

STUDIU ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI, MOBILITATE ȘI TIPURI DE TRANSPORT

P.U.Z.
Arealul Turistic al Munților Rarău

DATA ELABORARE	Mai 2025
BENEFICIAR	Județul Suceava prin C.J. Suceava, Str. Ștefan cel Mare 36
DENUMIREA ETAPEI DENUMIREA STUDIULUI	Etapa II- Studii de fundamentare ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI, MOBILITATE ȘI TRANSPORTURI
PROIECTANT GENERAL	S.C. ARIA URBANĂ S.R.L. <i>specialiști</i> <i>urbanism</i>
	<i>Urb. Radu Ștefan Andreescu - șef proiect</i> <i>Urb. Roxana Maria Andreescu</i>

STUDIU DE FUNDAMENTARE ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI, MOBILITATE ȘI TIPURI DE TRANSPORT



Lună în ascensiune

CUPRINS

Capitolul I. Introducere

- 1.1 Scopul documentației
- 1.2 Drumuri istorice
- 1.3 Regiunea Dunăre - Carpați

Capitolul II. Circulații macroteritoriale

- 2.1 Rețeaua europeană de transport
- 2.2 Coridoare majore de transport auto
- 2.3 Coridoare feroviare
- 2.4 Transport aerian

Capitolul III. Context național

- 3.1 Sistemul național de autostrăzi
- 3.2 Regiunea Nord Est
- 3.3 Autostrada Moldovei, A7
- 3.4 Autostrada Nordului, A14
- 3.5 Autostrada Unirii, A8

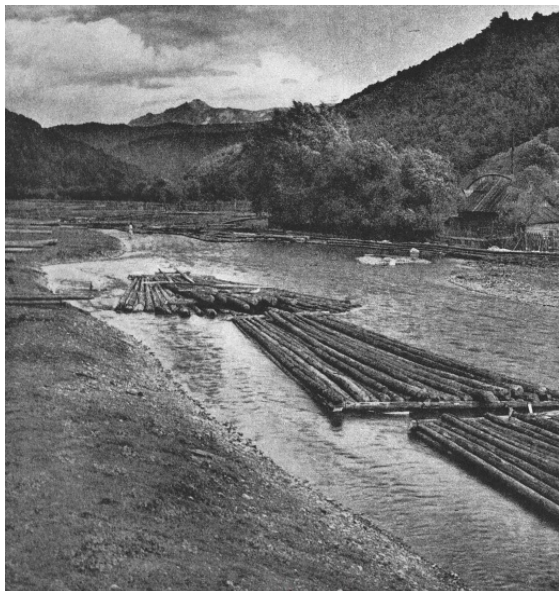
Capitolul IV. Circulații locale

- 4.1 Transportul public și feroviar
- 4.2 Transrarău, DJ 175A și DJ 175B
- 4.3 Translătioara, DJ 177B
- 4.4 Trasee de drumeții
- 4.5 Pârtia de schi

Capitolul V. Concluzii – recomandări

I. INTRODUCERE

1.1. Scopul documentației



Plute pe Bistrița

Studiul are ca scop fundamentarea Planului Urbanistic Zonal aferent Arealului Montan Rarău.

Obiectul lucrării este stabilirea unor reglementări urbanistice în vederea asigurării unei dezvoltări durabile și echilibrate pentru Arealul Masivului Rarău.

Studiul va cuprinde analiza circulațiilor majore existente și proiectate, drumurile regionale și cele locale.

Totodată se vor analiza mijloacele de transport, accesul către arealul de studiu, parcaje și zonele de popas.

1.2. Drumuri istorice

Arealul Montan Rarău este mărginit la nord de Valea Moldovei iar în sud de Bistrița. Cele 2 cursuri de apă împreună cu afluenții acestora constituie 2 ansambluri depresionare ramificate care străbat arcul carpatic dinspre nord-vest către sud-est.

Pe văile celor 2 ape s-au desfășurat circulațiile istorice între Transilvania și Moldova. Valea Moldovei este suportul Dăscălecatului lui Dragoș și întemeierea Principatului Moldav, iar apele repezi ale Bistriței au împins

Dragoș în luptă cu zimbrii



plutele de lemn către gurile Dunării cel puțin de la întemeierea Țării Moldovei.

Astfel, Valea Moldovei a **fost calea optimă pentru traversările montane ecvestre** iar luncile largi ale râului – câmpuri lungi – au fost suportul inițial al structurii voievodale.

Plutăritul pe Bistrița a reprezentat **calea cea mai rapidă de transport a lemnului** din munte către Dunăre și Marea Neagră.



Stema Pricipatului Moldav

Văile celor 2 ape conturează 2 căi de circulație istorice, cu profile distincte dispuse de o parte și de alta a Masivului Rarău. Actualul drum Transrău DJ17B leagă cele 2 căi de transport peste șaua coborâtă dintre Masivul Giupalău la vest și Rarău la est.



Turiști pe plute coborând pe Bistrița

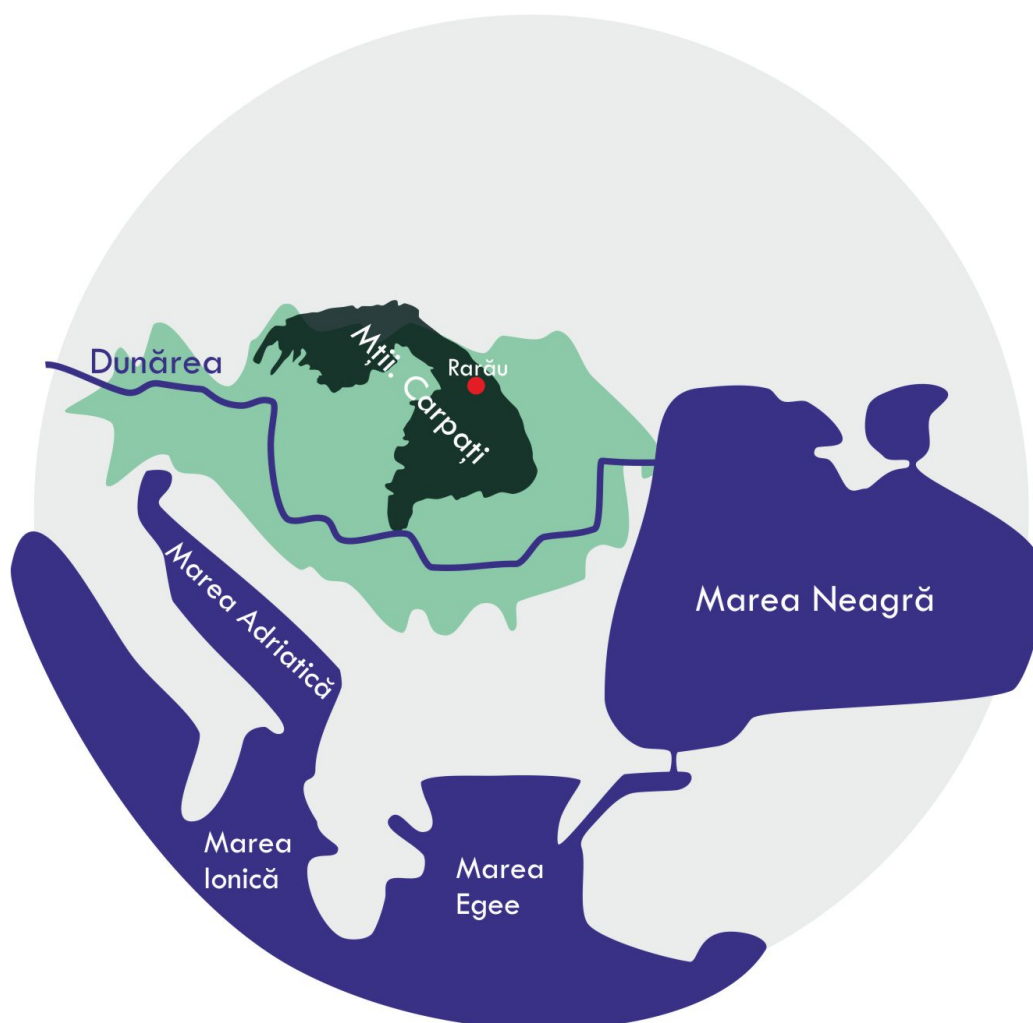
Valorificare turistică va fi favorizată de reabilitarea căilor de comunicație istorice.

