

**HOTĂRÂRE**  
**privind aprobarea Documentației tehnico-economice și a**  
**indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții din cadrul proiectului**  
**”Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și**  
**îmbunătățirii calității vieții”, faza Proiect Tehnic**

Consiliul Local al municipiului Suceava,  
Având în vedere Referatul de Aprobare al primarului Ion Lungu și al viceprimarului  
Lucian Harșovschi nr. 12067 din 21.03.2024, Raportul Direcției Generale Proiecte Europene,  
Investiții, Turism, Cultură și Transport nr. 12068 din 21.03.2024  
În conformitate cu prevederile Legii 273 din 2006 privind finanțele publice locale,  
În temeiul dispozițiilor art. 129, alin. 2, lit „b”, alin. 4, lit “d”, art 139, alin. 3, lit „a”, art.  
196, alin. 1, lit. „a” din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ

**HOTĂRĂȘTE:**

**Art. 1** Se aprobă Documentația tehnico-economică faza Proiect Tehnic și indicatorii tehnico-economici ai obiectivelor de investiții din cadrul proiectului **”Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții”**, în vederea finanțării acestuia în cadrul Programului Regional Nord-Est 2021-2027, Prioritatea 4 - O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă.

Documentația tehnico-economică faza Proiect Tehnic, indicatorii tehnico-economici și descrierea investiției sunt prevăzute în anexa ce constituie parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 2** Primarul municipiului Suceava, prin aparatul de specialitate, va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.



**INIȚIATORI**  
**PRIMAR**  
Ec. ION LUNGU

**AVIZAT**  
**SECRETAR GENERAL AL MUNICIPIULUI**  
Jrs. IOAN CIUTAC

**VICEPRIMAR**  
Ing. LUCIAN HARȘOVSCHI

Lucian  
Harșovschi

Digitally signed  
by Lucian  
Harșovschi  
Date: 2024.03.21  
09:13:09 +02'00'

**VIZA CONTROL FINANCIAR**  
**PREVENTIV**  
Ec. ELISABETA VĂIDEANU



ANEXA la HCL nr.            din

**INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI ȘI DESCRIEREA INVESTIȚIEI  
PENTRU PROIECTUL**

**”Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și  
îmbunătățirii calității vieții”**

**Titular:** UAT Municipiul Suceava

**Beneficiar:** UAT Municipiul Suceava

**Amplasament:** Municipiul Suceava

**Descrierea amplasamentului**

Amplasamentele obiectivelor expertizate sunt situate pe raza municipiului Suceava.

În cadrul proiectului au fost definite două axe:

AXA1 - Strada Sofia Vicoveanca – Calea Unirii – Calea Burdujeni

AXA 2- Calea Obcinilor – Bulevardul George Enescu- Strada Marasesti - Strada Nicolae Balcescu

**Străzile incluse în documentația tehnică:**

- B-dul Sofia Vicoveanca
- B-dul 1 Decembrie 1918
- B-dul 1 Mai
- Strada Stefan cel Mare
- B-dul Ana Ipatescu
- Calea Unirii
- Calea Burdujeni
- Strada Cuza Voda
- Calea Obcinilor
- B-dul George Enescu
- Strada Dimitrie Cantemir
- Strada Narciselor
- Strada Zamca
- Strada Marasti
- Strada Nicolae Balcescu
- Strada Mitropoliei
- Strada Parcului
- Strada Bradetului
- Strada Alexandru cel Bun;
- Strada Samoil Isopescu;
- Strada Petru Rares;
- Strada Vasile Alecsandri;

**Relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile**

Se realizeaza conectivitate intre urmatoarele zone din municipiul Suceava : zona DN2 (bulevardul Sofia Vicoveanca) - zona centrala - Cetatea de Scaun - Parc Sipote - Maluri rau Suceava - Cetatea Zamca - Calea Unirii - DN29 (strada Cuza Voda) - Cartierul Tineretii (Laniste).

Aceste sectoare propuse vor fi integrate cu piste pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Suceava, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică.

**Descrierea scenariului/ opțiunii recomandate**

Scenariul/opțiunea tehnico-economica optima recomandata aleasa este **Scenariul/Optiunea 2 – Sens unic cu trafic bidirectional pentru transportul public.**

Alegerea scenariului optim s-a realizat în urma analizei multicriteriale, fiind fiind justificată de următoarele aspecte:

- Intarzierile medii pe vehicule;
- Viabilitatea transportului in comun;

Scenariul recomandat presupune implementarea pachetului de soluții de intervenție **varianta nr. 2**, prezentate mai jos:

### **1. Imbunatatirea starii actuale a infrastructurii rutiere de pe traseul celor doua axe**

Având în vedere defecțiunile identificate pe strazile studiate considerăm că planeitatea este relativ relevantă în acest caz. soluția de interventie la carosabilului este de frezare a straturilor asfaltice, cu o grosime de cca.4 cm si refacerea acestora cu un strat de 4cm MAS16.

