarea autoturismului personal. Cu alte cuvinte, este necesară partajarea tramei stradale într-o ordine în care să fie prioritizate mijloacele alternative de transport, să se creeze condiții pentru circulația pietonală iar transportul cu autoturismul personal să fie reglementat.

2.3 Transport public

Rețeaua feroviară

Orașul Darabani nu este tranzit de nicio cale ferată. Cea mai apropiată stație de cale ferată este în municipiul Dorohoi la circa 45 minute de mers cu autoturismul.

Transportul aerian

Orașul Darabani nu deține un aeroport propriu însă se află în zona de captare a aeroportului internațional Suceava. Aeroportul Internațional Suceava se află la 85 km depărtare.

Transportul public în orașul Darabani

În orașul Darabani nu există organizat un serviciu de transport public de persoane. În acest sens, primăria a inițiat demersurile pregătitoare pentru implementarea unui asemenea serviciu public, respectiv un Studiu de Oportunitate privind înființarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în orașul Darabani. Conform studiului de oportunitate se intenționează înființarea a 4 trasee, respectiv:

1. Bajura-Darabani Centru
2. Teioasa-Cornești-Darabani Centru
3. Lișmănița-Darabani Centru
4. Eșanca-Darabani Centru

În același timp, conform chestionarului elaborat și aplicat la nivel de u.a.t. Darabani, există interes și dorință pentru un transport public, în acest sens peste 33% dintre persoanele chestionate au optat pentru înființarea acestui serviciu public (**Eroare! Fără sursă de referință.**).

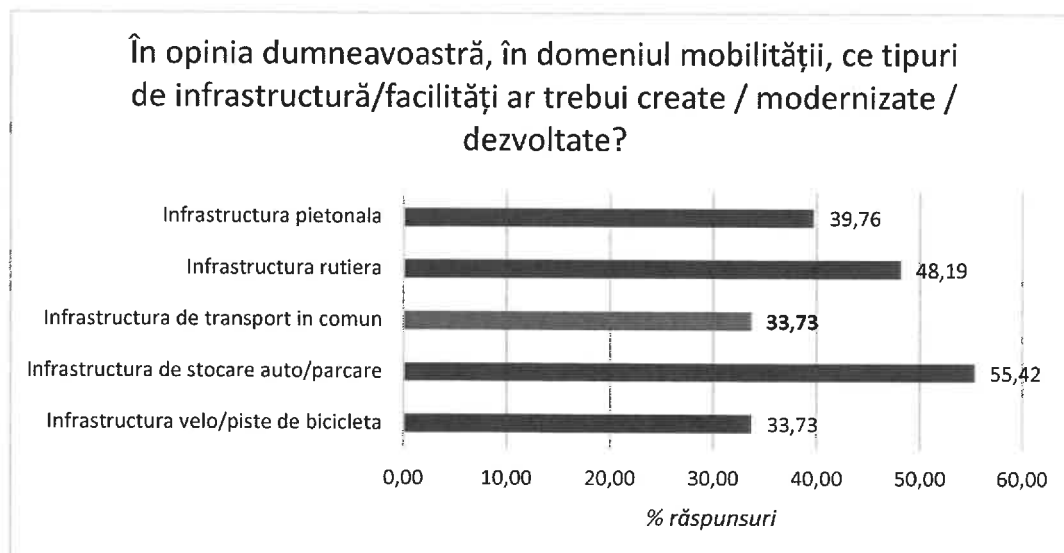


Figura nr. 21 Opțiunile populației cu privire la infrastructura de mobilitate urbană

Pentru fezabilitatea unui eventual sistem de transport public trebuie identificate zonele cu densități mari de populație, frecvența și adresabilitatea viitoarelor curse precum și asigurate resursele financiare, umane și de material rulant pentru sustenabilitatea acestui serviciu public.

2.4 Transport de marfă

Orașul Darabani (inclusiv zona sa de influență) se află la intersecția a 3 drumuri importante (D.N. 29A, D.J. 291D, D.J. 298A) asigurând legături eficiente între municipiul Dorohoi, vama Rădăuți Prut precum și orașul Săveni.

Lipsa căii ferate în zonă determină utilizarea infrastructurii rutiere pentru tranzitul și transportul mărfurilor.

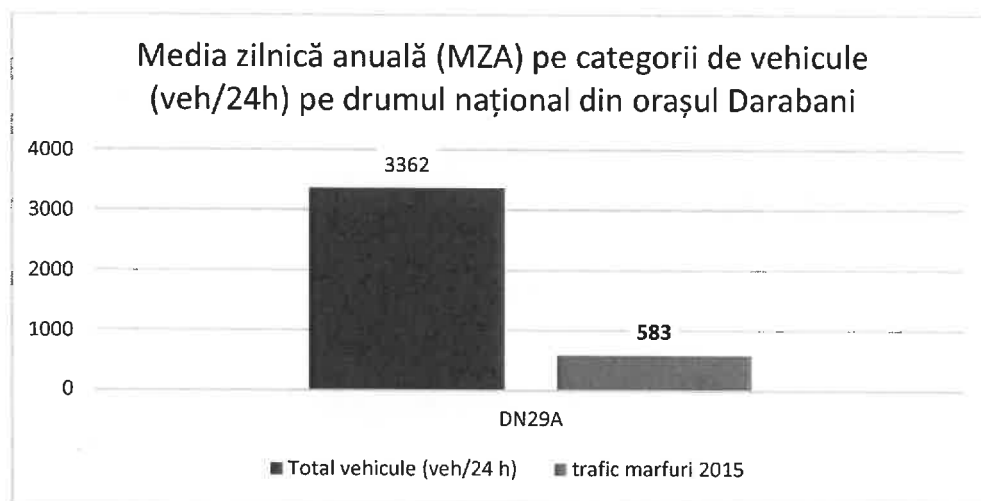


Figura nr. 22 Valorile de trafic pe drumul național D.N. 29A ce tranzitează u.a.t. Darabani

În ceea ce privește traficul, pentru a evidenția traficul de mărfuri s-au analizat valorile de trafic la nivelul u.a.t. Darabani, ce are la bază datele furnizate de CESTRIN pentru DN29A.

Conform graficului din Figura nr. 22 observăm că traficul de mărfuri per întreg drumul național este unul destul de consistent, reprezentând circa 17,34% din total trafic. La nivel de u.a.t. Darabani problematica traficului de tranzit este acutizată de lipsa variantei ocolitoare la nivel teritorial, traficul de mărfuri traversând drumul național ce este inserat inclusiv prin zona centrală, creând conflicte și disfuncții urbanistice dar și de mediu.

2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări pietonale, deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă);

Deplasările pietonale sunt forma elementară a mobilității. Conform chestionarului aplicat la 83 de persoane (Figura nr. 23), peste 31 de persoane afirmă că distanța medie de deplasare este între 0-2 km, 24 de persoane parcurg între 3-5 km pentru a ajunge la destinație, 14 respondenți au nevoie de până la 8 km până la destinația dorită. Există și un număr de 8 persoane ce parcurg peste 15 km pentru a se deplasa

În ce privesc modurile de transport alternativ, deplasarea pietonală este prietenoasă doar pentru 19% dintre respondenți și doar 1,2 % utilizează bicicleta.

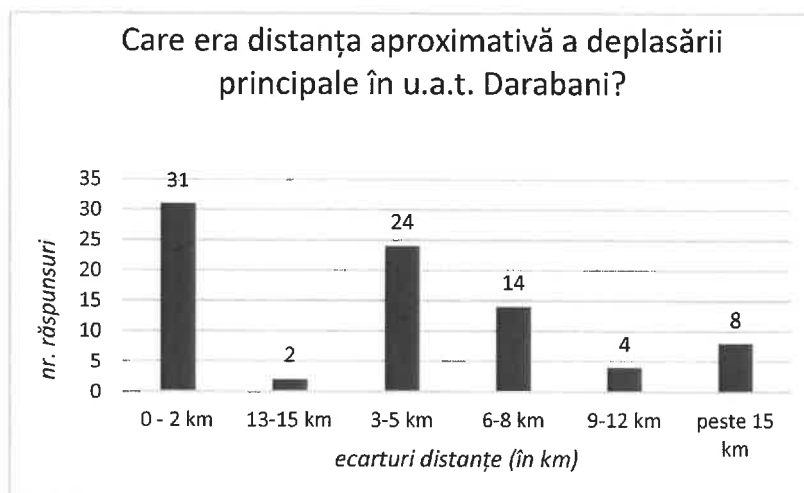


Figura nr. 23 Distanța aproximativă a deplasării principale în u.a.t. Darabani

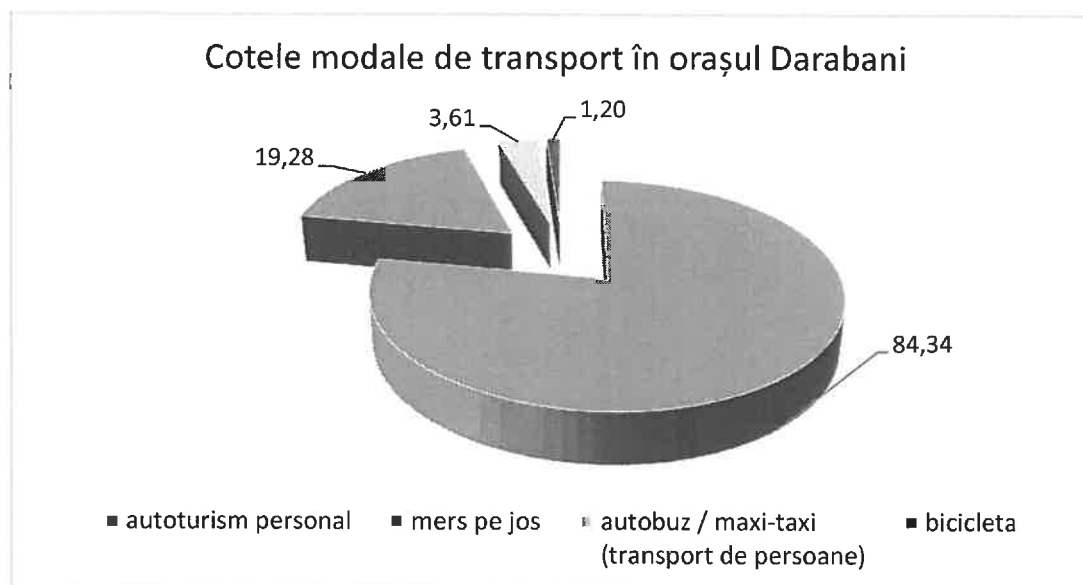


Figura nr. 24 Cotele modale de transport în orașul Darabani

Circulația pietonală, în deplasările cotidiene, de regulă, este fragmentată de:

- Lipsa infrastructurii de deplasare (trotuare, separare platformă carosabil)
- Infrastructura de transport slab dimensionată (sub normativ)
- Ocuparea infrastructurii pietonale de automobile parcare ilegal

- Ocuparea infrastructurii de deplasare cu obstacole (obiecte proprietate privată aflate pe domeniul public)

Deplasările cu bicicleta sunt frecvente ca urmare a distanțelor scurte între localități și a mobilității în interiorul spațiului construit. Conform CESTRIN (Figura nr. 25) vehiculele pe două roți motorizate (motocicletele) și nemotorizate (bicicletele) nu au o creștere semnificativă din cauza lipsei infrastructurii. Deși nu avem o statistică exactă defalcată între cele 2 tipuri de transport, intuim că și numărul de vehicule nemotorizate a crescut.

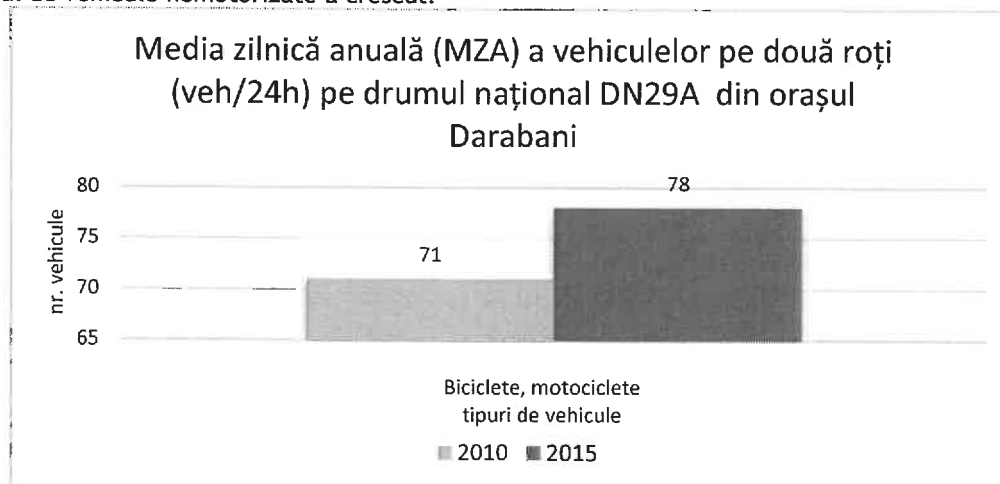


Figura nr. 25 Media zilnică anuală a vehiculelor pe două roți pe DN 29A

Circulația cu ajutorul bicicletelor, în deplasările cotidiene, de regulă, este îngreunată de:

- Lipsa infrastructurii de deplasare (piste semnalizate și separate de platforma carosabil)
- Lipsa unor puncte de închiriere pentru biciclete
- Lipsa unor spații securizate pentru depozitarea bicicletelor

2.6 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare);

Managementul traficului implică o serie de măsuri active și pasive pentru fluidizarea traficului și utilizarea infrastructurii existente într-un mod cât mai eficient.

Măsurile aplicate de primăria orașului Darabani implică amenajarea intersecțiilor prin indicatoare și semnalistică corespunzătoare. În zona centrală tranzitată de drumul național D.N. 29A, principalele treceri de pietoni sunt bine semnalizate și marcate pentru creșterea siguranței persoanelor.

Zonele cu posibile congestii sunt principalele străzi din zona centrală și arterele ce colectează trafic către principala axă de comunicație reprezentată de 1 Decembrie 1918 (D.N. 29A).

2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);

În urma analizelor din perspectiva demografică, a fluxurilor de circulație și a zonificării funcționale a teritoriului reprezentat de Orașul Darabani și localitățile componente putem individualiza următoarele areale:

Zona centrală prezintă cel mai mare nivel de complexitate atât prin densitatea de instituții publice, socio-economice, educaționale cât și prin faptul că traficul de tranzit parcurge arealul pe o tramă stradală inadecvată acestui tip de trafic. Zona centrală deși constituie arealul tranzitat de cele mai multe persoane, rezultând astfel o bună accesibilitate teritorială, cu toate acestea prezintă o serie de disfuncționalități.

Probleme identificate:

- locuri de parcare insuficiente, nereglementate și lipsite de tarificare
- nu există infrastructură pentru bicicletă
- lipsa unei parări pentru biciclete și a unui punct de închiriere biciclete
- valori mari ale automobilității și traficului de tranzit
- intersecții problematice (strada Tudor Vladimirescu cu strada 1 Decembrie 1918 și strada Mihail Kogălniceanu, strada Dragoș Vodă cu strada Trandafirilor și 1 Decembrie 1918)
- zona Parcului Central, Primăriei

3. Modelul de transport

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului;

Un model de transport este o reprezentare a deplasării oamenilor și mărfurilor pe o rețea de transport într-o "arie de studiu" având anumite caracteristici socio-economice și de utilizare a teritoriului. Principala utilizare a modelului este de a arăta cum călătoriile persoanelor și deplasarea mărfurilor vor răspunde, în timp, la schimbări în:

- **oferta de transport:** atât servicii cât și infrastructură;
- **cererea de transport:** creșterea sau scăderea populației, sau schimbarea distribuției spațiale a acesteia, schimbarea caracteristicilor socio-economice (ex. rată de motorizare) sau demografice, creșterea sau reducerea activităților economice etc.

Modelul poate oferi suport pentru înțelegerea uneia sau mai multor probleme existente sau viitoare legate de transport, sprijinind astfel luarea de decizii privind planificarea, implementarea sau operarea infrastructurii sau serviciilor de transport.

Anul de bază al modelului este 2023, iar anii de perspectivă sunt: 2028, 2033 și 2038 (finalul orizontului PMUD).

3.2. Colectarea de date;

În procesul de colectare date s-au utilizat următoarele surse:

- Recensământ de trafic CESTRIN pentru sectorul de drum național ce traversează orașul Darabani 2010-2015;
- Campanie de teren - colectare date de către proiectant;
- Chestionare de consultare a populației, online și offline.

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport;

O reprezentare a rețelei multimodale de transport din prezent și a paradigmelor de călătorie actuale este necesară pentru a previziona cererea de transport în aria de studiu a PMUD. Modelul este unul simplu, ce acoperă următoarele moduri:

a) Călători:

- autoturism personal;
- transportul public județean, care include autobuzul;
- moduri nemotorizate, care includ mersul cu bicicleta și mersul pe jos.

b) Marfă, pe cale rutieră

3.4. Cererea de transport;

Populația este un indicator extrem de important prin care se evidențiază importanța unei entități administrative și relațiile socio-economice în timp și spațiu pe care le creează în teritoriu.

	Populație (RPL 2011)	Suprafață (kmp)	Densitatea populației (locuitori/kmp)
Orașul Darabani	9.523	100,84	94,44

Tabelul nr. 12 Aspecte demografice – u.a.t. Darabani

Conform Recensământului Populației și Locuințelor 2011 observăm că localitatea Darabani cu cei 7453 de locuitori domină la nivel teritorial și reprezintă 75,34% din totalul populației la nivel de u.a.t. Darabani. Localitatea Bajura cu 1513 locuitori deține un procent de 15,29% din total u.a.t., Eșanca doar 3,31 % din toată populația la nivel de entitate administrativă și Lișmănița are o pondere a populației de circa 6,05 % din total.

Date fiind aceste valori, observăm că principalul areal populațional este orașul Darabani ce are implicații asupra fluxurilor și mobilității de bunuri și persoane în plan teritorial.

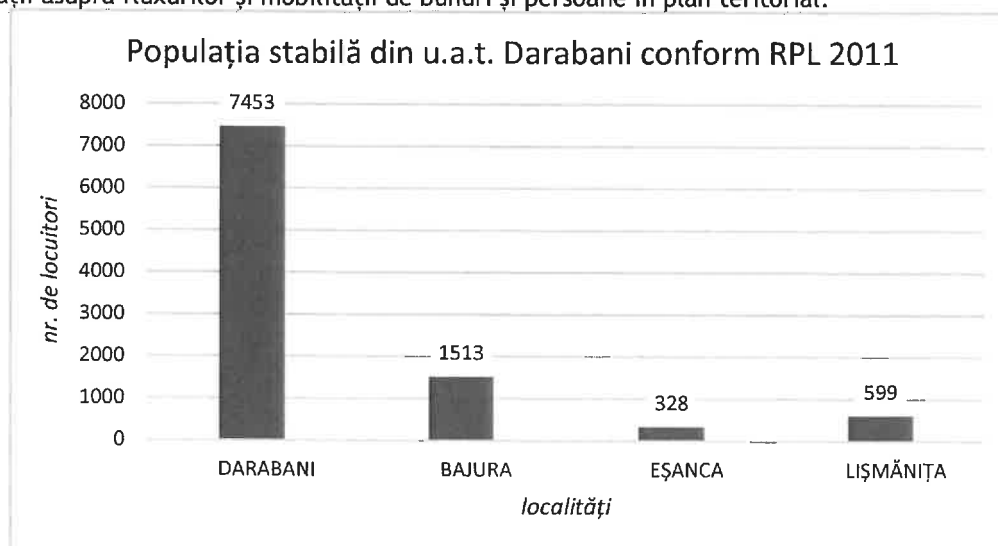


Figura nr. 26 Populația stabilă din u.a.t. Flămânzi (RPL 2011)

La nivel de u.a.t. Darabani observăm că există 1 liceu, 2 școli gimnaziale, 2 școli primare și 2 grădinițe cu program normal. Singura localitate ce nu are o unitate școlară este Eșanca. O entitate cu circa 328 de persoane (conform RPL 2011) lipsită de o unitate școlară determină fluxuri de persoane ce utilizează mijloacele personale de transport (automobil personal, bicicletă) către unitățile de învățământ aflate în localitățile vecine.

