



România
Județul Bacău
Consiliul Local al Municipiului Bacău

HOTĂRÂREA NR.319 DIN 19.09.2017

privind aprobarea Planului de mobilitate urbană durabilă pentru municipiul Bacău

Consiliul Local al Municipiului Bacău întrunit în ședință extraordinară la data de 19.09.2017, potrivit art.39(2) din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Având în vedere :

- Referatul nr. 7820/ 11.09.2017 al Agenției de Dezvoltare Locală Bacău prin care se propune aprobarea Planului de mobilitate urbană durabilă pentru municipiul Bacău;
- Decizia Finală privind etapa de încadrare nr. 36/ 28.08.2017 a Agenției pentru Protecția Mediului Bacău prin care s-a stabilit că Planul de mobilitate urbană durabilă pentru municipiul Bacău nu necesită evaluare de mediu și nu necesită evaluare adecvată și se va supune adoptării fără aviz de mediu;
- Expunerea de motive a Primarului Municipiului Bacău înregistrată cu nr. 7821/ 11.09.2017;
- Raportul compartimentului de resort din cadrul aparatului de specialitate al Primarului înregistrat cu nr. 7822/ 11.09.2017, favorabil;
- Rapoartele comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului local al Municipiului Bacău, întocmite în vederea avizării proiectului de hotărâre: nr. 1497/18.09.2017 al Comisiei de specialitate nr.1, nr. 1498/18.09.2017 al Comisiei de specialitate nr.2, nr. 1499/18.09.2017 al Comisiei de specialitate nr.3, nr. 1500/18.09.2017 al Comisiei de specialitate nr.4 și nr.1501/18.09.2017 al Comisiei de specialitate nr. 5;
- Prevederile Legii nr. 350/ 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, modificată și completată;
- Prevederile art. 15 alin. (1), alin. (2) și alin (3) din Ordinul nr. 233/ 2016 al Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/ 2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul si de elaborare si actualizare a documentațiilor de urbanism;
- Prevederile art. 47 alin. (1), art. 48 alin. (2), art. 61alin. (2), art. 115 alin. (1) lit. "b" si ale art. 117 lit. „a” din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale republicată, ulterior modificată și completată;

În baza art. 36 alin. (2) lit. „b” și alin. (4) lit. „e” și art.45(2) lit.”a” și „e” din Legea nr. 215/ 2001 privind administrația publică locală republicată, ulterior modificată și completată,

HOTĂRĂȘTE:

ART.1. – Se aprobă Planul de mobilitate urbană durabilă pentru municipiul Bacău (PMUD Bacău), conform Anexei, parte integrantă din prezenta hotărâre.

ART.2. – Primarul Municipiului Bacău va aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri prin Agenția de Dezvoltare Locală Bacău.

ART.3. – Hotărârea va fi comunicată Agenției de Dezvoltare Locală Bacău.

ART.4. – Prin grija Secretarului Municipiului Bacău, prezenta hotărâre se comunică în termen legal Instituției Prefectului-Județului Bacău pentru verificarea legalității.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
DĂNILĂ GHEORGHE**



**CONTRASEMNEAZĂ
SECRETARUL MUNICIPIULUI BACĂU
NICOLAE-OVIDIU POPOVICI**



**ROMÂNIA
JUDEȚUL BACĂU
CONSILIUL LOCAL BACĂU**

**ANEXĂ
LA HOTĂRÂREA NR. 319 DIN 19.09.2017**

**PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU
MUNICIPIUL BACĂU (PMUD BACĂU)**

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
DĂNILĂ GHEORGHE**

A blue ink signature of Dănilă Gheorghe, written over a faint circular official stamp.

**CONTRASEMNEAZĂ
SECRETARUL MUNICIPIULUI BACĂU
NICOLAE - OVIDIU POPOVICI**

A blue ink signature of Nicolae - Ovidiu Popovici, written in a cursive style.

**DIRECTOR ADL
ADRIAN - CONSTANTIN ANGHEL**

A blue ink signature of Adrian - Constantin Anghel, written in a cursive style.



MUNICIPIUL
BACĂU

Raport Final

P.M.U.D. BACĂU

Planul de mobilitate urbană durabilă pentru municipiul Bacău



August 2017



Informații privind documentul

PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Beneficiar: Municipiul Bacău

Elaborator: SEARCH CORPORATION

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Bacău vizează municipiul Bacău, dar, modelul de transport și parte a analizelor au fost extinse și pe zona funcțională urbană alcătuită din localitățile: Hemeiș, Itești, Letea Veche, Luizi-Călugăra, Măgura, Mărgineni, Nicolae Bălcescu, Sărata, Săucești, Berești-Bistrița, Buhoci, Cleja, Faraoani, Filipești, Gârleni, Gioseni, Scorțeni, Tamași.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsurile și proiectele) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD vor fi necesare studiile de fezabilitate privind investițiile propuse, conform legislației în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.

Menționăm că acest document reprezintă varianta finală a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru municipiul Bacău.

De asemenea, se recomandă actualizarea periodică a PMUD, cel puțin o dată la 5 ani sau mai des, în funcție de evoluțiile viitoare în zona funcțională a municipiului Bacău.



Cuprins

INFORMAȚII PRIVIND DOCUMENTUL	2
CUPRINS.....	3
(1) P.M.U.D. – COMPONENTA STRATEGICĂ (CORESPUNZĂTOARE ETAPEI I)	17
1 INTRODUCERE.....	18
1.1.1 Scopul și obiectivele PMUD	19
1.1.2 Aria de acoperire geografică a P.M.U.D.....	22
1.2 ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ	26
1.2.1 Documentații de amenajare a teritoriului.....	28
1.2.2 Documentații de urbanism.....	30
1.3 ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE SECTORIALE	34
1.3.1 Cadrul european.....	34
1.3.2 Cadrul național.....	37
1.3.3 Cadrul regional	46
1.3.4 Cadrul local.....	50
1.4 PRELUAREA PREVEDERILOR PRIVIND DEZVOLTAREA ECONOMICĂ, SOCIALĂ ȘI DE CADRU NATURAL DIN DOCUMENTELE DE PLANIFICARE ALE UAT-URILOR	52
1.4.1 Organizare spațială - situație existentă	52
1.4.2 Potențial și tendințe de dezvoltare în profil teritorial.....	54
2 ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	60
2.1 CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE	60
2.1.1 Contextul demografic actual	61
2.1.2 Contextul actual privind activitățile economice	72
2.1.3 Contextul actual privind deținerea de autovehicule și indicii de motorizare	73
2.2 REȚEAUA STRADALĂ/RUTIERĂ	80
2.2.1 Rețeaua stradală/rutieră – statistici, aspecte funcționale, clasificare	80
2.2.2 Starea fizică a rețelei stradale.....	89
2.2.3 Intersecții și treceri de pietoni	91
2.3 TRANSPORT PUBLIC.....	95
2.3.1 Transportul feroviar	95
2.3.2 Transportul public județean la nivelul zonei funcționale Bacău	98
2.3.3 Transportul public actual la nivelul municipiului Bacău	100
2.3.4 Transport public. Curse speciale în municipiul Bacău.....	112
2.3.5 Transport public auxiliar în municipiul Bacău. Taxi	112
2.4 TRANSPORT DE MARFĂ	117
2.4.1 Principalele zone care atrag/generează transport de marfă	117
2.4.2 Transportul de marfă pe rețeaua rutieră	118
2.5 MILOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE (DEPLASĂRI CU BICICLETA, MERSUL PE JOS ȘI DEPLASAREA PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ)	120
2.5.1 Facilități pietonale.....	120
2.5.2 Facilități pentru deplasarea cu bicicletă.....	125



2.6	MANAGEMENTUL TRAFICULUI (STAȚIONAREA, SIGURANȚA ÎN TRAFIC, SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT, SIGNALISTICĂ, STRUCTURI DE MANAGEMENT EXISTENTE LA NIVELUL AUTORITĂȚII PLANIFICATOARE)	129
2.6.1	Managementul staționării și al parcării	129
2.6.2	Sisteme inteligente de transport	138
2.6.3	Semnalizarea verticală statică de orientare	138
2.7	IDENTIFICAREA ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE	139
2.7.1	Zona centrală	139
2.7.2	Zona Gării Bacău	142
2.7.3	Zona Autogării (centrale) Bacău	144
2.7.4	Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău	146
3	MODELUL DE TRANSPORT	152
3.1	PREZENTARE GENERALĂ ȘI DEFINIREA DOMENIULUI	152
3.2	ZONIFICAREA	154
3.3	COLECTARE DE DATE	155
3.4	DEZVOLTAREA REȚELEI DE TRANSPORT	167
3.5	CEREREA DE TRANSPORT	170
3.6	CALIBRAREA ȘI VALIDAREA	174
3.7	PROGNOZE	175
3.8	TESTAREA MODELULUI DE TRANSPORT ÎN CADRUL UNUI STUDIU DE CAZ	183
4	EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	187
4.1	EFICIENȚA ECONOMICĂ	187
4.1.1	Aspecte privind eficiența economică a serviciului de transport public	187
4.1.2	Aspecte privind eficiența economică a sistemului de transport	189
4.2	IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI	194
4.2.1	Calitatea actuală a factorilor de mediu din municipiul Bacău	194
4.2.2	Poluarea atmosferică	196
4.2.3	Schimbări climatice. Emisii de gaze cu efect de seră	197
4.2.4	Poluarea fonică	198
4.3	ACCESIBILITATEA	203
4.4	SIGURANȚĂ	209
4.5	CALITATEA VIEȚII	216
5	VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	218
5.1	VIZIUNEA PREZENTATĂ PENTRU TREI NIVELE TERITORIALE	218
5.2	CADRUL/METODOLOGIA DE SELECTARE A PROIECTELOR	219
6	DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	229
6.1	DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PENTRU INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT	230
6.2	DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE OPERAȚIONALE	243
6.3	DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE ORGANIZAȚIONALE	252
6.4	DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PARTAJATE PE NIVELE TERITORIALE	252
6.4.1	La scară periurbană/metropolitană	252
6.4.2	La scara localităților de referință	254
6.4.3	La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate	260



7	EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE TREI NIVELE TERITORIALE	262
7.1	EFICIENȚA ECONOMICĂ	264
7.1.1	Analiza cost beneficiu a proiectelor și scenariilor	264
7.2	IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI	277
7.3	ACCESIBILITATE	278
7.4	SIGURANȚA	279
7.5	CALITATEA VIEȚII	280
(2)	P.M.U.D. – COMPONENTA LA NIVEL OPERAȚIONAL (CORESPUNZĂTOARE ETAPEI II).....	281
1	CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG.....	282
1.1	CADRUL DE PRIORITIZARE	282
1.2	PRIORITĂȚILE STABILITE.....	285
2	PLANUL DE ACȚIUNE	287
2.1	INTERVENȚII MAJORE ASUPRA REȚELEI STRADALE.....	287
2.2	TRANSPORT PUBLIC.....	294
2.3	TRANSPORT DE MARFĂ	295
2.4	MULOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE	296
2.5	MANAGEMENTUL TRAFICULUI	300
2.6	ZONE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE.....	303
2.7	STRUCTURA INTERMODALĂ ȘI OPERAȚIUNI URBANISTICE NECESARE	305
2.8	ASPECTE INSTITUȚIONALE	306
2.8.1	Consolidarea planificării transportului în administrație.....	306
2.8.2	Înființarea unei Comisii de circulație la nivelul Primăriei Municipiului Bacău	307
2.8.3	Organizarea managementului de trafic	309
2.8.4	Stabilirea unei entități dedicate gestionării unui transport public integrat	309
(3)	MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ (CORESPUNZĂTOARE ETAPEI III) .	312
1	STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.	313
2	STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA.....	317
3	STRATEGIA DE INFORMARE ȘI COMUNICARE PENTRU IMPLEMENTAREA PMUD	318
3.1	ACTIVITĂȚILE DE COMUNICARE ÎN PERIOADA DE PREGĂTIRE A PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ	318
3.2	PLANUL DE MĂSURI DE COMUNICARE PENTRU PERIOADA DE EVALUARE DE MEDIU.....	322
3.3	STRATEGIA DE COMUNICARE ÎN PERIOADA DE IMPLEMENTARE A PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ.....	322
ANEXA 1 – GLOSAR		324
ORGANIZAȚII		324
TERMINOLOGIE		324
ANEXA 2 - CONTEXTUL EUROPEAN PENTRU PMUD		327
ANEXA 3 - AUTORIZAȚII DE CONSTRUIRE ELIBERATE PENTRU CLĂDIRI PE TIPURI DE CONSTRUCȚII, PE LOCALITĂȚI		329
ANEXA 4 – POSTURI DE RECENSĂMÂNT ȘI ANCHETĂ O/D. FORMULARE		333
ANEXA 5 – MONUMENTE ISTORICE ȘI SITURI ARHEOLOGICE.....		343



ANEXA 6 – ARII NATURALE PROTEJATE	348
ANEXA 7 – SPAȚII VERZI	352
ANEXA 8 – REZULTATELE ANALIZEI MULTICRITERIALE ELABORATĂ PENTRU PRIORITIZAREA MĂSURILOR/PROIECTELOR PROPUSE	353
ANEXA 9 – REZULTATELE ANALIZEI DE PRIORITIZARE FINALĂ ÎN CADRUL SCENARIULUI ALES	356
ANEXA 10 – PLANUL DE ACȚIUNE.....	359
ANEXA 11 – FIȘE DE PROIECT.....	375
ANEXA 12 – INDICATORI DE MONITORIZARE PROPUȘI PENTRU IMPLEMENTAREA PMUD BACĂU	446
PIESE DESENATE	450



Figuri

Figura 1:	Ciclu de planificare pentru un plan de mobilitate urbană durabilă (Sursa: Ghidul Rupprecht Consult; Orientări: Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă).....	13
Figura 2:	Rețeaua de localități, conform PATN - Secțiunea a IV-a	22
Figura 3:	Categoriile de unități administrativ-teritoriale urbane, conform Proiectului de revizuire a Legii nr. 351 privind actualizarea PATN - secțiunea IV - Rețeaua de localități. Sursă: http://mdrap.ro/dezvoltare-teritoriale/amenajarea-teritoriului/amenajarea-teritoriului-in-context-national	23
Figura 4:	Poli de dezvoltare urbană - România. Sursă: SDTR - România policentrică 2035	23
Figura 5:	Aria de influență a municipiului Bacău Sursa: Prelucrare Hartă izozone Observatorul teritorial (https://or.mdrap.ro/arcgis/apps/PanelLegend/index.htm?appid=93089501&df40a6815c62e17196ffe7).....	25
Figura 6:	PUG 2012, Planșă de reglementări.....	31
Figura 7:	Zonificare circulație - PUG municipiul Bacău (2012).....	32
Figura 8:	Rețeaua europeană TEN - T centrală la nivel UE	36
Figura 9:	Rețeaua europeană TEN - T. Detaliu România și Bulgaria.....	36
Figura 10:	Proiecte de transport rutier incluse în MPGTR. Sursa: MPGTR, mai 2015, pag.641	38
Figura 11:	Proiecte de transport aerian și multimodal incluse în MPGTR. Sursa: MPGTR, mai 2015, pag.644.....	38
Figura 12:	Rețeaua TEN-T și proiecte MPGTR în zona municipiului și zonei funcționale Bacău.....	40
Figura 13:	Transportul rutier - Rețeaua TEN-T, în Regiunea Nord-Est.....	49
Figura 14:	Transportul feroviar - Rețeaua TEN-T, în Regiunea Nord-Est.....	49
Figura 15:	Zone cu potențial de restructurare, dezvoltare, îndesire, conform reglementărilor PUG 2012 și tendințelor de construire	55
Figura 16:	Documentații urbanistice (PUD, PUZ), aprobate după aprobarea PUG 2012 ..	56
Figura 17:	Areal cu potențial major de dezvoltare, în cartierul Șerbănești, care se dezvoltă fără o tramă rutieră majoră, configurată astfel încât să asigure accesibilitatea pedestră la viitoare stații de transport (cca. 400 m, din orice punct al cartierului).....	57
Figura 18:	Str. Siretului - arteră majoră în cartierul Șerbănești, conform reglementărilor PUG - fără infrastructură pentru pietoni și cu un prospect subdimensionat pentru o viitoare deservire cu transport public.....	58
Figura 19:	Tendințe de dezvoltare cu caracter intensiv (în fotografie, locuire colectivă densă) și rezerve funciare pentru dezvoltare în partea de vest a cartierului Miorița, în care nu există tramă rutieră majoră.....	58
Figura 20:	Str. Nordului - arteră majoră conform reglementărilor PUG 2012, în cartierul Mioriței (cu potențial ridicat de dezvoltare - densificare) are un profil subdimensionat și infrastructură neconformă pentru pietoni	59
Figura 21:	Încadrarea municipiului Bacău la nivel național, regional și județean.....	60



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Figuri

Figura 22:	Evoluția populației în zona funcțională Bacău în perioada 2011 - 2016. Sursa: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011 și INS - TEMPO-Online, 01 iulie 2016	61
Figura 23:	Structura populației pe grupe de vârstă. Zona funcțională Bacău. Sursa datelor: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011 și INS - TEMPO-Online, 01 iulie 2016	62
Figura 24:	Structura populației pe macro-grupe de vârstă. Zona funcțională Bacău. Sursa datelor: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011 și INS - TEMPO-Online, 01 iulie 2016	62
Figura 25:	Evoluția demografică în profil teritorial, 2002-2011	63
Figura 26:	Evoluția demografică în profil teritorial, 2011-2016	64
Figura 27:	Densitatea populației în zona funcțională Bacău	65
Figura 28:	Densitatea populației în municipiul Bacău	66
Figura 29:	Distribuția spațială a locurilor de muncă în municipiul Bacău	67
Figura 30:	Distribuția spațială a locurilor de muncă în zona funcțională Bacău	68
Figura 31:	Populația rezidentă activă după statutul profesional la nivelul anului 2011. Sursa datelor: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011	70
Figura 32:	Structura populației școlare pe niveluri de educație la nivelul anului 2011 și 2015. Sursa datelor: INS, Serii TEMPO - Populația școlară pe niveluri de educație, județe și localități	71
Figura 33:	Evaluare comparativă a ratelor de motorizare europene. Sursa datelor: EUROSTAT/Apr.2017	73
Figura 34:	Evoluția motorizării în România. Sursa datelor: EUROSTAT/Apr.2017, PMUD Iași/2015, PMUD Constanța/2015, PMUD Brașov/2015 și prelucrare Consultant	74
Figura 35:	Evoluția parcului de autoturisme în municipiul și județul Bacău. Sursa datelor: DRPCIV	74
Figura 36:	Distribuția deșinerilor de autoturisme în municipiul Bacău. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Economică	75
Figura 37:	Indicele de motorizare în localitățile zonei funcționale Bacău. Sursa datelor: DRPCIV	76
Figura 38:	Indicele de motorizare în cartierelor municipiului Bacău	77
Figura 39:	Configurația parcului de autovehicule în municipiul și în județul Bacău. Sursa datelor: DRPCIV	78
Figura 40:	Vechimea parcului de autovehicule din județul Bacău. Sursa datelor: DRPCIV	78
Figura 41:	Compoziția și evoluția parcului de autovehicule din județul și municipiul Bacău în funcție de tipul de combustibil utilizat. Sursa datelor: DRPCIV	79
Figura 42:	Stații de alimentare electrică pentru mașini în municipiul Bacău. Sursa: http://masinaelectric.ro/harta-statii-incarcare/	79
Figura 43:	Conectivitate primară a municipiului Bacău la rețeaua TEN-T rutieră Sursa: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/en.pdf	80
Figura 44:	Rețeaua rutieră în zona funcțională Bacău	81
Figura 45:	Rețeaua stradală din municipiul Bacău. Ponderea străzilor în raport cu tipul de îmbrăcăminte rutieră. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice	84
Figura 46:	Ponderea străzilor raportată la categoria de străzi - conform O.G. nr. 43/1997. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice	85



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Figuri

Figura 47:	Rețeaua stradală (modelată) din municipiul Bacău în funcție de îmbrăcăminte rutieră. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău + Direcția Drumuri Publice.....	86
Figura 48:	Rețeaua stradală (modelată) din municipiul Bacău. Clasificare pe categorii (în conformitate cu O.G. nr. 43/1997). Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău + Direcția Drumuri Publice.....	87
Figura 49:	Rețeaua stradală din municipiul Bacău. Clasificare funcțională.....	88
Figura 50:	Rețeaua stradală din municipiul Bacău. Starea fizică a rețelei stradale. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău + Direcția Drumuri Publice.....	90
Figura 51:	Rețeaua stradală din municipiul Bacău. Ponderea străzilor în rețea raportată la starea tehnică. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău + Direcția Drumuri Publice.....	91
Figura 52:	Intersecțiile semaforizate și intersecțiile cu insulă centrală din municipiul Bacău.....	92
Figura 53:	Amenajare actuală a intersecției Bd. Unirii + Str. I.L. Caragiale.....	93
Figura 54:	Trecere de pietoni amenajată necorespunzător. Calea Romanului.....	94
Figura 55:	Trecere de pietoni semnalizată necorespunzător. Str. Vadu Bistriței.....	94
Figura 56:	Rețeaua de transport feroviar în zona funcțională Bacău.....	96
Figura 57:	Numărul călătorilor plecați/sosiți din/în stațiile CF (ale magistralei 500) din zona funcțională Bacău. Sursa datelor: SNTFC CFR Călători. Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători Iași.....	97
Figura 58:	Numărul călătorilor plecați/sosiți din/în stația CF Bacău (Magistrala 500). Sursa datelor: SNTFC CFR Călători. Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători Iași.....	97
Figura 59:	Numărul total de călători plecați și sosiți din/în stația CF Bacău. Variație lunară (Magistrala 500). Sursa datelor: SNTFC CFR Călători. Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători Iași.....	97
Figura 60:	Harta liniilor de transport public județean în zona funcțională Bacău (rotită 90°).....	99
Figura 61:	Rețeaua de transport public din municipiul Bacău. Sursa: http://transportpublic.ro/	101
Figura 62:	Rețeaua de transport public din municipiul Bacău (prelucrarea consultantului).....	102
Figura 63:	Indicatoare de tip (1) pe care există informații privind numărul liniei și/sau aditional numele stației cu orele de trecere ale autobuzelor.....	104
Figura 64:	Indicator de tip (2) pe care există informații privind numărul liniilor, descrierea traseului și frecvența autobuzelor pe intervale orare.....	104
Figura 65:	Stație transport public local. Policlinica Veche.....	105
Figura 66:	Amenajare inadecvată a stației de transport public local. Zona de informare (stg.) sau zonă de așteptare (dr.) se regăsesc în spațiul verde.....	105
Figura 67:	Stație transport public local. I.L. Caragiale (a) – (b) – (c)/ Nicu. Enea (d).....	106
Figura 68:	Stație transport public local. Massaro.....	106
Figura 69:	Amenajare inadecvată a stației de transport public local Fabrica de Bere.....	106
Figura 70:	Conexiuni între rețeaua de transport public local și rețeaua de transport public județean la nivelul municipiului Bacău.....	110
Figura 71:	Traseele curselor speciale de transport public în municipiul Bacău.....	111
Figura 72:	Stația de taxi Calea Republicii nr. 27 (5 locuri + 2 locuri). Municipiul Bacău.....	113
Figura 73:	Amplasarea stațiilor de taxi în municipiul Bacău.....	115
Figura 74:	Trasee de tranzit și generatori pentru transportul de marfă.....	116



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Figuri

Figura 75:	(sus) Activități de aprovizionare în proximitatea unei intersecții și a stației de transport public Autogara; (jos) Vehicul de marfă staționând în stația de transport public Piața Sud	117
Figura 76:	Fluxuri de vehicule comerciale (ver. MZA 2016) simulate pe rețeaua stradală/rutieră a municipiului Bacău	118
Figura 77:	Trotuare generoase în zona centrală (stg.); Trotuar neamenajat pe Calea Romanului în fața Grădiniței nr. 25 (dr.)	120
Figura 78:	Disfuncții ale infrastructurii pentru pietoni: a. trotuare înguste și/sau ocupate cu mașini parcate în cartierul Republicii II; b. trotuare în stare fizică proastă; c. trotuare obstructionate de stâlpi sau cu mașini parcate în zone de interes	121
Figura 79:	Disfuncții ale infrastructurii pentru pietoni: obstacole amplasate pe alei pietonale în cartierul ANL Teiului – Făgăraș	122
Figura 80:	Trecere rutieră la nivel peste calea ferată cu trecere de pietoni amenajată inadecvat și inacceptabil Str. Alexei Tolstoi	122
Figura 81:	Pasajul pietonal de la gară	123
Figura 82:	Pasajul pietonal de la gară (între cartierele CFR și Centru)	123
Figura 83:	Scări publice în cartierele rezidențiale amenajate preponderent ca spații de parcare. Cartier Republicii II	124
Figura 84:	Situații de inaccesibilizare a spațiilor publice pentru persoanele cu mobilitate redusă. (stg.) Necorelare între rampa de accesibilizare și trecerea pentru pietoni (dr.) ..	124
Figura 85:	Facilități pentru deplasarea cu bicicleta pe Calea Moinești. Municipiul Bacău	125
Figura 86:	Trasee de biciclete sau drumetii promovate prin proiectul Dezvoltarea și consolidarea turismului în Municipiul Bacău prin promovarea oportunităților locale	126
Figura 87:	Facilități pentru deplasarea cu bicicleta pe Calea Moinești în zona stației de transport public Fabrica de Bere	127
Figura 88:	Facilități pentru deplasarea cu bicicleta la intersecția Căii Moinești cu Str. Mioriței (stg.)	127
Figura 89:	Propuneri privind dezvoltarea unei rețele pentru circulația bicicletelor. Exemplificare. Sursă: Primul plan pentru realizarea pistei de biciclete în Bacău. Sursa: http://www.initiativabacauana.ro/planul-mobilitate-urbana-durabila-bacau-oras-pentru-camarii/	128
Figura 90:	Facilități de parcare în zona centrală a municipiului Bacău. Parcare rapidă la Piața Centrală	130
Figura 91:	Parcări rezidențiale și non-rezidențiale, gratuite în spatele Pieței Centrale. Sursa: Google Map	130
Figura 92:	Parcări rezidențiale reglementate sau nereglementate în municipiul Bacău	132
Figura 93:	Cererea de parcare vs. oferta de parcare în municipiul Bacău	133
Figura 94:	Parcări în intersecția str. Oituz cu str. Războieni. Sursa: Google Map	134
Figura 95:	Parcări ecologice rezidențiale și garaje în cartierul Miorița	135
Figura 96:	Parcarea pe stradă distribuită pe rețeaua stradală majoră din municipiul Bacău	136
Figura 97:	Delimitarea zonei centrale	139
Figura 98:	Spațiu public în zona centrală. Str. Nicolae Bălcescu. Sursa: https://municipiulbacau.ro	140
Figura 99:	Spații publice în zona centrală, cu o pondere ridicată de spațiu alocat carosabilului și parcarilor, cu o slabă calitate peisagistică: Zona Piața Revoluției (stg.) și Pasajul Revoluției (dr.)	140



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Figuri

Figura 100:	Stație de transport în zona centrală – Piața Centrală (stg.). Spațiu public în spatele Teatrului Șacovia, Str. Ienii (dr.)	141
Figura 101:	Alee în paragină în lungul Căii Mărășești (Zona stadionului).....	141
Figura 102:	Zona gării: a. Piața Gării – areal de circulație și staționare, cu o slabă calitate estetică; b. proasta amplasare a trecerilor pentru pietoni generează traversări neregulate și pericol de accidente; c. Infrastructură pentru pietoni și stații de transport cu o foarte slabă calitate funcțională și estetică; d. inaccesibilitatea spațiului public pentru persoane cu mobilitate redusă	143
Figura 103:	Zona gării: a. Spațiu de așteptare pentru călători amenajat inadecvat în vecinătatea spațiului pentru încărcarea și descărcarea vehiculelor comerciale destinate activităților de tip poștă/curierat pericol de accidente; b. Stație de autobuz (transport public local) vs. stație taxi.....	144
Figura 104:	Zona autogării: a. Amplasarea autogării centrale Bacău; b. Acces pietonal și auto în Autogară din Bd. Unirii; c. Lipsa unor spații dedicate circulației pietonale; d. Trotuar periculos în zona accesului în Autogară; e. Stația de autobuz Autogară cu trotuar în stare proastă/staționări neregulate în stația de autobuz	145
Figura 105:	Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău în rețeaua TEN-T aeroportuară. Sursa: (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/en.pdf)	146
Figura 106:	Evoluția traficului de pasageri prin Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău. Sursa datelor: Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău	147
Figura 107:	Proгноze ale traficului de pasageri prin Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău	148
Figura 108:	Structura modelului de Transport.....	153
Figura 109:	Zonificarea ariei de influență a municipiului Bacău. Extras din modelul de transport (130 zone de trafic, din care 96 pentru municipiul Bacău)	154
Figura 110:	Locațiile punctelor de recensământ de trafic în municipiul Bacău	157
Figura 111:	Echipamente automate de măsurare a traficului	158
Figura 112:	Amplasarea echipamentelor automate de măsurare a traficului utilizate în municipiul Bacău	158
Figura 113:	Contorizări automate. Variația orară a traficului și a vitezei în municipiul Bacău	159
Figura 114:	Contorizări manuale. Variația orară a traficului în municipiul Bacău	160
Figura 115:	Măsurători privind gradul de încărcare a vehiculelor de transport public în municipiul Bacău	161
Figura 116:	Trasee pe care s-au efectuat măsurători ale timpilor de parcurs	162
Figura 117:	Rată de călătorii per persoană	163
Figura 118:	Distribuția călătorilor după scopul călătoriei	164
Figura 119:	Distribuția modală a călătorilor.....	164
Figura 120:	Distribuția modală a călătorilor raportată la scopul călătoriei.....	164
Figura 121:	Postul de anchetă A1 – DN2 - km 280 – 400 (Zona Metro – Praktiker).....	165
Figura 122:	Postul de anchetă A6 – DN11 - km 172+670 (Intersecție DN 11 cu DJ 119 B).....	166
Figura 123:	Locațiile punctelor de recensământ și anchetă OD – CNAIR – CESTRIN 2015.....	167
Figura 124:	Date furnizate de CNAIR – CESTRIN. Variații anuale, lunare și orare a traficului pe DN2, km 244+070.....	167
Figura 125:	Rețeaua strădală	169
Figura 126:	Rețeaua de transport public	170
Figura 127:	Fluxuri de trafic actuale, autoturisme și vehicule comerciale, 24h, 2016	173



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Figuri

Figura 128:	Fluxuri de călători, transport public local, 24h, 2016	173
Figura 129:	Secțiunile de validare	174
Figura 130:	Proгноza populației municipiului Bacău	176
Figura 131:	Proгноza populației localităților din Zona funcțională a municipiului Bacău	177
Figura 132:	Proгноza numărului mediu de salariați în municipiul Bacău	178
Figura 133:	Proгноza indicelui de motorizare pentru municipiul Bacău și localitățile rurale din Zona funcțională	179
Figura 134:	Fluxuri de trafic, autoturisme și vehicule comerciale, Scenariul "A face minimum", 24h, 2023	180
Figura 135:	Fluxuri de călători, transport public local, Scenariul "A face minimum", 24h, 2023	181
Figura 136:	Fluxuri de trafic, autoturisme și vehicule comerciale, Scenariul "A face minimum", 24h, 2030	181
Figura 137:	Fluxuri de călători, transport public local, Scenariul "A face minimum", 24h, 2030	182
Figura 138:	Fluxuri de trafic, autoturisme și vehicule comerciale, Scenariul "A nu face nimic", 24h, 2023	183
Figura 139:	Fluxuri de călători, transport public local, Scenariul "A nu face nimic", 24h, 2023	184
Figura 140:	Fluxuri de trafic, autoturisme și vehicule comerciale, Scenariul "A nu face nimic", 24h, 2030	184
Figura 141:	Fluxuri de călători, transport public local, Scenariul "A nu face nimic", 24h, 2030	185
Figura 142:	Fluxuri de vehicule și gradul de saturație actual	189
Figura 143:	Viteze medii de parcurs pe trasee	191
Figura 144:	Redistribuirea traficului în scenariul de referință vs. situația actuală	192
Figura 145:	Distribuția spațială a zgomotului produs de traficul rutier în regim Lzsn. Sursa: Elaborarea hărților de zgomot și a planurilor de acțiune pentru municipiul Bacău, 2016	200
Figura 146:	Distribuția spațială a zgomotului produs de traficul feroviar în regim Lzsn. Sursa: Elaborarea hărților de zgomot și a planurilor de acțiune pentru municipiul Bacău, 2016	200
Figura 147:	Distribuția spațială a zgomotului estimat a fi produs de traficul aerian în 2017. Sursa: Plan de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului generat de traficul aeroportuar pe Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău, 2014201	
Figura 148:	Accesibilitatea zonei Spitalul Județean în raport cu durata deplasări	204
Figura 149:	Accesibilitatea zonei Gara Bacău în raport cu durata deplasări	204
Figura 150:	Izocrone transport public vs. densitatea populației	207
Figura 151:	Izocrone transport public vs. unități de învățământ	208
Figura 152:	Statistici accidente rutiere și persoane decedate în zona funcțională Bacău. Sursa datelor: IPJ Bacău	210
Figura 153:	Statistici persoane rănite grav și rănite ușor în accidente rutiere în zona funcțională Bacău. Sursa datelor: IPJ Bacău	210
Figura 154:	Statistici accidente rutiere (2011-2015) în funcție de locație (în localitate/ în afara localității) și în funcție de categoria drumului. Sursa datelor: IPJ Bacău	212
Figura 155:	Statistici accidente rutiere în funcție de cauzele principale de producere a accidentelor în municipiul Bacău și zona funcțională Bacău. Sursa datelor: IPJ Bacău	212