Atât Drumul Descălecatului pe cursul Moldovei, cât și Calea Plutelor pe apele Bistriței, sunt resurse cultural-istorice ale Arealului Montan Bucovinean.

1.3 Regiunea Dunăre+Carpați

Masivul Rarău face parte din Carpații Orientali și este situat oarecum central în relație cu întregul lanț montan.

Arcul carpatic care se desfășoară dinspre câmpia nord europeană către bazinul inferior al Dunării, respectiv țărmul occidental al Mării Negre.



Regiunea Dunăre – Carpați

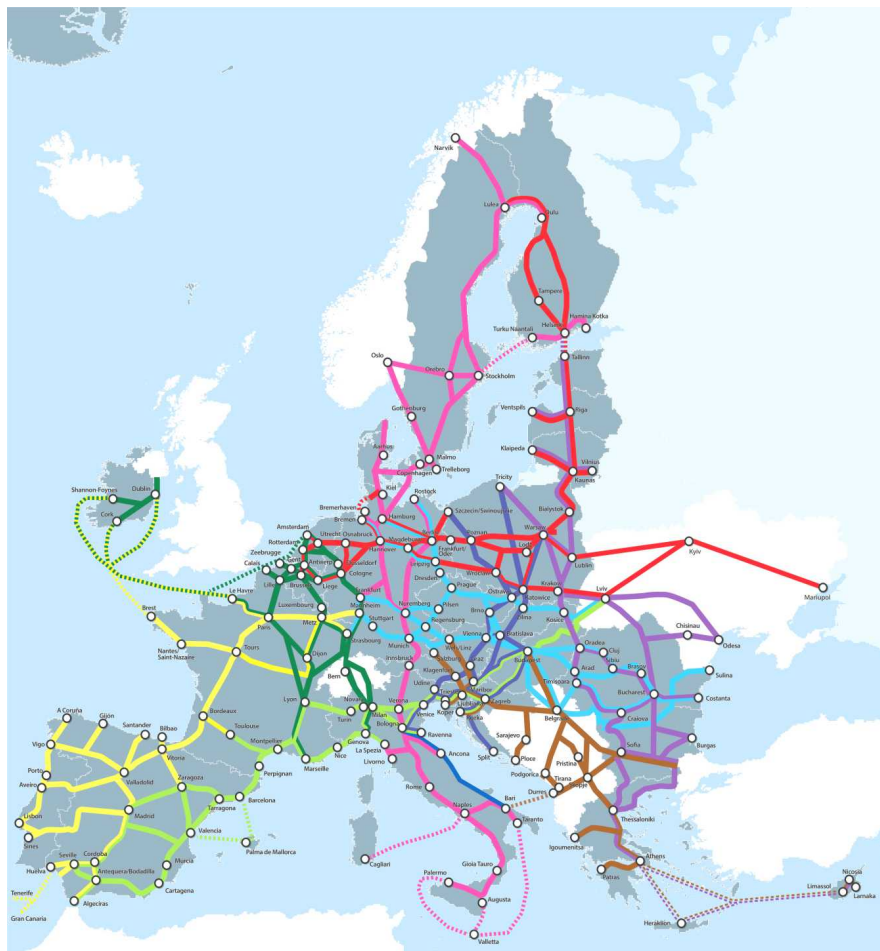
Carpații Orientali ocupă segmentul median în cadrul lanțului muntos. Masivul Rarău este situat la limita nordică Carpaților Moldo-Transilvăneni, grupa centrală care delimitează Podișul Moldovei la est de Depresiunea Transilvană la vest.

Se distinge astfel amplasamentul central al Masivului Rarău pe întregul arc carpatic dar și intermediar celor 2 unități depresionare dispuse la vest și est.

CAPITOLUL II. CORIDOARE MAJORE DE TRANZIT

2.1 Rețeaua europeană de transport

În decembrie 2013, prin Regulamentele (UE) 1315/2013 (Directive TEN-T) și (UE) 1316/2013 (Mecanismul Conectarea Europei 1), rețeaua TEN-T a fost definită pe trei niveluri, rețeaua globală și rețeaua centrală, iar în cadrul acestora cele 9 coridoare ale rețelei centrale.



Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)

La 17 octombrie 2013, au fost anunțate nouă coridoare principale ale rețelei (în locul celor 30 de proiecte prioritare TENT),[8] și anume:

- Coridorul Marea Baltică-Marea Adriatică (Polonia-Cehia/Slovacia-Austria-Italia);
- Coridorul Marea Nordului-Marea Baltică (Finlanda-Estonia-Letonia-Lituania-Lituania-Polonia-Germania-Țările de Jos/Belgia);
- Coridorul Mediteranean (Spania-Franța-Italia de Nord-Slovenia-Croația-Ungaria);

- Coridorul Orient/Est- Marea Mediterană (Germania-Republica Cehă-Austria/Slovacia-Ungaria-România-Bulgaria-Grecia-Cipru);
- Coridorul Scandinavia-Marea Mediterană (Finlanda-Suedia-Danemarca-Germania-Austria-Italia);
- Coridorul Rin-Alpi (Țările de Jos/Belgia-Germania-Elveția-Italia);
- Coridorul Atlantic (cunoscut anterior sub numele de coridorul Lisabona-Strasbourg) (Portugalia-Spania-Franța);
- Coridorul Marea Nordului-Marea Mediterană (Irlanda - Regatul Unit - Țările de Jos - Belgia - Luxemburg - Marsilia (Franța),
- Coridorul Rin-Dunăre[9] (Germania-Austria-Slovacia-Ungaria-România cu ramificația Germania-Cehia-Slovacia);

În iulie 2021, prin Regulamentul (UE) 2021/1153 (Mecanismul Conectarea Europei 2), cele 9 coridoare ale rețelei centrale au fost extinse, parțial în mod semnificativ (de exemplu, Atlantic, Nord-Marea Baltică, Scandinavia-Mediterana), în timp ce Marea Nordului-Mediterana, din cauza Brexitului, s-a schimbat în Irlanda-Belgia-Țările de Jos și Irlanda-Franța.

În decembrie 2021, propunerea Comisiei Europene pentru un nou regulament privind directivele TEN-T (COM 2021/821) includea, printre altele, pentru viitor, o dizolvare a unor coridoare selectate ale rețelei centrale (Orient/Est-Mediterana, Marea Nordului-Mediterana), integrarea acestora în alte coridoare (Rin-Dunăre, Marea Nordului-Alpin) și crearea unor noi coridoare aliniate (Marea Baltică-Marea Neagră-Marea Egee, Balcanii de Vest).[10]

Legăturile cu vecinii

Dezvoltarea TEN-T în Balcani (Albania, Bosnia și Herțegovina, Kosovo, Muntenegru, Macedonia de Nord și Serbia) a fost încredințată în 2017 Comunității de Transport din Europa de Sud-Est.