Avand in vedere, reconfigurarea traseului, propunerea unui sens unic, in ambele variante, pe inelul 1Decembrie-1Mai-Stefan cel Mare-Ana Ipatescu-Petru Rares-Vasile Alecsandri- Mihai Eminescu- Marasti- George Enescu- Calea Obcinilor, se vor reamenaja intersectiile cu strazile mentionate anterior. Astfel, pentru iesirea/ intrarea in flux pe strazile principale, se vor amenaja benzi de stocaj si insertie in trafic, acolo unde ampriza drumului o si permite.

S-au prevăzut lucrări lărgire și modernizare care presupune execuția unor lucrări de relocare stâlpi existenți

### **2. Management de trafic**

Se recomanda:

Realizarea de benzi dedicate pentru mijlocul de transport in comun;

Incurajarea utilizarii mijlocului de transport in comun, prin prioritizarea acestuia prin intersectiile din Municipiul Suceava de-a lungul celor doua axe;

Utilizarea mai intens a mobilitati alternative in detrimentul autoturismelor proprietate personala, prin promovarea de programe educative de informare si motivare a populatiei.

Realizarea trecerilor de pietoni in siguranta si confort.

Amenajarea/ modernizarea infrastructurii rutiere in zona intersectiilor;

### **3. Realizarea de benzi dedicate pentru mijlocul de transport in comun;**

**Realizarea de benzi dedicate pentru transportul in comun;**

Transportul in comun, alternativa la folosirea autovehiculelor personale, este un factor care contribuie la fluidizarea traficului. Acesta va fi prevazut cu circulatie in ambele sensuri , avand banda dedicata, in sens invers circulatiei autovehiculelor.

### **4. Incurajarea utilizarii mijlocului de transport in comun, prin prioritizarea acestuia prin intersectiile din Municipiul Suceava de-a lungul celor doua axe;**

Pentru a atinge indicatorii tehnico-economici asumati prin proiect, trebuie implementate o serie de masuri si instalate cel putin urmatoarele sisteme:

- **Sistem de management al traficului** dotat cu modul de priorizare a mijlocului de transport in comun
- **Sistem de supraveghere video** dotat cu modul de detectare automata a numerelor de inmatriculare, dar si cu modul de identificare incidente in traffic.
- **Sistem de impunere a legislatiei rutiere** prin identificarea vitezei si a trecerii pe culoarea rosie a semaforului.

- **Sistem tip “bike-sharing”** pentru cetatenii care doresc sa utilizeze “mobilitatea alternativa”
- **Senzori**, care sa comunice in timp real unui Centru de Comanda si Control situatia reala a traficului pentru a lua deciziile necesare
- **Centrul de Comanda si Control**, unde toate aceste sisteme enumerate mai sus, vor transmite date si vor primi comenzi in functie de datele transmise.

Centrul de comandă și control integrat va fi instalat in corpul existent de acces al parcarii subterane amplasate in centrul Municipiului Suceava, Piața 22 Decembrie.

#### **5. Realizarea trecerilor de pietoni in siguranta si confort**

Pentru optimizarea efectului de unda verde, trecerile de pietoni vor fi semaforizate inteligent.

#### **6. Amenajarea/ modernizarea infrastructurii rutiere in zona intersectiilor;**

Avand in vedere, reconfigurarea traseului, amenajarea unui sens unic pentru autovehicule si transportul pe inelul 1 Decembrie-1 Mai-Stefan cel Mare-Ana Ipatescu-Petru Rares-Vasile Alecsandri- Mihai Eminescu- Marasti- George Enescu- Calea Obcinilor, se vor reamenaja intersectiile cu strazile mentionate anterior.

#### **7. Realizarea de piste pentru mobilitatea alternativa (biciclete, trotinete, etc);**

Realizarea pistelor de biciclete a pornit de la nevoile de deplasare, independent de alte moduri de transport.

Pe zona in care sunt marcate pistele pentru biciclisti, acestea se vor reface, astfel incat sa respecte latimea prevazuta in STAS 10144 si sa aiba continuitate. In zona de intersectie cu drumul, se va realiza marcaj in relief pe suprafata de rulare. Se recomanda amplasarea semafoarelor si pentru biciclisti la nivelul intersectiilor. Transformarea intersectiilor tradiționale în modelul de intersecții protejate trebuie să fie un obiectiv pentru creșterea siguranței utilizatorilor de biciclete.