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Figuri

Figura 156:	Statistici accidenta rutiere în funcție de modul de producere a accidentelor în municipiul Bacău și zona funcțională Bacău. Sursa datelor: IPJ Bacău	212
Figura 157:	Distribuția accidentelor de circulație pe ansamblul rețelei stradale a municipiului Bacău. Sursa datelor: IPJ Bacău	213
Figura 158:	Paneele 10 străzi nesigure din municipiul Bacău. Sursa datelor: IPJ Bacău	214
Figura 159:	Viziunea și obiectivele strategice ale PMUD Bacău	218
Figura 160:	Libertatea și confort de mișcare pentru pietoni, în întreg spațiu urban, fără bariere fizice și psihologice (fără diferențe de nivel și diferențe majore de textură: trotuar-carosabil)	238
Figura 161:	Propunerea de ierarhizare a tramei stradale majore din municipiul Bacău	249
Figura 162:	Evoluția PIB considerată în analiza economică	269
Figura 163:	Exemple de amenajări ale trecerilor de pietoni accesibile pentru persoanele cu dizabilități	292
Figura 164:	Exemple de pasaje pietonale suprapuse peste calea ferată cu facilități pentru PRM și bicicliști	293
Figura 165:	Coridoare pentru deplasări nemotorizate în Municipiul Bacău	297
Figura 166:	Exemple de amenajări ale pistelor de bicicletă în zona stațiilor și a intersecțiilor	298
Figura 167:	Spații comunitare, în cartiere (străzi, piațe urbane): a. modelul actual, în cartierele rezidențiale din Bacău; b. modele de reorganizare, în cartierele rezidențiale din alte orașe europene	304
Figura 168:	Schemă organizațională pentru Transport Public Integrat - realizarea unei Asociații de Transport Public (ATP)	310
Figura 169:	Fluxuri financiare în ipoteza unui Transportului Public Integrat (fluxuri venituri-cheltuieli)	310
Figura 170:	Buda calității	311
Figura 171:	Distribuția spașală a clădirilor monument istoric pe teritoriul Municipiului Bacău. Sursa: SIDU Bacău, prelucrare pe baza Listei Monumentelor Istorice 2015, Ministerul Culturii	345
Figura 172:	Rețeaua Natura 2000 - arii naturale protejate aflate în zona municipiului Bacău. Sursa: prelucrare http://atlas.anp.ro/atlas/	351
Figura 173:	Rețeaua de spații verzi în zona municipiului Bacău. Sursa: Municipiul Bacău - Strategia Integrată de dezvoltare urbană 2014 - 2020	352



Tabele

Tabelul 1:	Unitățile administrativ-teritoriale din zona funcțională urbană Bacău	24
Tabelul 2:	Nivelul populației active în municipiul Bacău și în zona funcțională Bacău. Sursa datelor: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011	69
Tabelul 3:	Evoluția populației preșcolare și școlare în municipiul Bacău și în zona funcțională Bacău. Sursa datelor: INS, Serii TEMPO - Populația școlară pe niveluri de educație, județe și localități	71
Tabelul 4:	Evoluția numărului de elevi care fac naveta în municipiul Bacău. Sursa datelor: ISJ Bacău	71
Tabelul 5:	Structura parcului de autoturisme din municipiul Bacău în funcție de tipul de combustibil utilizat. Sursa datelor: DRPCIV	79
Tabelul 6:	Evoluția lungimii rețelei stradale din municipiul Bacău. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice	84
Tabelul 7:	Linii de transport public intrajudețean cu frecvență comparabilă cu frecvența liniilor de transport public local. Sursa date: Programul de transport public de persoane prin servicii regulate în trafic județean, pentru perioada 2014-2019, actualizat la data de 01.01.2016;	98
Tabelul 8:	Destinațiile curselor de transport rutier în relație cu autogările	98
Tabelul 9:	Linii de transport public local operate de SC TRANSPORT PUBLIC SA. Sursa datelor: SC TRANSPORT PUBLIC SA	103
Tabelul 10:	Flota de vehicule de transport public. Municipiul Bacău. Sursa datelor: SC TRANSPORT PUBLIC SA	107
Tabelul 11:	Structura tarifară actuală pentru transportul public local la nivelul municipiului Bacău. Sursa datelor: SC TRANSPORT PUBLIC SA	108
Tabelul 12:	Stațiile de taxi din municipiul Bacău	114
Tabelul 13:	Taxe de parcare actuale în municipiul Bacău	131
Tabelul 14:	Număr estimativ de locuri de parcare pe rețeaua strădală majoră a municipiului Bacău	135
Tabelul 15:	Destinațiile curselor de linie în relație cu Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău. Sursa: Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău	149
Tabelul 16:	Tipurile de zone incluse în modelul de transport	153
Tabelul 17:	Tabel sinoptic al segmentelor de cerere, modurilor și sistemelor de transport ...	171
Tabelul 18:	Evoluția cererii de călătorie în modelul național de transport	175
Tabelul 19:	Coeficienți de creștere a populației	177
Tabelul 20:	Coeficienți de creștere a numărului mediu de salariați	178
Tabelul 21:	Rețeaua de transport de perspectivă pentru scenariile considerate în cadrul PMUD Bacău	180
Tabelul 22:	Rezultate aferente rulării modelului de transport pentru anul de bază și anii de prognoză. Situația actuală și scenariul "A face minimum"	182
Tabelul 23:	Evoluția parcursului - Total vehicule-km la nivelul municipiului Bacău	185
Tabelul 24:	Evoluția distribuției modale	185
Tabelul 25:	Evoluția întârzierilor totale și a duratei medii de călătorie cu transportul public	186
Tabelul 26:	Evoluția estimată a emisiilor din traficul rutier pentru municipiul Bacău (pe baza datelor din modelul de transport)	186



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Tabele

Tabelul 27:	Indicatori generali privind serviciul de transport public. Sursa: SC TRANSPORT PUBLIC SA	187
Tabelul 28:	Evoluția întârzierilor totale și a duratei medii de călătorie cu transportul public	192
Tabelul 29:	Evoluția numărului de pasageri cu transportul public local	192
Tabelul 30:	Concentrații maxime orare/zilnice și anuale (µg/mc) la stațiile de monitorizare a calității aerului din municipiul Bacău. APM Bacău, 2015	193
Tabelul 31:	Nivel de zgomot, februarie 2017. Sursa: Raportul privind calitatea factorilor de mediu din județul Bacău, luna februarie 2017, APM Bacău	195
Tabelul 32:	Disfuncționalități pentru fiecare factor de mediu la nivelul municipiului Bacău	196
Tabelul 33:	Evoluția estimată a emisiilor din traficul rutier pentru municipiul Bacău (pe baza datelor din modelul de transport)	197
Tabelul 34:	Emisiile actuale și estimate CO ₂ la nivelul rețelei rutiere a municipiului Bacău	198
Tabelul 35:	Costurile poluării fonice pentru România, an de bază 2010. Sursa: Update of the Handbook on External Costs of Transport, tabelul 28, p.51	202
Tabelul 36:	Evoluția duratei medii a călătorilor cu transportul public către punctele de interes socio-economic	205
Tabelul 37:	Număr persoane implicate în accidente rutiere raportate la 100.000 locuitori. Sursa datelor: INS și IPJ Bacău – Serviciul Rutier	209
Tabelul 38:	Statistica generală a accidentelor rutiere din zona funcțională Bacău. Sursa datelor: IPJ Bacău	210
Tabelul 39:	Clasificarea accidentelor rutiere în municipiul Bacău. Sursa datelor: IPJ Bacău	211
Tabelul 40:	Evoluția parcursului – Total vehicule-km la nivelul municipiului Bacău	215
Tabelul 41:	Evoluția repartiției modale	217
Tabelul 42:	Scenariile considerate în cadrul PMUD Bacău	223
Tabelul 43:	Proiectele considerate în PMUD Bacău pentru Scenariul de referință – A face minimum, etapele 2020 și 2023	223
Tabelul 44:	Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport. Intervenții majore asupra rețelei stradale	232
Tabelul 45:	Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport. Mijloace alternative de mobilitate	234
Tabelul 46:	Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport. Managementul traficului staționar	236
Tabelul 47:	Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport. Zone cu nivel ridicat de complexitate. Scenariul A face ceva – Alternativa 1	240
Tabelul 48:	Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport. Zone cu nivel ridicat de complexitate. Scenariul A face ceva – Alternativa 2	242
Tabelul 49:	Proiecte pentru infrastructura de transport. Structura intermodală	243
Tabelul 50:	Direcții de acțiune și proiecte operaționale. Intervenții majore asupra rețelei stradale	243
Tabelul 51:	Direcții de acțiune și proiecte operaționale. Transportul public	244
Tabelul 52:	Direcții de acțiune și proiecte operaționale. Transportul de marfă	245
Tabelul 53:	Direcții de acțiune și proiecte operaționale. Mijloace alternative de mobilitate	246
Tabelul 54:	Direcții de acțiune și proiecte operaționale. Managementul traficului	248
Tabelul 55:	Direcții de acțiune și proiecte operaționale. Structura intermodală și operațiuni urbanistice	251
Tabelul 56:	Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	252



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Tabele

Tabelul 57:	Direcții de acțiune și proiecte la scară perturbantă	253
Tabelul 58:	Direcții de acțiune și proiecte la scară urbană. Intervenții majore asupra rețelei stradale.....	255
Tabelul 59:	Direcții de acțiune și proiecte la scară urbană. Transportul Public și transportul de marfă.....	255
Tabelul 60:	Direcții de acțiune și proiecte la scară urbană. Mijloace alternative de mobilitate.....	258
Tabelul 61:	Direcții de acțiune și proiecte la scară urbană. Managementul traficului.....	258
Tabelul 62:	Direcții de acțiune și proiecte la scară urbană. Zone cu nivel ridicat de complexitate. Structură intermodală și operațiuni urbanistice	259
Tabelul 63:	Direcții de acțiune și proiecte la scară urbană. Aspecte instituționale.....	259
Tabelul 64:	Direcții de acțiune și proiecte la scară cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate.....	260
Tabelul 65:	Direcții de acțiune și proiecte la scară cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate. Managementul traficului - staționar.....	261
Tabelul 66:	Rezultatele analizei multicriteriale pe scenarii	263
Tabelul 67:	Perioada de referință pe sector.....	265
Tabelul 68:	Valoarea timpului, an de bază 2010	270
Tabelul 69:	Distribuția scopurilor călătoriilor pasagerilor rutieri	271
Tabelul 70:	Incidența de apariție a accidentelor	273
Tabelul 71:	Valoarea accidentului evitat, an de bază 2010. Sursa: Ghidul privind elaborarea analizei cost-beneficiu economice și financiare și a analizei de risc, Master Planul General de Transport, Vol. 2, Partea C Anexa 6, tabelul 6.5.....	274
Tabelul 72:	Costurile poluării atmosferice pentru România, an de bază 2010.....	275
Tabelul 73:	Costurile poluării atmosferice pentru România, an de bază 2010. Sursa: „Update of the Handbook on External Costs of transport”, tabelul 15, p. 37.....	275
Tabelul 74:	Costurile în cazul schimbării cliimei. Sursa: „Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020”, p. 63	275
Tabelul 75:	Rezultatele Analizei cost-beneficiu pentru scenariile alternative.....	277
Tabelul 76:	Indicatori privind eficiența economică pentru scenariile alternative	277
Tabelul 77:	Evoluția emisiilor la nivelul municipiului Bacău – scenarii alternative.....	277
Tabelul 78:	Emisii CO ₂ la nivelul rețelei rutiere a municipiului Bacău – scenarii alternative... ..	278
Tabelul 79:	Zgomot – evaluare monetară la nivelul rețelei modelate – scenarii alternative ..	278
Tabelul 80:	Media duratelor de deplasare către puncte de interes general (Spitalul Județean, Gara Bacău) cu transportul public și cu autoturismul – scenarii alternative	278
Tabelul 81:	Populația cu acces la 300 m la stații de transport public local și trasee pentru biciclete – scenarii alternative.....	279
Tabelul 82:	Indicatori de siguranță – scenarii alternative.....	279
Tabelul 83:	Indicatori privind calitatea vieții – scenarii alternative.....	280
Tabelul 84:	Bugetul operational aferent PMUD Bacău	282
Tabelul 85:	Valoarea totală estimată a proiectelor propuse în PMUD Bacău	284
Tabelul 86:	Speciile de păsări enumerate în anexa I a Directivei Consiliului 79/ 409/CEE	349
Tabelul 87:	Arii naturale protejate în municipiul Bacău.....	350



(1) P.M.U.D. – Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)



1 Introducere

Transportul și mobilitatea persoanelor și a bunurilor sunt cruciale pentru dezvoltarea cu succes a unei economii și a unei societăți care funcționează bine în termeni de schimb, de comunicare și calitate a vieții. Acest lucru este valabil în special pentru zonele urbane, care sunt punctele fierbinți ale fiecărei societăți. Simpla optimizare și sporire a capacității infrastructurii rutiere în zonele urbane nu îndeplinește cerințele unui mediu de viață sănătos și totodată nu este accesibilă din punct de vedere economic și ecologic. În consecință, planificarea sistemelor de transport este una dintre cele mai importante sarcini privind dezvoltare urbană. În ultimii ani o înțelegere mai largă a termenului de durabilitate a fost dezvoltată în ghidul pentru dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă (publicat de către Uniunea Europeană și elaborat de Rupprecht Consult).



Figura 1: Ciclul de planificare pentru un plan de mobilitate urbană durabilă (Sursa: Ghidul Rupprecht Consult: Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă)



1.1.1 Scopul și obiectivele PMUD

Conform documentelor strategice europene, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă constituie un document strategic dar și un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice, fundamentat în general prin intermediul unui model de transport dezvoltat cu ajutorul unui software de modelare a traficului, elaborat pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate a persoanelor și unităților economice din oraș și din zonele învecinate, pentru o mai bună calitate a vieții, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

Scopul Planului de mobilitate urbană este definit de legislația națională în cadrul Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în iulie 2013. În conformitate cu aceasta, **Planul de mobilitate urbană reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.**

De asemenea, în contextul legislativ românesc¹, ținta principală a planului de mobilitate urbană va fi aceea de îmbunătățire a accesibilității localităților și a relației între acestea, de diversificare și utilizare sustenabilă a mijloacelor de transport din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și de a asigura buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

Pe de altă parte, urmare a abordării integrate susținută de către Comisia Europeană, elaborarea corelată a Strategiilor Integrate de Dezvoltare Urbană și a **Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)** reprezintă o condiție necesară de bază în vederea finanțării proiectelor de mobilitate urbană prin FEDR (Fonduri Europene pentru Dezvoltare Regională), în cadrul Programului Operațional pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) Bacău a fost elaborat conform documentelor și recomandărilor europene, dar în concordanță cu legislația națională. Astfel, PMUD Bacău asigură aplicarea conceptelor de planificare și management privind mobilitatea urbană durabilă într-o manieră transparentă și participativă, în raport cu condițiile specifice municipiului Bacău.

Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă urmărește o abordare integrată cu un nivel înalt de cooperare, coordonare și consultare între diferitele niveluri de guvernare și între autoritățile responsabile. De asemenea, la nivel local ar trebui să se creeze și să se dezvolte structurile și procedurile corespunzătoare gestionării unui astfel de plan.

¹ Ordinul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 233 din 26-02-2016



Evaluarea performanței actuale și viitoare a sistemului de transport s-a bazat și pe rezultate ale modelului de transport, model dezvoltat în conformitate cu Ordinul MDRAP nr. 233 din 2016 privind *Normele de aplicare ale Legii nr. 350* ce prevede obligativitatea utilizării unui astfel de instrument în fundamentarea planurilor de mobilitate pentru localitățile de rang I.

Ținând seama de rolul strategic în planificarea și modelarea mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială ale municipiului, **PMUD Bacău** în cadrul primei componente, componenta strategică, prezintă o viziune pe termen lung (2030), centrată pe oameni, ce va urmări atingerea următoarelor 5 obiective strategice:

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

În vederea asigurării unei dezvoltări echilibrate și integrate a tuturor modurilor de transport, politicile, măsurile și recomandările definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă, după caz, toate modurile și formele de transport din zona funcțională a municipiului Bacău, atât în plan public cât și privat, atât privind transportul de pasageri, cât și cel de bunuri, transportul motorizat și nemotorizat, deplasarea și parcare. De asemenea, planul ține seama de costurile și beneficiile sociale prin internalizarea costurilor externe.

PMUD include de asemenea și o a doua componentă operațională, prin prezentarea unui Plan de acțiune pe termen scurt și mediu (2023) care include calendarul de implementare al proiectelor, bugetul estimat aferent fiecărui proiect, dar și recomandări privind alocarea responsabilităților și resurselor necesare realizării politicilor și măsurilor prevăzute în plan.

În final, cea de a treia componentă a planului stabilește mecanismul de monitorizare și evaluare periodică a acestuia. În urma acestui proces, în funcție de progresul înregistrat atât în contextul dinamicii urbane locale, cât și al evoluțiilor regionale, naționale sau europene se recomandă revizuirea planului sau acțiuni corective, după caz.



Analizele, măsurile și recomandările din cadrul PMUD vizează următoarele sectoare ale mobilității:

- a) **Transportul public** – planul furnizează o strategie de îmbunătățire a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport public.
- b) **Transportul nemotorizat** – planul încorporează un pachet de măsuri privind creșterea atractivității, siguranței și securității în ceea ce privește mersul pe jos și mersul cu bicicleta. Dezvoltarea de noi infrastructuri a fost gândită pe anumite sectoare independent de rutele pentru transport motorizat, astfel încât să se reducă distanțele de deplasare sau astfel încât deplasarea pietonală și cu bicicleta să fie separată de traficul greu motorizat. Măsurile legate de infrastructură au fost completate de măsuri ușoare, de recomandări de ordin tehnic și politici, după caz.
- c) **Intermodalitatea** – planul contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport și a identificat măsuri având ca scop specific facilitarea integrată a mobilității și a transportului multimodal.
- d) **Siguranța rutieră urbană** – planul include aspecte privind îmbunătățirea siguranței rutiere, pe baza analizei principalelor probleme și a zonelor de risc identificate.
- e) **Transportul rutier (circulație și staționare)** – planul propune măsuri de îmbunătățire/optimizare a rețelei stradale/rutiere în puncte critice, dar și la nivel global, în raport cu transportul motorizat în mișcare sau care staționează. S-a explorat inclusiv potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau utilizări publice care nu au legătură cu transportul.
- f) **Logistica urbană** – planul prezintă măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare a mărfii în oraș, vizând totodată reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, a poluării atmosferice și fonice.
- g) **Managementul mobilității** – planul include măsuri și recomandări pentru stimularea comportamentelor de mobilitate spre modele de mobilitate mai sustenabile. În acest scop se propune și angrenarea cetățenilor, angajaților, școlilor și altor actori relevanți.
- h) **Sistemele Inteligente de Transport** – Aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, Sistemele Inteligente de Transport susțin formularea de strategii, implementarea de politici și monitorizarea de măsuri prevăzute în cadrul conținut al PMUD.



1.1.2 Aria de acoperire geografică a P.M.U.D

Municipiul Bacău este localitate de rangul I, municipiu reședință a județului Bacău, conform ierarhiei (rangurilor) localităților stabilită prin Legea nr. 351/2001, Lege privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități.

PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI NAȚIONAL SECȚIUNEA «IV» - REȚEAUA DE LOCALITĂȚI REȚEAUA DE LOCALITĂȚI URBANE

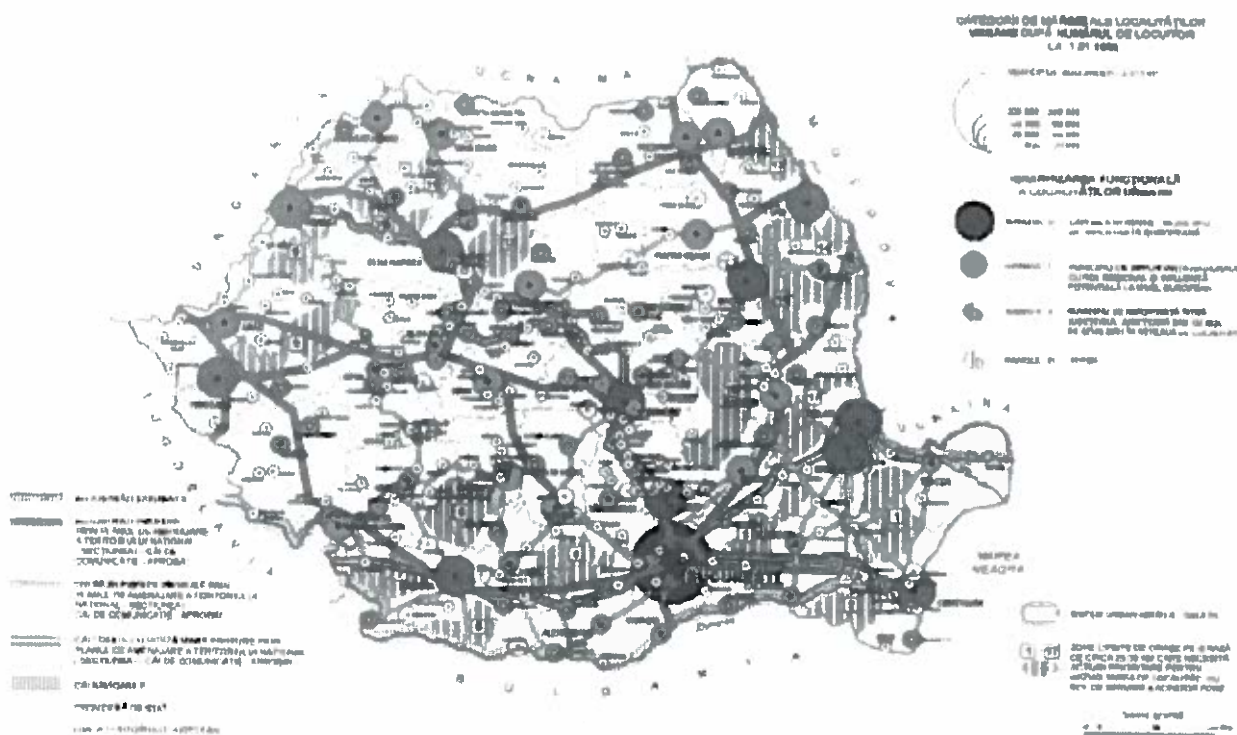


Figura 2: Rețeaua de localități, conform PATN - Secțiunea a IV-a

Conform proiectului de Lege privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) - Secțiunea a IV-a – Rețeaua de localități – care se află în proces de revizuire începând cu anul 2013, Municipiul Bacău este încadrat în categoria a III-a de unități administrativ teritoriale urbane – poli regionali secundari, municipii de importanță regională, având populație de peste 100.000 loc (300.000 în zona de influență).

Municipiul Bacău a fost desemnat pol de dezvoltare urbană prin HG nr.1149/2008 privind modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 998/2008 pentru desemnarea polilor naționali de creștere în care se realizează cu prioritate investiții din programele cu finanțare comunitară națională.



Municipiul Bacău este considerat arie funcțională urbană de importanță regională și locală, în studiile ESPON și pol supraregional Orizont Potențial Urban Strategic – OPUS (cu potențial de Aria Funcțională Urbană), conform CSDTR (2007)².

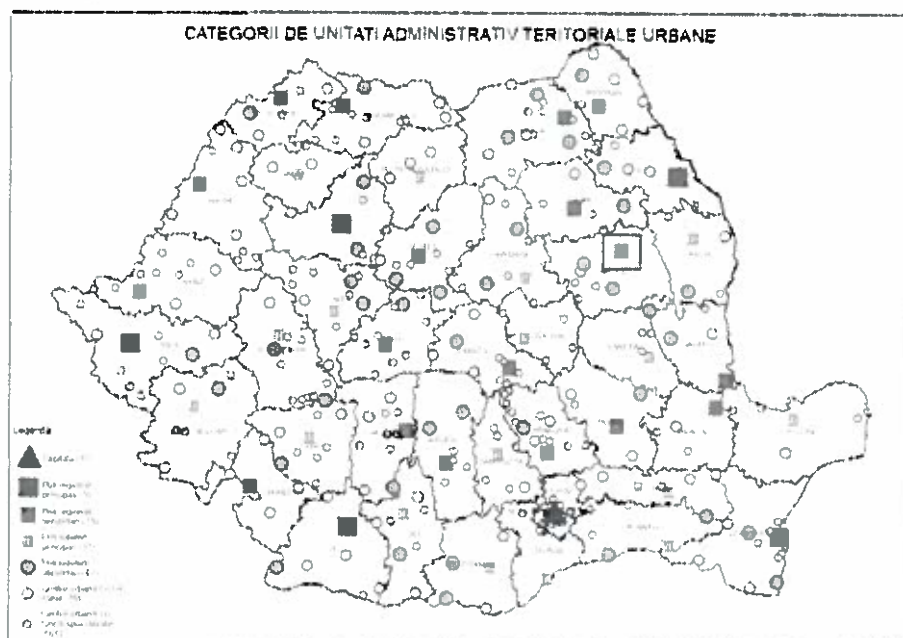


Figura 3: Categoriile de unități administrativ teritoriale urbane, conform Proiectului de revizuire a Legii nr. 351 privind actualizarea PATN – secțiunea IV – Rețeaua de localități. Sursă: <http://mdrap.ro/dezvoltare-teritoriala/amenajarea-teritoriului/amenajarea-teritoriului-in-context-national>

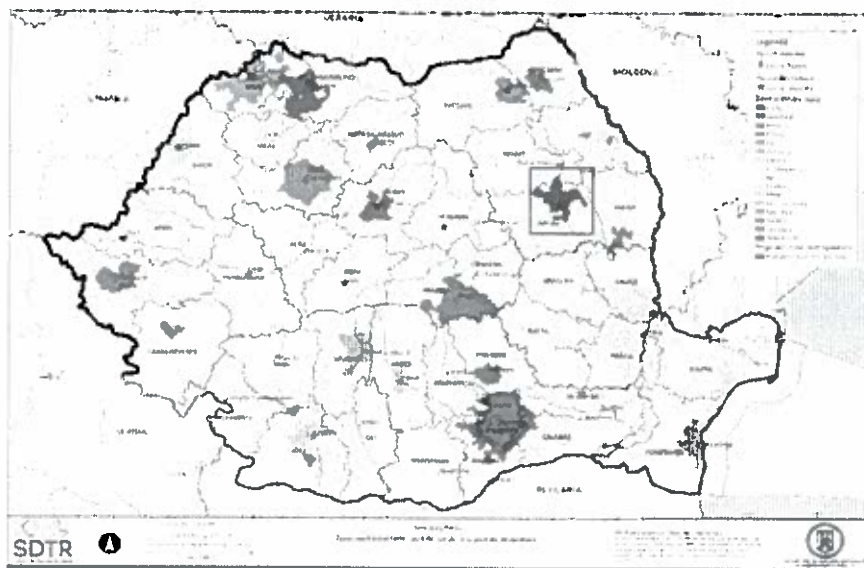


Figura 4: Poli de dezvoltare urbană – România. Sursă: SDTR - România policentrică 2035

² Studiul de fundamentare CSDTR 2030 – Rețeaua de localități



Prezentul PMUD s-a realizat pentru unitatea administrativ-teritorială Municipiul Bacău, reședința județului Bacău, dar cunoscând faptul că zonele funcționale ale orașelor exced de regulă limitelor administrativ – teritoriale, modelul de transport și parte a analizelor au fost extinse și pe zona funcțională urbană³ alcătuită din localitățile:

	Unități administrativ-teritoriale din zona funcțională urbană	
	BACĂU	Municipiul - reședință de județ
	Hemeiuș	Localități limitrofe – situate în prima coroană periurbană a municipiului Bacău.
	Itești	
	Letea Veche	
	Luizi-Călugăra	
	Măgura	
	Mărgineni	
	Nicolae Bălcescu	
	Sărata	
	Săucești	
	Berești-Bistrița	Localități situate în a doua coroană periurbană a municipiului Bacău.
	Buhoci	
	Cleja	
	Faraoani	
	Filipești	
	Gârleni	
	Gloseni	
	Scorțeni	
	Tamași	

Tabelul 1: Unitățile administrativ-teritoriale din zona funcțională urbană Bacău

De altfel, un PMUD privește nevoile "orașului funcțional" din punct de vedere al teritoriului său de influență, mai degrabă decât din punct de vedere administrativ. Se observă că localitățile limitrofe, situate în prima coroană periurbană a municipiului Bacău se află, pe rețeaua rutieră, la circa 20 minute de municipiul Bacău, iar celelalte localități ale zonei funcționale la circa 40 minute.

Astfel, în cadrul PMUD, pentru mai buna structurare și consolidare a conexiunilor municipiului Bacău cu zona sa funcțională, dar și cu teritoriul județean și național este necesară identificarea elementelor de potențial și a disfuncționalităților ce derivă din relația municipiului Bacău cu localitățile din zona sa de influență, respectiv cu cele situate în zona sa funcțională.

³ Delimitare a zonei funcționale Bacău conform studiului *Cadrul metodologic pentru implementarea eficientă a activităților de dezvoltare urbană durabilă* (Banca Mondială, 2015), așa cum este specificat în *POR 2014-2020, Document cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Anexa 3 Propunere de delimitare a zonelor funcționale urbane*.



Figura 5: Aria de influență a municipiului Bacău

Sursa: Prelucrare Hartă izocrone Observatorului teritorial

(<https://ot.mdrap.ro/arcgis/apps/Panel/legend/index.html?appid=93089501eedf40ac815c62e17196ffef>)



1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Cadrul european

Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020 – Spre o Europă inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, compusă din regiuni diverse (AT2020) - 2011

Obiectivul AT 2020 îl constituie furnizarea unei orientări strategice pentru dezvoltarea teritorială, promovând integrarea dimensiunii teritoriale în cadrul diferitelor politici la toate nivelurile de guvernare, și asigurarea punerii în aplicare a Strategiei Europa 2020 în conformitate cu principiile coeziunii teritoriale.

AT 2020 stabilește șase priorități teritoriale pentru UE care pot contribui la punerea în aplicare cu succes a Strategiei Europa 2020.

1. Promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și echilibrate
2. Încurajarea dezvoltării integrate în orașe, regiuni rurale și specifice

În acest sens documentul menționează că eforturile care contribuie la transformarea orașelor în motoare de dezvoltare inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii și în locuri atractive pentru locuit, muncă, turism și investiții trebuie să se regăsească în aplicarea unei abordări integrate și pe mai multe niveluri în dezvoltarea urbană și în politicile de regenerare. În același timp orașele ar trebui să se concentreze pe regiuni funcționale, inclusiv pe zonele lor periurbane.

3. Integrarea teritorială în regiunile funcționale transfrontaliere și transnaționale
4. Asigurarea competitivității globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice
5. Îmbunătățirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunități și întreprinderi

Este subliniată importanța asigurării accesului la transportul rutier, feroviar, aerian și pe apă, dar și utilizarea descentralizată, eficientă, sigură și ecologică a energiei regenerabile și cu emisii reduse de carbon, sprijinirea soluțiilor eficiente de transport intermodal, a legăturilor eficiente între aeroporturi și căile ferate. Dezvoltarea în continuarea a rețelelor transeuropene (TEN-T) care fac legătura între principalele centre europene, cum ar fi capitalele, regiunile metropolitane și nodurile TEN, și îmbunătățirea conexiunilor dintre sistemele primare și cele secundare ar trebui să constituie componente esențiale ale rețelei integrate. Dezvoltarea rețelelor secundare este importantă, îndeosebi la nivel regional și local.

De asemenea este încurajată accesibilitatea centrelor urbane în periferii, acolo unde combinația de dezavantaje sociale și economice poate conduce la segregarea grupurilor vulnerabile. Acolo unde este cazul, trebuie dezvoltate conexiunile de transport peste barierele teritoriale, cum ar fi conexiunile cu insulele și teritoriile de peste mări.

6. Gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor



Cadrul național

La elaborarea prezentului PMUD se are în vedere corelarea acestuia cu prevederile documentelor de planificare spațială specifice la nivel național, județean și local.

Strategia de dezvoltare teritorială a României - SDTR⁴

În conformitate cu Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, art. 14 , alin (3), SDTR este documentul programatic pe termen lung prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României și direcțiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scara regională, interregională, națională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier și transnațional. Acest document a fost aprobat de Guvernul României în luna mai 2017.⁵

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României reprezintă viziunea asumată a Guvernului și Parlamentului României privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035:

"România 2035, o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi, cu un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei."

Studiile de fundamentare au fost încadrate în 7 domenii tematice, dintre care unul este "comunicații și infrastructură de transport" (2 studii). Pentru acest domeniu este formulată o viziune de "dezvoltarea integrată și durabilă a sistemului de transport pentru a răspunde: obiectivelor de coeziune teritorială și competitivitate economică ale UE; strategiilor UE în domeniul transporturilor; nevoilor de dezvoltare teritorială echilibrată a României pentru creștere economică sustenabilă; necesitatea de a încuraja modurile de transport sigure și prietenoase cu mediul; și pentru asigurarea mobilității sociale durabile și inclusive pentru călători și mărfuri la nivel regional/local/urban". Sunt de asemenea formulate obiective generale, obiective specifice, politici și programe cu caracter general. Nu sunt identificate proiecte.

SDTR propune:

1. Susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național;
2. Sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională;
3. Asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari;
4. Susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general;
5. Întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

⁴ <http://www.sdr.ro/44/Strategie>

⁵ <http://gov.ro/ro/guvernul/sedinte-guvern/strategia-de-dezvoltare-teritoriala-a-romaniei-pentru-urmatoarele-doua-decenii-aprobata-de-guvern>



1.2.1 Documentații de amenajare a teritoriului

Planul de Amenajare a Teritoriului Național - PATN⁶

Conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul de amenajare a teritoriului național - PATN reprezintă documentul cu caracter director, care include sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întreg teritoriul țării.

Secțiunile Planului de amenajare a teritoriului național sunt:

1. Căi de comunicație, aprobată prin Legea nr.363/21.09.2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Rețele de transport
2. Ape, aprobată prin Legea nr.171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a II-a - Apă
3. Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a III-a - Zone protejate
4. Rețeaua de localități, aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități
5. Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone de risc natural
6. Turismul, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone cu resurse turistice
7. Dezvoltarea rurală - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone rurale, neaprobată.
8. Infrastructura pentru educație - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VII-a - Infrastructura pentru educație, neaprobată.

La acest moment, acest document unic de planificare a dezvoltării spațiale la nivel național, este elaborat în secțiuni sectoriale, necorelate între ele. Acest document va fi probabil actualizat în corelare cu Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR). În plus, secțiunea căi de comunicații se va corela cu Master Planul General de Transport al României, dar și cu prima generație de planuri de mobilitate aflate la acest moment în curs de elaborare.

⁶ (<http://www.mdrap.ro/dezvoltare-teritoriala/amenajarea-teritoriului/amenajarea-teritoriului-in-context-national/-4697>)



Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Bacău – PATJ Bacău

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea Teritoriului și Urbanismul, Art. 28, alineatul 2, termenul de valabilitate pentru PATJ este de 8 – 10 ani, deși sub rezerva unor posibile actualizări, PATJ Bacău vizează perioada 2004 – 2014.

