

CONSILIUL LOCAL FILIAȘI
JUDEȚUL DOLJ

HOTĂRÂREA NR. 120
privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă
pentru orașul Filiași

Consiliul Local Filiași întrunit de îndată în ședința din data de 14 Iunie 2018;
Având în vedere Expunerea de Motive nr. 9877 din 12.06.2018;

În conformitate cu prevederile Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, modificată și completată și Hotărârii Guvernului nr.1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;

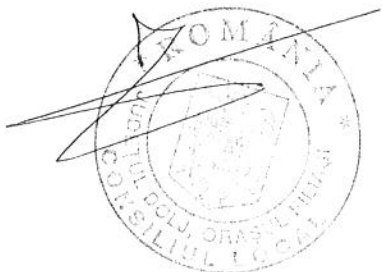
În temeiul art.36 alin.2 lit.c și d coroborate cu alin.5 lit.c și alin.6 lit.a pct.11, art.45 alin.2 lit.e, art.61 alin.2 și art.115, alin.1, lit.b din Legea nr.215/2001, republicată, privind administrația publică locală;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1.- Se aprobă Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașul Filiași, realizat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. Pitești, conform anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2.-Primăria Orașului Filiași va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
CONSILIER,
DUMBRAVĂ ION



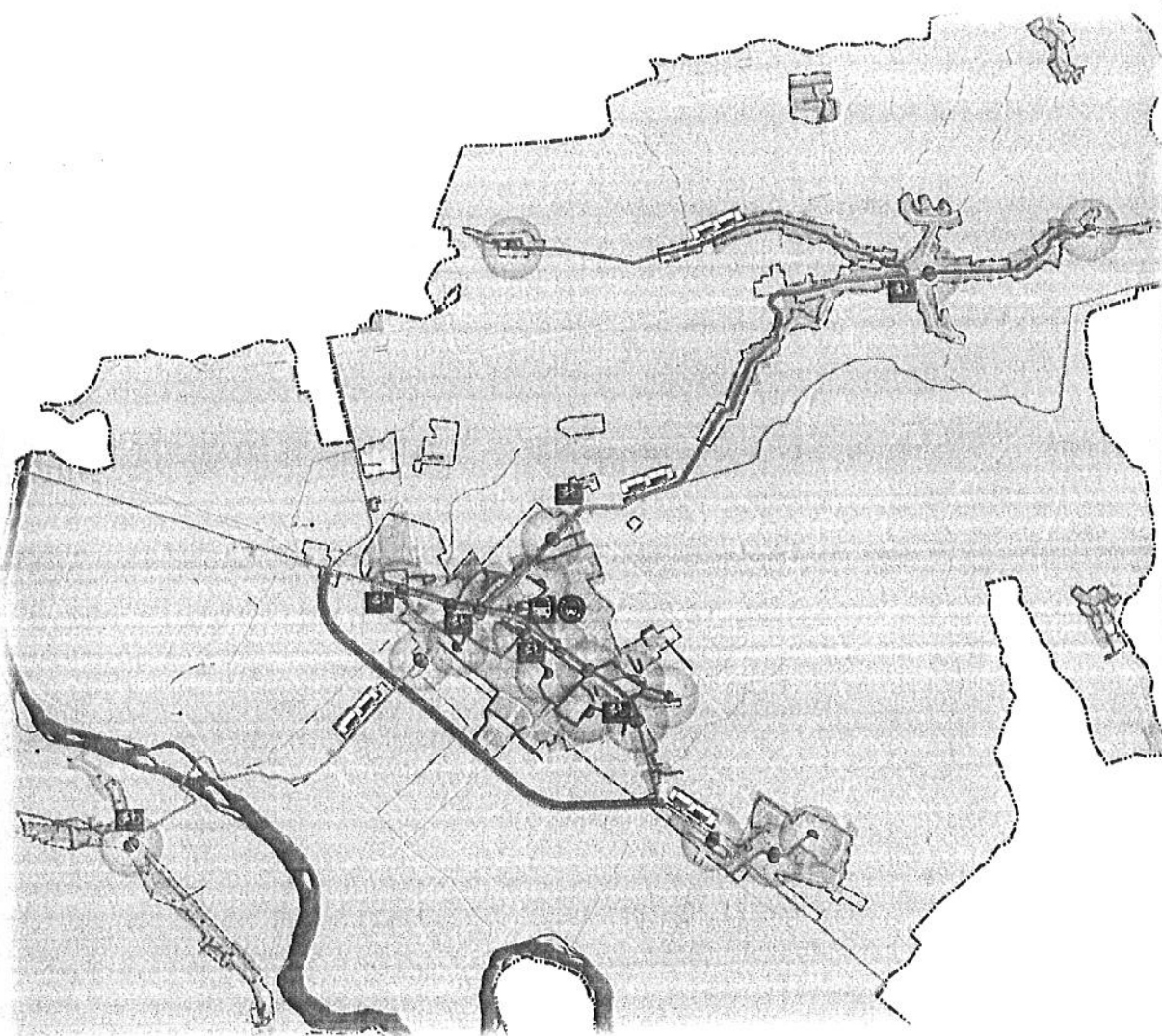
CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR
OGLICE ION

FILIAȘI 14 IUNIE 2018



ORAȘUL FILIAȘI

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU ORAȘUL FILIAȘI



Beneficiar: U.A.T. FILIAȘI

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

APRILIE 2018

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU ORAȘUL FILIAȘI

Prezentul document a fost elaborat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. cu scopul de a fi utilizat NUMAI de către beneficiarul ORAȘUL FILIAȘI, conform principiilor de consultanță general acceptate și a condițiilor specificate în contract.

Copierea, extragerea, folosirea oricăror informații cuprinse în acest document (parțial sau în totalitate) de către părți terțe, în orice scop, este interzisă fără acordul scris al beneficiarului sau elaboratorului. Încălcarea acestei prevederi se pedepsește conform legislației aflată în vigoare.

Beneficiar: UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ FILIAȘI

B-dul Racoșeanu, Nr. 160, Filiași, jud. Dolj, România

Tel.: 0251 441 018 Fax: 0251 441 453 E-mail: primarie@netfil.ro

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Bulevardul Republicii, Nr. 117A, Pitești – 110195, jud. Argeș, România

Tel.: 0722 655 228 Fax: 0348 459 078 E-mail: sigma_mobility_engineering@yahoo.com





CUPRINS

ETAPA I a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC

7

1. INTRODUCERE

8

1.1. Scopul și rolul documentației	8
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	15
1.2.1. Cadrul european	18
1.2.2. Cadrul național	24
1.2.3. Cadrul regional	30
1.2.4. Cadrul local	34
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	34
1.3.1. Plan Urbanistic General Orașul Fălticeni și Actualizare Plan Urbanistic General Orașul Fălticeni și Satele Aparținătoare - Județul Dolj	34
1.3.2. Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă – Zona Metropolitană Craiova	37
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT	39
1.5. Metodologia de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Fălticeni	40

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

42

2.1. Contextul socio-economic	42
2.1.1. Date demografice	42
2.1.2. Activități economice	48
2.1.3. Indicele de motorizare	63
2.2. Rețeaua stradală	67
2.3. Transport public	79
2.3.1. Transport public local	79
2.3.2. Transport public auxiliar. Taxi	80
2.3.3. Transport public județean prin servicii regulate	80



2.3.4. Transport public interjudețean prin servicii regulate	83
2.3.5. Transport feroviar	85
2.4. Transport de marfă	90
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	94
2.6. Managementul traficului	99
2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate	101
2.7.1. Zona centrală	102
3. MODELUL DE TRANSPORT	105
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului	105
3.2. Colectarea de date	107
3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare	108
3.2.2. Date privind volumele de trafic	113
3.2.3. Anchete Origine – Destinație	117
3.2.4. Date privind timpii de parcurs	120
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport	121
3.4. Cererea de transport	124
3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor	126
3.4.2. Distribuția pe destinații	127
3.4.3. Alegerea modală	128
3.4.4. Distribuția pe itinerarii	129
3.5. Calibrarea și validarea datelor	140
3.6. Prognoze	141
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	151
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	154
4.1. Eficiența economică	155
4.2. Impactul asupra mediului	161
4.2.1. Emisii de substanțe poluante	164
4.2.2. Zgomot	165
4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră	168
4.3. Accesibilitate	172
4.4. Siguranță	177
4.5. Calitatea vieții	185
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	189
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale	189



5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor	195
6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	205
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport	206
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale	210
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	212
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale	213
6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană	213
6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității de referință	214
6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate	218
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	221
7.1. Eficiența economică	221
7.2. Impactul asupra mediului	222
7.3. Accesibilitate	223
7.4. Siguranță	228
7.5. Calitatea vieții	229
ETAPA a II-a a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL	230
1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG	231
1.1. Cadrul de prioritizare	231
1.2. Prioritățile stabilite	232
2. PLANUL DE ACȚIUNE	236
2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	237
2.2. Transport public	244
2.3. Transport de marfă	250
2.4. Mijloace alternative de mobilitate	252
2.5. Managementul traficului	258
2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	262
2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	264



2.8. Aspecte instituţionale	265
ETAPA a III-a a P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.	266
1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.	267
2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D.	271
ANEXE	274
ANEXA 1. LISTA CUPRINZĂTOARE DE ACŢIUNI DE INTERVENŢIE	275



ETAPA I

P.M.U.D - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC



1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

În ultima perioadă tot mai multe foruri de specialitate solicită aplicarea unor măsuri de utilizare eficientă a energiei în mediul urban, care să contribuie la combaterea schimbărilor climatice, solicitare întemeiată pe fapte obiective, dacă se ține cont de faptul că aproximativ 72% dintre cetățenii europeni locuiesc în mediul urban, unde se consumă 75% din energia totală și unde 98% dintre călătoriile urbane efectuate au o lungime mai mică de 5 km. Așadar, cu o densitate mare a populației și o pondere mare a călătoriilor pe distanțe scurte, orașele prezintă un mare potențial de orientare spre un transport cu emisii reduse de carbon, comparativ cu sistemul de transport în ansamblu (prin reorientarea către deplasările pietonale, cu bicicleta, folosind transportul în comun, precum și prin introducerea rapidă pe piață a vehiculelor propulsate cu combustibili alternativi).

Numărul accidentelor rutiere mortale în Uniunea Europeană rămâne foarte ridicat, situându-se la aproximativ 26000 evenimente în anul 2013. O pondere de 38% dintre accidentele rutiere mortale din Europa se concentrează în zonele urbane, unde participanții la trafic vulnerabili, precum pietonii, sunt expuși în mod special. În majoritatea accidentelor mortale sau grave din zonele urbane sunt implicați *participanți vulnerabili la trafic - pietoni și bicicliști*. În ultimul deceniu, numărul pietonilor decedați în urma accidentelor rutiere a scăzut cu numai 39% comparativ cu 49% în cazul conducătorilor auto, progresele în reducerea numărului de accidente rutiere în zonele urbane situându-se sub medie. Indicatorul exprimat prin numărul de victime raportat la un milion de locuitori, situează România pe primul loc în rândul statelor membre ale Uniunii Europene, cu o valoare de 92 victime la 1 milion de locuitori, în anul 2013, în condițiile în care valoarea medie la nivelul Uniunii Europene în același an a fost de 52 victime la 1 milion de locuitori. Prin urmare, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a spori siguranța rutieră urbană și pentru a evita decesele și accidentele grave, în special în rândul participanților la trafic vulnerabili.



Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite. În acest sens, Comisia Europeană sprijină orașele europene în încercarea acestora de a soluționa problemele de mobilitate urbană, recomandând elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), așa cum este definit în documentul recunoscut de Comisia Europeană *"Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă"*, este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a cetățenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, în vederea creșterii calității vieții. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă are un profund caracter strategic, definește priorități, tipologii de acțiuni, prevede scenarii viitoare de evoluție și identifică măsuri necesare pentru atingerea obiectivelor în termenele specificate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Fălticeni stabilește modul în care se vor pune în aplicare conceptele moderne de planificare și management al mobilității urbane durabile, așa cum au fost definite și implementate la nivel european. Aceste concepte sunt particularizate la specificul Orașului Fălticeni, urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătățirea indicatorilor de mobilitate pe termen mediu, până la nivelul anului 2023.

Totodată, planul stabilește mecanismul de monitorizare care va permite evaluarea continuă și revizuirea acestuia, inclusiv posibilitatea de a corecta abaterile sau reformula obiectivele într-o adaptare permanentă la dinamica mediului urban. Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea teritoriilor, mediu înconjurător, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate publică și între autoritățile învecinate.

Prezentul plan prezintă o viziune sustenabilă de dezvoltare pentru zona urbană a Orașului Fălticeni și ține cont de costurile și beneficiile sociale, prin "internalizarea costurilor externe". Nu în ultimul rând, trebuie subliniat faptul că planificarea pentru viitorul orașului în cadrul PMUD este centrată pe cetățeni. Cetățenii Orașului Fălticeni, în calitate de călători, oameni de afaceri, consumatori, clienți, sau orice rol ar putea avea ei, sunt parte a soluției, realizarea planului de mobilitate urbană durabilă însemnând ***"Planificare pentru Oamenii din Orașul Fălticeni"***.

Scopul esențial al PMUD este definit de Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în anul 2013. Potrivit acestui document legislativ, Planul de Urbanism General (PUG) trebuie să includă printre altele și un Plan de Mobilitate Urbană (Art. 46, lit. e, introdusă prin punctul 23 din Ordonanța de Urgență nr. 7/2011 începând cu 13.07.2013). Acesta reprezintă o



documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și planului urbanistic general.

Totodată, 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 și măsurilor finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 - 2020 (și programele operaționale din viitoarele perioade de programare) și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează mobilitatea în aria de studiu.

Urmare a abordării integrate susținută de către Comisia Europeană, elaborarea corelată a Strategiilor Integrate de Dezvoltare Urbană și a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) reprezintă o condiție necesară de bază în vederea finanțării proiectelor de mobilitate urbană prin FEDR (Fonduri Europene pentru Dezvoltare Regională), în cadrul Programului Operațional pentru Dezvoltare Regională 2014 - 2020. Conform prevederilor Ghidului solicitantului, Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 Regiuni, Axa Prioritară 3, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, existența documentului strategic "*Plan de mobilitate urbană durabilă*" reprezintă criteriul fundamental pentru finanțarea proiectelor care vizează îmbunătățirea mobilității la nivel urban prin intermediul Programului Operațional Regional 2014-2020, obiectivul specific menționat.

În acest context, PMUD al Orașului Fălticeni are un rol esențial în accesarea finanțării în cadrul axei menționate. În cadrul documentului strategic se identifică și se precizează clar care sunt componentele portofoliului de măsuri / acțiunile de intervenție finanțabile prin POR 2014-2020. Prin implementarea măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse se estimează soluționarea probleme identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane durabile în aria de studiu, acoperind perioada 2018 - 2023.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Fălticeni (orașul Fălticeni și localitățile aparținătoare Fratoștița, Răcarii de Sus, Bălta, Uscăci, Braniște și Almăjel), situat în partea nordică județului Dolj, în Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia a României (figura 1.1). Alegerea arealului acoperit de PMUD al Orașului Fălticeni s-a realizat prin corelarea cu prevederile Planului de Urbanism General și ținând seama de relațiile de transport cu teritoriul învecinat.

De asemenea, la alegerea arealului selectat al PMUD - teritoriul unității administrativ-teritoriale al Orașului Fălticeni - s-a ținut seama de omogenitatea crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor, precum și de considerente legate de utilizarea teritoriului.