Populația școlară este una consistentă la nivel teritorial și determină deplasări periodice ale persoanelor și implicit automobilitate în zilele de lucru ale săptămânii, acutizând și agravând problematica traficului cotidian. Pentru a limita și restrânge deplasările, se recomandă prioritizarea investițiilor în infrastructură pietonală și cea alternativă (bicicletă).

REȚEAUA STRADALĂ DIN UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ DARABANI (Tipuri de îmbrăcăminte stradală)

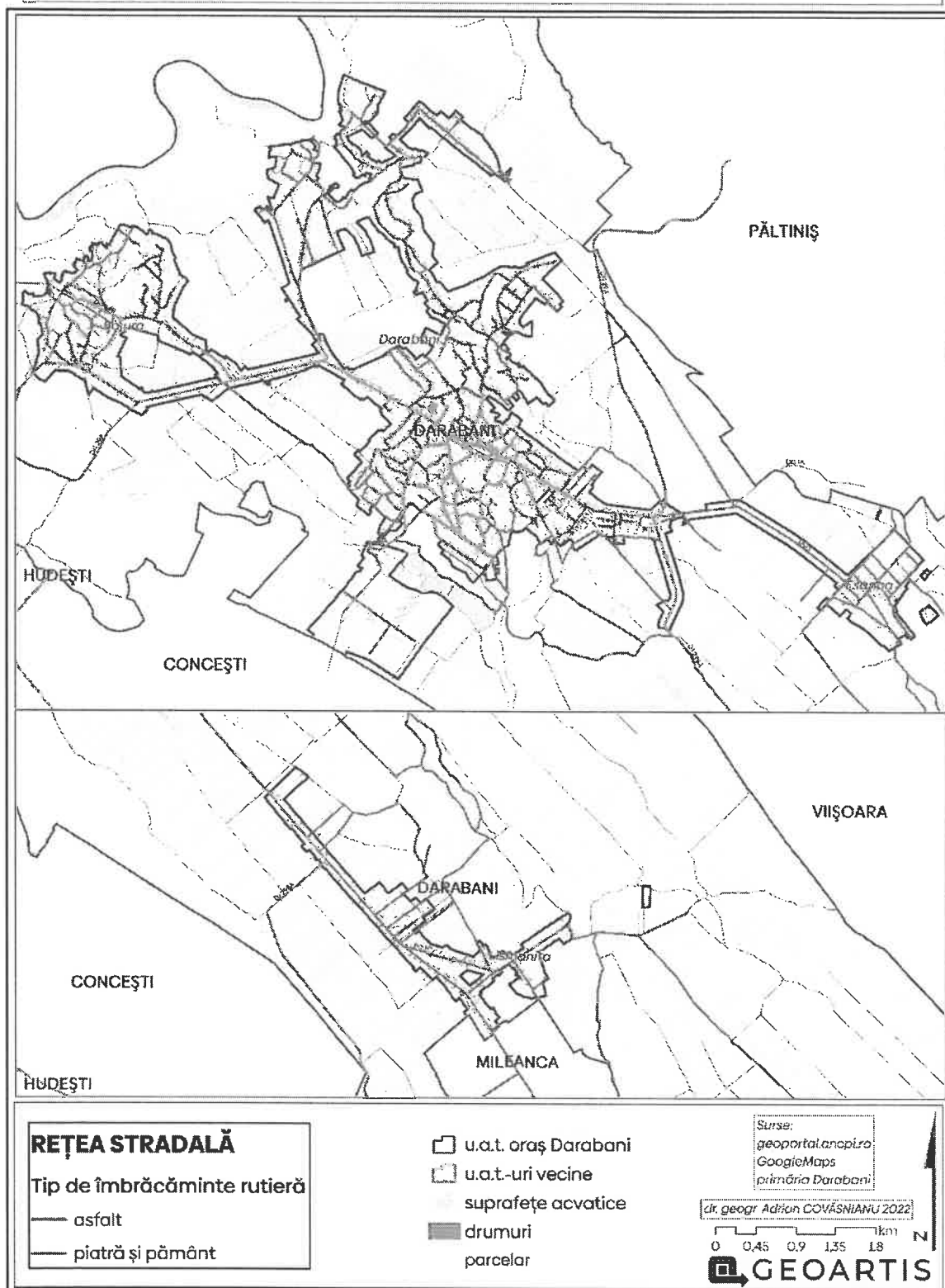


Figura nr. 27 Tipuri de îmbrăcăminte rutieră

Referitor la distribuția spațială observăm că cei mai modernizate artere stradale se consemnează în orașul Darabani, în zona centrală și sudică. O pondere scăzută de străzi asfaltate se consemnează în satul Bajura și nordul orașului Darabani, context ce determină condiții de accesibilitate primară către obiectivele de interes public din zonă. În același timp, în satele Eșanca și Lișmănița există multe străzi neasfaltate.

În ceea ce privește mijloacele de transport, autoturismul personal pentru deplasări cotidiene este un fapt, nu mai puțin de **84 %** din persoanele care au răspuns chestionarului aplicat în u.a.t. Darabani utilizând acest mijloc de transport. Adicional, în cazul în care ar exista alternativa altor mijloace de deplasare, 'aderența' la autoturismul personal este în procent majoritar prezentă.

Infrastructura rutieră în cadrul u.a.t. Darabani este un element de bază pentru satisfacerea nevoii de deplasare cotidiană. Acest aspect este evidențiat și de răspunsurile la chestionarul aplicat populației din Darabani. Nevoile de mobilitate și de deplasare a persoanelor în u.a.t. Darabani sunt la nivel elementar, de existență a unei infrastructuri rutiere bazale. Ulterior, pe măsură ce calitatea vieții va crește și nivelul de trai va fi unul durabil, cota modală se va schimba către mijloace de deplasare mai prietenoase cu mediul înconjurător, mai economice și mai durabile.

Date fiind disfuncționalitățile exprimate anterior, considerăm că se impune modernizarea străzilor în contextul paradigmei mobilității urbane prin asigurarea infrastructurii pentru circulația pietonală corespunzătoare unui oraș cu rol de echilibru în teritoriu precum și oferirea de condiții de siguranță și securitate a deplasării cu mijloace alternative de transport.

Sistemul de parcaje

Conform celor mai recente date statistice (Figura nr. 28), gradul de motorizare a crescut în u.a.t. Darabani. Dacă în anul 2017 existau 2036 de autoturisme înregistrate la nivel de u.a.t. Darabani, în 2021 numărul acestora a crescut la circa 2747 de vehicule, un aport numeric pozitiv al parcului auto de circa 35%. Raportat la numărul de locuitori din anul 2021 rezultă un grad de motorizare de circa **210 autoturisme/1000 locuitori**, valoare sensibil mai mare față de media la nivel de județ din 2020 (**207 autoturisme/1000 locuitori**).

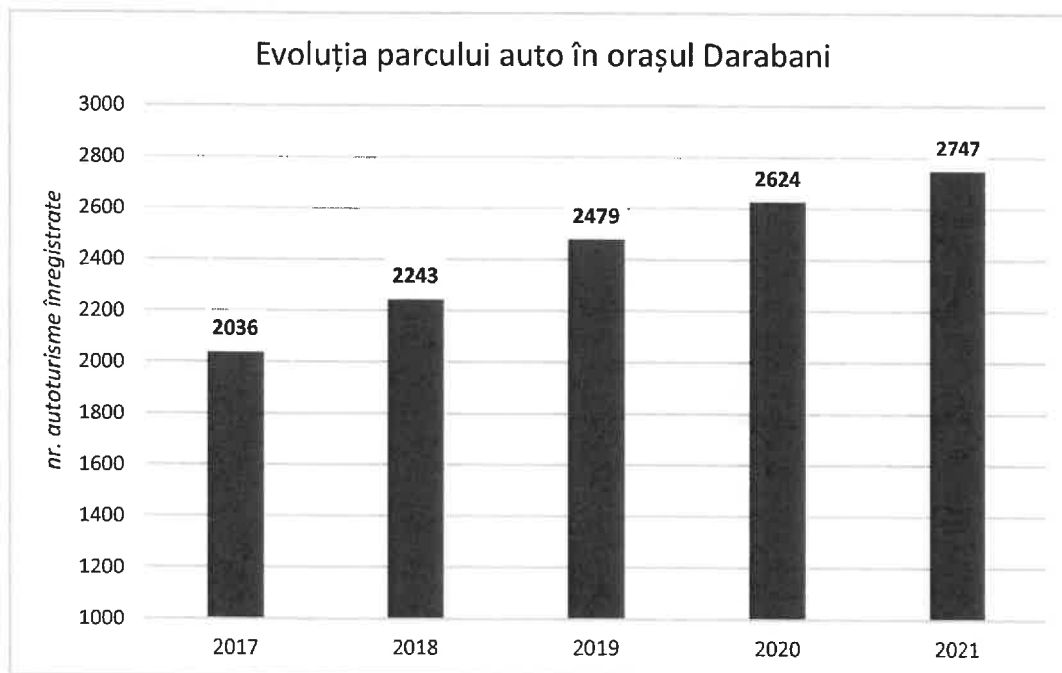


Figura nr. 28 Evoluția parcului auto în orașul Darabani

Prin urmare, fenomenul automobilității este unul intens și în creștere astfel că presiunea pe spațiile publice este una considerabilă prin prisma asigurării locurilor de parcare. Conform datelor oficiale de la primăria Darabani există un disponibil total de aproximativ 340 de locuri de parcare respectiv:

1. 20 locuri de parcare în zona blocurilor de pe străzile Tudor Vladimirescu și Ion Vodă
2. 220 locuri de parcare fiind în zona blocurilor de pe str. 1 Decembrie
3. 100 locuri de parcare în zona centrală de-a lungul drumului național ce tranzitează orașul

Problematica circulației (auto) în orașul Darabani

Traficul de tranzit împreună cu automobilitatea crescută constituie cele mai importante disfuncționalități din perspectiva mobilității urbane. Lipsa unor artere ocolitoare care să elibereze trama stradală și să degreveze țesutul construit conduc către disfuncționalități urbanistice majore

Faptul că orașul Darabani este tranzitat de un drum național circulat, inclusiv de traficul de tranzit, determină o creștere a incidenței evenimentelor rutiere. Conform statisticii observăm un număr crescut de accidente ușoare dar și grave în sudul localității Bajura și în zona de extravilan, la est de localitatea Darabani. În același timp, conform unei statistici din perioada 2019-2021 s-au înregistrat în total:

3. 7 accidente grave din care au rezultat 2 persoane decedate, 5 persoane rănite grav și 2 persoane rănite ușor
4. 28 accidente ușoare din care au rezultat 29 persoane rănite ușor

Având în vedere numărul mare de accidente de pe raza u.a.t. Darabani este nevoie de implementarea unei politici de creștere a siguranței participanților la trafic pentru reducerea sau chiar eliminarea acestor accidente pe viitor.

Faptul că în zona centrală sunt localizate principalele obiective de interes public și deoarece traficul de tranzit dinspre Rădăuți-Prut traversează orașul prin același amplasament, periodic se ajunge la disfuncții funcționale, crește gradul de congestie și de poluare atmosferică. Lipsa unei variante ocolitoare și a unor artere cu o capacitate portantă similară contribuie la perpetuarea acestei disfuncționalități a mobilității. Pentru a scădea gradul de aglomerație în trafic e nevoie de devierea traficului, eliberarea tramei stradale și implicit schimbarea paradigmei și redimensionarea tramei stradale în funcție de toți participanții la trafic. Diversitatea modurilor de transport poate reduce interesul pentru utilizarea autoturismului personal. Cu alte cuvinte, este necesară partajarea tramei stradale într-o ordine în care să fie prioritizate mijloacele alternative de transport, să se creeze condiții pentru circulația pietonală iar transportul cu autoturismul personal să fie reglementat.

Transportul public în orașul Darabani

În orașul Darabani nu există organizat un serviciu de transport public de persoane. Cu toate acestea primăria a inițiat demersurilor pregătitoare pentru implementarea unui asemenea serviciu public. În acest sens a inițiat un Studiu de Oportunitate privind înființarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în orașul Darabani. Conform studiului de oportunitate se intenționează înființarea a 4 trasee, respectiv:

5. Bajura-Darabani Centru
6. Teioasa-Cornești-Darabani Centru
7. Lișmănița-Darabani Centru
8. Eșanca-Darabani Centru

Transport alternativ

Circulația pietonală, în deplasările cotidiene, de regulă, este fragmentată de:

- Lipsa infrastructurii de deplasare (trotuare, separare platformă carosabil)
- Infrastructura de transport slab dimensionată (sub normativ)
- Ocuparea infrastructurii pietonale de automobile parcare ilegal

- Ocuparea infrastructurii de deplasare cu obstacole (obiecte proprietate privată aflate pe domeniul public)

Deplasările cu bicicleta sunt frecvente ca urmare a distanțelor scurte între localități și a mobilității în interiorul spațiului construit. Conform CESTRIN vehiculele pe două roți nemotorizate (bicicletele) nu au o creștere semnificativă din cauza lipsei infrastructurii.

Deplasările pietonale sunt forma elementară a mobilității. Conform chestionarului aplicat la 83 de persoane, 31 de persoane afirmă că distanța medie de deplasare este între 0-2 km, 24 de persoane parcurg între 3-5 km pentru a ajunge la destinație, 14 respondenți au nevoie de până la 8 km până la destinația dorită. Există și un număr de 8 persoane ce parcurg peste 15 km pentru a se deplasa

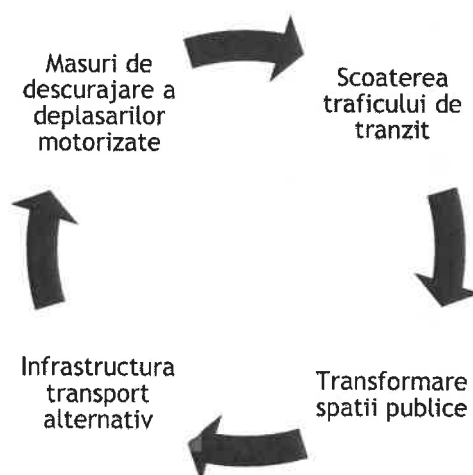
În ce privesc modurile de transport alternativ, deplasarea pietonală este prietenoasă doar pentru 19% dintre respondenți și doar 1,2 % utilizează bicicleta.

3.5. Calibrarea și validarea datelor;

Nu este cazul

3.6. Prognoze;

Viziune:



A. Scoaterea traficului de tranzit din oras

- Proiectarea și executia variantelor ocolitoare

B. Transformarea străzilor din coridoare de trafic în străzi cu viteză mică

- o Măsuri de calmare a traficului: proiectarea și execuția modernizării străzilor, cu elemente geometrice în plan orizontal și vertical care să limiteze circulația cu viteză peste cea proiectată/reconstruită;
- o Proiectarea și execuția de plantații în zona străzilor, cu rol de barieră pentru zgomot, barieră fonică;
- o Modernizarea intersecțiilor prin încurajarea traficului nemotorizat - amenajări specifice pietonilor, bicicliștilor, persoanelor vulnerabile și a persoanelor cu dizabilități;

C. Crearea infrastructurii pentru transport alternativ

- o Înființarea transportului în comun
- o Creșterea cotei modale a deplasărilor pietonale
- o Creșterea cotei modale a deplasărilor cu bicicleta

D. Descurajarea deplasărilor motorizate:

- Scăderea traficului motorizat: pe termen scurt (5 ani) se preconizează creșterea traficului autoturismelor față de anul de baza, apoi în scădere pe termen mediu (10 ani) și pe termen lung (15 ani); aceste previziuni sunt condiționate de materializarea unor investiții majore (Variante Ocolitoare, transport public, transformarea spațiilor publice etc.)

S-au analizat trei scenarii:

- Pe termen scurt - scenariul Do minimum, până în anul 2028
- Pe termen mediu - Do something, până în anul 2033
- Pe termen lung - Do maximum, până în anul 2038.

1.Scenariul Do minimum, pe termen scurt, până în anul 2028

An	Cota modala 2023	Cota modala 2028	An	Cota modala	Crestere [%]
Total deplasari	100%	100%	Total deplasari/MZA	An 2023	An 2028
Pietoni	24,4%	24,5%	Pietoni	24,4%	30%
Biciclete, moped	1,2%	1,3%	Biciclete, moped	1,2%	40%
Autoturisme _3,5to	49,8%	49,9%	Autoturisme _3,5to	49,8%	30%
Autocamioane, TIR	20,1%	20,2%	Autocamioane, TIR	20,1%	30%
Autobuze	4,4%	4,0%	Autobuze	4,4%	20%

2.Scenariul Do something, pe termen mediu, până în anul 2033

An	Cota modala 2023	Cota modala 2028	An	Cota modala	Crestere [%]
Total deplasari	100%	100%	Total deplasari/MZA	An 2023	An 2028
Pietoni	24,4%	26,6%	Pietoni	24,4%	40%
Biciclete, moped	1,2%	1,7%	Biciclete, moped	1,2%	80%
Autoturisme _3,5to	49,8%	48,4%	Autoturisme _3,5to	49,8%	25%
Autocamioane, TIR	20,1%	18,8%	Autocamioane, TIR	20,1%	20%
Autobuze	4,4%	4,4%	Autobuze	4,4%	30%

3.Scenariul Do maximum, pe termen lung, pana in anul 2038

An	Cota modala 2023	Cota modala 2028	An	Cota modala	Crestere [%]
Total deplasari	100%	100%	Total deplasari/MZA	An 2023	An 2028
Pietoni	24,4%	32,6%	Pietoni	24,4%	80%
Biciclete, moped	1,2%	2,3%	Biciclete, moped	1,2%	150%
Autoturisme _3,5to	49,8%	44,2%	Autoturisme _3,5to	49,8%	20%
Autocamioane, TIR	20,1%	16,4%	Autocamioane, TIR	20,1%	10%
Autobuze	4,4%	4,5%	Autobuze	4,4%	40%

Procentele de creștere a deplasărilor nemotorizate, respectiv de scădere a deplasărilor motorizate, reprezintă viziunea de implementare.

Studiu de caz - analiza deplasare cu autoturism versus cu bicicleta versus pieton

Analiza comparativa timpi de parcurgere cu principalele modalități de deplasare între limitele uat, în lungul drumului național (sursa google.maps si măsurători ale proiectantului):

Nr crt	Modalitate transport	Timp [min]	Observații
1	Autoturism	7	
2	Pieton	65	
3	Bicicleta	20	Timp estimat pe baza măsurărilor efectuate de către proiectant
4	Bicicleta electrica	10	Timp estimat pe baza măsurărilor efectuate de către proiectant

Tabelul nr. 13 Analiza deplasare cu autoturism versus cu bicicleta versus pieton



Figura nr. 29 Parcurgerea distantei între zonele extreme ale zonei locuite, cu autoturismul (sursa google.maps)

Se observa ca distantele relativ scurte de pe raza uat Darabani pot fi parcurse cu bicicleta/bicicleta electrica, intr-un timp apropiat de cel al autoturismului.

4. Evaluarea impactului actual al mobilității

Prezentul capitol prezintă o analiză a problemelor care determină un impact negativ asupra mobilității, așa cum au fost ele derivate în urma efectuării analizei situației existente, structurate după cele cinci criterii.

Proiectele / măsurile de tip “must-do” (codificate cu A), sunt proiecte considerate necesare pentru rezolvarea problemelor identificate. Proiecte alternative (codificate cu B), sunt proiecte alternative care rezolvă problemele identificate.

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

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

Recunoscând rolul important pe care planurile de mobilitate urbană sustenabilă îl pot juca, Comisia Europeană a propus în al său Plan de Acțiune asupra Mobilității Urbane din 2009 să accelereze dezvoltarea planurilor de mobilitate urbană sustenabilă în Europa prin oferirea de materiale orientative, promovarea schimburilor de bune practici și sprijinirea activităților educaționale pentru specialiștii de mobilitate urbană. În iunie 2010, Consiliul Uniunii Europene și-a declarat sprijinul pentru “dezvoltarea planurilor de mobilitate urbană sustenabilă pentru orașe și arii metropolitane [...] și încurajează dezvoltarea de stimulente, precum asistenta de specialitate și schimbul de informații, pentru crearea unor asemenea planuri”.

Mobilitatea urbană sustenabilă poate fi obținută printr-o abordare a planificării integrate care are în vedere toate modalitățile de transport din orașe și din zonele limitrofe.