În 2017, s-a decis ca rețelele transeuropene de transport să fie extinse și mai mult în Europa de Est și să includă statele membre ale Parteneriatului estic. Cea mai îndepărtată extindere spre est a rețelei transeuropene de transport a ajuns în Armenia în februarie 2019.

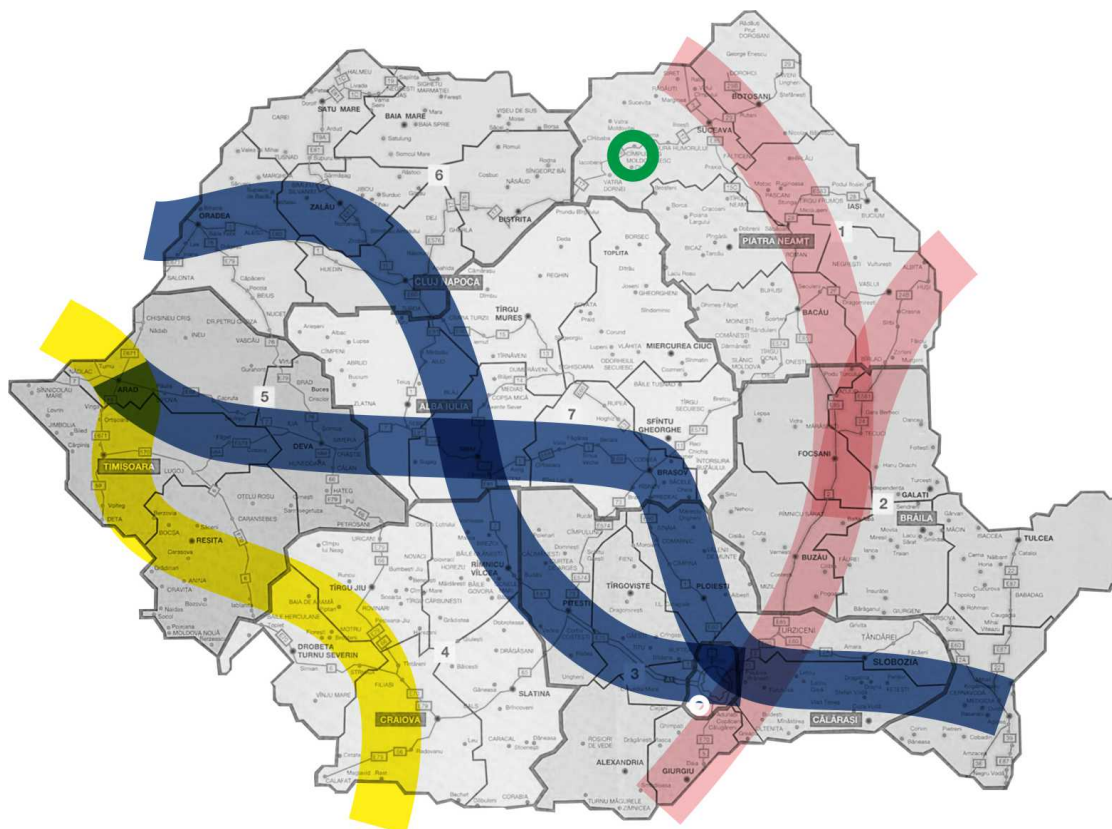
Conform propunerii pentru 2021, legăturile vor duce, de asemenea, către Regatul Unit, Elveția, sudul Mediteranei, Turcia și Balcanii de Vest.

În iulie 2022, s-a convenit să se lege **patru coridoare europene de transport cu Moldova și Ucraina** și să se renunțe la Rusia și Belarus.

Organizarea circulației, mobilitatea și tipurile de transport – P.U.Z. Arealul Turistic al Munților Rarău

2.2 Coridoare de transport auto

Din cele 9 coridoare europene inițiale, 2 traversează teritoriul României :
 Coridorul 4 Orient și Coridorul Rin-Dunăre.



Coridoare Paneuropene prin România A

Traseul principal al Coridorului 4 Orient parcurge sud-vestul României între Arad-Timișoara-Craiova și Vidin.

Coridorul Rin-Dunăre, traseul inițial, leagă Constanța de Arad, via București-Brașov/Sibiu.

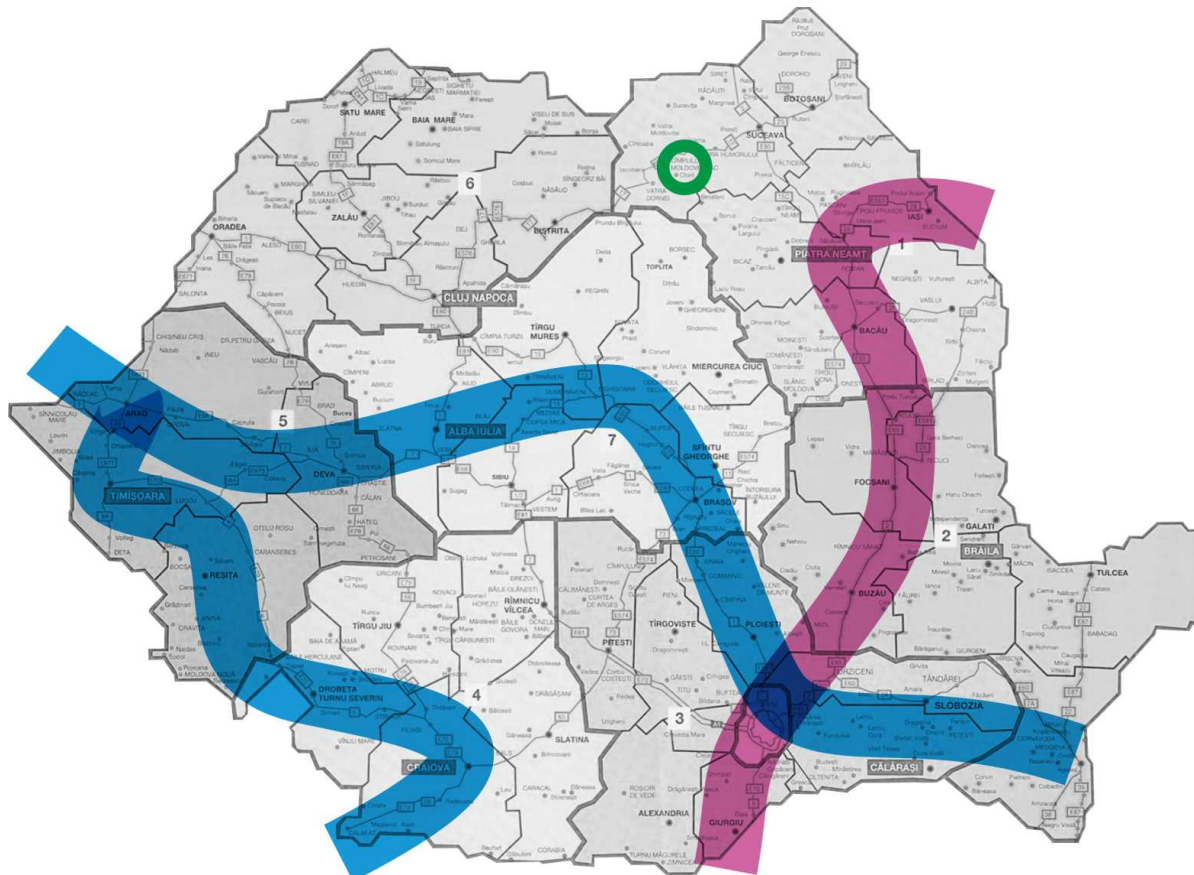
Suplimentar se are în vedere conectarea Ucrainei și a Moldovei cu Rețeaua de coridoare Europene. **Coridorul 9** circulă între Helsinki în Finlanda și Alexandroupolis în Grecia. Coridorul urmează traseul: Helsinki - Vyborg - Sankt Petersburg - Moscova - Kiev - Chișinău - București - Ruse - Stara Zagora - Dimitrovgrad - Alexandroupolis.