#### **8. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier.**

Plantarea de perdele vegetale (aliniamente de arbori de-a lungul principalelor artere de circulație) are ca obiectiv reducerea cantităților de gaze cu efect de sera datorate traficului rutier. Aceste perdele vegetale au scopul de a proteja cetatenii de noxele generate de traficul rutier, reducerea nivelului de zgomot și impactului negativ datorat traficului rutier.

### **INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI AFERENȚI OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII**

#### **Sursele de finanțare a investiției:**

Sursele de finanțare a investițiilor : Programul Regional Nord-Est 2021-2027, Prioritatea 4 - O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă și buget local.

## **Principalii indicatori tehnico-economici aferenți investiției**

### **Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță:**

Lungime benzi separate pentru mijloace de transport public: 3,3 km;  
Viteza de proiectare- 20-50 km;  
Lungime trotuare și spații dedicate transport nemotorizat: 27,6 km;  
Amenajări urbane pentru pietoni inclusiv amenajări de arbori și arbuști: 10,99 km;  
Suprafață de gazonat cu plante rezistente la secetă: 12.960 mp;  
Intersectii- 36 buc (Axa 1), 17 buc (Axa 2) ;  
Centru de comanda si control-1 buc.

### ***Indicatorii financiari și socio-economici ai proiectului sunt următorii:***

Valoarea totală a obiectului de investiții, cu TVA: **117.202.944,16 lei**, din care C+M: 66.031.300,98 lei

Valoarea totală a obiectului de investiții, fără TVA: **98.587.323,62 lei**, din care C+M: 55.488.488,22 lei

Detalieri asupra valorilor semnificative ale investiției sunt prezentate în Devizul general.

Durata estimată de realizare a investiției (execuție lucrări) este de 22 luni conform graficului de execuție.

**Director General,  
Dan Dura**



**DEVIZ GENERAL**  
al obiectivului de investiții:

**SISTEM INTEGRAT DE MANAGEMENT ȘI MODELARE URBANĂ DESTINAT FLUIDIZĂRII TRAFICULUI ȘI ÎMBUNĂȚĂRII CALITĂȚII VIEȚII” SOLUTIA 2**

*Solutia 2 (recomandata)*

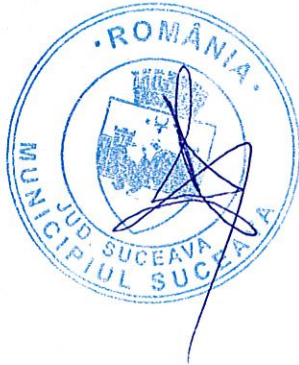
Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare	TVA	Valoare
		(fără TVA)	- RON -	(cu TVA)
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
<b>1</b>	<b>CAPITOLUL 1: Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului</b>			
1.1	Obținerea terenului	-	-	-
1.2	Amenajarea terenului	14.663,79	2.786,12	17.449,91
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	3.501.775,39	665.337,32	4.167.112,71
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	2.392.860,56	454.643,51	2.847.504,07
<b>Total capitol 1</b>		<b>5.909.299,74</b>	<b>1.122.766,95</b>	<b>7.032.066,69</b>
<b>2</b>	<b>CAPITOLUL 2: Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții</b>	<b>700.000,15</b>	<b>133.000,03</b>	<b>833.000,18</b>
<b>Total capitol 2</b>		<b>700.000,15</b>	<b>133.000,03</b>	<b>833.000,18</b>
<b>3</b>	<b>CAPITOLUL 3: Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică</b>			
3.1	Studii	228.500,00	43.415,00	271.915,00
3.1.1	Studii de teren	228.500,00	43.415,00	271.915,00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	-	-	-
3.1.3	Alte studii specifice	-	-	-
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	-	-	-
3.3	Expertizare tehnică	70.000,00	13.300,00	83.300,00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	-	-	-
3.5	Proiectare	332.300,00	63.137,00	395.437,00
3.5.1	Temă de proiectare	-	-	-
3.5.2	Studiu de fezabilitate	-	-	-
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	129.100,00	24.529,00	153.629,00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/ autorizațiilor	91.400,00	17.366,00	108.766,00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	-	-	-
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	111.800,00	21.242,00	133.042,00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	-	-	-
3.7	Consultanță	300.000,00	57.000,00	357.000,00
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	240.000,00	45.600,00	285.600,00
3.7.2	Auditul financiar	60.000,00	11.400,00	71.400,00
3.8	Asistență tehnică	525.000,00	99.750,00	624.750,00
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	270.000,00	51.300,00	321.300,00
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	141.100,00	26.809,00	167.909,00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	128.900,00	24.491,00	153.391,00
3.8.2	Dirigenție de șantier	200.000,00	38.000,00	238.000,00
3.8.3	Coordonator în materie de securitate și sănătate - conform Hotărârii Guvernului nr. 300/2006, cu modificările și completările ulterioare	55.000,00	10.450,00	65.450,00
<b>Total capitol 3</b>		<b>1.455.800,00</b>	<b>276.602,00</b>	<b>1.732.402,00</b>
<b>4</b>	<b>CAPITOLUL 4: Cheltuieli pentru investiția de bază</b>			
4.1	Construcții și instalații	47.935.311,66	9.107.709,21	57.043.020,87
4.1.1	Obiect 1 : Îmbunătățirea stării actuale a infrastructurii	22.179.840,12	4.214.169,62	26.394.009,74
4.1.2	Obiect 2 : Management de trafic	15.378.749,54	2.921.962,41	18.300.711,95
4.1.3	Obiect 3: Piste de biciclete	10.376.722,00	1.971.577,18	12.348.299,18
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	943.876,67	179.336,57	1.123.213,24
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	11.091.590,33	2.107.402,16	13.198.992,49
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	-	-	-
4.5	Dotări	30.500,00	5.795,00	36.295,00
4.6	Active necorporale	2.720.772,00	516.946,68	3.237.718,68
<b>Total capitol 4</b>		<b>62.722.050,66</b>	<b>11.917.189,62</b>	<b>74.639.240,28</b>
<b>5</b>	<b>CAPITOLUL 5: Alte cheltuieli</b>			
5.1	Organizare de șantier	-	-	-
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	-	-	-