Din punct de vedere al influenței transporturilor asupra mediului și în corelare cu Planul de Mobilitate Urbană s-au efectuat o serie de analize documentare care s-au concretizat în dezvoltarea analizei punctuale la nivelul orașului DARABANI.

4.1. Eficiență economică;

Acest criteriu privește creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă.

Transportul calatorilor si al mărfurilor se efectuează în cea mai mare parte cu autovehicule, cu o cota modală de 84%. Transportul alternativ are un procent mic, în deplasările cotidiene, deplasările pietonale având o cota modală de cca 19%, iar cele cu bicicleta 1%.

Următoarea listă prezintă un rezumat a celor mai importante probleme care constrâng eficiența economică a sistemelor de transport din zona urbană:

- Congestia semnificativă afectează remarcabil de mult eficiența transportului; lipsa variantelor ocolitoare face ca o pondere importantă a congestiei să fie cauzat de traficul de tranzit;
- Lipsa infrastructurii pentru transport alternativ: trotuare, piste pentru bicicliști
- Lipsa unei politici pentru parcare/staționarea autoturismelor pe spațiile publice atât în zona centrală, cât și în zonele rezidențiale;
- Lipsa politici pentru deplasări ce eliberează spațiul public;

- Străzile existente, pietruite sau din pământ nu asigură confortul și siguranță pentru deplasarea cu bicicleta sau pe jos; prin confort și siguranță a nu se înțelege asfaltarea și lărgirea străzilor/drumurilor ci proiectarea corectă din punct de vedere al mobilității durabile, asigurând condiții pentru toți participanții la trafic, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități;
- Străzile modernizate sunt proiectate și executate doar prin prisma categoriei tehnice conform STAS, avantajat fiind, de departe, traficul motorizat;
- Ocuparea infrastructurii pietonale de automobile parcare ilegal;
- Ocuparea infrastructurii de deplasare cu obstacole (obiecte proprietate privată aflate pe domeniul public)

4.2. Impactul asupra mediului;

Acest criteriu privește reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic, trebuind avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice.

Transportul reprezintă și el un sector cu implicații semnificative asupra calității aerului, iar la nivelul județului s-a evidențiat în ultima perioadă un trend de creștere a emisiilor poluante rezultate din trafic în totalul emisiilor. Traficul auto reprezintă principala sursă de emisii poluante.

Analiza stării actuale a mediului a avut ca principal scop evidențierea influenței sectorului de transporturi actual asupra calității mediului înconjurător.

S-au identificat efectele produse de sectorul transporturi asupra următoarelor componente de mediu: aer, schimbări climatice, apă, sol, deșeuri, biodiversitate, populație și sănătate umană, zgomot, peisaj natural, patrimoniu cultural, transport durabil, eficiența energetică, conservare/utilizare resurse regenerabile naturale, gradul de conștientizare asupra problemelor de mediu provenite din transporturi.

Indicatorii relevanți pentru evaluarea impactului asupra mediului, urmare a desfășurării transporturilor, sunt: Cantitatea totală de emisii (pulberi), în tone pe an; Cantitatea totală de gaze cu efect de seră (tone echivalent CO₂ pe an); Zgomot (db); Consumul energetic (kj pe călătorie).

Conform, <https://www.europarl.europa.eu/news/ro/headlines/society/20190313STO31218/emisiile-de-co2-de-la-autovehicule-date-si-cifre-infografic>, transportul a fost sursa a circa un sfert din totalul de emisii de CO₂ din UE în 2019. Dintre acestea, 71,7% au provenit din transportul rutier, conform unui raport al Agenției Europene de Mediu.

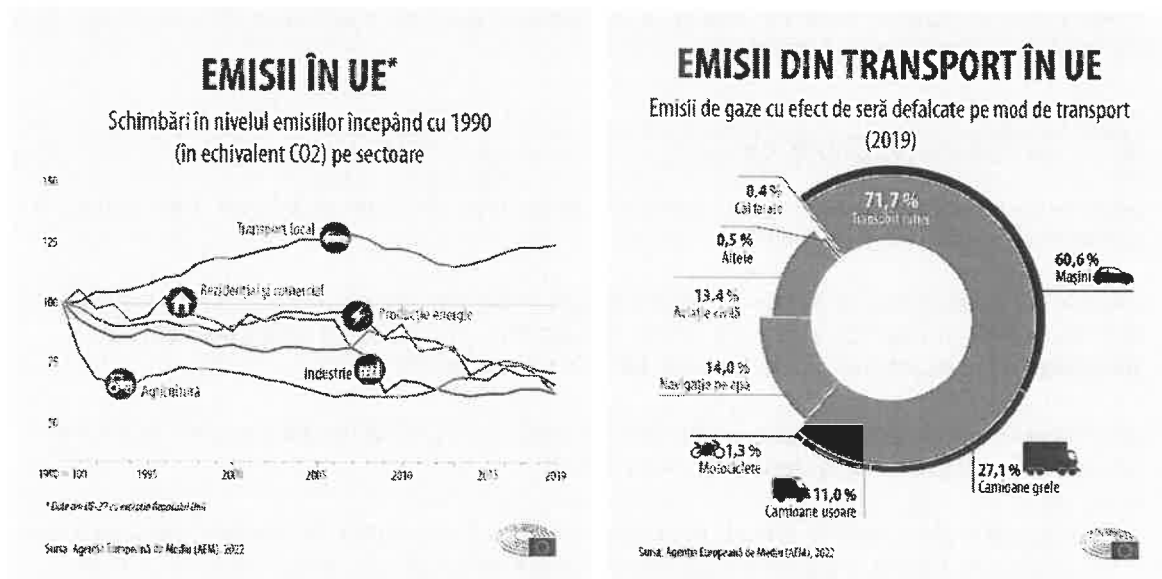


Figura nr. 31 Analiza emisii CO₂ la nivelul Uniunii Europene (sursa <https://www.europarl.europa.eu/news/ro/headlines/society/20190313STO31218/emisiile-de-co2-de-la-autovehicule-date-si-cifre-infografic>)

Următoarea listă prezintă un rezumat și în același timp o prioritizare a celor mai importante probleme legate de impactul asupra mediului:

- Congestia semnificativă influențează negativ mediul; lipsa variantelor ocolitoare face ca o pondere importantă a congestiei să fie cauzată de traficul de tranzit;
- Lipsa infrastructurii pentru transport alternativ: trotuare, piste pentru bicicliști
- Lipsa unei politici pentru parcare/staționarea autoturismelor pe spațiile publice atât în zona centrală, cât și în zonele rezidențiale;
- Lipsa politici pentru deplasări ce eliberează spațiul public (opțiuni transmodale);

4.3. Accesibilitate;

Accesibilitatea, se referă la ușurința de a intra în posesia anumitor bunuri, servicii, activități și destinații, care împreună sunt denumite oportunități. Accesibilitatea poate fi definită în termeni de potențial (oportunitățile care ar putea fi atinse) sau în termeni de activitate (oportunități care sunt atinse). Chiar și persoanele care nu folosesc în mod curent o formă particulară de acces, ar putea să aprecieze disponibilitatea accesibilității, pentru uzul acesteia în viitor, denumită valoarea opțiunii. Spre exemplu, automobilistii, ar putea să aprecieze disponibilitatea serviciilor de transport public, în condițiile în care aceștia nu ar mai putea să conducă în viitor.

Accesul reprezintă scopul de bază al celor mai multe activități de transport, excepție face o mică parte a călătoriilor, pentru care mobilitatea reprezintă un punct terminus în sine (de exemplu: sporturile / alergare, călătoriile recreative cu trenul etc.).

În anul de bază, fluența circulației pe ansamblul rețelei de străzi principale este redusă, lucru care se datorează în primul rând stării tehnice a drumurilor, a staționării vehiculelor pe prima bandă de circulație și a valorilor ridicate de trafic de tranzit. La momentul prezent nu există o variantă ocolitoare care să preia traficul greu din interiorul orașului, astfel vehiculele comerciale sunt nevoite să utilizeze trama strada a orașului și prin centrul acestuia. De asemenea, fluența traficului este afectată de numărul mare de vehicule locale aflate în mers sau staționate în vecinătatea centrului istoric și a pieței.

Una dintre principalele direcții de acțiuni la nivelul mobilității urbane durabile este atât încurajarea mobilității active pentru îmbunătățirea stării de sănătate a cetățenilor cât și dezvoltarea zonelor pietonale. Mobilitatea activă este determinată (inclusiv) de deplasările pietonale. La nivelul orașului Darabani accesibilitatea geografică pe componenta modală de tip mișcare pietonală este una destul de echilibrată în teritoriu. Infrastructura de transport ne permite, în funcție de timpul alocat deplasării, să determinăm grade de accesibilitate diferențiate. Analizând Figura nr. 32 observăm că în izocrona de 5 minute, zona centrală (parcul central, principalele obiective de interes public) sunt ușor accesibile. În izocrona de 10 minute, ca urmare a unei distanțe-timp mai mari, arealul acoperit se extinde și către obiectivele de interes educațional (preșcolar și școlar) precum și spre o serie de obiective de prestări servicii. În același timp, pentru izocrona de 15 minute, teritoriul deservit acoperă zona centrală, inclusiv zonele locuite, într-o proporție considerabilă. Cu alte cuvinte, considerăm că pe o durată de doar 15 minute, teritoriul din Darabani este destul de eficient acoperit.

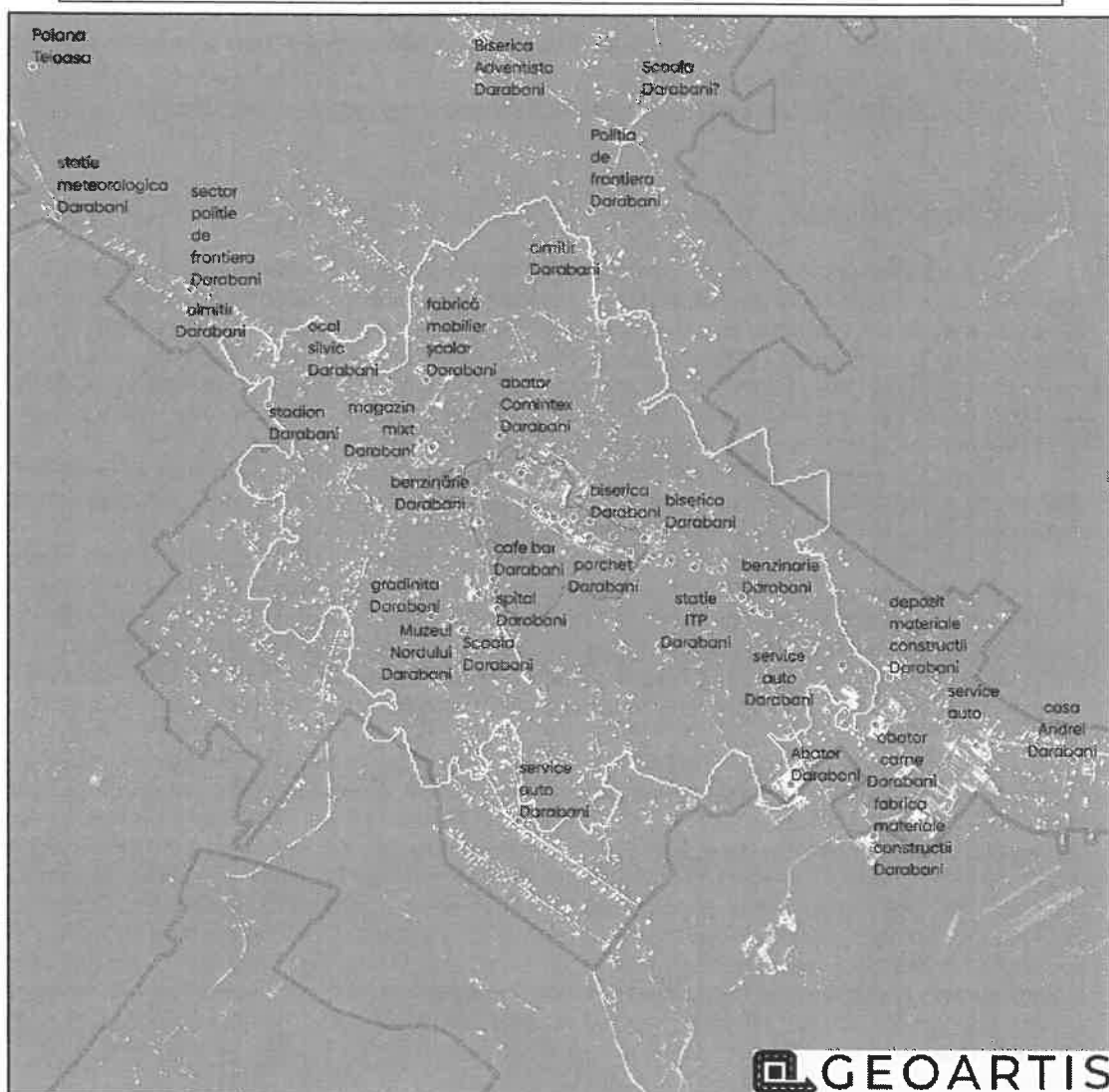
În același timp, ca urmare a unei infrastructuri rutiere ce favorizează fluența automobilelor inclusiv în zona centrală (orașul Darabani este secționat de drumul național D.N. 29A), accesibilitatea rutieră consemnează valori mari, în dauna celorlalți participanți la trafic (pietoni, bicicliști etc.).

Din Figura nr. 33 observăm faptul că izocrona de 5 minute acoperă principalele direcții și obiective din orașul Darabani, izocrona de 10 minute permite accesarea pe rutier a localității Bajura iar la 15 minute de mers cu autoturismul, aria de atractivitate depășește localitățile componente ale u.a.t. Darabani.

Toate aceste lucruri se petrec cu afectarea tuturor celorlalți participanți la trafic, traficul auto beneficiind de o infrastructură fizică și cantitativă generoasă. În același timp, ceilalți participanți la trafic (pietoni, inclusiv cei cu mobilitate redusă, bicicliștii etc.) nu beneficiază de dezvoltarea unor moduri de transport și unei infrastructuri specifice într-o manieră echitabilă, integrată și interoperabilă. Accentul pe viitor (din perspectiva accesibilității) trebuie să se producă prin schimbarea cotei modale de la una majoritar auto către moduri de transport nepoluante iar accesibilitatea trebuie gestionată și analizată dintr-o perspectivă durabilă.

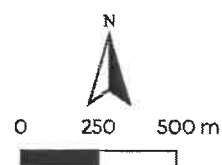
În ceea ce privește accesibilitatea în teritoriu, folosind mijloace de deplasare nepoluante (bicicleta), din Figura nr. 34 se observă una dintre cele mai echitabile moduri de deplasare (costuri reduse, nepoluante, impact fonic nesemnificativ) dar cu cele mai mari beneficii durabile asupra siguranței și securității deplasărilor de bunuri și persoane.

ACCESIBILITATEA FIZICĂ ÎN ORAȘUL DARABANI (deplasări pietonale)



DEPLASĂRI PIETONALE

- ☐ izocrona de 5 minute (punct de plecare Parcul Central)
- ☐ izocrona de 10 minute (punct de plecare Parcul Central)
- ☐ izocrona de 15 minute (punct de plecare Parcul Central)
- obiective de interes
- ☐ limită de intravilan oraș Darabani

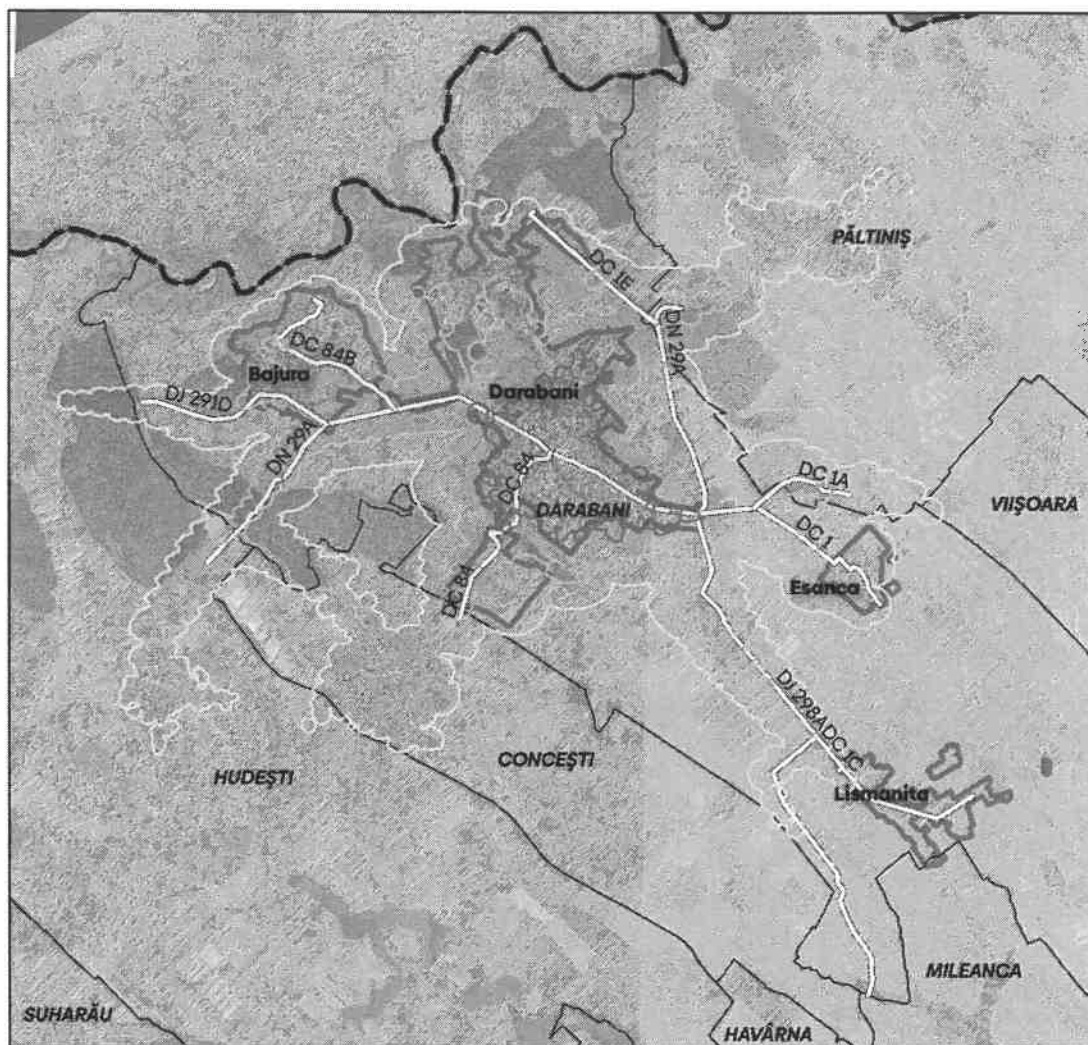


Surse:
time travel QGIS plugin
ancpi.ro

dr. geogr. Covășnianu Adrian 2023

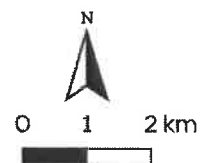
Figura nr. 32 Accesibilitatea pietonală în orașul Darabani

ACCESIBILITATEA FIZICĂ ÎN U.A.T. DARABANI (deplasări auto)



DEPLASĂRI AUTO

- izocrona de 5 minute (punct de plecare Parcul Central)
- izocrona de 10 minute (punct de plecare Parcul Central)
- izocrona de 15 minute (punct de plecare Parcul Central)
- limită de intravilan oraș Darabani
- limită de u.a.t.
- limită frontieră țară
- rețea de drumuri