Arealul montan Rarău se află în vecinătatea extinsă a Coridorului 9, respectiv viitoarea **Autostradă A7** este prevăzută a prelua traficul pe fluxul supranațional nord-sud din nordul țării către Balcani.

Organizarea circulației, mobilitatea și tipurile de transport – P.U.Z. Arealul Turistic al Munților Rarău

2.3. Coridoare feroviare

Similar coridoarelor de TEN-T auto, coridoarele feroviare se desfășoară pe rute similare.



Coridoare Paneropene prin România B

Astfel, Coridorul 4 are două trasee. Primul parcurge sud-estul țării prin Arad, Timișoara, Craiova și Calafat. Cel de-al doilea parcurge traseul de la Constanța la Arad prin București, Brașov și Sibiu.

Coridorul feroviar 9 face legătura dinspre sud prin București către nord-estul țării.

2.4 Transport aerian

Arealul Montan Rarău se află la 81 de km de Aeroportul Suceava, 132 km de Aeroportul Cernăuți, 190 km de Aeroportul din Iași, 192 km de Aeroportul Bacău, 225 km de



Aeroportul Cluj Napoca, 230 de Aeroportul Târgu Mureș și 234 km de Aeroportul Baia Mare.

Aeroportul Internațional „Ștefan cel Mare” Suceava este situat în orașul Salcea, în apropierea municipiului Suceava.

Aeroportul Suceava înregistrează o creștere susținută a numărului de pasageri de la 57.226 în 2016 la 746.600 în 2024, având un număr maxim de 802.167 pasageri în 2023. Zborurile principale sunt către Londra, București, Roma, Milano și Dormund.

Aeroportul a trecut printr-un proces de modernizare pe fonduri europene și este pe locul 5 între aeroporturile naționale după trafic.

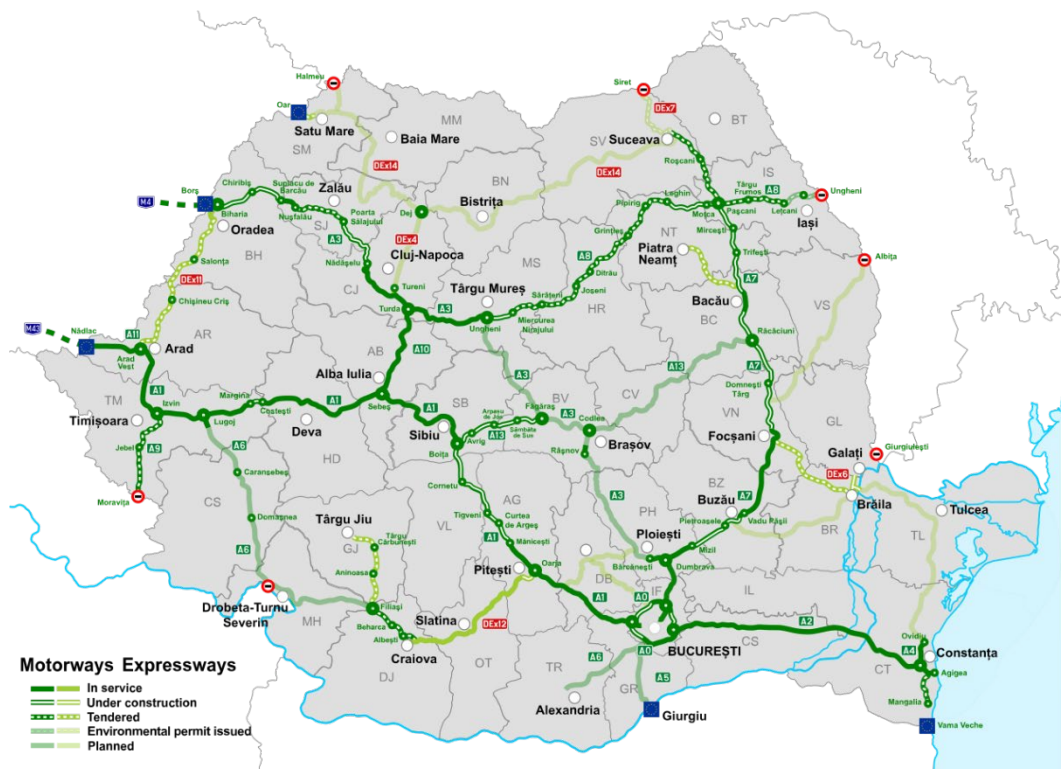


Aeroportul Internațional „Ștefan cel Mare” Suceava

Distanța relativ scurtă (81km) a Arealului Montan Rarău de Aeroportul Suceava și timpul de parcurgere mediu (1h 40 min) determină o bună accesibilitate aeriană a destinației. Dezvoltarea-implementarea sistemului de autostrăzi (A7, A14) și de centuri ocolitoare ale Municipiului Suceava și deschiderea de rute aeriene noi pe Aeroportul Sucevei, va crește accesibilitatea și atractivitatea Bucovinei Montane și implicit Masivului Rarău.

CAPITOLUL III. CIRCULAȚII REGIONALE

3.1 Sistem național de autostrăzi



Planul de Autostrăzi naționale

Planul de Autostrăzi prevede realizarea unei rețele naționale dezvoltate pe coridoarele europene principale conectând teritoriul cu fluxurile regionale externe și în același timp dezvoltând o rețea echilibrată de transport intern. La începutul anului 2025 sunt în folosință 1.276km , în execuție 623km și 730 km în stadiu de licitație.

Conform Planului de autostrăzi, Regiunea de dezvoltare Nord-Est va beneficia de 5 Autostrăzi/Drumuri expres :

- **Autostrada Moldovei A7 , București – Siret**
- **Autostrada Unirii A8, Iași - Târgu Mureș**
- **Autostrada Nordului A14, Satu Mare – Suceava**
- Autostrada A13, Sibiu – Bacău
- Drum Expres Albița - Tișița

Dintre acestea primele 3 (A7, A8, A14) traversează sau se învecinează cu Județul Suceava.

Intersecția între A7 și A14 se face împrejurul Municipiului Suceava.