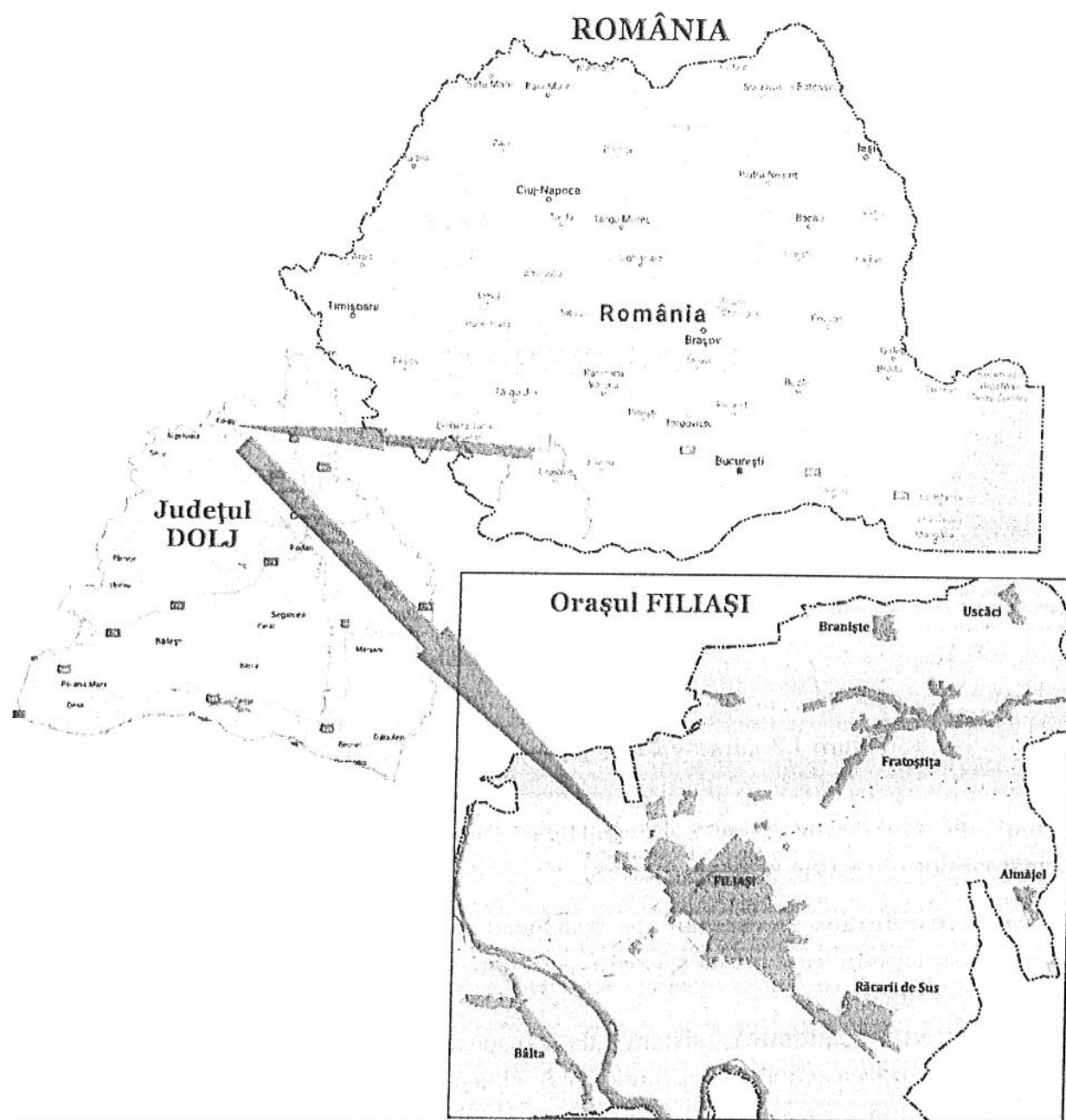


Figura 1.1. Arealul P.M.U.D. al Oraşului Fălticeni.

Sintetizând, scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Oraşul Fălticeni este de îmbunătăţire a accesibilităţii în zonele urbane şi asigurare a mobilităţii durabile, precum şi a unor servicii de transport de calitate ridicată în interiorul zonelor urbane şi pe arterele de penetraţie către acestea, obiectiv realizabil cu ajutorul caracteristicilor descrise mai sus şi reprezentate în figura 1.2.

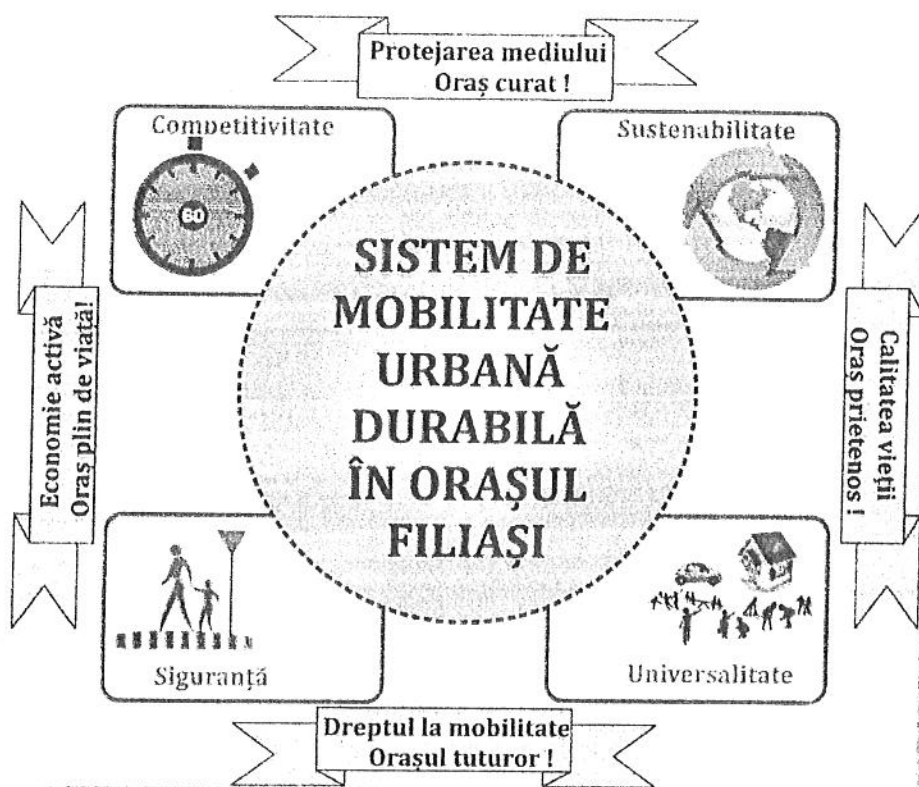


Figura 1.2. Caracteristicile generale ale P.M.U.D. al Orașului Fălticeni.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Fălticeni urmărește îndeplinirea următoarelor **obiective fundamentale**:

- **Accesibilitate** – sistemul de transport și mobilitate va facilita accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori;
- **Eficiență economică** – sistemul de transport și mobilitate va sprijini în continuare desfășurarea activităților economice în Fălticeni, în condiții de dezvoltare durabilă;
- **Siguranță** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidentele rutiere, cu precădere din rândul participanților la trafic vulnerabili;
- **Protejarea mediului** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisii de poluanți, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- **Calitatea vieții** – sistemul de transport și mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă și la creșterea calității vieții în Orașul Fălticeni.

Pornind de la caracteristicile generale ale planurilor de mobilitate și ținând cont de obiectivele urmărite pentru Orașul Fălticeni, se poate evidenția faptul că măsurile recomandate prin PMUD urmăresc dezvoltarea unui **sistem de transport urban care**:



- Este accesibil și răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce privește mobilitatea;
- Echilibrează și satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate și transport provenite de la cetățeni, întreprinderi și industrie;
- Trasează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- Întrunește cerințele de durabilitate, punând în balanță nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului înconjurător;
- Optimizează eficiența și eficacitatea costurilor;
- Utilizează mai bine spațiul urban, precum și infrastructura și serviciile de transport existente;
- Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, calitatea vieții și sănătatea publică;
- Îmbunătățește siguranța și securitatea traficului;
- Reduce poluarea aerului și poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;
- Contribuie la o performanță generală mai bună a rețelei transeuropene de transport și a sistemului european de transport ca întreg.

Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluției globale cu care ne confruntăm. Orașul Fălticeni a cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale, culturale și economice care au influențat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum creșterea veniturilor, dezvoltarea piețelor de consum, apariția locurilor de muncă, creșterea indicelui de motorizare, generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel, congestia a devenit endemică în orașe și îi sunt asociate externalități precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătății, deteriorarea spațiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Acest plan strategic este realizat pentru a construi o viziune de dezvoltare a Orașului Fălticeni, care să îi asigure calitatea de oraș model din punct de vedere al durabilității. Acesta reprezintă un plan de lucru care urmărește schimbări ale comportamentului de deplasare al cetățenilor prin corectarea abaterilor, astfel încât aceștia să își recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Fălticeni reprezintă instrumentul de planificare și management pe care autoritățile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce privește atingerea obiectivelor generale de îmbunătățire a calității mediului, a competitivității și siguranței. Acesta încorporează tehnologii de informare și comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban. Din punct de vedere structural cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor și țințelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea, precum și identificarea lecțiilor învățate.



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Fălticeni cuprinde acțiuni grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

1. *Intervenții majore asupra rețelei stradale* – sunt propuse soluții de adaptare a rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe;
2. *Transport public* - planul oferă o strategie pentru dezvoltarea serviciului de transport public local, acoperind componente de infrastructură, mijloace de transport și tehnici de operare (managementul traficului);
3. *Transport de marfă* - prezintă măsuri de translatare către zona periferică a traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfă, precum și de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane (livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenți precum zgomot, emisiile de CO₂, emisiile de substanțe poluante);
4. *Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate* - planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Dezvoltarea de noi infrastructuri velo, amenajarea de trasee pietonale ia în considerare și alte opțiuni în afara celor amplasate de-a lungul rutelor de transport motorizat. Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor;
5. *Managementul traficului* - element cheie pentru planificarea mobilității urbane, managementul traficului sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD al Orașului Fălticeni acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare, măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului;
6. *Zone cu nivel ridicat de complexitate* - complementar soluțiilor deja implementate în zonele cu nivel ridicat de complexitate, sunt propuse amenajări ale spațiului public și reglementări ale circulației astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale) și cu bicicleta;
7. *Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare* – măsurile propuse în PMUD contribuie la o mai bună integrare între modurile de transport disponibile;



8. *Aspecte instituționale* – sunt propuse intervenții pentru monitorizarea implementării planului de acțiune și pentru aplicarea legislației europene și naționale în domeniul transporturilor.

Analiza efectelor mobilității propuse s-a realizat prin dezvoltarea unui singur scenariu, denumit "A face ceva". Potrivit Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, Orașul Fălticeni nu este oraș de rang I (acesta încadrându-se în rangul III) și nu se impune dezvoltarea a mai mult de un scenariu.

Costurile totale necesare acoperirii în întregime a măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse în cadrul scenariului definit pentru perioada 2018-2023 sunt de 21.264.100 EUR.

În urma implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, locuitorii Orașului Fălticeni se vor bucura de o viață mai sănătoasă și de un mediu urban mai atractiv, în care spațiul public va fi utilizat într-un mod mai eficient.

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

În legislația națională, conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizată în iulie 2013, Planul de Mobilitate Urbană (PMU) reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană / metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Conform articolului 46, planul urbanistic general cuprinde piese scrise și desenate cu privire la:

- a) *diagnosticul prospectiv, realizat pe baza analizei evoluției istorice, precum și a previziunilor economice și demografice, precizând nevoile identificate în materie de dezvoltare economică, socială și culturală, de amenajare a spațiului, de mediu, locuire, transport, spații și echipamente publice și servicii;*
- b) *strategia de dezvoltare spațială a localității;*
- c) *regulamentul local de urbanism aferent acestuia;*
- d) *planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice;*
- e) **planul de mobilitate urbană.**

Conform Normelor de aplicare a Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizată în iulie 2013:

- Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a



- mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport;
- Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare;
 - P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițitoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate;
 - Pe baza referatelor elaborate de către structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului și de către structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei ședințe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism, Comisia de circulații/Comisia de siguranță rutieră și fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor sau consiliilor județene, și se aprobă de către consiliile locale. În situația în care P.M.U. a fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităților administrativ-teritoriale, documentația se avizează de către acestea și se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competență în statut;
 - Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul PUG și PMU, acestea pot fi elaborate concomitent, bazându-se pe o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat. În acest sens, autoritățile publice locale pot organiza grupuri de lucru comune;
 - Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă se face prin preluarea/ integrarea/ analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populației și locuințelor și din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială și la nivel de unitate teritorială de referință, necesare în vederea realizării prognozei distribuției în profil spațial a populației și locurilor de muncă, precum și prin:
 - efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion minim 1,0 % din total populație);
 - realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;
 - realizarea anchetelor privind originea/ destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.
 - P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă, în toate etapele de elaborare fiind consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și agenți economici din teritoriul studiat, care au potențial major de atragere și generare a traficului;



→ P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective:

- îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;
- reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;
- asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/ periurbane;
- asigurarea unui mediu sigur pentru populație;
- asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru cele cu dizabilități.

→ P.M.U. utilizează măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură pentru atingerea celor 5 obiective, luând în considerare următoarele arii de intervenție:

- corelarea modurilor de transport cu densitatea urbană;
- crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;
- promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;
- reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;
- organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;
- organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;
- stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor nemotorizate etc.);
- restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona garilor, autogărilor și aerogărilor;
- dezvoltarea rețelelor de transport public;
- valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;
- dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor;
- îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri și a logisticii urbane;
- utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.



În cele ce urmează este prezentat modul în care PMUD al Orașului Fălticeni se corelează cu alte documente de planificare spațială relevante, la nivelurile european, național, regional și local. Planul de mobilitate întocmit susține politicile adoptate la nivel regional și național, țintele stabilite și restricțiile legale.

1.2.1. Cadrul european

Cunoscându-se faptul că transportul urban este un important consumator de energie și emițător de gaze poluante și cu efect de seră, se poate sublinia că zonele urbane joacă un rol esențial în atingerea obiectivelor privind îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră asumate de Comisia Europeană prin documentele publicate. Potrivit acestor documente, o abordare strategică presupune integrarea politicilor de planificare a transporturilor cu alte politici sectoriale, cum ar fi protecția mediului, amenajarea teritoriului, locuințe, aspectele sociale ale accesibilității și mobilității, precum și dezvoltarea economică. Documentele cheie care fac referire la planificarea mobilității urbane la nivel european sunt prezentate în ordine cronologică în tabelul 1.1.

Tabelul 1.1. Documente care fac referire la planificarea mobilității urbane – Comisia Europeană.

An	Document
2007	Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – “Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane”
2009	Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană
2010	Strategia Europa 2020 – “O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii”
2011	Cartea Albă – “Foaie de Parcurș pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor”
2013	Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – “Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele”
2014	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

1.2.1.1. Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – “Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane”

Potrivit acestui document, mobilitatea urbană trebuie să permită dezvoltarea economică a orașelor, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și protecția mediului din orașe. În acest



sens, orașele europene se confruntă cu cinci provocări, la care trebuie să se răspundă în cadrul unei abordări integrate:

- Orașe cu trafic fluid;
- Orașe mai puțin poluate;
- Transport urban mai inteligent;
- Transport urban accesibil;
- Transport urban în condiții de siguranță și securitate.

În contextul dezvoltării durabile, zonele urbane se confruntă cu o provocare imensă: aceea de a reconcilia dezvoltarea economică a orașelor și accesibilitatea, pe de o parte, cu ameliorarea calității vieții și cu protecția mediului, pe de altă parte. Astfel, crearea unei "noi culturi a mobilității urbane" se va putea realiza prin îmbunătățirea cunoștințelor referitoare la mobilitatea durabilă și îmbunătățirea procesului de colectare a datelor cu privire la mobilitate.

1.2.1.2. Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

Acest document vine în completarea Cărții Verzi și a Comunicatului Comisiei Europene intitulat "Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat", prin care se solicită o coordonare a acțiunilor la nivel local, regional și național.

Recomandările prevăzute în Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană reprezintă rezultatul feedback-ului primit de la părțile interesate pe parcursul consultărilor publice ale celor două documente care îl preced și oferă un pachet cuprinzător de sprijin pentru a ajuta autoritățile locale, regionale și naționale pentru atingerea obiectivelor de durabilitate mobilității urbane.

În cadrul acestui document se face referire la **planuri de mobilitate urbană durabilă**.

Pe lângă provocările generate de sectorul transporturilor, respectiv abordarea unui transport durabil din punct de vedere al protecției mediului (poluare atmosferică, emisii de CO₂ și zgomot) și al competitivității economice (prin reducerea nivelului congestiei), documentul recunoaște, de asemenea, ca priorități sănătatea cetățenilor, nevoile persoanelor vârstnice, ale celor cu handicap și ale familiilor acestora, precum și coeziunea socială, în general. Aceste provocări se regăsesc concentrate în următoarele obiective principale:

- promovarea de politici integrate pentru a face față complexității sistemelor de transport;
- optimizarea mobilității urbane pentru a încuraja integrarea efectivă între diferitele rețele de transport;
- diseminarea experiențelor și cunoștințelor.