Pentru domeniul transporturilor PATJ se referă în mod special la reducerea poluării cauzate de traficul rutier și îmbunătățirea rețelei de drumuri.

Obiectiv general: Limitarea emisiilor de poluanți rezultați din traficul auto

Obiectiv specific: Modernizarea parcului auto și a infrastructurii rutiere

Ținta: Îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane

Măsurile necesare în vederea atingerii țintei:

1. Efectuarea de controale comune în trafic RAR – GNM pentru verificarea stării tehnice a autovehiculelor, în special a încadrării emisiilor în normele în vigoare;
2. Retragerea din circulație a autovehiculelor care nu respectă normele legale
3. Modernizarea parcului auto pentru transportul public de călători
4. Plantare perdele vegetale de protecție la limita zonelor rezidențiale învecinate cu drumuri intens circulate
5. Construirea pasajelor de trecere peste căile ferate în zonele cu trafic intens
6. Lucrări de modernizare a drumurilor

Obiectiv specific: Determinarea nivelului de poluare rezultată din trafic și a efectelor acestora asupra sănătății umane

Ținta: Monitorizarea traficului auto în zonele urbane

Măsurile necesare în vederea atingerii țintei:

1. Realizarea rețelelor de monitorizare a traficului rutier în municipii și orașe
2. Efectuarea de măsurători sonometrice în zone cu valori ridicate ale traficului rutier
3. Crearea unei baze de date și realizarea studiilor privind cuantificarea relației intensitate trafic-nivel de poluare-efecte asupra sănătății populației
4. Realizarea studiilor și implementarea sistemelor de restricționare a vitezei de rulaj, în scopul reducerii poluării fonice în funcție de intensitatea traficului, tipul de autovehicule și izolația fonică a construcțiilor

Obiectiv general: Reducerea poluării fonice și prin vibrații

Obiectiv specific:

1. Reducerea poluării aerului, zgomotului și vibrațiilor în municipii și orașe
2. Adoptarea măsurilor tehnice pentru limitarea poluării fonice și prin vibrații
3. Adoptarea măsurilor tehnice în vederea diminuării zgomotului produs de traficul feroviar



Ținta:

1. Realizarea șoselelor de centură
2. Diminuarea disconfortului creat de poluarea fonică și prin vibrații
3. Reducerea disconfortului provocat de traficul feroviar

Măsurile necesare în vederea atingerii țintei:

1. Construirea rutei ocolitoare DN2 (E85) a municipiului Bacău
2. Amplasarea de panouri fonoabsorbante în zonele cu trafic intens
3. Realizarea de perdele vegetale de protecție în zonele cu trafic intens
4. Utilizarea îmbrăcăminților asfaltice fonoabsorbante
5. Restricționarea traficului auto în zonele rezidențiale, de odihnă și recreere
6. Realizarea de perdele de protecție la limita dintre zonele rezidențiale și calea ferată
7. Respectarea regulamentului general de urbanism la amplasarea locuințelor.

1.2.2 Documentații de urbanism

Planul Urbanistic General – PUG Bacău

Conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul urbanistic general are atât caracter director și strategic, cât și caracter de reglementare și reprezentând principalul instrument de planificare operațională, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare.

Planul Urbanistic General Bacău (PUG Bacău) a fost elaborat în perioada 2003 - 2009 și aprobat în 2012.

Obiectivele reactualizării PUG (2012) și a Regulamentului Local de Urbanism aferent au fost:

1. Stabilirea noului intravilan - suprafața construibilă a localității - care să corespundă necesităților existente și viitoare de dezvoltare. Intravilanul a fost extins cu 452 ha, de la 3488 ha la 3940 ha. Noile areale introduse în intravilan sunt zone de dezvoltare.
2. Stabilirea zonelor funcționale și a noilor zone de dezvoltare, cu reglementarea intensității de utilizare a terenurilor (prin indicatorii urbanistici: POT, CUT, Rh). Zonificarea funcțională a fost în general menținută. Doar câteva zone funcționale au suportat schimbări ale reglementărilor care sunt susceptibile a determina modificări ale intensității utilizării terenurilor (capitol 1.4.1 -fig. 9)
3. Evidențierea arealelor cu fond construit valoros; delimitarea zonelor protejate. Acestea sunt areale în care calitatea spațiului public este o exigență de care trebuie ținut cont cu prioritate la amenajarea străzilor.
4. Fundamentarea unor investiții de utilitate publică și identificarea amplasamentelor pentru obiectivele de utilitate publică.
5. Reorganizarea și dezvoltarea căilor de comunicație – corelarea acestora cu dezvoltarea spațială și cu traseul viitoarei autostrăzi.

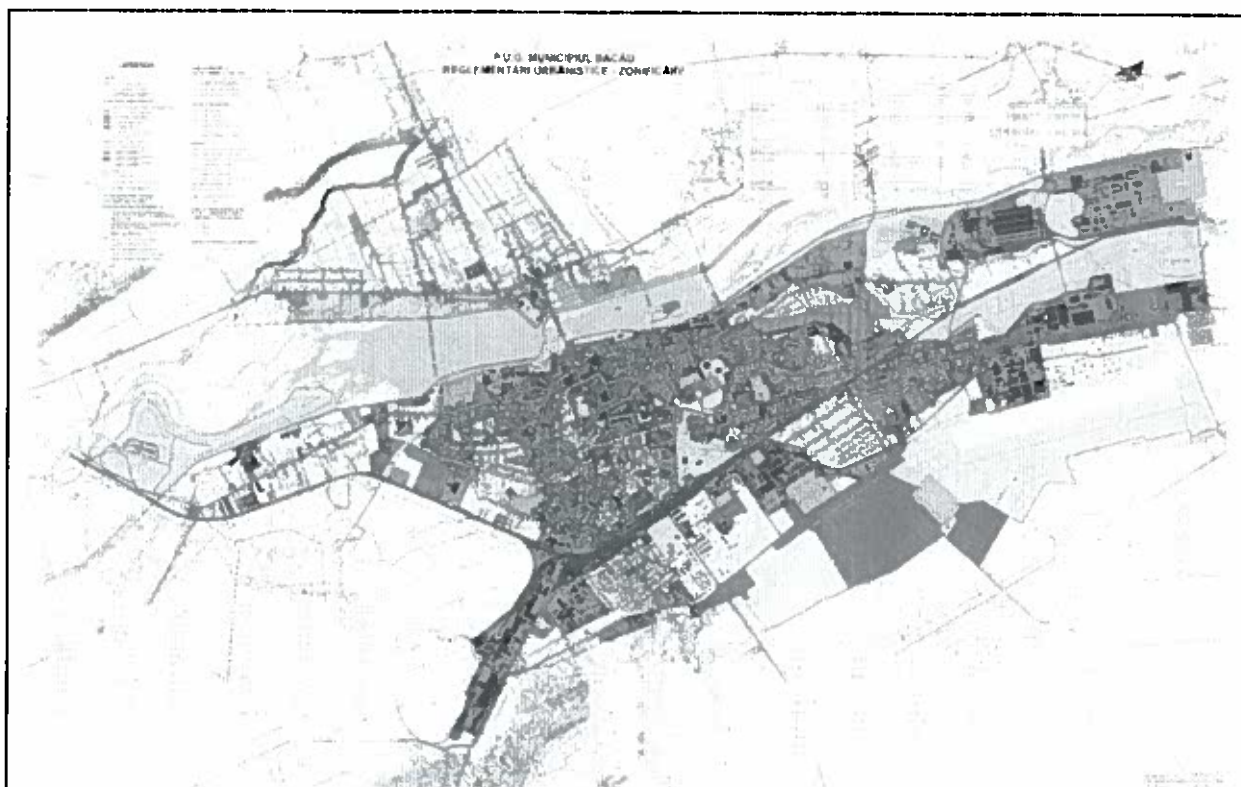


Figura 6: PUG 2012. Planșă de reglementări

PUG a propus o sumă de proiecte, dintre care sunt de menționat cele cu relevanță pentru organizarea mobilității:

1. Realizarea unui drum paralel și a unei promenade pe lângă digul Lacui Bistrița (paralel cu strada Ștefan cel Mare.
2. Reabilitarea Insulei de Agreement (operațiune în curs)
3. Agreementarea zonei din apropierea Lacului de Agreement (reabilitarea și ecologizarea malurilor, realizarea de alei pentru pietoni și ciclism, spații de odihnă, amenajarea unei zone de agreement nautic etc.)
4. Identificarea și soluționarea parcajelor sub și supraterane și a unor pietonale comerciale

În ceea ce privește transportul și căile de comunicație rutiere (inclusiv parcare), au fost formulate următoarele propuneri:

1. Ameliorarea accesibilității la nivelul zonei metropolitane (zonei de influență) a municipiului Bacău
2. Îmbunătățirea infrastructurii și serviciilor de transport
3. Modernizarea aeroportului
4. Construirea șoselei de centură a municipiului Bacău
5. Sistemizarea parcării din strada Aviatori (15-20 locuri)
6. Sistemizarea parcării multinivel (4 niveluri) – prevăzută pe strada Nicu Ene la intersecție cu bulevardul Unirii
7. Sistemizarea parcării multinivel prevăzută în strada Iernii (Teatrul G. Bacovia)
8. Modernizarea și lărgirea străzii Ion Luca Caragiale



9. Realizarea de piste pentru ciclism
10. Reorganizarea intersecțiilor
11. Realizarea unui subpasaj rutier în corespondență cu trecerea la nivel cu calea ferată din strada Alexei Tolstoi

Alte proiecte propuse în PUG au fost deja realizate (ex. subtraversarea străzii Oltuz – cartier CFR).

PUG a stabilit de asemenea trame rutiere majore în zonele cu potențial de dezvoltare (ex. cartierele rezidențiale Șerbănești și Miorița – Figura 7 și Paragraful 1.4.1 Organizare spațială - situație existentă).

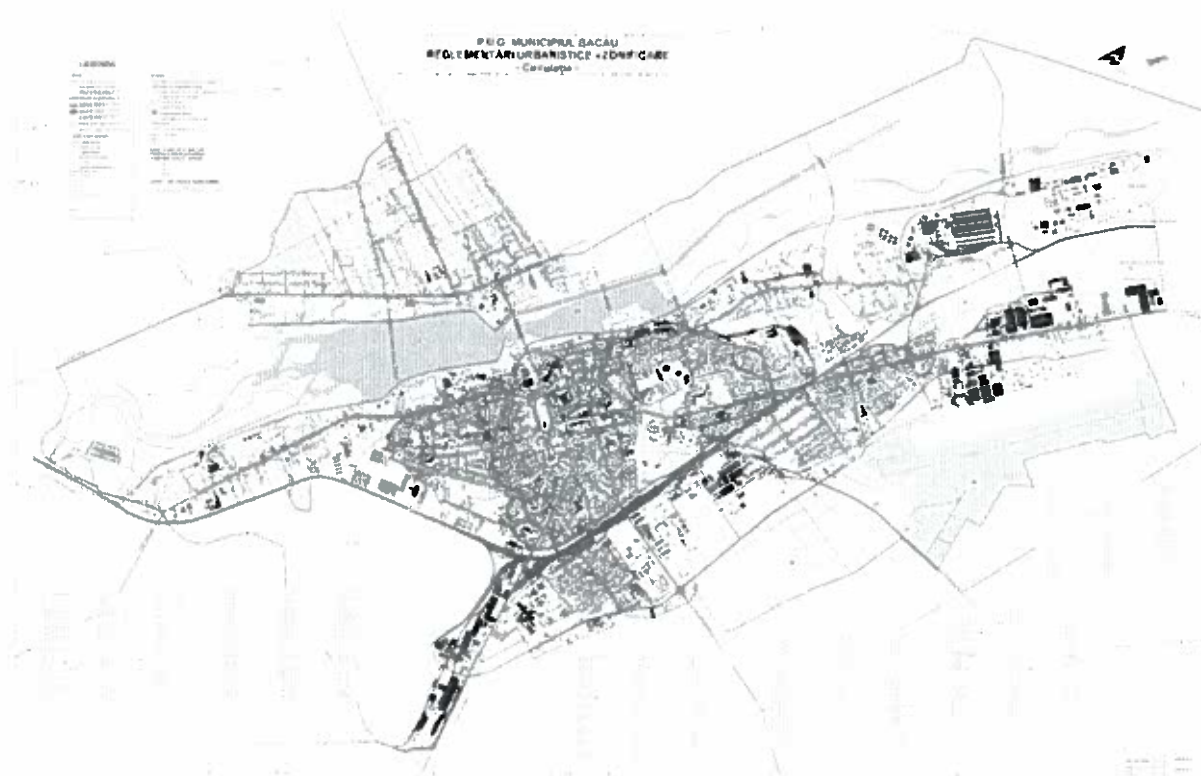


Figura 7: Zonificare circulație – PUG municipiul Bacău (2012)

Pentru fundamentarea PUG (2012), a fost realizat un studiu consultativ privind opțiunile populației și ale instituțiilor pentru dezvoltarea municipiului Bacău, care a scos în evidență câteva aspecte relevante: absența unor spații de joacă pentru copii, a unor spații verzi, o calitate scăzută a străzilor. Studiul a identificat ca principale atracții turistice Insula de Agrement, Parcul Gherăiești, Campingul și popasul Gherăiești.

PUG subliniază nevoia înființării și operaționalizării Zonei metropolitane a municipiului Bacău pentru planificarea comună a unor servicii, utilități și resurse, într-o politică unică de dezvoltare, în context periurban și regional.



Planuri de Urbanism General - localitățile Zonei funcționale Bacău		
Nr. crt.	Localitate	Documentație PUG
1	BACĂU	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 84/13.04.2012, valabilitate până în anul 2020
2	Hemeiș	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 26/23.04.2008
3	Itești	▪ Prelungire valabilitate PUG prin H.C.L nr. 38/28.07.2016, având lipsă avizul CNADNR
4	Letea Veche	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 26/26.04.2007
5	Luizi-Călugăra	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 18/25.07.2001 și prelungit conform H.C.L nr. 42/18.12.2015
6	Măgura	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 55/17.12.2009
7	Mărgineni	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 31/18.05.2010
8	Nicolae Bălcescu	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 18/20.04.2012
9	Sărata	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 55/31.08.2009
10	Săucești	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 42/14.07.2009
11	Berești-Bistrița	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 18/12.12.2000 și prelungit conform H.C.L nr. 38/28.07.2016
12	Buhoci	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 6/26.02.2010
13	Cleja	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 39/25.08.2008
14	Faraoani	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 45/12.10.2007
15	Filipești	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 53/16.07.2008
16	Gârleni	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 16/28.04.2016
17	Gloseni	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 8/25.02.2010
18	Scorțeni	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 16/30.03.2012
19	Tamași	▪ PUG aprobat prin H.C.L nr. 65/06.09.2016



1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1 Cadrul european

Strategia Europa 2020 - O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii (2010)

Strategia Europa 2020, reprezintă *strategia pentru ocuparea forței de muncă și creștere economică* (inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii) până în 2020, astfel încât Europa să obțină un nivel ridicat de ocupare a forței de muncă, de productivitate și de coeziune socială.

Toate acțiunile la nivel european și național vor trebui să conducă la atingerea celor 5 obiective majore privind:

1. Ocuparea forței de muncă
2. Cercetare și dezvoltare
3. **Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei** - acest obiectiv se află în cea mai strânsă interacțiune cu domeniul transporturilor. Valorile țintă prevăzute a fi atinse în acest sens sunt:
4. reducerea cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră (sau chiar cu 30%, în condiții favorabile) față de nivelurile înregistrate în 1990
5. creșterea ponderii surselor de energie regenerabile până la 20%
6. creșterea cu 20% a eficienței energetice
7. Educație
8. Lupta împotriva sărăciei și a excluziunii sociale

În cadrul Strategiei este subliniată importanța sistemului de transport în atingerea obiectivelor strategiei și se evidențiază necesitatea modernizării și decarbonizării sectorului transporturilor în vederea creșterii competitivității.

În acest sens pentru statele membre se impune dezvoltarea de infrastructuri inteligente de transport, asigurarea implementării coordonate a proiectelor de infrastructură, concentrarea asupra dimensiunii urbane a transporturilor etc.

Pentru anul 2020, țintele valorice ale României pentru îndeplinirea obiectivelor Strategiei Europei 2020 au fost aprobate de către Comisia Europeană și incluse în *Programul Național de Reformă al României 2011-2013*. Acestea sunt:

1. reducerea emisiilor de GES cu 20% față de anul de referință 1990.
2. ponderea energiei din surse regenerabile în consumul final brut de energie să fie de 24%.
3. reducerea consumului de energie primară de 19%.



Transport și mobilitate

Documente programatice europene, cu relevanță pentru Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (v. Anexa 2):

Cartea Albă Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor

Cartea Albă conține propuneri de acțiune la nivel european în domeniul transporturilor, continuând demersurile Cărții verzi - Către o nouă cultură a mobilității urbane având ca scop lansarea unui proces de consultare la nivel european în vederea adoptării unei legislații adecvate.

Documentul propune atingerea țintei de reducere cu 60 % a emisiilor de GES din sectorul de transport prin intermediul a zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil, dintre care:

1. Înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional” în transportul urban până în 2030 și dispariția lor progresivă din orașe până în 2050;
2. redistribuirea unui procent de 30% (respectiv 50%) din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în 2030 (respectiv până în 2050) către alte moduri de transport (pe calea ferată sau pe căile navigabile) ;
3. apropierea de obiectivul „zero decese” în transportul rutier până în 2050.

Între inițiativele ce vizează Mobilitatea urbană integrată se înscriu și cele privind asigurarea unui cadru european pentru Planurile privind mobilitatea urbană și Auditurile privind mobilitatea urbană.

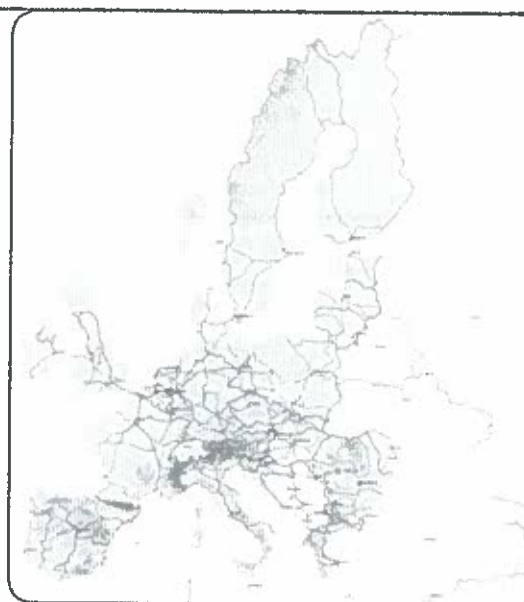
Rețeaua TEN-T

Prin noua politică a UE privind infrastructura, finanțarea UE în domeniul transporturilor pentru perioada 2014-2020 este reorientată către o nouă rețea centrală definită cu strictețe. Rețeaua centrală va constitui coloana vertebrală a transporturilor în cadrul pieței unice a Europei. Ea va contribui la înlăturarea blocajelor, la modernizarea infrastructurii și la eficientizarea operațiunilor transfrontaliere de transport pentru călătorii și întreprinderile din întreaga UE. Implementarea sa va fi accelerată prin crearea a nouă coridoare majore de transport care vor reuni statele membre și părțile interesate, permițând concentrarea unor resurse limitate și obținerea de rezultate.

Noua rețea TEN-T centrală va fi susținută de o rețea globală de rute la nivel regional și național, destinate să alimenteze rețeaua centrală. Scopul este ca treptat, până în 2050, cea mai mare parte a cetățenilor și a întreprinderilor din Europa să se afle la cel mult 30 de minute distanță, ca timp de deplasare, de această rețea globală („afluent”).



Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere (RRT)
și aeroporturi



Căi ferate (pasageri) și aeroporturi

Figura 8: Rețeaua europeană TEN – T centrală la nivel UE⁷



Figura 9: Rețeaua europeană TEN – T. Detaliu România și Bulgaria⁸

⁷ (<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/eu.pdf>)

⁸ (<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/eu.pdf>)



La nivel regional și național, ceea ce numim rețeaua globală va reprezenta un afluent al rețelei centrale de transport. Această rețea globală face parte integrantă din politica TEN-T și va fi administrată în mare măsură chiar de statele membre, cu unele fonduri disponibile în cadrul politicii în domeniul transporturilor și, bineînțeles, în cadrul politicii regionale.

Cu privire la mobilitatea urbană, strategia TEN-T prevede că zonele urbane ar trebui să furnizeze puncte de interconexiune eficiente pentru rețeaua de transport trans-europeană, și în acest context, există sfera de aplicare pentru integrarea planurilor de transport urban sustenabile cu strategia UE atotcuprinzătoare de mai mare mobilitate în toată Europa.

Luată în ansamblu, noua rețea de transport va oferi:

1. călătorii mai sigure și mai puțin aglomerate;
2. depiasări mai fluente și mai rapide.

1.3.2 Cadrul național

Transport și mobilitate

Master Planul General de Transport al României (MPGTR)⁹

Document strategic ce a vizat dezvoltarea strategică a transportului la nivel național pe termen scurt, mediu și lung, realizat pentru Guvernul României, reprezentat de Ministerul Transporturilor

Perioada planificată: 2020/2030

Responsabil/implementator: Ministerul Transporturilor

Document corelat cu noua politică de transport la nivel UE, privind noua rețea TEN-T

A stat la baza elaborării Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020

⁹ (<http://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan>)

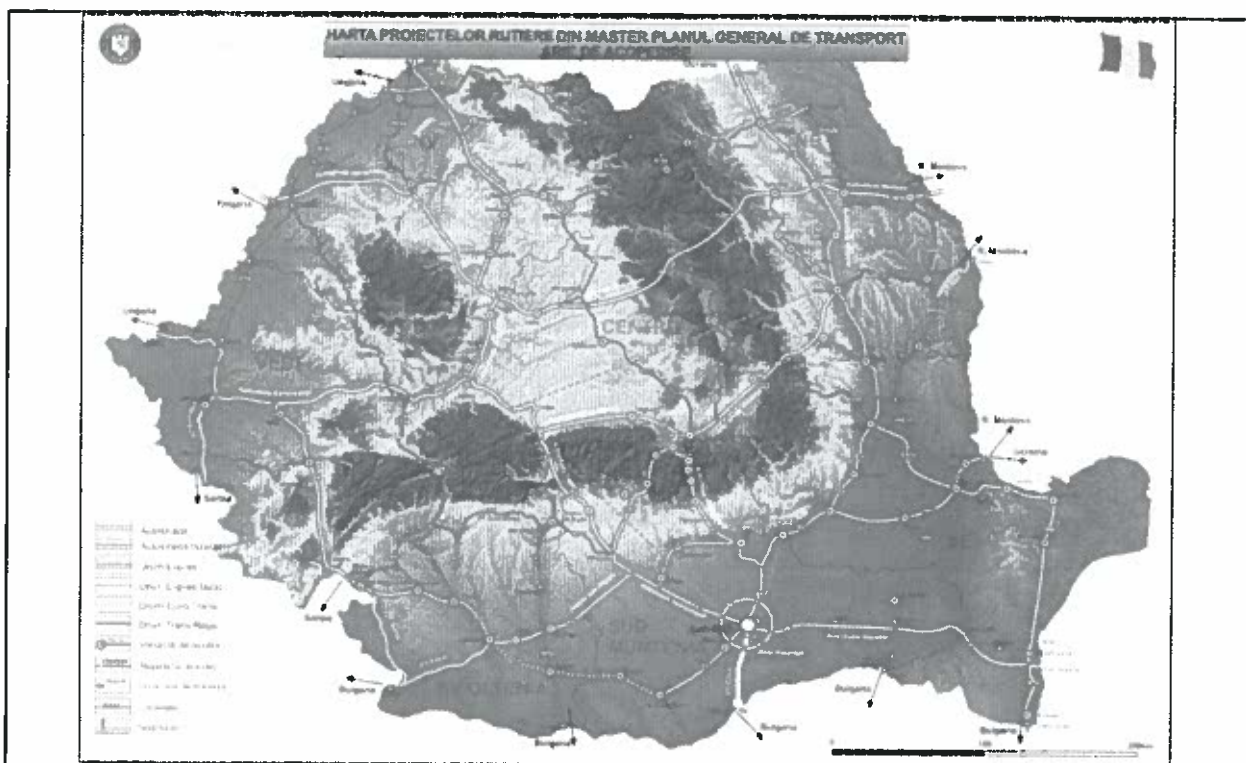


Figura 10: Proiecte de transport rutier incluse în MPGTR. Sursa: MPGTR, mai 2015, pag.641

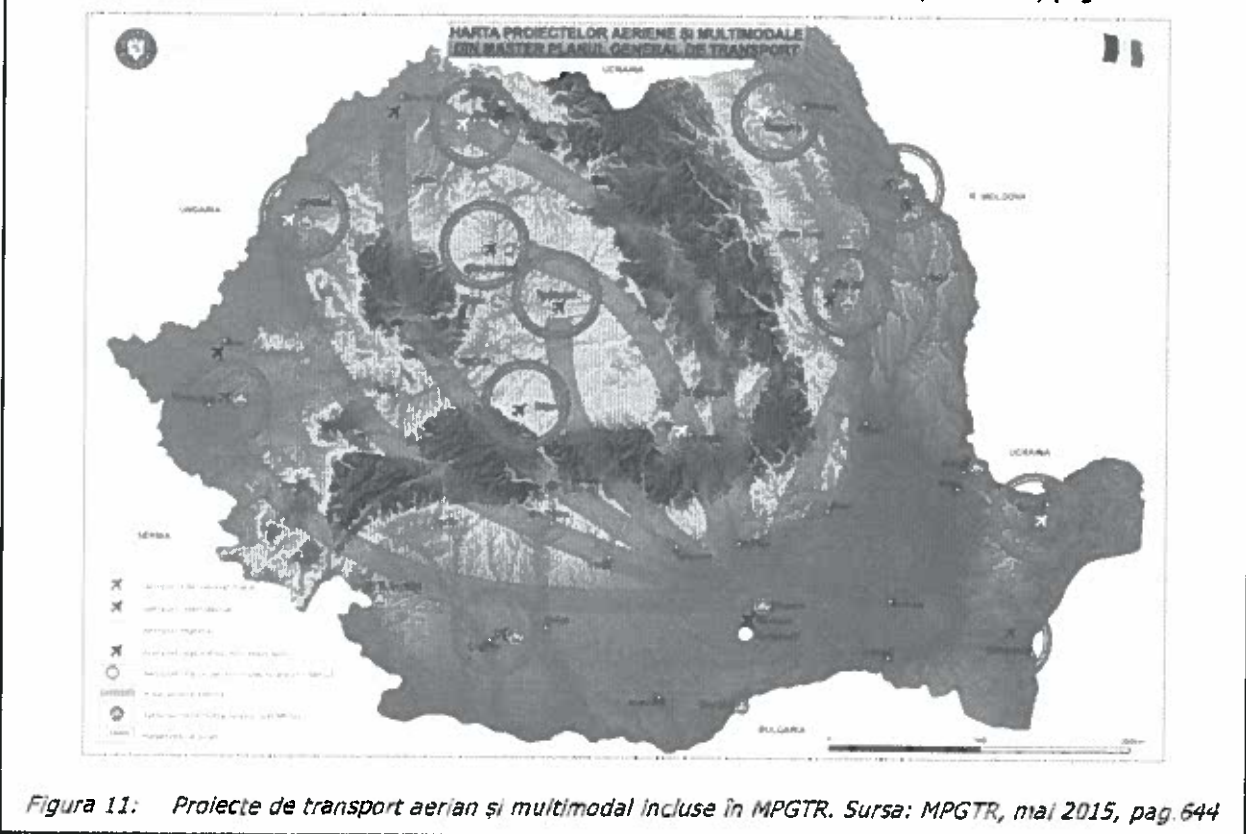


Figura 11: Proiecte de transport aerian și multimodal incluse în MPGTR. Sursa: MPGTR, mai 2015, pag. 644



- Proiectele majore de infrastructură prevăzute în Master Planul de Transport pentru România pentru arealul municipiului Bacău sunt enumerate în tabelul următor:

Transport	Proiecte	Denumire proiect	Lg. (km)	Rețea TEN-T	Perioada de implementare
Rutier	Autostrada	Brasov - Tg. Seculesc - Onești - Bacău	160	Globală	2023-2026
	Drumuri expres	Focșani – Mărășești – Adjud - Bacău	109	Centrală	2018-2020
		Bacău – Pașcani	81	Centrală	2017-2020
		Bacău – Piatra Neamț	61	Alte rețele	2030-2031
	Drumuri Trans- Regio	Iași – Vaslui - Bacău	151	Alte rețele	2022-2023
	Variante Ocolitoare	VO Bacău	31 ¹⁰	Globală	2016-2017
Feroviar	Reabilitare CF	Focșani - Roman	147	Centrală	2017-2019
Aerian	Dezvoltare Aeroporturi	Reabilitare suprafețe de mișcare și extindere terminal pasageri Aeroport Bacău		Globală	2016-2018
Multimodal	Platformă multimodală	Multimodal Bacău	300.000 t/zi	Centrală	2016-2017

¹⁰ Din care 20,18 km cu profil de autostradă.

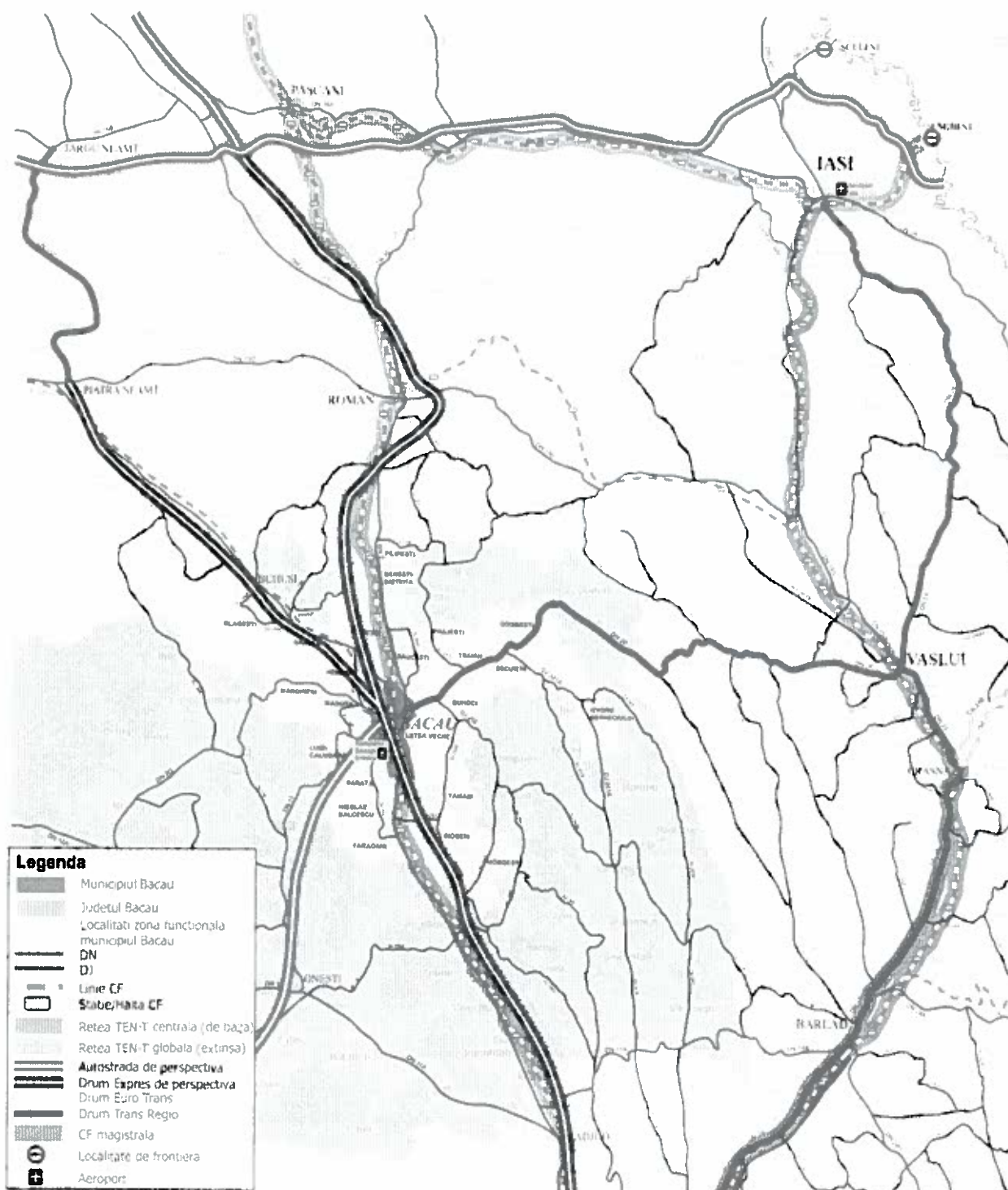


Figura 12: Rețeaua TEN-T și proiecte MPGR în zona municipiului și zonei funcționale Bacău



Dezvoltare regională

Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2014 -2020 (SNDR)

Documentul nu este încă aprobat.

Perioada planificată: 2014 – 2020. Responsabil/Implementator: MDRAP

Strategia Națională de Dezvoltare Regională (SNDR) reprezintă viziunea Guvernului României privind dezvoltarea regională, prin care se stabilesc prioritățile de dezvoltare ale regiunilor, precum și relațiile instituționale care să faciliteze corelarea cu strategiile sectoriale.

Prezintă elemente de ghidare generale privind dezvoltarea sectorului transporturilor în România și tipurile de proiecte ce pot fi finanțate din fonduri europene.

- Prioritatea de dezvoltare 1: Dezvoltare urbană durabilă integrată. Creșterea rolului și funcțiilor orașelor și municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiții care să sprijine creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială. Acestui obiectiv i se subordonează o serie de domenii de intervenție.
 1. Domeniul de intervenție 1: Sprijinirea dezvoltării economice a orașelor
 2. Domeniul de intervenție 2: Îmbunătățirea calității mediului în zonele urbane
 3. Domeniul de intervenție 3: Sprijinirea dezvoltării de bază pentru orașele României
 4. Domeniul de intervenție 4: Promovarea incluziunii sociale în orașele României
- Prioritatea de dezvoltare 3: Dezvoltare infrastructurii de importanță regională și locală. Creșterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale și asignarea serviciilor esențiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă și inclusivă.
 1. Domeniul de intervenție 1: Reabilitarea infrastructurii regionale de transport rutier. Acest domeniu are următoarele activități cu influență asupra PMUD:
 - a. Asigurarea conectivității rețelelor de drumuri regionale la rețeaua TEN-T prin modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri județene care asigură conectivitatea cu această rețea
 - b. Extinderea, modernizarea și dezvoltarea altor moduri de transport și a centrelor intermodale, în vederea îmbunătățirii accesibilității teritoriilor în cauză
 - c. Reabilitarea, modernizarea și extinderea infrastructurii regionale de transport pentru stimularea creșterii economice
 - d. Asigurarea conectivității rețelelor de drumuri locale la rețeaua națională și regională prin modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri comunale care asigură conectivitatea cu această rețea.



