

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII



ROMÂNIA

- AVIZ -

Nr. 69/78 din 20 / 06 /2022

Temei legal - în conformitate cu prevederile Legii nr. 500/13.08.2002 - privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare; Ordinul M.T. nr. 1036/2018 pentru aprobarea componenței Consiliului Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor (CTE - MT) și a Regulamentului de organizare și funcționare a acestuia, cu modificările și completările ulterioare

**CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC DE AVIZARE AL
MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

- AVIZEAZĂ FAVORABIL -

Denumirea lucrării: Reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Suceava

Faza de elaborare a documentației tehnico - economice: Plan Urbanistic General

Ordonator principal de credite: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Beneficiar: Primăria Municipiului Suceava

**PREȘEDINTE
CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC DE AVIZARE AL
MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SECRETAR DE STAT
Ionel SCRIȘTEANU**



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC NR. 33/69/09.06.2022

Anexa la Avizul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

69/78/2022

CONȚINUT CADRU

– DOCUMENT DE AVIZARE

DOCUMENTAȚII DE AMENAJARE A TERITORIULUI ȘI URBANISM –

1. – Date de recunoaștere a documentației de amenajare a teritoriului/urbanism:**1.1. Denumirea: REACTUALIZAREA PLANULUI URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI SUCEAVA****1.2. Amplasamentul:** (județ, localitate, stradă, număr, după caz). Se va preciza apartenența/relația cu rețeaua transeuropeană de transport, după caz.

Municipiul Suceava face parte din regiunea de dezvoltare Nord – Est, în baza legii 151/1998, regiune fără statut administrativ și personalitate juridică.

Deoarece Suceava este un important nod rutier național și ca urmare a poziționării sale pe rutele comerciale de legătură dintre România, Ucraina și Republica Moldova, Suceava este parte a rețelei rutiere de transport european TEN-T, fiind localizată pe unul dintre traseele principale ale rețelei TEN-T care străbate țara noastră. În plus, având în vedere că Suceava este un releu la nivel regional mai amplu, între state parte din Uniunea Europeană și state aflate în afara Uniunii Europene, împreună cu zona periurbană este prevăzut a fi unul din nodurile intermodale / de interschimb ale României și ale acestei rețele.

1.3. Beneficiar: PRIMĂRIA MUNICIPIULUI SUCEAVA**1.4. Proiectant general: asocierea s.c. URBAN TEAM s.r.l. BUCUREȘTI (lider de asociere) și s.c. ARHITECTURĂ GRAFICĂ DESIGN srl SUCEAVA (asociat)****1.5. Proiectanți de specialitate (pentru Căile de comunicație rutieră, feroviară, navală, aeriană, după caz): PFA ing. URSACHI T. Iustin****1.6. Data elaborării: 2010-2022****2. – Obiectul documentației:**

Obiectul lucrării îl constituie reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Suceava și a Regulamentului Local de Urbanism (RLU) aferent. Lucrarea stabilește obiectivele, acțiunile și măsurile de dezvoltare pentru următorii 10 ani.

Lucrarea se elaborează pe baza temei de proiectare, întocmită de beneficiar.

În conținutul documentației se regăsesc următoarele categorii de probleme:

- probleme principale rezultate din analiza situației existente, disfuncționalități și priorități de intervenție în teritoriu;
- zonificarea funcțională a teritoriului localității și stabilirea regimului juridic al acestora printr-un sistem de reglementări și servituți adecvate;
- volumul și structura potențialului uman, resurse de muncă;
- potențialul economic al localității;
- organizarea circulațiilor și a transporturilor;
- echiparea tehnico-edilitară;
- reabilitarea, protecția și conservarea mediului;

- condiții și posibilități de realizare a obiectivelor de utilitate publică

În urma studiului și a propunerilor de soluționare a acestor categorii de probleme menționate mai sus, materialul oferă un instrument de lucru la îndemâna administrației publice locale în următoarele domenii: proiectare, administrație centrală și locală, agenți economici, colectivități sau persoane particulare beneficiare.

Prevederile P.U.G. aprobat se preiau și se detaliază în documentațiile ce urmează a se elabora pentru părți componente ale teritoriului (PUZ sau PUD).

P.U.G. se elaborează cu scopul:

- 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 vulnerabilității 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.

Dintre principalele obiective urmărite în cadrul PUG se menționează:

- optimizarea relațiilor localităților cu teritoriul lor administrativ și județean;
- valorificarea potențialului natural, economic și uman;
- organizarea și dezvoltarea căilor de comunicații;
- stabilirea și delimitarea teritoriului intravilan în relație cu teritoriul administrativ al localității;
- stabilirea și delimitarea zonelor construibile;
- stabilirea și delimitarea zonelor funcționale;
- stabilirea și delimitarea zonelor cu interdicție temporară sau definitivă de construire;
- stabilirea și delimitarea zonelor protejate și de protecție a acestora;
- modernizarea și dezvoltarea echipării edilitare;
- evidențierea deținătorilor terenurilor din intravilan;
- stabilirea obiectivelor de utilitate publică;
- stabilirea modului de utilizare a terenurilor și condițiilor de conformare și realizare a construcțiilor.

3. – Surse documentare: *PATN (Secțiunea Rețeaua de transport), Master Planul General de Transport al României, Secțiunea PATJ referitoare la Căile de comunicație, studii de circulație pentru fundamentarea documentației/planul de mobilitate urbană, după caz, studii și proiecte ale unor instituții de specialitate privind infrastructura de transport, după caz*

- Planul Urbanistic General al municipiului Suceava, elaborat de S.C. URBANPROIECT S.A. în anul 1999;
- Planuri Urbanistice General aflate în perimetrul periurban al municipiului Suceava;
- Documentare pe teren și consultări cu autoritățile locale privind necesitățile și opțiunile populației;
- Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Suceava, INCD Urbanproiect, UAUM București, 1997;
- Documentatii de urbanism (PUZ, PUD) aprobate ulterior intrării în vigoare a PUG
- Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Suceava 2009-2015.
- 2009, Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al Municipiului Suceava.

- Strategia de Turism a Municipiului Suceava
- 2011, Strategia de Dezvoltare Socială și Economică a Județului Suceava 2011-2020
- 2013, Strategia de Dezvoltare Regională Nord - Est 2014-2020
- 2014, Programul Operațional Regional 2014-2020
- Elemente din Planurile de Amenajare ale Teritoriului Național;
- Documentațiile de urbanism aprobate.

4. – Structura teritoriului:

4.1. Localizare geografică:

Municipiul Suceava este situat în partea de nord a României în apropierea limitei estice a județului Suceava, cu județul Botoșani.

Distanțele față de municipiile din județele limitrofe sunt: Botoșani — 42 km, Piatra Neamț — 106 km, Bistrița — 137 km, Iași — 151 km, Vaslui — 216 km.

Municipiul Suceava se află la distanța de: 25 km de Fălticeni, Rădăuți — 37 km, Câmpulung Moldovenesc — 70 km, Vatra Dornei — 110 km, principalele municipii din județul Suceava.

Din punct de vedere al încadrării geografice, teritoriul administrativ al municipiului Suceava se situează între următoarele coordonate: 47°36'33.27"- 47°43'08.36" latitudine nordică și 26°12'5,33"- 26°12'27.41" longitudine estică.

Teritoriul municipiului Suceava are o suprafață de aproximativ 53 km² și se învecinează cu următoarele localități:

- la nord, comuna Mitocu Dragomirnei;
- la nord est, comuna Adâncata;
- la est, orașul Salcea;
- la sud est, comuna Ipotești;
- la sud — sud vest, comuna Moara;
- la vest, comuna Șcheia;
- la nord vest, comuna Pătrăuți.

4.2. Cadru natural

4.2.1 Relief:

Din punct de vedere *morfologic* teritoriul administrativ al municipiului Suceava este situat pe unitatea majoră de relief Podișul Moldovei, subunitatea Podișul Sucevei.

Râul Suceava separă în cadrul Podișului Sucevei subunitățile:

- Podișul Dragomirnei la nord; și
- Podișul Fălticenilor cu Podișul Șomuz — Tătăruș la sud.

Relieful are caractere tipice de podiș cu suprafețe structurale ce reprezintă interfluvii formate din poduri largi ușor înclinate spre sud - est, fragmentate în general longitudinal. Văile au caracter de culoare largi cu lunci extinse și terase.

Podișul Dragomirnei — este limitat de râurile Suceava la sud și Siret la nord-est fiind fragmentat de rețeaua hidrografică secundară în platouri orientate aproximativ nord - sud pe care apar coline mai înalte.

Înălțimea maximă în cadrul acestui podiș este de 452.7 m atinsă pe Platoul Burdujeni.

Cotele pe acest platou se mențin la valori de peste 400 m și apoi coboară treptat prin Dealul Mânăstirii (375 m) și dealul Burdujeni către râul Suceava.

Dealul Velniței situat la vest de cartierul Burdujeni prezintă o culme rotunjită, bombată cu altitudinea de 427.5 m.

Dealul Dumbrăvii situat la limită cu teritoriul comunei Mitocu Dragomirnei are altitudinea maximă de 425.5 m.

Racordul între platouri și văile ce le fragmentează este reprezentat prin versanții cu pantă variabilă și relief specific alunecărilor de teren din care unele sunt active.

Pantele cele mai abrupte se întâlnesc pe versanții de pe partea stângă ai rețelei hidrografice secundare datorit capetelor de strat ale rocii de bază, care formează cueste cu înălțimi de 50 — 60 m.

În cadrul Podișului Dragomirnei, valea Dragomirna a creat o zonă depresionară cu lățimea maximă de 700 m, adâncită cu cca. 60 — 100 m, în cadrul podișului.

Podisul Fălticenilor, subunitatea Podișul Tătăraș - Șomuz este situat pe interfluviul dintre râurile Suceava la nord - est și Moldova la sud - vest. Acest interfluviu se caracterizează printr-o culme principală orientată paralel cu râurile Suceava și Moldova din care se desprind culmi secundare ce coboară treptat către văi.

Din această subunitate se remarcă dealul Tătărașului fragmentat de văi pe toate laturile, cu altitudinea maximă de 407.22 m. Din dealul Tătărașului, coboară culmea secundară către dealul Zamca (385.8 m).

Culmile sunt în cea mai mare parte suprafețe structurale cu înclinarea spre nord și cueste orientate spre vest și nord vest. La limita cu comuna Șcheia cuestele au aspect festonat, asemenea cursului meandrat al pârâului Șcheia.

Cuestele corespund stratelor dure și prezintă denivelări de până la 75 m și pantă de peste 45 de grade. Pe frontul cuestelor apar unele trepte de relief sau martori de eroziune, rezultat al proceselor de denudare și al fenomenelor de instabilitate.

Râul Suceava prezintă un șes aluvionar în care prin adâncirea succesivă a talvegului s-au format 2 (două) nivele de terasă astfel:

- terasa joasă cu extindere continuă pe ambele maluri ale râului și altitudinea relativă de cca 2 — 4 m;
- terasa inferioară cu altitudinea relativă de 4 — 7 m și dezvoltare mare pe partea stângă a râului.

4.2.2 Hidrografie:

Din punct de vedere hidrografic, municipiul Suceava se situează în bazinul hidrografic al râului Siret prin afluentul său pe partea dreaptă râul Suceva.

Râul Suceava, izvorește din masivul Lucina și are o lungime de 170 km.

Pe teritoriul municipiului Suceava are o direcție generală de curgere nord est — sud est și străbate teritoriul municipiului de la nord - vest spre sud - est.

Debitul mediu multianual măsurat la stația Ițcani este de 16.5 m³/sec, iar debitul maxim, măsurat în anul 2006 este de 548 m³/sec.

În cea mai mare parte, cursul râului este amenajat cu diguri pe ambele maluri. Culoarul depresionar creat prin eroziune de acest râu atinge lățimi de până la 2 km. Pe partea dreaptă râul Suceava primește ca afluenți pâraiele Șcheia, și Cetății iar pe stânga, pâraiele Depoului, Dragomirna (pe care s-a amenajat lacul Dragomirna pentru alimentarea cu apă a orașului), Mitocul, Podu Vătafului, Varnița și Mereni.

Pârâul Șcheia prezintă un curs sinuos cu versanți asimetrici și formează parțial hotarul natural cu comun Șcheia.

Pe valea Cetățuia și a afluenților săi sunt amenajate lacuri.

Cursul acestui pârâu prezintă schimbări bruște ale direcției, iar pe teritoriul orașului prezintă versanți asimetrici, cel de pe partea dreaptă specific cuestelor.

4.2.3 Climă:

Clima este temperat — continentală cu influențe specifice de podiș. Clima de podiș este tipul de climat continental atenuat, cu contraste termice anuale mari.

Particularitățile climatice sunt determinate de formele de relief și dinamica regională a maselor de aer.

Trăsătura de bază a climatului din municipiul Suceava, este reprezentată prin ierni friguroase cu viscole și ger și veri secetoase.

Temperatura medie multianuală este de 7,50°C.

Temperatura maximă înregistrată a fost de 38°C.