3.2 Regiunea Nord-Est

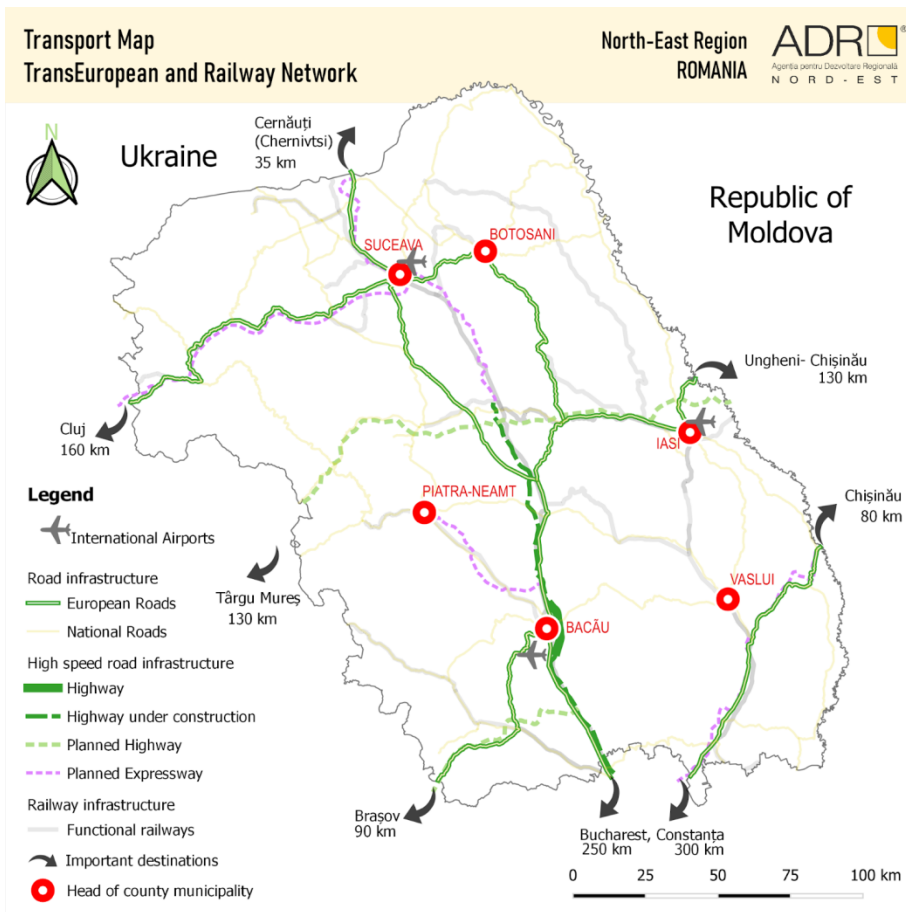
Stema Principatului Moldovei Broderie veche

Regiunea Nord-Est este parte a provinciei istorice Moldova, fiind o zonă în care istoria, cultura și tradiția completează mediul natural, înzestrat cu o frumusețe și spiritualitate aparte.

Este cea mai întinsă regiune de dezvoltare a României, o unitate teritorial-statistică de nivelul al doilea (NUTS 2), conform clasificării EUROSTAT. Grupează 6 județe - unități administrativ teritoriale de nivelul al treilea (NUTS 3): Bacău, Botoșani, Neamț, Iași, Suceava și Vaslui.



Are o suprafață de 36.850 kmp, reprezentând 15,46% din suprafața totală a țării, iar granițele externe ale regiunii sunt cu Ucraina și Republica Moldova. Populația regiunii este în număr de 3.734.546 locuitori, valoare ce



reprezintă 17,25% din populația României, iar densitatea populației este de 101,3 locuitori/km². Din punct de vedere al densității ocupă locul al doilea, după Regiunea București-Ilfov. Din totalul populației regiunii, 56,6% dintre aceștia locuiesc în mediul rural.

Pe direcția Nord-Sud, se desfășoară importante artere rutiere și de cale ferată care susțin cea mai mare parte din traficul de marfă și călători.

Acces rutier:

- București – Bacău – Roman – Suceava – Siret (punct de control și trecere a frontierei) – drumul european E85
- Suceava -Vatra Dornei- Cluj (E576) care face legătură cu drumul european E60 Cluj Napoca-Oradea
- Bacău – Brașov – Pitești - drumul european E574 (care face legătură cu drumul internațional E70 Craiova – Vidin – Scopje)
- București-Bârlad – Albița (punct de trecere a frontierei) – Chișinău – drumul european E581 care străbate județul Vaslui
- Roman-Tg. Frumos cu ramificație către Botoșani (E58) și Iași – Sculeni (E 583)

Magistralele de cale ferată cu rutele:

- București – Bacău – Suceava – Siret – Ucraina – magistrala 500;
- București – Iași – Ungheni – Republica Moldova – magistrala 600.

Accesul aerian în regiune este asigurat de aeroporturile:

- Bacău – intern și internațional;
- Iași – intern și internațional;
- Suceava – intern și internațional;



Biserica "Sf. Arhangheli", Mănăstirea Războieni

Regiunea are un relief variat, armonios îmbinat, din care: 30% munți, 30% relief subcarpatic, 40% podișului. Regiunea prezintă și zone de deal și câmpie.

Regiunea Nord-Est are un mare potențial ca centru european de turism. Separată de Vestul Europei prin impresionantul lanț Carpatic, o mare parte a Regiunii este încă neexplorată și necunoscută pentru turiștii străini.

3.3 Autostrada Moldovei, A7

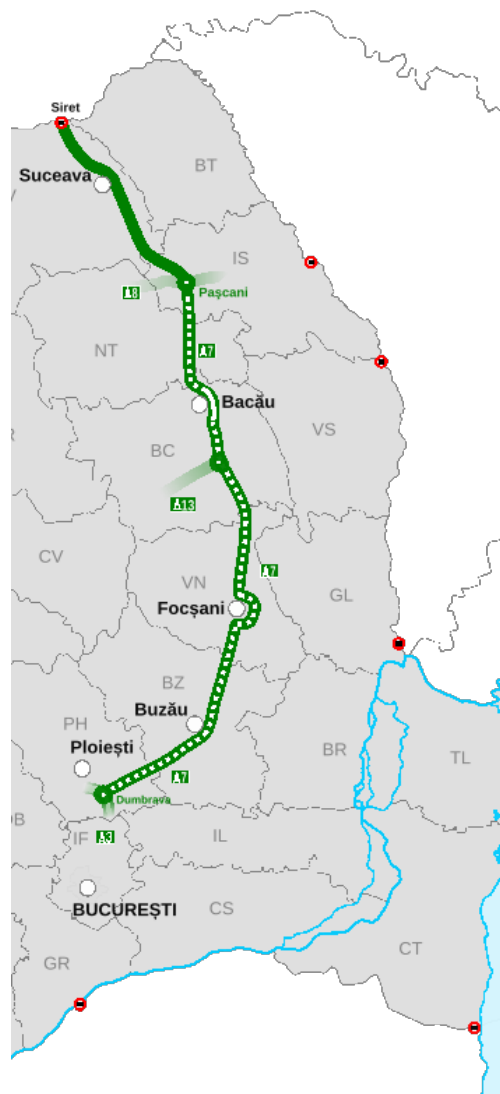
Autostrada A7, denumită și Autostrada Moldovei sau Autostrada Unirii Principatelor Române, este o autostradă aflată în construcție în România, care ar trebui să aibă capetele la Ploiești și Siret (granița cu Ucraina). Primele construcții pe o porțiune din ea au fost începute în 2016 și abandonate în anul următor, pentru a fi reluate de un nou constructor abia în primăvara lui 2019.

Conform Master Planului General de Transport aflat în faze avansate de validare în vara lui 2016, un drum rapid cu numărul 7 ar urma să înceapă la Buzău, din șoseaua Muntenia Expres[5], și să ducă spre nord la Focșani și Bacău, apoi mai departe în zona Roman-Pășcani (unde urmează să aibă un nod de legătură cu o altă autostradă aflată în plan, Autostrada A8 Târgu Mureș-Iași) și apoi spre nord la Suceava și la granița cu Ucraina; porțiunea dintre granița cu Ucraina și Pașcani urmează să fie realizată ca drum expres; cea între Pașcani și Bacău — ca autostradă, iar porțiunea de la Bacău la Buzău va fi realizată ca drumul expres Ploiești-Bacău, împreună cu porțiunea Ploiești-Buzău din drumul rapid 5.