Acordul de parteneriat România – Uniunea Europeană

În anul 2014 România a negociat cu Comisia Europeană și ulterior și-a asumat Acordul de parteneriat România 2014 – 2020, documentul prezintă modul în care vor fi folosite fondurile europene structurale și de Investiții în viitoarea perioadă de programare pentru a asigura convergența cu strategia europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, precum și cu scopul specific al fiecărui fond, în conformitate cu obiectivele tratatului, inclusiv în ceea ce privește coeziunea economică, socială și teritorială.

Prevede condițiile generale și stabilește obiectivele tematice de dezvoltare și programele operaționale. Prin aprobarea Acordului de Parteneriat, România beneficiază de fonduri europene nerambursabile în valoare de 43 de milioane de euro pentru perioada 2014-2020.

Acordul de parteneriat formulează programele operaționale ca răspunsuri la obiectivele tematice fixate în acest document.

Programul Operațional Regional 2014-2020

POR 2014-2020 își propune să asigure continuitatea vizunii strategice privind dezvoltarea regională în România, completând și dezvoltând direcțiile și prioritățile de dezvoltare regională conținute în PND și CNSR 2007–2013 și implementate prin POR 2007–2013 și alte programe naționale. Această abordare are la bază recomandările Raportului de evaluare ex-ante POR 2007–2013, conform cărora pe termen lung obiectivul global al politicii de dezvoltare regională va putea fi atins dacă se urmăresc în continuare prioritățile de dezvoltare din perioada 2007-2013. Pe baza analizelor socio-economice detaliate au fost identificate și priorități noi menite să conducă la realizarea coeziunii economice, sociale și teritoriale printr-o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii în concordanță cu politica de coeziune a UE și cu țintele de atins în contextul Strategiei UE 2020.

Axele prioritare în stransă relație cu dezvoltarea infrastructurii de transport și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă sunt:

- Axa prioritară 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon;
 - 1. Obiectiv specific 3.2: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă;
 - 2. Obiectiv specific 3.3: Creșterea calității vieții în zonele urbane.
- Axa prioritară 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile
 - 1. Obiectiv specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședința de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă;
 - 2. Obiectiv specific 4.2: Creșterea calității vieții în zonele urbane.
- Axa prioritară 6: Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională
 - 1. Obiectiv specific 6.1: Creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T prin modernizarea drumurilor județene



Obiectivele specifice corespunzătoare priorității de investiții sunt:

1. Reducerea emisiilor de carbon în municipii în special prin investiții în transportul public urban
2. Reducerea emisiilor de carbon în orașele de dimensiuni medii și mici, în special prin investiții în infrastructura destinată deplasărilor nemotorizate și traficului de tranzit.

Indicatori de rezultat comuni și specifici programului pentru care a fost stabilit un obiectiv sunt, în cazul PI4:

1. Lungimea totală a liniilor noi sau îmbunătățite de tramval, troleibuz și metrou
2. Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat
3. Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat).

Prin POR se va sprijini realizarea de planuri de mobilitate urbană durabilă care au proiecte implementate prin acest program de finanțare.

Măsura de reducere a emisiilor de carbon în zonele urbane prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă va avea în vedere finanțarea următoarelor tipuri de proiecte:

Sănătate

Strategia Națională de Sănătate 2014-2020

În anul 2014, Guvernul României a aprobat prin Hotărârea nr. 1028 din 18 noiembrie 2014 Strategia națională de sănătate 2014 – 2020, prevăzută în anexa nr. 1 și Planul de acțiuni pe perioada 2014 – 2020, prevăzut în anexa nr. 2, pentru implementarea Strategiei naționale.

Este un instrument de planificare realizat de către Guvernul României prin Ministerul Sănătății și reprezintă cadrul general de dezvoltare a politicilor de sănătate pentru perioada 2014-2020.

Totodată, Strategia Națională de Sănătate 2014-2020 este realizată în linia direcțiilor strategice formulate în "Strategia Europa 2020" (Health 2020) a Organizației Mondiale a Sănătății Regiunea Europa și se încadrează în cele 7 inițiative emblematice ale Uniunii Europene.

Documentul strategic a fost elaborat în contextul procesului de programare a fondurilor europene aferente perioadei 2014-2020 și reprezintă un document de viziune justificat și de necesitatea îndeplinirii condiționalității ex-ante prevăzută de Poziția Serviciilor Comisiei cu privire la dezvoltarea Acordului de Parteneriat și a programelor în România pentru perioada 2014-2020, precum și a recomandărilor de țară formulate de Comisia Europeană cu privire la sectorul sanitar.



Mediu

Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013-2020

Guvernul României a emis Hotărârea nr. 739/2016 pentru aprobarea Strategiei naționale privind schimbările climatice și creșterea economică bazată pe emisii reduse de carbon pentru perioada 2016-2020 și a Planului național de acțiune pentru implementarea Strategiei naționale privind schimbările climatice și creșterea economică bazată pe emisii reduse de carbon pentru perioada 2016-2020 Abrogă 529/2013

Prin Hotărârea nr. 529/2013, Guvernul României a aprobat Strategia națională a României privind schimbările climatice, 2013-2020

Document de planificare a acțiunilor pentru adaptarea la schimbările climatice, ce ține cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice și de documentele relevante elaborate la nivel european și menționate anterior, precum și de experiența și cunoștințele dobândite în cadrul unor acțiuni de colaborare cu parteneri din străinătate și instituții internaționale de prestigiu, abordează în 2 părți distincte

1. procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în vederea atingerii obiectivelor naționale asumate, și
2. adaptarea la efectele schimbărilor climatice.

Strategia recunoaște sectorul transporturilor ca având un rol important în sprijinirea dezvoltării economice a României cu o influență majoră și asupra consumului de energie și a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Obiective strategice în domeniul transporturilor:

- A. Dezvoltarea unei strategii sectoriale privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră
- B. Reducerea transportului rutier
- C. Utilizarea autovehiculelor prietenoase mediului
- D. Sisteme de transport inteligent (STI)
- E. Eficientizarea transportului feroviar
- G. Dezvoltarea Transportului Intermodal
- I. Taxe
- J. Încurajarea și promovarea transportului nemotorizat
- L. Îmbunătățirea performanțelor în domeniul transportului urban
- M. Informare și conștientizare

Social

Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei 2015-2020

Din populația urbană a României, 3,2% locuiește în zone urbane marginalizate. Creșterea accesibilității categoriilor defavorizate la locuri de muncă și servicii este esențială. Anexa la strategie definește categoriile sociale vulnerabile, printre care persoane vârstnice singure sau dependente, persoane cu dizabilități, persoane sărace. Aceste categorii trebuie avute în vedere la planificarea mobilității.

Economie

Strategia națională pentru competitivitate economică 2015-2020

Strategia Națională pentru Competitivitate (SNC), aprobată prin H.G nr. 752 din 16 septembrie 2015, reprezintă un document strategic al Ministerului Economiei, Comerțului și Turismului, elaborat prin consultări atât cu mediul privat, cât și cu ministerele de linie (în special cu Ministerul Agriculturii și



Dezvoltării Rurale, Ministerul Educației și Cercetării Științifice, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice), pentru corelarea intervențiilor dedicate competitivității, având în vedere domeniile naționale de excelență, inclusiv din perspectiva dimensiunii teritoriale și a dezvoltării rurale, a dezvoltării pieței muncii și factorului uman.

Prin viziunea, prioritățile și obiectivele propuse, acest document strategic oferă o soluție pentru dezvoltarea economică în România pe termen scurt și mediu, soluție care să permită depășirea obstacolului de a valorifica un potențial competitiv recunoscut pe piață, dar incomplet pus în valoare pentru a crea valoare adăugată și prosperitate sau ceea ce se mai numește „capcana țărilor cu venituri medii”. Succesul Strategiei va putea fi validat dacă România se va afla în poziția de a se poziționa competitiv foarte aproape de sau chiar în grupul țărilor avansate la orizontul 2020.

Persoane cu mobilitate redusă

Strategia națională "O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități"

Guvernul României a aprobat prin Hotărârea nr. 655/2016 Strategia națională „O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități” 2016 - 2020 și Planul operațional privind implementarea Strategiei naționale „O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități” 2016 - 2020.

Obiectivele generale ale Strategiei sunt:

- Promovarea accesibilității în toate domeniile vieții pentru asigurarea exercitării de către persoanele cu dizabilități a drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.
- Asigurarea participării depline a persoanelor cu dizabilități în toate domeniile vieții.
- Eliminarea discriminării și asigurarea egalității pentru persoanele cu dizabilități.
- Asigurarea accesului persoanelor cu dizabilități la un mediu de lucru deschis, inclusiv și accesibil, atât în sectorul public cât și în cel privat, concomitent cu asigurarea accesului lor efectiv la servicii de sprijin pentru creșterea ocupării pe piața muncii.
- Promovarea educației și formării profesionale favorabile incluziunii la toate nivelurile și a învățării de-a lungul vieții pentru persoanele cu dizabilități.
- Promovarea și protecția dreptului persoanelor cu dizabilități la condiții de trai decente pentru îmbunătățirea continuă a calității vieții lor.
- Asigurarea accesului echitabil al persoanelor cu dizabilități, la servicii și facilități de sănătate, de calitate, care acordă atenție problemelor specifice de gen, la un cost rezonabil și cât mai aproape posibil de comunitățile în care acestea trăiesc.
- Fundamentarea de politici pentru persoanele cu dizabilități pe baza informațiilor și datelor statistice și de cercetare colectate din toate domeniile de activitate.

Pe lângă *Strategia națională "O societate fără bariere pentru persoanele cu dizabilități"*, PMUD se raportează la legislația și standardele în vigoare cu referire la drepturile persoanelor cu mobilitate redusă și în special la prevederile cu referire la accesibilitatea acestora în spațiul public, la transport și clădiri de interes general:

- *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 102/1999 cu modificările și completările ulterioare - privind protecția specială și încadrarea în muncă a persoanelor cu handicap (art. 11- Accesibilități pentru persoane cu handicap)*
- *Legea nr. 448/2006 (republicată 2008), privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap - Capitolul IV – Accesibilitate (aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 268/2007, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 233 din 4 aprilie 2007)*
- *Normativ 51/2012 - Normativ privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap (Revizuire NP 051/2000) – reglementare tehnică aprobată prin Ordinul nr. 189/2013.*



1.3.3 Cadrul regional

Regiunea Nord-Est este cea mai întinsă regiune a României, având o suprafață de 36.850 kmp (15,46% din suprafața totală a țării). Are granițe externe cu Ucraina și Republica Moldova. În componența sa sunt 6 județe: Bacău, Botoșani, Neamț, Iași, Suceava și Vaslui, unități administrativ-teritoriale și unități teritorial-statistice de nivel NUTS 3. Regiunea N-E are o competitivitate economică scăzută ca o consecință a slabei accesibilități la nivel național și european, peste Munții Carpați.

Dezvoltare regională

Strategia de dezvoltare a Regiunii Nord-Est Nord-Est 2014-2020¹¹

Strategia de dezvoltare a Regiunii Nord-Est a identificat ca prioritate tematică (nr.2) "Dezvoltarea unei infrastructuri moderne care să asigure creșterea accesibilității, conectivității și atractivității Regiunii Nord-Est". Aceasta vizează, pe lângă accesul la infrastructura TIC, creșterea accesibilității, conectivității și mobilității prin realizarea de investiții în infrastructura de transport; modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeroportuare, feroviare și rutiere și dezvoltarea de sisteme de transport urban durabile.

Această direcție de acțiune vine în sprijinul celei de a treia priorități tematice "Sprijinirea unei economii competitive și a dezvoltării locale".

1. Măsura 1.1: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeriene

Accesibilitatea Regiunii Nord-Est este scăzută din cauza efectului de barieră pe care îl au Munții Carpați și care determină o slabă conexiune a regiunii teritoriul național și cu restul continentului. O consecință a acestei situații este slaba dezvoltare economică a nord-vestului României în ansamblu.

Accesibilitatea la aceste niveluri teritoriale este cel mai ușor de realizat pe cale aeriană, în acest moment. De aceea s-au întreprins demersuri pentru modernizarea celor trei aeroporturi regionale: din Bacău, din Iași și din Suceava.

2. Măsura 1.2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare

Regiunea Nord-Est este traversată de două din cele opt magistrale feroviare ale țării, ce asigură conectivitatea pe relația București – Bacău – Roman – Suceava – Ucraina, respectiv București – Bârlad – Vaslui – Iași – Ungheni – Republica Moldova. În ultima perioadă, transportul feroviar de pasageri a continuat să scadă datorită alternativelor oferite de firmele de transport rutier, care sunt mai competitive sub aspectul tarifelor practicate cât și al timpului de transport. În schimb, transportul feroviar de marfă a avut o evoluție constantă.

Pentru a ajunge la nivelul standardelor comunitare existente (și orientărilor strategice comunitare viitoare), cea mai mare parte a rețelei feroviare cât și o parte din stațiile de cale ferată amplasate pe magistralele feroviare (inclusiv căile de legătură cu acestea) necesită lucrări de modernizare, pentru a permite o creștere a vitezei trenurilor.

¹¹ (<http://adnordest.ro/user/file/pdr/PDR%20NE%202014-2020%20-%20feb%202015.pdf>)



Țintă: modernizarea a minim 5 gări, până în 2022)

3. Măsura 1.3: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere

Din analiza economico-socială a Regiunii Nord Est rezultă o situație extrem de critică a drumurilor județene și comunale (care dețin 81% din totalul drumurilor publice din regiune), gradul de modernizare a acestora fiind de numai 16%. Unul dintre punctele forte a regiunii îl constituie drumul european E85, care străbate regiunea pe axa nord-sud, asigurând conectivitatea unor orașe importante ale regiunii cu capitala României.

Pentru a asigura accesul rapid de pe această magistrală cu celelalte centre din regiune, este necesară modernizarea drumurilor județene de legătură. Totodată, prin poziționarea regiunii pe granița de est a Uniunii Europene, există premiza dezvoltării viitoare a fluxurilor comerciale. În acest context, se impune și modernizarea drumurilor județene care fac legătura între orașele amplasate în estul regiunii și punctele rutiere de trecere a frontierei.

4. Măsura 1.4: Dezvoltarea de sisteme de transport urban durabile

Construcția de noi variante ocolitoare sau șosele de centură ce poate asigura creșterea accesibilității rutiere, prin prezenta măsură se va avea în vedere o creștere a mobilității. Măsura va viza elaborarea de planuri de mobilitate durabile pentru zonele urbane aglomerate care să acopere transportul de pasageri și de mărfuri în zona urbană și periurbană.

Pentru a veni în sprijinul elaborării acestor documente de planificare vor fi avute în vedere și schimburi de bune practici, identificarea de modele pretabile pentru tipologia zonelor urbane din regiune, participarea la instruirii pe această tematică.

Țintă: minim 3 Planuri de Mobilitate Urbană Sustenabilă

În cadrul planurilor de mobilitate urbană durabilă se vor avea în vedere elemente care se adresează la toate tipurile de transport, public și privat, motorizat și nemotorizat, de pasageri și de marfă:

Investiții în realizarea de rețele de transport integrate, interoperabile

- Dezvoltarea de sisteme inteligente de monitorizare a traficului
- Dezvoltarea de soluții alternative pentru transportul public, prietenoase mediului, de genul vehiculelor electrice, extinderii folosirii bicicletelor
- Realizarea și/sau extinderea pistelor pentru bicicliști, inclusiv spații de parcare publice pentru biciclete
- Amenajarea de parcuri în punctele terminus ale liniilor de transport în comun pentru a încuraja continuarea călătoriei spre punctele de interes cu mijloacele de transport în comun
- Furnizarea de informații în stațiile și mijloacele de transport în comun privind alternativele și legăturile cu alte linii de transport
- Asigura accesibilității în stațiile și mijloacele de transport în comun pentru persoanele cu dizabilități
- Introducerea de automate pentru eliberarea electronică a biletelor de călătorie. Implementarea în marile zone urbane a sistemelor de eliberare de carduri inteligente care să permită atât accesul în mijloacele de transport în comun cât și accesul la obiectivele turistice, acordarea de reduceri, etc



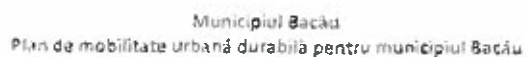
- Derularea de campanii de informare, promovare privind mobilitatea urbană

În realizarea planurilor urbane de mobilitate va fi avută în vedere o abordare integrată, ținându-se cont și de elementele care vizează dezvoltarea economică, creșterea calității mediului, creșterea incluziunii sociale, precum și folosirea terenurilor. În acest sens, recomandăm folosirea noului instrument comunitar de dezvoltare urbană, avut în vedere de Comisia Europeană pentru poli de dezvoltare urbană, pentru perioada de programare 2014-2020, respectiv „Investiții Teritoriale Integrate”.

Planul de dezvoltare regională Nord-Est 2014-2020¹²

- Aprobat de Consiliul pentru Dezvoltare Regională Nord-Est (CDR Nord-Est) în data de 25.02.2015.
- Elaborat de către Direcția Planificare, Programare din cadrul Agenției pentru Dezvoltare Regională Nord -Est
- Această strategie este elaborată în acord cu strategia națională și Acordul de Parteneriat și conține în principal:
 1. Analiza situației actuale, disparități
 2. Priorități, măsuri
Dintre prioritățile evidențiate în strategie subliniem prioritatea 2 - Dezvoltarea unei infrastructuri moderne care să asigure creșterea accesibilității, conectivității și atractivității Regiunii Nord-Est, având ca prim obiectiv specific: creșterea accesibilității, conectivității și mobilității prin realizarea de Investiții în Infrastructura de transport.
 3. Principalele proiecte de Infrastructură de transport din zona municipiului Bacău, incluse la nivelul acestei strategii, coincid cu cele prevăzute în Master Planul Național al României
- Alte proiectele care vizează construcția/reabilitarea/modernizarea infrastructurii rutiere, la nivelul Regiunii Nord-Est, UAT județul/municipiul Bacău, prezentate în Planul de dezvoltare regional Nord-Est 2014-2020 sunt:
 1. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii Aeroportului Internațional "George Enescu" Bacău
 2. Reabilitare sistem de iluminat public, inclusiv monitorizare trafic în municipiul Bacău
 3. Regiunea Nord-Est – Axa rutieră strategică 3: Neamț – Bacău.
Proiectul are ca obiectiv modernizarea unor drumuri județene care va contribui astfel la o revitalizare socio-economică a unor zone cu o dezvoltare structurală precară. Totodată, prin asigurarea unei conexiuni de calitate la drumurile naționale și la Rețeaua TEN-T, se va obține o bună mobilitate a populației, bunurilor și serviciilor în județele Neamț și Bacău.
 4. Promovarea sistemelor de transport durabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore reprezintă un obiectiv tematic aferent Strategiei Europa 2020 care s-a avut în vedere la prioritizarea proiectelor, precum și a bugetelor aferente, cuprinse în PDR Nord-Est 2014-2020.

¹² (<http://adrnordest.ro/user/file/pdr/PDR%20NE%202014-2020%20-%20feb%202015.pdf>)



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Introduzione

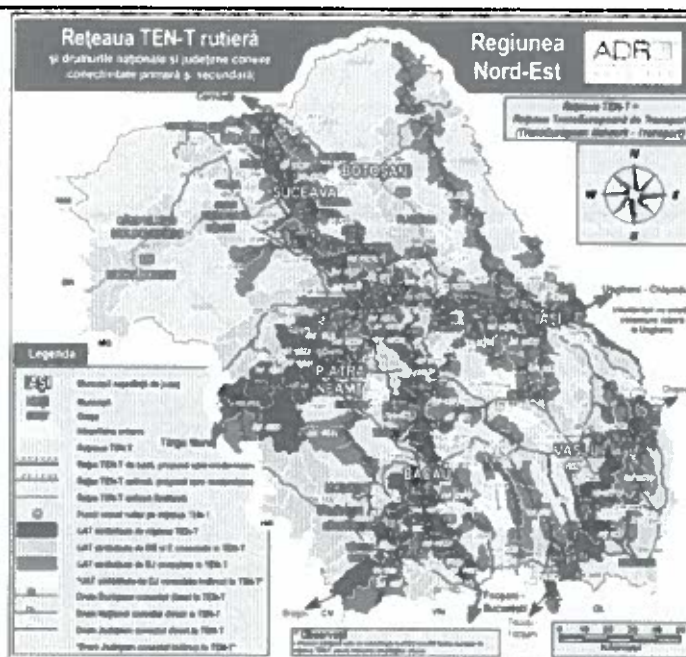


Figura 13: Transportul rutier – Rețeaua TEN-T, în Regiunea Nord-Est

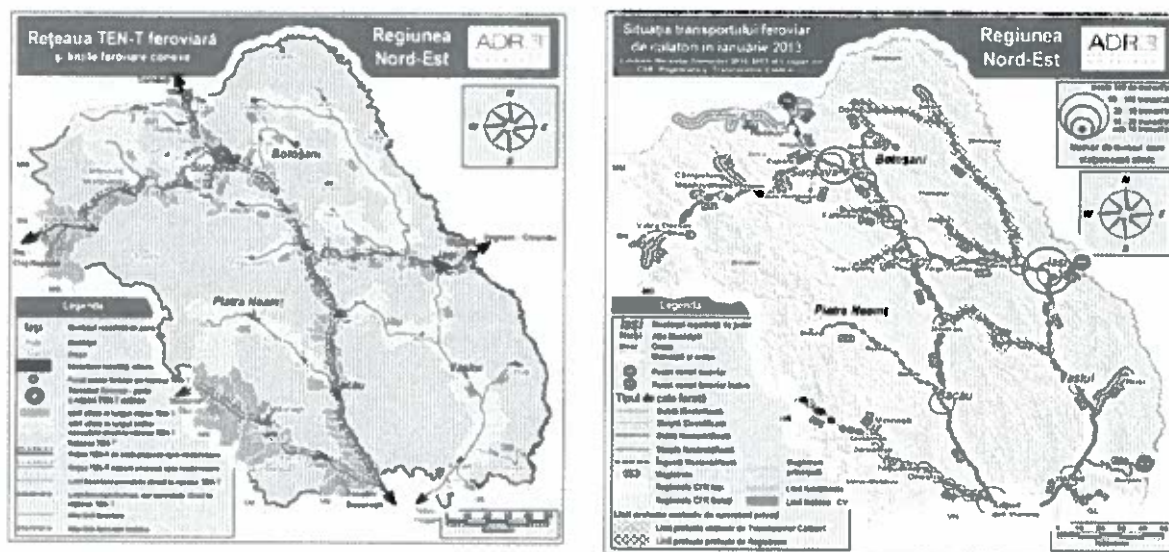


Figura 14: Transportul feroviar – Rețeaua TEN-T, în Regiunea Nord-Est



1.3.4 Cadrul local

Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al Municipiului Bacău¹³

- Aprobat în anul 2010.
- Perioada planificată: 2007-2013. Document suport pentru finanțarea proiectelor europene 2007-2013.
- *Viziunea* a avut ca scop agregarea obiectivelor socio-economice formulate la nivel regional cu schimbările care au loc în structura spațială, economică și socială a teritoriului urban.
- *Cele șase obiective strategice* formulate la nivelul Municipiului Bacău au fost:
 1. **Dezvoltarea și consolidarea Bacăului ca nod logistic intermodal de importanță regională și națională**
 2. Asigurarea infrastructurii de rețele de utilități publice potrivit calității de nod logistic și pol de dezvoltare regional a Bacăului
 3. Regenerarea, dezvoltarea și consolidarea economiei băcăuane, ca pol regional și competitiv
 4. Regenerarea, dezvoltarea și promovarea valorilor culturale pentru creșterea mândriei locale și a atașamentului comunității locale față de acestea
 5. Alinierea standardelor privind mediul și calitatea vieții urbane, la exigentele UE
 6. Dezvoltarea rolului regional și național al Bacăului, ca pol metropolitan competitiv, inovativ și sustenabil
- *Dintre proiectele selectate și înaintate ca propunere spre finanțare în cadrul PIDU în domeniul infrastructură și transport urban, până la acest moment au fost realizate următoarele proiecte de tip integrat¹⁴:*
 - **Modernizare Calea Moinești (finalizat/recepționat – 02.12.2014)**
 - Pasaj superior reabilitat - 331m
 - Rampă pasaj realizată - 289m
 - Pod modernizat peste râul Trebeș - 21m
 - 352m rețea de transport public reabilitată
 - **Reabilitare infrastructură urbană zona I.L.Caragiale - Milcov – intersecție cu Str.Letea (finalizat/recepționat – 07.10.2016)**
 - Spații publice reabilitate - 61.597mp
 - Lungime străzi reabilitate - 3.015,0m
 - Suprafață parări - 16.601mp; locuri de parcare - 603
 - **Reabilitare infrastructură urbană zona Mioritei - 9 Mai – Vântului - Vadul Bistriței**
 - Spații publice reabilitate - 83.916mp
 - Lungime străzi reabilitate - 2.317,5m
 - Suprafața locurilor de parcare + accese parări - 8.066mp
 - **Reabilitare Pasaj Letea**
 - Spații publice reabilitate - 11.211,95mp
 - Lungime pasaj reabilitat - 377,36m
 - Lungime rampe de acces reabilitate - 375,12m
 - Număr stâlpi modernizați - 74

¹³ http://arhiva.municipiulbacau.ro/subpagini_fisiere/PIDU_BACAU_final.pdf

¹⁴ <http://www.admordet.ro/user/file/pdr/PDR%20NE%202014-2020%20-%20dec%202015.pdf>



▪ **Reabilitare infrastructură urbană, strada Ștefan cel Mare, municipiul Bacău
(finalizat/recepționat – 01.11.2016)**

- Spații publice reabilitate - 44.500mp, din care: carosabil - 25.700,00mp; sistem rutier nou - 200,00mp; trotuare - 15.400,00mp; suprafață parcare - 2.900,00mp; rețea alimentare cu apă reabilitată - 2.551,00mi; rețea canalizare reabilitată - 594,00mi

Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Bacău 2020¹⁵

- Parte din proiectul "Strategii de dezvoltare" al cărui beneficiar este Primăria Municipiului Bacău, proiect finanțat de Programul Operațional Dezvoltarea Capacității Administrative, Axa prioritară 1, „Îmbunătățiri de structură și proces ale managementului ciclului de politici publice”, Domeniul 1.1: „Îmbunătățirea procesului de luare a deciziilor la nivel politico-administrativ”. Proiectul, desfășurat în perioada 2009-2011, are o cuprindere generoasă incluzând: strategia de dezvoltare, o platformă de comunicare cu actorii locali, planul multianual bugetar și de investiții publice, programul de evaluare a stării financiare a municipiului și un pachet de instruire în domeniul financiar și al achizițiilor publice.
- Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Bacău 2020 a fost elaborată în vederea asigurării unui document integrator care să constituie expresia intereselor locale de dezvoltare pe termen scurt, mediu și lung.
- Viziunea: Bacăul, zonă metropolitană competitivă și inovativă, cu o comunitate tânără, dinamică și deschisă care construiește un viitor durabil pe fundamentul tradițiilor sale valoroase.
- Cele *cinci obiective strategice* formulate la nivelul Municipiului Bacău au fost:
 1. Dezvoltarea și consolidarea rolului Bacăului de nod logistic intermodal de importanță regională și națională
 2. Regenerarea, dezvoltarea și consolidarea economiei Municipiului Bacău, ca pol regional și competitiv
 3. Regenerarea, dezvoltarea și promovarea valorilor culturale pentru creșterea mândriei locale și a atașamentului comunității locale față de acestea
 4. Alinierea standardelor privind mediul și calitatea vieții urbane, la exigențele Uniunii Europene
 5. Dezvoltarea rolului regional și național al Bacăului, ca pol metropolitan competitiv, inovativ și sustenabil



Strategia de Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Bacău

- **În curs de elaborare.**
- **Document suport pentru finanțarea proiectelor europene 2014-2020, obligatoriu alături de PMUD pentru accesarea fondurilor în cadrul Axei prioritare 4 a POR 2014-2020.**
- Actualizează Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Bacău 2020, urmărind atât abordarea modalităților de identificare și rezolvare a nevoilor comunității, în domeniul economic, de mediu și social, cât și crearea unei administrații publice eficiente în beneficiul socio-economic al comunității. De asemenea, urmărește adaptarea documentului strategic la conținutul și orientările actualelor documente de programare corespunzătoare perioadei 2014-2020 și la tendințele internaționale în domeniul dezvoltării urbane.

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

1.4.1 Organizare spațială - situație existentă

Alcătuirea și organizarea spațial-funcțională a municipiului este, conform PUG 2012, următoarea:

- **Zona centrală** - Zona administrativă (centrul civic) unde sunt localizate instituțiile cele mai importante: Primăria, Prefectura, Teatrul Bacovia, Casa Națională de Asigurări de Sănătate Bacău, Casa de cultură, comerț, culte și rezidențial;
- **Zona administrativă** - care s-a extins spre est, spre strada 9 Mai, prin construcția unor unități bancare care alcătuiesc un nucleu financiar-bancar;
- **Zona industrială** - care se prezintă sub forma unei centuri în jurul orașului propriu-zis, cu două nuclee de concentrare, corespunzând platformelor din nord-vest și din sud și o grupare liniară în lungul Bistriței;
- **Zona comercială** - cuprinde vechiul nucleu al orașului, completat fiind de alte grupări amplasate în zonele rezidențiale și în lungul E85. Se mai păstrează o specializare strictă doar în arealul Pieței Centrale (cel dintâi nucleu comercial al orașului). B-dul. Unirii și B-dul. Nicolae Bălcescu, vechi zone meșteșugărești, prezintă o zonare funcțională mixtă (comercial-rezidențială). Între zonele mono-funcționale și cele rezidențiale propriu-zise există zone mixte comercial-rezidențiale (clădiri bi-funcționale), rezidențial-învățământ-sănătate;
- **Zonele rezidențiale** - ocupă aproximativ 80% din intravilan și în general se întrepătrund cu cele comerciale. Singurele cartiere rezidențiale propriu-zise sunt cele amplasate la periferie: Gherăiești, Izvoare, Șerbănești, CFR, Tache, Mioriței, Nord.
- **Zona transporturilor rutiere** este constituită dintr-o rețea de străzi de tip radial-concentric, cu trei inele concentrice:



- *Primul inel* (inelul zonei centrale) este constituit din străzile 9 Mai (categoria a II-a), Bulevardul Unirii (categoria a II-a), strada Oituz (porțiunea dintre B-dul. Unirii și strada Războieni – categoria a II-a) și strada Războieni (categoria a II-a între str. Oituz și Sturza și categoria a III-a între str. Sturza și Parcului).
- *Al doilea inel* este format din străzile Milcov (categoria a II-a), strada I.L. Caragiale (categoria a II-a), Vadu Bistrița, strada Gării (categoria a II-a) până în strada Eminescu și categoria a III-a până la intersecția cu strada Oituz.
- *Al treilea inel*, în prezent neînchis, reprezintă varianta șoselei de centură a municipiului și este alcătuită din străzile Arcadie Șeptilici (categoria a II-a), strada Narciselor (categoria a III-a) și strada Tecuclului (categoria a II-a). Inelul traversează râul Bistrița prin partea de sud a orașului și continuă pe strada Chimiei (categoria a III-a până la pasajul de cale ferată, apoi este de categoria a II-a până în strada Republicii).

Câteva caracteristici ale organizării spațiale sunt semnificative pentru forma actuală și viitoare a mobilității urbane:

- *Dimensiunile medii ale localității*, cu o lățime medie de cca. 6 km pe direcția est-vest și o lățime maximă de cca. 12,5 km pe direcția nord-sud, ca și o topografie cu o pondere limitată a arealelor cu pante abrupte, indică **un potențial foarte ridicat pentru deplasările cu bicicleta** și deci pentru creșterea ponderii acestora în structura modală a deplasărilor.
- **Slabă conectivitate a rețelei rutiere cauzată de existența unor bariere antropice și naturale:**
 - Lacurile de acumulare Bacău I și Bacău II , care izolează cartierul Șerbănești de restul orașului. Unica legătură rutieră este (prin) Podul Șerbănești;
 - Calea ferată care produce efecte de izolare dar și disfuncții de siguranță rutieră (din cauza traversărilor neregulate) ale cartierelor din vestul orașului și ale celorlalte zone dezvoltate în localitățile limitrofe;
- *Distribuția neechilibrată în teritoriu a serviciilor de interes cotidian* (educație, sănătate etc.) generează deplasări de medie și lungă distanță către cele existente, polarizate preponderent în zona centrală a municipiului;
- Areale cu rezerve funciare și potențial de densificare care se dezvoltă fără o tramă rutieră majoră (Șerbănești și Miorița).

Zona centrală, deși este un areal reprezentativ pentru oraș, are un deficit de calitate a spațiului public, care rezultă din organizarea străzilor cu accent pe calitatea de culoar de trafic și staționare (v. Capitol 2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate).



1.4.2 Potențial și tendințe de dezvoltare în profil teritorial

Tendințe de dezvoltare la nivelul zonei funcționale a Municipiului Bacău

La nivel teritorial, se manifestă un proces de export de urbanizare a Municipiului Bacău.

Municipiul Bacău, ca majoritatea orașelor mari și mijlocii, este centru de polarizare pentru localitățile rurale și pentru localitățile urbane mai mici din vecinătate, pentru care este furnizor de servicii de interes general și de locuri de muncă. În același timp, Municipiul Bacău înregistrează un proces moderat de **export urbanizare în prima coroană de localități limitrofe**, cu o mai mare intensitate pe teritoriile comunelor Hemeiș, Mărgineni, Măgura, dar și pe teritoriul comunelor Săucești, Letea Veche, Nicolae Bălcescu, așa cum a rezultat din studiul numărului și naturii autorizațiilor de construire în sectorul rezidențial și non-rezidențial, din localitățile din județul Bacău, în intervalul 2011-2014, conform datelor INS (accesate în decembrie 2016), prezentate în Anexa 3), dar și din evoluția datelor de la recensămintele populației și locuințelor 2009, 2011.