5.1.2	Cheltuieli conexe organizării santierului	-	-	-
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	610.373,37	-	610.373,37
5.2.1	Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	-	-	-
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții (0,5% x C+M)	277.442,44	-	277.442,44
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții (0,1% x C+M)	55.488,49	-	55.488,49
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC (0,5% x C+M)	277.442,44	-	277.442,44
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	-	-	-
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	2.115.000,00	401.850,00	2.516.850,00
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	50.000,00	9.500,00	59.500,00
<b>Total capitol 5</b>		<b>2.775.373,37</b>	<b>411.350,00</b>	<b>3.186.723,37</b>
6	<b>CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste</b>			
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	249.297,00	47.366,43	296.663,43
6.2	Probe tehnologice și teste	-	-	-
<b>Total capitol 6</b>		<b>249.297,00</b>	<b>47.366,43</b>	<b>296.663,43</b>
7	<b>CAPITOLUL 7 Cheltuieli aferente marjei de buget și pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț</b>			
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.5 + 3.7 + 3.8 + 4 + 5.1.1)	17.696.787,64	3.362.389,65	21.059.177,29
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț	7.078.715,06	1.344.955,86	8.423.670,92
<b>Total capitol 7</b>		<b>24.775.502,70</b>	<b>4.707.345,51</b>	<b>29.482.848,21</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>98.587.323,62</b>	<b>18.615.620,54</b>	<b>117.202.944,16</b>
<b>din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)</b>		<b>55.488.488,22</b>	<b>10.542.812,76</b>	<b>66.031.300,98</b>

Data:

Beneficiar/Investitor  
MUNICIPIUL SUCEAVA

Intocmit  
ADURO SRL



**REFERAT DE APROBARE**  
**privind aprobarea Documentației tehnico-economice și a**  
**indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții din cadrul proiectului**  
**"Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii**  
**calității vieții", faza Proiect Tehnic**

Municipiul Suceava intenționează să acceseze fonduri nerambursabile prin PR NE 2021 – 2027, Prioritatea 4 - O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă pentru proiectul **"Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții"**.

În acest sens, Municipiul Suceava pregătește documentația suport pentru obținerea de finanțare nerambursabilă din partea Uniunii Europene în vederea finanțării proiectului anterior menționat.

**Obiectivul general** al proiectului rezidă în necesitatea implementării unor schimbări radicale în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite.