Temperatura minimă este de — 32.5 °C.

În Podișul Sucevei, cu privire la regimul vânturilor, circulația aerului este canalizată de-alungul văilor Suceava și Siret.

Vânturile predominante sunt crivățul care suflă dinspre nord vest și Austrul din sud est. Crivățul, aduce viscol și zăpadă în timpul iernii, iar primăvara un vânt rece, încărcat cu vapori de apă, ceea ce împiedică într-o oarecare măsură lucrările agricole de primăvara. Vara și toamna, apare seceta.

Vitezele medii ale vânturilor din direcția nord - vest sunt în decursul anului de 2,6 m/s.

Conform SR EN 1991-1-4/NB:2007, Acțiuni ale vântului, valoarea fundamentală a vitezei de referință a vântului este de 30 -35 m/sec.

Precipitațiile au o valoare medie multianuală de 608.1 mm.

Conform SR EN 1991-1-3/NB: 2005, Încărcări date de zăpadă, pe harta de zonare a valorii caracteristice a încărcării date de zăpadă pe sol, municipiul Suceava se situează în zona 3 cu o valoare caracteristică a încărcării din zăpadă pe sol de 2.5 kN/m², cu intervalul mediu de recurență de 50 ani.

Adâncimea maximă de îngheț este între 1.00 — 1.10 m, conform STAS 6054 -77- Teren de fundare. Adâncimi maxime de îngheț. Zonarea teritoriului României.

4.2.4 Faună și floră:

Municipiul Suceava beneficiază de un cadru natural destul de modest, fiind înconjurat în principal de numeroase terenuri arabile, fânețe și pășuni. Pădurile sunt prezente doar în partea de nord a municipiului, respectiv pădurea Adâncata care se învecinează pe o mică porțiune cu municipiul.

În decursul timpului, zona din jurul acestui oraș a fost defrișată, pădurile fiind împinse din ce în ce mai departe de oraș. Terenurile cu folosință agricolă domină acum împrejurimile orașului. În ultimul secol s-a reușit reabilitarea unor zone prin împădurirea acestora (pădurea Zamca și pădurea Șipote-Cetate).

Vegetația municipiului Suceava este puternic fragmentată, fiind reprezentată prin cele două trupuri de pădure amintite mai sus, la care se adaugă pădurile de plop înființate în lunca râului Suceava, scuarurile publice, grădinile particulare și micile livezi care se mai păstrează încă pe anumite proprietăți.

Spectrul speciilor lemnoase întâlnit aici are un fond bogat de specii locale, ce înregistrează o creștere și o dezvoltare optimă, dar cuprinde și numeroase specii exotice sau specii din alte zone ale țării, și care nu se dezvoltă în mod natural aici.

Emblematic pentru acest oraș sunt speciile: stejar, gorun și tei, specii ce au rezonanțe istorice și culturale. Alături de acestea frecvente sunt: paltinul de munte, paltinul de câmp, frasinul, mestecănul, castanul porcesc, salcia pletoasă, pinul silvestru, pinul negru, arțarul american, ulmul de munte, molidul, bradul, nucul, tuia, biota, magnolia albă, molidul argintiu, carpenul, fagul, catalpa și plopul negru.

Ca arbuști, frecvent întâlniți în zonă sunt: sângerul, lemnul câinesc, cununița, cimișirul, ienupărul târător, păducelul, hurmuzul, călinul, dârmoxul, caprifoiul, măceșul. Liane ce se

dezvoltă în zona analizată sunt: iedera, trâmbița piticilor, curpenul de pădure, curpenul de grădină, glicina, vița de Canada, vița japoneză, mâna Maicii Domnului.

Dintre speciile cele mai rare întâlnite aici amintim: bradul argintiu, platanul, cerul, arborele vieții (ginkgo), salcâmul alb japonez, tuia gigant, arțarul japonez, scumpia, arborele de plută, arborele lalea, pinul galben, pinul strob, roșcovul.

În ultimii 25 de ani spectrul dendrologic al spațiilor verzi din municipiul Suceava s-a îmbogățit substanțial ca urmare a apariției numeroaselor firme de profil și a intensificării circulației materialului săditor produs în alte țări. Astfel, atât la nivelul spațiilor verzi publice cât și al celor particulare, au apărut specii noi, ce aduc o diversitate specifică mai mare.

Important este faptul că există exemplare remarcabile de arbori, cu vârste foarte mari (100-300 ani) situate fie pe proprietățile particulare, fie în curtea unor instituții publice, a așezămintelor bisericești, a cimitirelor sau în spațiile verzi publice, dar și în zona periurbană a municipiului Suceava, care trebuie protejate, identificate și reunite într-un registru al arborilor deosebiți, pentru a putea fi protejați pe viitor de toate acțiunile distructive cu care ar putea să se confrunte. Aceste elemente ale vegetației au o valoare istorică, culturală și educativă greu de evaluat și constituie o componentă importantă în dezvoltarea durabilă a unei regiuni.

Dat fiind faptul că mare parte a teritoriului administrativ al municipiului Suceava este introdus în intravilan, fiind deci un teritoriu de tip urban, fauna este destul de slab reprezentată. Pot fi întâlniți totuși: iepuri, căprioare, nevăstuici, dihorni, viezuri, vulpi și mistreți care populează pădurile din apropiere. Dintre păsări predomină graurele, sitarul, botgrosul, etc. În apele râului pot fi întâlnite specii de pești ca: scobarul, cleanul, crapul, lipanul, etc.

4.3. Riscuri naturale

4.3.1 Alunecări de teren:

Alunecări de teren și inundații

În ultima perioadă, teritoriul municipiului Suceava nu a fost marcat de alunecări de teren importante de natură să afecteze zone importante. În schimb inundațiile provocate în ultimii ani au afectat areale importante, provocând pagube asupra fondului construit. Lipsa unor studii de specialitate și a unor reglementări de construire clare, care să impună un set de restricții și un mod de construire adecvat au dus la dezvoltarea unor investiții în proximitatea cursurilor de apă. La această situație a mai contribuit și lipsa investițiilor pentru un sistem eficient de protecție împotriva inundațiilor (diguri de protecție).

4.3.2 Inundații:

Acest aspect a fost tratat la punctul anterior.

4.3.3 Seisme:

2.3.4. Date seismice

Tectonica

Din punct de vedere *tectonic*, Platforma Moldovenească reprezintă o zonă rigidă, constituind vorlandul Carpaților Orientali.

În ansamblu platforma Moldovenească înclină ușor spre vest sud vest, în trepte ce formează praguri și boltiri slabe.

Structurile sunt orientate în mare parte nord — sud și prezintă recutări în mai multe planuri.

Fracturile cu orientări nord — sud sau nord vest — sud est (falia Siretului și falia Solca) sunt fracturi mai vechi după care platforma a coborât în trepte spre vest încă din timpul Paleozoicului.

Faptul că în zona platformei lipsesc depozitele pliocene arată că în timpul pliocenului platforma Sucevei a fost exondată.

Zonarea seismică

Din punct de vedere seismic, zona este afectată de „cutremurile moldave” cu focarul situat în regiunea Vrancea.

Conform S.R. 11100/1/93, teritoriul se încadrează în interiorul izoliniei de gradul 6, pe scara MSK.

Conform Reglementării tehnice “Cod de proiectare seismică - Partea I - Prevederi de proiectare pentru clădiri “indicativ P100-1/2006 zona prezintă o valoare de vârf a accelerației terenului $a_g = 0.16$ g, pentru cutremure având intervalul mediu de recurență $IMR = 100$ ani și o perioadă de control (colț) a spectrului de răspuns $T_c = 0.7$ sec.

5. – Căi de comunicații (situația existentă și disfuncționalitățile privind infrastructura de transport) prezentată pe următoarele capitole (adaptate, după specificul fiecărui amplasament):

5.1. Rețeaua rutieră:

Caracteristicile circulației actuale

Teritoriul administrativ al municipiului Suceava are o suprafață de aproximativ 52 km², conform PUG 2009, suprafață care rămâne și în 2015.

Căile de comunicație din municipiul Suceava reprezintă 7,34 % (căi rutiere = 5,06 %, căi ferate = 2,28 %) din teritoriul intravilan existent (29 980 312 m²).

Suprafața aferentă căilor rutiere este de 1 517 425 m².

Suprafața aferentă căii ferate este de 682 517,79 m².

Circulația auto este direct dependentă de creșterea motorizării și a mobilității autoturismelor. Populația municipiului Suceava la recensământul din anul 2011 a fost de 106682 locuitori, (Sursa: DJS Suceava, Recensământul Populației și Locuințelor 1992, 2002 și 2011).

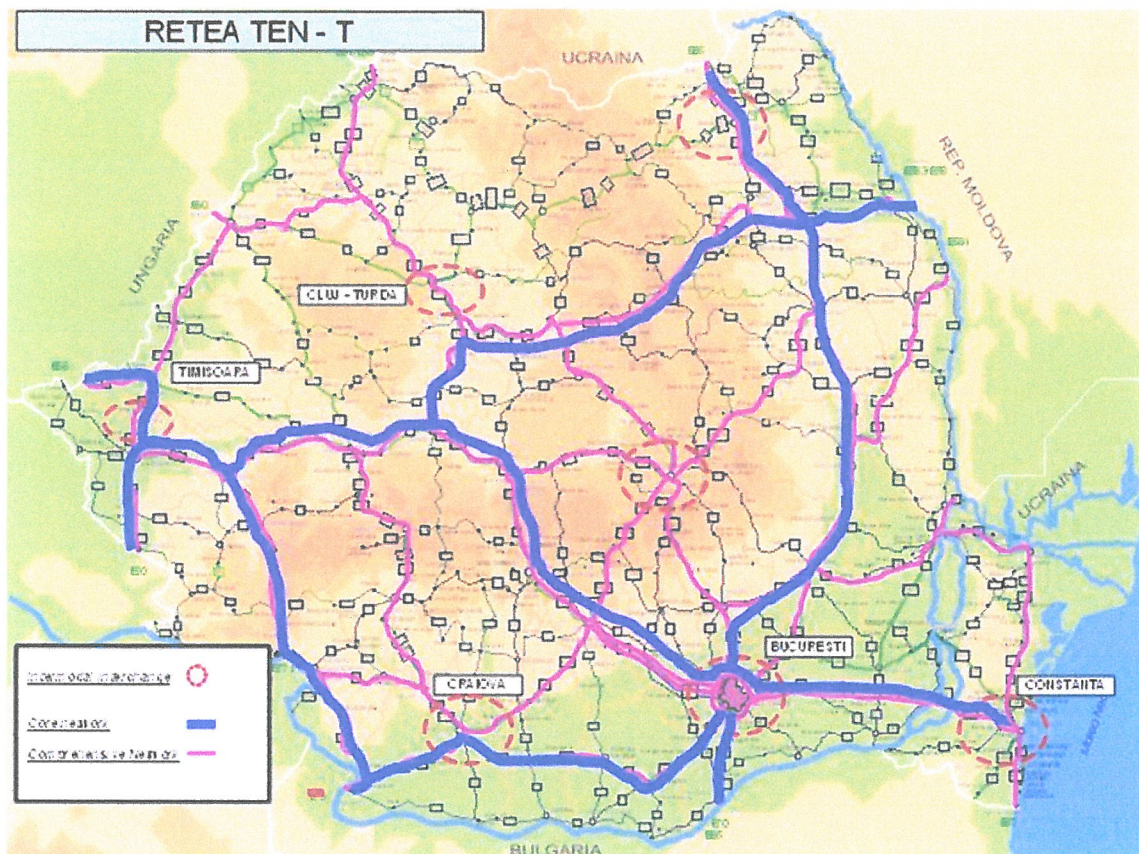
Gradul de motorizare la nivelul anului 2011 în municipiul Suceava a fost de 303 autoturisme la o mie de locuitor.

Densitatea populației de 2052 locuitori/km² în anul 2011, confirmă poziția municipiului în rețeaua națională de localități, ca localitate de rang II.

Municipiul Suceava face parte din regiunea de dezvoltare Nord – Est, în baza legii 151/1998, regiune fără statut administrativ și personalitate juridică.

Deoarece Suceava este un important nod rutier național și ca urmare a poziționării sale pe rutele comerciale de legătură dintre România, Ucraina și Republica Moldova, Suceava este parte a rețelei rutiere de transport european TEN-T, fiind localizată pe unul dintre traseele principale ale rețelei TEN-T care străbate țara noastră. În plus, având în vedere că Suceava este un releu la nivel regional mai amplu, între state parte din Uniunea Europeană și state aflate în afara Uniunii Europene, împreună cu zona periurbană este prevăzut a fi unul din nodurile intermodale/ de interschimb ale României și ale acestei rețele.