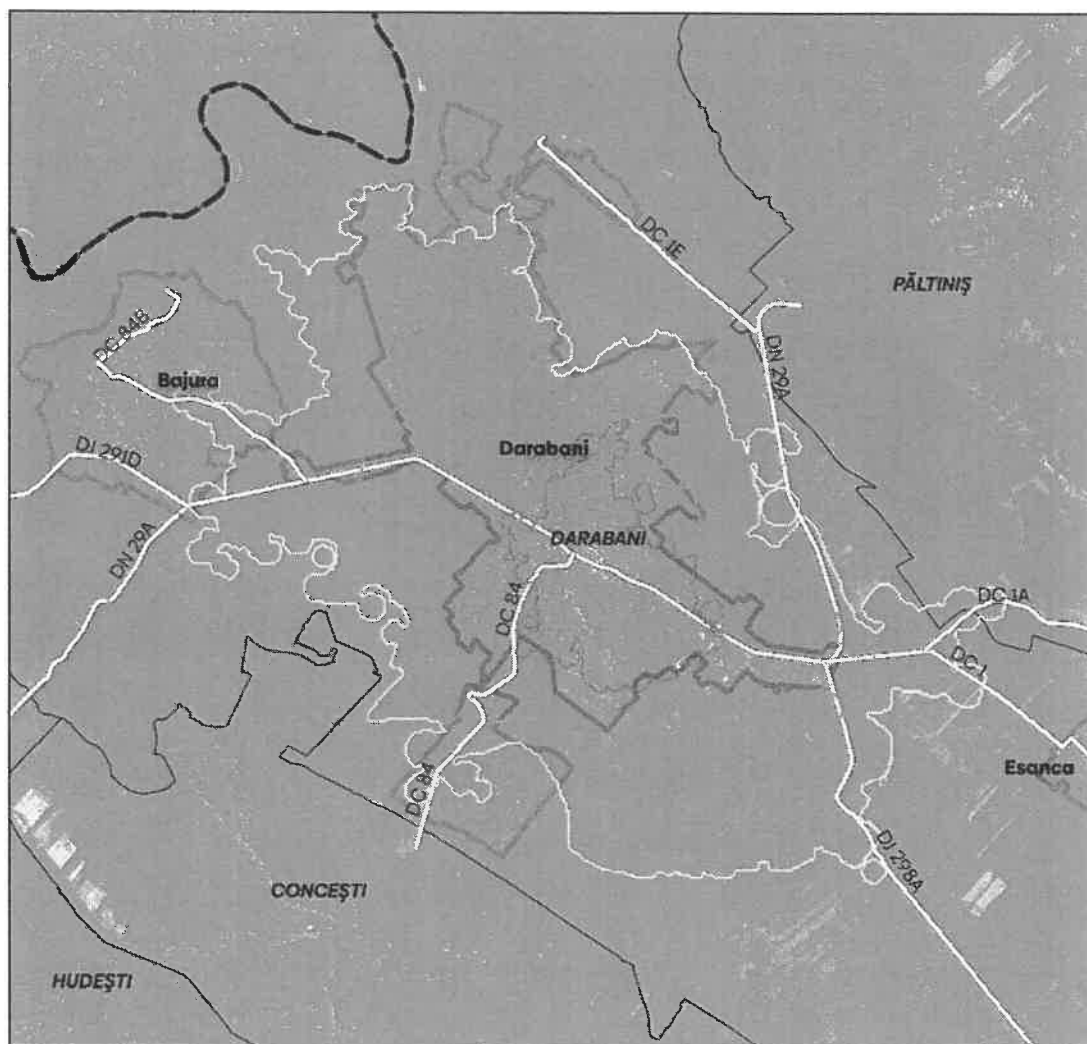


Surse:
time travel QGIS plugin
ancpi.ro

dr. geogr. Covășnianu Adrian 2023

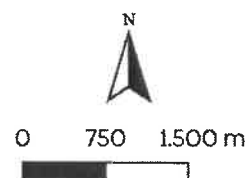
Figura nr. 33 Accesibilitatea auto în u.a.t. Darabani

ACCESIBILITATEA FIZICĂ ÎN U.A.T. DARABANI (deplasări cu transport alternativ)



DEPLASĂRI CU BICICLETA

- izocrona de 15 minute (punct de plecare Parcul Central)
- izocrona de 10 minute (punct de plecare Parcul Central)
- izocrona de 5 minute (punct de plecare Parcul Central)
- limită de intravilan oraș Darabani
- limită de u.a.t.
- limită frontieră țară
- rețea de drumuri



Surse:
time travel QGIS plugin
ancpi.ro

dr. geogr. Covășnianu Adrian 2023

Figura nr. 34 Accesibilitate cu transportul velo în u.a.t. Darabani

Planificarea unui sistem de transport care să asigure nevoile de mobilitate ale populației trebuie să se bazeze pe evaluarea accesibilității rețelei fizice de transport și a rețelei de servicii. Accesibilitatea poate fi analizată sub trei aspecte:

- Din punct de vedere al accesului la un serviciu de transport (al posibilității de a avea acces la o linie de transport);
- Din punctul de vedere al serviciilor disponibile la un anumit moment dintr-un punct în care există acces la sistem.

Următoarea listă prezintă un rezumat și în același timp o prioritizare a celor mai importante probleme legate de accesibilitate:

- Lipsa infrastructurii pentru transport alternativ: pietonal, velo;
- Lipsa politici pentru deplasări ce eliberează spațiul public (opțiuni transmodale);
- Lipsa politicilor / proiectelor pentru redimensionarea și reconversia spațiilor publice;
- Lipsa politicilor / proiectelor pentru accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele vulnerabile și ale persoanelor cu dizabilități

Pentru anul de baza 2023, pentru criteriul accesibilitate se acorda un scor de 1 punct, pe o scara de la 1 la 5. In cap. 7 se vor prezenta punctajele pentru diferite scenarii.

4.4. Siguranță;

România se confruntă cu o problemă semnificativă în ceea ce privește numărul de accidente rutiere, prin comparație cu alte țări din cadrul Uniunii Europene (UE). Comisia Europeană utilizează trei indicatori distincți pentru măsurarea gradului de siguranță rutieră, după cum urmează:

- Număr decese la un milion de locuitori;
- Număr decese la 10 miliarde de pasageri-kilometri; și
- Număr decese la un milion de autoturisme.

Aproximativ 30% din totalul accidentelor corespund rețelei de autostrăzi și drumuri naționale, în contextul în care aceste categorii de drumuri dețin mai puțin de 20% din ansamblul rețelei rutiere naționale.

Drumurile cu o singură bandă pe sens sunt recunoscute că fiind cele mai periculoase după cum rezultă din studiile recente efectuate de EuroRAP, unde se concluzionează că în Europa riscul de incidenta a accidentelor pentru un drum cu o singură bandă pe sens este de patru ori mai mare decât pentru autostrăzi. De asemenea, acest lucru reiese și din statisticile locale, care reflectă un risc semnificativ mai mare pentru drumurile cu o singură bandă pe sens: în cazul drumurilor naționale există un risc de peste șase ori mai mare decât pentru autostrăzi și de peste trei ori mai mare în cazul în care se iau în calcul doar drumurile naționale din zonele interurbane. În prezent, un procent de aproximativ 90% din rețeaua națională este reprezentat de drumurile cu o singură bandă, ceea ce fără îndoială contribuie la statisticile defavorabile precum și la costuri economice semnificative asociate accidentelor rutiere.

Pentru evaluarea gradului de siguranță a circulației urbane din Orașul DARABANI au fost analizate datele incluse în Baza de date a accidentelor administrată de către Poliția Rutieră.

Faptul că orașul Darabani este tranzitat de un drum național circulat, inclusiv de traficul de tranzit, determină o creștere a incidenței evenimentelor rutiere. Conform statisticii efectuate de proiectant, observăm un număr crescut de accidente ușoare dar și grave în sudul localității Bajura și în zona de extravilan, la est de localitatea Darabani. În același timp, conform unei statistici din perioada 2019-2021 s-au înregistrat în total:

- 7 accidente grave din care au rezultat 2 persoane decedate, 5 persoane rănite grav și 2 persoane rănite ușor
- 28 accidente ușoare din care au rezultat 29 persoane rănite ușor

Observăm că în total au fost consemnate 35 de accidente din care 20% sunt accidente grave. Având în vedere numărul mare de accidente de pe raza u.a.t. Darabani este nevoie de implementarea unei politici de creștere a siguranței participanților la trafic pentru reducerea sau chiar eliminarea acestor accidente pe viitor.

Următoarea listă prezintă un rezumat și în același timp o prioritizare a celor mai importante probleme legate de siguranță:

- Congestia semnificativă influențează negativ siguranța participanților la trafic; lipsa variantelor ocolitoare face ca o pondere importantă a congestiei să fie cauzată de traficul de tranzit;
- Lipsa infrastructurii pentru transport alternativ: pietonal, velo face ca siguranța pietonilor și cicliștilor să fie pusă în pericol pe arterele principale;
- Lipsa unei politici pentru parcare/staționarea autoturismelor pe spațiile publice atât în zona centrală, cât și în zonele rezidențiale, duce la staționarea/parcarea haotică ce influențează negativ siguranța pietonilor și cicliștilor;
- Lipsa politici pentru deplasări ce eliberează spațiul public (opțiuni transmodale);
- Lipsa politicilor / proiectelor pentru redimensionarea și reconversia spațiilor publice;
- Lipsa politicilor / proiectelor pentru accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele vulnerabile care conduc la siguranța acestora.

Pentru anul de bază 2023, pentru criteriul siguranță se acorda un scor de 1 punct, pe o scară de la 1 la 5. În cap. 7 se vor prezenta punctajele pentru diferite scenarii.

4.5. Calitatea vieții.

Circa 75% din populația UE trăiește în zone urbane. Impactul urbanizării se extinde însă dincolo de limitele orașelor. Europeanii au adoptat stiluri de viață urbane și folosesc facilități urbane precum servicii culturale, educaționale sau medicale. Deși orașele sunt motoarele economiei europene și generatoarele bunăstării Europei, ele depind în mare măsură de resursele regiunilor exterioare pentru a putea face față cererilor de energie, apă, alimente și pentru a putea gestiona deșeurile și emisiile poluante.

Urbanizarea în Europa este un fenomen continuu, atât din punct de vedere al expansiunii terenului urban, cât și din punct de vedere al creșterii procentului de populație urbană. Într-un context în care dezvoltarea urbană adoptă numeroase forme în diferite părți ale Europei, linia de demarcație dintre urban și rural este din ce în ce mai estompată. În prezent, zonele periurbane se extind mult mai rapid decât centrele tradiționale ale orașelor.

Provocările de mediu și oportunitățile de urbanizare sunt strâns legate. Numeroase orașe depun eforturi uriașe pentru a putea face față problemelor sociale, economice și de mediu rezultate în urma presiunilor precum suprapopularea sau declinul populației, inegalitățile sociale, poluarea și traficul. Pe de altă parte, proximitatea oamenilor, afacerilor și serviciilor oferă oportunități de creare a unei Europe mai eficiente din punct de vedere al utilizării resurselor. Densitatea populației din orașe înseamnă deja trasee mai scurte între casă, locul de muncă și diverși prestatori de servicii, precum și mersul mai frecvent pe jos, cu bicicleta sau cu mijloacele de transport în comun, în timp ce apartamentele organizate în case multifamiliale sau în blocuri de locuințe necesită mai puțină încălzire și mai puțin spațiu la sol pe persoană. Prin urmare, populația din mediul urban consumă în medie mai puțină energie și ocupă mai puțin teren pe cap de locuitor decât populația rurală.

Principala provocare pentru zonele urbane ale Europei este găsirea unui echilibru între densitate și compactitate, pe de o parte, și, pe de altă parte, calitatea vieții într-un mediu urban sănătos.

Integrarea politicilor între nivelul european și cel local, precum și formele noi de guvernare sunt esențiale pentru obținerea celor mai bune rezultate în ceea ce privește urbanizarea. Inițiative ale Comisiei Europene precum premiul „Capitala europeană verde” sau „Convenția primarilor”, în care orașele cooperează în mod voluntar cu UE, marchează noua orientare politică. Acestea pun în aplicare Strategia tematică pentru mediul urban și completează acele politici ale UE care vizează orașele în mod direct, de exemplu directivele privind calitatea aerului, zgomotul ambiental.

Aceste politici constituie așa-numita „Agendă urbană europeană”, care cuprinde și politici urbane ale UE în alte domenii, precum Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile, dimensiunea urbană în politica de coeziune sau Planul de acțiune privind mobilitatea urbană.

Prin intervențiile ce vor fi propuse în cadrul PMUD DARABANI calitatea vieții și a mediului urban se vor îmbunătăți prin: Promovarea transporturilor sustenabile (nepoluante); Reducerea semnificativă a impacturilor generate induse de utilizarea rețelei stradale de către vehiculele comerciale (zgomot, emisii, trepidații); Reducerea congestiei în puncte cheie.

Următoarea listă prezintă un rezumat și în același timp o prioritizare a celor mai importante probleme legate de asigurarea calității vieții:

- Congestia semnificativă influențează negativ calitatea vieții; lipsa variantelor ocolitoare face ca o pondere importantă a congestiei să fie cauzată de traficul de tranzit;
- Lipsa infrastructurii pentru transport alternativ: pietonal, velo;
- Lipsa unei politici pentru parcare/staționarea autoturismelor pe spațiile publice atât în zona centrală, cât și în zonele rezidențiale;
- Lipsa politici pentru deplasări ce eliberează spațiul public (opțiuni transmodale);
- Lipsa politicilor / proiectelor pentru redimensionarea și reconversia spațiilor publice;
- Lipsa politicilor / proiectelor pentru accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele vulnerabile

Pentru anul de bază 2023, pentru criteriul calitate a vieții se acorda un scor de 1 punct, pe o scară de la 1 la 5. În cap. 7 se vor prezenta punctajele pentru diferite scenarii.

Analiza principalelor probleme și disfuncționalități:

Probleme identificate
Trafic de tranzit - congestia cauzată de traficul de tranzit afectează eficiența transportului
Lipsa infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta și infrastructurii pentru parcare a bicicletelor
Deplasări pietonale îngreunate; lipsa conectivității și coerenței deplasărilor pietonale
Accesibilitate pentru categoriile defavorizate la deplasare - persoane cu dizabilități, vârstnici etc
Spații publice/străzi ocupate de autoturisme personale pentru staționare
Lipsa zone exclusiv pietonale
Lipsa politicii de parcare
Lipsa politici pentru deplasări ce eliberează spațiul public (opțiuni transmodale)

5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

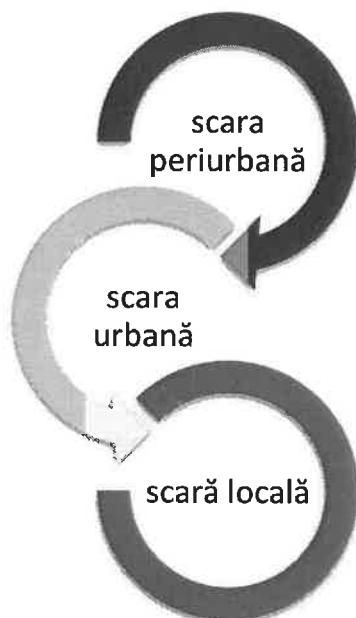


Figura nr. 35 Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane pe niveluri teritoriale

Mobilitatea urbană necesită o abordare trans-scalară și implică acțiuni diferențiate spațial și temporal. Cu toate acestea, proiectele investiționale în domeniul mobilității urbane durabile trebuie corelate pentru a respecta principiile¹⁰ precum :

- planificarea orașelor pentru oameni, încurajarea utilizării transportului alternativ în detrimentul autovehiculelor personale;
- implicarea cetățenilor și a altor părți interesate;
- coordonarea și colaborarea multi-nivel între administrațiile publice locale și centrale;
- planificarea de la nivel de teritoriu metropolitan până la nivel de cartier;
- dezvoltarea orientată spre transport public - corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană;
- încurajarea utilizării transportului alternativ în detrimentul autovehiculelor personale;
- asigurarea accesului la serviciile de transport public a tuturor cetățenilor, inclusiv accesorierea tuturor modurilor de transport în mod funcțional și incluziv, în concordanță cu nevoile diferiților participanți la trafic;
- dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră echitabilă, integrată și interoperabilă cu accent pe modurile de transport nepoluante;
- managementul parcării, staționării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat;
- utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru managementul mobilității (inclusiv managementul traficului), al parcărilor și al transportului public;
- managementul transportului de mărfuri.
- monitorizarea și evaluarea performanțelor aferente mobilității urbane durabile.

¹⁰ Legea Privind Mobilitatea Urbană Durabilă

5.1 Viziunea prezentată pentru trei nivele teritoriale:

5.1.1 Viziunea la scara periurbana: devierea traficului de tranzit pe variantele ocolitoare

La nivel periurban se recomanda proiecte care sa preia traficul de tranzit pe direcțiile Nord-Vest si Sud-Vest, în ambele direcții:

- a) varianta de ocolire V.O. Darabani Nord
 - Studiu de oportunitate pentru construirea V.O. Darabani Nord, în termen scurt spre mediu;
 - construirea variantei de ocolire V.O. Darabani Nord, in termen mediu spre lung
- b) varianta de ocolire VO Darabani Sud
 - Studiu de oportunitate pentru construirea VO Darabani Sud, in termen scurt spre mediu;
 - construirea variantei de ocolire VO Darabani Sud, in termen mediu spre lung



Figura nr. 36 Propuneri variante ocolitoare

- c) Dezvoltarea proiectelor de infrastructura rutiera mare, de nivel național/regional:
 - Traseu cicloturistic nr. 10 de rang național:

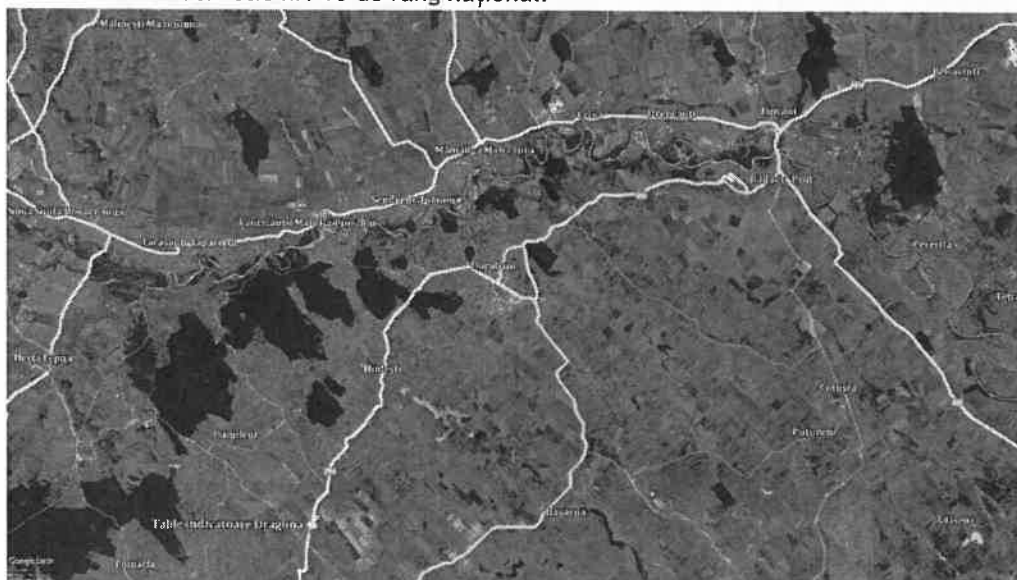


Figura nr. 37 Traseu cicloturistic nr. 10 de rang național (cu albastru deschis)

5.1.2 Viziunea la nivel de UAT Darabani:

La nivel de UAT se propun următoarele direcții principale de acțiune:

- a) Analiza în cadrul unui studiu de oportunitate și înființarea transportului public de călători prin achiziția de mijloace de transport nepoluante (autobuze electrice) la nivel de UAT Darabani;



Figura nr. 38 Transportul public pe raza UAT Darabani

- b) Dotare stații de transport în comun: stații autobuz acoperite și cu bănci, afișare orară, amenajări pentru persoane cu dizabilități, iluminat
 c) Elaborarea și implementarea unui Plan de parcare cu plată progresivă în zona centrală, urmărind interzicerea progresivă
 d) Amenajare piste pentru biciclete pentru navetism, pe raza UAT Darabani
 e) Dezvoltarea rețelei de turism velo, inclusiv centru de informare și puncte de închiriere biciclete
 f) Construire/modernizare trotuare și spații pietonale



Figura nr. 39 Transportul alternativ (piste pentru bicicliști și trotuare)

5.1.3 Viziunea la nivel local:

La nivel local se propun următoarele direcții principale de acțiune:

- a) Elaborarea și implementarea unui Plan de parcare cu plata progresiva în zona centrală, urmărind interzicerea progresivă;
- b) Reconversia prin modernizarea și pietonizare străzii Pieței;
- c) Construire parcuri pentru biciclete, în zonele instituțiilor publice, unități de învățământ, unități de cult etc;
- d) Amenajare stații de încărcare mașini electrice;
- e) Amenajare / gestionare intersecții și zona pietonală pentru calmarea traficului: amenajarea carosabilului intersecțiilor la nivelul trotuarelor;
- f) Reconversia și modernizarea străzii 1 Decembrie cu măsuri de încurajare a traficului nemotorizat și a transportului în comun;
- g) Reconversia străzilor locale și rezidențiale din centrul orașului în spații de tip shared space;
- h) Regenerarea spațiilor verzi;
- i) Reabilitarea parcurilor și extinderea acestora;
- j) Regenerarea spațiilor urbane din zona blocurilor;
- k) Amenajarea de parcuri în zonele rezidențiale cu locuințe colective;
- l) Implementare platformă pentru închirierea locurilor de parcare rezidențiale;
- m) Amenajare stații de încărcare autoturisme electrice în zona centrală și zonele unităților de învățământ;
- n) Reconversie spațiu public și platforme în niste parcuri tematice;
- o) Amenajare trotuare și spații pietonale pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități;
- p) Amenajare intersecții pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități: etapa 1 - coborâre borduri, etapa 2 aducere carosabil la cota trotuare, semafoare sonore, etc;
- q) Amenajare locuri de parcare și căi de acces în instituțiile publice pentru persoanele cu dizabilități;

5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor:

Acest cadru ar trebui să se bazeze pe cele 5 criterii prezentate în subsecțiunile 4.1-4.5 și pe o metodologie pentru măsurarea îndeplinirii fiecăruia dintre aceste criterii. Astfel, ar trebui prezentat și detaliat câte un indicator care să fie utilizat la definirea fiecărui criteriu (de exemplu, preluat din datele de ieșire ale modelului) și cum este folosit acel indicator pentru a stabili dacă rezultatul estimat este bun/rău. Acest cadru ar trebui să stabilească cum vor fi combinați toți indicatorii aferenți criteriilor, astfel încât să se stabilească un scor final sau un "nivel de prioritate" pentru proiecte. Suplimentar față de cele 5 criterii, în această secțiune ar putea să se detalieze cum au fost luate în calcul posibilele riscuri identificate și aspectele legate de încadrarea proiectelor în anvelopa bugetară a orașului.