Aceste dezvoltări, în relație de dependență cu oferta de locuri de muncă și servicii din Municipiul Bacău, determină o densificare și o intensificare a relațiilor spațial-funcționale la nivelul teritoriului de influență al acestuia, care se manifestă prin volume de trafic în creștere, pe principalele penetrante rutiere.

Lipsa unui transport public coerent organizat la nivelul acestui întreg bazin de mobilitate cotidiană face ca aceste deplasări, *în mare parte migrații pendulare (navetism), să se facă predominant cu automobilul*, generând efecte nocive în interiorul orașului Bacău: congestii de trafic, poluare, ocuparea spațiului public cu autovehicule în mișcare și staționare, disconfortul deplasărilor nemotorizate etc.

De asemenea, concentrarea acestor fluxuri pe puținele legături rutiere care traversează obstacolele majore (cale ferată, râu), este susceptibilă de a accentua efectele de congestie.

Tendințe de dezvoltare în Municipiul Bacău

Proгноza dezvoltării, a evoluției densităților populației și a locurilor de muncă în profil teritorial se bazează pe *potențialul de dezvoltare reglementat* prin PUG 2012, PUZ și PUD aprobate ulterior aprobării PUG (calculat funcție de POT, CUT, funcțiune), dar și pe *potențialul de dezvoltare/îndesire* în zone în care reglementările nu s-au schimbat dar se înregistrează astfel de tendințe.

PUG 2012, prin reglementările stabilite, a definit zone cu potențial semnificativ de dezvoltare, prin modificarea naturii și/sau intensității utilizării terenurilor (Figura 15):

- *zone de restructurare* (cu modificarea naturii și/sau intensității utilizării terenurilor)
- *zone de dezvoltare* (zone neconstruite care au fost introduse în intravilan și au devenit construibile)

Pe lângă acestea, anumite zone funcționale, în special rezidențiale, ale căror reglementări nu au fost semnificativ modificate de PUG 2012, au manifestat o *dinamică de (re)construire și densificare*, ca urmare a existenței unor oportunități funciare și/sau a unei cereri de localizare și înlocuire a fondului existent, vechi.



Zona industrială cu activități în declin, din partea de sud-est a orașului, reprezintă de asemenea potențial de restructurare/dezvoltare.

În timp ce locuirea individuală s-a dezvoltat preponderent prin autorizare directă, dezvoltările mai semnificative s-au făcut pe baza întocmirii și aprobării unor documentații urbanistice – PUZ, PUD – după aprobarea PUG 2012 (Figura 16).

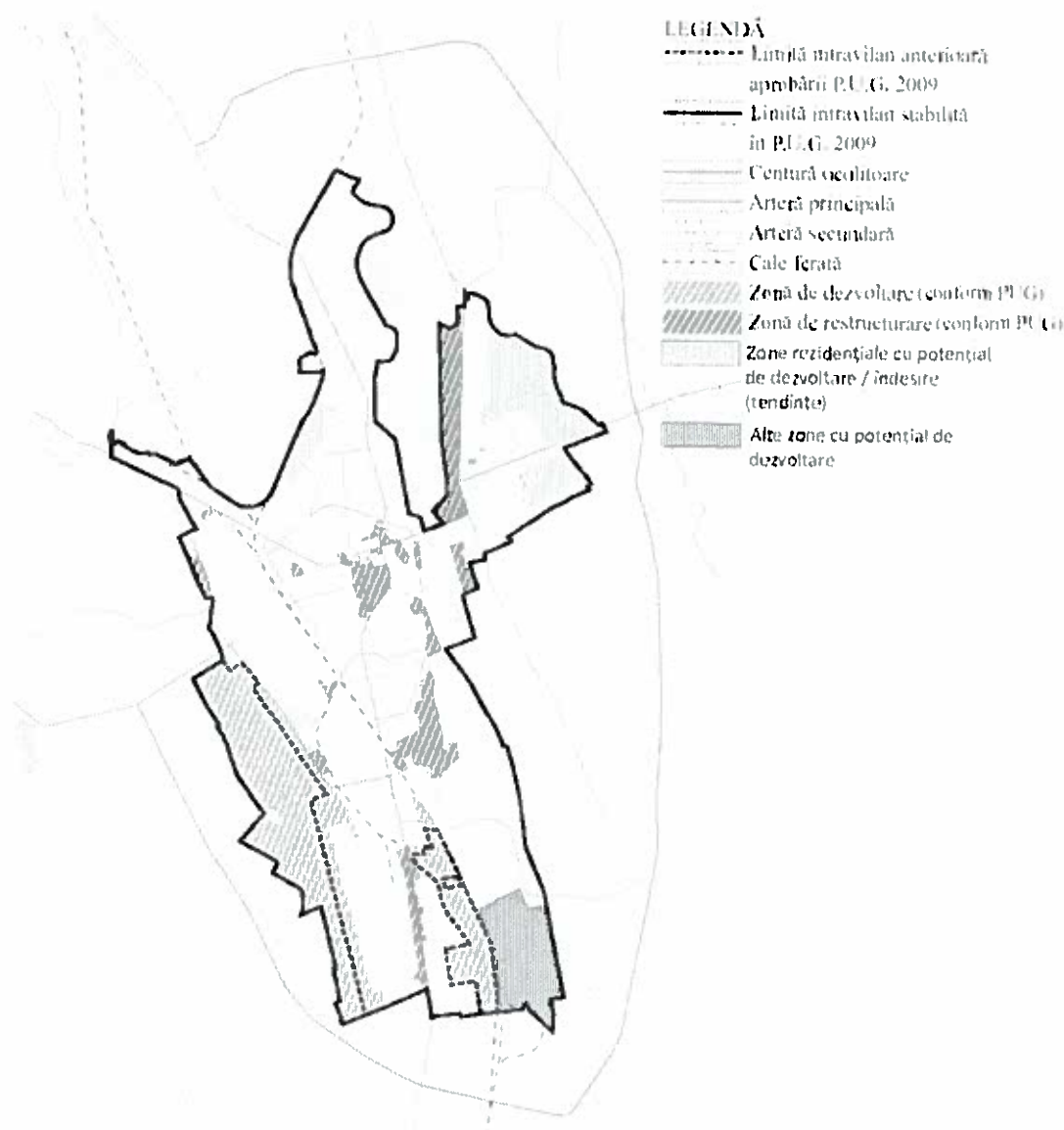


Figura 15: Zone cu potențial de restructurare, dezvoltare, îndesire, conform reglementărilor PUG 2012 și tendințelor de construire



Figura 16: Documentații urbanistice (PUD, PUZ), aprobate după aprobarea PUG 2012

Dinamicile de construire în intravilanul Municipiului Bacău s-au localizat preponderent astfel:

- în cartierul rezidențial Gherăiești (în prezent cu un potențial de dezvoltare aproape epuizat) – în special locuințe individuale pe lot;
- în cartierul Miorița – în special îndesiri cu locuințe colective dar și centrul comercial Selgros;
- în cartierul Șerbănești – în special locuințe individuale pe lot, dar și locuințe colective și funcțiuni comerciale și economice, cu deosebire în lungul drumului E85.



Funcțiunile cu caracter economic (servicii, comerț, birouri, producție etc.) s-au localizat cu precădere în lungul arterelor principale și mai ales în lungul drumului E85 și în interiorul inelului rutier principal.

Cerere și potențial semnificativ de dezvoltare, datorat rezervelor funciare încă ridicate, mai există în cartierul Șerbănești. Dezvoltarea și densificarea acestui cartier pe o *tramă stradală neierarhizată, exclusiv cu străzi de mici dimensiuni*, este susceptibilă de a crea disfuncții semnificative. Străzile au o infrastructură pentru pietoni parțial neconformă (subdimesionată și/sau cu obstacole). *Inexistența unor artere de rang superior (cat. I, II) care să permită buna deservire a cartierului cu transport public, măcar în viitor, va consolida dependența acestui cartier de utilizarea automobilului, în relație cu restul orașului.*

Aceasta va determina atât deficiențe ale circulației pe străzile locale, în perspectiva îndeșirii continue, cât și un impact negativ asupra orașului în ansamblu, care va suporta consecințele creșterii utilizării automobilului.

Potențial semnificativ de dezvoltare există și în partea de vest a cartierului Miorița, dar și în acest caz dezvoltarea se produce cu aceeași *deficiență de capacitate și ierarhizare a tramei stradale*, fără preocupare pentru *accesibilitatea la transportul public*, care nu se va putea face nici în viitor, în absența unor artere de capacitate superioară.

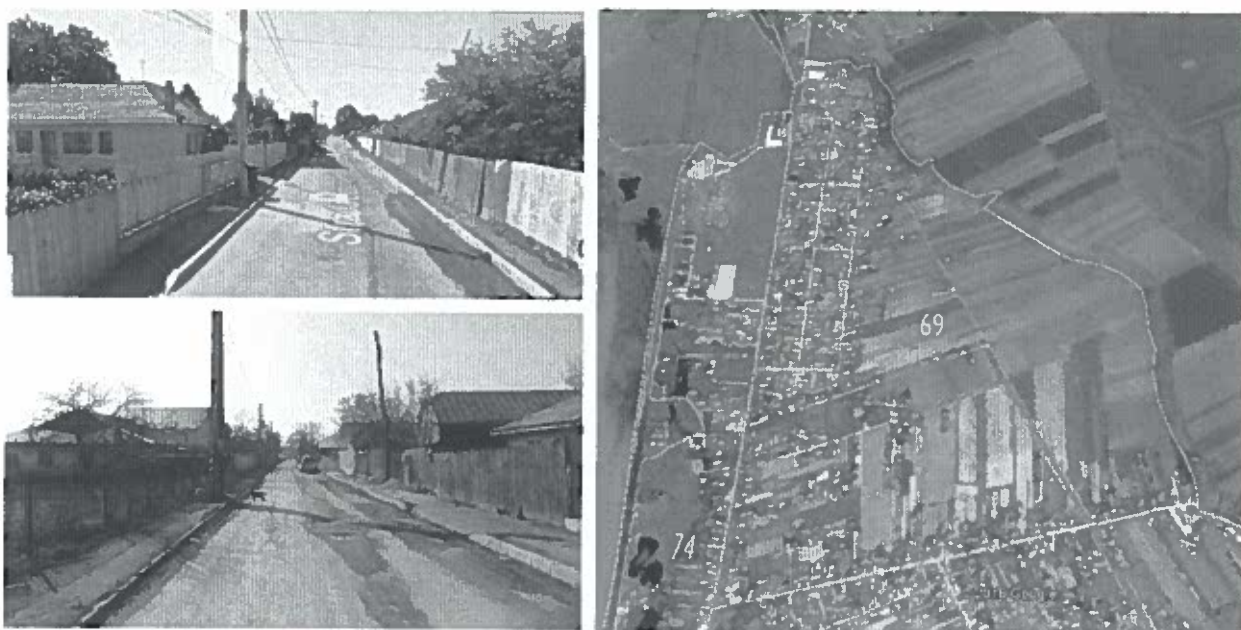


Figura 17: Areal cu potențial major de dezvoltare, în cartierul Șerbănești, care se dezvoltă fără o tramă rutieră majoră, configurată astfel încât să asigure accesibilitatea pedestră la viitoare stații de transport (cca. 400 m, din orice punct al cartierului).



Figura 18: Str. Siretului – arteră majoră în cartierul Șerbănești, conform reglementărilor PUG – fără infrastructură pentru pietoni și cu un prospect subdimensionat pentru o viitoare deservire cu transport public



Figura 19: Tendințe de dezvoltare cu caracter intensiv (în fotografie, locuire colectivă densă) și rezerve funciare pentru dezvoltare în partea de vest a cartierului Miorița, în care nu există tramă rutieră majoră

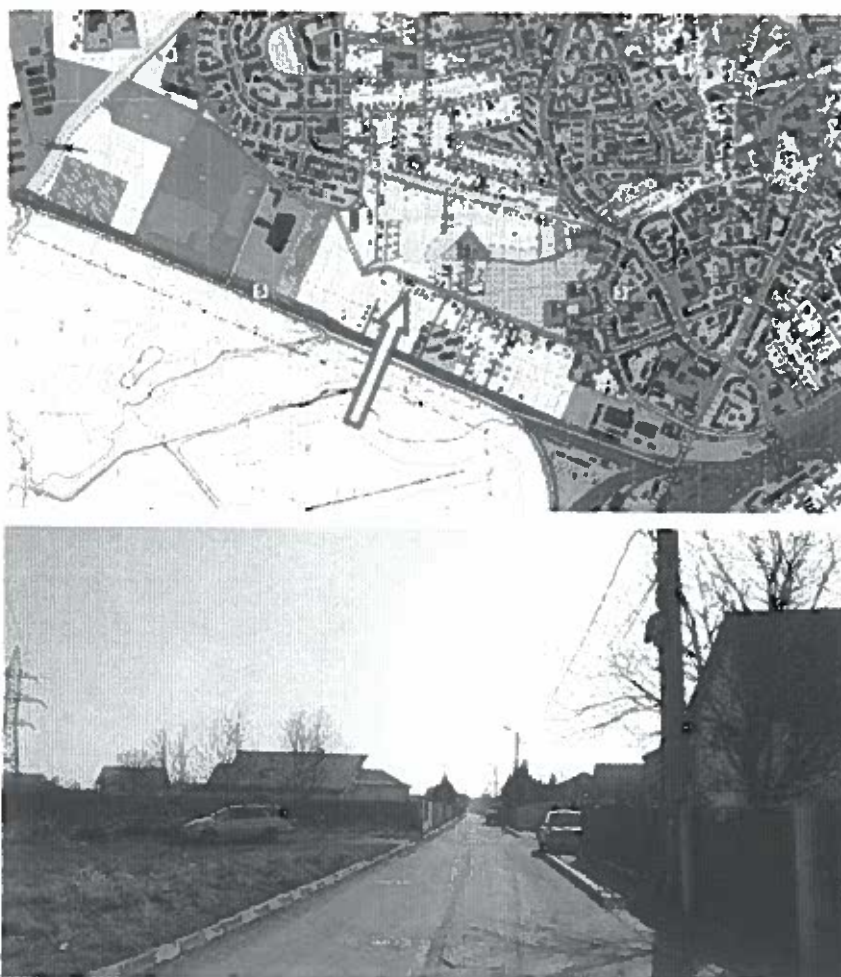


Figura 20: Str. Nordului - arteră majoră conform reglementărilor PUG 2012, în cartierul Mioriței (cu potențial ridicat de dezvoltare – densificare) are un profil subdimensionat și infrastructură neconformă pentru pietoni



2 Analiza situației existente

Aparținând provinciei istorice Moldova și Regiunii de dezvoltare Nord-Est, municipiul Bacău, reședința județului Bacău, este situat în nord-estul județului (coordonate: 46°35'0"N; 26°55'0"E), relativ aproape de granița cu Republica Moldova (cca. 180 km) și Ucraina (cca. 210 km), la circa 300 km distanță față de capitala țării, București și 125 km față de Iași.

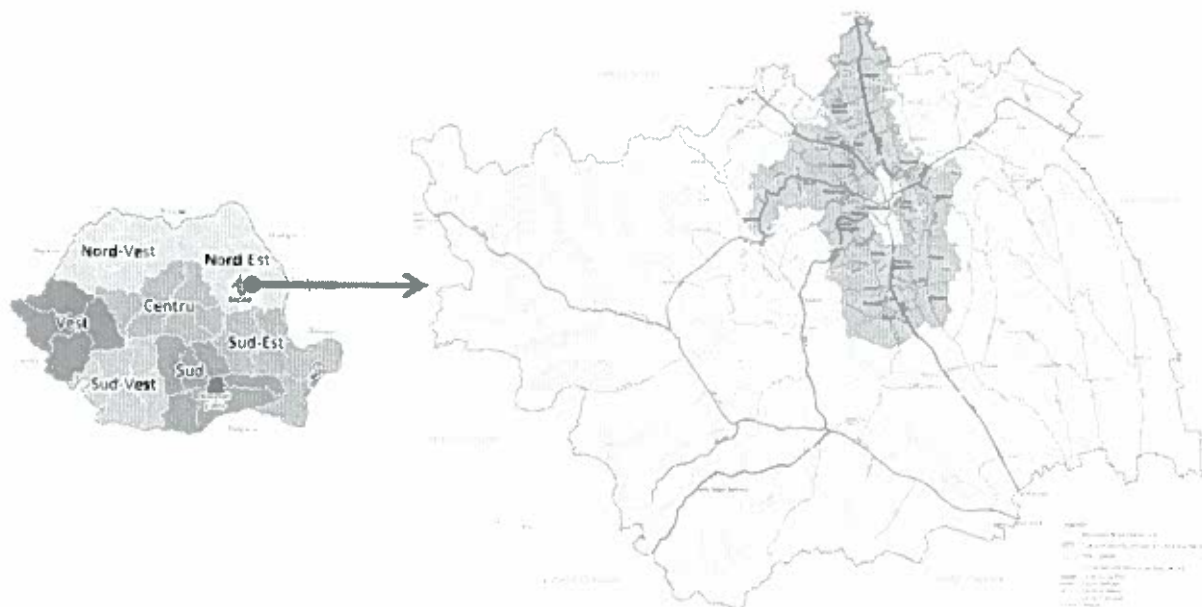


Figura 21: Încadrarea municipiului Bacău la nivel național, regional și județean

Atestat documentar încă de la sfârșitul secolului al XIV-lea, dezvoltarea spațială a Bacăului a fost influențată de amplasarea sa în coridorul râului Bistrița (la circa 9 km amonte de confluența Bistriței cu Siretul). Astfel, în prima jumătate a secolului al XIX-lea orașul s-a extins spre nord și sud-est, iar construcția căii ferate (1872) și a Podului de Fier, peste Bistrița, a permis dezvoltarea orașului și pe direcția est-vest.

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

Zona	Suprafață [km ²]	Populație [RPL 2011]	Densitatea brută populației [locuitori/km ²]	Locuri de muncă [2016]	Indice de motorizare [autoturisme/1000 locuitori]
Municipiul Bacău	43	144.307	3.353	60.860	390
Zona funcțională Bacău	782	221.747	284	69.370	300
Județul Bacău	6.606	616.168	93		202



2.1.1 Contextul demografic actual

Recensământul Populației și Locuințelor din 2011 a înregistrat în municipiul Bacău o populație de 144.307 locuitori, plasând la acel moment municipiul Bacău pe locul 15 la nivel național din punct de vedere al numărului de locuitori, în categoria celor 11 orașe cu populație cuprinsă între 100.000 - 200.000 de locuitori.

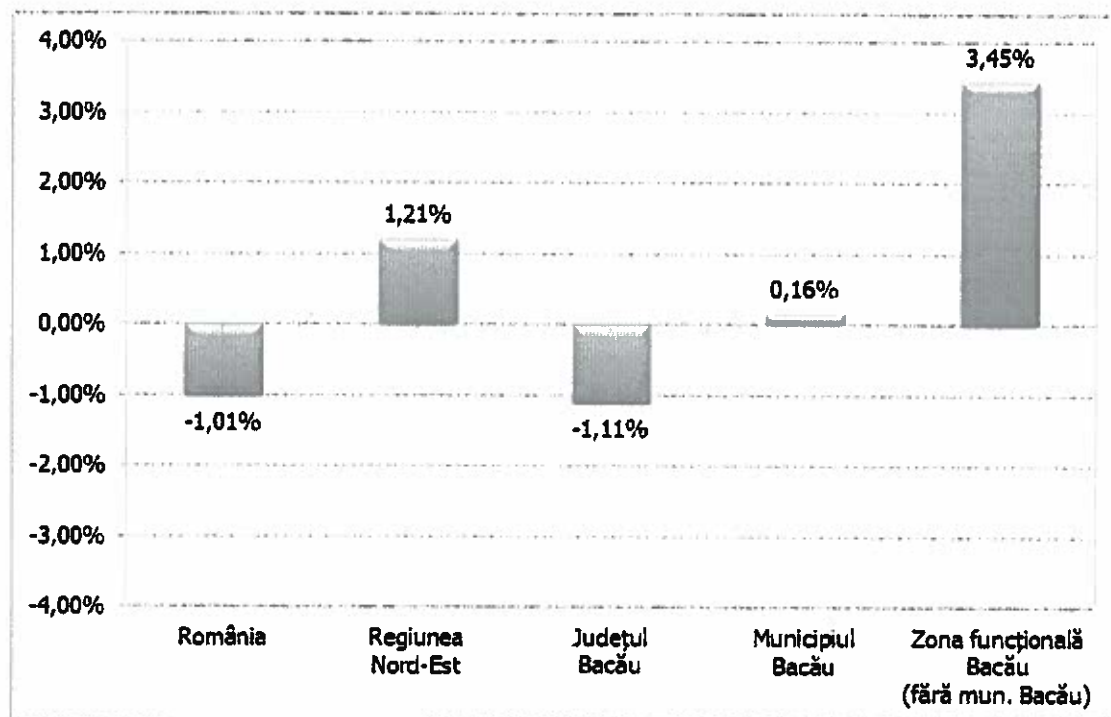
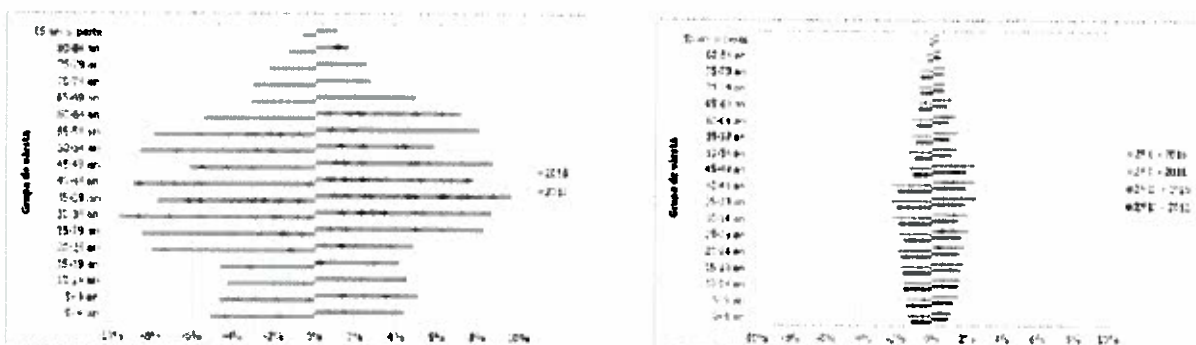


Figura 22: Evoluția populației în zona funcțională Bacău în perioada 2011 – 2016.
Sursa: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011 și INS – TEMPO-Online, 01 iulie 2016

Pentru municipiul Bacău, la nivelul anului 2016 INS a estimat la 01 iulie 2016 o populație de 196.562 locuitori, în ușoară creștere față de anul 2011. La nivelul zonei funcționale Bacău creșterea populației mai ridicată, chiar față de media la nivel de regiune. Creșterile estimate pentru municipiul și zona funcțională Bacău se poziționează la polul opus tendinței observate la nivelul județului Bacău și la nivel național (Figura 22).

Din punct de vedere a distribuției pe grupe de vârstă, statisticile indică în municipiul Bacău o pondere mai ridicată a populației adulte cu vârsta cuprinsă între 25 - 49 ani (cu un vârf evident pentru grupul de vârstă 35-39 ani (Figura 23), iar în zona funcțională o pondere mai ridicată a populației adulte cu vârsta cuprinsă între 35 - 49 ani.

Distribuția populației pe macro-grupe de vârstă nu relevă diferențe majore între zona funcțională și municipiul Bacău (Figura 24). Se observă în zona funcțională o pondere mai scăzută a populației peste 65 de ani, și ușor mai ridicată a celei cuprinse între 15 și 24 de ani.



Municipiul Bacău

Celelalte localități ale zonei funcționale Bacău

Figura 23: Structura populației pe grupe de vârstă. Zona funcțională Bacău. Sursa datelor: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011 și INS – TEMPO-Online, 01 iulie 2016

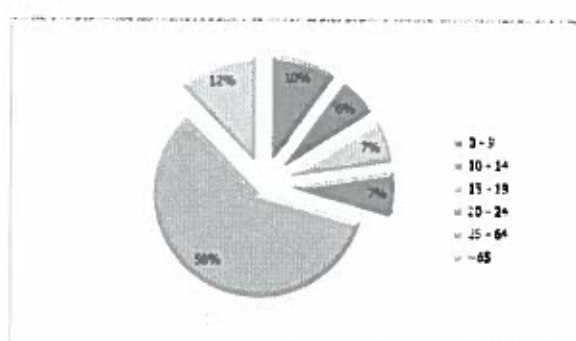
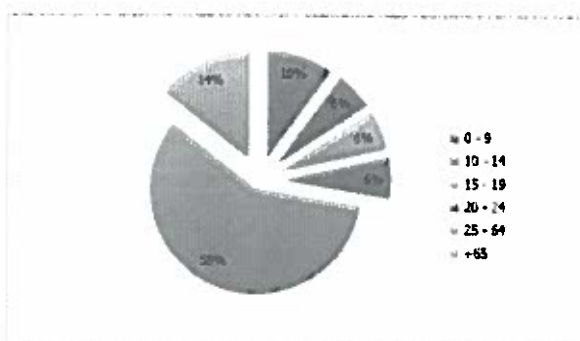


Figura 24: Structura populației pe macro-grupe de vârstă. Zona funcțională Bacău. Sursa datelor: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011 și INS – TEMPO-Online, 01 iulie 2016

Evoluția demografică în profil teritorial, 2002-2011 (Figura 25) evidențiază creșteri ale populației rezidente în majoritatea localităților din prima coroană a municipiului Bacău (mai ales în partea de nord și est, în comunele Hemeiș, Șăucești, Letea Veche) și o descreștere a populației din Municipiul Bacău.

Pentru perioada 2011-2016 (Figura 26) dinamica populației după domiciliu indică creșteri în localitățile din prima coroană periurbană a municipiului Bacău, cu excepția localității Luizi-Călugăra (accentuate în Hemeiș, Letea Veche, Măgura, Șăucești și Mărgineni).

Aceasta dinamică arată un proces de suburbanizare generat în cea mai mare parte de existența unor oportunități funciare, în contextul economic actual.

În ceea ce privește densitatea brută a populației, în toate localitățile din prima coroană periurbană a municipiului Bacău (cu excepția localității Sărata) se remarcă valori peste densitatea medie de 105 locuitori/kmp a localităților rurale din zona funcțională Bacău (Figura 27).