**SOLUȚII PROPUSE**

Scenariul/optiunea tehnico-economica optima recomandata aleasa este **Scenariul/Optiunea 2 (varianta 2) – Sens unic cu trafic bidirectional pentru transportul public.**

Scenariul recomandat presupune implementarea următorului pachet de soluții :

**1. Îmbunătățirea stării actuale a infrastructurii rutiere de pe traseul celor două axe**

Având în vedere defecțiunile identificate pe strazile studiate considerăm că planitatea este relativ relevantă în acest caz, soluția de intervenție la carosabilului este de frezare a straturilor asfaltice, cu o grosime de cca.4 cm și refacerea acestora cu un strat de 4cm MAS16.

Având în vedere, reconfigurarea traseului, propunerea unui sens unic, în ambele variante, pe inelul 1Decembrie-1Mai-Stefan cel Mare-Ana Ipatescu-Petru Rares-Vasile Alecsandri- Mihai Eminescu-Marasti- George Enescu- Calea Obcinilor, se vor reamenaja intersecțiile cu strazile menționate anterior. Astfel, pentru ieșirea/ intrarea în flux pe strazile principale, se vor amenaja benzi de stocaj și inserție în trafic, acolo unde ampriza drumului o permite.

S-au prevăzut lucrări lărgire și modernizare care presupune execuția unor lucrări de relocare stâlpi existenți

**2. Management de trafic**

Se recomandă:

Realizarea de benzi dedicate pentru mijlocul de transport în comun;

Incurajarea utilizării mijlocului de transport în comun, prin prioritizarea acestuia prin intersecțiile din Municipiul Suceava de-a lungul celor două axe;

Utilizarea mai intensă a mobilității alternative în detrimentul autoturismelor proprietate personală, prin promovarea de programe educative de informare și motivare a populației.

Realizarea trecerilor de pietoni în siguranță și confort.

Amenajarea/ modernizarea infrastructurii rutiere în zona intersecțiilor.

**3. Realizarea de benzi dedicate pentru mijlocul de transport în comun**

**Realizarea de benzi dedicate pentru transportul în comun;**

Transportul în comun, alternativă la folosirea autovehiculelor personale, este un factor care contribuie la fluidizarea traficului. Acesta va fi prevăzut cu circulație în ambele sensuri, având bandă dedicată, în sens invers circulației autovehiculelor.



#### 4. Incurajarea utilizării mijlocului de transport în comun, prin prioritizarea acestuia prin intersecțiile din Municipiul Suceava de-a lungul celor două axe

Pentru a atinge indicatorii tehnico-economici asumați prin proiect, trebuie implementate o serie de măsuri și instalate cel puțin următoarele sisteme:

- **Sistem de management al traficului** dotat cu modul de prioritizare a mijlocului de transport în comun
- **Sistem de supraveghere video** dotat cu modul de detectare automată a numerelor de înmatriculare, dar și cu modul de identificare incidente în trafic.
- **Sistem de impunere a legislației rutiere** prin identificare vitezei și a trecerii pe culoarea roșie a semaforului.
- **Sistem tip “bike-sharing”** pentru cetățenii care doresc să utilizeze “mobilitatea alternativă”
- **Senzori**, care să comunice în timp real unui Centru de Comandă și Control situația reală a traficului pentru a lua deciziile necesare
- **Centrul de Comandă și Control**, unde toate aceste sisteme enumerate mai sus, vor transmite date și vor primi comenzi în funcție de datele transmise.

Centrul de comandă și control integrat va fi instalat în corpul existent de acces al parcii subterane amplasate în centrul Municipiului Suceava, Piața 22 Decembrie.

#### 5. Realizarea trecerilor de pietoni în siguranță și confort

##### Realizarea trecerilor de pietoni în siguranță și confort

Pentru optimizarea efectului de undă verde, **trecerile de pietoni vor fi semaforizate inteligent.**

#### 6. Amenajarea/ modernizarea infrastructurii rutiere în zona intersecțiilor

Având în vedere, reconfigurarea traseului, amenajarea unui sens unic pentru autovehicule și transportul pe inelul 1 Decembrie-1 Mai-Stefan cel Mare-Ana Ipatescu-Petru Rares-Vasile Alecsandri- Mihai Eminescu- Marasti- George Enescu- Calea Obcinilor, se vor reamenaja intersecțiile cu strazile menționate anterior.

#### 7. Realizarea de piste pentru mobilitatea alternativă (biciclete, trotinete, etc);

Realizarea pistelor de biciclete a pornit de la nevoile de deplasare, independent de alte moduri de transport. Pe zona în care sunt marcate piste pentru bicicliști, acestea se vor reface, astfel încât să respecte lățimea prevăzută în STAS10144 și să aibă continuitate. În zona de intersecție cu drumul, se va realiza marcaj în relief pe suprafața de rulare. Se recomandă amplasarea semafoarelor și pentru bicicliști la nivelul intersecțiilor. Transformarea intersecțiilor tradiționale în modelul de intersecții protejate trebuie să fie un obiectiv pentru creșterea siguranței utilizatorilor de biciclete.