În scopul atingerii obiectivelor prezentate, documentul recomandă 20 de acțiuni structurate în 6 teme principale, după cum urmează:

→ Tema 1 – Promovarea unei politici integrate

- *Acțiunea 1 - Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă*
- *Acțiunea 2 - Mobilitatea urbană sustenabilă și politica regională*
- *Acțiunea 3 - Transporturi pentru un mediu urban sănătos*

→ Tema 2 – Centrarea pe cetățeni

- *Acțiunea 4 - O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban*
- *Acțiunea 5 - Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă*
- *Acțiunea 6 - Îmbunătățirea informațiilor privind călătoriile*
- *Acțiunea 7 - Accesul în zonele verzi*
- *Acțiunea 8 - O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă*
- *Acțiunea 9 - Conducusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto*

→ Tema 3 – Transport urban mai ecologic

- *Acțiunea 10 - Proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau cu emisii zero*
- *Acțiunea 11 - Un ghid on-line privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic*
- *Acțiunea 12 - Un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării costurilor externe*
- *Acțiunea 13 - Schimburi de informații privind schemele tarifare urbane*

→ Tema 4 – Consolidarea finanțării

- *Acțiunea 14 - Optimizarea surselor de finanțare existente*
- *Acțiunea 15 - Analiza nevoilor de finanțare viitoare*

→ Tema 5 – Schimbul de experiență și de cunoștințe

- *Acțiunea 16 - Actualizarea datelor și a statisticilor*
- *Acțiunea 17 - Crearea unui observator al mobilității urbane*
- *Acțiunea 18 - Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații*

→ Tema 6 – Optimizarea mobilității urbane

- *Acțiunea 19 - Transportul urban de marfă*
- *Acțiunea 20 - Sistemele inteligente de transport (ITS) pentru mobilitatea urbană*



1.2.1.3. Strategia Europa 2020 – "O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii"

Strategia Europa 2020 subliniază importanța unui sistem de transport european durabil care să contribuie la dezvoltarea viitoare a Uniunii Europene și evidențiază necesitatea explicitării dimensiunii urbane a transporturilor. Strategia prevede cinci obiective principale formulate la nivelul Uniunii Europene și transpuse în obiective naționale, reflectându-se astfel nivelul contribuției fiecărui stat membru la îndeplinirea obiectivelor globale. Dintre acestea obiectivul privind **Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei** interacționează cu domeniul transporturilor. În tabelul 1.2 sunt prezentate valorile țintă prevăzute a fi atinse prin sub-obiectivele acestui obiectiv principal în anul 2020, la nivelul Uniunii Europene și la nivelul României.

Tabelul 1.2. Obiectivul privind Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei – Europa 2020.

Obiectivele statelor membre/ UE	Reducerea emisiilor de CO ₂	Surse regenerabile de energie	Eficiență energetică – reducerea consumului de energie [Mtone]
Uniunea Europeană	Reducere cu 20%*	20%	Creștere cu 20%
România	Reducere cu 19%	24%	Creștere cu 10%

*comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990

1.2.1.4. Cartea Albă – "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor"

Cartea Albă – "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor" reprezintă succesorul documentelor Cartea Albă - "Politica europeană în domeniul transporturilor pentru anul 2010: momentul deciziilor", respectiv Comunicarea Comisiei Europene intitulată "Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat". Cartea Albă completează, de asemenea, documentul intitulat "Foaie de parcurs pentru trecerea la o economie cu emisii reduse de carbon în 2050".

Cartea Albă publicată în anul 2011 solicită o reducere a emisiilor de CO₂ generate de sectorul transporturilor de cel puțin 60% până în 2050 (comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990), în condițiile asigurării dezvoltării sistemului de transport global și satisfacerii nevoilor de mobilitate. Documentul punctează diverse obiective referitoare la rețelele de transport, inclusiv pentru cele din mediul urban, pentru care se propune modificarea substanțială a parcului de autovehicule, astfel:

→ **Înjumătățirea** utilizării autovehiculelor "alimentate în mod convențional" în transportul urban până în 2030; **dispariția** lor progresivă din orașe până în 2050;



→ Implementarea unei **logistici urbane practic lipsite de CO₂** în marile aglomerări urbane până în 2030;

Alte obiective includ stabilirea unui cadru pentru funcționarea unui sistem de transport multimodal la nivel european dotat cu facilități de informare, gestionare și plată precum și reducerea accidentelor rutiere și implicit a victimelor implicate, în proporție de 50% până în anul 2020, respective "zero decese" în transportul rutier până în 2050.

Cartea Albă identifică necesitatea existenței unor strategii de dezvoltare urbană complexe care să conducă la reducerea congestiei și a emisiilor de substanțe poluante și gaze cu efect de seră, strategii rezultate în urma unei abordări integrate, care implică amenajarea teritoriului, sisteme de tarificare, servicii de transport public mai eficiente, infrastructură pentru modurile de transport nepoluante (nemotorizate), facilități de încărcare / alimentare cu energie electrică / combustibil pentru autovehiculele ecologice.

Documentul prevede că orașele care depășesc o anumită dimensiune, ar trebui încurajate să dezvolte planuri de mobilitate urbană care aduc toate aceste elemente împreună. Aceste planuri trebuie să fie pe deplin aliniate cu planurile de dezvoltare urbană integrată.

Un aspect foarte important este faptul că acest document prevede stabilirea la nivel european a unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar destinate pregătirii de **Audituri privind mobilitatea urbană** și de **Planuri privind mobilitatea urbană** și instituirea unui Tablou de bord european al mobilității urbane (European Urban Mobility Scoreboard) bazat pe obiective comune. De asemenea, este propusă examinarea, în cazul orașelor cu o anumită dimensiune, a posibilității **impunerii unei abordări conforme cu standardele naționale și bazate pe orientările UE:**

«Condiționarea acordării fondurilor de dezvoltare regională și a fondurilor de coeziune de prezentarea de către orașe și regiuni a unui certificat de audit valabil, emis în mod independent, care să confirme performanța acestora în materie de mobilitate urbană și de sustenabilitate».

1.2.1.5. Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – "Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele"

Comunicarea emisă în decembrie 2013 a fost transmisă instituțiilor europene cu scopul de a încuraja statele membre să ia măsuri mai hotărâte și mai bine coordonate.

Anexa acestui document prezintă conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), creionat în urma unui amplu proces de consultare între experți în mobilitate durabilă și factori interesați la nivelul Uniunii Europene. Conceptul reflectă un larg consens în privința principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate urbană durabilă, recomandând adaptarea la circumstanțele individuale ale statelor membre și ale zonelor urbane.



«Este necesară o schimbare radicală:

- Prezenta comunicare urmărește să solidifice sprijinul care se acordă orașelor europene în încercarea lor de a soluționa problemele de mobilitate urbană. Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite;
- Este de asemenea esențial să se depășească abordările fragmentate și să se dezvolte piața unică a soluțiilor inovatoare de mobilitate urbană prin abordarea unor problematice cum ar fi standardele și specificațiile comune sau achizițiile publice comune;
- Comunicarea stabilește modul în care Comisia își va consolida acțiunile privind mobilitatea urbană durabilă în domeniile în care există o valoare adăugată pentru UE. Comisia încurajează **totodată statele membre să adopte măsuri mai ferme și mai bine coordonate**».

1.2.1.6. Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea

Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

În cadrul proiectului ELTISplus - EACI/IEE/2009/05/S12.558822, finanțat de Comisia Europeană, a fost elaborat ghidul "Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui plan sustenabil de mobilitate urbană".

Ghidul este destinat specialiștilor din domeniul transportului și mobilității urbane, precum și altor actori implicați în dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Acesta face referire la o bază de date solidă cu exemple de bune practici, ilustrând modul cum au fost abordate în practică activitățile de dezvoltare și implementare ale planului.

«Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare, între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate».

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilității urbane durabile. Inițiative finanțate de Uniunea Europeană au reunit părți interesate și experți cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspecte problematice și de a identifica practicile optime de planificare. Cu sprijinul Comisiei Europene, au fost elaborate orientările pentru dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane. Există un consens larg în legătură cu faptul că planificarea mobilității urbane durabile



contribuie la creșterea calității vieții și este o modalitate de abordare a problemelor de transport în orașe. În acord cu această abordare, un rol major în sistemele de transport urban viitoare trebuie să îl aibă modurile de transport durabile – transportul public, pietonal, cu bicicleta, transportul privat cu autovehicule mai puțin poluante, precum și transportul intermodal, motiv pentru care orașele ar trebui să aplice diferite măsuri pentru a promova utilizarea acestor moduri.

Astfel, Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă au câștigat importanță deosebită pe scena europeană, diferențierea între statele membre din acest punct de vedere fiind dată de gradul de implementare.

1.2.2. Cadrul național

La nivel național, în scopul definirii unei viziuni cu privire la domeniile în care ar trebui să se investească cu prioritate în perioada de programare 2014-2020 din fondurile acordate de Uniunea Europeană (reglementate de Cadrul Strategic Comun), recent au fost realizate strategii la nivel național și regional. Documentele din această categorie care vizează domeniile conexe mobilității și transporturilor, de care s-a ținut cont în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Fălticeni sunt specificate în tabelul 1.3.

Tabelul 1.3. Documente strategice sectoriale – nivel național.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2013	Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020	Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice
2013	Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 - 2020	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2014	Acordul de Parteneriat cu România, 2014 - 2020	Comisia Europeană
2014	Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2015	Programul Operational Regional 2014 - 2020	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2016	Master Planul General de Transport al României	Ministerul Transporturilor

1.2.2.1. Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020

În anul 2013 Guvernul României a aprobat "Strategia națională privind schimbările climatice 2013 – 2020", care prevede atât componente de adaptare, cât și de atenuare.



Măsurile de reducere sunt elaborate pentru următoarele sectoare economice: energie, transport, procese industriale; solvenţi şi utilizarea de alte produse; agricultură; folosinţa terenurilor, schimbarea folosinţei terenurilor şi silvicultură; managementul deşeurilor. Componenta de adaptare a Strategiei enumeră 13 sectoare prioritare pentru monitorizarea impacturilor schimbărilor climatice: industrie; agricultură şi pescuit; turism; sănătate publică; infrastructură, construcţii şi planificare urbanistică; transport; resurse de apă; păduri; energie; biodiversitate; asigurări; activităţi recreative; educaţie. În cadrul acestei componente sunt identificate şi măsurile de adaptare care să orienteze elaborarea de politici pentru sectoarele sus-menţionate. Acestea includ:

- integrarea măsurilor de adaptare la efectele schimbărilor climatice în momentul implementării şi modificarea legislaţiei şi politicilor actuale şi viitoare;
- revizuirea tuturor strategiilor şi programelor naţionale astfel încât să includă cerinţele de modificare a politicilor sectoriale;
- creşterea nivelului de conştientizare publică şi dezvoltarea comunicării pentru implementarea măsurilor de adaptare la nivel local.

«Componenta de adaptare la efectele schimbărilor climatice din Strategia naţională privind schimbările climatice 2013-2020 este menită să reprezinte o abordare generală şi practică a adaptării la efectele schimbărilor climatice în România, furnizând direcţia şi orientările diferitelor sectoare pentru a stabili planuri specifice de acţiune care vor fi actualizate periodic, ţinând seama de cele mai recente concluzii ştiinţifice privind scenariile climatice precum şi de necesităţile sectoriale. Această abordare este o integrare a adaptării în toate sectoarele relevante şi va lăsa fiecărui sector libertatea de a găsi cele mai bune soluţii pentru adaptarea la nivel sectorial».

La elaborarea strategiei s-a avut în vedere procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în scopul atingerii obiectivelor naţionale asumate şi adaptarea la efectele schimbărilor climatice, ţinând cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice şi de documentele relevante elaborate la nivel european şi menţionate anterior, precum şi de experienţa şi cunoştinţele dobândite în cadrul unor acţiuni de colaborare cu parteneri din străinătate şi instituţii internaţionale de prestigiu.

1.2.2.2. Strategia Naţională pentru Dezvoltare Regională 2014 - 2020

În anul 2013 a fost publicată versiunea draft a "Strategiei Naţionale de Dezvoltare Regională", potrivit căreia Regiunile de Dezvoltare reprezintă cadrul pentru elaborarea, implementarea, monitorizarea şi evaluarea politicilor de dezvoltare regională, inclusiv a strategiilor de dezvoltare regională şi a programelor de coeziune economică şi socială. La stabilirea obiectivelor acestei strategii s-a urmărit corelarea cu obiectivele europene privind creşterea competitivităţii regiunilor şi promovarea echităţii prin prevenirea marginalizării zonelor cu probleme de dezvoltare economică şi socială. Astfel, obiectivul general este:



«Îmbunătățirea continuă a calității vieții, prin asigurarea bunăstării, protecției mediului și coeziunii economice și sociale pentru comunități sustenabile capabile să gestioneze resursele în mod eficient și să valorifice potențialul de inovare și dezvoltare echilibrată economică și socială al regiunilor».

Pentru atingerea obiectivului general au fost propuse șapte obiective specifice, care sprijină dezvoltarea și integrarea economiilor regionale, prin susținerea orașelor și prin încurajarea tuturor inițiativelor de dezvoltare, menite să sprijine relațiile dintre județele învecinate:

- *Cresterea rolului și funcțiilor orașelor și municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiții care să sprijine creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială;*
- *Cresterea eficienței energetice în sectorul public și/sau rezidențial pentru a contribui la reducerea cu 20% a emisiilor de CO₂ în conformitate cu Strategia Europa 2020;*
- *Cresterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale și asigurarea serviciilor esențiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă și inclusivă;*
- *Regenerarea zonelor defavorizate și stimularea incluziunii sociale a comunităților marginalizate, prin crearea premiselor necesare pentru asigurarea serviciilor esențiale și condițiilor decente de trai;*
- *Cresterea economiilor regionale prin dezvoltarea infrastructurii specifice inovării și cercetării, precum și stimularea competitivității IMM-urilor;*
 - *Stimularea dezvoltării competitive și durabile a turismului la nivel regional și local prin valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, cu potențial turistic și crearea/modernizarea infrastructurii specifice de turism;*
 - *Protecția și îmbunătățirea mediului prin creșterea calității serviciilor de apă, reabilitarea siturilor industriale poluate și abandonate și luarea unor măsuri de prevenire a riscurilor și creștere a capacității de intervenție în situații de urgență.*

1.2.2.3. Acordul de Parteneriat cu România, 2014 - 2020

Pentru obținerea finanțării proiectelor de investiții din fondurile disponibile în perioada de programare 2014 - 2020, între România și Comisia Europeană a fost încheiat un acord de parteneriat în care sunt incluse cinci fonduri structurale și de investiții europene (fonduri ESI): (i) *Fondul european de dezvoltare regională (FEDR)*, (ii) *Fondul de coeziune (FC)*, (iii) *Fondul social european (FSE)*, (iv) *Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR)* și (v) *Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (EMFF)*.

Acordul de parteneriat vizează următoarele provocări și prioritățile aferente:

- *Promovarea competitivității și a dezvoltării locale în vederea consolidării sustenabilității operatorilor economici și a îmbunătățirii atractivității regionale;*



- Dezvoltarea capitalului uman prin creșterea ratei de ocupare a forței de muncă și a numărului de absolvenți din învățământul terțiar, oferind totodată soluții pentru provocările sociale severe și combaterea sărăciei, în special la nivelul comunităților defavorizate sau marginalizate ori din zonele rurale;
- Dezvoltarea infrastructurii fizice, atât în sectorul TIC, cât și în sectorul transporturilor, în vederea sporirii accesibilității regiunilor din România și a atractivității acestora pentru investitori;
- Încurajarea utilizării durabile și eficiente a resurselor naturale prin promovarea eficienței energetice, a unei economii cu emisii reduse de carbon, a protecției mediului și a adaptării la schimbările climatice;
- Consolidarea unei administrații publice moderne și profesioniste prin intermediul unei reforme sistemice, orientată către solutionarea erorilor structurale de guvernare.