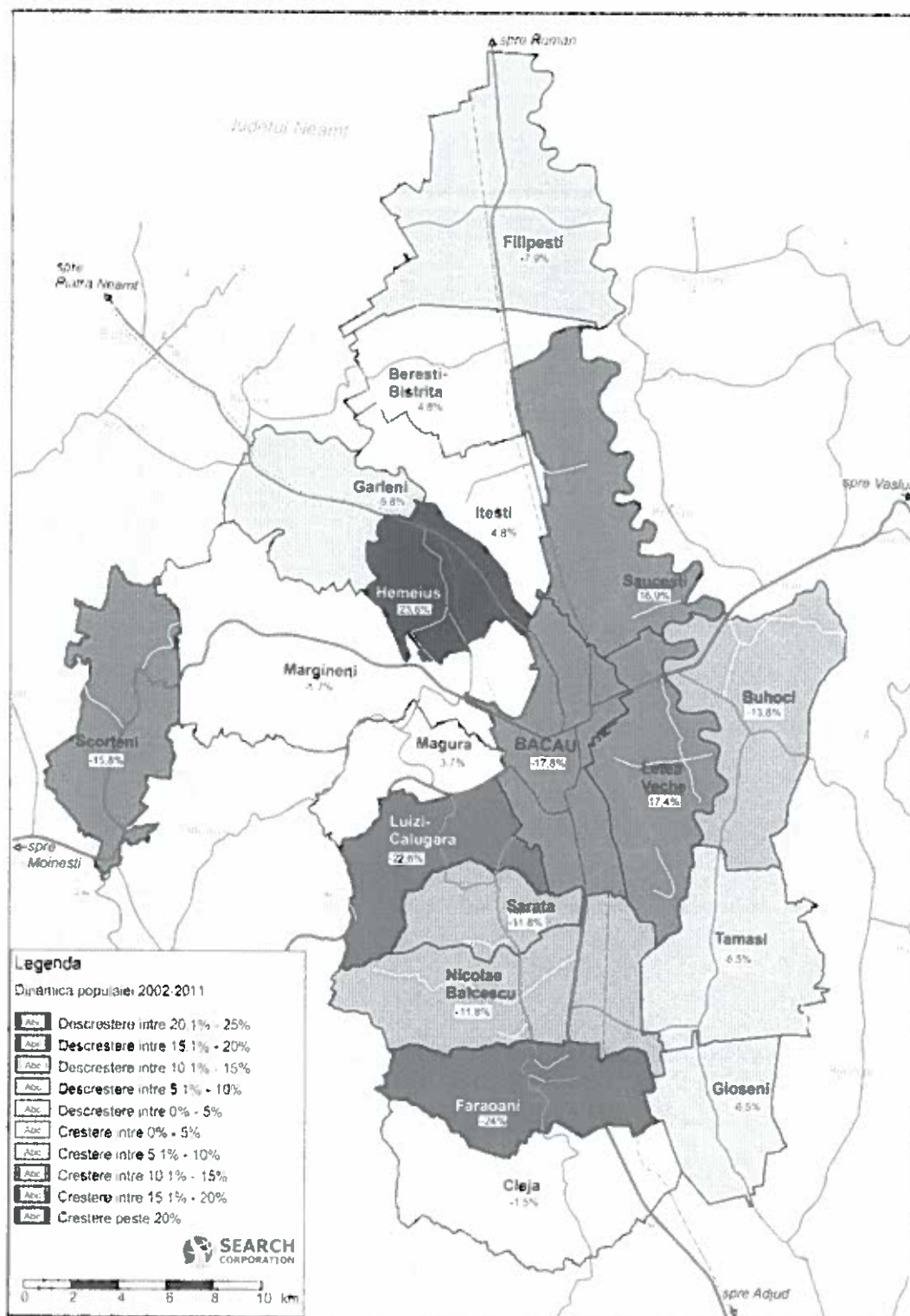


Figura 25: Evoluția demografică în profil teritorial, 2002-2011

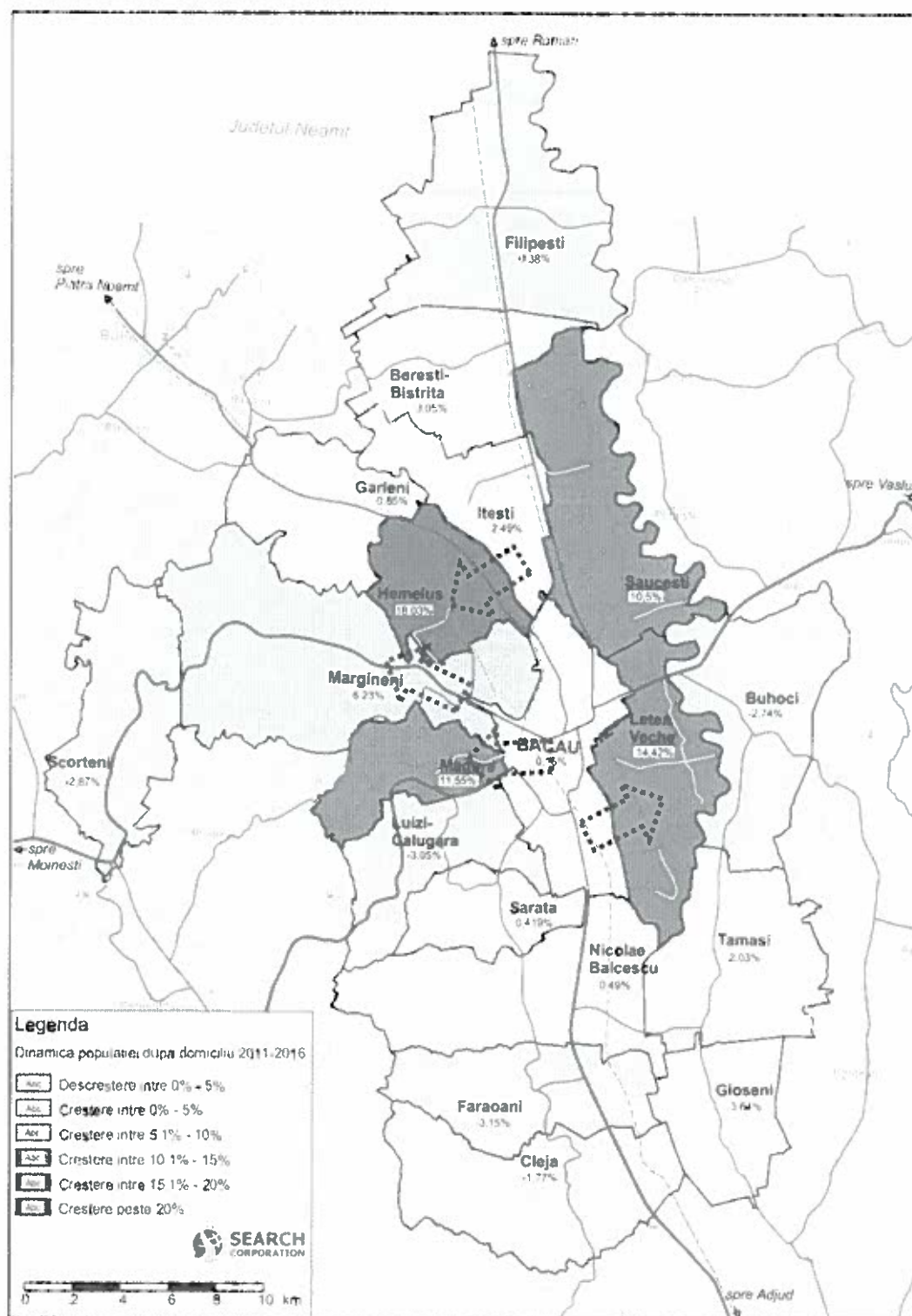


Figura 26: Evoluția demografică în profil teritorial, 2011-2016

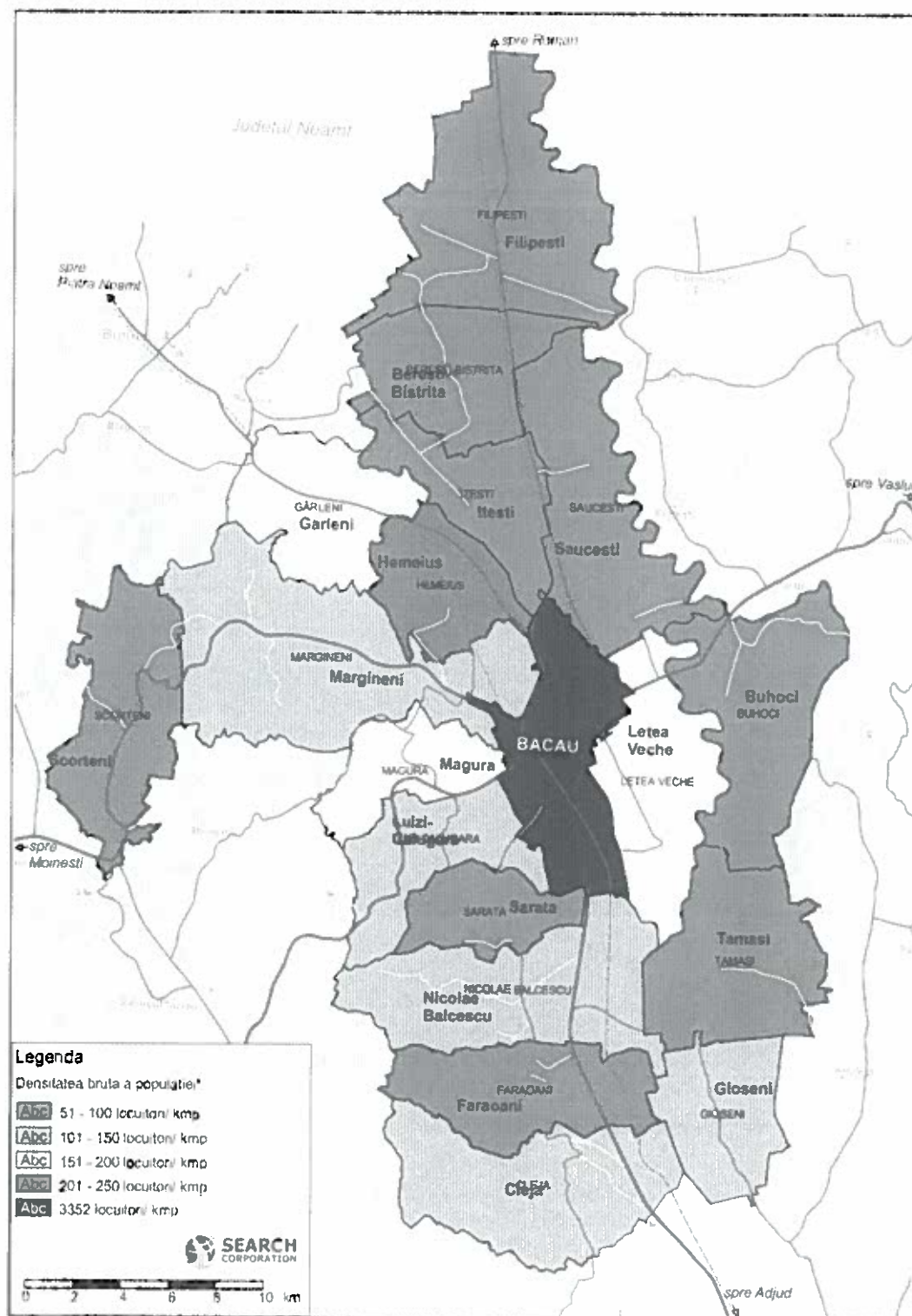


Figura 27: Densitatea populației în zona funcțională Bacău

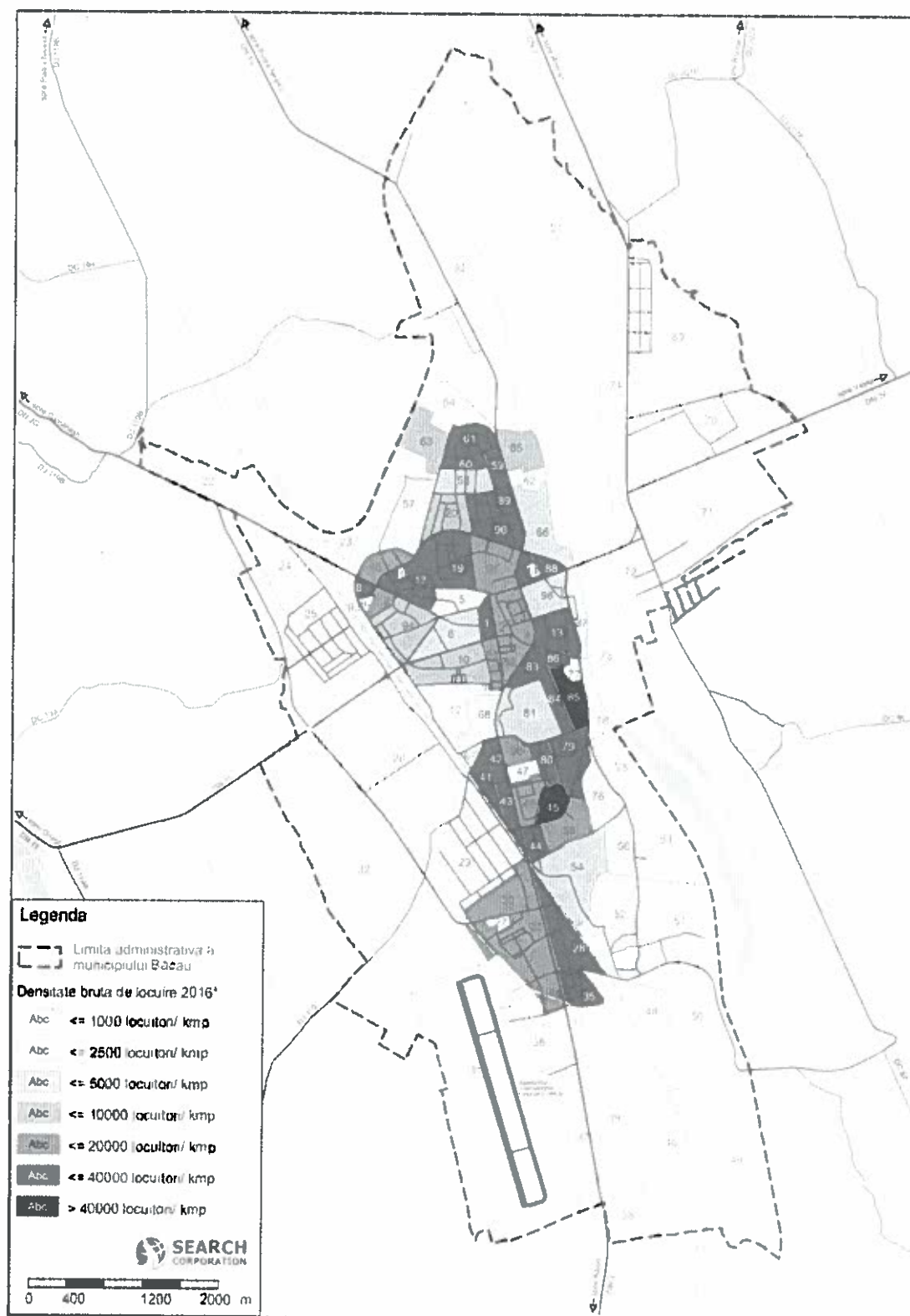


Figura 28: Densitatea populației în municipiul Bacău

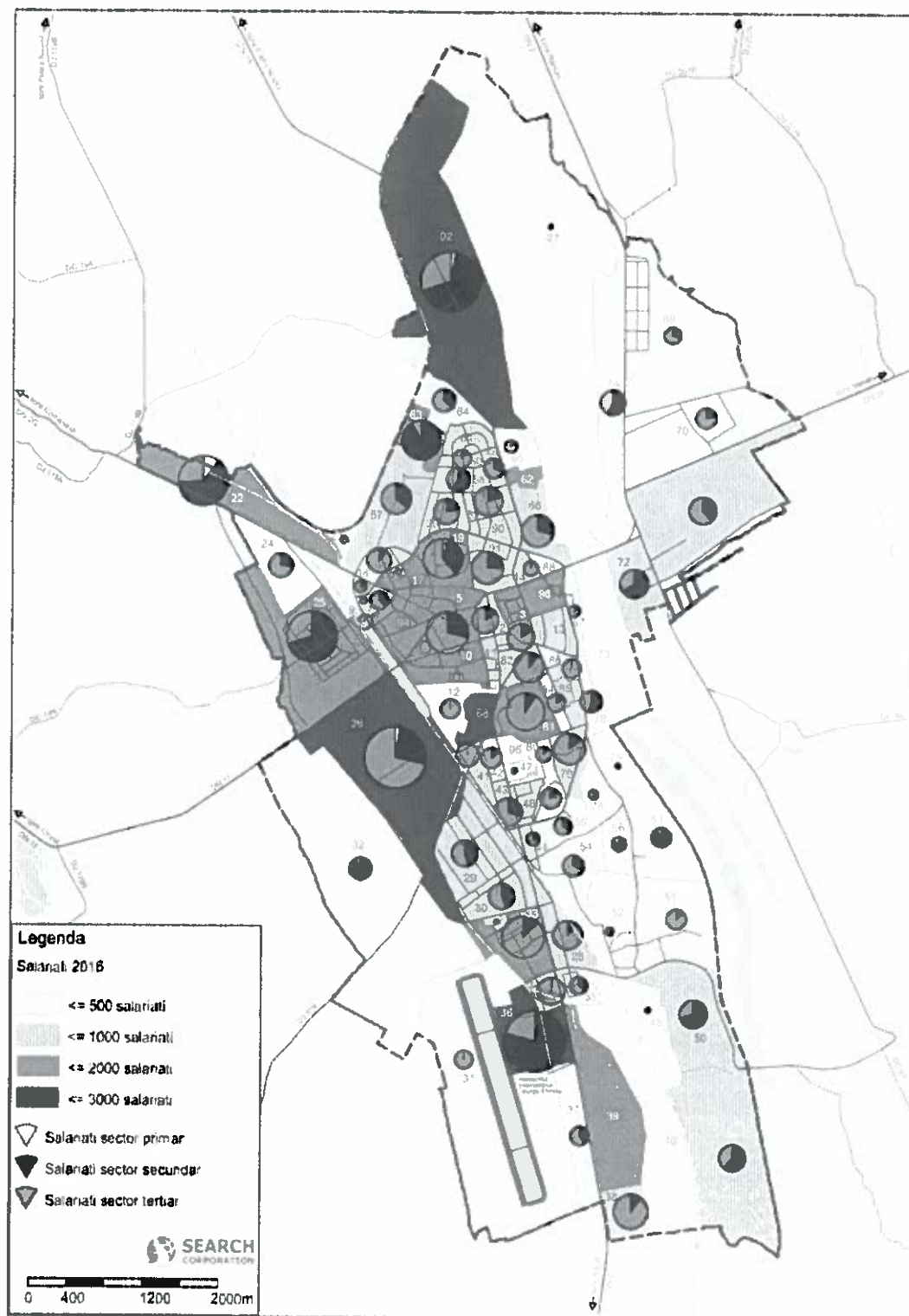


Figura 29: Distribuția spațială a locurilor de muncă în municipiul Bacău

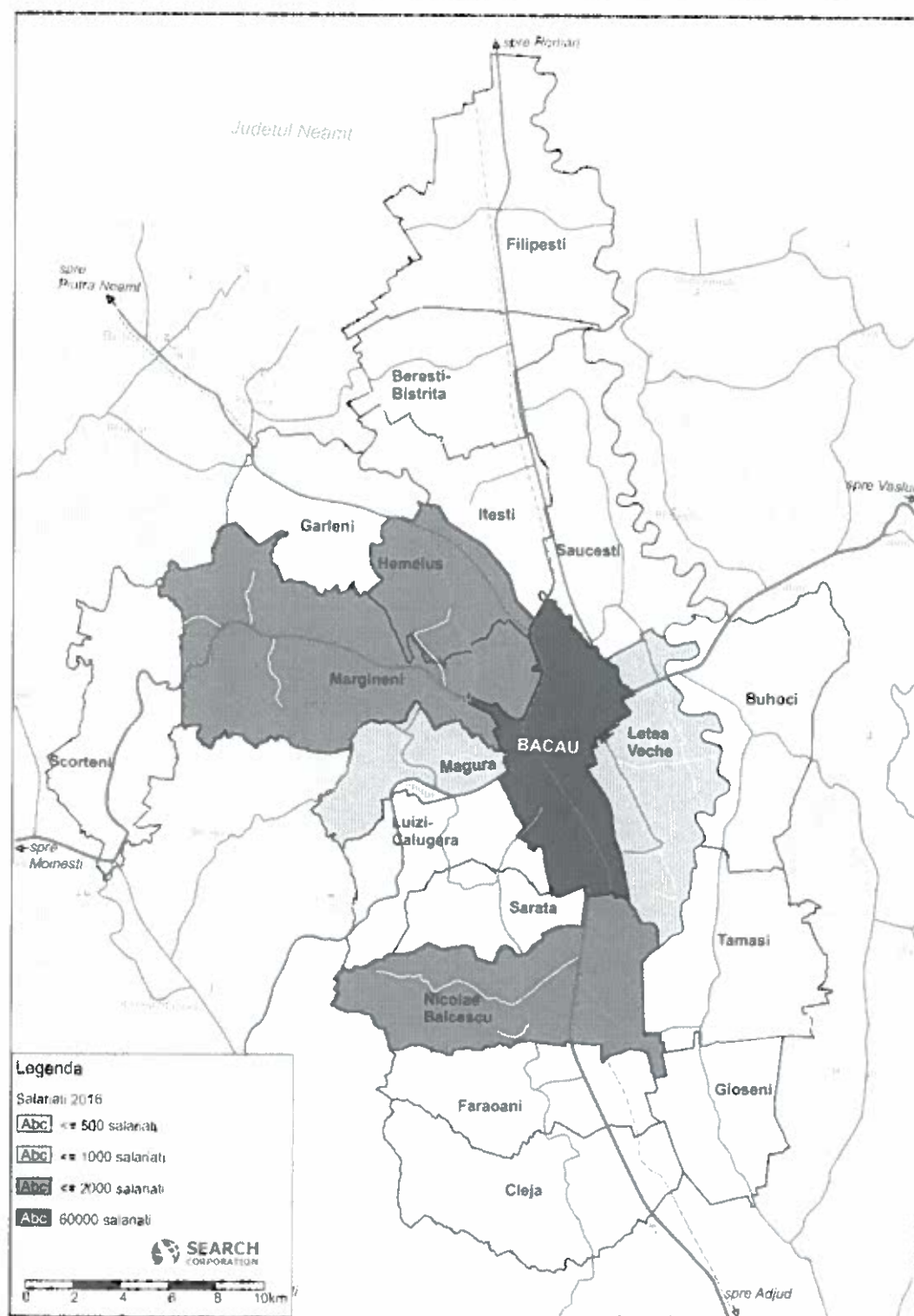


Figura 30: Distribuția spațială a locurilor de muncă în zona funcțională Bacău



Densitatea medie brută a populației din municipiul Bacău este de 3.353 locuitori/kmp, populația municipiului fiind concentrată cu precădere în interiorul celui de al doilea inel de circulație (Figura 28), unde se evidențiază:

- densități ridicate (peste 20.000 locuitori/kmp) și foarte ridicate (peste 40.000 locuitori/kmp) în zona de sud-est (cartierul Bistrița Lac și Cornișa),
- densități ridicate (peste 20.000 locuitori/kmp) în zona de sud (cartierele Carpați, Republicii) și nord (George Bacovia).

La limita nordică (în cartierul Miorița) și sudică (în cartierele Republicii II, Aviatori) din exteriorul celui de al doilea inel de circulație se remarcă densități ridicate (între 20.000 locuitori/kmp -40.000 locuitori/kmp).

Nivelul populației active

Dacă în municipiul Bacău ponderea populației active din totalul populației se situa în anul 2011 ușor peste media la nivel național (46%) și județean (47%), reprezentând circa 48% din totalul populației, în celelalte localități ale zonei funcționale aceasta se află ușor sub aceste medii.

Pe de altă parte însă, rata de ocupare a populației (populație ocupată raportată la total populație) la nivelul anului 2011, se afla în municipiul Bacău la un nivel de 43%, iar pentru celelalte localități ale zonei funcționale la 42%, ambele sub media județului de 44%.

Unitatea teritorială de referință	Populația activă		Populația inactivă		
	din care		din care		
	Total	Populația ocupată	Total	Eleve/studenți	Pensionari
JUDEȚUL BACĂU	290.106	269.136	326.062	96.532	116.320
MUNICIPIUL BACĂU	69.338	62.534	74.969	20.488	34.774
ZONA FUNCȚIONALĂ BACĂU (fără municipiul Bacău)	34.596	32.397	42.844	13.822	12.847

Tabelul 2: Nivelul populației active în municipiul Bacău și în zona funcțională Bacău. Sursa datelor: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011

În ceea ce privește structura populației active din anul 2011 la nivelul municipiului Bacău, respectiv la nivelul zonei funcționale Bacău, aceasta include un procent de salariați de 90,33%, respectiv 45,97% și 2,52%, respectiv 2,35% șomeri. Se observă că în mediul rural din zona funcțională Bacău lucrătorii familiari și pe cont propriu au o pondere de 50,05% din totalul populației active, în timp ce în mediul urban acest procent nu atinge 5%. Ponderea predominantă în mediul urban o dețin însă salariații.

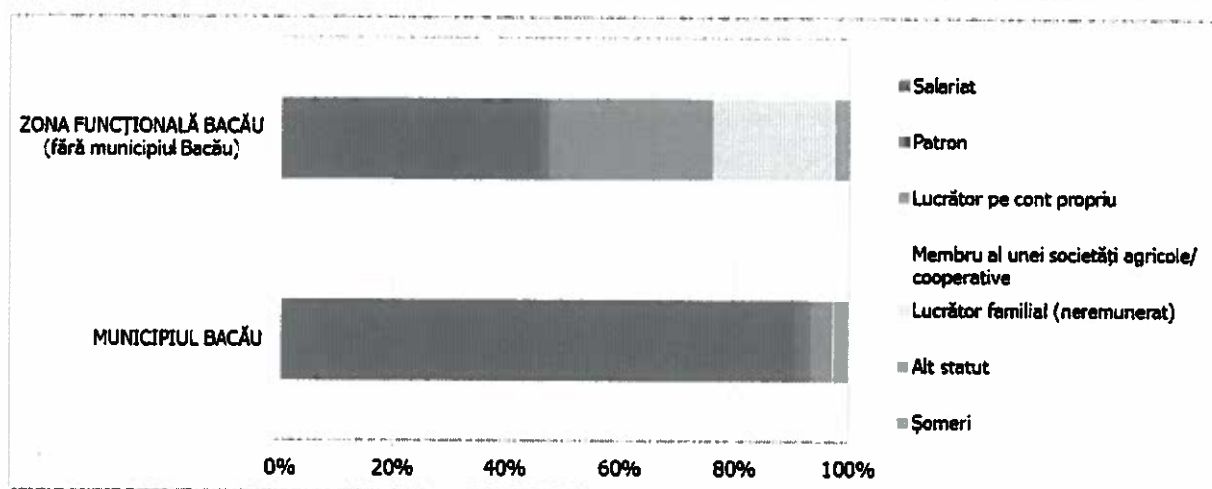


Figura 31: Populația rezidentă activă după statutul profesional la nivelul anului 2011.
Sursa datelor: INS, Recensământul populației și locuințelor, 2011

În acord cu analizele elaborate în cadrul SIDU cu privire la șomajul din municipiul Bacău, pe baza datelor statistice furnizate de INS și a celor obținute de la AJOFM Bacău pentru perioada 2010 - 2016, se poate evidenția că:

- numărul șomerilor înregistrează o tendință de scădere accentuată de la 3.748 persoane în luna decembrie 2010 la 1.120 persoane în 2016;
- numărul mediu de șomeri înregistrați în medie la 100 de salariați, a scăzut în municipiul Bacău în intervalul 2010 – 2015, de la 7,13 șomeri la 100 salariați, în anul 2010, la 1,76 șomeri înregistrați în anul 2015;
- nivelul ridicat al ponderii șomerilor cu studii superioare în totalul șomerilor din Bacău indică un număr redus al locurilor de muncă disponibile pentru persoanele absolvente de studii universitare.

Pe fondul tranziției de la economia centralizată la economia de piață, urmată de criza economică din perioada 2008-2009, șomajul în municipiul Bacău a fost generat de:

- procesele de restructurare economică ale economiei naționale care au condus la reorganizarea sau dispariția unor întreprinderi industriale la nivel local,
- de nivelul și corespondența pregătirii profesionale față de specificitatea ofertei de locuri de muncă.

Pe de altă parte procesul de restructurare economică la nivel local este dezavantajat de accesibilitatea scăzută la nivel național/teritorial determinată de lipsa infrastructurilor de transport de mare viteză (rutier, feroviar) și de transfer multimodal.

De altfel, regiunile cu accesibilitate ridicată la rețeaua europeană de transport (precum cele din vestul, nord-vestul și centrul țării) sunt cele care înregistrează la sfârșitul anului 2016 rate ale șomajului sub media pe țară.

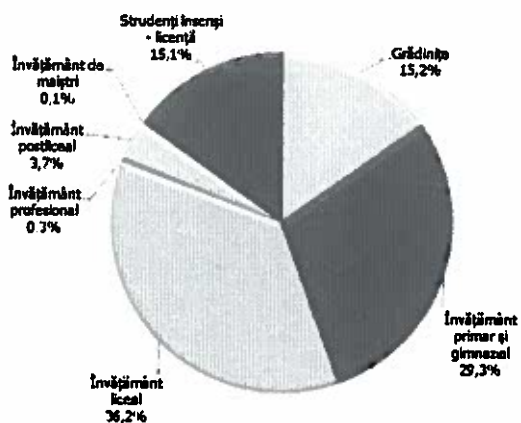


Evoluția populației preșcolare și școlare

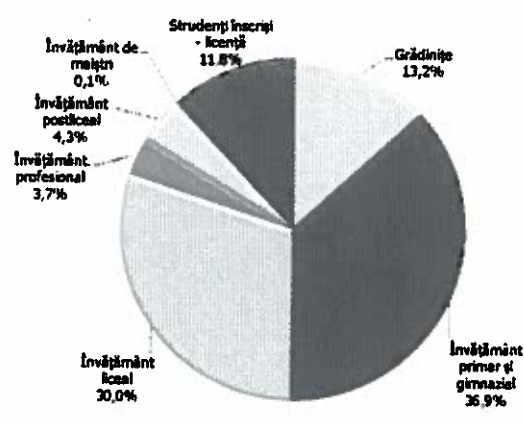
În ceea ce privește populația înscrisă în unități de învățământ preșcolare, preuniversitare și universitare – licență, conform datelor furnizate de INS (Serii TEMPO), se observă o scădere a numărului elevilor și studenților înscrși în unitățile de învățământ atât la nivelul municipiului Bacău, dar și la nivelul localităților din Zona Funcțională Bacău în perioada 2011-2015.

Unitate teritorială de referință	2011	2012	2013	2014	2015
Municipiul Bacău	39.098	38.303	37.313	36.885	35.804
Localități din Zona Funcțională Bacău	9.938	9.793	9.457	9.040	8.666

Tabelul 3: Evoluția populației preșcolare și școlare în municipiul Bacău și în zona funcțională Bacău. Sursa datelor: INS, Serii TEMPO - Populația școlară pe niveluri de educație, județe și localități



2011



2015

Figura 32: Structura populației școlare pe niveluri de educație la nivelul anului 2011 și 2015. Sursa datelor: INS, Serii TEMPO - Populația școlară pe niveluri de educație, județe și localități

Evoluția numărului de elevi înscrși pe nivele de educație este dependentă de evoluția populației pe grupe de vârstă. În schimb opțiunea către învățământul profesional este o consecință a mediului economic local.

Mai mult, dacă în Zona Funcțională Bacău erau înscrși 153 elevi la nivel liceal în 2011, începând cu 2014, acest nivel de învățământ nu mai este disponibil în arealul rural al Zonei Funcționale Bacău. Acest aspect se regăsește în creșterea numărului de elevi ce fac naveta către municipiul Bacău, conform datelor furnizate de Inspectoratul Școlar Județean Bacău.

Municipiul Bacău	2011	2015	2016
Număr elevi care fac naveta	6.044	6.610	6.805

Tabelul 4: Evoluția numărului de elevi care fac naveta în municipiul Bacău. Sursa datelor: ISJ Bacău



2.1.2 Contextul actual privind activitățile economice

Activitățile economice din zona funcțională, respectiv municipiul Bacău concentrează circa 69.400 locuri de muncă la nivelul zonei funcționale, din care 60.900 locuri de muncă la nivelul municipiului Bacău. Numărul locurilor de muncă a fost estimat utilizând informații furnizate de ITM Bacău, Inspectoratul Școlar Județean Bacău, Camera de Comerț și Industrie Bacău, universități, societăți comerciale, precum și din alte surse. Procesul de localizare spațială a locurilor de muncă a constituit un proces relativ dificil (dată fiind disponibilitatea datelor), dar important, ținând seama că acestea atrag un număr important de călătorii zilnice către locul de muncă.

Distribuția locurilor de muncă din municipiul Bacău (predominant concentrate în sectorul terțiar și secundar) se regăsește ilustrată grafic în Figura 29. Zona Centrală cumulează circa 12.000 locuri de muncă (aproximativ 20% din locurile de muncă din oraș).

La nivelul municipiului se disting 4 zone în care lucrează între 2.400 și 2.800 de angajați:

1. în vest: în cartierul CFR (parțial) – între DN 11 și DJ 119;
2. în sud: în Zona Industrială - Republicii (incluzând Aerostar);
3. în nord: în cartier Gherăiești (incluzând Agricola Internațional);
4. în centru: zona Spitalului Județean.

La nivelul zonei funcționale Bacău cele mai multe locuri de muncă sunt în Hemeiș (circa 2.000), localitate unde este amplasat și Parcul Industrial HIT PARK (Figura 30). Peste 1000 locuri de muncă sunt distribuite în fiecare dintre localitățile periurbane Nicolae Bălcescu (la sud de Bacău) și Mărgineni (la nord-vest de Bacău).

În ceea ce privește încadrarea pe activități ale economiei naționale, conform analizelor elaborate în cadrul SIDU - economia locală este dominată de sectorul terțiar, în special *Clasa G - Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor* - reprezentantul cel mai important fiind DEDEMAN SRL. Urmează sectorul secundar reprezentat de *Clasa C - Industria prelucrătoare* prezent în primul rând în *industria alimentară* prin AGRICOLA INTERNAȚIONAL SA, PAMBAC SA și SALBAC SA, în al doilea rând prin *subclasa 30 - Fabricarea altor mijloace de transport*, principalul exponent fiind AEROSTAR, iar următorul domeniu fiind *Fabricarea articolelor de îmbrăcăminte*.

De asemenea, analizele privind motoarele economice ale municipiului Bacău, prezentate în cadrul SIDU, identifică tendințele de dezvoltare economică bazate pe concentrarea activităților din domeniile:

- *industriei prelucrătoare, sectorul comercial, sectorul intermediari financiare și asigurări:*
 - industria prelucrătoare este un sector în dezvoltare (concentrare și evoluție pozitivă) atât la nivel regional cât și național pe următoarele paliere: *industria alimentară, fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, tăbăcirea și finisarea pieilor, fabricarea altor mijloace de transport;*
 - comerțul cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor este de asemenea un sector în dezvoltare (concentrare și evoluție pozitivă);



- *unor sectoare mai puțin competitive, dar cu potențial pe viitor:*
 - construcțiile - sector în transformare (concentrare ridicată și pierdere de competitivitate);
 - hoteluri și restaurante - în prezent insuficient valorificat, turismul local fiind în special de tranzit.

În profil teritorial, modelul de dezvoltare al orașului se bazează pe tendințialitatea de localizare a activităților economice și a locurii, aspecte ce au fost prezentate în paragraful 1.4.2 *Potențial și tendințe de dezvoltare în profil teritorial*.

2.1.3 Contextul actual privind deținerea de autovehicule și indicele de motorizare

Evaluarea motorizării reprezintă o chestiune esențială în planificarea transportului, întrucât motorizarea înseamnă acces la autoturism. Accesibilitatea unui autoturism reprezintă condiția minimă necesară pentru a realiza o călătorie în ceea ce privește transportul motorizat privat.

Pe baza datelor statistice privind parcul auto, furnizate de DRPCIV și Beneficiar (prin Direcția Economică) a fost estimat indicele de motorizare atât pentru localitățile zonei funcționale Bacău, cât și pentru cartierele municipiului Bacău. De asemenea, pentru analize au fost utilizate și date furnizate de EUROSTAT.

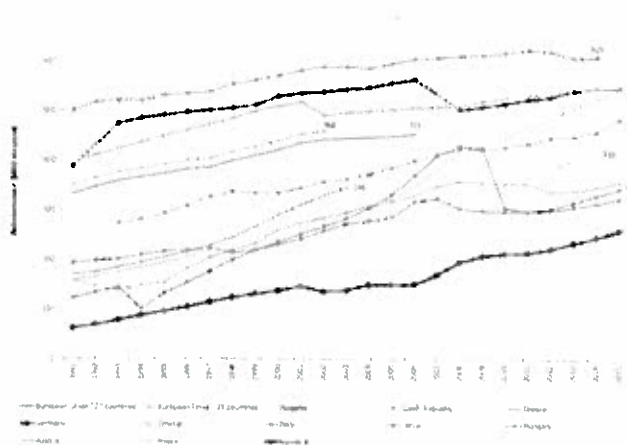


Figura 33: Evaluare comparativă a ratelor de motorizare europene. Sursa datelor: EUROSTAT/Apr.2017

Se observă că în general, motorizarea în România este la un nivel foarte scăzut în comparație cu celelalte țări europene, de fapt cea mai scăzută dintre toate țările membre UE. Cu toate acestea, România prezintă o creștere constantă începând din 2006. Chiar și în anii de recesiune economică, aceasta a continuat să înregistreze o creștere semnificativă.

La nivelul României, doar regiunea București-Ilfov înregistrează o motorizare apropiată de media europeană, la o diferență mare față de restul țării. Cu toate acestea, pentru declinul de după 2008 – de asemenea, în contrast cu celelalte regiuni, este greu de găsit o explicație. Se poate presupune că în București, multe autoturisme de firmă sunt înregistrate în această regiune, nefiind neapărat folosite aici și că după începutul crizei financiare, numărul companiilor deținătoare de mașini a scăzut excesiv.

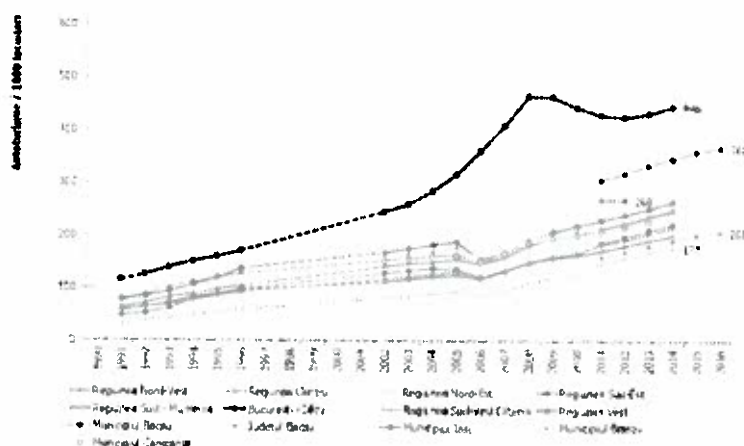


Figura 34: Evoluția motorizării în România. Sursa datelor: EUROSTAT/Apr.2017, PMUD Iași/2015, PMUD Constanța/2015, PMUD Brașov/2015 și prelucrare Consultant

Se observă de asemenea că Regiunea Nord-Est are cea mai scăzută motorizare în comparație cu celelalte regiuni din România. Cu toate acestea indicele de motorizare pentru municipiul Bacău se situează mult peste aceste medii de motorizare și se află în continuă creștere. În ultimii 5 ani rata de motorizare în municipiul Bacău a crescut relativ constant în medie cu 3,3% pe an.

Astfel, numărul deținerilor de vehicule în 2016 (valoare la nivelul lunii octombrie) raportat la populație relevă un indice de motorizare de 390 autoturisme/1000 locuitori pentru municipiul Bacău, și respectiv o medie de 140 autoturisme/1000 locuitori pentru celelalte localități din zona funcțională Bacău.

Dintre localitățile zonei funcționale Letea Veche (185 autoturisme/1000 locuitori) și majoritatea celor situate la vest și nord-vest de municipiul Bacău (Măgura – 199 autoturisme/1000 locuitori, Hemeiș – 181 autoturisme/1000 locuitori, Mărgineni – 172 autoturisme/1000 locuitori) prezintă motorizări apropiate de media județeană (202 autoturisme/1000 locuitori) și peste media la nivel de regiune.