Figura nr. 1 - Rețeaua TEN-T (trans-european transport network) – principalele coridoare din România



sursa: Ministerul Transporturilor

Încadrarea în teritoriul periurban și prevederile Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN), Secțiunea I Rețele de transport, prevede realizarea următoarelor lucrări:

A. Rețeaua de căi rutiere

- Autostrada: 1.06. Siret - Suceava - Bacău - Măreșești - Tișița;
- 1.14. Petea - Satu Mare - Baia Mare - Mireșu Mare - Dej - Bistrița - Vatra Dornei - Suceava;
- Drumuri expres sau cu patru benzi: 2.12. Baia Mare - Căvnic - Budești - Borșa - Iacobeni - Vatra Dornei - Piatra-Neamț - Bacău;

B. Rețeaua de căi feroviare

- Linii de cale ferată convenționale, cu viteza până la 160 km/h pe trasee existente reabilitate:
- 1.06. Vicșani - Suceava - Pașcani;
- 1.16. Dej - Beclean pe Someș - Suceava;

D. Rețeaua de aeroporturi

- Modernizarea Aeroportului Ștefan cel Mare Suceava

E. Rețeaua de transport combinat

Terminale de transport combinat existente, la care urmează să se execute lucrări de modernizare: – Terminalul Suceava [(loc echipat pentru transbordarea și stocarea UTI (unitati de transport intermodal))]

Căi de circulație rutieră

Rețeaua de străzi a municipiului Suceava are o configurație de tip radial iar circulația are tendința de a se concentra pe câteva artere majore care traversează zona centrală a municipiului.

Municipiul Suceava este străbătut de importante căi rutiere de ordin european, național și județean. În municipiul Suceava traficul auto de *penetrație și de tranzit* se desfășoară pe 5 artere de drumuri naționale din care 4 artere de circulație sunt drumuri europene. Drumurile județene se desfășoară pe 4 artere iar drumuri comunale clasate pe 5 artere, astfel:

Drumuri europene:

Clasa A de referință nord-sud:

- **E85** - (DN 2) Granița Ucraina– **Siret** – Suceava – **Roman** - **Bacău** – **Buzău** – **Urziceni** – **București**, - (DN 5) București – Giurgiu – Granița Bulgaria;

Clasa A intermediare vest – est:

- **E58** – (DN 1C) Granița Ucraina – **Halmeu** –Dej, – (DN 17) **Dej** – **Bistrița** – Suceava, - (DN 29) **Suceava** – **Botoșani**, (DN 28B) Botoșani – **Târgu Frumos** , - (DN 28) **Târgu Frumos**– **Iași**, - (DN 24C) Iași – **Sculeni** – **Republica Moldova**

Drumuri naționale:

- **DN 2**, București - Urziceni - Buzău - Râmnicu Sărat - Focșani - Bacău - Roman - Fălticeni - **Suceava** - Siret - Frontiera Ucraina
- **DN 17**, Dej (DN 1C) - Bistrița - Vatra Dornei - Câmpulung Moldovenesc - **Suceava** (DN 2)
- **DN 29**, **Suceava** (DN 2) - Botoșani - Săveni - DN 24C (Manoleasa Prut)
- **DN 29A**, **Suceava** (DN 29) - Vârfu Câmpului - Dorohoi - Darabani - Rădăuți Prut - Frontiera Republica Moldova

Drumuri județene:

- **DJ 208A**, **Suceava** (DN 2) - Ipotești - Luncușoara - Rușii Mănăstioara - Udești - Chilișeni - Știrbăt - Liteni - Corni - Poiana - Dolhasca (DJ 208)
- **DJ 208D**, **Suceava** (DN 2) - Mitocu Dragomirnei - Adâncata - Hânțești - Limita Jud.Botoșani
- **DJ 208T**, Limita Jud. Botoșani - **Burdujeni** - Fetești – Grigorești
- **DJ 209C**, **Suceava** - Liteni - Vornicenii Mici - Lucăcești - Berchișești

Drumuri comunale clasate:

- **DC 57**, **Suceava** (DN 2) (Ițcani) - Lipoveni - Mitocu Dragomirnei
- **DC 69**, **Suceava** (DJ 208A) - Lisaura - Tișăuți
- **DC 70**, **Suceava** (DJ 208A) - Ipotești - Tișăuți
- **DC 72**, **Suceava** (DJ 209C) - Sfântu Ilie - Ilișești (DN 17)
- **DC 74**, **Șcheia** – **Ițcani**

Rețeaua de circulație stradală din intravilan

Zona căilor de comunicații și a construcțiilor aferente face parte din zonele funcționale a municipiului Suceava și cuprinde: subzona căilor rutiere, a celor feroviare și a celor aero portuare.

Structura rețelei stradale a municipiului Suceava a fost completată cu unele componente noi prin corecții ale conturului intravilanului, extinderea zonei de locuințe a municipiului cu cartiere noi și realizarea de străzi noi care fac legătura cu traseele existente.

Specific rețelei stradale este structura deficitară față de importanța traficului și lipsa arterelor de degajare, profil transversal insuficient pentru arterele majore, străzi sinuoase și cu declivități mari (peste 4%), trasee cu trafic greu în zona centrală și cartiere.

Tabelul nr. 50 - Evoluția rețelei stradale a municipiului Suceava

Lungimea străzilor orășenești	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Total - km	144.670		145.020		156.020		165.966		189.125		189.125	
Modernizate - km	100.000	69%	100.000	69%	100.000	64%	106.000	63,9%	115.261	60,9%	115.893	61,3%

Rețeaua stradală a municipiului este formată din străzi de categoriile a II, a III a și a IV a, cu elemente geometrice ale profilului transversal reduse și diferite de-a lungul traseului, cu asimetrii de amenajare stânga-dreapta, unele fără trotuare amenajate, fără amenajări pentru scurgerea

eficientă a apelor meteorice, cu intersecții la distanțe mici și/sau neamenajate corespunzător, cu vizibilitate redusă, unele trasee sinuoase, toate aceste caracteristici purtând, în cele mai multe cazuri, amprenta istorică a modului de construire în evoluția țesutului urban și a condițiilor de relief.

Rețeaua stradală majoră este alcătuită din traseele principalelor drumuri publice (drumuri europene, naționale, județene și comunale) care traversează teritoriul orașului, din străzile care conduc fluxurile importante de trafic către aceste drumuri și din alte câteva străzi care asigură legăturile interzonale.

În prezent, în municipiul Suceava există o serie de străzi (preponderent de categoria a III-a și a IV-a) cu profile reduse și care nu permit accesul mijloacelor de intervenție pentru stingerea incendiilor, în condiții optime. În aceste situații, parcare la stradă contribuie la diminuarea suplimentară a zone carosabile sub lățimea minimă impusă, stânjenind accesul mijloacelor de intervenție.

Lățimea părții carosabile solicitată de ISU Suceava pentru asigurarea accesului mijloacelor de intervenție este de min. 7.00 m.

Racordarea tramei stradale majore cu extravilanul este asigurată prin arterele: str. Sofia Vicoveanca, str. Brădetului, str. Parcului, str. Cuza Vodă, str. 22 Decembrie, str. Mitocului, str. GA Ghica, DC 74, bd. Acad. Vasile Grecu, str. Victoriei și str. Ion Irimescu.

Se constată o stare tehnică precară pentru mai mult de 50% din lungimea străzilor. Depășirea capacității de circulație pe diverse sectoare de străzi, atât de categoria I, II, cât și III, depășiri care au un caracter aleator în timp, conduc la un regim instabil de circulație, până la blocare. De asemenea circulația vehiculelor cu viteză redusă generează volume crescute de noxe eliberate în atmosferă. Principala sursă de poluare a aerului provine din traficul auto

Conform Planului de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Suceava (PAED), noxele din transport (public și privat) însumează 118.099,53 t CO₂, ceea ce duce la o emisă per capita de 1.10 t CO₂.

În ultimii ani, municipiul Suceava a beneficiat de programe ample de modernizare a rețelei stradale finanțate în mare parte din Fondul European pentru Dezvoltare Regională, care au condus la îmbunătățirea accesibilității și la fluidizarea traficului.

Gradul de echipare și dotare a tramei stradale a municipiului Suceava privind siguranța circulației cuprinde:

- 25 de instalații de semaforizare din care:
 - 20 pentru vehicule și pietoni;
 - 4 pentru pietoni;
- 11 sensuri giratorii.

Străzile care au îmbrăcăminte modernă sunt semnalizate în plan orizontal cu marcaje rutiere conform SR 1848 – 7: 2014. Marcajele servesc la organizarea circulației, avertizarea sau îndrumarea participanților la traficul rutier. Ele se folosesc singure sau împreună cu alte mijloace de semnalizare rutieră cărora le completează, le întăresc sau le precizează semnificația.

În plan vertical semnalizarea rutieră este conform SR 1848 – 1:2011 iar tipul indicatoarelor și locurile de instalare au fost stabilite de către administratorul străzilor, împreună cu poliția rutieră.

Mersul pe jos reprezintă o modalitate de transport pentru care optează 18% din cei intervievați, conform anchetei socio-urbanistice realizată în cadrul PUG Suceava. Astfel, asphaltarea străzilor, aleilor și refacerea trotuarelor se numără printre cele mai importante probleme pentru sucevenii care locuiesc în cartierele Centru, George Enescu, Areni și Burdujeni.

Deși îmbunătățirile realizate sunt semnificative și au contribuit considerabil la ameliorarea condițiilor de deplasare și siguranță ale pietonilor și, în plus, la îmbunătățirea imaginii zonei centrale a municipiului Suceava, totuși există în continuare potențial de îmbunătățire și exindere a rețelei pietonale, atât în Zona Centrală, cât și în cartierele rezidențiale (Obcini, George Enescu,

Zamca, Burdujeni, Burdujeni-Sat, Ițcani).

Una din soluțiile de descongestionare a traficului în municipiul Suceava este și încurajarea deplasărilor cu bicicleta. În prezent municipiul Suceava dispune de o rețea ciclabilă realizată pe trotuarele străzilor: Bulevardul 1 Decembrie - 980ml, Bulevardul 1 Mai - 1481 ml, B-dul Ștefan cel Mare – 1241 ml, str. Ana Ipătescu – 2481 ml, Calea Unirii – 3140 ml, Calea Burdujeni – 655 ml, str. Cuza Vodă 572 ml, str. George Enescu 2212 ml. Traseele ciclabile amplasate pe trotuar au fost realizate prin traserea unui marcaj liniar alb despărțitor care separă zona pentru biciclete de cea pentru pietoni - lățimea zonei pentru biciclete fiind de 1m. Această soluție adoptată în realizarea rețele pentru biciclete nu s-a dovedit a fi una eficientă și nici una încurajatoare pentru utilizarea bicicletei ca mod de deplasare zilnică deoarece, adesea, piste sunt opturate de prezența diferitelor obiecte de mobilier urban (stâlpi de iluminat, pubele, indicatoare rutiere, etc.) sau sunt blocate de autoturisme parcate.

Municipiul Suceava dispune de o rețea stradală însumând 189,125 km care sunt clasificate astfel:

- 13,885 km - străzi categoria I-a - reprezentând 8,37% din total;
- 25,911 km - străzi categoria II-a - reprezentând 15,61% din total;
- 35,745 km - străzi categoria III-a - reprezentând 21,54% din total;
- 13,584 km - străzi categoria IV-a - reprezentând 54,48% din total;

Din lungimea totală a străzilor municipiului Suceava de 189 125 m;

- 108,824 km reprezintă lungimea străzilor cu îmbrăcăminte din asfalt,
- 6,724 km reprezintă lungimea străzilor cu îmbrăcăminte din beton,
- 0,345 km reprezintă lungimea străzilor cu îmbrăcăminte din pavaje,
- 72, 232 km reprezintă lungimea străzilor cu îmbrăcăminte din balast.

Suprafața părții carosabile a străzilor din municipiul Suceava reprezintă 1 585 585 m² din care:

- 868 631 m² sunt ocupați cu covor asfaltic,
- 43 093 m² au îmbrăcămintea din beton
- 2 622 m² au imbracamintea din pavele
- 401 209 m² au îmbrăcămintea din balast,

Suprafața totală a trotuarelor este de 231 840 m² din care:

- 221 259 m² sunt alocați zonei stradale pe care există turnat covor asfaltic;
- 4 719 m² sunt alocați zonei stradale îmbrăcată în beton;
- 300 m² sunt alocați zonei stradale îmbrăcată în pavele
- 5 562 m² sunt alocați zonei stradale îmbrăcată în balast

Rețeaua generală de circulație și racordarea la extravilan

Rețeaua de străzi a municipiului Suceava are artere de categoriile I, II, III și IV, cu o configurație cvasi neregulată, tip radial, unde circulația este concentrată pe câteva artere majore care traversează zona centrală municipiului.

Din punctul de vedere al analizei traficului de penetrație în Municipiul Suceava, se constată ca valorile cele mai mari se înregistrează pe DN 2 spre și dinspre Siret (14.729 Vt/12 h), respectiv București (11.768 Vt/12 h).