#### 8. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier.

Plantarea de perdele vegetale (aliniamente de arbori de-a lungul principalelor artere de circulație) are ca obiectiv reducerea cantităților de gaze cu efect de seră datorate traficului rutier. Aceste perdele vegetale au scopul de a proteja cetățenii de noxele generate de traficul rutier, reducerea nivelului de zgomot și impactului negativ datorat traficului rutier.

Conform Ghidului de finanțare pentru Prioritatea 4 - Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă, **unul dintre documentele obligatorii la depunerea cererii de finanțare este :**

#### **“ Hotărârea consiliului local al solicitantului și hotărârile partenerilor (după caz), de aprobare a documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici**

Pentru unitățile administrativ teritoriale se va anexa Hotărârea consiliului local al solicitantului de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, cu modificările și completările ulterioare, pentru documentația anexată la cererea de finanțare.

În cazul în care la cererea de finanțare se anexează o documentație tehnico-economică actualizată, hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici va fi anexată pentru documentația actualizată, inclusiv modificările și completările ulterioare, iar dacă se menționează în conținutul acesteia modificarea unei hotărâri anterioare, atunci se va anexa și hotărârea inițială care a fost modificată.

În cazul proiectelor depuse în parteneriat, hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici va fi

depusă de către toți partenerii.

Această hotărâre va avea anexată o scurta descriere/rezumat a investiției (maxim 2-3 pagini)".

Prin Hotararea de Consiliu Local nr. 311 din 31.08.2023 a fost aprobată **Documentația tehnico-economică și indicatorii tehnico-economici ai proiectului „Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții” – faza DALI.**

Având în vedere faptul ca indicatorii tehnico-economici si documentatia au fost actualizati la faza Proiect Tehnic, este necesara emiterea unei noi Hotarari de Consiliu Local de aprobare a documentatiei tehnice si a indicatorilor tehnico-economici la faza Proiect Tehnic.

## **INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI AFERENȚI OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII**

### **Sursele de finanțare a investiției:**

Sursele de finanțare a investițiilor : Programul Regional Nord-Est 2021-2027, Prioritatea 4 - O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă și buget local.

### **Principalii indicatori tehnico-economici aferenți investiției**

#### **Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță:**

Lungime benzi separate pentru mijloace de transport public: 3,3 km;  
Viteza de proiectare- 20-50 km;  
Lungime trotuare și spații dedicate transport nemotorizat: 27,6 km;  
Amenajări urbane pentru pietoni inclusiv amenajări de arbori și arbuști: 10,99 km;  
Suprafață de gazonat cu plante rezistente la secetă: 12.960 mp;  
Intersectii- 36 buc (Axa 1), 17 buc (Axa 2) ;  
Centru de comanda si control-1 buc.

### **Indicatorii financiari și socio-economici ai proiectului sunt următorii:**

Valoarea totală a obiectului de investiții, cu TVA: **117.202.944,16 lei**, din care C+M: **66.031.300,98 lei**  
Valoarea totală a obiectului de investiții, fără TVA: **98.587.323,62 lei**, din care C+M: **55.488.488,22 lei**

Detalii asupra valorilor semnificative ale investiției sunt prezentate în Devizul general.

Durata estimată de realizare a investiției (execuție lucrări) este de 22 luni conform graficului de execuție.

Având în vedere importanța pentru Municipiul Suceava a realizării proiectului „Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții” propunem spre aprobare proiectul de hotărâre în forma prezentată.



**VICEPRIMAR**  
**Ing. LUCIAN HARȘOVSCHI**

Lucian  
Harsovs  
hi

Digitally signed  
by Lucian  
Harsovschi  
Date: 2024.03.21  
09:14:01 +02'00'



Viceprimar  
Ing. Lucian Harșovschi

Lucian Harșovschi  
Digitally signed by  
Lucian Harșovschi  
Date: 2024.03.21  
09:13:29 +02'00'

**RAPORT**  
**privind aprobarea Documentației tehnico-economice și a**  
**indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții din cadrul proiectului**  
**”Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și**  
**îmbunătățirii calității vieții” , faza Proiect Tehnic**

Municipiul Suceava intenționează să acceseze fonduri nerambursabile prin PR NE 2021 – 2027, Prioritatea 4 - O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă pentru proiectul **”Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții”**. În acest sens, Municipiul Suceava pregătește documentația suport pentru obținerea de finanțare nerambursabilă din partea Uniunii Europene în vederea finanțării proiectului anterior menționat.