O cotă semnificativă din fondurile ESI va fi alocată extinderii și modernizării infrastructurii de transport a României, în acord cu planul general pentru viitor care va creiona rețeaua existentă până în anul 2030.

1.2.2.4. Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni

Strategia de dezvoltare teritorială a României a fost inițiată de Guvernul României în anul 2012. Reprezintă documentul programatic pe termen lung prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României și direcțiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scara regională, interregională și națională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier și transnațional. La momentul aprobării, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României va reprezenta viziunea asumată a Guvernului României privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035. Obiectivul principal al procesului de planificare strategică constă în:

«Crearea cadrului necesar pentru sprijinirea și ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de dezvoltare al fiecărui teritoriu, ținând cont de prevederile principalelor documente strategice europene și naționale».

Procesul de elaborare a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României este structurat pe două niveluri: tehnic și politic. Nivelul tehnic presupune elaborarea studiilor de fundamentare, care conduc la un proces de planificare strategică teritorială cu caracter tehnico-științific, iar nivelul politic intervine în etapele ce privesc formularea de obiective strategice.

În cadrul studiilor de fundamentare se regăsește "Studiul 13. Căi de comunicații și transport", al cărui scop este pe de o parte, să prezinte sintetic o analiză-diagnostic a dezvoltării rețelelor de transport, cu evidențierea disfuncționalităților, și pe de altă parte,



ținând cont de *oportunitățile, potențialul de dezvoltare teritorială și de obiectivele de amenajare echilibrată a teritoriului național*, racordate la obiectivele strategice ale spațiului comunitar, să identifice viziunea, obiectivele și prioritățile pentru dezvoltarea rețelelor de transport, pentru orizontul de planificare teritorială 2020-2035. Sunt sintetizate cercetări și studii realizate de centre și institute de cercetare și de departamente specializate din cadrul instituțiilor cu responsabilități în amenajarea teritoriului și urbanism, precum și documente strategice ale comunității europene din domeniul amenajării teritoriale și transporturilor.

1.2.2.5. Programul Operațional Regional 2014 - 2020

Programul Operațional Regional 2014-2020 își propune să asigure continuitatea viziunii strategice privind dezvoltarea regională în România, prin completarea și dezvoltarea direcțiilor și priorităților regionale conținute în PND și CSNR 2007-2013 și implementate prin POR 2007-2013, precum și prin alte programe naționale. Această abordare are la bază una dintre principalele recomandări ale Raportului de evaluare ex-ante POR 2007-2013, în care se afirmă că pe termen lung obiectivul global al politicii de dezvoltare regională va putea fi atins dacă se urmăresc în continuare prioritățile majore de dezvoltare stabilite în perioada 2007-2013. Totodată, programul propune o serie de priorități de investiții care asigură convergența cu Strategia Uniunii Europene pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, precum și cu scopul specific al Fondului European de Dezvoltare Regională, în conformitate cu obiectivele Tratatului, în ceea ce privește coeziunea economică, socială și teritorială. Astfel, Programul Operațional Regional 2014-2020 își propune să abordeze toate provocările pentru dezvoltare identificate în Acordul de Parteneriat elaborat pentru România (și aprobat în data de 6 august 2014), adresând 9 din cele 11 Obiective tematice formulate în Strategia UE 2020.

Obiectivul general al Programul Operațional Regional 2014-2020 se corelează cu obiectivul european privind creșterea competitivității Regiunilor și promovarea echității sociale:

«Creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale și a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor, capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul lor de inovare și de asimilare a progresului tehnologic».

Analizele întreprinse cu privire la elementele determinante ale creșterii economice la nivel regional identifică o serie de factori critici de creștere economică, printre care se numără **infrastructura conectivă**, capitalul uman, inovația și procesele de aglomerare/ economiile de aglomerare.

Îmbunătățirile în **infrastructura conectivă** la nivel regional nu conduc în mod automat la o mai intensă creștere economică, dar facilitează creșterea și dezvoltarea economică la



nivel regional, asigurând în același timp accesul la servicii din zona educației și sănătății. Totodată, condițiile minime infrastructurale reprezintă o premiză esențială pentru calitatea vieții. Investițiile destinate infrastructurii de transport au ca scop, în primul rând, îmbunătățirea accesibilității înspre și dinspre regiuni și creșterea mobilității regionale, pentru a se putea valorifica cât mai bine oportunitățile oferite de TEN-T și sporirea contribuției acestor regiuni la creșterea comerțului intern și internațional.

Prin activitățile care se vor finanța se va avea în vedere realizarea unor intervenții concentrate și fundamentate care să se bazeze pe importanța accesibilității unui număr important de locuitori, pentru conectarea zonelor rurale și urbane cu oportunitățile oferite de centrele economice importante din regiune, asigurând și accesul spre zonele cu înalt potențial turistic, inclusiv extinderea către piețe internaționale, prin accesul la rețelele de transport internațional. Totodată, prin investițiile cofinanțate de POR va fi acordată o atenție deosebită realizării conexiunilor (prin modernizare și creștere a portanței drumurilor județene respective) rețelei de transport rutier secundar, direct sau prin intermediul rețelei de transport principal cu rețeaua TEN-T și creșterii siguranței rutiere. Axele prioritare aflate în strânsă relație cu dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- *Axa prioritara 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon:*
 - Obiectiv specific 3.2: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă;*
 - Obiectiv specific 3.3: Creșterea calității vieții în zonele urbane;*
- *Axa prioritara 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile:*
 - Obiectiv specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă;*
 - Obiectiv specific 4.2: Creșterea calității vieții în zonele urbane.*

1.2.2.6. Master Planul General de Transport al României

Master Planul General de Transport al României, aprobat de Comisia Europeană, reprezintă un document strategic integrat care va sta la baza planificării investițiilor în domeniul transporturilor pentru perioada 2014 - 2030, a cărei existență condiționează accesarea fondurilor structurale aferente perioadei 2014 - 2020.

În cadrul planului sunt stabilite prioritățile pentru investiții în rețeaua TEN-T centrală și extinsă. Master Planul trebuie să contribuie la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil. Rezultatele estimate ale Master Planului sunt:

- **Rezultatul 1:** *Un plan pe termen lung care va contribui la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil;*



- **Rezultatul 2:** Utilizarea mai eficientă a resurselor financiare în sectorul transporturilor;
- **Rezultatul 3:** Conexiuni îmbunătățite și, astfel, un comerț îmbunătățit cu țările vecine;
- **Rezultatul 4:** O productivitate crescută pentru industria și serviciile din România și, implicit, o creștere economică mai pronunțată și un nivel de trai îmbunătățit;
- **Rezultatul 5:** Un sistem de transport durabil (sustenabil).

Propunerile de dezvoltare a rețelei majore de transport din zona de influență a PMUD pentru Orașul Fălticeni se încadrează în prevederile strategice și în politica națională care se regăsesc în Master Planul General de Transport al României. În acest document strategic de bază există proiecte de interes național angajate care interacționează cu arealului planului de mobilitate, respectiv:

- Drum expres Craiova - **Fălticeni** - Strehaia - Drobeta-Turnu Severin - Orșova - Băile Herculane - Caransebeș - Lugoj;
- Drum Trans-Regio **Fălticeni** - Târgu Jiu - Petroșani - Hațeg - Deva - A1;
- Cale ferată electrificată **Fălticeni** - Rovinari - Târgu Jiu - Petroșani - Simeria,

însă acestea nu au fost considerate în niciun scenariu al PMUD, deoarece perioadele lor de programare exced orizontul planului de mobilitate (anul 2023).

1.2.3. Cadrul regional

Documentele existente la nivel regional care vizează domeniile conexe mobilității și transporturilor, ale căror politici și ținte sunt susținute de către Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Fălticeni, sunt specificate în tabelul 1.4.

Tabelul 1.4. Documente strategice sectoriale – nivel regional.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2012	Studiu privind dezvoltarea urbană la nivel regional	Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2013	Studiu privind dezvoltarea mediului de afaceri la nivel regional și impactul crizei economice asupra întreprinderilor	Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2013	Studiu privind dezvoltarea turismului la nivel regional	Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2014	Stadiul actual al dezvoltării rurale și al agriculturii în regiunea Sud Vest Oltenia și scenarii de dezvoltare în perioada 2014-2020	Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2014	Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2014-2020	Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia



2015	Strategia Regională de Inovare pentru Specializare Inteligentă	Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2015	Studiu privind Transportul și Mobilitatea în cadrul Regiunii Sud-Vest Oltenia	Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2015	Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2014-2020	Consiliul Județean Dolj

1.2.3.1. Studiu privind dezvoltarea urbană la nivel regional (Regiunea S-V Oltenia)

În anul 2011, Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia a contractat realizarea lucrării "Studiu privind dezvoltarea urbană la nivel regional". Documentul conține analize socio-economice realizate la nivelurile orașelor din Regiunea Sud-Vest Oltenia, referitoare la date demografice, situația elaborării documentațiilor de urbanism, situația dezvoltării mediului urban (inclusiv rețea stradală), infrastructuri (educațională, sanitară și de telecomunicații), industrie, comerț, turism, servicii, resurse umane, mediu.

1.2.3.2. Studiu privind dezvoltarea mediului de afaceri la nivel regional și impactul crizei economice asupra întreprinderilor

"Studiul privind dezvoltarea mediului de afaceri la nivel regional și impactul crizei economice asupra întreprinderilor" identifică la rândul său nevoile de dezvoltare la nivel regional, ajutând la fundamentarea strategiilor și planurilor de dezvoltare regională. Documentul identifică nevoile de finanțare pentru perioada de programare 2014-2020, făcând o analiză a contribuției investițiilor din diverse surse de finanțare la dezvoltarea socio-economică a regiunii, inclusiv în domeniul transporturilor și mobilității.

1.2.3.3. Studiu privind dezvoltarea turismului la nivel regional

Documentul demonstrează importanța sectorului turismului și face o analiză detaliată a potențialului turistic al Regiunii Sud-Vest Oltenia. Este evidențiat rolul major pe care sectorul transporturilor și mobilității îl are în dezvoltarea turismului la nivelul unei regiuni, în context european.

1.2.3.4. Stadiul actual al dezvoltării rurale și al agriculturii în Regiunea Sud-Vest Oltenia și scenarii de dezvoltare în perioada 2014-2020

În cadrul acestui studiu s-a efectuat analiza sectorului agricol și dezvoltării rurale la nivelul Regiunii Sud-Vest Oltenia, stabilindu-se elementele care condiționează potențialul de dezvoltare a agriculturii și a spațiului rural. În legătură cu domeniul transporturilor și mobilității, s-au făcut scurte descrieri și s-au identificat disfuncționalitățile specifice modurilor rutier și feroviar. Accesibilitatea scăzută a localităților rurale la principalele artere de transport reprezintă principala problemă de mobilitate specifică mediului rural.



1.2.3.5. Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2014-2020

Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia a elaborat "Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2014-2020", document care stă la baza fundamentării strategiei naționale de dezvoltare regională și a documentelor de programare necesare pentru perioada de programare 2014 - 2020. Prin planul de dezvoltare regională, Regiunea Sud-Vest Oltenia își promovează prioritățile și interesele socio-economice, în contextul obiectivelor tematice, priorităților de investiții și acțiunilor cheie prevăzute în regulamentele privind fondurile europene. Planul de dezvoltare regională se constituie, de asemenea, în contribuția regiunii la elaborarea Strategiei Naționale de Dezvoltare 2014-2020.

Documentul de programare conține o secțiune dedicată infrastructurii de transport, precum și una dedicată transportului public. Sunt efectuate scurte analize ale tuturor celor patru moduri de transport prezente în regiune (rutier, feroviar, aerian, naval).

În cadrul prezentului studiu, acest document va constitui o sursă bibliografică importantă, de prevederile căreia se va ține cont mai ales la conturarea viziunii globale pentru orizontul de timp 2020, precum și la stabilirea obiectivelor și direcțiilor de acțiune în domeniul mobilității în Orașul Filiași.

1.2.3.6. Strategia Regională de Inovare pentru Specializare Inteligentă

Strategia de inovare a Regiunii Sud-Vest Oltenia a fost construită în baza unei analize holistice a specificului regional. Regiunea Sud-Vest Oltenia este un teritoriu cu potențial divers însă, până în prezent, inițiativele de dezvoltare și resursele financiare utilizate pentru valorificarea acestuia au fost în principal dispersate în diverse domenii și direcții de acțiune, neexistând o infuzie majoră de fonduri sau o atenție focalizată în vederea remedierii principalelor deficiențe existente la nivel regional. Din analiza efectuată, Regiunea Sud-Vest Oltenia se remarcă prin resursele naturale deosebite pe care le deține, și care au un rol crucial în funcționarea corespunzătoare a tuturor ramurilor economiei regionale (agricultură, industrie – în special industria energetică și extractivă și servicii – în special turismul). De asemenea, un atu este reprezentat de forța de muncă existentă specializată care așteaptă apariția oportunităților de angajare pe teritoriul regiunii pentru a putea accesa piața forței de muncă. Nu în cele din urmă, putem concluziona faptul că regiunea prezintă un context permisiv din punct de vedere al concurenței economice existente în mediul de afaceri, piața investițiilor economice fiind în acest moment în ascensiune. În cadrul studiului au fost identificate cinci domenii prioritare de specializare inteligentă la nivel regional, a căror dezvoltare prin inovare va genera o valoare adăugată semnificativă: inginerie industrială și transporturi, energie durabilă și mediu, medicină inovativă fundamentală și aplicativă, agricultură și industrie alimentară, turism și identitate culturală.



1.2.3.7. Studiu privind Transportul și Mobilitatea în cadrul Regiunii Sud-Vest Oltenia

Studiul cu privire la sistemul de mobilitate și transport în cadrul Regiunii Sud-Vest Oltenia a fost realizat cu scopul principal de sprijinire a Autorității Contractante, Agenția de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, și a altor factori de decizie de la nivelurile regional, județean și local în dezvoltarea politicilor în domeniul mobilității și transporturilor, în vederea îmbunătățirii accesibilității, a dezvoltării teritoriale, a competitivității și a coeziunii la nivelul întregii Regiuni Sud-Vest Oltenia.

Lucrarea oferă a imagine completă, de ansamblu și actualizată asupra elementelor care compun sistemul de transport și mobilitate în Regiunea Sud-Vest Oltenia. Prin analizele efectuate, s-au identificat disfuncționalitățile specifice tuturor modurilor de transport, însă s-au oferit și soluții de îmbunătățire în viitor prin conturarea unei viziuni centrată pe dezvoltarea durabilă în domeniu, prin stabilirea unor obiective și direcții de acțiune clare și prin formularea unui plan de acțiune structurat pe proiecte concrete. Totodată lucrarea oferă și un instrument de monitorizare și evaluare în viitor a acțiunilor propuse, atingând toate obiectivele asumate și constituindu-se într-un document util de orientare și coordonare a programelor de finanțare a proiectelor de transport și mobilitate, în scopul dezvoltării socio-economice a Regiunii Sud-Vest Oltenia.

1.2.3.8. Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2014-2020

Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2014 - 2020 a fost elaborată la inițiativa Consiliului Județean Dolj, cu scopul de a deveni principalul instrument de planificare strategică și de orientare a investițiilor pentru instituție, pentru administrațiile publice locale, dar și pentru alte categorii de factori interesați, precum cei din mediul privat, universitar sau non-guvernamental. Documentul este structurat în șapte părți principale:

- sinteza analizei situației existente – care prezintă pe scurt principalele probleme, constrângeri și nevoi de dezvoltare de la nivelul județului, pe fiecare dintre cele 14 domenii de analiză;
- analiza diagnostic a situației existente – detaliată și elaborată într-o perspectivă sectorială, pe toate domeniile de analiză relevante la nivel județean, teritorială, cu accent pe disparitățile urban-rural, și dinamică, care surprinde evoluția diferitelor fenomene de-a lungul întregii perioade de programare 2007-2013;
- analiza SWOT – care identifică principalele puncte tari, slabe, oportunități și amenințări rezultate din analiza situației existente și validate în cadrul grupurilor de lucru și a consultărilor cu actorii relevanți. Acestea au stat la baza construirii arborelui problemelor și obiectivelor;
- strategia de dezvoltare propriu-zisă a județului – care cuprinde o viziune pe termen lung, obiectivele, țintele și prioritățile asumate la nivel județean pentru orizontul



2020, în strânsă corelare cu nevoile de dezvoltare identificare și cu liniile directoare de la niveluri teritoriale superioare;

- portofoliul de proiecte prioritare al județului pentru perioada 2014-2020 – pe toate domeniile de analiză, tipurile de beneficiari și surse de finanțare, inclusiv cu detalii pentru fiecare dintre intervențiile propuse;
- planul de acțiuni – care cuprinde o prezentare cronologică a măsurilor care trebuie întreprinse de către diferiții actori de la nivel județean și local pentru implementarea strategiei și a portofoliului de proiecte identificate;
- sistemul de implementare, monitorizare și evaluare al strategiei – cu accent pe arhitectura instituțională necesară pentru punerea în practică a strategiei, inclusiv diseminarea acesteia, monitorizarea periodică și evaluarea stadiului implementării acestuia, pe baza unui set de indicatori clari și asumați.