Din punctul de vedere al analizei traficului de tranzit rutier în Municipiul Suceava, se constată că din totalul de 3063 Vt/12 h care tranzitează municipiul, reprezentând 11 % din totalul vehiculelor care utilizează arterele de penetrație în municipiu, cele mai importante relații fiind:

- București → Siret
- București → Vatra Dornei
- București → Botoșani

În urma măsurărilor efectuate pe penetrațiile în Municipiul Suceava s-a observat că viteza

medie cu care autovehiculele circulă este de 62,5 km/h, cu o valoare maximă de 76 km/h pe str. 22 Decembrie (intrarea dinspre Dorohoi) și o minimă de 51 km/h pe DN 17 (ieșirea spre Vatra Dornei, zona industrială Șcheia).

Se poate aprecia că racordarea tramei stradale majore cu extravilanul este bine asigurată prin arterele: str. Sofia Vicoveanca, str. Brădetului, str. Parcului, str. Cuza Vodă, str. 22 Decembrie, str. Mitocului, str. GA Ghica, DC 74, bd. Acad. Vasile Grecu, str. Victoriei și str. Ion Irimescu, valorile fluxurilor de trafic fiind corespunzătoare categoriilor tehnice ale acestor artere de circulație.

Principala propunere care se impune în cadrul acestui punct este construirea șoselelor de centură.

Lipsa centurii ocolitoare a municipiului (varianta vest este în construcție) face ca traficul de tranzit să se desfășoare în totalitate pe arterele municipiului, cu efecte negative asupra infrastructurii rutiere, asupra mediului (poluare fonică și noxe) etc.

Variantă de ocolire vest, aflată în construcție, va putea proteja rețeaua de străzi, care sub efectul intensității și compoziției traficului se deteriorează foarte repede, iar mediul va fi protejat din punct de vedere fonic și al noxelor. Centura este oportună pentru că ajută la selectarea traficului de tranzit de cel local, degrevează rețeaua de străzi de o sarcină suplimentară, sporește capacitatea de circulație, crește viteza de transport, asigură o fluentă și o siguranță constantă în desfășurarea traficului.

Această variantă nu rezolvă problemele de trafic auto spre Botoșani și Dorohoi. Se simte nevoia realizării și a unei artere la sud-est care să facă legătura dintre DN 2 (E85) și DN 29, DN 29A, care împreună cu varianta vest, elimină în totalitate traficul greu de tranzit de pe arterele municipiului Suceava.

Disfuncționalități constatate în desfășurarea traficului și cauzele care le generează

Situația actuală a rețelei stradale din municipiul Suceava, caracterizată de concentrări excesive de trafic și distanțe mari de parcurs între zonele funcționale ale orașului, scot în evidență câteva dintre problemele cu care se confruntă circulația rutieră în oraș, respectiv:

- Absența unor străzi de categoria I, cu 6 benzi de circulație care să asigure preluarea fluxurilor majore;
- Absența unor legături multiple între zonele de regenerare urbană - Centrul municipiului, cartierul Burdujeni, cartierul Ițcani și comuna Șcheia - care să descongese traficul de pe arterele de legătură existente între acestea;
- Absența unei artere ocolitoare a zonei aglomerate de pe Calea Unirii, pentru relația Botoșani – Dorohoi, care să preia traficul de tranzit și să elimine traficul greu de pe rețeaua rutieră a municipiului;
- Capacitatea de circulație a axei principale de circulație: bd. 1 Mai, bd. Ștefan cel Mare, bd. Ana Ipătescu, Calea Unirii, str. Alexandru cel Bun, precum și a celorlalte artere din zona centrală, este depășită la orele de vârf;
- Lipsa unor rute separate pentru traficul greu care să nu se suprapună cu străzile care au capacitatea de circulație depășită;
 - Procent ridicat de străzi nemodernizate;
 - Trotuare în strare necorespunzătoare;
 - Lipsa benzilor de stocaj pentru virajul la stânga în principalele intersecții; Virajul stânga este dificil de efectuat în arterele principale. Probleme legate de virajul la stânga pentru accesul la diferite societăți comerciale sau alte obiective și probleme legate de siguranța circulației Str. Sofia Vicoveanca, Str. Vasile Alecsandri, Bd. 1 Mai, Str. Ana Ipătescu, Calea Unirii, Str. Gheorghe Doja, Str. Vasile Alecsandri, Str. Mihai Viteazul;
- Locurile de parcare existente și garajele sunt insuficiente, se parchează pe benzile de

circulație reducând-se capacitate de circulație a străzilor. Trafic îngreunat pe străzi datorită mașinilor parcate Str. Ștefan cel Mare, Calea Burdujeni, Str. Victoriei, Bd. George, Enescu, Str. Universității, Str. Mărăști, Str. Mihai Eminescu, Str. Vasile Alecsandri, Str. Petru Rareș, Str. Mihai Viteazul. Mașini parcate în intersecție. Calea Obcinilor, Str. Mihai Viteazul, cu str. A. Crimca și str. Trandafirilor;

- Lipsa de parcaje tampon pentru traficul de tranzit greu;
- Viteze mari pe arterele de penetrație în municipiu, precum și pe cele utilizate ca rute de tranzit (în special Calea Unirii). Viteza de deplasare a vehiculelor este uneori peste limita legală Str. Sofia Vicoveanca, Calea Unirii, Str. 22 Decembrie, Str. G.A. Ghica;
- Traficul rutier foarte mare, cât și de starea suprafețelor de circulație influențează negativ activitatea și viața locuitorilor municipiului, prin nivelul de zgomot și noxe generat de acestea, foarte greu de suportat;
- Alunecări de teren de suprafață în zona Zamca;
- Inundații datorită scurgerilor de torenți sau revărsării râului Suceava;
- Poluarea ridicată datorită traficului rutier aglomerat în oraș;
- Amenajări nesatisfăcătoare pentru bicicliști. Pistele de biciclete existente nu au continuitate în zona intersecțiilor. Pistele sunt obturate de prezența diferitelor obiecte de mobilier urban (stâlpi de iluminat, pubele, indicatoare rutiere, etc.) sau sunt blocate de autoturisme parcate; Absența sau calitatea scăzută a pistelor pentru biciclete, obligă pietonii și bicicliștii să utilizeze partea carosabilă a drumurilor publice, destinată deplasării autovehiculelor;
- Amenajări nesatisfăcătoare pentru pietoni. Probleme de siguranța circulației la trecerile pentru pietoni, lipsa iluminării pe timp de noapte; Amenajări necorespunzătoare pentru zonele pietonale periferice;
- Blocaje la orele de vârf la intersecții semaforizate Bd. 1 Decembrie 1918, Calea Obcinilor, Bd. 1 Mai. Blocaje de circulație la orele de vârf la intersecțiile: Str. Universității cu str. Alexandru cel Bun. Str. Mărășești cu bd. 1 Mai, Str. Nicolae Labiș cu str. Traian Vuia, Str. Nicolae Bălcescu cu str. Ciprian Porumbescu;
- Lipsa alveolelor pentru stațiile de transport în comun, *Bd. George Enescu, Str. Mărăști, Bistriței, Coposu, Gării, Ghe. Doja*;
- Panouri publicitare amplasate necorespunzător și care pot influența negativ atenția conducătorilor auto;

Existența unor construcții în intersecții și în imediata vecinătate care obturează vizibilitatea în intersecții.

5.2. Rețeaua feroviară:

Circulația feroviară și amenajări aferente

Din punct de vedere al infrastructurii feroviare, teritoriul municipiului Suceava este străbătut de următoarele linii ferate:

- Calea ferată 500 București Nord - Ploiești Sud – Adjud - Pașcani – Suceava - Vicșani;
- Calea ferată 502 Suceava – Vama – Floreni - Ilva Mică;
- un racord CF industrial.

Stațiile de cale ferată sunt:

- Suceava (Burdujeni);
- Suceava Nord (Ițcani);
- Suceava Vest (Șcheia).

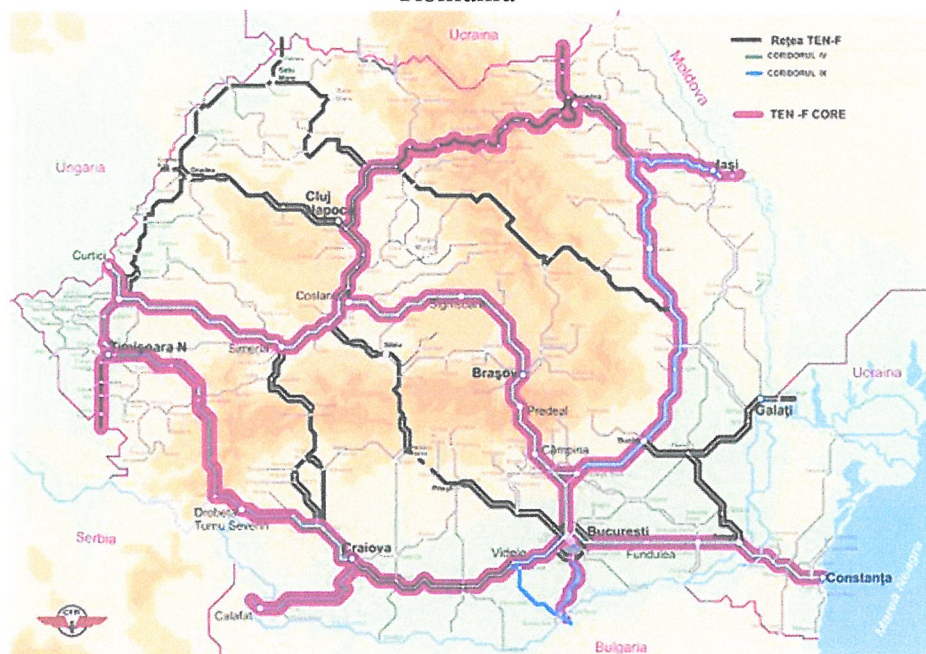
Rețeaua feroviară are o lungime de 10.130 m electrificată, din care 5.011 m linie simplă și 5.119 m linie dublă.

Figura nr. 2 - Magistrale din Regiunea Nord-Est



De asemenea, Suceava este parte și a coridorului feroviar TEN-T (trans-european transport network) ce străbate țara noastră, așa cum este arătat în figura de mai jos:

Figura nr. 3 - Rețeaua TEN-T (trans-european transport network) – principalele coridoare din România



Suprafața totală aferentă căii ferate amplasată pe teritoriul administrativ al municipiului Suceava este de 755.231 m² din care:

1. Teren aparținând domeniului public al statului, dat în concesiune C.N.C.F. „CFR” S.A. = 485.886 m²;
 2. Teren aparținând domeniului privat al C.N.C.F. „CFR” S.A. = 269.345 m²;
- Intersecțiile dintre drumurilor naționale cu calea ferată sunt amenajate astfel:
- Pasaj inferior pe DN 2 la Km 439+225, pe CF Km 2+096, peste strada Cernăuți;

- Pasaj superior pe DN 2 la Km 440+285, pe CF Km 448+096, pe strada Grigore Alexandru Ghica;

- Pasaj superior pe DN 29 la Km 2+358, pe CF Km 446+300, pe strada Calea Unirii;

- Pasaj inferior pe DN 17 la Km 252+160, pe CF Km 4+670, peste strada Humorului;

Pasajele la nivel cu calea ferată în număr de trei, din care unul intersectează strada Plaiului din municipiului Suceava, sunt amenajate cu dale din beton și asigurate SAT.

Suprafața aferentă căii ferate include: zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice (fâșiile de teren cu lățimea de 20 m fiecare, situate de o parte și de alta a axei căii ferate, ce includ instalațiile de semnalizare și de siguranța circulației, cele de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și instalațiile și lucrările de protecție a mediului) și terenurile aferente infrastructurii feroviare (elementele necesare circulației și manevrei materialului rulant, clădirile stațiilor de cale ferată cu facilitățile aferente, precum și celelalte clădiri și facilități destinate desfășurării transportului feroviar de bunuri și persoane).

În scopul desfășurării în bune condiții a circulației feroviare și al prevenirii evenimentelor de cale ferată, se instituie zona de siguranță și zona de protecție a căii ferate.

Zona de siguranță a infrastructurii feroviare cuprinde fâșiile de teren în limita de 20 m fiecare, situate de o parte și de alta a axului căii ferate, necesare pentru amplasarea instalațiilor de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului.

Zona de protecție a infrastructurii feroviare cuprinde terenurile limitrofe, situate de o parte și de alta a axei căii ferate, indiferent de proprietar, în limita a maximum 100 m de la axa căii ferate, precum și terenurile destinate sau care servesc, sub orice formă, asigurării funcționării acesteia.

În ultimii ani, se constată o continuă degradare a infrastructurii feroviare, în special pe linii secundare. A scăzut puternic traficul de marfă și călători, în defavoarea transportului rutier.

Nu sunt prevăzute investiții în reabilitarea și modernizarea rețelei feroviare pentru următoarea perioadă de programare.

5.3. Rețeaua navală:

Nu e cazul.

5.4. Rețeaua aeriană:

2.7.4. Circulația aeriană și amenajări aferente

Aeroportul internațional Ștefan cel Mare Suceava este amplasat în orașul Salcea la 11,2 Km de municipiul Suceava și la 30,5 Km de municipiul Botoșani.