**Obiectivul general** al proiectului rezidă în necesitatea implementării unor schimbări radicale în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite.

**SOLUȚII PROPUSE**

Scenariul/optiunea tehnico-economica optima recomandata aleasa este **Scenariul/Optiunea 2 (variant 2) – Sens unic cu trafic bidirectional pentru transportul public.**

Scenariul recomandat presupune implementarea următorului pachet de soluții :

**1. Îmbunătățirea stării actuale a infrastructurii rutiere de pe traseul celor două axe**

Având în vedere defecțiunile identificate pe strazile studiate considerăm că planeitatea este relativ relevantă în acest caz, soluția de intervenție la carosabilului este de frezare a straturilor asfaltice, cu o grosime de cca.4 cm și refacerea acestora cu un strat de 4cm MAS16.

Având în vedere, reconfigurarea traseului, propunerea unui sens unic, în ambele variante, pe inelul 1 Decembrie-1 Mai-Stefan cel Mare-Ana Ipatescu-Petru Rares-Vasile Alecsandri- Mihai Eminescu- Marasti- George Enescu- Calea Obcinilor, se vor reamenaja intersecțiile cu strazile menționate anterior. Astfel, pentru ieșirea/ intrarea în flux pe strazile principale, se vor amenaja benzi de stocaj și inserție în trafic, acolo unde ampriza drumului o și permite.

S-au prevăzut lucrări lărgire și modernizare care presupune execuția unor lucrări de relocare stâlpi existenți

## 2. Management de trafic

Se recomanda:

Realizarea de benzi dedicate pentru mijlocul de transport in comun;

Incurajarea utilizarii mijlocului de transport in comun, prin prioritizarea acestuia prin intersecțiile din Municipiul Suceava de-a lungul celor doua axe;

Utilizarea mai intens a mobilitatii alternative in detrimentul autoturismelor proprietate personala, prin promovarea de programe educative de informare si motivare a populatiei.

Realizarea trecerilor de pietoni in siguranta si confort.

Amenajarea/ modernizarea infrastructurii rutiere in zona intersecțiilor.

## 3. Realizarea de benzi dedicate pentru mijlocul de transport in comun;

### Realizarea de benzi dedicate pentru transportul in comun;

Transportul in comun, alternativa la folosirea autovehiculelor personale, este un factor care contribuie la fluidizarea traficului. Acesta va fi prevazut cu circulatie in ambele sensuri , avand banda dedicate, in sens invers circulatiei autovehiculelor.

## 4. Incurajarea utilizarii mijlocului de transport in comun, prin prioritizarea acestuia prin intersecțiile din Municipiul Suceava de-a lungul celor doua axe;

Pentru a atinge indicatorii tehnico-economici asumati prin proiect, trebuie implementate o serie de masuri si instalate cel putin urmatoarele sisteme:

- **Sistem de management al traficului** dotat cu modul de prioritizare a mijlocului de transport in comun
- **Sistem de supraveghere video** dotat cu modul de detectare automata a numerelor de inmatriculare, dar si cu modul de identificare incidente in traffic.
- **Sistem de impunere a legislatiei rutiere** prin identificare vitezei si a trecerii pe culoarea rosie a semaforului.
- **Sistem tip "bike-sharing"** pentru cetatenii care doresc sa utilizeze "mobilitatea alternativa"
- **Senzori**, care sa comunice in timp real unui Centru de Comanda si Control situatia reala a traficului pentru a lua deciziile necesare
- **Centrul de Comanda si Control**, unde toate aceste sisteme enumerate mai sus, vor transmite date si vor primi comenzi in functie de datele transmise.

Centrul de comandă și control integrat va fi instalat in corpul existent de acces al parcarii subterane amplasate in centrul Municipiului Suceava, Piața 22 Decembrie.

## 5. Realizarea trecerilor de pietoni in siguranta si confort

### Realizarea trecerilor de pietoni in siguranta si confort

Pentru optimizarea efectului de unda verde, **trecerile de pietoni vor fi semaforizate inteligent.**

## 6. Amenajarea/ modernizarea infrastructurii rutiere in zona intersecțiilor

Avand in vedere, reconfigurarea traseului, amenajarea unui sens unic pentru autovehicule si transportul pe inelul 1 Decembrie-1 Mai-Stefan cel Mare-Ana Ipatescu-Petru Rares-Vasile Alecsandri- Mihai Eminescu- Marasti- George Enescu- Calea Obcinilor, se vor reamenaja intersecțiile cu strazile mentionate anterior.