Studiile de fezabilitate au relevat însă necesitatea ca tot drumul până la Siret să fie realizat ca autostradă, doar conexiunea cu frontiera ucraineană rămânând a fi un drum expres.

Autostrada A7 se intersectează cu Autostrada A14 ca centură ocolitoare Municipiului Suceava.

Realizarea Autostrăzii A7 va facilita legătura carosabilă dintre regiunea Nord-Est (inclusiv arealul montan) și regiunile Sud Muntenia și Sud-Est și va intermedia transportul între nord-estul arcului carpatic și Dunăre-Marea Neagră.



3.4 Autostrada Nordului, A14

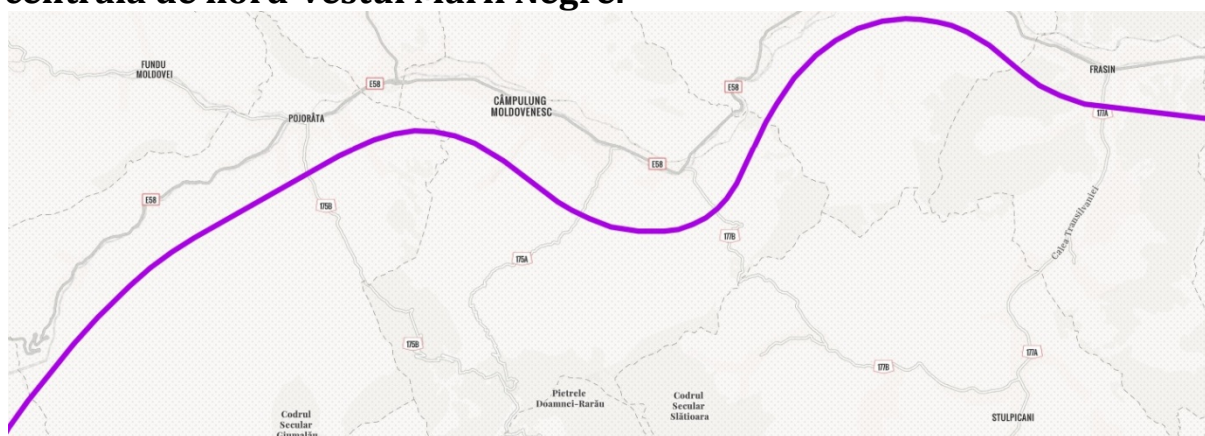
Autostrada A14 numită și Autostrada Nordului, este o autostradă propusă ce pornește de la punctul de pe granița cu Ungaria, Oar, Satu Mare, traseul parcurgând spre est, trece prin apropierea localităților Satu Mare, Baia Mare, Dej, Bistrița, Vatra Dornei, intersectându-se cu Autostrada A7, continuându-și traseul până la Suceava.



Deși era prevăzut ca autostrada să fie finalizată în 2025, singurele bucăți cu cele mai mari șanse de a intra în stadiul de execuție sunt două, ambele cu o lungime de 10 km (Oar - Satu Mare, la profil de drum expres și Centura Gura Humorului), cu alte tronsoane având studiul de fezabilitate în desfășurare (Bistrița - Vatra Dornei), restul traseului rămânând planificat (Satu Mare - Bistrița și Vatra Dornei - Suceava)

Autostrada A7 se intersectează cu Autostrada A14 ca centură ocolitoare a Municipiului Suceava.

Realizarea Autostrăzii A14 va facilita transportul între cele 2 regiuni istorice din nordul țării (Maramureș și Bucovina) și va lega Europa centrală de nord-vestul Mării Negre.



Traseul A14 traversează Municipiul Câmpung Moldovenesc către versantul nordic al Masivului Rarău accesibilizând astfel Arealul Montan.

3.5 Autostrada Unirii, A8

Autostrada A8, denumită și Autostrada Unirii este o autostradă ce va fi construită pe traseul Ungheni - Iași - Târgu Frumos - Pașcani - Târgu Neamț - Poiana Largului - Ditrău - Târgu Mureș, unde va face joncțiune cu Autostrada A3 și va avea o lungime de 304,2 km.

Autostrada Unirii sau A8 va asigura legătura între două dintre cele mai importante regiuni din centru și nord - est Practic, din Transilvania de la Târgu - Mureș până la Iași - Ungheni. Este împărțită în mai multe loturi, aflate în diferite faze de licitație ori abia contractate.

A8 are cel mai lung traseu montan de până acum, aproximativ 200 de kilometri, unii străbătuți de tuneluri ori pasaje.

Planurile arată că va intersecta 14 situri Natura 2000 - , adică o rețea formată din zone naturale de protecție, dar și 2 arii protejate de interes național.



Autostrada A8 va asigura o legătură carosabilă de mare viteză între centrul Transilvaniei și nordul Moldovei.

Traseul A8 se va intersecta cu traseul A7 la sud de Municipiul Pașcani. Distanța de la Arealul Montan Rarău la Pașcani este de aprox. 125km.

CAPITOLUL IV. CIRCULAȚII REGIONALE

4.1 Transportul public și feroviar

În vecinătatea arealului de studiu există **transportul public** în Municipiul Câmpulung Moldovenesc. Acestea se desfășoară pe linia Pod Sadova - Podul Bucătarului.

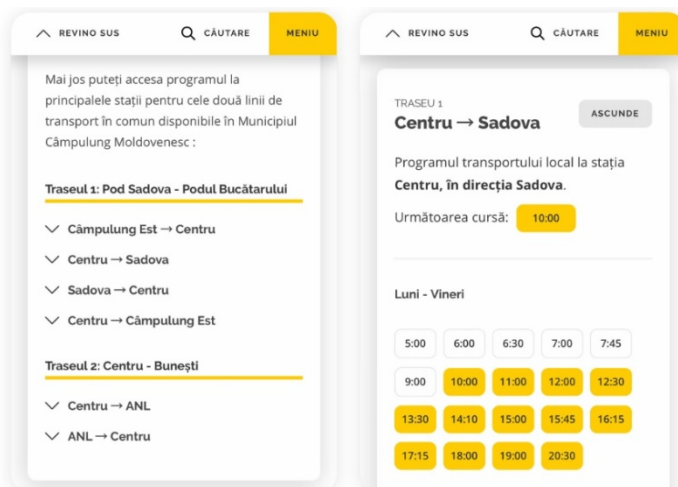


Transportul public local de persoane prin curse regulate în municipiul Câmpulung Moldovenesc este asigurat de către S.C. MANUCU COM S.R.L. Suceava

*Există de asemenea o line de transport care asigură legătura **ocasională** cu Pârția de schi.*

Pe site-ul Primăriei Municipiului Câmpulung există un serviciu digital cu programul transportului local, disponibil online într-un format optimizat accesării de pe telefonul mobil.

Flota de autobuze este în curs de modernizare, 4 autobuze electrice au fost cumpărate de Primăria Municipiului în anul 2024.



Nu există o linie de transport public care să deservească Arelul Montan Rarău. Accesul se face doar cu transporturi private.

Transportul feroviar se face în vecinătatea Masivului Rarău pe linia CF502, calea ferată Suceava-Vama-Floreni-Ilva Mică este o linie de cale ferată care face legătura între Bucovina și Transilvania, dar și între județele Suceava și Bistrița-Năsăud.

Orașul Câmpulung Moldovenesc și vecinătatea sunt deservite de transportul feroviar prin Gara Câmpulung Moldovenesc și Gara de Est. Linia CF 502 străbate Câmpulungul Moldovei intersectând drumul național DN17 și alte străzi secundare ale orașului.