Accesul rutier la aeroport este asigurat de drumul național DN 29 (E58) și de drumul județean DJ 298.

Aeroportul Salcea este în subordinea Consiliului Județean Suceava, dispune de o pistă de 2460 x 45, cu căi de rulare de 120 m, platforma de îmbarcare de 290 m și turn de control, în curs de modernizare prin Programul Operațional de Transport.

Din perspectiva numărului de pasageri, aeroportul este încă unul dintre cele mai mici din țară.

5.5. Transportul combinat:

- **Terminale de transport combinat existente**, la care urmează să se execute lucrări de modernizare: – Terminalul Suceava - (loc echipat pentru transbordarea și stocarea UTI (unități de transport intermodal)).

5.6. – Zone libere: nu este cazul.

CĂI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT	
DISFUNCȚIONALITĂȚI	PRIORITĂȚI
Traficul de tranzit se realizează prin oraș și prin zona centrală, generând disconfort și insecuritate pietonilor	Finalizarea ocolitoarei de vest și rezervarea unor terenuri pentru realizarea infrastructurii de perspectivă (șoseaua ocolitoare est)
Intersecțiile care generează conflicte în trafic	Modernizarea intersecțiilor cu principalele străzi și implementarea unor măsuri pentru calmarea și fluidizarea traficului rutier în cadrul zonei centrale
Calea ferată divizează intravilanul municipiului Suceava	Realizarea unor noi traversări peste calea ferată, pe direcția nord-sud astfel încât să se descongeseze traficul de pe Calea Unirii
Insuficiența locurilor de parcare aferente obiectivelor publice	Rezervarea de terenuri pentru amenajarea de noi parcuri publice
Starea precară a unor străzi principale și secundare	Reabilitarea infrastructurii rutiere
Lipsa de amenajare a legăturii pietonale dintre zona centrală și Cetatea de Scaun a Sucevei	Reglementarea statutului juridic al Parcului Șipote și amenajarea corespunzătoare a acestuia astfel încât să permită accesul în siguranță al vizitatorilor Cetății de Scaun a Sucevei și a Muzeului Satului Bucovinean.
Sistemului de transport public este neatractiv și poluant	Dezvoltarea sistemului de transport în comun axat pe transportul ecologic
Slaba calitate a circulațiilor pietonale și a pistelor pentru biciclete	Dezvoltarea mobilității în oraș bazată pe circulația pietonală și pe biciclete concomitentă cu scăderea dependenței de autoturisme. Amenajarea unei rețele de trasee pietonale și de biciclete între principalele obiective turistice și în interiorul zonei centrale
Prezența profilelor stradale reduse (sub 7.00 m) care nu permit accesul mijloacelor de intervenție pentru stingerea incendiilor, în condiții optime. În aceste situații, parcare la stradă contribuie la diminuarea suplimentară a zone carosabile sub lățimea minimă impusă, stânjenind accesul mijloacelor de intervenție.	Pentru a permite accesul nestingherit al autospecialelor de intervenție în zonele existente pe străzile de categoria a III-a și a IV-a configurate cu câte o bandă pe sensul de mers și oriunde nu este posibilă asigurarea lățimii min. de 7.00 m a părții carosabile, se va lua în calcul utilizarea în acest sens și a acostamentului și/sau a trotuarului. Din acest motiv, se recomandă amplasarea stâlpilor de iluminat retras de la marginea trotuarului. Pentru dezvoltările propuse care se vor realiza în viitor se va asigura lățimea minimă de 7.00 m a părții carosabile pentru accesul mijloacelor de intervenție pentru stingerea incendiilor.

NOTĂ: se va prezenta o descriere succintă privind fiecare tip de rețea și capacitățile de transport, fluența circulației, incomodări între tipurile de circulație precum și între acestea și zonele funcționale ale localității, necesități de noi trasee/modernizarea celor existente, capacități și trasee ale transportului în comun, priorități de intervenție pentru modernizarea principalelor intersecții.

Se vor prezenta concluziile privind necesitățile de dezvoltare a infrastructurii de transport și se va menționa dacă au existat consultări publice pe parcursul elaborării documentației, caz în care se vor prezenta și opțiunile populației în acest sens.

6. – Propuneri privind organizarea circulației și dezvoltarea infrastructurii de transport. Priorități

- Finalizarea ocolitoare de vest și rezervarea unor terenuri pentru realizarea infrastructurii de perspectivă (șoseaua ocolitoare est)

- Modernizarea intersecțiilor cu principalele străzi și implementarea unor măsuri pentru calmarea și fluidizarea traficului rutier în cadrul zonei centrale

- Realizarea unor noi traversări peste calea ferată, pe direcția nord-sud astfel încât să se descongeseze traficul de pe Calea Unirii

- Rezervarea de terenuri pentru amenajarea de noi parcuri publice

- Reabilitarea infrastructurii rutiere

- Reglementarea statutului juridic al Parcului Șipote și amenajarea corespunzătoare a acestuia astfel încât să permită accesul în siguranță al vizitatorilor Cetății de Scaun a Sucevei și a Muzeului Satului Bucovinean.

- Dezvoltarea sistemului de transport în comun axat pe transportul ecologic

Dezvoltarea mobilității în oraș bazată pe circulația pietonală și pe biciclete concomitentă cu scăderea dependenței de autoturisme. Amenajarea unei rețele de trasee pietonale și de biciclete între principalele obiective turistice și în interiorul zonei centrale

- Pentru a permite accesul nestingherit al autospecialelor de intervenție **în zonele existente** pe străzile de categoria a III-a și a IV-a configurate cu câte o bandă pe sensul de mers și oriunde nu este posibilă **asigurarea lății min. de 7.00 m a părții carosabile**, se va lua în calcul utilizarea în acest sens și a acostamentului și/sau a trotuarului. Din acest motiv, se recomandă amplasarea stâlpilor de iluminat retras de la marginea trotuarului.

Pentru **dezvoltările propuse** care se vor realiza în viitor se va **asigura lățimea minimă de 7.00 m a părții carosabile** pentru accesul mijloacelor de intervenție pentru stingerea incendiilor.

Construcțiile se vor amplasa respectându-se distanțele normale între ele, în limitele unor compartimente de incendii specifice în funcție de destinație, gradul de rezistență la foc cel mai dezavantajos.

Din punctul de vedere al circulației rutiere, principalele probleme ale actualizării acestui P.U.G. au fost ridicate de:

- propunerea unor extinderi de intravilan în corelare cu prevederile documentațiilor urbanistice aprobate de la avizarea vechiului PUG și până în prezent;
- eliminarea disfuncționalităților sau diminuarea efectelor acestora.

Obiectivele majore urmărite de organizarea circulației sunt:

- racordarea la extravilan a rețelei generale de circulație,
- asigurarea circulației în zone (subzone) prin artere și străzi de diferite categorii funcționale,
- parcaje,
- intersecții de circulație
- pasaje denivelate
- circulația pietonilor și a bicicliștilor

În urma consultărilor cu administrația locală și în măsura datelor avute la dispoziție au fost

propușe o serie de măsuri. Acestea au la bază legislația în vigoare.

Etapă de prognoză pentru care au fost făcute propunerile este anul 2025.

Drumurile naționale și județene își păstrează categoria funcțională din care fac parte, fiind considerate continue în traversarea localității, servind totodată și ca străzi principale.

Proiectarea intersecțiilor noi și amenajarea celor existente se va face ținându-se seama de fluxurile de circulație, de relațiile dintre curenții de trafic, de condițiile de vizibilitate și de siguranța a circulației, amenajarea căilor de acces la drumurile publice făcându-se cu acordul prealabil al administratorului drumului public și al poliției rutiere.

În zonele de extindere a intravilanului, configurația tramei stradale și a tuturor acceselor rutiere vor fi stabilite în documentațiile urbanistice care vor detalia prevederile Planului Urbanistic General, fiind recomandate soluții care să nu limiteze accesibilitatea în zonele învecinate.

Pentru a permite accesul nestingherit al autospecialelor de intervenție **în zonele existente** pe străzile de categoria a III-a și a IV-a configurate cu câte o bandă pe sensul de mers și oriunde nu este posibilă **asigurarea lății min. de 7.00 m a părții carosabile**, se va lua în calcul utilizarea în acest sens și a acostamentului și/sau a trotuarului. Din acest motiv, se recomandă amplasarea stâlpilor de iluminat retras de la marginea trotuarului.

Pentru **dezvoltările propuse** care se vor realiza în viitor, **asigurarea lății minime de 7.00 m a părții carosabile** a căilor de acces ale mijloacelor de intervenție pentru stingerea incendiilor va fi reglementată și verificată prin documentații de urbanism de rang inferior (PUZ / PUD) prevăzute prin actualul PUG.

Construcțiile se vor amplasa respectându-se distanțele normale între ele, în limitele unor compartimente de incendii specifice în funcție de destinație, gradul de rezistență la foc cel mai dezavantajos, se vor respecta prevederile capitolului 2.2. și tabelul 2.2.2. din cadrul Normativului de siguranță la foc a construcțiilor indicativ P 118-99.

Se impune cu prioritate identificarea de terenuri pentru amenajarea de noi parcaje, mai ales la dotările existente și obiectivele de interes turistic (inclusiv pentru autocare/microbuze) și impunerea asigurării locurilor de parcare/garare la construcțiile noi, conform Regulamentului General de Urbanism.

Asigurarea suprafețelor necesare dezvoltării infrastructurii de transport, inclusiv zonele de protecție aferente.

Având în vedere creșterea blocajelor în trafic, este absolut necesară reabilitarea și modernizarea rețelei de străzi urbane, pentru evitarea concentrărilor excesive de trafic, scurtarea distanțelor de parcurs între zonele funcționale ale orașului, precum și eliminarea blocajelor în punctele de acces către oraș.

Absența sau calitatea scăzută a zonelor pietonale și a pistelor pentru biciclete, obligă pietonii și bicicliștii să utilizeze partea carosabilă a drumurilor publice, destinată deplasării autovehiculelor.

Apare necesitatea unei mai bune vascularizări a rețelei de străzi prin proiectarea unor noi trasee care să micșoreze traficul din zona centrală a municipiului pentru asigurarea circulației orașenești de mare volum și viteză corespunzătoare.

Accentul va fi pus pe promovarea transportului în comun precum și pe promovarea formelor nepoluante de transport (pietonal, biciclistic) și a celor cu impact de mediu redus prin natura sursei de energie (ex. electrică) sau prin tehnologie performantă de diminuare a emisiilor.

De asemenea, se va optimiza traficul auto existent și viitor. Se vor reloca fluxurile de trafic și zonele de staționare atât prin elemente de infrastructură noi și ajustarea celor actuale cât și prin instituirea de reguli de restricție sau condiționare selectivă a accesului sau staționării, în scopul degajării zonei centrale și a zonelor rezidențiale și eliminarea din intravilan a traficului rutier de tranzit și periferizarea structurilor care atrag trafic auto ridicat.

De asemenea, se va moderniza și amenaja infrastructura de transport pentru a reduce impactul de mediu al utilizării ei și va fi promovat transportul intermodal.

În urma analizei situației actuale a circulației rutiere în Municipiul Suceava s-au constatat ca necesare următoarele proiecte:

1. Propuneri de amenajare a următoarelor intersecții în vederea îmbunătățirii nivelului de utilizare a capacității și a nivelului de serviciu pentru următoarele intersecții:

- Bd. 1 Decembrie 1918 – Calea Obcinilor – amenajare cu sens giratoriu;
- Bd. 1 Mai – str. Universitatii - amenajare cu sens giratoriu;
- Bd. 1 Mai – str. Mărășești - amenajare cu sens giratoriu;
- Bd. 1 Mai – str. Mihai Viteazul - amenajare cu sens giratoriu;
- Calea Unirii – str. Gheorghe Doja – str. 22 Decembrie – str. Cuza Voda;
- Str. Zorilor – str. Scurta – eliminare insula triunghiulara;
- Str. Leca Morariu – la Alimentara Areni - amenajare cu sens giratoriu;
- Str. Mărăști – str. Mihai Eminescu – canalizarea circulației și trotuar;
- Str. M. Viteazul – str. M. Eminescu – str. N. Bălcescu - reamplasare giratoriu;
- Str. Vasile Alecsandri – str. Armenească - amenajare cu sens giratoriu;
- Str. Vasile Alecsandri – str. Petru Rareș – canalizarea circulației ;
- Str. Traian Vuia – str. Nicolae Ibrăilescu - amenajare cu sens giratoriu;
- Str. Alea Unirii – str. Traian Vuia – reamenajare cu sens giratoriu;
- Str. Gheorghe Doja – str. Jean Bart – semaforizare;
- Str. Cuza Vodă cu străzile colectoare din noile cartiere Laniște și Tinereții;
- Str. Gheorghe Doja – str. Mircea Damaschi ;
- Str. Cuza Vodă – Calea Burdujeni;
- Str. Petru Rareș – str. Kogălniceanu;