1.2.4. Cadrul local

Documentele existente la nivel local cu care a fost corelat Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Fălticeni, sunt specificate în tabelul 1.5.

Tabelul 1.5. Documente strategice sectoriale – nivel local.

An	Document
1997	Plan Urbanistic General Orașul Fălticeni
2017	Actualizare Plan Urbanistic General Orașul Fălticeni și Satele Aparținătoare - Județul Dolj
2014	Plan de Acțiune pentru Energie Durabilă - Zona Metropolitană Craiova

Modul în care PMUD a fost corelat cu aceste documente strategice este prezentat mai jos.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Plan Urbanistic General Orașul Fălticeni și Actualizare Plan Urbanistic General Orașul Fălticeni și Satele Aparținătoare - Județul Dolj

Documentul de planificare spațială de bază de care s-a ținut cont la realizarea PMUD este **Planul Urbanistic General al Orașului Fălticeni**, varianta existentă, precum și cea aflată în curs de actualizare. Planul Urbanistic General conține printre altele și propuneri de investiții în infrastructura de transport a orașului, mai ales în cea specifică modului rutier.



Conform legislației în vigoare, Planul Urbanistic General are caracter de reglementare și răspunde programului de amenajare a teritoriului și de dezvoltare a localităților care compun unitatea administrativ – teritorială de bază. Acest document se elaborează cu scopurile:

- stabilirii direcțiilor, priorităților și reglementărilor de amenajare a teritoriului și dezvoltare urbanistică a localităților;
- utilizării raționale și echilibrate a terenurilor necesare funcțiunilor urbanistice;
- precizării zonelor cu riscuri naturale (alunecări de teren, inundații, neomogenități geologice, reducerea vulnerabilităților fondului construit existent);
- evidențierii fondului construit valoros și a modului de valorificare a acestuia în folosul localității;
- creșterii calității vieții, cu precădere în domeniile locuirii și serviciilor;
- fundamentării realizării unor investiții de utilitate publică;
- asigurării suportului reglementar pentru eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire;
- corelării intereselor colective cu cele individuale în ocuparea spațiului.

Propunerile planului de mobilitate se încadrează în prevederile PUG al Orașului Filiași și sprijină atingerea unor priorități asumate prin acesta.

Planul de mobilitate a luat în considerare toate propunerile din PUG care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate, precum și pe acelea care au un important rol strategic. De asemenea, s-a ținut cont de anvelopa bugetară disponibilă în perioada de implementare a PMUD, adică până în anul 2023.

În Tabelul 1.6 se prezintă modul de corelare a propunerilor din PMUD cu cele din PUG al Orașului Filiași din anul 1997 - în domeniul transporturilor și mobilității.

Tabelul 1.6. Corelarea propunerilor PUG Filiași - PMUD Filiași.

Propuneri / Proiecte / Măsură cuprinse în PUG	Proiect / Măsură de intervenție similar(ă) propus(ă) în PMUD sau care susține propunerea / proiectul / măsura PUG
■ Reprofilarea și modernizarea rețelei de căi rutiere la nivelul standardelor europene ■ Elaborarea tramei stradale majore, ținându-se seama de structura tramei stradale existente, deci propunerea unei soluții cât mai realiste	1.1. Modernizare străzi în Orașul Filiași (fără transport public)
	1.2. Modernizare/reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public
	1.3. Modernizare străzi în localitatea Fratoștița
	1.4. Modernizare străzi în localitatea Braniște
	1.5. Modernizare străzi în localitatea Uscăci
	1.6. Modernizare străzi în localitatea Răcarii de Sus
	1.7. Modernizare străzi în localitatea Bălta



Propuneri / Proiecte / Măsură cuprinse în PUG	Proiect / Măsură de intervenție similar(ă) propus(ă) în PMUD sau care susține propunerea / proiectul / măsura PUG
Restrukturarea tramei majore prin realizarea unor străpungeri, lărgiri, modernizări ale sistemului rutier, în vederea fluentizării traficului	1.8. Modernizare străzi în localitatea Almăjel
	1.10. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
	5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2
- Determinarea dotărilor specifice necesare bunei desfășurări a circulației și a necesarului de parcaje - garaje - Amenajarea de parcuri, în special în zonele de interes - zona centrală, zona pieței agroalimentare, zona gării	5.2. Amenajare parcare pe B-dul Racoteanu
	5.3. Elaborare politica de parcare la nivel urban
Descongestionarea principalei artere ce traversează orașul (Bulevardul Racoteanu - tronson al DN 6)	1.9./3.3. Realizare variantă de ocolire de-a lungul DN 6
- Alcătuirea rețelei de transport în comun: - parcul necesar de autovehicule; - cabine cap de linie pentru adăpostirea călătorilor și a personalului de mmișcare; - amenajarea stațiilor în alveole adiacente părții carosabile și dotare cu cabine de adăpostire pentru călători; - raza de deservire a stației să nu depășească 400 m; - construirea unei autogări pe strada Crișan, în vecinătatea gării.	2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
	2.2. Achiziție autobuze ecologice
	2.3. Amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public
	2.4. Dezvoltare infrastructură pentru tansportul public local - autobaza
	2.5. Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public
	2.6./7.1. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt
	2.7. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
	5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2
Modernizarea drumurilor comunale care asigură legătura între satele componente cât și cu Orașul Fălticeni: DC 121	1.3. Modernizare străzi în localitatea Fratoștița
	1.7. Modernizare străzi în localitatea Bălta



Propuneri / Proiecte / Măsuri cuprinse în PUG	Proiect / Măsură de intervenție similar(ă) propus(ă) în PMUD sau care susține propunerea / proiectul / măsura PUG
Fălticeni - Fratoștița, DC 115 Fălticeni - Bălta, DC 113 Fratoștița - Țândăreni	5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2
■ Modernizarea drumurilor de exploatare, drumuri de acces către satele Braniște, Almăjel, Uscăci	1.4. Modernizare străzi în localitatea Braniște
	1.5. Modernizare străzi în localitatea Uscăci
	1.8. Modernizare străzi în localitatea Almăjel
	5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2

1.3.2. Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă – Zona Metropolitană Craiova

Plan de acțiune pentru energie durabilă - Zona Metropolitană Craiova 2014-2030 reprezintă un document strategic prin care se asumă procesul de îmbunătățire a eficienței energetice pe teritoriul considerat, în vederea atingerii și depășirii țintelor propuse de Uniunea Europeană pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Raportat la valoarea de referință specifică anului 2014, ținta de reducere a emisiilor de CO₂ pentru Orașul Fălticeni până în anul 2030 este de minim 40%. În PAED sunt definite măsuri concrete care trebuie implementate în scopul reducerii emisiilor de CO₂, precum și calendarul și responsabilitățile atribuite. Planul conține seturi de măsuri punctuale de eficientizare a utilizării resurselor la nivel local, de introducere a surselor de energie regenerabilă, de dezvoltare de programe locale și acțiuni destinate reducerii consumurilor de energie în sfera serviciilor comunitare de utilități publice. Astfel, Planul de acțiune prevede concentrarea până în anul 2030 pe următoarele domenii:

- Creșterea eficienței energetice în clădirile rezidențiale;
- Creșterea eficienței energetice în clădirile publice;
- Creșterea producției și a distribuției de energie obținută din surse regenerabile de energie în clădiri și instituții publice;
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport și a rețelilor / sistemelor de comunicații;
- Modernizarea și dezvoltarea instalațiilor și echipamentelor urbane;
- Dezvoltarea capacității instituționale;
- Sporirea capacității de absorbție a emisiilor de CO₂ prin rezervoare naturale;
- Parteneriate pentru inovare și cercetare în domeniul eficienței energetice și utilizarea surselor de energie;



→ *Promovarea politicilor de eficiență energetică și utilizarea surselor regenerabile de energie în rândul cetățenilor, societății civile și agenților economici.*

Pentru sectorul transporturi și mobilitate, planul de acțiune al zonei metropolitane prevede un set de propuneri care au ca scop reducerii emisiilor de noxe și a amprenteii ecologice aferente. Principalele măsuri propuse, în deplin acord și cu cele specifice Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, sunt:

- *Elaborarea / implementarea Planurilor de Mobilitate (la nivelurile local și județean);*
- *Menținerea părții carosabile a drumului și a semnalizării rutiere la nivelul standardelor și reglementărilor tehnice privind calitatea și siguranța traficului, prin efectuarea promptă, ritmică și de calitate a lucrărilor de întreținere curentă atât pe timp de vară, cât și pe timp de iarnă;*
- *Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene/locale care asigură conectivitatea, directă sau indirectă cu rețeaua drumurilor naționale și europene, construirea unor noi segmente de drumuri publice, conectarea la acestea;*
- *Construirea pasarelelor/pasajelor pietonale, construirea/realizarea de sensuri giratorii și alte elemente pentru creșterea siguranței circulației pentru fluidizarea circulației auto;*
- *Modernizarea drumurilor de exploatare agricolă/comunale paralele la DE/DN care fac legătura între municipii/orașe și comunele din jurul acestora;*
- *Fluidizarea traficului auto pe drumurile publice;*
- *Sporirea vitezei de deplasare pe drumurile publice prin parteneriat cu administratorii DJ, DN și DE în vederea instituirii traficului „expres” în localitățile rurale tranzitate prin instalarea panourilor fotovoltaice și a sistemelor TIC pentru comandă manuală a trecerii pietonilor / oprirea autovehiculelor la trecerile de pietoni neaglomerate sau neutilizate frecvent;*
- *Instalarea panourilor fotovoltaice pentru semnalizare rutieră;*
- *Construirea/realizarea de sensuri giratorii și alte elemente pentru creșterea siguranței circulației pentru fluidizarea circulației auto;*
- *Construirea variantelor ocolitoare pentru localitățile tranzitate de DN sau DE.*
- *Extinderea transportului public de călători către localitățile învecinate municipiilor și orașelor;*
- *Facilitarea transportului în comun prin implementarea sistemului electronic de taxare automată a călătoriilor (e-ticketing), cu asigurarea continuității valabilității tichetului de la un sistem la altul (urban/rural);*
- *Încurajarea transportului în comun de călători în rândul tinerilor pentru formarea deprinderii de a utiliza mijloacele de transport în comun;*
- *Dezvoltarea infrastructurii adecvate pentru ciclism: piste de biciclete, rasteluri de depozitare, compartimente speciale pentru biciclete în spațiile publice.*



1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială şi de cadru natural din documentele de planificare ale UAT

Aşa cum s-a precizat, la elaborarea PMUD pentru Oraşul Fălticeni s-a ținut seama de prevederile de dezvoltare economică, socială şi de cadru natural care apar în documentele de planificare de la nivelul arealului de studiu: *Actualizare Plan Urbanistic General Oraşul Fălticeni şi Satele Aparţinătoare - Judeţul Dolj şi Planul de Acţiune pentru Energie Durabilă - Zona Metropolitană Craiova*.

I. Planul de Acţiune pentru Energie Durabilă - Zona Metropolitană Craiova, elaborat în anul 2014, este structurat pe nouă axe prioritare de acţiune încadrate în următoarele şase domenii strategice de intervenţie:

- (i). Clădiri rezidenţiale;
- (ii). Clădiri publice;
- (iii). Infrastructură de utilităţi tehnico-edilitare;
- (iv). Management;
- (v). Transfer şi cooperare;
- (vi). Lucru cu cetăţenii.

Viziunea pe termen lung în Zona Metropolitană Craiova prevede atingerea obiectivului strategic de apropiere de performanţele socio-economice atinse în regiunile performante din Uniunea Europeană, prin implementarea politicilor europene care contribuie la ridicarea nivelului de trai şi gradului de civilizaţie al comunităţii locale. Aceasta este în deplin acord cu viziunea de dezvoltare a mobilităţii urbane bazată pe îndeplinirea obiectivelor fundamentale ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Fălticeni: *Accesibilitate, Eficienţă economică, Siguranţă, Protejarea mediului şi Calitatea vieţii*.

Ambele documente susţin dezvoltarea economică, socială şi de mediu prin identificarea şi propunerea de măsuri şi acţiuni de intervenţie care vor conduce la dezvoltarea integrată şi durabilă a Oraşului Fălticeni şi la creşterea nivelului de trai al locuitorilor.

II. Pentru Polul de Creştere Craiova, format din 3 oraşe şi 21 de comune - printre care şi Fălticeni - a fost realizat un **Plan de Mobilitate Urbană Durabilă** cu valabilitate în intervalul 2016-2030, care are ca scop crearea unui sistem de transport, care să răspundă obiectivelor strategice *accesibilitate, siguranţă şi securitate, mediu, eficienţa economică şi calitatea mediului urban*, primele patru fiind regăsimu-se şi în cadrul prezentului plan.

Printre propunerile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Polului de Creştere Craiova se regăsesc şi unele care sunt specifice nemijlocit arealului Oraşului Fălticeni, şi anume: *"Variantă de ocolire Fălticeni pe direcţia DN 6", "Reorganizarea circulaţiei în zone centrală Fălticeni (intersecţii, piste, treceri de pietoni, parcuri)", "Îmbunătăţire amenajare facilităţi pentru pietoni şi reamenajare intersecţii în lungul lui DN 6 (inclusiv Răcarii de Sus)",*



"Reabilitare DJ 605A: Fălticeni - DN 68 (cca. 20 km)", "Piste de biciclete pe DN 6, Fălticeni" și "Stradă nouă (colectoare): Variantă de ocolire Fălticeni - Str. Mihai Eminescu". Acestea, însă, adresează numai trei din cele opt tematici impuse în planul de acțiune al unui P.M.U.D.

1.5. Metodologia de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Fălticeni

Planul de mobilitate urbană durabilă reprezintă un document strategic care definește caracteristicile rețelelor de transport existente, obiectivele la nivel global și direcțiile de acțiune pentru atingerea obiectivelor, în concordanță cu studiile de specialitate elaborate la nivel zonal și sectorial. În acord cu cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Fălticeni este structurat în 3 părți principale, corespunzătoare următoarelor etape:

→ **Etapa I**, care cuprinde șapte capitole:

- (1) *Introducere*
- (2) *Analiza situației existente*
- (3) *Modelul de transport*
- (4) *Evaluarea impactului actual al mobilității*
- (5) *Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane*
- (6) *Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane*
- (7) *Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale*

În capitolul introductiv sunt stabilite scopul și rolul documentației, urmărind încadrarea în cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional și în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local. În capitolele 2, 3 și 4 se realizează caracterizarea și diagnosticarea situației actuale. Caracteristicile socio-economice și demografice, respectiv caracteristicile sistemelor de transport existente reprezintă date de intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilității asupra societății (mediu, cadru social, dezvoltare urbană).

Dezvoltarea unui model de transport urban permite identificarea relației dintre cererea și oferta de transport pentru fiecare element al rețelei de transport analizate, facilitând astfel evidențierea disfuncționalităților. Odată calibrat și validat, modelul de transport oferă rezultate demne de încredere cu privire la impactul diferitelor măsuri propuse pentru atingerea obiectivelor planului de mobilitate în contextul scenariilor de dezvoltare testate. Urmărind reducerea disfuncționalităților cu privire la mobilitatea durabilă în zona de studiu și având în vedere contextul elaborării planului de mobilitate, sunt stabilite obiectivele acestuia.

Acestora le sunt asociate direcţii de acţiune şi măsuri grupate în scenarii de evoluţie, care sunt testate cu ajutorul modelului de transport validat, astfel fiind posibilă evaluarea fezabilităţii măsurilor propuse.