Magistrala feroviară CF502

Gara Câmpulung este amplasată în vecinătatea nordică a zonei centrale iar Gara de Est se află la 200m de intersecția DN17 cu DJ175A (care urcă către Pârția de schi și Transrarău) fiind cea mai apropiată stație feroviară de Arealul Montan Rarău. Gările necesită modernizări.



Gara de Est, Câmpulung Moldovenesc

Din cele 2 Gări sunt plecări și sosiri către Galați, Cluj Napoca, Suceava, Iva Mică, Timișoara, Iași, București și Vatra Dornei.

Prin linia CF 502 și cele 2 Gări din Câmpulung Moldovenesc, Arealul Turistic Rarău este conectat la principalele orașe ale țării.

Există disfuncții de trafic prin suprapunerea căii ferate cu circulația carosabilă.

Gara de Est poate constitui un nod de transfer către Pârția de schi și Arealul Montan Rarău prin intermediul DJ175A.

4.2 Transrarău, DJ 175A, DJ 175B

Transrarăul (DJ175B) este o șosea montană care face legătura dintre Valea Bistriței și Valea Moldovei.

Drumul pornește din Pojorâta, urcă Munții Rarău până în apropiere de Pietrele Doamnei – Rarău și apoi coboară spre Valea Bistriței, până în localitatea Chiril.

El face legătura între drumul național DN17B și Masivul Rarău, iar după modernizarea terminată în 2014 a fost impusă restricția de tonaj, astfel încât drumul turistic să fie folosit doar de autoturisme și de autovehicule cu masa sub 3,5 tone.

Acest drum este încadrat în categoria a patra de viabilitate, ceea ce înseamnă că pe perioada iernii nu va fi deszăpezit cu prioritate, însă el va putea fi deschis pe perioada sezonului rece în funcție de solicitările existente.

Serpentine pe Transrarău



Pentru turiști, noua șosea ușurează accesul către cabana Rarău, Pietrele Doamnei și Mănăstirea Rarău.

DJ175A este un drum alternativ și complementar Transrarăului care leagă orașul Câmpulung pe Valea Izvorului Alb de Pârția de Schi, Mănăstirea Shihăstria Rarăului și se intersectează cu DJ 175B sub Piatra Șoimului. Drumul este închis pe perioada iernii.

De la intersecția celor 2 drumuri (DJ175A și DJ175B) se urcă mai departe către Hotel Alpin, Vârful Rarău și celelate obiective ale Arealului.

Există 2 parcaje principale aferente celor 3 drumuri județene. Parcajul Pârției de schi (150), parcajul privat al Hoteului Alpin și Parcajul amenajat pe traseul Transrarăului(40).



Parcaj nou amenajat pe DJ 175B

Se constată insuficiența locurilor de parcare în perioadele de aflax maxim.

Se recomandă amenajarea unor parcaje și spații de primire și distribuție pe intrările principale către platoul montan (Chiril DN 17B, Piatra Stânei).

4.3 Translătioara, DJ177B

În extremitatea estică a Arealului de studiu drumul DJ177B trece din Valea Moldovei către Stulpicani prin Slătioara având ca punct central Pasul Prihodiștea.

DJ177B este în curs de modernizare și va facilita atât legătura între Câmpulung și Stulpicani dar va accesibiliza suplimentar versantul de est al Masivului Rarău, Codrul Secular Slătioara, satul cu același nume și traseele montane existente.



Schemă accese principale

Pe traseul drumului în punctul cel mai înalt se află Pasul de culme Prihodiștea, aflat la 883 metri altitudine. Culmea oferă o vedere panoramică a cadrului natural și poate constitui un punct de popas și de informare.

Modernizarea drumului DJ177B reprezintă un acces alternativ și integrator în cadrul circulațiilor perimetrare Masivului Rarău.

Organizarea circulației, mobilitatea și tipurile de transport – P.U.Z. Arealul Turistic al Munților Rarău

4.4 Trasee de drumeții

În completarea circulațiilor carosabile există o rețea de trasee montane desfășurată pe întregul areal montan și către exteriorul acestuia. Traseul de coamă marcat cu bandă roșie unește Vârful Giumalău prin Șaua Fundul Colbului cu Platoul Rarău și se continuă către sud-est prin Șaua Ciobanilor și Curmătura Prislop (Chiril) cu Vârfurile Slătioarei.



Traseul scurt Cruce Albastră pleacă de la Hotel Alpin, urcă la Pietrele Doamnei și se întoarce prin pădure tot la Hotel Alpin.

Din Câmpulung mai multe trasee urcă pe văile apelor versantului de nord al masivului și se unesc cu traseul de coamă. Bandă albastră pe Valea Mesteacănului, Triunghi albastru pe Seaca, Punct roșu pe Izvorul Alb, Cruce galbenă pe Pârâul Limpedeia, și Cruce roșie pe Valea Caselor.

La est, dinspre Slătioara urcă 2 trasee : Cruce albastră parțial pe Valea Ursului până deasupra Colților Popii unde se intersectează cu traseul Cruce Roșie și traseul Triunghi roșu urcă prin mijlocul Codrilor Slătioarei până în Șeaua Ciobanilor. Din sud, dinspre Chiril urcă 2 trasee. Unul marcat cu punct albastru urmărește traseul DJ175A până pe coama care leagă Bâta Neagră de Masiv, unde traseul intră pe o potecă care ajunge la Hotelul Rarău. Al doilea, triunghi galben, pleacă de la Mănăstirea Rarău, trece prin Poiana Călugărului, pe lângă Piatra Zimbrului și ajunge în vecinătatea Vf. Rarău. Astfel, pe lângă traseul de coamă, 5 trasee urcă din Câmpulung și câte două din Slătioara și Chiril.

Totodată este de avut în vedere traseul turistic Via Transilvanica, traseu de drumeții de anduranță cu o lungime totală de 1.420 km, care începe la Mănăstirea Putna, străbate 10 județe, peste 400 de comunități și 12 situri incluse în Patrimoniul Mondial UNESCO și se termină la Turnu

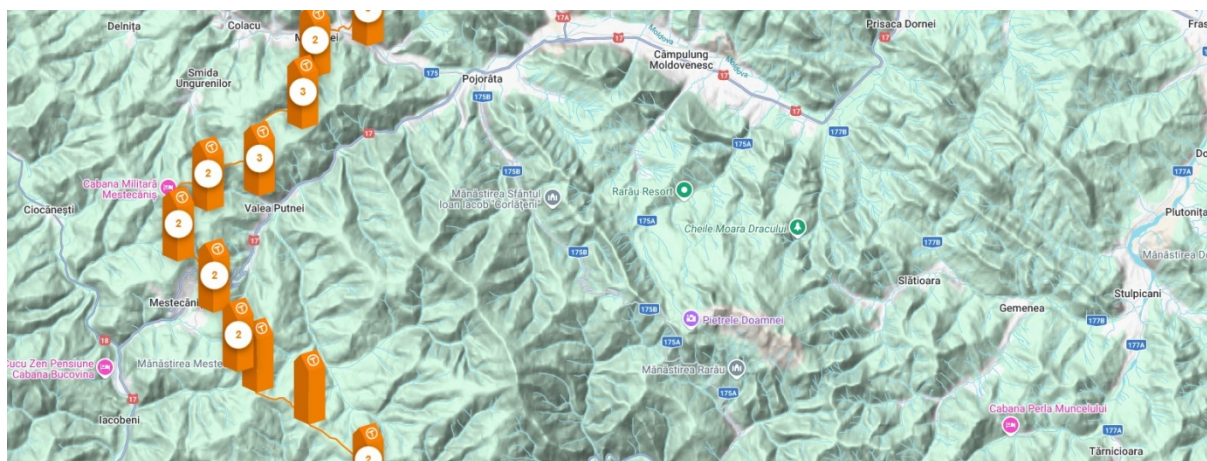
Severin. Drumul promovează diversitatea culturală, etnică, istorică și naturală a Transilvaniei, Bucovinei și Banatului montan.