## 7. Realizarea de piste pentru mobilitatea alternativa (biciclete, trotinete, etc);

Realizarea pistelor de biciclete a pornit de la nevoile de deplasare, independent de alte moduri de transport.

Pe zona in care sunt marcate piste pentru biciclisti, acestea se vor reface, astfel incat sa respecte

latimea prevazuta in STAS10144 si sa aiba continuitate. In zona de intersectie cu drumul, se va realiza marcaj in relief pe suprafata de rulare. Se recomanda amplasarea semafoarelor si pentru biciclisti la nivelul intersectiilor. Transformarea intersectiilor tradiționale în modelul de intersectii protejate trebuie să fie un obiectiv pentru creșterea siguranței utilizatorilor de biciclete.

#### **8. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier.**

Plantarea de perdele vegetale (aliniamente de arbori de-a lungul principalelor artere de circulație) are ca obiectiv reducerea cantităților de gaze cu efect de sera datorate traficului rutier. Aceste perdele vegetale au scopul de a proteja cetatenii de noxele generate de traficul rutier, reducerea nivelului de zgomot și impactului negativ datorat traficului rutier.

Conform Ghidului de finanțare pentru Prioritatea 4 - Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă, **unul dintre documentele obligatorii la depunerea cererii de finanțare este :**

#### **“ Hotărârea consiliului local al solicitantului și hotărârile partenerilor (după caz), de aprobare a documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici**

*Pentru unitățile administrativ teritoriale se va anexa Hotărârea consiliului local al solicitantului de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, cu modificările și completările ulterioare, pentru documentația anexată la cererea de finanțare.*

*În cazul în care la cererea de finanțare se anexează o documentație tehnico-economică actualizată, hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici va fi anexată pentru documentația actualizată, inclusiv modificările și completările ulterioare, iar dacă se menționează în conținutul acesteia modificarea unei hotărâri anterioare, atunci se va anexa și hotărârea inițială care a fost modificată.*

*În cazul proiectelor depuse în parteneriat, hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici va fi depusă de către toți partenerii.*

*Această hotărâre va avea anexată o scurta descriere/rezumat a investiției (maxim 2-3 pagini)”.*

Prin Hotararea de Consiliu Local nr. 311 din 31.08.2023 a fost aprobată **Documentația tehnico-economica și indicatorii tehnico-economici ai proiectului „Sistem integrat de management și modelare urbană destinat fluidizării traficului și îmbunătățirii calității vieții” – faza DALI.**

**Avand in vedere faptul ca indicatorii tehnico-economici si documentatia au fost actualizati la faza Proiect Tehnic, este necesara emiterea unei noi Hotarari de Consiliu Local de aprobare a documentatiei tehnice si a indicatorilor tehnico-economici la faza Proiect Tehnic.**

#### **INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI AFERENȚI OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII**

##### **Sursele de finanțare a investiției:**

Sursele de finanțare a investițiilor : Programul Regional Nord-Est 2021-2027, Prioritatea 4 - O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă și buget local.

##### **Principalii indicatori tehnico-economici aferenți investiției**

##### **Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță:**

Lungime benzi separate pentru mijloace de transport public: 3,3 km;

Viteza de proiectare- 20-50 km;

Lungime trotuare și spații dedicate transport nemotorizat: 27,6 km;

Amenajări urbane pentru pietoni inclusiv amenajări de arbori și arbuști: 10,99 km;

Suprafață de gazonat cu plante rezistente la secetă: 12.960 mp;  
Intersectii- 36 buc (Axa 1), 17 buc (Axa 2) ;  
Centru de comanda si control-1 buc.

***Indicatorii financiari și socio-economici ai proiectului sunt următorii:***

Valoarea totală a obiectului de investiții, cu TVA: **117.202.944,16 lei**, din care C+M: **66.031.300,98 lei**

Valoarea totală a obiectului de investiții, fără TVA: **98.587.323,62 lei**, din care C+M: **55.488.488,22 lei**.

Detalieri asupra valorilor semnificative ale investiției sunt prezentate în Devizul general.

Durata estimată de realizare a investiției (execuție lucrări) este de 22 luni conform graficului de execuție.

Față de cele prezentate anterior considerăm ca fiind oportună aprobarea proiectului de hotărâre în forma prezentată alăturat.

**DIRECTOR EXECUTIV,  
ELISABETA VĂDEANU**



**DIRECTOR GENERAL,  
DAN DURA**