Criterii de îndeplinire a obiectivelor:

- 4.1. **Eficiență economică** - Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;
- 4.2. **Impactul asupra mediului** - Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;
- 4.3. **Accesibilitate** - Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);
- 4.4. **Siguranță** - Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general, reducerea și chiar eliminarea accidentelor rutiere;

4.5. **Calitatea vieții** - Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice.

Obiectivele strategice¹¹ ce compun viziunea de dezvoltare durabilă sunt:

OS1 - Diminuarea automobilității:

Cod	Obiective strategice	Măsuri/politici	Impact spațial	Responsabil	Cod	Denumire proiect
OS1	Diminuarea automobilității	inserare/extindere transport public	UAT	u.a.t. Darabani	B1	Studiu de oportunitate privind sustenabilitatea investiției pe termen mediu și lung - Înființare transport în comun Darabani Centru - Bajura
			UAT	u.a.t. Darabani	B2	Studiu de oportunitate privind sustenabilitatea investiției pe termen mediu și lung - Înființare transport în comun Darabani Centru - Cornești - Teloasa
			UAT	u.a.t. Darabani	B3	Studiu de oportunitate privind sustenabilitatea investiției pe termen mediu și lung - Înființare transport în comun Darabani Centru - Lișmănița
			UAT	u.a.t. Darabani	B4	Studiu de oportunitate privind sustenabilitatea investiției pe termen mediu și lung - Înființare transport în comun Darabani Centru - Eșanca
			UAT	u.a.t. Darabani	B5	Studiu de oportunitate - Construire și dotare autobaza
			UAT	u.a.t. Darabani	B6	Amenajare și dotare stații de transport în comun: spații acoperite, cu bănci, amenajări pentru persoane cu dizabilități, iluminat
		construire artere ocolitoare	periurban	CNAIR; u.a.t. Darabani	A1	Construire Varianta Ocolitoare Darabani Nord
			periurban	CNAIR; u.a.t. Darabani	A2	Construire Varianta Ocolitoare Darabani Sud
		digitalizarea și informatizarea mobilității persoanelor	UAT	u.a.t. Darabani	B7	Implementarea unui sistem de management inteligent al traficului, construire centru de comandă și control, supraveghere trafic
			UAT	u.a.t. Darabani	A3	Consolidarea democrației participative prin implicarea activă a cetățenilor și a altor părți interesate la procesul decizional al proiectelor de mobilitate urbană
		politici de descurajare a automobilității	zonal	u.a.t. Darabani	A4	Elaborarea și implementarea unui Plan de parcare cu plata progresivă în zona centrală, urmărind interzicerea progresivă

Tabelul nr. 14 Obiectivul Strategic OS1 – Diminuarea automobilității:

OS2 - Creșterea ponderii modale pentru mod de deplasare nepoluant:

OS2	Creșterea ponderii modale pt mod de deplasare nepoluant / transport alternativ	transport public electric (infrastructura+material rulant)	UAT	u.a.t. Darabani	B8	Studiu de oportunitate privind înființarea transportului public de călători prin achiziția de mijloace de transport nepoluante (autobuze electrice)
		deplasări pietonale	zonal	u.a.t. Darabani	A5	Modernizare străzi locale și încurajarea transportului alternativ
			UAT	u.a.t. Darabani	A6	Construire/modernizare trotuare pe raza UAT Darabani
			zonal	u.a.t. Darabani	A7	Amenajare / gestionare intersecții și zona pietonală pentru calmarea traficului; amenajarea carosabilului intersecțiilor la nivelul trotuarelor
		deplasări velo	UAT	u.a.t. Darabani	A8	Încurajarea transportului alternativ prin amenajare piste pentru biciclete pe raza UAT Darabani

¹¹ Adaptare și prelucrare după conf.dr.arh. Negulescu Mihaela Hermina, *Politici și planuri de mobilitate (suport de curs)*, UAUIM, 2022

			UAT	u.a.t. Darabani	B9	Amenajarea de puncte de închiriere biciclete în zona centrală
			zonal	u.a.t. Darabani	A9	Construire parcuri pentru biciclete, în zonele institutiilor publice, unități de învățământ, unități de cult, etc.
			UAT	u.a.t. Darabani	B10	Dezvoltarea rețelei de turism velo, inclusiv centru de informare și puncte de închiriere biciclete
		stații de încărcare autoturisme electrice	zonal	u.a.t. Darabani	A10	Amenajare stații de încărcare autoturisme electrice în zona centrală și zonele unităților de învățământ
		urmărirea și controlul implementării proiectelor	UAT	u.a.t. Darabani	B11	Monitorizarea traficului motorizat și nemotorizat (alternativ) și analize periodice
			UAT	u.a.t. Darabani	B12	Program de măsuri de corecție a implementării PMUD. Actualizare lista de proiecte PMUD

Tabelul nr. 15 Obiectivul Strategic OS2 - Creșterea ponderii modale pentru mod de deplasare nepoluant

OS3 - Redimensionare spații publice în vederea mobilității urbane durabile:

OS3	Redimensionare spații publice - regenerare urbana	reamenajarea/retrasare spații publice în funcție de vocația străzilor și nu de categoria tehnica	zonal	u.a.t. Darabani	A11	Reconversie și modernizarea străzii 1 Decembrie cu măsuri de încurajare a traficului nemotorizat și a transportului în comun
			zonal	u.a.t. Darabani	A12	Reconversia și modernizarea străzilor locale și rezidențiale, prin facilitarea accesului tuturor participanților la trafic (motorizat și nemotorizat)
		amenajare spații pietonale	zonal	u.a.t. Darabani	A13	Reconversia prin modernizarea și pietonizarea străzii Pieței
			zonal	u.a.t. Darabani	B13	Regenerarea urbana a spațiilor verzi
			zonal	u.a.t. Darabani	C1	Regenerare urbana prin reabilitarea parcurilor și extinderea acestora
			zonal	u.a.t. Darabani	C2	Regenerarea spațiilor urbane din zona locuințelor colective
		reconversie spații publice	zonal	u.a.t. Darabani	B14	Amenajarea de parcuri în zonele rezidențiale cu locuințe colective
			zonal	u.a.t. Darabani	B15	Implementare platforma pentru închirierea locurilor de parcare rezidențiale prin înființarea unei politici de parcuri
		regenerare urbana spații publice	zonal	u.a.t. Darabani	C3	Reconversie spațiu public platforme în parcuri tematice
			UAT	u.a.t. Darabani	A14	Reconversia și modernizarea străzilor locale și rezidențiale, prin facilitarea accesului tuturor participanților la trafic (motorizat și în special nemotorizat)
		accesibilitate toate cat. de persoane, inclusiv pt persoane cu dizabilități	zonal	u.a.t. Darabani	A15	Facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități a trotuarelor și spațiilor pietonale
			zonal	u.a.t. Darabani	A16	Amenajare intersecții pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități: etapa 1 - coborâre borduri, semafoare sonore etc
			zonal	u.a.t. Darabani	A17	Amenajare intersecții pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități: etapa 2 aducere carosabil la cota trotuar, modificare structura carosabil în pava
			zonal	u.a.t. Darabani	A18	Amenajare locuri de parcare și căi de acces în instituțiile publice pentru persoanele cu dizabilități

Tabelul nr. 16 Obiectivul Strategic OS3 – Redimensionare spații publice în vederea mobilității urbane durabile

Legenda:  - Do minimum  - Do something  - Do maximum

Planul investițional și clasificarea proiectelor în funcție de scenarii este reprezentată și în figura de mai jos:



Figura nr. 40 Clasificarea principalelor proiecte de transport alternativ in funcție de scenarii (analiza proiectantului, basemap google earth)

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:

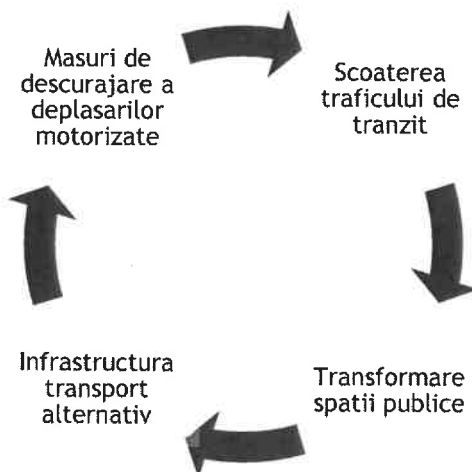


Figura nr. 41 Direcții de dezvoltare

A. Scoaterea traficului de tranzit din oras

- Proiectarea și executia variantelor ocolitoare

B. Transformarea străzilor din coridoare de trafic în străzi cu veleități urbane

- o Reconversia străzilor locale și rezidențiale în străzi de tip shared space: shared space (eng. "living street") - este un concept de planificare urbana care reprezintă un spațiu unde coexistă toate modalitățile de transport: pietoni, cicliști, autoturisme în deplasare sau în staționare dar și zone de petrecere a timpului, cu mobilier urban amenajat - bănci, terase, spații verzi, jardiniere, locuri de joacă pentru copii. Acest model stradal de spațiu comun pune accent pe calitatea generală a vieții, mai degrabă decât pe viteza de deplasare. Din acest motiv, mobilierul stradal sau măsurile de reducere a vitezei, sub 20 km/h, cum ar fi bolarzii, obstacolele vizuale de tip vegetație și căile înguste de călătorie sunt utilizate pentru a reduce volumul de trafic, oferind rezidenților un sentiment mai mare de ușurință, siguranță și confort atunci când folosesc străzile orașului. Prin implementarea tehnicilor de living street, o stradă urbană este transformată pentru a deveni un spațiu social larg în care pietonii sunt încurajați să folosească întregul drum, să se deplaseze liber dintr-un punct în altul și să participe la activități recreative. Măsuri de calmare a traficului: proiectarea și execuția modernizării străzilor, cu elemente geometrice în plan orizontal și vertical care să limiteze circulația cu viteza peste cea proiectată/restrucționată; Proiectarea și execuția de plantații în zona străzilor, cu rol de barieră pentru noxe, barieră fonica; Modernizarea intersecțiilor prin încurajarea traficului nemotorizat - amenajări specifice pietonilor, bicicliștilor, persoanelor vulnerabile și a persoanelor cu dizabilități;

C. Crearea infrastructurii pentru transport alternativ

- Înfiiințarea transportului public de călători prin achiziția de mijloace de transport nepoluante (autobuze electrice), achiziționarea de material rulant modern, ecologic, nepoluant, achiziția și montarea mobilierului urban în stațiile de autobuz;
- Dezvoltarea infrastructurii rutiere, cu accent prioritar pe infrastructura rutiera ce deservește traseele de transport public de persoane și transportul alternativ;
- Dezvoltarea infrastructurii velo atât în scop de navetism cât și în scop recreațional/turistic;
- Dezvoltarea infrastructurii pietonale
- Creșterea atractivității autogării în raport cu punctele de interes;

D. Descurajarea deplasărilor motorizate:

- Siguranța și accesibilitate tuturor participanților la trafic, inclusiv persoanele vulnerabile - persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, copii etc (de ex. amenajare intersecții la nivelul trotuarelor). În cadrul acestei direcții de acțiune se recomandă măsura de limitare a viteze la 30 km/ora pentru tot orașul Darabani.
- Intermodalitate - crearea de noduri intermodale în zonele principalelor aglomerări de transport urban și interurban - autogara;
- Adaptarea parcului auto la exigențele actuale ale comunității și la cerințele de eficiență energetică

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale;

- i. **Una din direcțiile principale de acțiune este politica de parcare. Aceasta trebuie să conțină trei faze principale, fiecare cu alte subfaze:**

Faza 1 - Începuturile reglementării staționării auto, cu următoarele subfaze:

- 1.1 Absența măsurilor de parcare explicite - în localitățile unde spațiul este suficient și ocuparea spațiului public nu contravine cu utilizarea acestui spațiu în alt scop;
- 1.2 Reglementări de bază în ceea ce privește parcare pe spațiul public - este introdusă parcare cu plată, în special în zona centrală a localității; este interzisă parcare în anumite zone, atât din considerente de siguranță a circulației, cât și pentru utilizarea echitabilă a spațiului public;
- 1.3 Restricții de timp - în această fază se introduc restricții de timp pentru parcare a autovehiculelor.

Faza 2 - Introducerea tarifierii pentru staționarea auto

- 2.1 Introducerea tarifierii pentru staționare auto pe spațiul public, în special pentru parcare de scurtă durată (câteva ore);
- 2.2 Extinderea tarifierii pentru staționare auto pe spațiul public

Faza 3 - Staționarea auto ca parte integrantă a strategiilor de gestionare a mobilității

- 3.1 Reducerea spațiilor de parcare în centrul orașului
- 3.2 Încurajarea staționării autovehiculelor în Park&Ride și utilizarea mijloacelor de transport în comun și mijloacelor alternative de transport

- ii. **Platforma operațională pentru staționarea autovehicule - parte a politicii de parcare, pentru faza a treia.**

Elementele operaționale privind managementul parcarilor, au ca scop ameliorarea raportului cerere/oferta a locurilor de parcare în zona centrală dar și cea rezidențială:

1. stabilirea unor zone cu tarifyare diferențiate a parcarii;
2. diversificarea modului de plată a parcarii. Dezvoltarea unui sistem de plată prin SMS / parcometru - plată cu cadrul bancar sau cash / aplicație smartphone;

3. continuarea procesului de înlocuire a garajelor din zonele rezidențiale cu parcuri amenajate la sol sau dacă este posibil cu parcuri multietajate de tip „smart parking”. Aceste garaje ocupă prea mult spațiu și sunt adesea folosite pentru alte scopuri decât parcare.
4. partajarea parcarilor centrelor comerciale amplasate în vecinătatea directă a zonelor rezidențiale. Rezidenții din zonă ar putea parca gratuit în intervalul 22:00-08:00.
5. 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.

iii. Platforma operațională GIS pentru informatizarea transportului - Smart City

Platforma implementată și aplicația dezvoltată va permite în același timp corelarea cu alte componente ale sistemului de transport din oraș, inclusiv transportul staționar (parcările), astfel încât să funcționeze ca un sistem operabil integrat.

Mobilitatea inteligentă, componenta operațională a sistemului de transport în orașul Darabani, va integra operarea transportului public în comun, sistemul de bike-sharing, parcările, stațiile de încărcare pentru autovehicule electrice, sistemul de management al traficului și, eventual, un sistem de monitorizare video.

Integrarea informațiilor între modurile de transport, permite utilizatorului acces la informații și facilități de plată pentru serviciile de transport utilizate, într-un mod facil și unitar. Pentru facilitățile utilizate, se poate implementa un sistem variat de plată, de la card-de-mobilitate, aplicație on-line, e-ticketing sau automate fizice de eliberare tichete de călătorie.

Implementarea acestui sistem, va genera beneficii atât pentru administrația publică locală, cât și pentru locuitori, navetiști și turiști.

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale;

6.3.1 Înființarea transportului public

Pentru orașul Darabani se propune în prima fază inițierea unui studiu de oportunitate referitor la sustenabilitatea înființării unui transport public la nivel de UAT, astfel se propune spre analiză următoarele trasee:

- i. Darabani Centru - Bajura
- ii. Darabani Centru - Cornești - Teioasa
- iii. Darabani Centru - Lișmănița
- iv. Darabani Centru - Eșanca



Figura nr. 42 Propuneri pentru transport public

6.3.2 Implementarea unei politici de parcare cu taxarea staționării în zona centrală

6.3.3 Pregătirea poliției locale pentru asigurarea disciplinei pe pistele de biciclete propuse

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:

6.4.1 Viziunea la scara periurbana: devierea traficului de tranzit pe variantele ocolitoare

La nivel periurban se recomanda proiecte care sa preia traficul de tranzit pe direcțiile Nord-Vest si Sud-Vest, in ambele direcții:

- d) varianta de ocolire VO Darabani Nord
 - i. Studiu de oportunitate pentru construirea VO Darabani Nord, in termen scurt spre mediu;
 - ii. construirea variantei de ocolire VO Darabani Nord, in termen mediu spre lung
- e) varianta de ocolire VO Darabani Sud
 - i. Studiu de oportunitate pentru construirea VO Darabani Sud, in termen scurt spre mediu;
 - ii. construirea variantei de ocolire VO Darabani Sud, in termen mediu spre lung



Figura nr. 43 Propuneri variante ocolitoare

- f) Dezvoltarea proiectelor de infrastructura rutiera mare, de nivel național/regional:
 - Traseu cicloturistic nr. 10 de rang național:

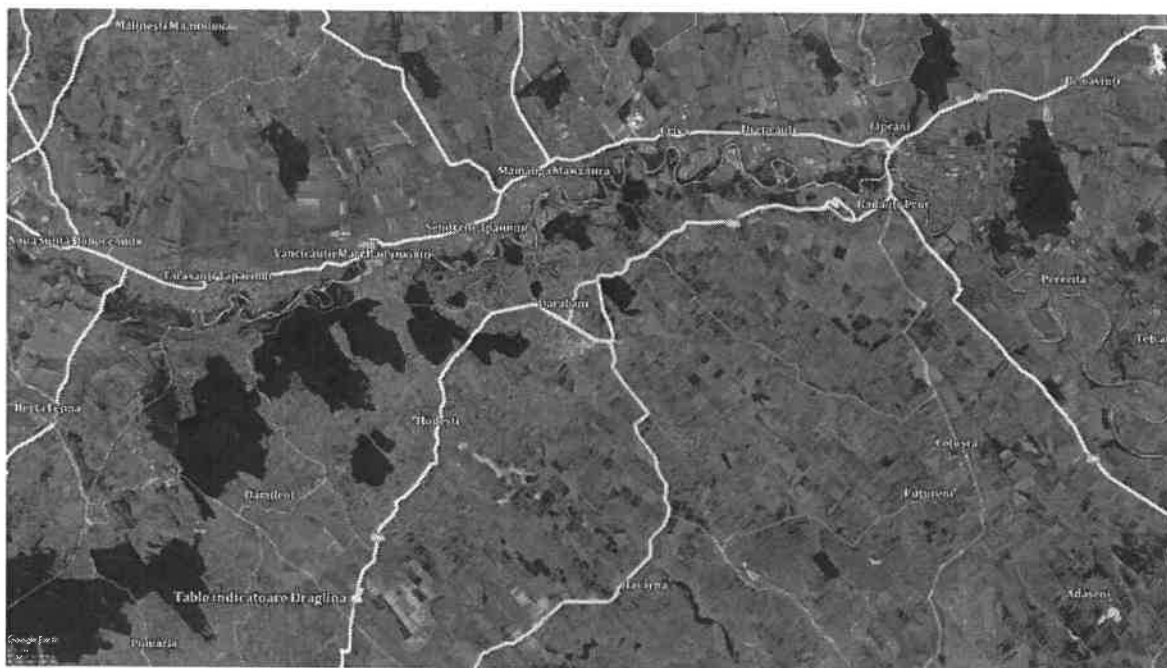


Figura nr. 44 Traseu cicloturistic nr. 10 de rang național

6.4.2 Viziunea la nivel de UAT Darabani:

La nivel de UAT se propun următoarele direcții principale de acțiune:

- a) Analiza în cadrul unui studiu de oportunitate și înființarea transportului public de călători prin achiziția de mijloace de transport nepoluante (autobuze electrice) la nivel de UAT Darabani;
- b) Dotare stații de transport în comun: stații autobuz acoperite și cu bănci, afișare orară, amenajări pentru persoane cu dizabilități, iluminat
- c) Elaborarea și implementarea unui Plan de parcare cu plată progresivă în zona centrală, urmărind interzicerea progresivă
- d) Amenajare piste pentru biciclete pe raza UAT Darabani
- e) Dezvoltarea rețelei de turism velo, inclusiv centru de informare și puncte de închiriere biciclete
- f) Amenajarea de puncte de închiriere biciclete la nivel de UAT
- g) Construire/modernizare trotuare



Figura nr. 45 Transportul alternativ (piste pentru bicicliști și trotuare)

6.4.3 Viziunea la nivel local:

La nivel local se propun următoarele direcții principale de acțiune:

- a) Elaborarea și implementarea unui Plan de parcare cu plata progresivă în zona centrală, urmărind interzicerea progresivă;
- b) Reconvertirea prin modernizarea și pietonizare străzii Pieței;
- c) Construire parcuri pentru biciclete, închise și supravegheate în zonele instituțiilor publice, unități de învățământ, unități de cult, etc;
- d) Amenajare stații de încărcare mașini electrice;
- e) Amenajare / gestionare intersecții și zona pietonală pentru calmarea traficului: amenajarea carosabilului intersecțiilor la nivelul trotuarelor;
- f) Reconvertirea și modernizarea străzii 1 Decembrie cu măsuri de încurajare a traficului nemotorizat și a transportului în comun;
- g) Reconvertirea străzilor locale și rezidențiale din centrul orașului în străzi de tip „woonerf”, zona de tip shared space ce include locuri de parcare amenajate și tarificate, spații pietonale, spații verzi, spații de recreere, etc;
- h) Regenerarea spațiilor verzi;
- i) Reabilitarea parcurilor și extinderea acestora;
- j) Regenerarea spațiilor urbane din zona blocurilor;
- k) Amenajarea de parcuri în zonele rezidențiale cu locuințe colective;
- l) Implementare platformă pentru închirierea locurilor de parcare rezidențiale;
- m) Amenajare stații de încărcare autoturisme electrice în zona centrală și zonele unităților de învățământ;
- n) Reconvertire spațiu public și platforme în niste parcuri tematice;
- o) Amenajare trotuare și spații pietonale pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități;
- p) Amenajare intersecții pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități: etapa 1 - coborâre borduri, etapa 2 aducere carosabil la cota trotuare, semafoare sonore, etc;
- q) Amenajare locuri de parcare și căi de acces în instituțiile publice pentru persoanele cu dizabilități;

7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale:

Prezentul capitol prezintă o analiză a problemelor care determină un impact negativ asupra mobilității, așa cum au fost ele derivate în urma efectuării analizei situației existente, structurate după cele cinci criterii.

Pentru a realiza o evaluare clară a impactului mobilității pentru cele trei niveluri teritoriale s-au selectat trei scenarii. Aceste scenarii sunt:

- Scenariul minim investițional „DO MINIMUM” include în primul rând proiectele cu o maturitate ridicată (SF/PT sau alte documentații pregătite) și cele care pot fi implementate cu ușurință și oferă un impact ridicat. Acest scenariu are la bază eliberarea tramei stradale principale de traficul de tranzit, prin construirea variantelor ocolitoare și prin elaborarea unei politici de parcare pentru centrul orașului. Apoi, acest scenariu presupune o serie de investiții în infrastructura de deplasare cu bicicleta și pietonal. Un alt aspect important este accesibilizarea infrastructurii existente sau viitoare pentru persoanele cu dizabilități și a celor vulnerabile, ca prioritate zero. Se propune consolidarea democrației participative prin implicarea activă a cetățenilor și a altor părți interesate la procesul decizional al proiectelor de mobilitate urbana în cadrul unor proiecte. Acest scenariu cuprinde toate proiectele / măsurile de tip “must-do” (codificate cu A).

- Scenariul mediu investițional „DO SOMETHING” e construit pe resursele financiare și umane preconizate pentru perioada 2021-2027 și include cele mai importante proiecte de mobilitate care ar trebui realizate în acest interval. Este scenariul în care se propune evaluarea în cadrul unui studiu de oportunitate și apoi implementarea transportului public la nivel de u.a.t. Totodată, se vor lua măsuri de regenerare urbana, prin amenajarea/reamenajarea pietonalelor, parcurilor și spațiilor verzi. Se propun proiecte de amenajare și tarifare a parcărilor în zonele locuințelor colective și totodată regenerarea urbana a acestor spații. În cadrul acestui scenariu se propune și monitorizarea, analiza și măsuri referitoare la implementarea proiectelor din cadrul PMUD. Acest scenariu cuprinde toate proiectele / măsurile de tip “alternativ” (codificate cu B).

- Scenariul maxim investițional „DO MAXIMUM” mizează pe un surplus de resurse financiare și umane și include astfel proiecte mai îndrăznețe cu un grad ridicat de complexitate dar și cu un impact benefic major asupra sistemului de transport. Este scenariul în care se adoptă o atitudine pro activă în ceea ce privește întâmpinarea nevoilor de mobilitate curente și viitoare. Acest scenariu conduce la îndeplinirea ȋntintelor propuse și este în acord cu problemele majore identificate la nivel urban, cuprinzând totalitatea proiectelor propuse în cadrul PMUD. Acest scenariu cuprinde toate proiectele / măsurile de tip “must-do” (codificate cu A), “alternativ” (codificate cu B) și “opțional” (codificate cu C).

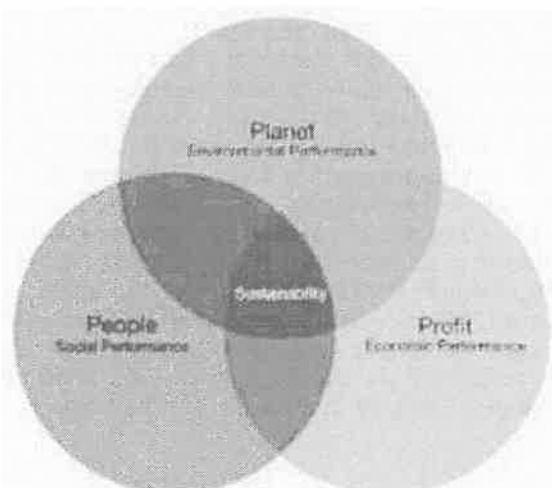


Figura nr. 46 Conceptul de sustenabilitate

Sustenabilitatea este capacitatea de a exista și de a dezvolta fără a epuiza resursele naturale pentru viitor.

Organizația Națiunilor Unite a definit dezvoltarea durabilă ca fiind o dezvoltare care răspunde nevoilor prezentului fără a compromite capacitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile nevoi. Presupune ca resursele sunt finite și, prin urmare, ar trebui folosite în mod conservator și atent pentru a se asigura că sunt suficiente pentru generațiile viitoare, fără a scădea calitatea vieții actuale. O societate durabilă trebuie să fie responsabilă social, concentrându-se pe protecția mediului și echilibrul dinamic în sistemele umane și naturale.

Există multe avantaje pentru durabilitate, atât pe termen scurt, cât și pe termen lung. Nu putem menține ecosistemele Pământului sau nu putem continua să funcționăm așa cum o facem dacă nu se fac alegeri mai durabile. Dacă procesele dăunătoare sunt menținute fără nicio modificare, este probabil că vom rămâne fără combustibili fosili, un număr mare de specii de animale vor dispărea și atmosfera va fi afectată iremediabil. Aerul curat și condițiile atmosferice netoxice, creșterea resurselor pe care se poate baza, precum și calitatea și curățenia apei sunt toate beneficii ale sustenabilității.

Conceptul de durabilitate este alcătuit din trei piloni: mediu, economic și social - cunoscut și în mod informal sub numele de profituri, planetă și oameni.

Protecția mediului este cel mai frecvent element discutat. Se referă preponderent la reducerea amprentelor de carbon, utilizarea apei, ambalarea nedecompozabilă și procesele risipitoare ca parte a unui lanț de aprovizionare. Aceste procese pot fi deseori rentabile și utile din punct de vedere financiar, precum și importante pentru durabilitatea mediului.

Dezvoltarea socială are ca scop tratarea angajaților în mod echitabil și asigurarea unui tratament responsabil, etic și durabil al angajaților, părților interesate și comunității în care își desfășoară activitatea o afacere. Acest lucru poate fi realizat prin beneficii mai receptivă, cum ar fi beneficii mai bune pentru maternitate și paternitate, programare flexibilă și oportunități de învățare și dezvoltare. De exemplu, întreprinderea ar trebui să funcționeze folosind forța de muncă durabilă, care implică angajați adulți suficient de bine plătiți, care pot opera într-un mediu sigur.

Dezvoltarea economică este probabil cea mai simplă formă de durabilitate. Pentru a fi sustenabilă din punct de vedere economic, o afacere trebuie să fie profitabilă și să producă venituri suficiente pentru a fi continuată în viitor. Provocarea cu această formă de durabilitate este realizarea unui echilibru. În loc să câștige bani cu orice preț, companiile ar trebui să încerce să genereze profit în conformitate cu alte elemente de durabilitate.

Concentrarea pe durabilitatea socială și a mediului în plus față de performanțele economice este o abordare denumită frecvent „Linia de bază triplă”. (sursa <https://www.twi-global.com/locations/romania/ce-facem/intrebari-frecvente-faq/ce-este-sustenabilitatea>).

7.1. Eficiență economică;

Acest criteriu privește creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind mobilitatea persoanelor și ale mărfurilor.

În ceea ce privește evaluarea eficienței economice conform recomandărilor ghidului JASPERS principalii indicatori de performanță ale rețelelor de transport sunt:

- Durata globală de deplasare pe moduri de transport, exprimată în h/zi, iar beneficiul economic este dat de economia de timp rezultată din diferența între diversele scenarii și scenariul de referință.
- Distanța globală de deplasare pe moduri de transport, exprimată în km/zi, iar beneficiul economic este dat de diminuarea distanțelor parcurse de vehiculele aflate în sistem la nivelul unei zile, rezultată din diferența între diversele scenarii și scenariul de referință.

Acești indicatori sunt utilizați în metodologia de selectare a proiectelor, precum și în evaluarea impactului mobilității pentru scenariile propuse. Fără o planificare urbană și guvernare adecvată, la nivelul zonei urbane funcționale municipiul se va extinde în mod controlat, conducând la apariția zonelor izolate, greu accesibile cu transportul public, la creșterea distanțelor de deplasare și dependența de autoturisme și implicit la creșterea valorilor celor doi indicatori de analiză.

Obiectivul PMUD este ca prin proiectele de mobilitate implementată, cei doi indicatori să scadă, prin reducerea dependenței de autoturism și creșterea atractivității deplasărilor nemotorizate.

Din punct de vedere al duratelor totale de deplasare și al distanțelor de deplasare zilnice, acestea au următoarea variație:

Mod de transport	UM	Scenariul de ref [2023]	Scenariul Do min [2028]	Scenariul Do some [2033]	Scenariul Do max [2038]
Pieton	km/zi	3285	4271	4599	5913
Bicicleta	km/zi	330	462	594	825
Autoturisme <3,5 tone	km/zi	22320	29016	27900	26784
Autocamioane	km/zi	18040	23452	21648	19844
Autobuze	km/zi	3920	4704	5096	5488

Tabelul nr. 17 Distanțele globale de deplasare

Mod de transport	UM	Scenariul de ref [2023]	Scenariul Do min [2028]	Scenariul Do some [2033]	Scenariul Do max [2038]
Pieton	ore/zi	821	1068	1150	1478
Bicicleta	ore/zi	28	39	50	69
Autoturisme <3,5 tone	ore/zi	744	967	930	893
Autocamioane	ore/zi	601	782	722	661
Autobuze	ore/zi	131	157	170	183

Tabelul nr. 18 Durata de deplasare în funcție de scenariu

7.2. Impactul asupra mediului;

Acest criteriu privește reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic, trebuind avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice. Următorul tabel prezintă analiza problemelor privind mediul înconjurător.

Anul de referință 2023:

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic								
Date de ieșire								
Emisiile totale GES (tCO ₂ e)		9.550						
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023								
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC	
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO ₂ e)	824	346	1.042	5.834	1.505	0	0	0
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2023								
Date de intrare								
Anul evaluării		2023						
Anul de referință pentru datele de trafic								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC	
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Kilometri parcurși de vehicule	6.416.700	1.730.100	1.642.500	4.942.100	1.430.800			
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule								
		Categoria de viteză km/h	Descrierea					
		25	Urbană					
		50	Suburbană					
		80	Rurală					
		130	Autostradă					
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii								
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC	
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	100%	100%	100%	100%	100%			
Suburbană	0%	0%	0%	0%	0%			
Rurală	0%	0%	0%	0%	0%			
Autostradă	0%	0%	0%	0%	0%			
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelul nr. 19 Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic (anul de referință 2023)

Scenariul Do minimum, termen scurt, pana în anul 2028:

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic								
Date de ieșire								
Emisiile totale GES (tCO2e)	12.114							
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	1.071	449	1.355	7.584	1.655	0	0	0
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2023								
Date de intrare								
Anul evaluării	2023							
Anul de referință pentru datele de trafic								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Kilometri parcurși de vehicule	8.341.710	2249130	2.135.250	6424730	1.573.880			
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	25	Urbană						
	50	Suburbană						
	80	Rurală						
	130	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	100%	100%	100%	100%	100%			
Suburbană	0%	0%	0%	0%	0%			
Rurală	0%	0%	0%	0%	0%			
Autostradă	0%	0%	0%	0%	0%			
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelul nr. 20 Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic (Scenariul Do minimum, termen scurt, pana în anul 2028)

Scenariul Do something, termen mediu, până în anul 2033:

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic								
Date de ieșire								
Emisiile totale GES (tCO2e)		9.851						
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023								
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC	
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	824	346	1.042	5.834	1.805	0	0	0
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2023								
Date de intrare								
Anul evaluării		2023						
Anul de referință pentru datele de trafic								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC	
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Kilometri parcurși de vehicule	6.416.700	1730100	1.642.500	4942100	1.716.960		4	
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	25	Urbană						
	50	Suburbană						
	80	Rurală						
	130	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii								
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC	
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	100%	100%	100%	100%	100%			
Suburbană	0%	0%	0%	0%	0%			
Rurală	0%	0%	0%	0%	0%			
Autostradă	0%	0%	0%	0%	0%			
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelul nr. 21 Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic (Scenariul Do something, termen mediu, până în anul 2033)

Scenariul Do maximum, termen lung, pana in anul 2038:

Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic								
Date de ieșire								
Emisiile totale GES (tCO2e)		9.122						
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023								
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC	
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO2e)	742	311	938	5.250	1.881	0	0	0
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2023								
Date de intrare								
Anul evaluării		2023						
Anul de referință pentru datele de trafic								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării								
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC	
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Kilometri parcurși de vehicule	5.775.030	1557090	1.478.250	4447890	1.788.500		4	
Viteze medii								
Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule								
		Categoria de viteză km/h	Descrierea					
		25	Urbană					
		50	Suburbană					
		80	Rurală					
		130	Autostradă					
Utilizarea categoriilor de drumuri								
Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii								
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC	
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	100%	100%	100%	100%	100%			
Suburbană	0%	0%	0%	0%	0%			
Rurală	0%	0%	0%	0%	0%			
Autostradă	0%	0%	0%	0%	0%			
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelul nr. 22 Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic (Scenariul Do maximum, termen lung, pana in anul 2038)

	Emisii (tone CO ₂ echivalent)
Scenariul de ref [2023]	9.550
Scenariul Do min [2028]	12.114
Scenariul Do some [2033]	9.851
Scenariul Do max [2038]	9.122

Tabelul nr. 23 Emisii (tone CO₂ echivalent) în funcție de scenariu

Se observa ca pe termen scurt emisiile au o creștere ca urmare a inerției politicilor de mobilitate orientate către traficul motorizat, inșă pe măsură ce proiectele propuse sunt implementate acestea scad sub nivelul anului de referință.

7.3. Accesibilitate;

Acest criteriu privește creșterea accesibilității la obiectivele de interes public de pa raza u.a.t. a tuturor persoanelor, incluzând persoanele vulnerabile și cele cu dizabilități. Toate proiectele implementate de uat Darabani trebuie să prevadă facilități pentru accesibilizarea infrastructurii pentru toate aceste categorii.

Proiectele de investiții au ca principal beneficiu o scădere a activității în materie de transport individual, datorată în special proiectelor de investiții în transportul public, zonelor pietonale și pistelor de biciclete. Cu toate că deplasările cu autoturismul pot reprezenta unul din modurile principale de deplasare și în urma aplicării scenariilor de investiții, dat fiind faptul că utilizatori curenți de autoturism personal au o oarecare rigiditate în a renunța la acest mod de transport. Cu toate acestea, implementarea proiectelor care să faciliteze deplasările durabile vor avea ca efect creșterea atractivității acestora și schimbarea comportamentului de deplasare al cel puțin unei părți a utilizatorilor de autoturisme, în special a celor care le utilizează pe distanțe scurte.

Măsuri de acțiuni ce privesc nevoilor sociale ale persoanelor cu deficiența de vedere și locomotorii:

- În conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1 din 3 ianuarie 2008, cu modificările și completările ulterioare, propunem să includeti reprezentanți ai organizațiilor neguvernamentale ale persoanelor cu handicap în comisiile de recepție a lucrărilor de construcție ori de adaptare a obiectivelor prevăzute la art. 62 alin. (1) și (2) din Legea 448/2006.
- Pentru construcțiile existente, dar în special pentru cele noi la fazele de proiectare, licitație și execuție să fie respectate prevederile prevăzute în Legea 448/2006 „Art. 62. (1) Clădirile de utilitate publică, căile de acces, clădirile de locuit construite din fonduri publice, mijloacele de transport în comun și stațiile acestora, taxiurile, vagoanele de transport feroviar pentru călători și persoanele principalelor stații, spațiile de parcare, străzile și drumurile publice, telefoanele publice, mediul informațional și comunicațional vor fi adaptate conform prevederilor legale în domeniu, astfel încât să permită accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap.” Clădirile de patrimoniu și cele istorice se vor adapta, cu respectarea caracteristicilor arhitectonice, conform prevederilor legale în domeniu.

Exemplificare de accesibilizare spațiu fizic:

- Semafoare sonorizate;
- Dotarea mijloacelor de transport cu sistem de mesaje vocale (urmează stația X; autobuzul merge în direcția Y; etc)
- Covoare tactile în special în zonele de traversare a străzilor;
- Aplicarea în instituțiile publice a covoarelor tactile (atentionarea de pericol la capetele scării);
- Eliminarea stălpilor de pe trotuare;
- Înălțarea panourilor de semnalizare (trecere pietoni, etc.) pt eliminarea pericolelor de lovire la cap;
- Eliminarea parcarilor de pe trotuare și aplicarea de către reprezentanții Poliției Locale de sancțiuni dure pentru descurajarea acestor parcare.

7.4. Siguranță;

Principalul indicator privind siguranța îl reprezintă reducerea prestației zilnice (km/zi) a vehiculelor din transportul privat (autoturisme individuale și vehicule de marfă) aflate în trafic. De acest indicator este direct legat și numărul de accidente, a cărui evoluție este direct proporțională cu prestația.