Traseu Via Transilvanica – fragment Bucovina

Traseul drumului parcurge Arealul montan și traversează versantul de vest al Masivului Giumalău situate în vecinătatea arealului de studiu.

Drumul poate fi extins către est pe traseul de coamă Bandă Roșie pe Plaiul Giumalăului, urcând pe Vârful Giumalău, Vârful Izvorului și apoi coborând prin Șaua Fundul Colbului sub Muncel (DJ175B) și mai departe către Rarău.



Traseu Via Transilvanica – detaliu Giumalău-Rarău

Integrarea-asocierea Masivului Rarău traseului Via Transilvanica va crește atractivitatea și expunerea publică a Arealului Montan.

4.5 Pârția existentă de schi din masivul Rarău, este situată în vecinătatea sudică a municipiului Câmpulung Moldovenesc, într-o zonă împădurită de pe versantul nordic al legendarului munte. Rarău Schi Resort are o lungime de 2.850 metri, este de dificultate medie, fiind dotată cu instalație de telegondolă cu 33 de cabine, nouă tunuri de zăpadă, lac de acumulare cu capacitatea de 10.000 de metri cubi, 176 stâlpi de iluminat, clădire administrativă, parcare, bileterie și mașină de bătut zăpada. Transportul pe cablu se face cu sistem de telegondolă cu opt locuri și se va desfășura liniar între zona de plecare a pârției de schi și zona de sosire din partea inferioară. Accesul la baza pârției se face din Câmpulung pe strada Izvorul Alb plecând din Dn17 în vecinătatea Gării Călători Câmpulung Est, peste liniile de căi ferate. La baza pârției este amenajată o parcare.



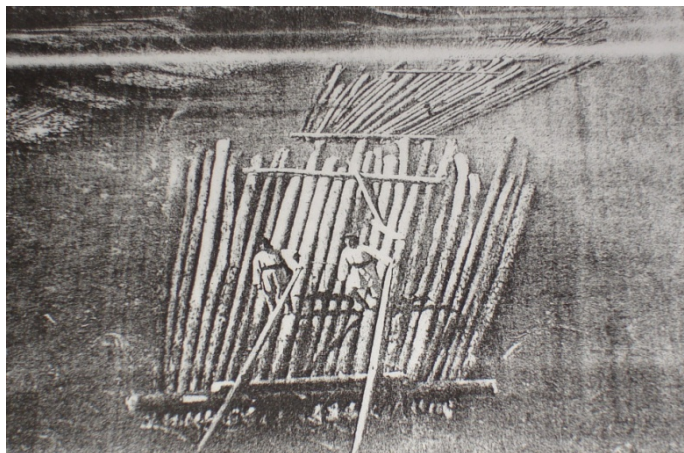
Baza Pârției de Schi

Prin Documentația PUZ nr. 10485 - Construire Pârție, al cărei beneficiar este Municipiul Câmpulung Moldovenesc se **propune extinderea pârției existente** de la punctul final al acesteia situat la cota +1.220 până pe platoul montan la cota +1.565 unde terenul este reglementat ca trup intravilan al Municipiului. Extinderea propusă are 1.642m lungime, o diferență de nivel de 345m și o înclinație medie de 21,5%. *Extiderea Pârției de Schi face obiectul unei documentații distincte.*

CAPITOLUL V. CONCLUZII - RECOMANDĂRI

Vechi plutași pe Bistrița

- *Valorificare turistică va fi favorizată de reabilitarea căilor de comunicație istorice.*
- *Atât Drumul Descălecatului pe cursul Moldovei cât și Calea Plutelor pe apele Bistriței, sunt resurse cultural-istorice ale Arealului Montan Bucovinean.*



- *Arealul montan Rarău se află în vecinătatea extinsă a Coridorului 9, respectiv viitoarei Autostrăzi A7, care este prevăzută a prelua traficul pe fluxul supranațional nord-sud din nordul țării către Balcani.*
- *Distanța relativ scurtă (81km) a Arealului Montan Rarău de Aeroportul Suceava și timpul de parcurgere mediu (1h și 40 min.) determină o bună accesibilitate aeriană a destinației.*
- *Dezvoltarea-implementarea sistemului de autostrăzi (A7, A14) și centuri ocolitoare ale Municipiului Suceava și deschiderea de rute aeriene noi pe Aeroportul Sucevei, va crește accesibilitatea și atractivitatea Bucovinei Montane și implicit Masivului Rarău.*
- *Regiunea Nord-Est are un mare potențial ca centru european de turism. Separată de Vestul Europei prin impresionantul lanț Carpatic, o mare parte a Regiunii este încă neexplorată și necunoscută pentru turiștii străini.*
- *Autostrada A7 se intersectează cu Autostrada A14 ca centură ocolitoare Municipiului Suceava.*

- *Realizarea Autostrăzii A7 va facilita legătura carosabilă dintre regiunea Nord-Est (inclusiv arealul montan) și regiunile Sud Muntenia și Sud-Est și va intermedia transportul între nord-estul arcului carpatic și Dunăre-Marea Neagră.*
- *Realizarea Autostrăzii A14 va facilita transportul între cele 2 regiuni istorice din nordul țării (Maramureș și Bucovina) și va lega Europa centrală de nord-vestul Mării Negre.*
- *Traseul A14 traversează Municipiul Câmpulung Moldovenesc către versantul nordic al Masivului Rarău accesibilizând astfel Arealul Montan.*
- *Traseul A8 se va intersecta cu traseul A7 la sud de Municipiul Pașcani. Distanța de la Arealul Montan Rarău la Pașcani este de aprox. 125km.*
- *Există o line de transport public care asigură legătura ocazională cu Pârția de schi.*
- *Flota de autobuze este în curs de modernizare, 4 autobuze electrice au fost cumpărate de Primăria Municipiului în anul 2024.*
- *Nu există o linie de transport public care să deservească Arelul Montan Rarău. Accesul se face doar cu transporturi private.*
- *Prin linia CF 502 și cele 2 Gări din Câmpulung Moldovenesc, Arealul Turistic Rarău este conectat la principalele orașe ale țării.*
- *Există disfuncții de trafic prin suprapunerea căii ferate cu circulația carosabilă.*
- *Gara de Est poate constitui un nod de transfer către Pârția de schi și Arealul Montan Rarău prin intermediul DJ175A.*
- *Se constată insuficiența locurilor de parcare în perioadele de aflux maxim.*

- *Se recomandă amenajarea unor parcaje și spații de primire și distribuție pe intrările principale către platoul montan (Chiril DN 17B , Piatra Stânei).*
- *Modernizarea drumului DJ177B reprezintă un acces alternativ și integrator în cadrul circulațiilor perimetrice Masivului Rarău.*
- *Integrarea-asocierea Masivului Rarău traseului Via Transilvanica va crește atractivitatea și expunerea publică a Arealului Montan.*



Întocmit,
Urb. Roxana Maria Andreescu
(fostă Turcu)

Șef Proiect,
Urb. Radu Andreescu