2. Lărgirea la 4 benzi și cu spațiu verde median a str. Sofia Vicoveanca, arteră de penetrație pe DN 2;

3. Lărgirea la 4 benzi a str. Cuza Vodă, de la intersecția cu calea Burdujeni spre aeroportul Salcea;

4. Lărgirea la 4 benzi str. Cernauti între sensul giratoriu și podul peste raul Suceava, care presupune și lungirea pasajului inferior cu calea ferată;

5. Lărgirea la 4 benzi a podului peste raul Suceava;

6. Lărgirea la 4 benzi str. Grigore Alexandru Ghica, de la podul peste raul Suceava până la intersecția cu varianta ocolitoare;

7. Lărgirea la 4 benzi pasarela Itcani str. Grigore Alexandru Ghica

8. Separarea fizică cu borduri denivelate sau separatori de sens a sensurilor de circulație de pe arterele: Calea Unirii, Traian Vuia, Bd. 1 Decembrie 1918, Bd. 1 Mai, Str. Ștefan cel Mare, Str. Ana Ipătescu, Calea Burdujeni, Calea Obcinilor, Str. Mărăști;

9. Implementat pe toate străzile cu circulație intensă care au patru benzi, sistemul de protecție a pietonilor cu insule de separare și dirijare;

10. Implementarea sensurilor unice pe străzile propuse în studiul de circulație INCERTRANS

11. Pasaj suprateran pentru pietoni și garduri de protecție la Bazar;

12. Realizarea de parcaje subterane în următoarele zone:

- Parcare subterană Stadionul Areni;
- Parcare subterană Policlinica centrală;
- Parcare subterană cartier Obcini – incinta bloc 1;
- Parcare subterană cartier Obcini – incinta bloc 2;
- Parcare subterană intrarea Obcini;
- Parcare subterană strada Zorilor, lângă blocul Albina;

- Parcare subterană Liceul alimentar;
- Parcare subterană cartier Zamca – incinta blocuri;
- Parcare subterană MPO Mărășești;
- Parcare subterană Parcul Stefan cel Mare peste drum de BCR ;
- Parcare subterană Prefectură;
- Parcare subterană zona Autogării Suceava;
- Parcare subterană Dom Polski
- Parcare subterană Gara Burdujeni
- Parcare subterană la intersecția str. Calea Unirii cu str. Calea Burdujeni;
- 13. Parcaje la nivelul terenului:
- Intersecția dintre B-dul. 1 Decembrie 1918 și Calea Obcinilor (după amenajarea sensului giratoriu);
- Parcaje în incinte delimitate de blocurile de locuințe;
- Parcaje de-a lungul noilor străzi prevăzute cu sens unic;
- 14. Parcaje supraterrane de tipul P+n:
- Primăria Suceava;
- str. Universității (zona CEC);
- Piața Mare;
- str. Ana Ipătescu (zona dintre Magazinul Bucovina și BRD);
- Peste drum de piata Burdujeni – lângă biserica Sf. Andrei;
- Piața Mică pe locul fostului patinoar delimitat de blocurile de locuințe;
- 15. Parcări rezidențiale în zona străzilor:
- Str. Gavril Tudoraș, Str. Victoriei, Bd. George Enescu, Str. Narciselor, Str. Mărăști;
- 16. Realizarea a 5 centre tip „Parchează și călătorește” („Park and Ride / Bike”) (noduri de interschimb), la intrarea în oraș, pe traseul principalelor drumuri naționale de acces (E58 și E85) și spre localitățile generatoare de navetism spre și dinspre Suceava;
- 17. Eliminarea traficului de mare tonaj din zona centrală prin reactualizarea traseelor permise și a interdicțiilor și prin realizarea unui Plan al serviciilor de livrare cu detalierea principalelor trasee și perioade de livrare permise transportului de marfă. Dezvoltarea unui Plan al Serviciilor de Livrare în oraș în parteneriat cu mari agenți economici (din oraș și zona limitrofă) și cu transportatorii de marfă, pentru a îmbunătăți eficiența livrărilor către și în oraș. Plan deplasări transport marfă – pentru arterele permise transportului de marfă și pentru restricțiile acestuia în oraș).
- 18. Realizarea a 2 centre de consolidare a mărfurilor (centre de distribuție) – realizarea distribuției prin preluarea mărfurilor de pe tiruri, pe mijloace de transport de mică capacitate/durabile (furgonete, biciclete cargo) sau prin calea ferată (tramvai-tren);
- 19. Semafor cu comandă manuală pentru pietoni (în locul limitatoarelor de viteză):
- La trecerile pentru pietoni de la Spitalul județean, Policlinica;
- 20. Alveole pentru stațiile de transport în comun: *George Enescu, Str. Mărăști, str. Mihai Eminescu, str. Jan Bart, Vasile Alecsandri, Calea Burdujeni;*
- 21. Transformarea Aleei Dumbrăvii și a str. Mitocelului din străzi de categoria IV în străzi de categoria III, cu două benzi de circulație (arteră colectoare);
- 22. Înființarea unui Centru de Management al Traficului, care să funcționeze pe baza unui sistem inteligent de control al traficului, pentru a reduce congestiile și poluarea prin reglarea timpilor de semaforizare funcție de volumul traficului, în același timp acordând prioritate la intersecții și semafoare transportului public, mersului pe jos și cu bicicleta;
- 23. Reamenajarea și extinderea rețelei actuale pentru biciclete, având în vedere realizarea de piste sau benzi pe partea carosabilă și pietonală și de asemenea, conectarea zonelor rezidențiale cu centrele de interes ale orașului;

24. Artera de legătură rutieră nouă pe partea de sud-est între DN 2 (str. Sofia Vicoveanca) și DN 29, pentru eliminarea factorilor de degradare a carosabilului, de generare a ambuteiajelor, de poluare a aerului, care ar conduce la descongestionarea rețelei rutiere din zona rezidențială prin devierea traficului de tranzit (ușor și greu) și să elimine traficul greu de pe rețeaua rutieră a municipiului. Aceasta arteră corespunde planurilor de dezvoltare zonale existente pentru zonele Tătărași, Laniște, Tinereții, Dumbrava, care prevăd apariția de noi cartiere rezidențiale, în etapa de prognoză pentru anul 2025. Artera traversează râul Suceava peste un pod nou, până la intersecția cu str. Energeticianului, apoi urmează traseul acesteia și al altor străzi existente, traversează calea ferată pe un pasaj nou, ajungând în noul cartier Laniște. Pe varianta propusă este necesar să se amenajeze 3 noduri rutiere, 2 pasaje denivelate (1 cu DJ 208A, 1 cu CF 500) și un pod peste râul Suceava. Lungimea variantei este de cca. 7,5 km, iar viteza de proiectare de 80 Km/h. Varianta face posibil ca traficul greu în tranzit să fie eliminat din zona stradală a municipiului, având în vedere că varianta vest de ocolire a municipiului este în curs de finalizare;

O arteră de circulație (strada de categoria III-a), cu două benzi de circulație care pleacă din zona prevăzută să se dezvolte pe partea dreaptă a străzii Sofia Vicoveanca și să preia o parte importantă din fluxurile de trafic generate de artera principală a orașului formată din străzile 1 Decembrie 1918, 1 Mai, Ștefan cel Mare, Ana Ipatescu, urmând traseul până la strada Mitropoliei apoi la intersecția cu str. Mîrăuților, de unde traversează râul Suceava pe un pod nou și se întâlnește cu strada Energeticianului apoi cu artera ocolitoare de trafic greu prezentată mai sus.

Artera de legătură (strada de categoria III-a) între strada Cuza Vodă (DN 29) care pleacă de la intersecția prevăzută cu strada Constantin Sofroni spre pădurea Adâncata, urmărind pe cât se poate trasee de drumuri de pământ sau pietruite existente și care se racordează la drumul național DN 29A la limita lizierei pădurii Adâncata. Aceasta arteră va elimina traficul greu de pe str. 22 Decembrie.

25. Artere de circulație pe malurile (splaiul) râului Suceava care să contribuie la o mai bună vascularizare a circulației între cartierele Ițcani și Burdujeni, modernizând drumurile neamenajate existente, punând în valoare potențialul turistic, sportiv și de agrement din lunca râului Suceava;

26. Extinderea și completarea tramei stradale în zona industrială (inclusiv realizarea de străzi în lungul malurilor râului Suceava) și în zonele rezidențiale periferice (Burdujeni Sat, Tătărași și Ițcani)

27. Legătura directă nouă cu comuna Scheia, din strada Zamca spre drumul comunal DC74, care contribuie la descongestionarea traficului rutier de pe străzile George Enescu și Calea Obcinilor și scurtează distanțele;

28. Extinderea și modernizarea traseelor pietonale turistice la monumentele istorice;

Alte măsuri pentru îmbunătățirea viabilității rutiere constau în:

- Modernizarea infrastructurii stradale urbane prin reabilitarea următoarelor străzi (conform Proiectului depus de Primăria Suceava „Reabilitare străzi, poduri și pasaj” – în cadrul Programului Operațional Regional cu finanțare nerambursabilă):

- Strada Traian Vuia;
- Strada Cernăuți;
- Strada Grigore Alexandru Ghica;
- Bulevardul George Enescu;
- Strada Mărăști;
- Strada Mihai Eminescu;
- Strada Plevnei;
- Strada Calea Unirii;
- Strada Cuza Vodă;
- Strada Universității;

- Reabilitarea următoarelor poduri și un pasaj, în cadrul aceluiași proiect de mai sus:
 - Pod pe strada Cernăuți peste râul Suceava din cartierul Ițcani;
 - Pod Cuza Vodă
 - Pod Plevnei pe strada Plevnei
 - Pasaj superior pe strada Grigore Alexandru Ghica, peste liniile de cale ferată;
- Îmbunătățirea stării de viabilitate a străzilor care prezintă carosabil degradat, prin lucrări de întreținere curentă și periodică:
 - Reparații îmbrăcămînți asfaltice străzi;
 - Covoare asfaltice 20 străzi;
 - Balastare străzilor slab pietruite sau din pământ;
- Reabilitarea trotuarelor și aleilor pentru circulația pietonală cu pavele din beton, pe străzile unde acestea au degradări importante sau lipsesc.

Alte măsuri care vor contribui la îmbunătățirea serviciilor și infrastructurii de transport în municipiul Suceava sunt următoarele:

- amplasarea de indicatoare și hărți turistice ale zonei pe principalele artere de circulație, precum și de indicatoare și panouri turistice în vederea direcționării turiștilor către atracțiile turistice din municipiu și din zona metropolitană;
- implementarea în Gara Suceava a sistemului de semnalizare/orientare către mijloacele de transport de legătură și atracții turistice ale orașului și ale zonei înconjurătoare,
- modernizarea Aeroportului Internațional Salcea;
- alinierea la standardele de securitate internațională a Aeroportului Internațional Salcea;
- alinierea la standardele europene a terminalului de pasageri;
- creșterea capacității de plecare / sosire în Aeroportul Salcea pe curse interne și internaționale pentru a corespunde creșterii traficului de afaceri și turism în zonă;
- introducerea unor linii speciale de transport în comun între aeroport și centrul municipiului Suceava,
- realizarea unui *centru intermodal* care să ofere posibilitatea de transferare a mărfurilor între cele 3 căi de transport - aerian, rutier și pe cale ferată.

Etapizarea propunerilor de măsuri pentru organizarea circulației

În concordanță cu dezvoltarea urbană, evoluția traficului rutier și resursele financiare, informativ, propunem următoarele etape de realizare a propunerilor de măsuri pentru organizarea circulației în municipiul Suceava:

Etapa I: 2014 – 2020

- ❖ Proiectele de la punctele: 1; 2; 3; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 15; 16; 17; 18; 19; 20; 22; 27.
- 1. Amenajarea intersecțiilor;
- 2. Lărgirea la 4 benzi a str. Sofia Vicoveanca;
- 3. Lărgirea la 4 benzi a str. Cuza Vodă;
- 8 Separarea fizică a sensurilor de circulație pe arterele principale;
- 9 Implementarea sistemului de protecție a pietonilor cu insule;
- 10 Implementarea sensurilor unice;
- 11 Pasaj suprateran pentru pietoni și garduri de protecție la Bazar;
- 12 Realizarea de parcaje subterane;
- 13 Parcaje la nivelul terenului;
- 15 Parcări rezidențiale în zona străzilor;
- 16 Realizarea a 5 centre tip „Parchează și călătorește” („*Park and Ride/Bike*”);

- 17 Eliminarea traficului de mare tonaj din zona centrală;
- 18 Semafor cu comandă manuală pentru pietoni;
- 19 Alveole pentru stațiile de transport în comun;
- 20 Transformarea străzi de categoria IV în străzi de categoria III;
- 22 Reamenajarea și extinderea rețelei actuale pentru biciclete;
- 27 Extinderea și modernizarea traseelor pietonale turistice.