Suplimentar față de reducerea prestației, siguranța este îmbunătățită și prin realizarea de coridoare dedicate de circulație pietonală și cu bicicleta și / sau introducerea unor măsuri de limitare sau interdicere a accesului autoturismelor și/sau a vitezei de circulație a vehiculelor motorizate în zonele urbane cu trafic pietonal intens, dat fiind faptul că pietonii și bicicliștii reprezintă cele mai vulnerabile categorii de participanți la trafic.

7.5. Calitatea vieții.

Nivelurile de zgomot de la drumuri care depășesc 55 dB Lden afectează aproximativ unul din patru oameni din Europa. Aproximativ una din șase persoane sunt expuse la niveluri nocturne de Zgomot din traficul rutier care depășesc 50 dB Lnight. (sursa <https://eea.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=be745f206c7b4b9fa269f225c6388aec&embed=true>)

Poluarea fonică ambientală, și mai ales zgomotul produs de traficul rutier, cauzează îngrijorări tot mai mari pretutindeni în Europa. Expunerea de durată la zgomot ambiental cum ar fi transportul rutier, feroviar și aerian poate produce efecte variate asupra sănătății, printre care disconfort, tulburări de somn, efecte negative asupra sistemului cardiovascular și sistemului metabolic, precum și tulburări cognitive la copii. AEM estimează că zgomotul ambiental contribuie anual la apariția a 48 000 de cazuri noi de cardiopatie ischemică, precum și la 12 000 de decese premature. În plus, estimăm că 22 de milioane de oameni suferă de un disconfort cronic ridicat, iar 6,5 milioane de oameni suferă cronic de tulburări de somn (sursa <https://www.eea.europa.eu/ro/help/intrebari-frecvente/ce-efect-are-poluarea-fonica>).

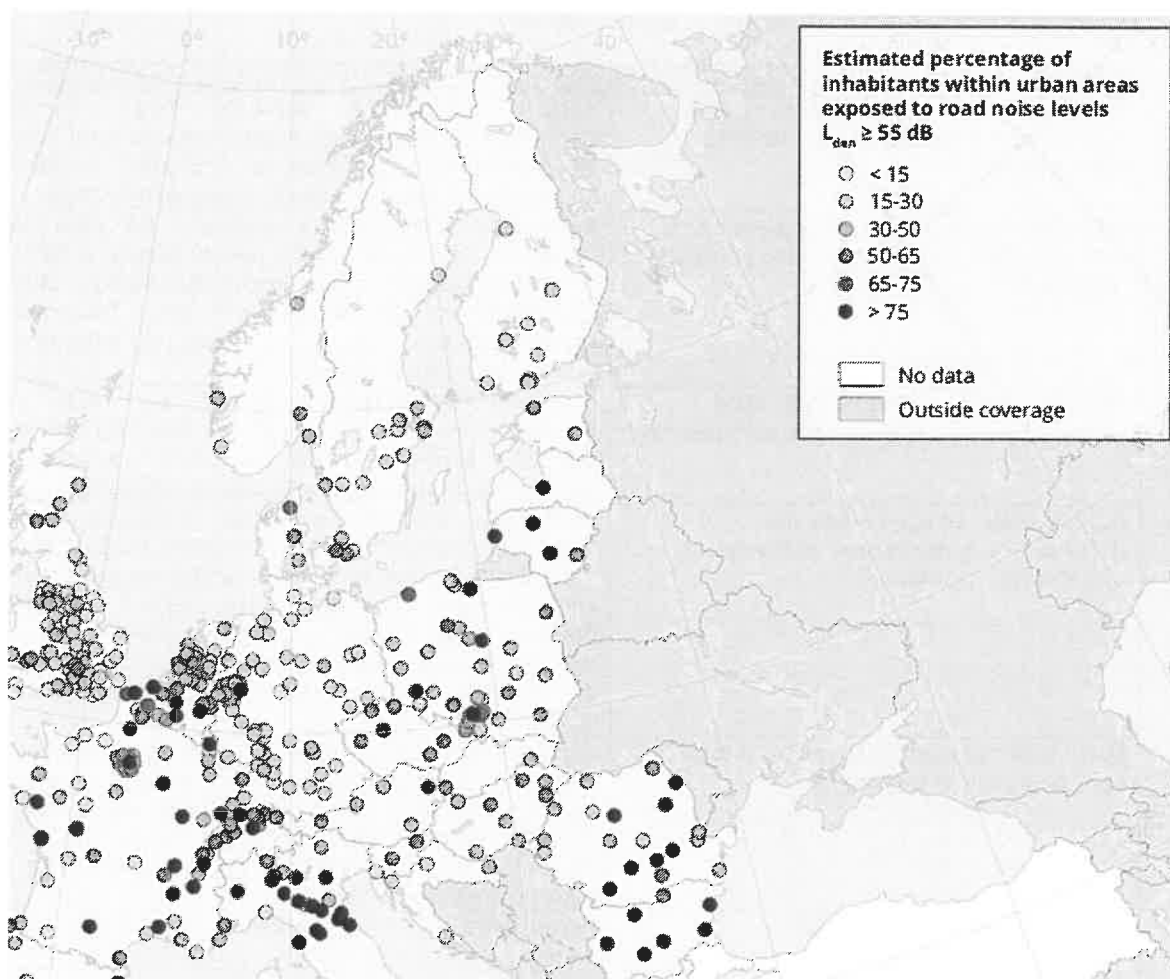


Figura nr. 47 Procent estimat al populației din urban expuși la zgomot din trafic de peste 55dB
(sursa Environmental noise in Europe — 2020 EEA Report No 22/2019)

Ca obiectiv strategic, creșterea calității vieții are impact în îmbunătățirea atractivității și calității mediului urban antropizat, în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general. Acest obiectiv este de asemenea dificil de previzionat și depinde foarte mult de considerațiile legate de proiectarea spațiului urban. Principalul indicator cuantificabil al calității vieții poate fi considerat nivelul mediu al zgomotului. La nivel urban, o sursă importantă de zgomot, pe lângă unele activități economice, o reprezintă circulația vehiculelor motorizate; printre cele mai zgomotoase zone la nivel urban,

numărând-se principalele artere de circulație. De aceea, pentru a reduce nivelul de zgomot generat de traficul urban și peri-urban, un rol cheie îl are considerarea perdelelor de vegetație/coridoarelor de vegetație cu rol antifonic, complementată de măsurile de reducere a mobilității și limitare a vitezei de circulație în mediu urban.

OMS recomandă: pentru expunerea medie la zgomot, GDG recomandă insistent reducerea nivelurilor de zgomot produse de traficul rutier sub 53 decibeli (dB) Lden, deoarece zgomotul din traficul rutier peste acest nivel este asociat cu efecte adverse asupra sănătății.

Pentru expunerea la zgomot de noapte, GDG recomandă insistent reducerea nivelurilor de zgomot produse de traficul rutier în timpul nopții sub 45 dB Lnight, deoarece zgomotul din traficul rutier peste acest nivel este asociat cu efecte adverse asupra somnului.

Pentru a reduce efectele asupra sănătății, GDG recomandă insistent factorilor de decizie să implementeze măsuri adecvate pentru a reduce expunerea la zgomot din traficul rutier în populația expusă la niveluri peste valorile orientative pentru expunerea la zgomot mediu și nocturn. Pentru intervenții specifice, GDG recomandă reducerea zgomotului atât la sursă, cât și pe traseul dintre sursă și populația afectată prin modificări ale infrastructurii. (sursa https://www.who.int/europe/health-topics/noise#tab=tab_1).

Analiza principalelor disfuncționalități și soluții propuse:

Probleme identificate	Proiecte propuse
Trafic de tranzit - congestia cauzată de traficul de tranzit afectează eficiența transportului	Varianta Ocolitoare Darabani Nord; Varianta Ocolitoare Darabani Sud; Implementarea unui sistem de management inteligent al traficului, construire centru de comandă și control, supraveghere auto
Lipsa infrastructura pentru deplasarea cu bicicleta și infrastructura pentru parcare bicicletelor	Amenajare piste pentru biciclete pe raza UAT Darabani; Construire parcuri pentru biciclete, închise și supravegheate în zonele instituțiilor publice, unități de învățământ, unități de cult, etc.; Dezvoltarea rețelei de turism velo, inclusiv centru de informare și puncte de închiriere biciclete
Deplasări pietonale îngreunate; lipsa conectivitate și coerența deplasări pietonale	Construire/modernizare trotuare pe raza UAT Darabani; Amenajare / gestionare intersecții și zona pietonală pentru calmarea traficului: amenajarea carosabilului intersecțiilor la nivelul trotuarelor
Accesibilitate pentru categoriile defavorizate la deplasare - persoane cu dizabilități, vârstnici etc	Amenajare trotuare și spații pietonale pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități; Amenajare intersecții pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități: etapa 1 - coborâre borduri, etapa 2 aducere carosabil la cota trotuare, semafoare sonore etc; Amenajare locuri de parcare și căi de acces în instituțiile publice pentru persoanele cu dizabilități
Spații publice/străzi ocupate de autoturisme personale pentru staționare	Reconversia străzilor locale și rezidențiale din centrul orașului în străzi de tip „woonerf”, zona de tip shared space ce include locuri de parcare amenajate și tarificate, spații pietonale, spații verzi, spații de recreere, etc; Reconversia prin modernizarea și pietonizarea străzii Pieței;
Lipsa zone exclusiv pietonale	Reconversia prin modernizarea și pietonizarea străzii Pieței
Lipsa politica de parcare	Amenajarea de parcuri în zonele rezidențiale cu locuințe colective; Implementare platforma pentru închirierea locurilor de parcare rezidențiale
Lipsa politici pentru deplasări ce eliberează spațiul public (opțiuni transmodale)	Amenajarea de puncte de închiriere biciclete la nivel de UAT; Construire/modernizare trotuare pe raza UAT Darabani; Amenajare / gestionare intersecții și zona pietonală pentru calmarea traficului: amenajarea carosabilului intersecțiilor la nivelul trotuarelor

Tabelul nr. 24 Analiza principalelor disfuncționalități și soluții propuse

8. Cadru pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

8.1. Mecanismul de prioritizarea proiectelor

Prioritizarea proiectelor din cadrul PMUD Darabani 2023 are la bază în primul rând gruparea lor pe scenarii și identificarea scenariului optim. Având în vedere că proiectele investiționale trebuie să respecte și să se coreleze cu principiile de mobilitate urbană, s-a propus de către proiectant o ierarhizare a proiectelor.

Criteriile au în vedere elemente precum eficiența economică, impactul asupra mediului, accesibilitatea persoanelor (cu o atenție asupra celor cu mobilitate redusă), siguranța (tuturor participanților la trafic) și calitatea vieții.

În funcție de îndeplinirea (cumulată) a indicatorilor mai sus menționați, ponderea proiectelor de mobilitate urbană variază corespunzător.

Ulterior, lista scurtă de proiecte va fi ordonată în funcție de prioritatea proiectelor, coordonat cu necesarul de fonduri sau cofinanțare (în cazul proiectelor cofinanțate din fonduri europene) din bugetul local. Astfel, în fiecare an, planificarea investițiilor se va face pe baza actualizării prioritizării proiectelor, conform unei metodologii de ierarhizare.

Pentru prioritizarea investițiilor la nivelul orașului Darabani se propune o matrice de notare, ce permite evaluarea multicriterială bazată pe criterii obiective de evaluare. Criteriile propuse sunt ponderate în funcție de importanța lor din perspectiva proiectantului. Astfel, pentru evaluarea multicriterială a proiectelor au fost stabilite 7 criterii de evaluare, care reflectă elemente de bază pentru îndeplinirea viziunii și obiectivelor instituționale și, nu în ultimul rând, urmărește fezabilitatea investițiilor. Pentru fiecare criteriu, proiectele vor fi punctele particularizat (pe o scară de la 0 la 10 puncte), conform modului de notare descris în tabelul de mai jos.

Sistemul de prioritzare a proiectelor:

Criteriu	Punctaj	Pondere
1. Spațializarea investiției și impactul asupra teritoriului	Arie de acoperire periurbană - 10 puncte Arie de acoperire la nivel de u.a.t. (limita teritorială) - 8 puncte Arie de acoperire locală (la nivel de stradă) - 2 puncte Arie de acoperire zonală (la nivel de cartier) - 4 puncte	15%
2. Pondere impact asupra mobilității urbane durabile	Impact redus (2 puncte) Impact mediu (5 puncte) Impact mare (10 puncte)	25%
3. Anvelopă de finanțare	Finanțare din fonduri nerambursabile - 10 puncte Finanțare din fonduri naționale (Buget de Stat) - 8 puncte Finanțare locală (Buget Local) - 4 puncte Finanțare din împrumuturi (Instituții finanțatoare private) - 2 puncte	15%
4. Maturitatea proiectelor	Proiectul se află în etapa de implementare/execuție (10 puncte) Proiectul se află în etapa de proiectare (5 puncte) Proiectul se află în etapa de concept/idee/notă de fundamentare (2 puncte)	15%

Criteriu	Punctaj	Pondere
5. Complementaritate cu alte proiecte	Corelare proiecte de mobilitate cu proiecte de urbanism (10 puncte) Lipsă corelare proiecte de mobilitate cu proiecte de urbanism (0 puncte)	10%
6. Accesibilitate grupuri vulnerabile	vizează grupurile vulnerabile (8-10 puncte) atinge problematica grupurilor vulnerabile (4-7 puncte) nu vizează grupuri vulnerabile (1-3 puncte)	10%
7. Transparență decizională și proces democratic participativ	Proiectele propuse de societatea civilă respectă principiile mobilității urbane durabile (10 puncte) Proiectele propuse de societatea civilă nu respectă principiile mobilității urbane durabile (0 puncte)	10%

Tabelul nr. 25 Sistemul de prioritizare a proiectelor

9. Monitorizarea Implementării Planului De Mobilitate Urbană (Etapa A III-A)

9.1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D:

Monitorizarea este un instrument de management folosit la urmărirea progresului făcut în realizarea activităților proiectului și se va înțelege ceea ce funcționează bine și mai puțin bine. Un plan de acțiune eficient depinde și de modul în care se realizează monitorizarea și evaluarea. Altfel spus, se vor urmări rezultatele obținute comparativ cu ceea ce s-a planificat în PMUD. Monitorizarea și evaluarea se referă la modul în care rezultatele PMUD sunt analizate și folosite pentru atingerea obiectivelor pe termen scurt. Acestea sunt instrumente ce gestionează urmărirea procesului de planificare și punerea în aplicare a măsurilor propuse în cadrul PMUD-ului. Având în vedere faptul că PMUD face prognoze și propune măsuri pentru următorii ani până în 2027 se impune un mecanism de monitorizare ce anticipează dificultățile și modificările ce pot interveni în implementarea planului. În anumite situații este necesară reorganizarea măsurilor pentru a atinge obiectivele mai eficient și în limitele bugetului disponibil. În cazul U.A.T. Darabani, înființarea/numirea echipei de monitorizare ce va evalua atingerea obiectivelor PMUD-ului este în responsabilitatea Primăriei Orașului Darabani.

Monitorizarea implementării PMUD are următoarele obiective:

- **Adaptarea implementării** - se compară performanțele măsurilor implementate în raport cu rezultatele așteptate/previzionate. Dacă sunt diferențe se ajustează prin alinierea la ritmul de implementare;
- **Actualizarea PMUD** - se recomandă actualizarea unui PMUD o dată la cinci ani, în baza performanțelor reale ale măsurilor prevăzute în plan;
- **Calibrarea modelului de transport** - acest lucru se va realiza pe baza datelor colectate în procesul de monitorizare. 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 cartier de locuințe nou etc.); trasee de transport public, tarife și servicii; număr călători îmbarcați pe fiecare linie de transport public; numărători de trafic;
- **Menținerea sprijinului decizional** - beneficiile măsurilor PMUD trebuie văzute cu interes ridicat de către factorii de decizie, pe tot parcursul implementării planului;
- **Previzionarea unor posibile riscuri** în implementare și adoptarea în timp util a unor măsuri pentru evitarea situațiilor conflictuale, întârzierilor și creșterii costurilor de implementare;
- **Planificarea procesului participativ** pentru implementarea proiectelor.

Activitatea de monitorizare a atingerii obiectivelor PMUD presupune parcurgerea unui set de activități, precum:

- colectarea datelor;
- prelucrarea și analiza datelor;
- evaluarea măsurii în care implementarea proiectelor corespunde graficului propus;
- elaborarea unui raport de monitorizare.

Procesul de monitorizare necesită culegerea de date pe baza cărora se va evalua eficacitatea PMUD. Astfel, este necesară colectarea datelor care vor permite măsurarea gradului de îndeplinire a scopului și obiectivelor PMUD stabilite.

Comitetul de Monitorizare va acorda un interes deosebit stadiului pregătirii și implementării proiectelor. Comitetul va informa factorii de decizie superiori privind eventualele probleme apărute în implementarea acestor proiecte pentru a-i determina pe aceștia să întreprindă acțiunile necesare pentru materializarea acestor proiecte.

Monitorizarea și evaluarea PMUD-ului se va axa pe evaluarea modalității în care implementarea proiectelor din plan respectă:

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

Monitorizarea implementării PMUD se realizează pe baza unor indicatori de monitorizare. Pentru a evalua eficacitatea PMUD-ului, procesul de monitorizare necesită colectarea unor date. Astfel, se vor colecta date care să permită măsurarea gradului de îndeplinire a scopului și obiectivelor PMUD.

Obiectivele principale, strategice, ale PMUD-ului privind transportul sunt:

- îmbunătățirea mobilității cu transportul public și reducerea congestiei, precum și îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de bunuri;
- creșterea siguranței participanților la trafic;
- asigurarea accesului cetățenilor către opțiuni de transport care facilitează accesul la destinații și servicii esențiale - creșterea accesibilității către punctele de interes ale orașului;
- îmbunătățirea calității mediului - reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

La nivelul UAT Darabani, direcțiile principale de acțiune, pentru implementarea PMUD Darabani, sunt:

- Analiza în cadrul unui studiu de oportunitate privind sustenabilitatea investiției pe termen mediu și lung și înființarea transportului public de călători prin achiziția de mijloace de transport nepoluante (autobuze electrice) la nivel de UAT Darabani;
- Dotare stații de transport în comun: stații autobuz acoperite și cu bănci, afișare orar, amenajări pentru persoane cu dizabilități, iluminat
- Elaborarea și implementarea unui Plan de parcare cu plata progresivă în zona centrală, urmărind interzicerea progresivă
- Amenajare piste pentru biciclete pentru navetism, pe raza UAT Darabani
- Dezvoltarea rețelei de turism velo, inclusiv centru de informare și puncte de închiriere biciclete
- Construire/modernizare trotuare și spații pietonale

La nivel local se propun următoarele direcții principale de acțiune:

- Elaborarea și implementarea unui Plan de parcare cu plata progresivă în zona centrală, urmărind interzicerea progresivă;
- Reconversia prin modernizarea și pietonizarea străzii Pieței;
- Construire parcuri pentru biciclete, în zonele instituțiilor publice, unități de învățământ, unități de cult, etc;
- Amenajare stații de încărcare mașini electrice;
- Amenajare / gestionare intersecții și zona pietonală pentru calmarea traficului: amenajarea carosabilului intersecțiilor la nivelul trotuarelor;
- Reconversia și modernizarea străzii 1 Decembrie cu măsuri de încurajare a traficului nemotorizat și a transportului în comun;
- Reconversia străzilor locale și rezidențiale din centrul orașului în străzi de tip shared space;
- Regenerarea spațiilor verzi;
- Reabilitarea parcurilor și extinderea acestora;
- Regenerarea spațiilor urbane din zona blocurilor;
- Amenajarea de parcuri în zonele rezidențiale cu locuințe colective;
- Implementare platformă pentru închirierea locurilor de parcare rezidențiale;
- Amenajare stații de încărcare autoturisme electrice în zona centrală și zonele unităților de învățământ;
- Reconversie spațiu public și platforme în nișe parcuri tematice;

- o) Amenajare trotuare și spații pietonale pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități;
- p) Amenajare intersecții pentru facilitarea utilizării de către persoanele cu dizabilități: etapa 1 - coborâre borduri, etapa 2 aducere carosabil la cota trotuare, semafoare sonore, etc;
- q) Amenajare locuri de parcare și căi de acces în instituțiile publice pentru persoanele cu dizabilități;

Astfel, se impune colectarea datelor privind:

- durata deplasărilor și congestia traficului în rețeaua de transport;
- siguranța rutieră;
- impactul asupra mediului;
- alte date suplimentare.