→ **Etapa a II-a**, care cuprinde două capitole:

- (1) *Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu şi lung*
- (2) *Planul de acţiune*

Prioritizarea şi gruparea măsurilor propuse în funcţie de contribuţia pe care o aduc la desfăşurarea unei mobilităţi durabile se constituie sub forma unui Plan de acţiune.

→ **Etapa a III-a**, care cuprinde două capitole:

- (1) *Stabilirea procedurii de evaluare a implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă*
- (2) *Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea*

Implementarea planului de acţiune va fi monitorizată pe toată perioada alocată planului. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Oraşului Fălticeni este conceput pentru perioada 2018-2023, perioadă care coincide sau excede valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, naţional şi european, dar şi cu perioada de programare stabilită de Comisia Europeană. Procesul metodologic descris mai sus este reprezentat grafic în figura 1.3.

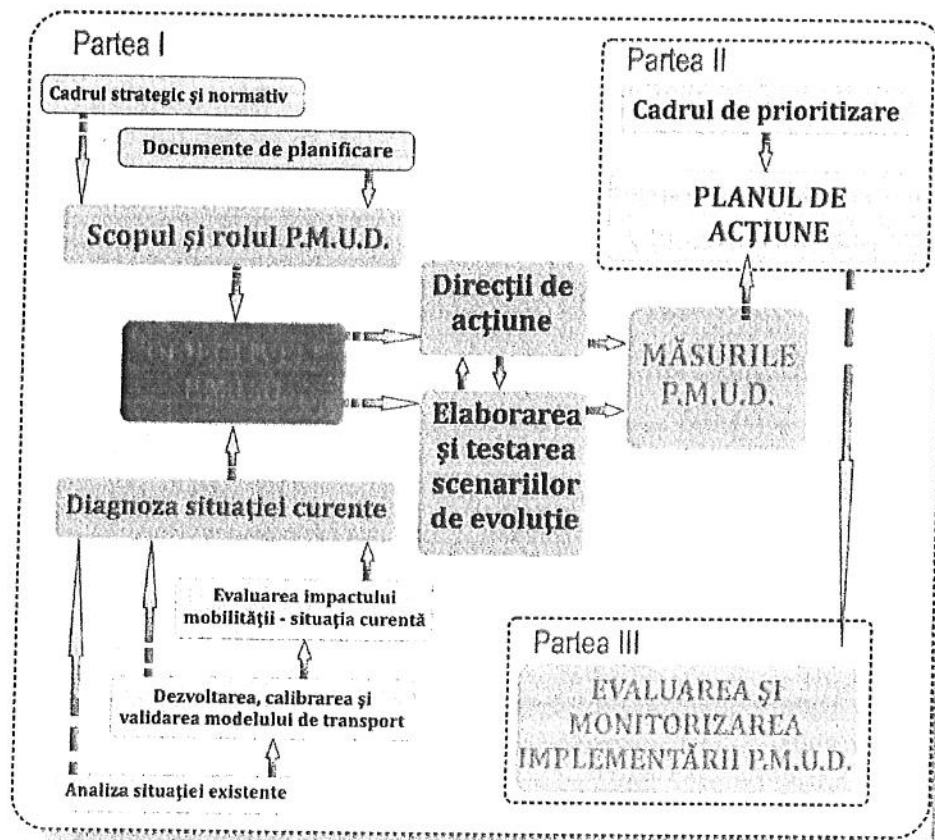


Figura 1.3. Schema metodologică de elaborare a PMUD al Oraşului Fălticeni.



2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

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

2.1.1. Date demografice

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 16 ani evidențiază reducerea cu 6,6% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Orașul Fălticeni, tendință de variație similară cu cea înregistrată la nivel național (-2,4%) și județean (-6,8%).

La nivelul zonelor urbane din Județul Dolj, numărul de locuitori este în scădere, valoarea maximă a reducerii fiind înregistrată în Orașul Dăbuleni (-15,2%), iar cea minimă în Orașul Bechet (-3,2%). Sporul natural negativ, emigrarea, relocarea rezidențială în zonele urbane în care sunt disponibile locuri de muncă reprezintă principalele cauze ale reducerii numărului de locuitori din Orașul Fălticeni.

Datele privind numărul total de locuitori disponibile pentru anul 2017, sunt prezentate în tabelul 2.1.

Tabelul 2.1. Numărul de locuitori, Orașul Fălticeni.

Localitatea	Număr de locuitori	Anul de referință	Sursa
Orașul Fălticeni	18.305	2017	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
	16.900	2011	Institutul Național de Statistică, Recensământul populației și locuințelor

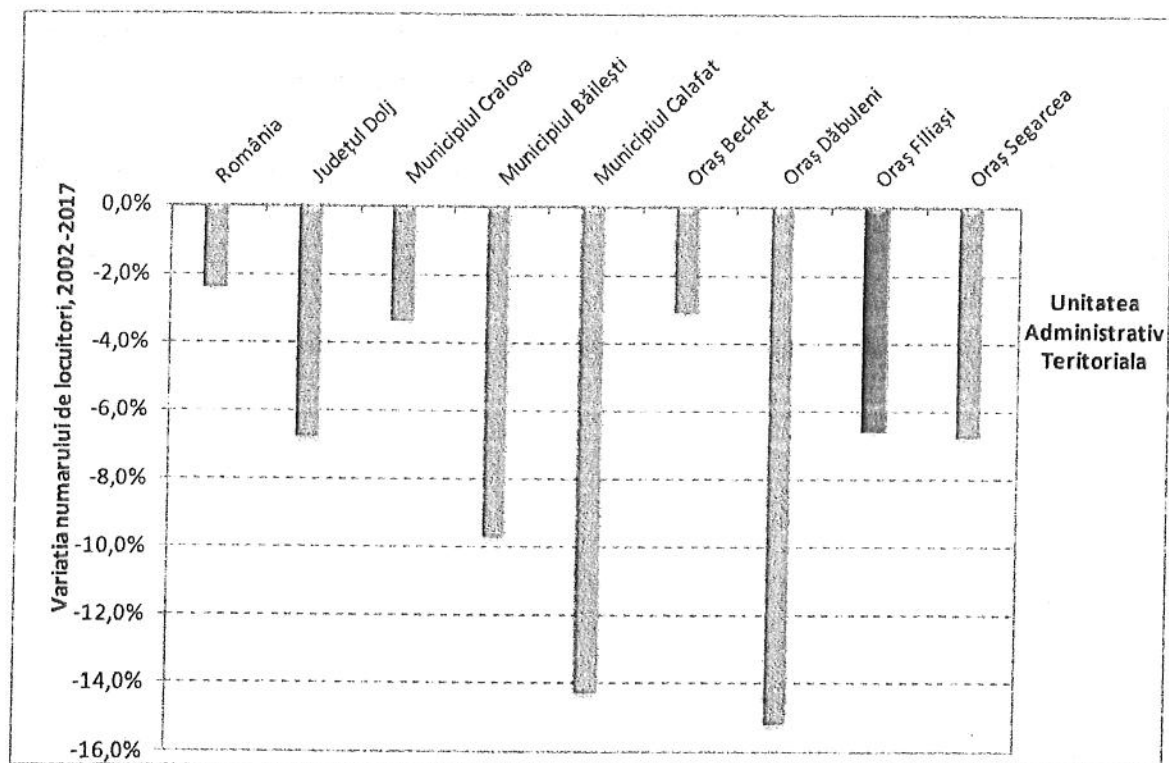


Figura 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2002 – 2017, zonele urbane din Jud. Dolj.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În ce privește Orașul Fălticeni, în figura 2.2 este prezentată distribuția pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori pentru fiecare an din intervalul 2002 - 2017. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS – Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu".

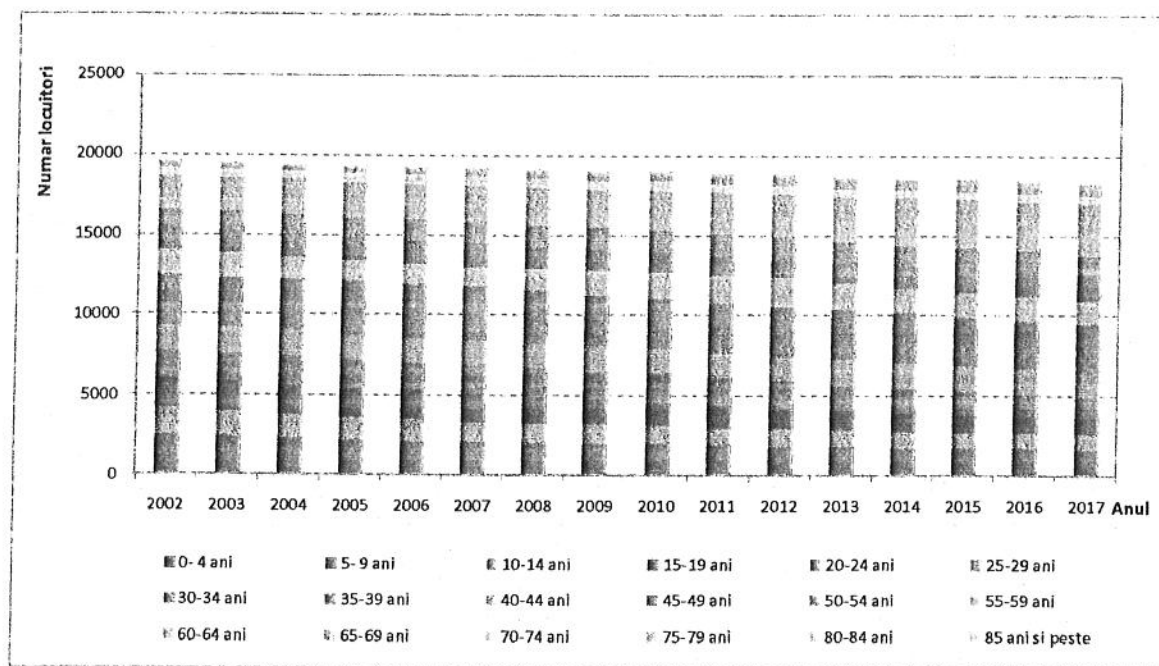


Figura 2.2. Distribuția populației pe grupe de vârstă în intervalul 2002 – 2017, Orașul Fălticeni.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.



Analiza distribuției ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.3), relevă scăderea semnificativă (cu 23%) a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, concomitent cu majorarea procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 30%), aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport.

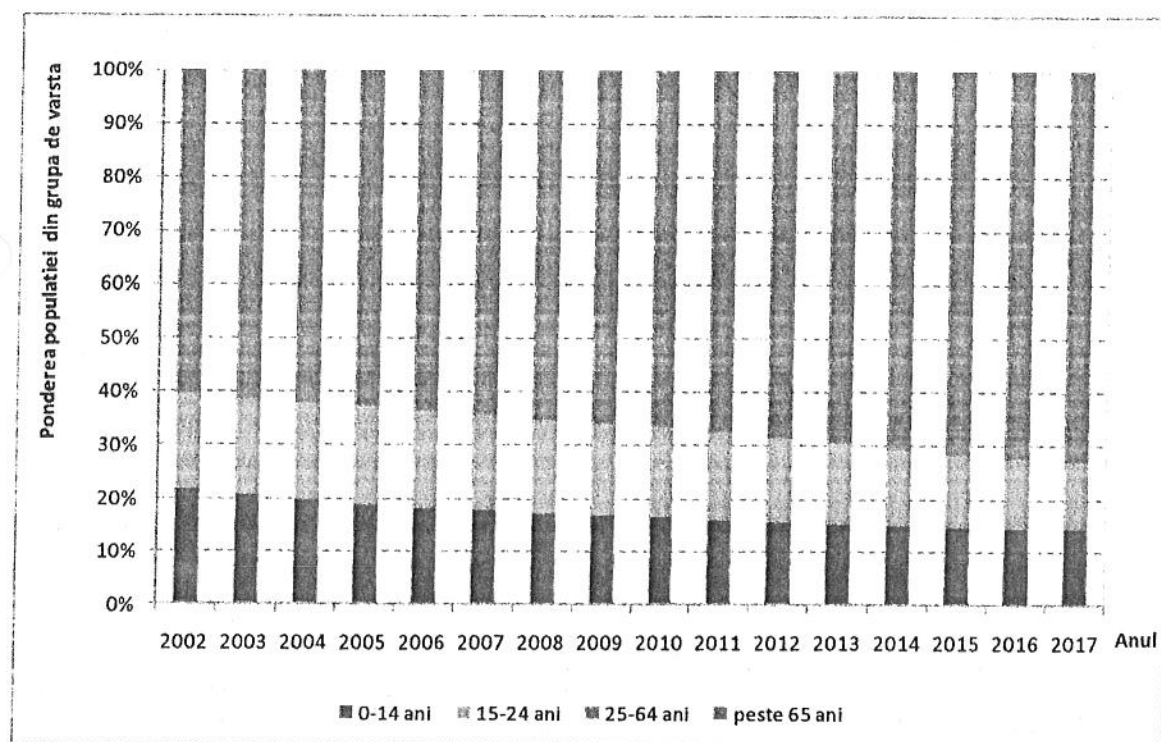


Figura 2.3. Ponderea populației din principalele grupe de vârstă, perioada 2002-2017.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Ca urmare a solicitării Orașului Fălticeni, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziție situația cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil și flotant în Orașul Fălticeni înregistrați la începutul anului 2018. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc).

Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuția populației pe zone de trafic¹, în continuare, vor fi luate în calcul valorile furnizate de Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date.

¹ În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate (Capitolul 3), teritoriul a fost împărțit teritoriul a fost împărțit în 53 zone de trafic, 49 zone interne în UAT Fălticeni (Orașul Fălticeni și cele 6 localități aparținătoare) și 4 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de drumurile naționale, județene și comunale care penetrează acest teritoriu.

Distribuţia pe clase de vârstă a acestor date (figura 2.4) s-a făcut respectând proporţia deţinută de fiecare clasă pentru anul 2017, conform datelor publicate de Institutul Naţional de Statistică.

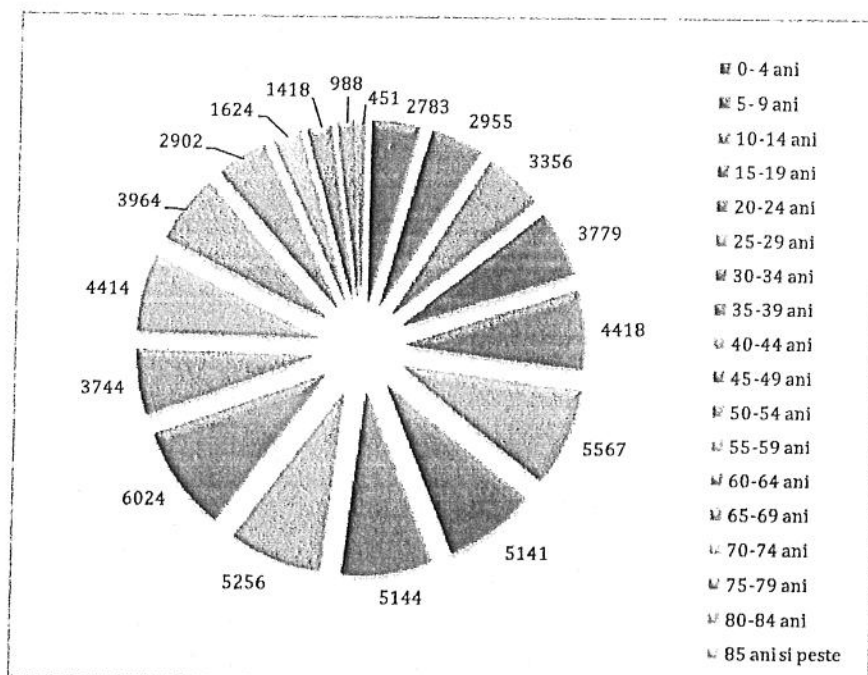


Figura 2.4. Distribuţia populaţiei înregistrate în anul 2017 pe grupe de vârstă, Oraşul Fălticeni.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

Conform datelor statistice existente (Institutul Naţional de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Oraşului Fălticeni este de 559 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori la suprafaţa teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populaţiei la nivelul anului 2017 este de 3275 persoane/km².

Distribuţia spaţială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilităţii urbane. În acest context, este esenţială analiza datelor demografice prin prisma următorilor indicatori:

- populaţia totală;
- populaţia pe grupe de vârstă.
- densitatea populaţiei.

În cadrul PMUD pentru Oraşul Fălticeni distribuţia spaţială a indicatorilor demografici a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.5-2.7).

Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zona centrală a arealului de studiu, în care se regăsesc locuinţe colective. Aglomerările rezidenţiale reprezintă zone cu potenţial ridicat de generare/ atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenţie deosebită în ce priveşte oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanţă medie şi facilităţile pentru modurile de transport nemotorizate (pieton, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanţă scurtă.

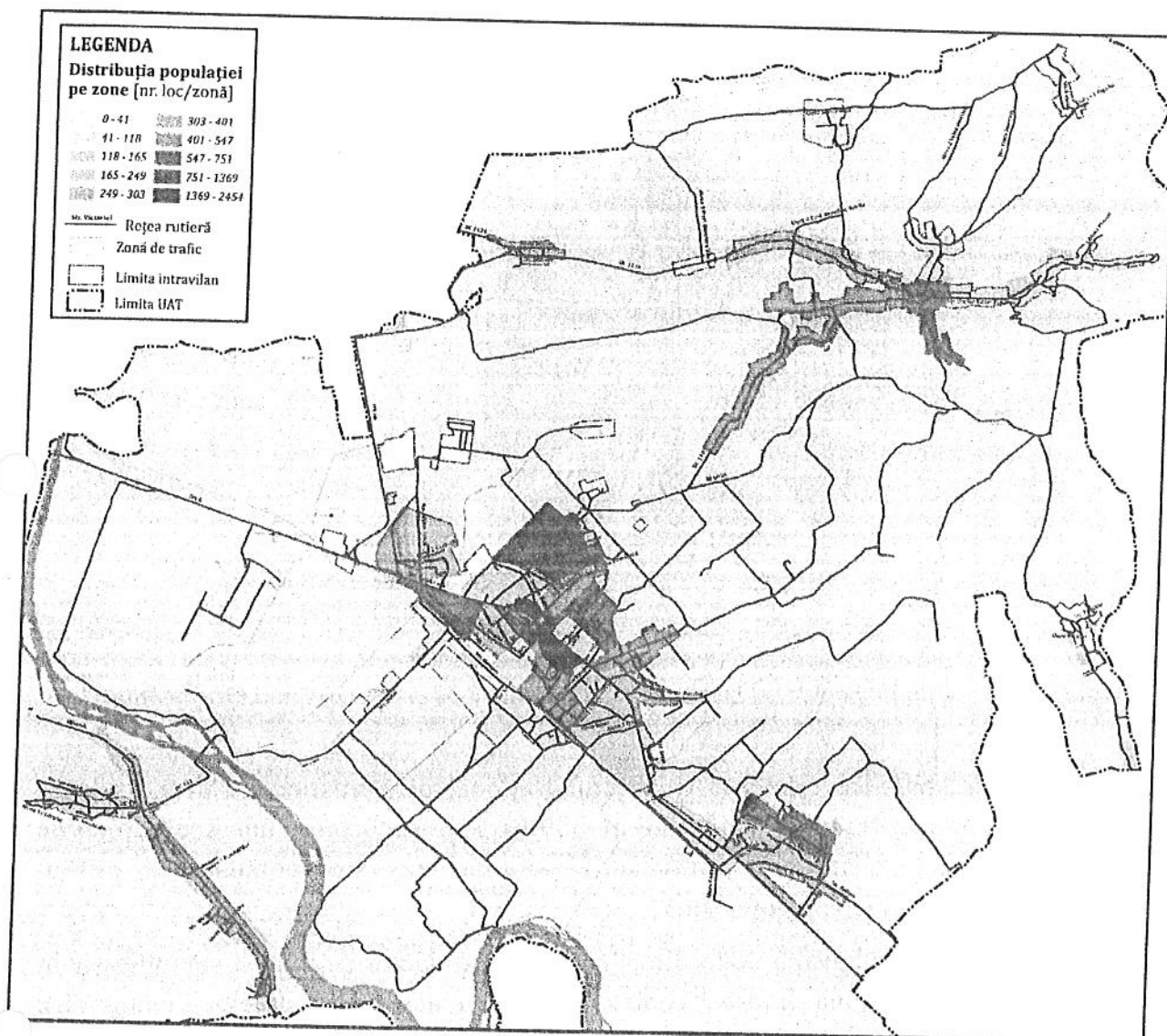


Figura 2.5. Distribuţia teritorială a populaţiei. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

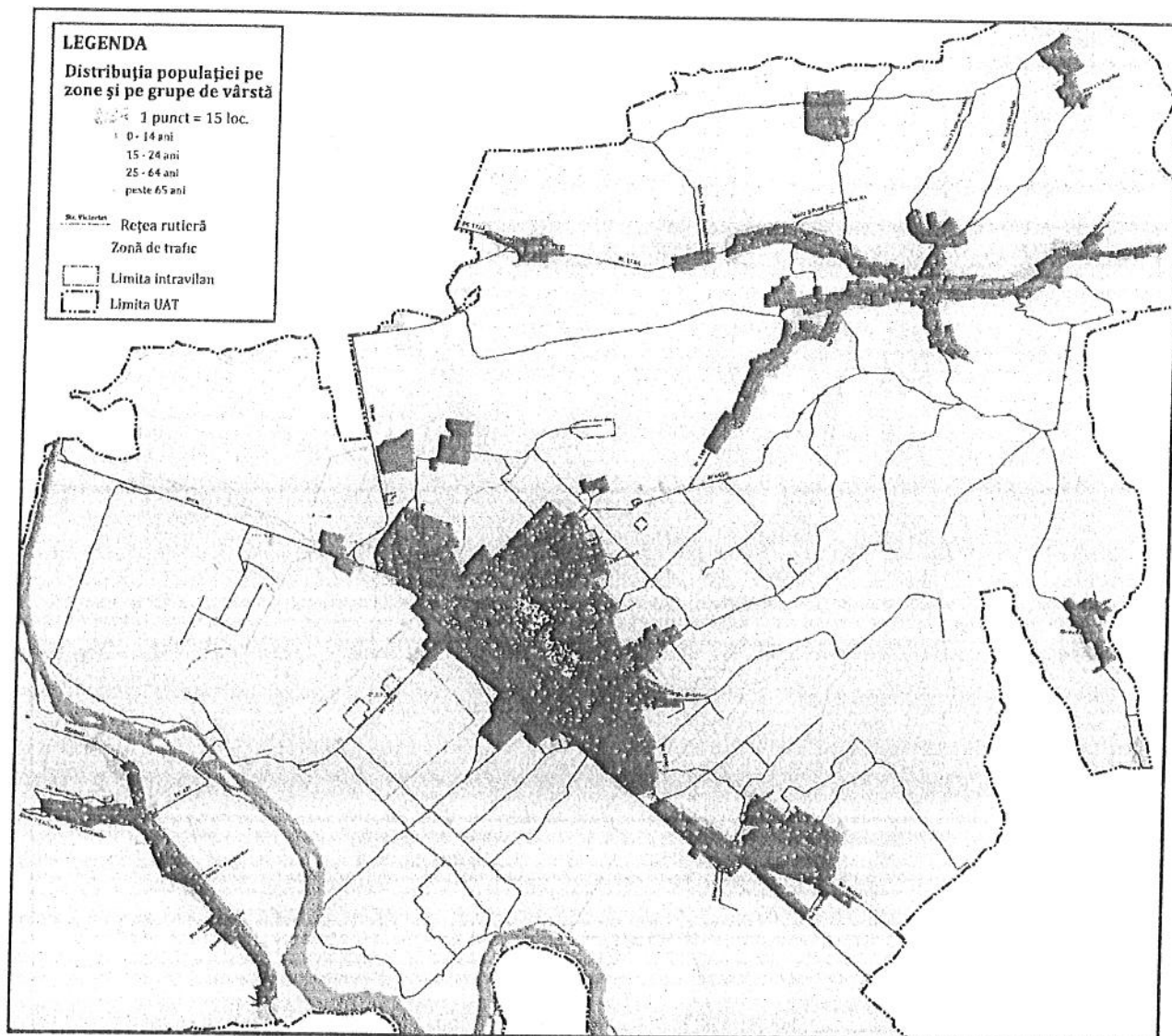


Figura 2.6. Distribuția teritorială a populației pe grupe de vârstă.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

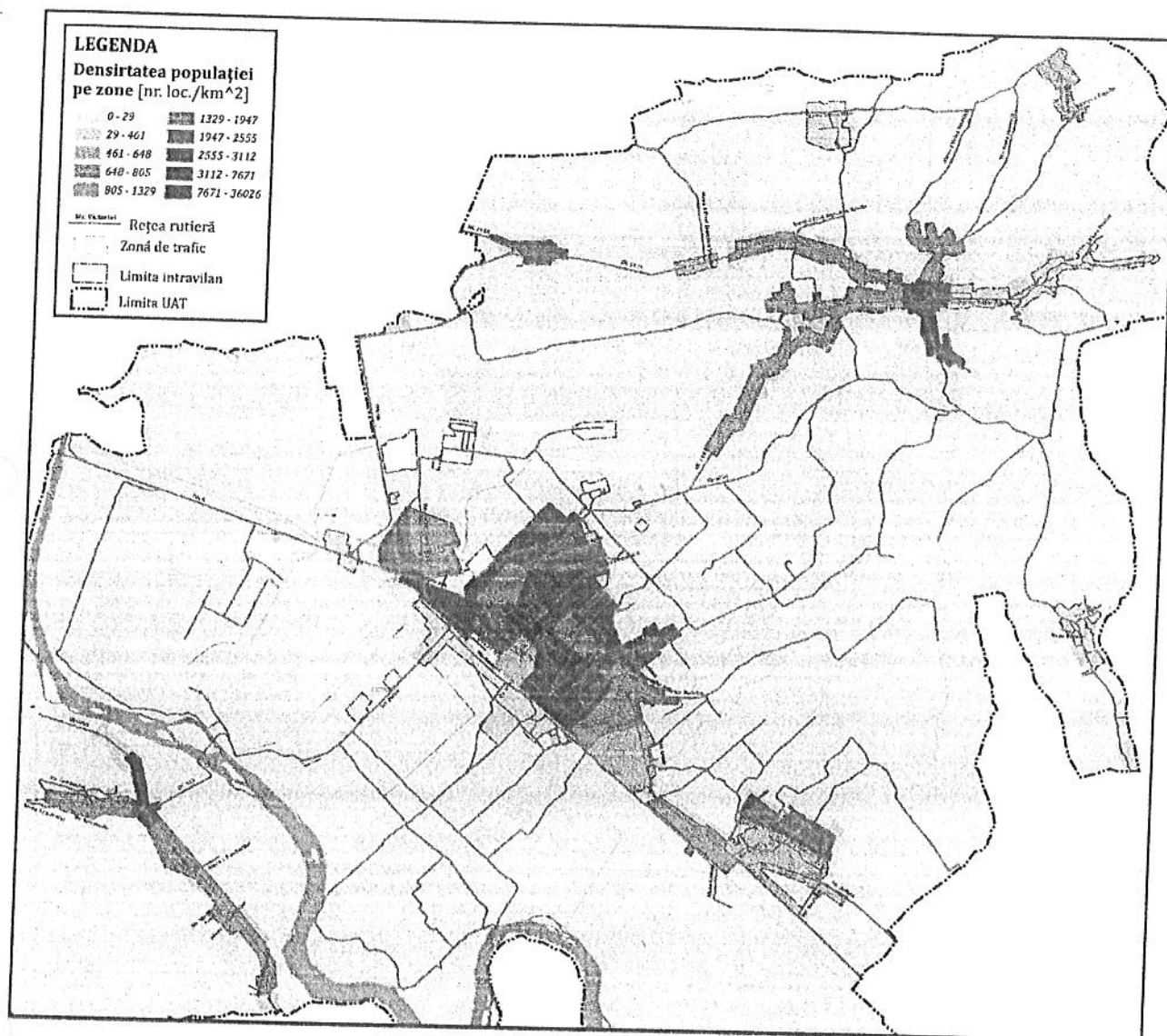


Figura 2.7. Densitatea populaţiei la nivelul zonelor de trafic.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

2.1.2. Activităţi economice

Desfăşurarea activităţilor economice implică o generarea de călătorii cu pondere importantă atât în cazul transportului de persoane, cât şi al celui de mărfuri (prin asigurarea fluxului de materii prime, materiale şi produse finite).

La nivelul teritoriului de analiză ponderea populaţiei ocupate (în sectorul public şi privat) reprezintă 8,1% din totalul numărului de locuitori, iar valoare manifestată la nivel judeţean este de 17% (tabelul 2.2).



Tabelul 2.2. Ponderea populației ocupate, anul 2017. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr salariați	Număr locuitori	Ponderea populației ocupate
Orașul Filiași	1.490	18.305	8,1%
Județul Dolj	118.817	697.374	17%

În anul 2017, din totalul celor 274 angajatori, 14 au avut cel puțin 20 salariați activi, concentrând 47% din numărul total de locuri de muncă ocupate (tabelul 2.3). Cu excepția serviciilor oferite de instituții publice (activități de asistență spitalicească, învățământ, servicii de administrație publică), principalii angajatori activează în industria ușoară (textilă, alimentară) și în construcții.

Tabelul 2.3. Principalii angajatori, anul 2017. Sursa datelor: ITM Dolj.

Angajator	Principalul obiect de activitate	Forma de proprietate	Număr Salariați activi
SPITALUL FILISANILOR	Activități de asistență spitalicească	Stat	174
SCOALA GIMNAZIALA FILIASI	Învățământ secundar general	Stat	159
LICEUL TEHNOLOGIC DIMITRIE FILISANU	Învățământ secundar, tehnic sau profesional	Stat	137
CONSILIUL LOCAL FILIASI	Servicii de administrație publică generală	Stat	78
MITELI COM	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse nealimentare	Privată	48
BIOCONF	Fabricarea prin tricotare sau croșetare a altor articole de îmbrăcăminte	Privată	33
ENERGOSUD	Fabricarea de construcții metalice și părți componente ale structurilor metalice	Privată	33
COM DUMBRAVA	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	Privată	30
SC GIDEA CONSTRUCT SRL	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	Privată	29
RALDIN CONSTRUCT	Restaurante	Privată	27
AGI PROD COM	Fabricarea produselor din beton pentru construcții	Privată	26
EMICHAMP IMPEX	Fabricarea pâinii; fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie	Privată	25
BIOHABITAT CONSTRUCT	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	Privată	22
FILICON IMPEX	Lucrări de construcții a drumurilor și autostrăzilor	Privată	20



Din totalul angajatorilor 17% au doar doi salariaţi. Frecvenţa cea mai ridicată de apariţie se întâlneşte în rândul angajatorilor cu un singur salariat activ, situaţie în care sunt înregistrate 84 cazuri, constituind 31% din numărul total (figura 2.8).

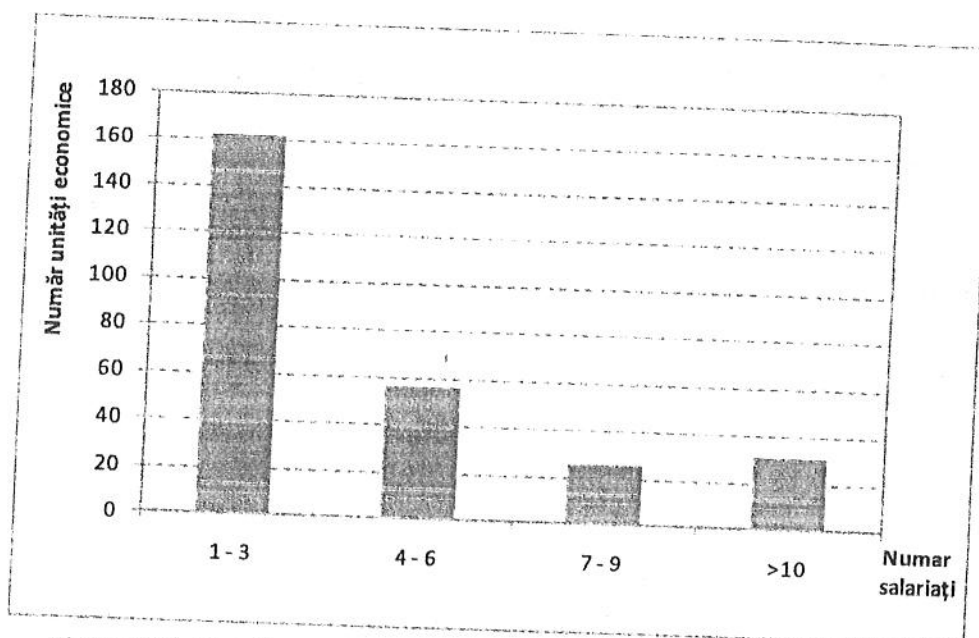


Figura 2.8. Distribuţia Unităţilor economice după numărul de salariaţi.
Sursa datelor: ITM Dolj.