Etapa II: 2021 – 2025

❖ Proiectele de la punctele: 14; 21; 23; 24; 25, 26

- 14 Parcaje supraterrane de tipul P+n;
- 21 Înființarea unui Centru de Management al Traficului;
- 23 Artera de legătură rutieră nouă pe partea de sud-est între DN 2 (str. Sofia Vicoveanca) și DN 29, DN 29A;
- 24 Artere de circulație pe malurile (splaiul) râului Suceava;
- 25 Realizarea unei noi legături între partea de nord și partea de sud a orașului printr-un pod/pasaj rutier, pietonal și de biciclete, peste râul Suceava și calea ferată;

Legătură directă nouă cu comuna Șcheia, din strada Zamca spre drumul comunal DC 74.

7. – Prevederi/Reglementări privind zona căilor de comunicații

T – Zona căi de comunicații (extras RLU)

Zona este compusă din terenuri pentru căile de comunicație rutieră (T1) și feroviară (T2).

T1 - Subzona transporturilor rutiere

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Autorizarea construcțiilor din zona drumurilor publice se emite în temeiul Ordonanței nr.43 din 28 august 1997 privind regimul juridic al drumurilor. Pentru lucrări în zona drumurilor publice și în vecinătatea zonei de protecție a acestora, solicitantul autorizației de construire trebuie să obțină avizul organelor publice locale specializate. Se vor respecta propunerile din planșa de Reglementări Circulații și profilurile propuse.

SECȚIUNEA I - UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

ARTICOLUL 1 - UTILIZĂRI ADMISE

Sunt admise următoarele utilizări funcționale:

- căi de comunicație rutieră și construcțiile aferente;
- autogări;
- unități de întreținere și depozitare aferente traficului rutier, garaje;
- spații alveolare carosabile pentru transportul în comun;
- refugii și treceri de pietoni;
- rețele tehnico-edilitare;
- spații verzi amenajate;
- parcaje pentru salariați și pentru călători;
- servicii pentru transportatorii în tranzit (birouri, telecomunicații, restaurante);
- lucrări de terasamente.

ARTICOLUL 2 - UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

Incintele unităților de transport și garajele publice vor obține avizul de mediu și se vor încadra în normele admisibile de poluare și de asigurare împotriva riscului de incendiu și explozie.

Garajele și parcajele publice vor fi înconjurate de gard viu de minimum 1,20 metri înălțime.

Lucrările, construcțiile, amenajările amplasate în zonele de protecție ale drumurilor publice trebuie:

- să nu prezinte riscuri în realizare sau exploatare și surse de poluare (sisteme de transport gaze, țiței, produse petroliere, energie electrică și alte lucrări de același gen);
- să nu afecteze desfășurarea optimă a circulației (capacitate, fluentă, siguranță);
- să respecte în extravilan următoarele distanțe minime de protecție de la axul drumului, funcție de categoria acestuia:
 - drumuri naționale - 22.0 metri;
 - drumuri județene - 20.0 metri.

ARTICOLUL 3 – UTILIZĂRI INTERZISE

Se interzic orice utilizări care afectează buna funcționare și diminuează posibilitățile ulterioare de modernizare sau extindere.

Se interzic orice construcții sau amenajări pe terenurile rezervate pentru:

- lărgirea unor străzi sau realizarea unor noi străzi;
- modernizarea intersecțiilor;
- realizarea spațiilor de parcare;

Se interzic pe terenurile vizibile din circulația publică rutieră: depozitări de materiale, piese sau utilaje degradate, amenajări de șantier abandonate, platforme cu suprafețe deteriorate, construcții degradate, terenuri lipsite de vegetație, gropi de acumulare a apelor meteorice, depozite de deșeurii etc.

În zona de siguranță și protecție aferentă drumurilor este interzisă autorizarea următoarelor lucrări:

- construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare împietează asupra bunei desfășurări, organizării și dirijării a traficului sau prezintă riscuri de accidente;
- panouri independente de reclamă publicitară;
- cuplarea clădirilor de locuit cu construcții aferente circulației rutiere;
- amplasarea în incinta unităților de transporturi și a garajelor publice a unor construcții care prin natura activităților desfășurate pot produce poluare peste normele admisibile și / sau prezintă risc de incendiu / explozie.

SECȚIUNEA II - CONDIȚII DE AMPLASARE. ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

Pentru noi incinte și pentru extinderi ale acestora se vor elabora Planuri Urbanistice Zonale sau de Detaliu conform normelor specifice.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

Construcțiile noi destinate birourilor vor fi amplasate la aliniament sau retrase cu o distanță de minim 6,0 m, în funcție de caracteristicile frontului străzii.

Noile construcții din cadrul incintelor tehnice vor fi retrase de la aliniament la minim 10.0 metri pe străzile de categoria I și II și la minim 8.0 metri pe străzile de categoria III.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARĂ

Distanțele față de limitele parcelei vor fi de minim jumătate din înălțimea clădirii, dar nu mai puțin de 6,0 metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

În toate cazurile se vor respecta normele tehnice specifice.

ARTICOLUL 8 – CIRCULAȚII ȘI ACCESE

Se va asigura accesul direct dintr-o circulație publică.

ARTICOLUL 9 - STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

Staționarea vehiculelor se va face în afara drumurilor publice, fiecare unitate având prevăzute în interiorul parcelei spații de circulație, încărcare și întoarcere.

ARTICOLUL 10 – ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISĂ

Înălțimea clădirilor în planul fațadei nu va depăși distanța dintre aliniamente și nici înălțimea maximă admisă în unitățile de referință adiacente, cu excepția instalațiilor tehnice.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR

Volumele construite vor fi simple și se vor armoniza cu caracterul zonei și cu vecinătățile imediate.

Fațadele posterioare și laterale vor fi tratate arhitectural la același nivel cu fațada principal.

ARTICOLUL 12 - CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

Se interzice montarea supraterană, pe domeniul public, a echipamentelor tehnice care fac parte din sistemele de telecomunicații, alimentare cu apă, energie electrică, termoficare, transport în comun, automate pentru semnalizare rutieră și altele de această natură. Montarea acestor echipamente se va executa în variantă de amplasare subterană ori, după caz, în incinte sau în nișele construcțiilor, cu acordul prealabil al proprietarilor incintelor/construcțiilor. Rețelele edilitare amplasate în subteran vor fi semnalizate prin markeri distinctivi.

Se interzice amplasarea rețelilor edilitare pe stâlpi de iluminat public și de distribuție a curentului electric, pe plantații de aliniament, pe elemente de fațadă ale imobilelor ori pe alte elemente/structuri de această natură.

ARTICOLUL 13 - SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

Orice parte a terenului incintei vizibilă dintr-o circulație publică va fi astfel amenajată încât să nu altereze aspectul general al localității.

Suprafețele libere neocupate cu circulații, parcajele și platformele funcționale vor fi plantate cu un arbore la fiecare 200 mp.

Se vor prevedea plantații înalte în lungul drumurilor cu condiția de a nu împiedica vizibilitatea.

ARTICOLUL 14 - ÎMPREJMUIRI

Împrejmuirile spre stradă vor fi transparente cu înălțimi de maxim 2,0 metri, din care un soclu opac de maxim 0.6 metri și vor fi dublate cu gard viu; în cazul necesității unei protecții suplimentare, se recomandă dublarea spre interior, la 2,5 metri distanță, cu un al doilea gard transparent, sau de opacitatea necesară, de 2,2 metri înălțime, între cele două garduri fiind plantați dens arbori și arbuști.

SECȚIUNEA III - POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

POT maxim = 50%

CUT maxim = 2,4 mp.ADC/mp.teren

T2 - Subzona transporturilor feroviare (CF)

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Subzona de căi ferate cuprinde infrastructura feroviară, construcțiile și instalațiile aferente exploatarei și întreținerii liniilor de cale ferată. Autorizarea construcțiilor din zona căilor ferate se emite în temeiul OUG nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române. Pentru lucrări în zona căilor ferate și în vecinătatea zonei de protecție a acestora, solicitantul autorizației de construire trebuie să obțină avizul organelor publice specializate. Zona este constituită din clădiri de interes public, platforme și liniile de cale ferată.

SECȚIUNEA I - UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

ARTICOLUL 1 - UTILIZĂRI ADMISE

Se pot amplasa cu avizul organelor publice specializate:

- construcții și instalații aferente exploatarei și întreținerii liniilor de cale ferată;
- construcții și instalații pentru exploatarea materialului rulant și a mijloacelor de restabilire a circulației;
- instalații fixe pentru tracțiune electrică;
- instalații de semnalizare, centralizare, bloc de linie automat, telecomunicații, transmisiuni de date și construcțiile aferente acestora;
- amenajări, lucrări de terasamente și infrastructură;
- spații necesare funcțional și pentru asigurarea securității transportului feroviar;
- lucrări de protecție împotriva poluării (ziduri antifonice etc.);
- spații verzi amenajate pe suprafețele libere rezultate din modul de organizare a incintelor;
- parcaje pentru salariați și pentru călători.

ARTICOLUL 2 - UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

Construcțiile care se amplasează în zona de protecție a infrastructurii feroviare situată în intravilan se autorizează cu avizul Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR".

Prin zona de protecție a infrastructurii feroviare se înțelege fâșia de teren indiferent de proprietar, cu lățimea de 100 metri măsurată de la limita zonei cadastrale C.F.R., situată de o parte și de alta a căii ferate (conform RGU).

Lucrările de investiții ale agenților economici și ale instituțiilor publice, care afectează zona de protecție a infrastructurii feroviare, se vor autoriza cu avizul Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" și al Ministerul Transporturilor, și anume:

- căi ferate industriale;
- lucrări hidrotehnice;
- traversarea căii ferate de către drumuri prin pasaje denivelate;
- subtraversarea liniilor de cale ferată de rețele de telecomunicații, energie electrică, conducte sub presiune de apă, gaze, produse petroliere, termotehnologie și canale libere.

ARTICOLUL 3 – UTILIZĂRI INTERZISE

Se interzice construirea de orice fel în zona de siguranță a căii ferate. În prezentul regulament prin zona de siguranță a căii ferate se înțelege fâșia de teren de 20.00 m de o parte și de alta din axul căii ferate de-a lungul acesteia.

În zona de protecție a infrastructurii transporturilor feroviare se interzic:

- amplasarea oricăror construcții, depozite de materiale sau înființarea de plantații care

împiedică vizibilitatea liniei și a semnalelor feroviare;

- efectuarea oricăror lucrări care, prin natura lor ar provoca alunecări de teren, surpări sau ar afecta stabilitatea solului prin tăierea copacilor, extragerea de materiale de construcții sau care modifică echilibrul pânzei freatice subterane;

- depozitarea necorespunzătoare de materiale, substanțe sau deșeuri care contravin normelor de protecție a mediului sau care ar putea provoca degradarea infrastructurii căilor ferate române, a zonei de protecție a infrastructurii căilor ferate precum și a condițiilor de desfășurare normală a traficului.

Se interzice amplasarea reclamelor luminoase care să deranjeze vizibilitatea semnalelor C.F.

Depozitarea sau manipularea unor substanțe sau deșeuri de felul celor de la articolul 3.c) este permisă numai cu respectarea condițiilor stabilite de Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. – S.A. amenajările și instalațiile de transvazare sau de depozitare a materialelor, substanțelor sau deșeurile menționate mai sus se pot realiza pe bază de studii privind implicațiile asupra activității feroviare și de mediu executate de unități de proiectare autorizate pe baza avizului organelor publice specializate.

SECȚIUNEA II - CONDIȚII DE AMPLASARE. ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

Pentru noi incinte și pentru extinderi ale acestora se vor elabora Planuri Urbanistice Zonale sau de Detaliu conform normelor specifice.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

Construcțiile noi destinate birourilor vor fi amplasate la aliniament sau retrase cu o distanță de minim 6.0 metri în funcție de caracteristicile frontului străzii.

Noile construcții din cadrul incintelor tehnice vor fi retrase de la aliniament la minim 10.0 metri pe străzile de categoria I și II și la minim 8.0 metri pe străzile de categoria III.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARA

Distanțele față de limitele parcelei vor fi de minim jumătate din înălțimea clădirii, dar nu mai puțin de 6.0 metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

În toate cazurile se vor respecta normele tehnice specifice.

ARTICOLUL 8 – CIRCULAȚII ȘI ACCESE

Se va asigura accesul direct dintr-o circulație publică

ARTICOLUL 9 - STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

Cu următoarele condiționări:

- staționarea vehiculelor atât în timpul lucrărilor de construcții-reparații, cât și în timpul funcționării clădirilor se va face în afara drumurilor publice, fiecare unitate având prevăzute în interiorul parcelei spații de circulație, încărcare și întoarcere;

- în spațiul de retragere față de aliniament se pot prevedea parcaje cu condiția înconjurării acestora cu un gard viu având înălțimea de minimum 1.2 metri, dar fără să obtureze vizibilitatea de-a lungul liniilor ferate și a semnalelor CF.

ARTICOLUL 10 – ÎNĂLȚIMEA MAXIM ADMISĂ

Înălțimea clădirilor în planul fațadei nu va depăși distanța dintre aliniamente și nici înălțimea maximă admisă în unitățile de referință adiacente, cu excepția instalațiilor tehnice.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR

Volumele construite vor fi simple și se vor armoniza cu caracterul zonei și cu vecinătățile imediate.