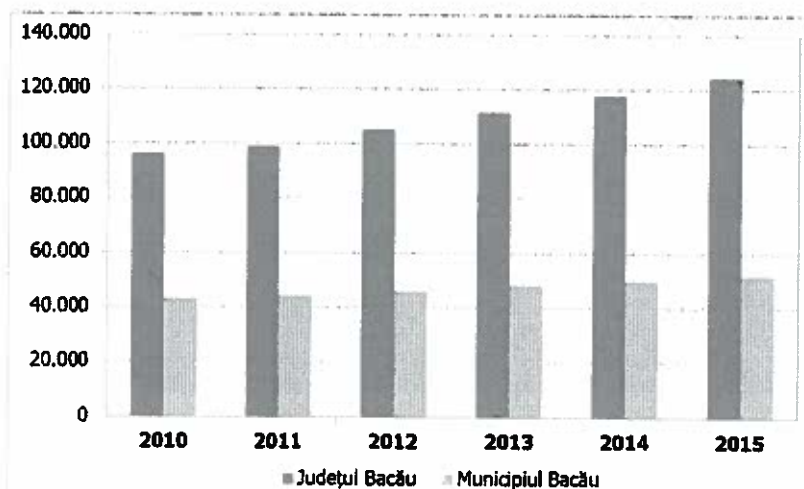


Figura 35: Evoluția parcului de autoturisme în municipiul și județul Bacău. Sursa datelor: DRPCIV

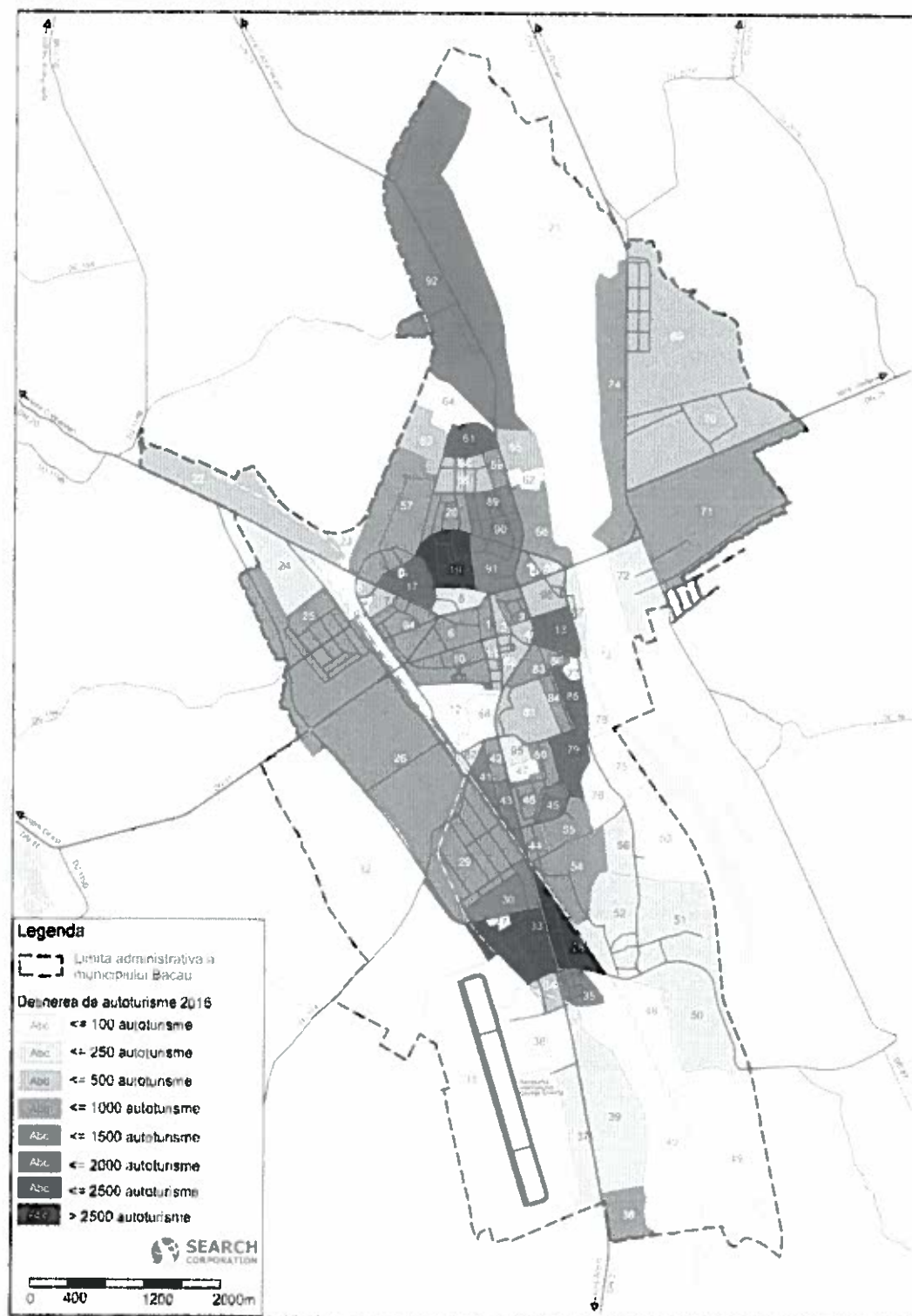


Figura 36: Distribuția deținerilor de autoturisme în municipiul Bacău.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Economică

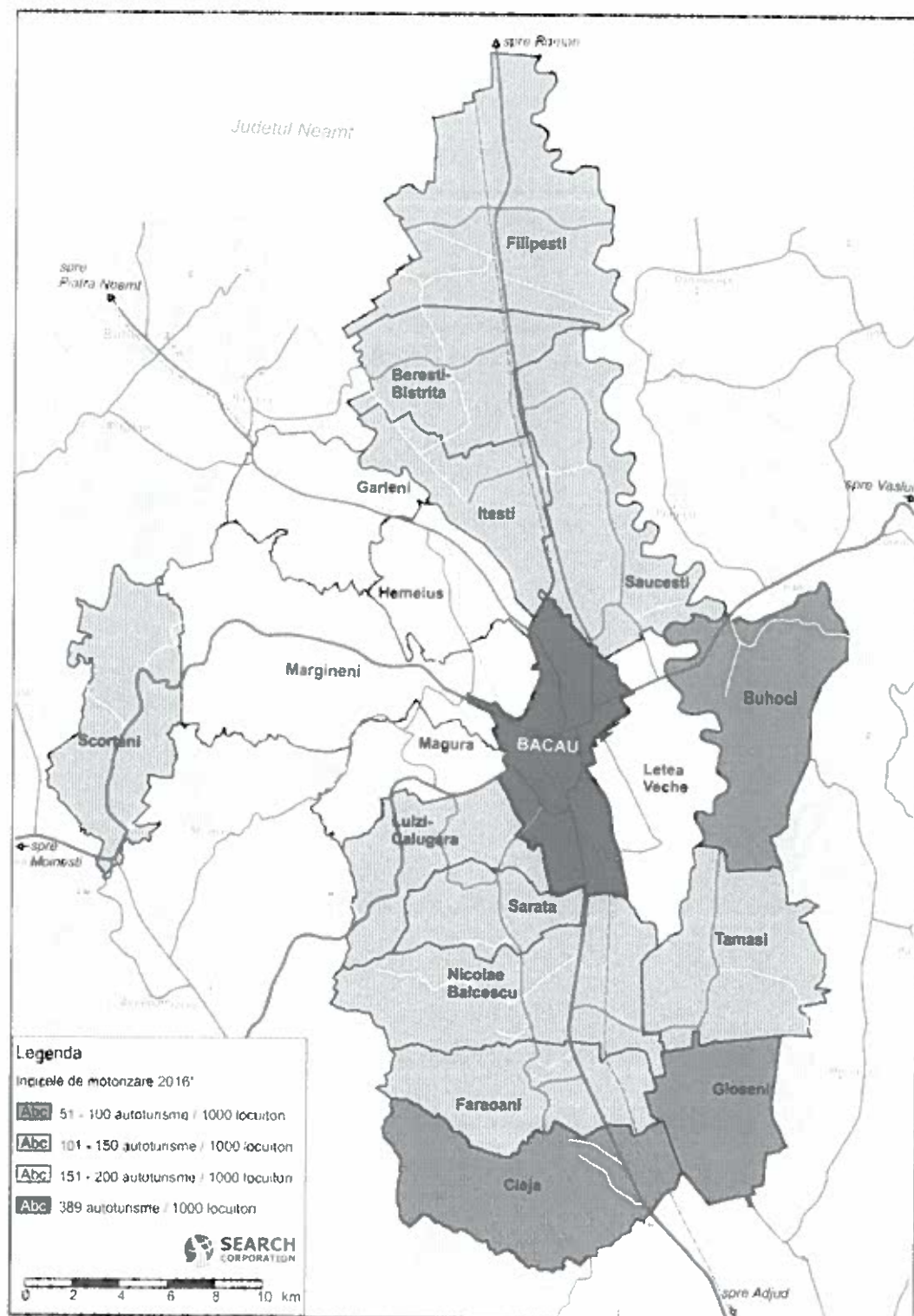


Figura 37: Indicele de motorizare în localitățile zonei funcționale Bacău. Sursa datelor: DRPCIV

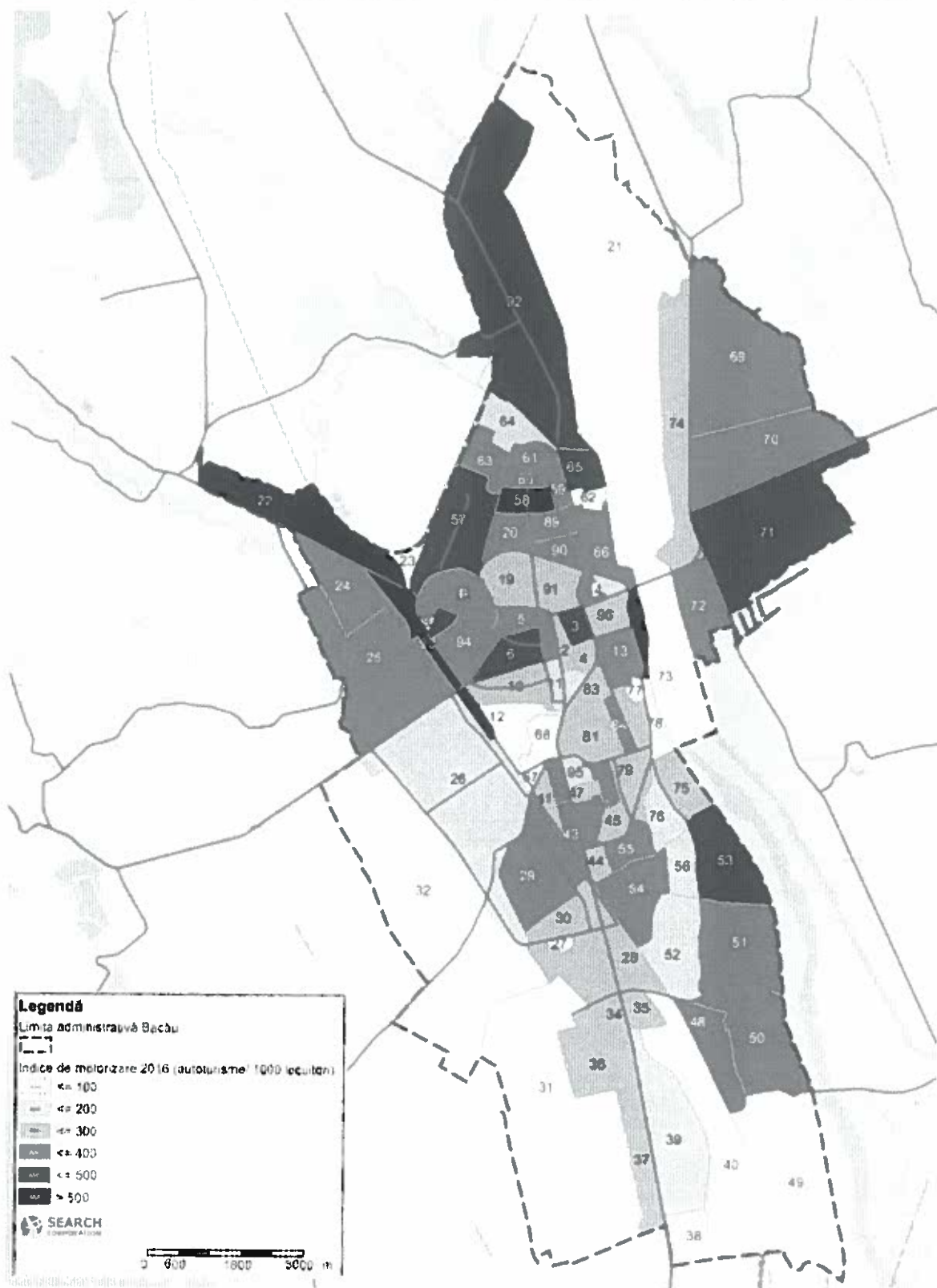


Figura 38: Indicele de motorizare în cartierele municipiului Bacău



Structura parcului total de vehicule la nivelul anului 2015, este prezentată grafic în graficele următoare. Se observă că autoturismele dețin o pondere de 84% din total, atât la nivelul județului, cât și la nivelul municipiului Bacău.

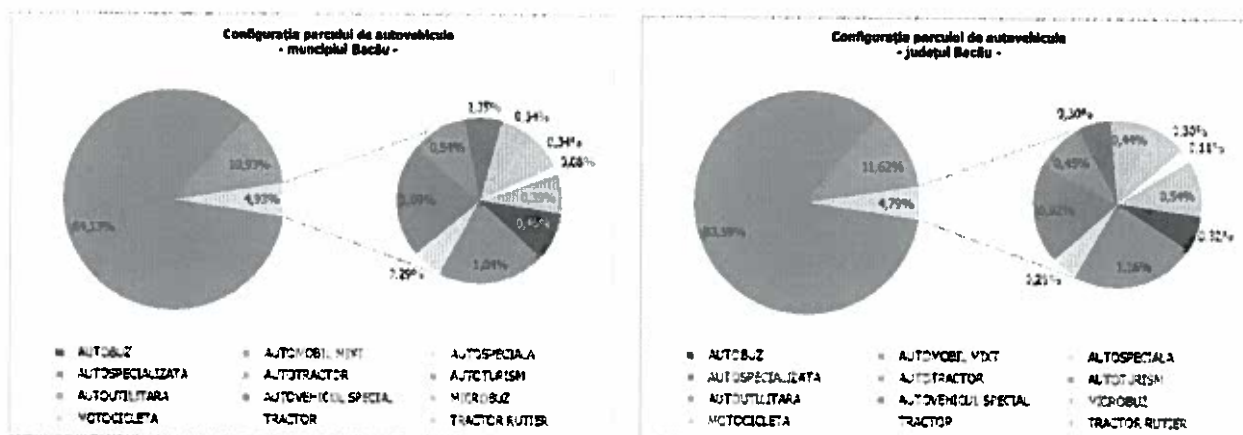


Figura 39: Configurația parcului de autovehicule în municipiul și în județul Bacău. Sursa datelor: DRPCIV

Din punct de vedere al vechimii se remarcă faptul că *parcul actual de autovehicule și de autoturisme din județul Bacău este învechit*, ponderea autovehiculelor cu o vechime de peste 10 ani este de 76%. De remarcat că creșterea parcului auto nu este dominată de înmatricularea de vehicule noi. Vehiculele cu maxim 5 ani vechime au o pondere de doar 5% în 2016, în scădere față de anul 2015.

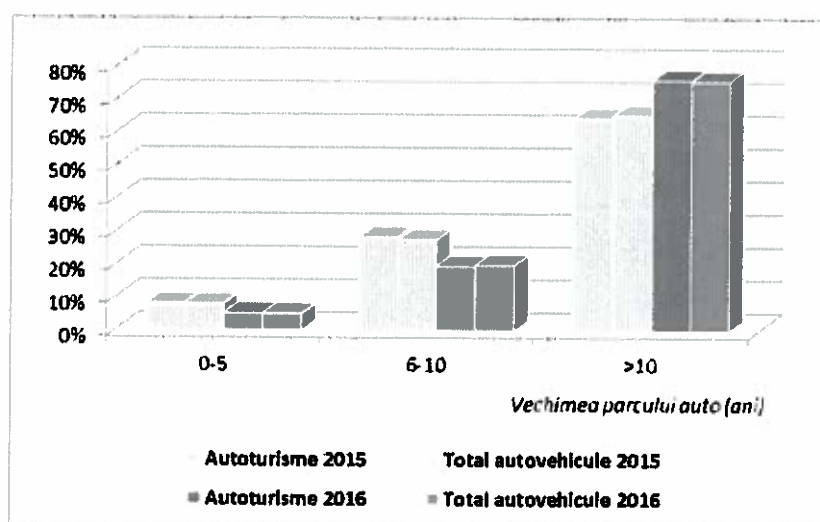


Figura 40: Vechimea parcului de autovehicule din județul Bacău. Sursa datelor: DRPCIV



Pentru județul și municipiul Bacău, distribuția și evoluția anuală a numărului de autoturisme în funcție de combustibilul utilizat este prezentată în continuare. Se observă faptul că *vehiculele ce utilizează drept combustibil benzina dețin principala pondere (68% în municipiul Bacău, în 2015)*, deși în ultimii ani numărul acestora se diminuează treptat în favoarea celor pe motorină și, într-o extrem de mică măsură, în favoarea celor electrice și hibride.

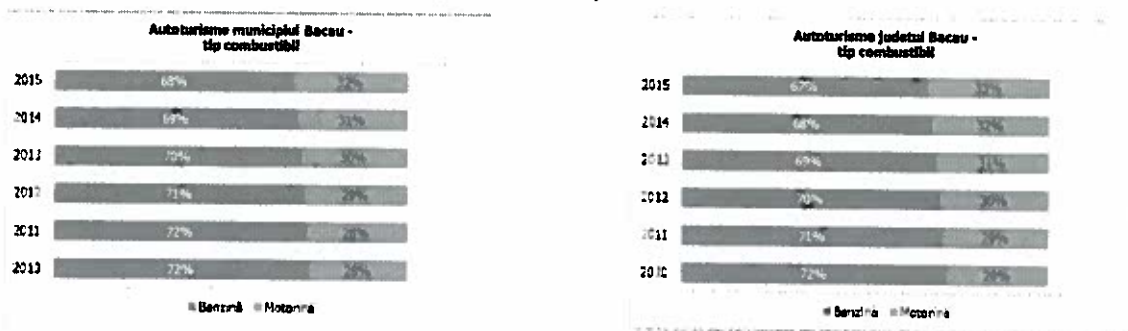


Figura 41: Compoziția și evoluția parcului de autovehicule din județul și municipiul Bacău în funcție de tipul de combustibil utilizat. Sursa datelor: DRPCIV

Autoturisme în funcție de tip combustibil	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Benzină	31.238	31.680	32.645	33.804	34.451	35.236
Motorină	11.874	12.529	13.417	14.491	15.582	16.772
Electric	1	1	1	2	1	2
Hibrid	10	12	23	27	29	34

Tabelul 5: Structura parcului de autoturisme din municipiul Bacău în funcție de tipul de combustibil utilizat. Sursa datelor: DRPCIV

De remarcat că la nivelul municipiului Bacău *există două stații de alimentare a vehiculelor electrice*: Cora Bacău – Str. Milcov nr. 2-4, 600149 și Romstal Bacău, Str. Spiru Haret, nr. 8.



Figura 42: Stații de alimentare electrică pentru mașini în municipiul Bacău. Sursa: <http://masinaelectrica.ro/harta-statii-incarcare/>



2.2 Rețeaua stradală/rutieră

2.2.1 Rețeaua stradală/rutieră – statistici, aspecte funcționale, clasificare

În context european rețeaua rutieră ce străbate zona funcțională Bacău, respectiv municipiul Bacău prezintă conectivitate primară în raport cu:

- rețeaua TEN-T centrală prin intermediul *drumului european de clasă A - E85* (care se suprapune în zona funcțională Bacău pe traseul drumului național european DN 2) drum care traversează România de sud la nord prin Moldova dinspre Grecia, Bulgaria spre Ucraina și apoi spre Rusia.
- rețeaua TEN-T globală (extinsă) prin intermediul *drumului european de clasă B - E574* (care se suprapune în zona funcțională Bacău pe traseul drumului național european DN 11) și care asigură legătura între Transilvania și Moldova dinspre Oltenia pe ruta: Craiova – Pitești – Brașov – **Onești – Bacău**.

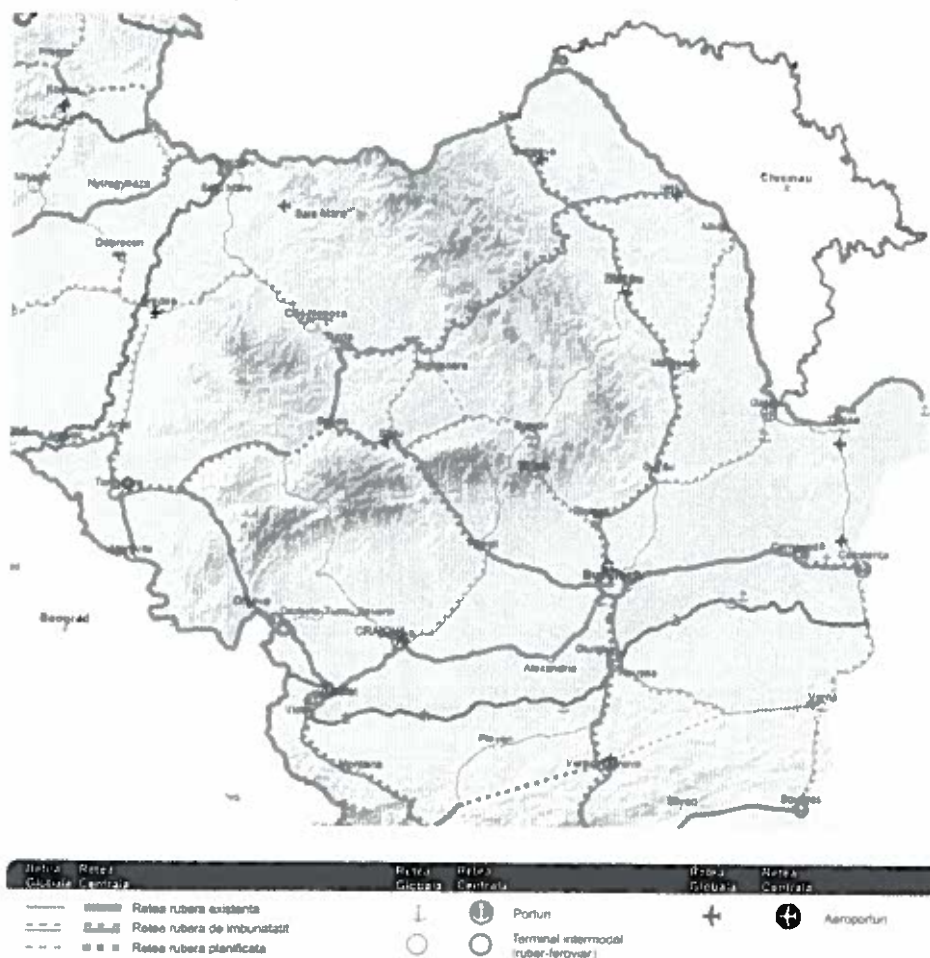


Figura 43: Conectivitate primară a municipiului Bacău la rețeaua TEN-T rutieră
Sursa: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/eu.pdf>

Rețeaua rutieră din interiorul zonei funcționale Bacău este formată din drumuri naționale, drumuri județene și drumuri comunale (Figura 44). Rețeaua de drumuri naționale converge radial către municipiul Bacău, în timp ce rețeaua de drumuri județene și comunale asigură legătura între drumurile naționale și centrele de comună sau satele județului Bacău.

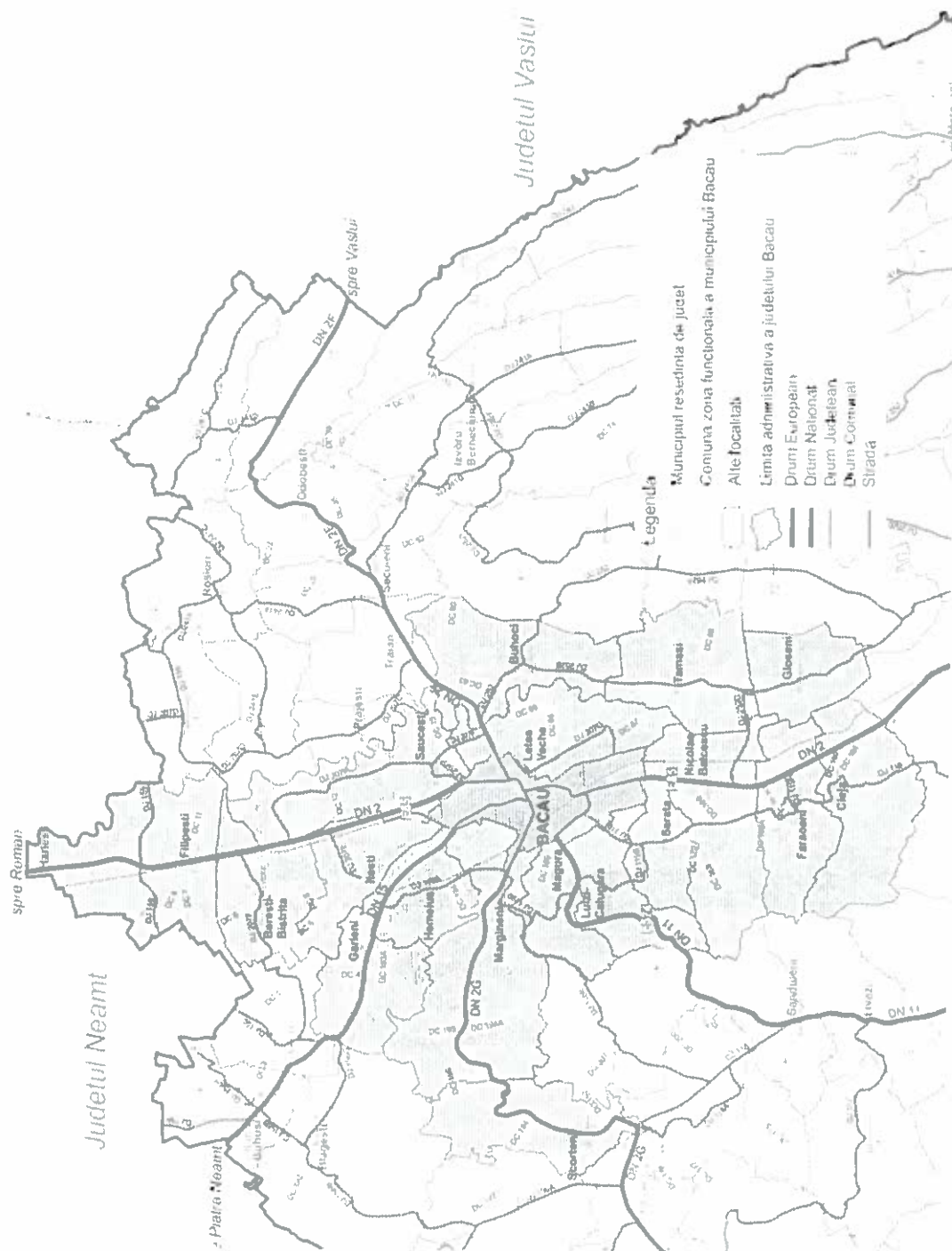


Figura 44: Rețeaua rutieră în zona funcțională Bacău



Rețeaua rutieră în zona funcțională Bacău este alcătuită din¹⁶:

→ 102,1 km de drumuri naționale (din care 27,1 km în traversarea municipiului Bacău):

Rețeaua rutieră	Tipul drumului		Denumirea drumului	Traseul drumului	Administrator drum
Rețeaua majoră	Drumuri naționale	Europene	DN 2 (E85)	București - Urziceni - Buzău - Râmnicu Sărat - Focșani - Bacău - Roman - Fălțiceni - Suceava - Siret - Frontieră Ucraina	Administrator la nivel național: CNAIR, sub autoritatea Ministerului Transporturilor
			DN 11 (E574)	Brașov (DN 1) - Târgu Secuiesc - Oituz - Onești - Bacău (DN 2)	
	Drumuri naționale	Principale	DN 15	Turda (DN 1) - Iernut - Târgu Mureș - Reghin - Toplița - Borsec - Bicăz - Piatra Neamț - Bacău (DN 2)	
		Secundare	DN 2F	Bacău (DN 2) - Dragomirești - Vaslui (DN 24)	
			DN2G	Bacău (DN 2) - Molnești - Comănești (DN 12A)	

→ 148,2 km de drumuri județene:

Rețeaua rutieră	Tipul drumului	Denumirea drumului	Traseul drumului	Administrator drum
Rețea secundară	Drumuri județene	DJ 118	Sănduleni (DN 11) - Prisaca - Enachești - Bosoteni - Florești (DN 2G)	Administrator la nivel județean: Serviciul Public Județean de Drumuri Bacău, instituție subordonată Consiliului Județean Bacău
		DJ 118A	Enachești (DJ 118) - Berești Tazlău - Romanesti - Tescani - Florești (DN 2G)	
		DJ 118B	Enachești (DJ 118) - Strugari - Rachitișu - Pădureni (DJ 119B)	
		DJ 119	Bacău (DN 11) - Sărata - Valea Seacă - Buchila - Faraoani - Somusca - Ciucani - Capata - Dumbrava - Temelia - Gura Văii - Onești - Borzești (DN 11A)	
		DJ 119B	Sărata (DJ 119) - Luizi Călugăra - Dealu Mare - Sohodoi - Crihan - Mărgineni - Hemeiuiși (DN 15)	
		DJ 119H	DN2 - Faraoani	
		DJ 156G	Lespezi (DN 15) - Buda - Blăgești (DJ 156B)	
		DJ 159	Racova (DN 15) - Limita Jud. Neamț (km 6 + 400) - Limita Jud. Neamț (km 13 + 300) - Cărligi - Cornești - Boanta - Limita Jud. Neamț (km 23 + 500) - Limita Jud. Neamț (km 27 + 400) - Damlenesti - Călugăreni - Pădureni (Limita Jud. Neamț Km 36 + 400)	

¹⁶ Drumurile marcate cu gri sunt cuprinse integral în zona funcțională.



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Analiza situației existente

Reteaua rutieră	Tipul drumului	Denumirea drumului	Traseul drumului	Administrator drum
		DJ 207E	Dumbrava (DN 2) - Itești	
		DJ 207F	Holt (DN 2F) - Săucești - Schineni - Siretu - Șerbești (DN 2) - Berești Bistrița - Pădureni - Illești - Gura Văii - Racova (DJ 159)	
		DJ 207G	Bacău (DN 2) - Bacău (DN 2)	
		DJ 207P	Bacău (DN2) - Săucești (DJ 207F)	
		DJ 252	Lim. Jud. Vrancea - Pradaș - Perchiu - Hurulești - Galceana - Nanesti - Parincea - Bibirești - Buhoci - DN 2F (Dospinești)	
		DJ 252B	Buhoci (DJ 252) - Buhocel - Cotenii - Furnicari - Tamași - Chetriș - Gloseni - Bazga - Racataul de Jos - Pâncești - Petrești (DJ 252)	
		DJ 252D	Nicolae Bălcescu (DN 2) - Galbeni - Chetriș (DJ 252B)	

— 119 km de drumuri comunale:

Reteaua rutieră	Tipul drumului	Denumirea drumului	Traseul drumului	Administrator drum
Rețea secundară	Drumuri comunale	DC 4	Girileni (DN 15) - Surina	Administrator la nivel local: Primării UAT-uri
		DC 5	Itești - Ciomasii - Fagetel - Illești (DJ 207F)	
		DC 6	Ciomasii (DC5) - Berești Bistrița - Climești - Galbeni	
		DC 7	Filipești (DN 2) - Limita Județ Neamț	
		DC 8	Filipești (DN 2) - Cirligi	
		DC 11	Filipești (DN 2) - Brad (DJ 207D)	
		DC 12	Dumbrava (DN 2) - Siretu (DJ 207F)	
		DC 15	DJ 207F (Săucești) - Costei	
		DC 80	Bijghir - Viforeni (DJ 252F)	
		DC 83	Buhoci (DJ 252) - Bijghir - DN 2F (Tralan)	
		DC 84	Buhoci (DJ 252) - Dospinești	
		DC 85	DN 2F (Holt) - Radomirești	
		DC 86	Letea Veche (DC85) - DC85	
		DC 87	Ruși Clutea (DC86) - Siretu	
		DC 88	Tamași (DJ 252B) - Horgesti (DJ 252A)	
		DC 164	Valea Mica (DN 2) - Somusca (DJ 119)	
		DC 165	DN 2 (Valea Mica) - Cleja (DJ 119)	
		DC 166	DN 2 (Aluniș) - Faraoani	
		DC 167	DN 2 - Faraoani	
		DC 168A	DJ 119 (Valea Seaca) - Buchila	
		DC 169	Nicolae Bălcescu (DN 2) - Valea Seaca - Largața	
		DC 170	DJ 116 (Nicolae Bălcescu) - Baltata	



Rețeaua rutieră	Tipul drumului	Denumirea drumului	Traseul drumului	Administrator drum
		DC 184	Scorteni (DN 2G) - Pustiana - Campeni - Parjol - Barnesti - Cuculeți	
		DC 193A	DN 15 (Gârleni) - Gârleni de Sus	
		DC 194	Lileci (DJ 119B) - Fântanele - Valea Budului - Trebeș	
		DC 194A	DN 2G (Luncani) - Slatina	
		DC 195	Podiș (DN 2G) - Polana	
		DC 196	Podiș (DN 2G) - Serpeni - Bogdănești - Grigoreni (DN 2G)	
		DC 197	Strugari (DJ 118B) - Cetățula - Scorteni	
		DC 199	Bacău - Măgura (DJ 119B)	

În prezent, în cadrul rețelei rutiere a zonei funcționale Bacău, următoarele rute îndeplinesc funcțiunea de variante de ocolire a municipiului Bacău pentru trafic greu:

- DN 2 – DJ 207 G – DN 2 (prin estul municipiului Bacău);
- DN 2 – DN11 – DN 2G - DJ 119B (prin vestul municipiului Bacău).

În acord cu datele furnizate de Beneficiar prin Direcția Drumuri Publice, lungimea totală actuală a rețelei stradale din municipiul Bacău este de circa 201 km, cu 7 km mai puțin decât lungimea identificată anterior în PUG. De remarcat că a crescut lungimea totală a străzilor modernizate. Distribuția spațială a străzilor (modelate în cadrul modelului de transport) este ilustrată în figura 37.

	1997 - 2000	2001 -2005	2006	2007	2016
Lungimea străzilor orășenești -total - [km]	202	208	208	208	201
Lungimea străzilor orășenești modernizate - [km]	155	156	158	161	169

Tabela 6: Evoluția lungimii rețelei stradale din municipiul Bacău. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice

	Tipul îmbrăcămînți rutiere			
	Asfalt	Beton	Balast / împietruire	Neamenajat (pământ)
Total rețea stradală [km]	119,10	49,62	29,12	3,54

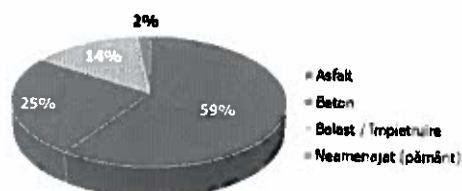


Figura 45: Rețeaua stradală din municipiul Bacău. Ponderea străzilor în raport cu tipul de îmbrăcămînțe rutieră. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice

În acord cu *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor drumurile publice*, străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:



- *străzi de categoria I - magistrale*, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum;
- *străzi de categoria a II-a - de legătură*, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit;
- *străzi de categoria a III-a - colectoare*, care preluau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale;
- *străzi de categoria a IV-a - de folosință locală*, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

Clasificarea rețelei stradale a municipiului Bacău în acord cu *Ordonanța Guvernului nr. 43/1997* este ilustrată grafic în Figura 48.