Distribuţia în teritoriu a locurilor de muncă asigurate de agenţii economici (la nivelul zonelor de trafic în care a fost împărţit teritoriul Oraşul Fălticeni) este prezentată în figura 2.9.

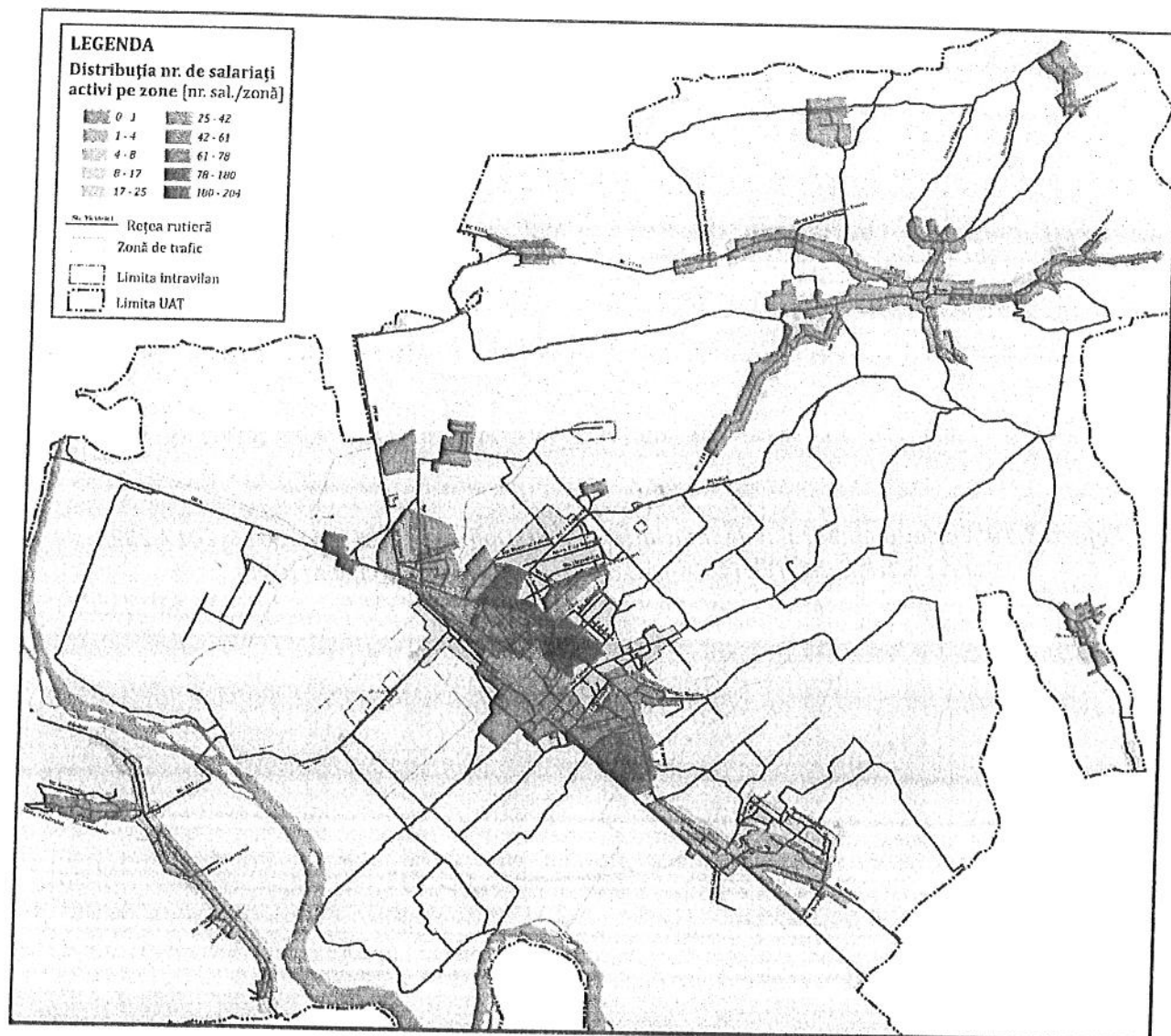


Figura 2.9. Distribuția teritorială a locurilor de muncă. Sursa datelor: ITM Dolj.

Pe baza datelor statistice existente a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel local și județean în ultimii 15 ani (figurile 2.10 și 2.11). Rezultatele indică o scădere a ponderii numărului de salariați din Oraşul Fălticeni din totalul celor înregistrați la nivel județean, de la 2,1% în anul 2002, la 1,3% în anul 2016, ceea ce se traduce prin scăderea atractivității mediului urban analizat.

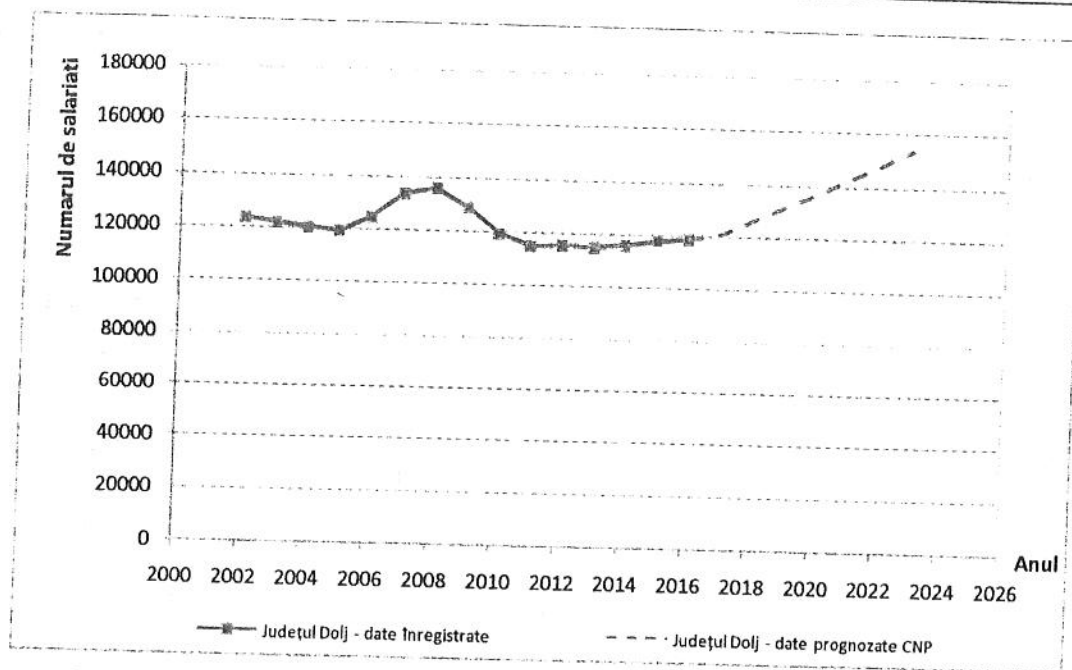


Figura 2.10. Variația numărului de salariați – județul Dolj, perioada 2002-2016; 2017-2023.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Prognost (CNP).

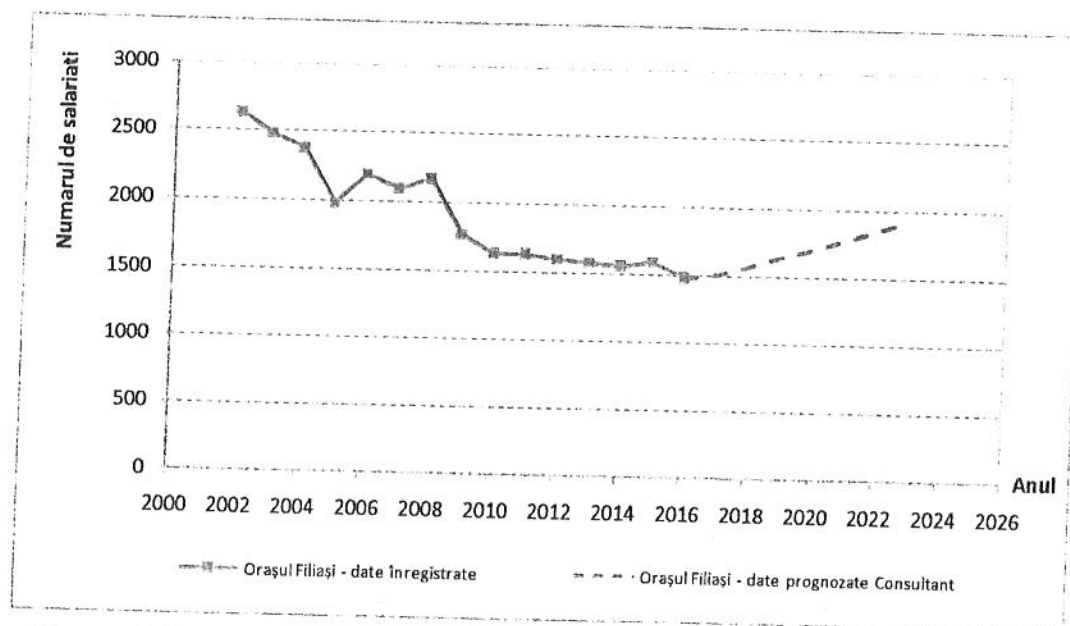


Figura 2.11. Variația numărului de salariați – Orașul Filași, perioada 2002-2016; 2017-2023. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Prognost (CNP).

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 15 ani și date prognozate² ale acestui indicator pentru județul Dolj, a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Orașului Filași în perioada 2017-2023. Se observă

² Comisia Națională de Prognost, *Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL până în 2020*, mai 2017;



tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 30% a numărului de salariați din Orașul Fălticeni în anul 2023 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2016.

Conform Institutului Național de Statistică³, vârstele de muncă considerate sunt următoarele:

- pentru populația de gen feminin, grupele de vârstă de la 15 la 59 ani;
- pentru populația de gen masculin, grupele de vârstă de la 15 la 64 ani.

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Orașului Fălticeni, rezultând că în perioada analizată 2010-2016 (cea pentru care sunt publicate date statistice) s-a manifestat o tendință crescătoare până în anul 2014, urmată de o scădere, în anul 2016 înregistrându-se un număr de 423 de persoane încadrate în această categorie (figura 2.12).

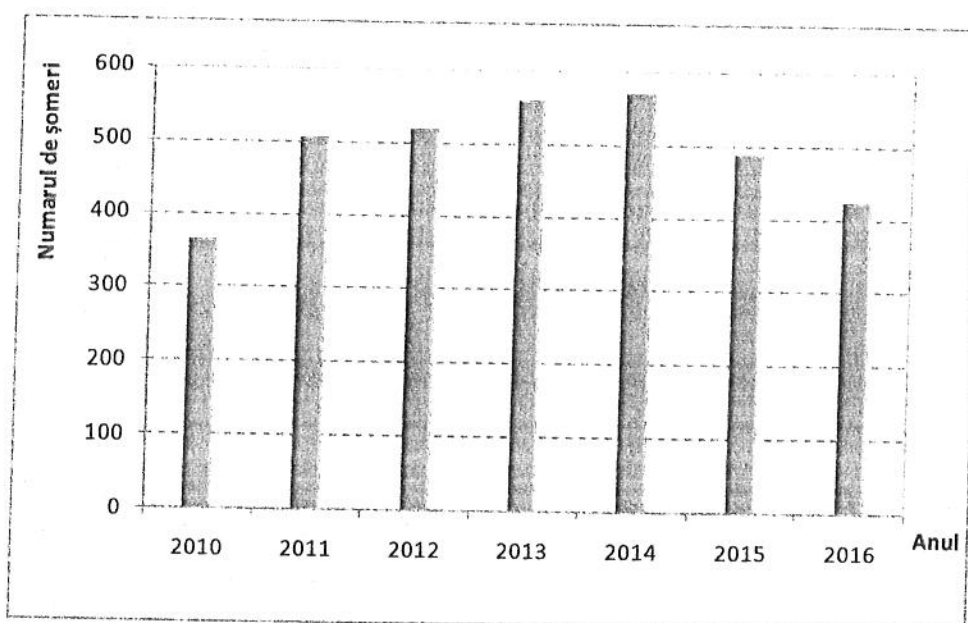


Figura 2.12. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2016. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În ce privește cauzele șomajului în Orașul Fălticeni, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forței de muncă disponibile (șomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind persoane care și-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activității) și cerințele specifice locurilor de muncă ce constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească și nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat. În vederea susținerii dezvoltării activităților economice, acțiune ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii șomajului în zona de analiză, se vor propune măsuri de îmbunătățire a accesibilității și eficientizare a sistemului de transport la nivel urban.

³ Forța de muncă sau resursa de muncă reprezintă acea categorie de populație care dispune de ansamblul capacităților fizice și intelectuale care îi permit să desfășoare o muncă utilă în una din activitățile economice naționale – sursa INS;



Ca urmare a analizei zonificării funcționale realizate în cadrul Reglementărilor Urbanistice aferente PUG al Orașului Fălticeni (versiunea aflată în curs actualizare) (figura 2.13), se constată concentrarea funcțiunilor de tip industrial în extremitatea de Nord a orașului, de-a lungul DN 6 și DN 66. Concentrarea locurilor de muncă în zone compacte implică probleme de mobilitate, în sensul constituirii unor poli de atragere și generare a călătoriilor.

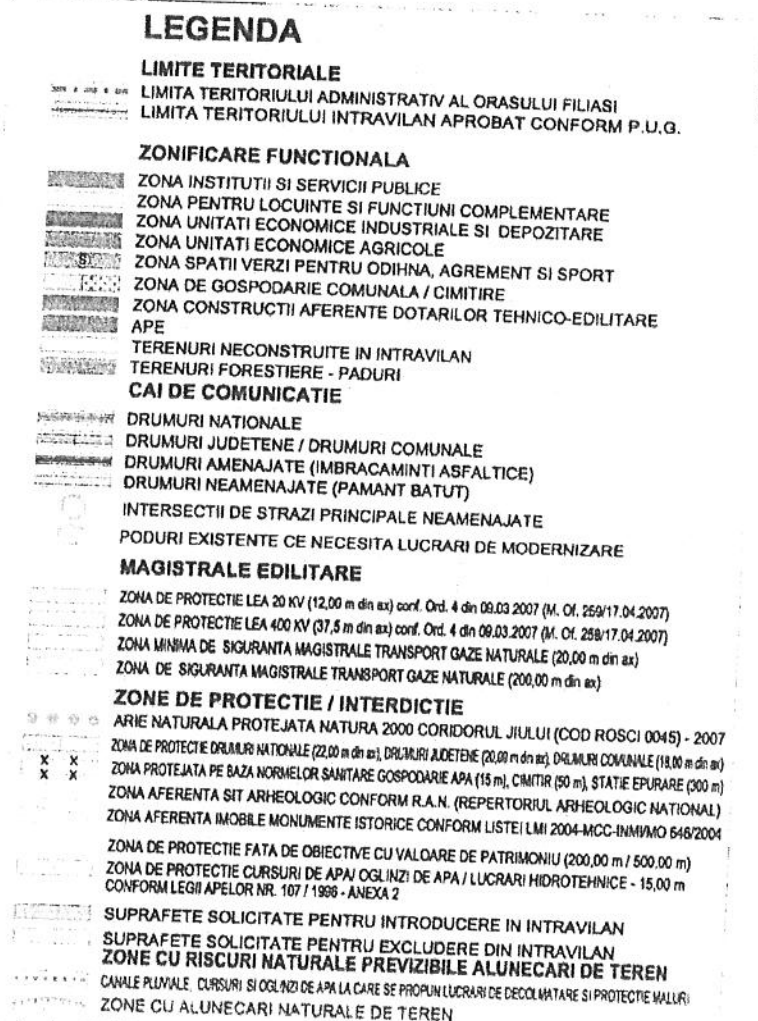


Figura 2.13.a). Funcțiuni de utilizare a teritoriului - Legendă.
 Sursa: PUG al Orașului Fălticeni, versiunea în curs de actualizare.