Fațadele posterioare și laterale vor fi tratate arhitectural la același nivel cu fațada principală.

ARTICOLUL 12 - CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

Toate clădirile vor fi dotate cu instalații de apă și canalizare și se va asigura preepurarea apelor uzate, inclusiv a apelor care provin din întreținerea și funcționarea instalațiilor, din parcaje, circulații și platforme exterioare.

În cazul alimentării cu apă în sistem propriu se va obține avizul autorității competente care administrează resursele de apă.

ARTICOLUL 13 - SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

Orice parte a terenului incintei vizibilă dintr-o circulație publică va fi astfel amenajată încât să nu altereze aspectul general al localității.

Suprafețele libere neocupate cu circulații, parcaje și platforme funcționale vor fi plantate cu un arbore la fiecare 200 mp.

Se vor prevedea plantații înalte cu condiția de a nu împiedica vizibilitatea liniilor și a semnalelor CF în lungul limitelor incintelor care reprezintă totodată linii de separație față de alte subzone și unități teritoriale de referință.

ARTICOLUL 14 - ÎMPREJMUIRI

Împrejmuirile spre stradă vor fi transparente, cu înălțimi de maxim 2.0 metri din care un soclu de maxim 0.6 metri, și vor fi dublate cu un gard viu.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

POT maxim = 70%

CUT maxim = 2,5 mp.ADC/mp.teren

8. – Condiții și recomandări cuprinse în certificatul de urbanism, acordurile și avizele obținute, cu impact asupra infrastructurii de transport

Aviz CNAIR nr. 17088 / 04.08.2021

Pentru construcțiile ce urmează a se executa în zonele limitrofe DN2, DN 17, DN 29, DN 29A pe sectoarele care nu sunt în administrarea Consiliului Local al mun. Suceava și pentru accesele rutiere aferente, în Certificatele de Urbanism emise de Primăria Municipiului Suceava, jud. Suceava, se va impune obligatoriu obținerea de la DRDP Iași a autorizațiilor de amplasament și acces la zona drumului național.

Aviz CFR nr. 32 / 07.02.2022

Potrivit prevederilor formulate în **avizul nr. 32 / 07.02.2022 eliberat de Compania Națională de Căi Ferate "CFR" Sucursala Regională Iași**, Sucursala Regională de Căi Ferate are în administrație pe raza UAT Suceava o suprafață de teren de 75.52 ha, din care 48.59 ha teren aparțin domeniului public al statului, dat în concesiune CN CF "CFR" SA și 26.93 ha teren aparțin domeniului privat al CN CF "CFR" SA.

În conformitate cu art. 20 din HG nr. 525 republicată din 27 iunie 1996 cu modificările și completările ulterioare, respectiv art. 29-33 din OUG nr. 12 din 7 iulie 1998 actualizată, Primăria

Municipiului Suceava va solicita prin Certificatul de Urbanism, avizul de la CN CF "CFR" SA prin Sucursala Regională de Căi Ferate Iași, pentru construcțiile definitive sau provizorii ce urmează a fi edificate sau demolate, în zona de protecție a infrastructurii feroviare publice.

Avizul este emis cu următoarele observații:

- trecerile la nivel cu calea ferată existente pe raza mun. Suceava, vor respecta prevederile SR 1244/1996;
- executarea de lucrări în zona de protecție a infrastructurii feroviare publice (100 m de o parte și de alta a căii ferate, conform cu Ordonanța de Urgență nr. 12/07.07.1998, actualizată, aprobată prin Legea nr. 89/1999) se avizează conform Dispoziției Directorului General al CNCF "CFR" SA nr. 193/24.11.2020 și Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 2031/2020.

Aviz AACR nr. 7507/2879/208 din 29.04.2022

Avizul pentru Planul Urbanistic General este condiționat de respectarea următoarelor prevederi:

- regimul de înălțime maxim admis în UTR -urile, zonele și subzonele funcționale aflate în zonele cu servituți aeronautice civile, trebuie să respecte prevederile RACR-ZSAC ediția 1/ 2015, modificată și completată;
- în conformitate cu prevederile art. 4.3, cap. IV din RACR-ZSAC, ediția 1/ 2015 sunt necesare solicitarea și obținerea avizelor AACR pentru toate obstacolele din zonele de referință II, III și IV, cu înălțimi egale sau mai mari decât cele menționate la pct. 4.3.1 și a prevederilor art. 4.4;
- se vor respecta prevederile RACR-ZSAC, ediția 01/ 2015 cu modificările și completările ulterioare - pentru municipiul Suceava se va ține cont de zonele de protecție aferente mijloacelor CNS și se vor evidenția obligatoriu în planșa de Reglementări urbanistice (vezi tabelul nr. 2.1 și fig. 2.2, fig. 2.3 din Anexa nr. 2);
- se vor respecta prevederile art. 3.4.3 din RACR-ZSAC privind avizarea obiectivelor situate în zonele de protecție aferente mijloacelor CNS, **referință cota la sol pentru DVOR/DME Suceava = 392,25 m, respectiv cota la sol pentru DME 34 = 407,20 m;**
- regimul maxim de înălțime pentru aferent UTR F- Zonă dotări cult (regim de înălțime nelimitat) nu face obiectul prezentului aviz, acesta se va stabili punctual în baza avizului AACR;
- respectarea prevederilor art. 2.3 din RACR-ZSAC privind servituțile aeronautice de balizare;
- în planurile de urbanism se va ține cont de programul de dezvoltare a Aeroportului Ștefan cel Mare Suceava, și se vor respecta avizele emise de AACR pentru aerodrom;
- în conformitate cu art. 5.7, cap. V din RACR-ZSAC: "

(1) Pentru declararea zonelor cu servituți aeronautice civile și instituirea regimului de protecție corespunzător, autoritățile administrației publice locale vor include aceste zone în planurile de urbanism generale și zonale și vor integra datele specifice referitoare la caracteristici, restricții, obligații, condiții/ posibilități de utilizare (inclusiv culturile și lucrările agricole permise pe terenurile limitrofe aerodromurilor, pentru prevenirea pericolului concentrării păsărilor și animalelor sălbatice).

(2) Planurile de urbanism generale și zonale, incluzând zonele cu servituți aeronautice civile, trebuie avizate de către AACR.;"

- în conformitate cu prevederile art. 87 alin (3) din Codul Aerian al României 2020, Autoritățile administrației publice locale pe raza cărora se găsesc zone supuse servituților aeronautice civile au obligația de a supraveghea respectarea restricțiilor asociate acestor zone și de a transmite Autorității Aeronautice Civile Române, administratorului aerodromului sau al echipamentului de navigație aeriană din zonele respective documentul de recepție a lucrărilor aferente construcțiilor autorizate în baza avizului Autorității Aeronautice Civile Române;
- în conformitate cu prevederile art. 91 alin. (3) din Codul Aerian al României 2020, persoanele fizice și juridice care realizează pe teritoriul României, cu respectarea legislației specifice,

construcții cu înălțimea de la sol mai mare sau egală cu 45 de metri au obligația notificării Autorității Aeronautice Civile Române cu privire la natura construcției, înălțimea și coordonatele acesteia, în termen de 48 de ore de la finalizarea construcției;

- în conformitate cu prevederile art. 84 din Codul aerian la României din 2020 și a art. 5.5 din RACR- ZSAC, administratorii aerodromurilor și administratorii mijloacelor CNS și meteorologice stabilesc, la momentul certificării/recertificării, zonele cu servituți aeronautice civile specifice/particulare asociate aerodromurilor și, respectiv, mijloacelor CNS și meteorologice pe care le dețin/operează, furnizează documentațiile tehnice corespunzătoare și le promovează la AACR pentru avizare;

- autoritățile administrației publice locale au obligația integrării în documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului, în condițiile legii, a zonelor supuse servituților aeronautice determinate și transmise conform alin. (1) art. 85 din Codul aerian la României din 2020, împreună cu restricțiile asociate acestor zone;

- autorizația de construire a unui aerodrom civil nou va putea fi emisă numai în condițiile în care zonele supuse servituților aeronautice civile și restricțiile asociate, determinate în conformitate cu reglementările specifice prevăzute la art. 84 din Codul aerian la României din 2020, sunt incluse în documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului aprobate în condițiile legii, cu avizul prealabil al Autorității Aeronautice Civile Române;

- în condițiile punctului 15, pentru fiecare obiectiv ce urmează a fi construit în zonele cu servituți aeronautice avizate de AACR și aplicate de administrația publică locală, va fi solicitat avizul AACR în conformitate cu reglementările aeronautice aplicabile;

- se vor respecta prevederile RACR-ZSAC, ediția 01/ 2015 modificată și completată - administrațiile publice locale vor include zonele cu servituți aeronautice civile în Regulamentul Local de Urbanism (RLU) aferent Planul Urbanistic General (PUG) și vor integra condițiile de construire specifice în aceste zone (se va nota în partea scrisă RLU, în capitol separat amplasarea față de căi de comunicație aeriene, condițiile în care este necesară solicitarea și obținerea avizului AACR, condițiile de construire pentru zonele cu servituți aeronautice. Se vor evidenția în planșa de Reglementări urbanistice - zonificare funcțională/ UTR, zonele cu servituți aeronautice); Emitentul certificatului de urbanism și a autorizației de construire, în activitatea de aplicare a PUG, în mod obligatoriu notează condițiile de amplasare și realizare a obiectivului propus în zona de servitute aeronautică;

- respectarea prevederilor legislației naționale în vigoare și ale reglementărilor aeronautice aplicabile inclusiv.

Prezentul Document de avizare este însoțit de următoarele:

- **Planuri extrase din documentația de amenajare a teritoriului / urbanism privind situația existentă și propunerile referitoare la infrastructura de transport:**
 1. Încadrarea în teritoriu, sc. 1:25 000
 2. Reglementări urbanistice – zonificare, sc. 1: 10 000
 3. Reglementări urbanistice – organizarea circulației, sc. 1: 10 000
 4. D4 – Profile transversale caracteristice DN, sc. 1:200
 5. D5 – Schițe zone drum
 6. Studii de circulație (după caz) – nu este cazul.
 7. Alte piese desenate, considerate necesare pentru ilustrarea soluției propuse (se vor specifica)
- **Documente:**
 1. **Certificatul de urbanism nr. 57 din 21.01.2022**
 2. **Avize/acorduri obținute de la autoritățile aflate în subordinea MT**
 - aviz CNAIR nr. 17088 / 04.08.2021
 - aviz CFR nr. 32 / 07.02.2022
 - aviz DRDP nr. 41 / 18.03.2016
 3. **Alte avize cu impact asupra infrastructurii de transport de interes național**
 - aviz AACR nr. 7507/2879/208 din 29.04.2022
 4. **Alte documente (se vor specifica)**
 - Memoriu general
 - Regulament local de urbanism

Prezentul document de avizare este elaborat de Proiectant și însușit de Beneficiar.

PROIECTANT GENERAL

Asocierea s.c. URBAN TEAM s.r.l.
BUCUREȘTI (lider de asociere) și s.c.
ARHITECTURĂ GRAFICĂ DESIGN srl
SUCEAVA (asociat)

DIRECTOR GENERAL/DIRECTOR



BENEFICIAR

Primăria municipiului Suceava

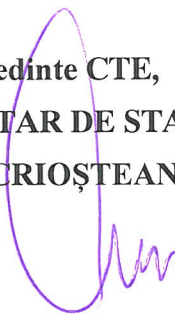
REPREZENTANT

În urma analizării documentației tehnico-economice prezentate, Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

AVIZEAZĂ FAVORABIL

Documentația: «Reactualizarea Planului Urbanistic General al Municipiului Suceava»

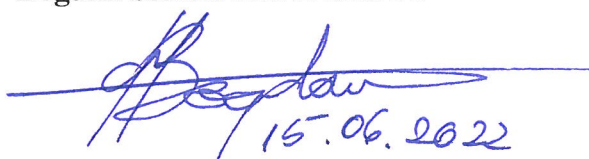
**Președinte CTE,
SECRETAR DE STAT
Ionel SCRIOȘTEANU**



**Vicepreședinți CTE,
SECRETAR DE STAT
Ionuț-Cristian SĂVOIU**



**Vicepreședinți CTE,
SECRETAR DE STAT
Bogdan Stelian MÎNDRESCU**

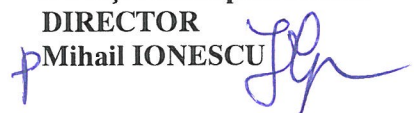


15.06.2022

**Direcția Transport Feroviar
DIRECTOR
Dragoș ANOICA**



**Direcția Transport Aerian
DIRECTOR
Mihail IONESCU**



**SECRETARIAT C.T.E.
Direcția Autorizații de Construire,
Reglementări Tehnice și Mediu
DIRECTOR
Mirela CEBANU**



**Direcția Infrastructură
Rutieră și Investiții
DIRECTOR
Mihaela MOCANU**