Pe lângă evaluarea obiectivelor strategice, autoritățile centrale lucrează cu indicatorii de realizare și de rezultat prezentați sumar în PR Nord-Est 2021 - 2027:

- Număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate;
- Număr anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate;
- Număr anual de utilizatori ai pistelor ciclabile;
- Conexiuni intermodale noi sau modernizate;
- Lungimea liniilor noi de tramvai și metrou;
- Lungimea liniilor de tramvai și metrou reconstruite sau modernizate;
- Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv;
- Piste ciclabile care beneficiază de sprijin;
- Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare);
- Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate;
- Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată;
- Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin.

Alți indicatori importanți ce pot fi monitorizați și evaluați sunt:

- repartitia modală - măsura în care cota de piață a transportului public, pietonal sau velo variază după implementarea PMUD-ului;
- diminuarea indicelui de motorizare (calculat ca număr de autovehicule la 1000 locuitori).

Modalitatea în care se va monitoriza PMUD-ul va fi realizată prin evaluarea îndeplinirii indicatorilor prezentați în următorul model orientativ:

Categorie	Indicator de monitorizare	U.M.
1	Reducerea congestiei traficului în punctele cheie	min
1.	Capacitatea de circulație (debit posibil) pe trasa stradală	veh/h
2.	Volum de trafic (intensitatea traficului) pe trasa stradală principală (ore de vârf)	veh/h
3.		
4.	Raport debit capacitate	nr străzi/lungime
5.	Infrastructură rutieră modernizată (nr/lungime)	
6.	Cota modală transport auto	%
7.	Dinamica cotei modale transport auto (între an baza/obiective viziune PMUD 2027)	%
8.		
9.	Parcursul total al vehiculelor	mil veh*km anual
10.	Timpul mediu al pasagerilor	mil veh* ore anual
11.	Viteza medie de parcurs a autovehiculelor (în ora de vârf AM)	km/h
12.	Parcursul mediu al autoturismelor în ora de vârf AM	km
13.	Durata medie a călătoriei în ora de vârf AM cu autoturismul	min

Categorie		Indicator de monitorizare	U.M.
14.		Alei pietonale construite/modernizate (nr / lungime)	km
15.		Piste/benzi de biciclete create (nr/lungime)	km
16.		Număr bicicliști care utilizează infrastructura creată	Nr.
17.		Număr de treceri de pietoni	Nr.
18.		Cota modală transport pietonal	%
19.		Dinamica cotei modale transport pietonal (între an baza/obiective viziune PMUD 2030)	%
20.		Cota modală transport velo	%
21.		Dinamica cotei modale transport velo (între an baza/obiective viziune PMUD 2030)	%
22.	Transport staționar	Număr locuri de parcare la nivelul orașului	Nr.
23.		Gradul de ocupare a parcarilor taxate	%
24.	Transport public în comun	Număr de pasageri transportați - transport public comun (anual)	Nr.
25.		Număr de mijloace de transport în comun	Nr.
26.		Frecvența mijloacelor de transport public rutier pe intervale orare	
27.		Număr persoane deservite de transportul public rutier	Nr.
28.		Durata medie a călătoriei cu transportul public în comun în ora de vârf	min
29.		Cota modală transport public în comun	%
30.		Dinamica cotei modale transport public în comun (între an baza/obiective viziune PMUD 2030)	
31.	Protecția mediului	Reducerea gazelor cu efect de sera (CO ₂)	tone/an
32.		Reducerea emisiilor poluante	tone/an
33.		Reducerea nivelului de zgomot datorat traficului	db
34.	Indicatori financiari	Valoarea proiecte realizate fata de total valoare portofoliu PMUD	%
35.		Resurse financiare alocate bugetar anual fata de valoare	%
36.		Valoare surse de finanțare IFI/nerambursabile fata de total planificat portofoliu PMUD	%
37.	Indicatori de apreciere economica	Rata internă de rentabilitate economică a investițiilor propuse PMUD (RIRE)	%
38.		Valoarea Neta Actualizată Economică (VNAE)	%
39.		Raportul Beneficii/Costuri (BCR)	%

Tabelul nr. 26 Indicatori de monitorizare a PMUD

9.2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Mecanismul de monitorizare va debuta cu înființarea oficială a **Comitetului de Monitorizare**, fapt consemnat printr-un act administrativ, care să confere competențe legale și să creeze condițiile unei asumări rapide de decizii pentru rezolvarea problemelor de implementare semnalate. Comitetul de Monitorizare colaborează și colectează informații de la toate departamentele din cadrul Primăriei și face demersuri de obținere de date de la alți parteneri externi. Comitetul de Monitorizare trebuie să cuprindă persoane cheie pentru problematica mobilității de la nivelul orașului (Primar, Manager oraș, arhitecți, reprezentanți urbanism, reprezentanții Poliției locale/rutiere, operatori de transport public etc.). Întregul proces de monitorizare propus are caracter periodic, repetitiv, în funcție de necesitate. Se recomandă ca raportul de monitorizare să fie unul anual, ce se încheie în primul trimestru al anului următor celui care este supus analizei. Raportarea trebuie să asigure prezentarea rezultatelor evaluării spre dezbateră publică, permițând astfel tuturor actorilor să ia în considerare și să efectueze corecturile necesare, dacă este cazul. Responsabilitatea monitorizării poate fi atribuită și unui organism independent (externalizat).

Responsabilitățile propuse:

- Asigură implementarea PMUD la nivelul orașului și cadrul strategic coerent de dezvoltare durabilă a mobilității;
- Se asigură de bunul parcurs al implementării portofoliului de proiecte;
- Se asigură că obiectivele și activitățile fiecărui proiect adoptat respectă prioritățile prezentate în PMUD;
- Se asigură că toți partenerii preocupați de implementarea proiectelor individuale își înțeleg rolul și responsabilitățile în cadrul strategiei și interrelaționarea cu alte proiecte;
- Dezvoltă un plan de lucru eficient pentru toți cei implicați în procesul de implementare al proiectelor;
- Identifică/corelează PMUD cu oportunitățile și finanțările naționale, europene, etc.;
- Actualizează planul operațional de implementare al PMUD în baza factorilor favorizanți sau de condiționare externi (spre exemplu, în baza informațiilor de lansare a liniilor de finanțare sau informațiilor prezente în strategii/planuri aflate în sinergie, cum ar fi Strategia Integrată de Dezvoltare Darabani 2021-2027);
- Dezvoltă proiecte și programe proprii în regim de parteneriat cu alte persoane fizice și juridice din țară și străinătate în scopul facilitării implementării documentației;
- Elaborează documentațiile tehnico-economice pentru atragerea de fonduri nerambursabile în scopul implementării portofoliului de proiecte din scenariul ales al PMUD;
- Promovează planul și proiectele acestuia în relație cu cetățenii, alte instituții, potențiali investitori;
- Întocmirea anuală/semestrială sau ori de câte ori este nevoie, în colaborare cu celelalte compartimente din primărie, a rapoartelor privind stadiul implementării PMUD;
- Propunerea către primar și Consiliul local, de referate de specialitate vizând actualizarea PMUD în funcție de nevoi, și organizarea de dezbateri publice;
- Management-ul proiectelor din PMUD și urmărirea derulării în bune condiții a contractelor de implementare, în cooperare cu alte compartimente în ceea ce privește conformitatea juridică și legală;
- Realizarea de evidențe a proiectelor în derulare aferente PMUD și a parteneriatelor din cadrul proiectelor derulate cu sprijin financiar provenit din fonduri europene;
- Orice alte acțiuni ce decurg din rolul de coordonare a mobilității și transporturilor la nivel de oraș.

Principalii actori responsabili cu monitorizarea implementării PMUD Darabani sunt:

1. **Administrația publică locală a Orașului Darabani, prin Comitetul de Monitorizare** - Responsabil PMUD și grup lucru permanent cu responsabilitatea de monitorizare a implementării și verificare evoluției atingerii obiectivelor PMUD în baza indicatorilor de progres;
2. **Poliția Orașului Darabani** - Conlucrează cu Comitetul de Monitorizare și sprijină colectarea informațiilor necesare monitorizării;
3. **A.D.R. Nord-Est, prin Serviciul Dezvoltare Urbana SDU** - Verifică admisibilitatea PMUD și monitorizează regional stadiul implementării, oferă asistență prin Biroul de Informare;
4. **Alte entități relevante** (cum ar fi organizații non-guvernamentale) - Consiliul consultativ civic pentru monitorizare care sprijină Comitetul de Monitorizare în fundamentare corectă a anumitor soluții tehnice. Participă și își exprimă opinia în perioada de pregătire a proiectelor.

În conformitate cu prevederile art. 7 din Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 și luând în considerare modalitatea de implementare a dezvoltării urbane durabile, se propune însărcinarea cu atribuțiile de monitorizare și evaluare a implementării PMUD Darabani a unei echipe la nivelul Orașului, formată din minim 2 persoane, care să îndeplinească rolul de Comitet de Monitorizare. Comitetul de Monitorizare va opera în strânsă legătură cu **compartimentul de transport** propus spre a fi optimizat și extins ca măsură instituțională prin Plan.

Responsabilitatea principală a monitorizării rezidă astfel cu Comitetul de Monitorizare:

- Elaborează rapoarte de monitorizare periodice (trimestrial/semestrial/anual, după caz) sau informări ad-hoc privind stadiul implementării PMUD (ex. stadiul proiectelor, respectarea graficului de pregătire/depunere a proiectelor aferente, etc.);
- Asigură legătura dintre autoritatea publică și autoritatea de management a PR Nord Est 2021-2027 prin oferirea de informații, realizarea de întâlniri, participarea la întâlniri și în grupuri de lucru de coordonare dacă este cazul;

- Asigură promovarea în rândul actorilor relevanți de la nivelul orașului cu privire la apelurile de proiecte/opportunități de finanțare;
- Stabilește o relație de colaborare și consultare permanentă cu părțile interesate la nivelul Orașului Darabani;
- Contribuie/derulează campanii de promovare și informare referitoare la conceptul de mobilitate durabilă și stadiul implementării proiectelor în acest sens în perioada 2021-2027;
- Îndeplinește orice altă atribuție aplicabilă care rezultă din prevederile documentelor referitoare la mobilitate urbană durabilă.

Comitetul de Monitorizare al PMUD va evalua aspecte precum: activități, rezultate, buget, patrimoniu, performanțele personalului angajat și implicit a autorităților locale, ipotezele formulate inițial.

Comitetul de monitorizare ar trebui să fie format din angajați din administrația locală, cu experiență în implementare și monitorizare proiecte, aceștia pot fi desemnați prin dispoziție a primarului, sarcinile fiind stabilite în detaliu în acest act de decizie.

Echipa desemnată ar trebui să își stabilească instrumentele de monitorizare și să prezinte la interval de 6 luni un raport de monitorizare, raport ce poate fi prezentat public pe site-ul administrației locale a orașului.

În această etapă va fi urmărit gradul de atingere a indicatorilor stabiliți, se va analiza modul în care proiectele sunt demarate/implementate, prezentând de fiecare dată cauzele care au condus la întârzieri, dacă este cazul, precum și o serie de recomandări.

De asemenea, se recomandă extinderea responsabilității monitorizării prin implicarea directă a unui grup mai amplu al părților interesate, constituit pe lângă administrația publică (coordonator), format din operatorii privați de transport, principalii investitori economici, societatea civilă - un grup de lucru care să ofere următoarele avantaje:

- Promovarea viziunii și politicilor urbane dezvoltate cu sprijinul instituțiilor participante în cadrul procesului participativ organizat în Darabani și materializat în documentația PMUD Darabani;
- Suport în implementarea proiectelor de dezvoltare urbană prevăzute în plan, în condițiile unui grup amplu de beneficiari ai acestora;
- Monitorizarea implementării proiectelor prioritare;
- Interfața cu investitori interesați și cetățeni, prin acționarea ca un organism de articulare a inițiativelor urbane cu scopurile și procedurile locale.

Ca potențială abordare și în scopul definirii cu acuratețe a cadrului specific de organizare a grupului de monitorizare, mai întâi trebuie identificat setul de actori urbani relevanți pentru a fi incluși în mod direct în procesul de implementare a PMUD Darabani. Din acest punct de vedere, părțile interesate pot fi grupate după cum urmează:

1. Actori publici:

- a. la nivel județean (inclusiv societățile pe acțiuni cu capital de stat);
- b. la nivel local, al orașului (inclusiv societățile pe acțiuni cu capital public local).

2. Actori privați:

- a. Investitori și companii private;
- b. Operatori de servicii de transport;
- c. Organizații non-guvernamentale, grupuri locale de interes, etc;
- d. Specialiști;
- e. Alte persoane private și organizații.

3. Alții, în principal actori public-privați, dacă este cazul.

Acest set restrâns de potențiali actori care vor fi implicați direct în inițiativa de implementare a PMUD influențează în mod definitoriu deciziile referitoare la activitățile de planificare și dezvoltare, precum și principiile și modul de implementare a proiectelor prioritare identificate.

LISTA DE FIGURI

Figura nr. 1 Documentațiile de planificare teritorială și de urbanism și corelarea între acestea	10
Figura nr. 2 Populația orașului Darabani și structura pe grupe de vârstă la nivelul anului 2022	20
Figura nr. 3 Densitatea populației orașului Darabani și grupe de vârstă la nivelul anilor 2018-2022	20
Figura nr. 4 Localizarea geografică a orașului Darabani	23
Figura nr. 5 Densitatea populației în zona de influență a orașului Darabani	24
Figura nr. 6 Dinamica populației în perioada 2015-2022	26
Figura nr. 7 Populația stabilă în localitățile componente ale u.a.t. Darabani	27
Figura nr. 8 Dinamica spațiului construit în orașul Darabani	28
Figura nr. 9 Populația școlară în u.a.t. Darabani	29
Figura nr. 10 Ponderea firmelor pe domenii de activitate conform CAEN la nivel de oraș Darabani	31
Figura nr. 11 Distribuția procentuală a agenților economici pe localități componente ale u.a.t. Darabani	32
Figura nr. 12 Distribuția spațială a principalilor agenți economici din u.a.t. Darabani	33
Figura nr. 13 Scopul deplasărilor în u.a.t. Darabani	34
Figura nr. 14 Lungimea străzilor orășenești din județul Botoșani	35
Figura nr. 15 Ponderea străzilor orășenești în județul Botoșani	36
Figura nr. 16 Rețeaua stradală din orașul Darabani (Tipuri de îmbrăcăminte rutieră)	37
Figura nr. 17 Opțiunea populației chestionate referitor la preferința de deplasare cu autoturismul	38
Figura nr. 18 Opțiunile populației în materie de infrastructură de transport	39
Figura nr. 19 Evoluția parcului auto în orașul Darabani	39
Figura nr. 20 Distribuția spațială a accidentelor rutiere de-a lungul drumului național D.N. 29A	41
Figura nr. 21 Opțiunile populației cu privire la infrastructura de mobilitate urbană	43
Figura nr. 22 Valorile de trafic pe drumul național D.N. 29A ce tranzitează u.a.t. Darabani	43
Figura nr. 23 Distanța aproximativă a deplasării principale în u.a.t. Darabani	44
Figura nr. 24 Cotele modale de transport în orașul Darabani	44
Figura nr. 25 Media zilnică anuală a vehiculelor pe două roți pe DN 29A	45
Figura nr. 26 Populația stabilă din u.a.t. Flămânzi (RPL 2011)	47
Figura nr. 27 Tipuri de îmbrăcăminte rutieră	48
Figura nr. 28 Evoluția parcului auto în orașul Darabani	49
Figura nr. 29 Parcurgerea distanței între zonele extreme ale zonei locuite, cu autoturismul (sursa google.maps)	53
Figura nr. 30 Parcurgerea distanței între zonele extreme ale zonei locuite, pietonal (sursa google.maps)	54
Figura nr. 31 Analiza emisii CO2 la nivelul Uniunii Europene (sursa https://www.europarl.europa.eu/news/ro/headlines/society/20190313STO31218/emisiile-de-co2-de-la-autovehicule-date-si-cifre-infografic)	56
Figura nr. 32 Accesibilitatea pietonală în orașul Darabani	58
Figura nr. 33 Accesibilitatea auto în u.a.t. Darabani	59
Figura nr. 34 Accesibilitate cu transportul velo în u.a.t. Darabani	60
Figura nr. 35 Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane pe niveluri teritoriale	64
Figura nr. 36 Propuneri variante ocolitoare	65
Figura nr. 37 Traseu cicloturistic nr. 10 de rang național (cu albastru deschis)	65
Figura nr. 38 Transportul public pe raza UAT Darabani	66
Figura nr. 39 Transportul alternativ (piste pentru bicicliști și trotuare)	66
Figura nr. 40 Clasificarea principalelor proiecte de transport alternativ în funcție de scenarii (analiza proiectantului, basemap google earth)	70
Figura nr. 41 Direcții de dezvoltare	71
Figura nr. 42 Propuneri pentru transport public	73
Figura nr. 43 Propuneri variante ocolitoare	74
Figura nr. 44 Traseu cicloturistic nr. 10 de rang național	75
Figura nr. 45 Transportul alternativ (piste pentru bicicliști și trotuare)	76
Figura nr. 46 Conceptul de sustenabilitate	77
Figura nr. 47 Procent estimat al populației din urban expuși la zgomot din trafic de peste 55dB	85

LISTĂ DE TABELE

Tabelul nr. 1 Acţiuni la nivel de SDTR 2035 cu aplicabilitate la PMUD Darabani	12
Tabelul nr. 2 - Acţiuni la nivel de PATN cu aplicabilitate la PMUD Darabani	12
Tabelul nr. 3 Acţiuni la nivel de PATJ cu aplicabilitate la PMUD Darabani.....	13
Tabelul nr. 4 Acţiuni la nivelul Strategia de dezvoltare durabilă a Oraşului Darabani cu aplicabilitate la PMUD Darabani	13
Tabelul nr. 5 Acţiuni la nivelul Politicii Urbane a României cu aplicabilitate la PMUD Darabani	16
Tabelul nr. 6 Probleme de mediu identificate în PLAM Botoşani 2013 în corelaţie cu PMUD Darabani. 18	
Tabelul nr. 7 Evoluţia numărului de locuitori ai oraşului Darabani	19
Tabelul nr. 8 Distribuţia populaţiei pe sexe a oraşului Darabani.....	21
Tabelul nr. 9 Indicatori cantitativi de monitorizare raportaţi la Strategia de Dezvoltare a Oraşului Darabani	21
Tabelul nr. 10 Principalii indicatori socio-economici la nivelul zonei de influenţă Darabani	25
Tabelul nr. 11 Cursele de transport persoane ce tranzitează u.a.t. Darabani	34
Tabelul nr. 12 Aspecte demografice - u.a.t. Darabani	47
Tabelul nr. 13 Analiza deplasare cu autoturism versus cu bicicleta versus pieton	53
Tabelul nr. 14 Obiectivul Strategic OS1 - Diminuarea automobilitatii:	68
Tabelul nr. 15 Obiectivul Strategic OS2 - Cresterea ponderii modale pentru mod de deplasare nepoluant	69
Tabelul nr. 16 Obiectivul Strategic OS3 - Redimensionare spatii publice in vederea mobilitatii urbane durabile	69
Tabelul nr. 17 Distanţele globale de deplasare.....	79
Tabelul nr. 18 Durata de deplasare în funcţie de scenariu	79
Tabelul nr. 19 Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic (anul de referinţă 2023)	80
Tabelul nr. 20 Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic (Scenariul Do minimum, termen scurt, pana in anul 2028).....	81
Tabelul nr. 21 Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic (Scenariul Do something, termen mediu, pana in anul 2033)	82
Tabelul nr. 22 Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic (Scenariul Do maximum, termen lung, pana in anul 2038).....	83
Tabelul nr. 23 Emisii (tone CO2 echivalent) în funcţie de scenariu	83
Tabelul nr. 24 Analiza principalelor disfuncţionalitati si solutii propuse	86
Tabelul nr. 25 Sistemul de prioritizare a proiectelor.....	88
Tabelul nr. 26 Indicatori de monitorizare a PMUD	92