Rețeaua majoră include în general străzi de categoria a II-a (4 benzi) și străzi de categoria a III-a.

Categorie stradală (conform OG 43)			
	II	III	IV
Rețea modelată [km]	24,14	90,28	20,65
Total rețea stradală [km]	24,14	95,67	81,56

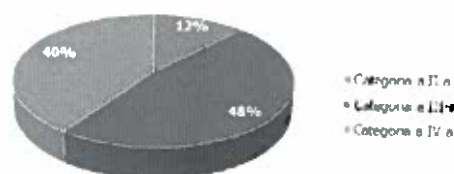


Figura 46: Ponderea străzilor raportată la categoria de străzi - conform O.G. nr. 43/1997. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice

Municipiul Bacău s-a dezvoltat ca așezare în coridorul natural al râului Bistrița, la vest de acesta cu o tramă stradală radial-concentrică constrânsă de această particularitate, dar și de apariția încă din 1872 a căii ferate.

Trebuie remarcată capacitatea discontinuă de circulație a rețelei (în raport cu funcționalitatea și poziția străzilor în rețea) generată atât de efectul de barieră al căii ferate, de discontinuitățile profilului transversal, de parcurile reglementate și nereglementate din lungul străzilor, cât și de modul de amenajare a conexiunilor între pasajele rutiere și rețea și de amenajarea intersecțiilor. Astfel, rețeaua stradală deși prezintă trei inele concentrice (v. paragraful 1.4.1 Organizare spațială - situație existentă) funcționalitatea acestora nu este asigurată decât parțial. O altfel de clasificare a rețelei stradale din municipiul Bacău, raportată la modul său de funcționare, este ilustrată grafic în Figura 49.

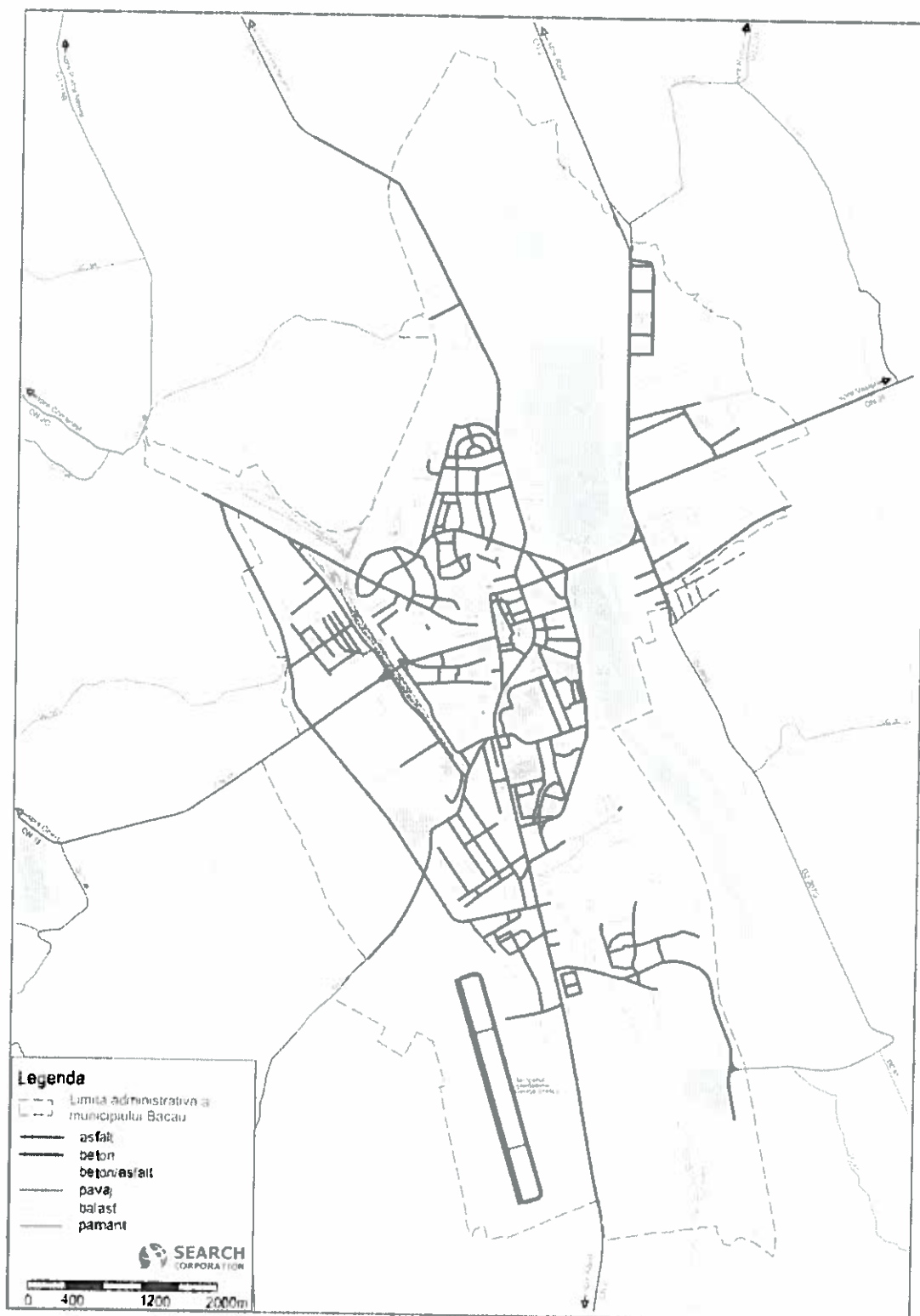


Figura 47: Rețeaua stradală (modelată) din municipiul Bacău în funcție de îmbrăcămintea rutieră. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice

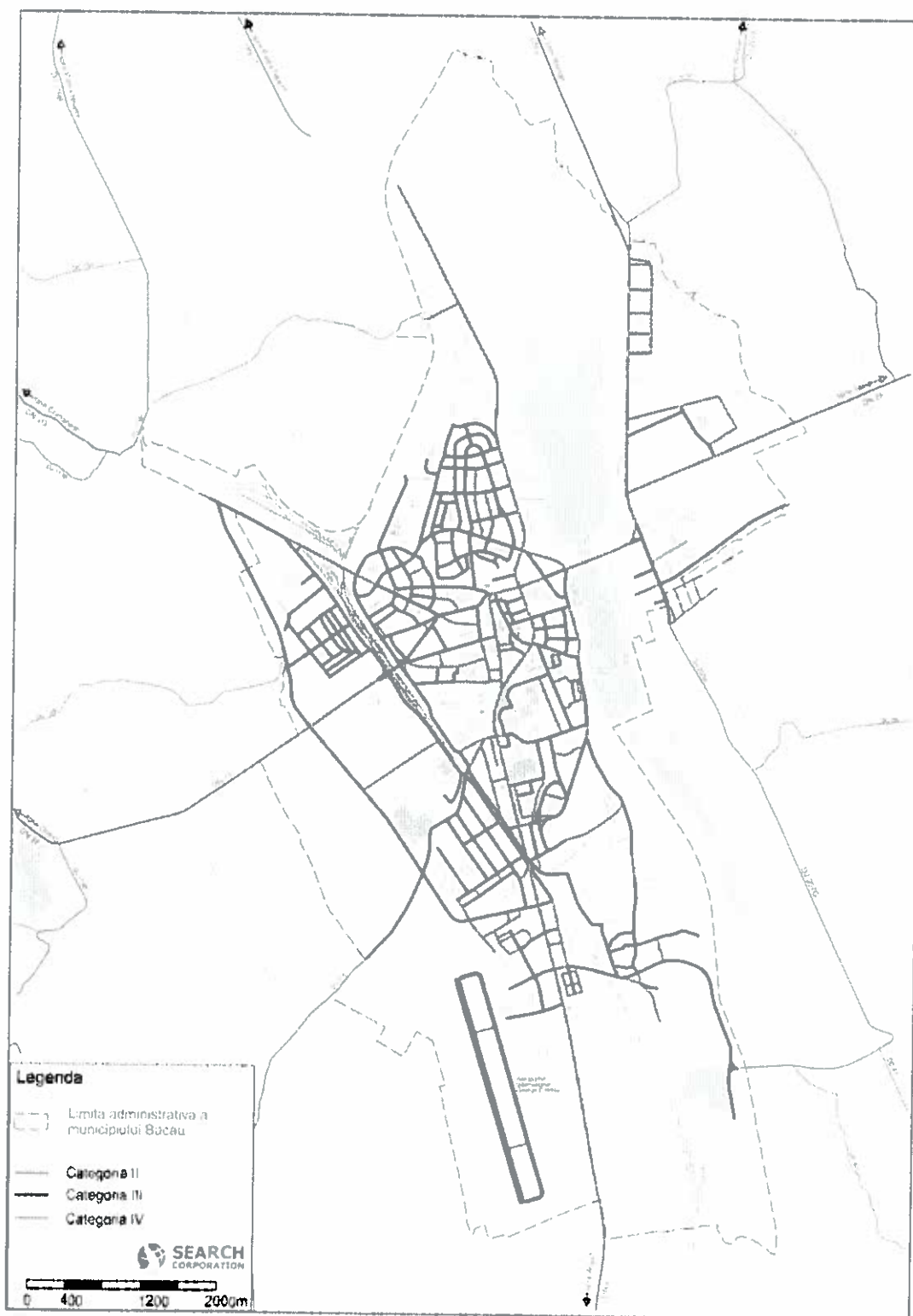


Figura 48: Rețeaua strădală (modelată) din municipiul Bacău. Clasificare pe categorii (în conformitate cu O.G. nr. 43/1997). Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice

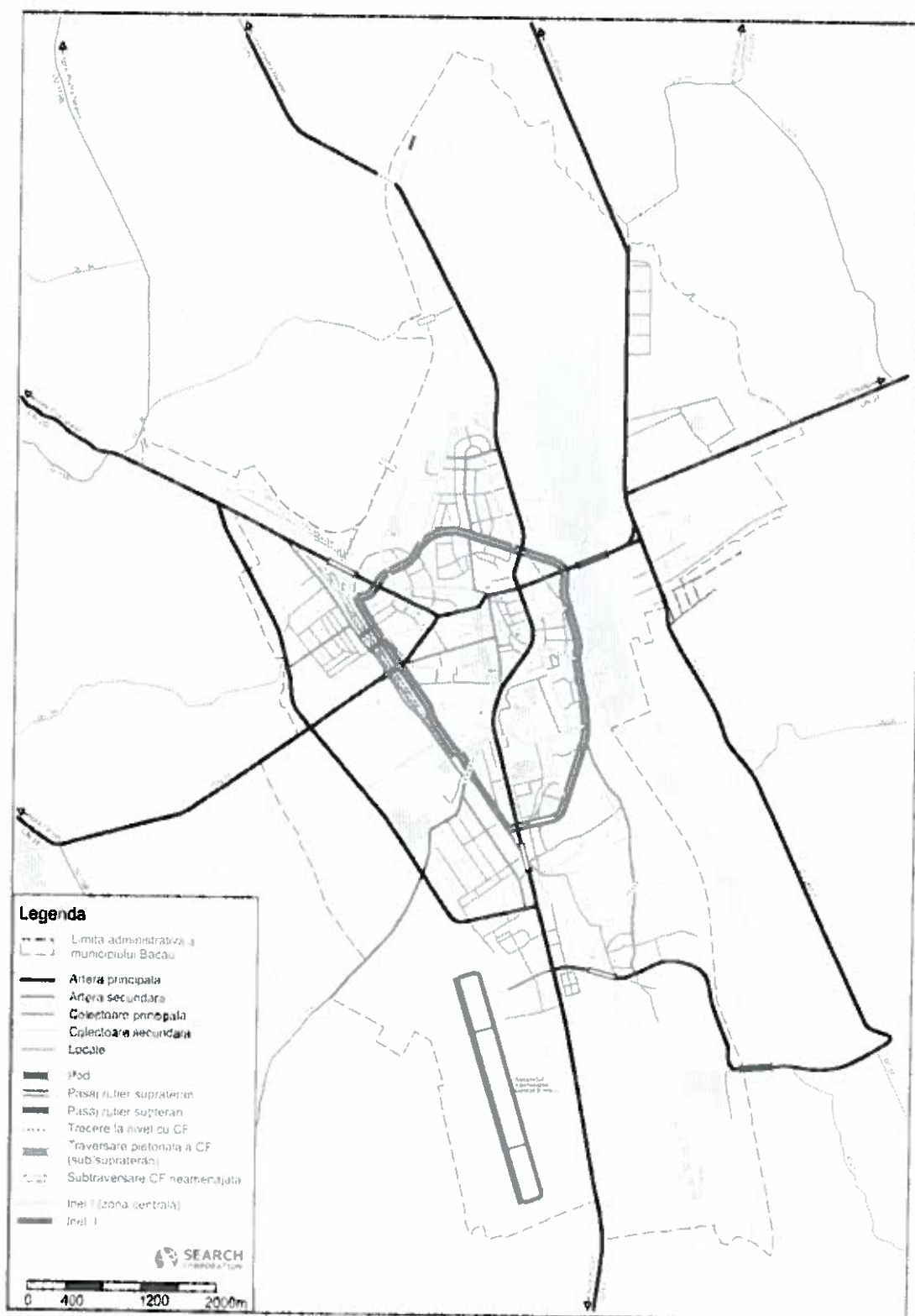


Figura 49: Rețeaua stradală din municipiul Bacău. Clasificare funcțională



Se observă lipsa de conectivitate pe mai multe direcții:

- în zona de Nord – conectivitatea slabă a zonei delimitată de strada Prolungirea Bradului și strada Depoului, zonă activă economic și cu potențial rezidențial în creștere;
- zona de Sud a orașului este segregată de traseul CF și fostele zone industriale dezafectate, astfel cartierele Republicii - Aviatori și cartierele Letea și Izvoare nu au o legătură facilă, continuă, ci doar variante pe trasee ocolitoare, lungi, în prezent cu suprapuneri importante ale traficului de tranzit. Aceste aspecte au consecințe la nivelul accesibilității rutiere, cu transportul public și inclusiv din punct de vedere pietonal;
- în ceea ce privește legăturile actuale ale celor două maluri ale Bistriței, acestea sunt deservite de doar două poduri situate la distanță 5,8 km, impunând parcurhuri lungi;
- tot în zona de Sud se remarcă o suprapunere a traseului de tranzit pe direcția DN 2 cu circulația locală către principalul pol economic al orașului - zona Aerostar. Pentru evitarea utilizării acestui sector încărcat de vehiculele de mărfuri aflate în tranzit ar fi necesară o conexiune nouă între DN 2 sau viitoarea Variantă de ocolire și Zona Industrială Sud;
- relația drumului DN 11 (E574) cu rețeaua stradală internă a municipiului Bacău se face prin pasajul rutier de pe strada Oituz, cu o unică bandă pe sens, fără trotuare, fără facilități pentru deplasarea cu bicicleta;
- conectivitatea pietonală necesită ameliorare între cartierele situate de o parte și de alta a traseului de cale ferată.

Condițiile actuale de circulație au fost evaluate atât prin intermediul măsurărilor privind timpul de parcurs pe diferite trasee ce traversează municipiul Bacău (v. paragraful 3.3 Colectare de date), cât și prin analize efectuate pe baza modelului de transport. Sectoarele cu congestie a rețelei actuale sunt determinate de capacitatea redusă a unor sectoare stradale și/ sau amplificată de amenajarea actuală a unor intersecții. În general acest sectoare cu congestie se regăsesc la intersecțiile arterelor principale sau în lungul arterelor secundare insuficient amenajate pentru rolul funcțional al acestora. De asemenea, conectivitatea redusă pe anumite direcții ale rețelei concentrează fluxuri de trafic locale și de tranzit pe anumite sectoare situate în lungul drumurilor naționale ce străbat orașul.

Aspecte detaliate privind congestia actuală, durata călătoriei și condițiile de siguranță rutieră sunt prezentate în Capitolul 4. Evaluarea impactului actual al mobilității.

2.2.2 Starea fizică a rețelei stradale

Informații cu privire la starea fizică a rețelei stradale au fost furnizate de Direcția Drumuri Publice din cadrul Primăria Municipiului Bacău. Aceste informații coroborate cu observațiile vizuale din teren au fost preluate atât în modelul de transport (Figura 50), cât și centralizate la nivelul municipiului Bacău (Figura 51).

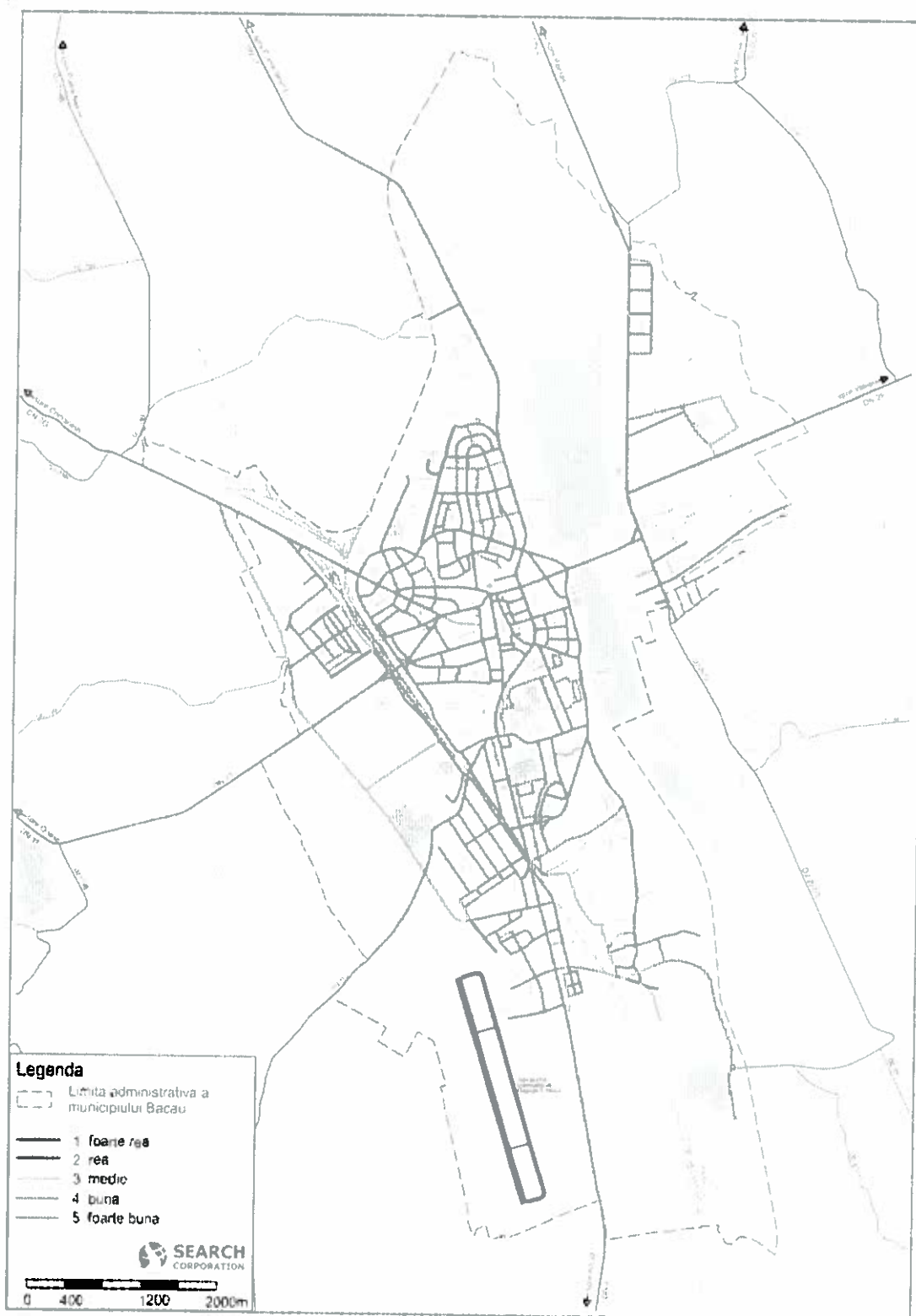


Figura 50: Rețeaua stradală din municipiul Bacău. Starea fizică a rețelei stradale. Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice



	Starea tehnică				
	1 foarte rea	2 rea	3 medie	4 bună	5 foarte bună
Rețea modelată [km]	0,30	3,88	27,62	77,36	25,91
Total rețea stradală [km]	3,54	15,50	56,40	98,84	27,09

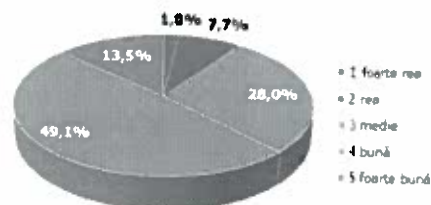


Figura 51: Rețeaua stradală din municipiul Bacău. Ponderele străzilor în rețea raportată la starea tehnică.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Bacău - Direcția Drumuri Publice

Se constată necesitatea reabilitării și modernizării atât a unor străzi de pe rețeaua stradală majoră (ex. strada Arcadie Șeptilici, Calea Dr. Alexandru Șafran, strada C-tin. Mușat), cât și a unor străzi de pe rețeaua stradală secundară (ex. în cartierele Șerbănești, Miorița, Bistrița Lac, Cornișa, Izvoare, Republicii-Letea).

2.2.3 Intersecții și treceri de pietoni

Capacitatea rețelei și calitatea traficului pe ansamblul unei rețele stradale este determinată în principal de intersecții și mai puțin de legăturile dintre acestea și capacitatea acestora din urmă. Prin urmare, organizarea și funcționarea intersecțiilor este esențială pentru performanța generală a rețelei stradale și oferă cel mai mare potențial de îmbunătățire.

În prezent, în municipiul Bacău traficul este dirijat cu instalații de semaforizare în 36 de intersecții și treceri de pietoni. De asemenea în 19 intersecții sunt amenajate sensuri giratorii (Figura 52).

În majoritatea intersecțiilor și trecerilor de pietoni semaforizate funcționarea este asigurată în regim local, iar în unele dintre acestea corelarea semnalelor este realizată prin diferite metode (GPS, 3G, etc.).

Majoritatea automatelor de dirijare a circulației sunt de tipul S400 și au fost montate în anul 2002. În prezent durata de exploatare de 10 ani fiind depășită.

În anul 2014, pe Calea Republicii, Calea Romanului și Calea Moldovei au fost semaforizate treceri de pietoni, acestea fiind prevăzute cu buton de comandă pentru pietoni. Pe Calea Republicii nr.202 bis în anul 2016 a fost semaforizată intersecția dintre Calea Republicii și drumul de acces la Baza Aeriană, fiind montat un automat de tip AS26 02 dotat cu receptor GPS și buclă inductivă.

Nu au fost identificate treceri de pietoni amenajate cu refugii pietonale.

La acest moment nu există un centru de management al traficului, însă există necesitatea ca întreaga rețea de intersecții să fie conectată printr-o infrastructură de comunicații la un sistem UTC. De asemenea, intersecțiile actuale necesită reechipări în vederea funcționării în regim adaptiv la variațiile fluxurilor de trafic.

Față de situația existentă, sunt multe intersecții importante în Bacău care trebuie îmbunătățite, atât prin optimizarea programelor de semaforizare, cât și prin introducerea de semaforizări în locații noi.



Figura 52: Intersecțiile semaforizate și intersecțiile cu insulă centrală din municipiul Bacău



De asemenea, pentru ***o serie de intersecții este necesară reconfigurarea geometrică.***

De exemplu, la intersecția Calea Mărășești - str.9 Mai se recomandă amenajarea unei insule pentru dirijarea traficului (în zona mediană pe direcția DN2). Aceasta ar permite o mai bună canalizare a traficului. De asemenea, linia de stop de pe brațul dinspre Primărie trebuie corelată cu poziția semaforului aferent.

Un alt exemplu îl constituie, intersecția Str. 9 Mai - Bd. Unirii, amenajată în prezent cu sens giratoriu, unde este necesară modificarea insulei centrale, aceasta prin înălțimea avută împiedicând vizibilitatea în intersecție. Amenajarea insulei centrale este neconformă în raport cu raza (relativ mică) a insulei centrale, generând probleme de siguranța circulației.

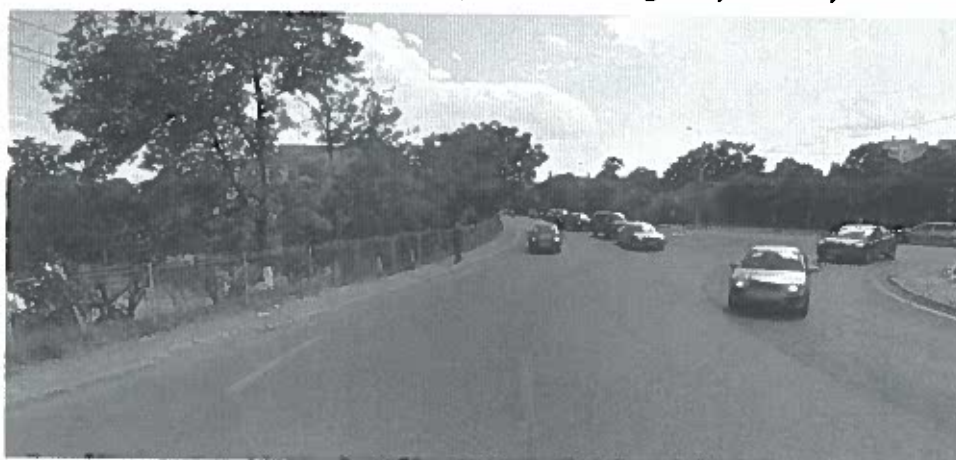


Figura 53: Amenajare actuală a intersecției Bd. Unirii - Str.I.L.Caragiale

În intersecția Bd. Unirii - Str.I.L.Caragiale, amenajată în prezent cu sens giratoriu, se impune mărirea lățimii trotuarului în special pe direcția Str.I.L.Caragiale - Calea Romanului. Acest lucru se poate realiza prin reducerea numărului de benzi pe calea inelară de la 3 la 2.

Treceri de pietoni

O mare parte dintre ***trecherile de pietoni necesită de asemenea (re)amenajare.***

De exemplu, în zona intersecției Calea Romanului – Str. Gh. Marinescu sunt amenajate două treceri de pietoni (vezi Figura 54). Prezența ambelor treceri de pietoni nu aduce beneficii pietonilor și se recomandă păstrarea doar a uneia dintre ele. Indicatoarele „figura G1 – Trecere pentru pietoni” lipsesc sau sunt amplasate neconform. Standardul SR1848-1/2011 prevede amplasarea indicatorului imediat înaintea trecerii de pietoni, respectiv în dreptul marcajului prin linie transversală de oprire. Nu sunt prezente amenajări specifice persoanelor cu mobilitate redusă, deși trecerea pentru pietoni este semnalizată cu indicatorul „figura P13 - Persoane cu handicap”, iar trotuarul nu este amenajat, acesta fiind înierbat.



Figura 54: Trecere de pietoni amenajate necorespunzător. Calea Romanului

În apropierea trecerii de pietoni de pe Str. Vadu Bistriței (Figura 55) este prezent un indicator "figura P49 – Persoane cu handicap de vedere" amplasat necorespunzător. Conform SR1848-1/2011 acesta trebuie montat sub indicatorul "figura G2 – Trecere pentru pietoni".



Figura 55: Trecere de pietoni semnalizată necorespunzător. Str. Vadu Bistriței



2.3 Transport public

La nivelul zonei funcționale Bacău și a municipiului Bacău transportul public de călători este asigurat de următoarele trei moduri de transport: feroviar (v. paragraful 2.3.1 Transportul feroviar), rutier (v. paragrafele 2.3.2 Transportul public județean la nivelul zonei funcționale Bacău, 2.3.3 Transportul public actual la nivelul municipiului Bacău, 2.3.4 Transport public. Curse speciale în municipiul Bacău, 2.3.5 Transport public auxiliar în municipiul Bacău. Taxi), și aerian (v. paragraful 2.7.4 Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău).

2.3.1 Transportul feroviar

Infrastructura feroviară la nivelul zonei funcționale Bacău a fost identificată prin cartografierea rețelei furnizate online de SNTFC CFR Călători, corelată cu analiza unor imagini aeriene ale zonei. Figura 56 identifică infrastructura existentă și nivelul de echipare al acesteia, coridorul strategic - ca parte a rețelei europene TEN-T, gările principale și secundare din zona funcțională Bacău.

Zona funcțională Bacău este traversată pe direcția nord-sud de magistrala 500, parte a coridorului central TEN-T: București – Ploiești – Buzău – Râmnicu Sărat – Focșani – **Adjud** – **Bacău** – **Roman** – Pașcani – Suceava – Vadu Siretului și, în zona de Nord-Vest de linia secundară 509: **Bacău** – **Buhuși** – Piatra Neamț – Bicăz.

În interiorul zonei funcționale Bacău, principalele stații de-a lungul celor două linii sunt:

- Faraoani, Valea Seacă, Bacău (nod de CF), Itești și Galbeni, de-a lungul unei căi ferate duble electrificate;
- Hămeiuș și Gârleni, de-a lungul unei căi ferate simple neelectrificate.

Ambele linii ce traversează zona funcțională Bacău, administrate la nivel național prin SNCFR Infrastructură, sunt operate de SNTFC CFR Călători și deservește atât municipiul Bacău, cât și localități din zona funcțională.

În zona de sud, zona funcțională beneficiază de o slabă deservire feroviară deoarece stațiile de cale ferată se află la cca. 2-3 km de zona locuită a localităților rurale. Aceste localități s-au dezvoltat pe direcția nord – sud, de o parte și de alta a râului Bistrița, în lungul principalelor căi rutiere: DN 2, la vest de râul Bistrița și DJ 252B la est de râul Bistrița. În plus, căile de acces către stațiile de cale ferată sunt puține și adesea constituite din drumuri nemodernizate.

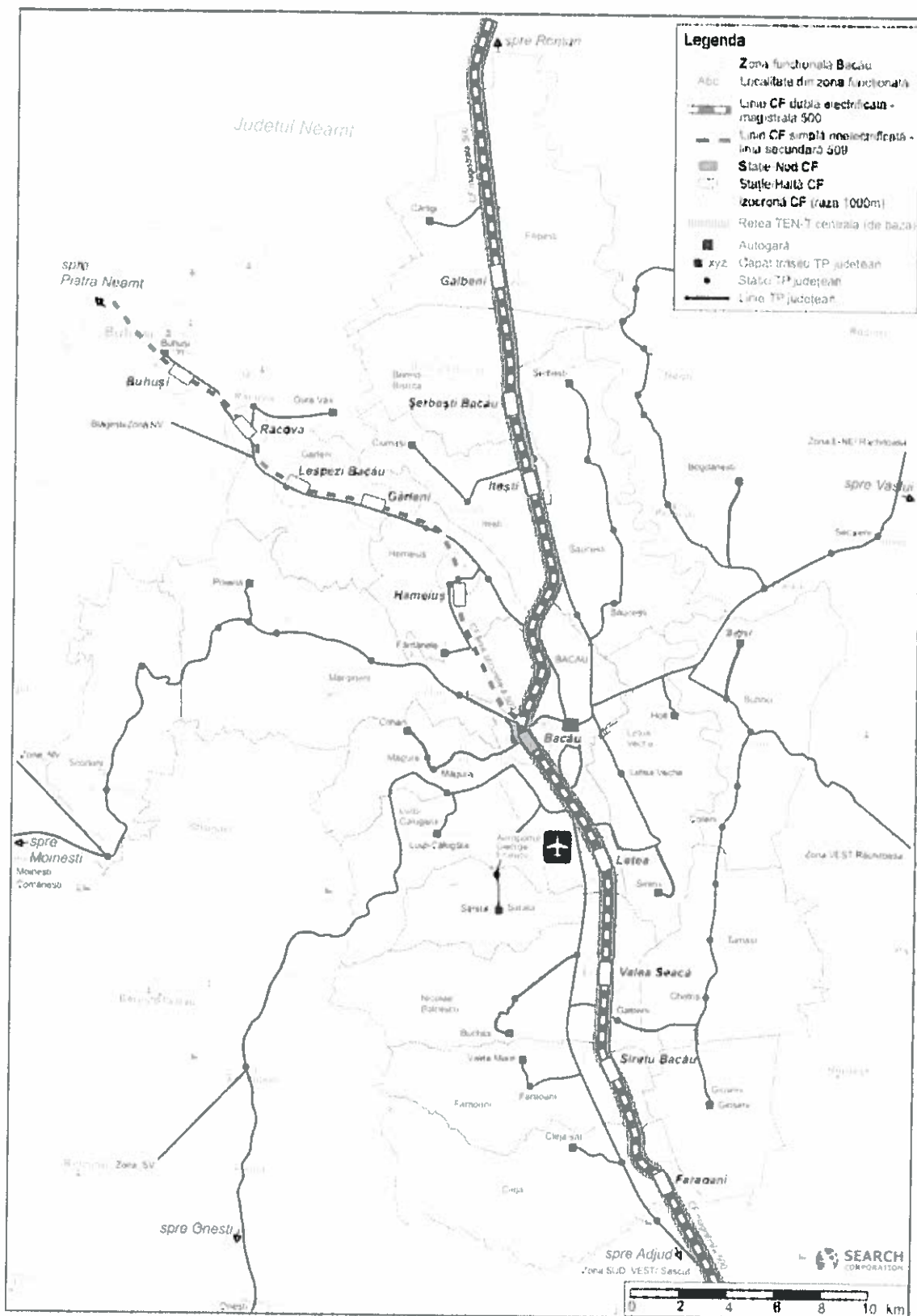


Figura 56: Rețeaua de transport feroviar în zona funcțională Bacău



Datele furnizate de SNTFC CFR Călători. Sucursala Regionala de Transport Feroviar de Călători Iași relevă faptul că numărul călătorilor ce utilizează magistrala 500 este relativ scăzut în relație cu municipiul Bacău (cca. 790.000 călători/an – 2.100 călători/zi) și foarte scăzut în relație cu localitățile zonei funcționale, confirmând slaba atractivitate a modului feroviar.

Cei mai puțini călători se înregistrează în zona funcțională în stația CF Faraoani (situată la extremitatea sudică a comunei Cleja) - cca. 800 călători/an, iar cei mai mulți în stația CF Galbeni (situată relativ în zona centrală a localității) la nord - cca. 10.800 călători/an.

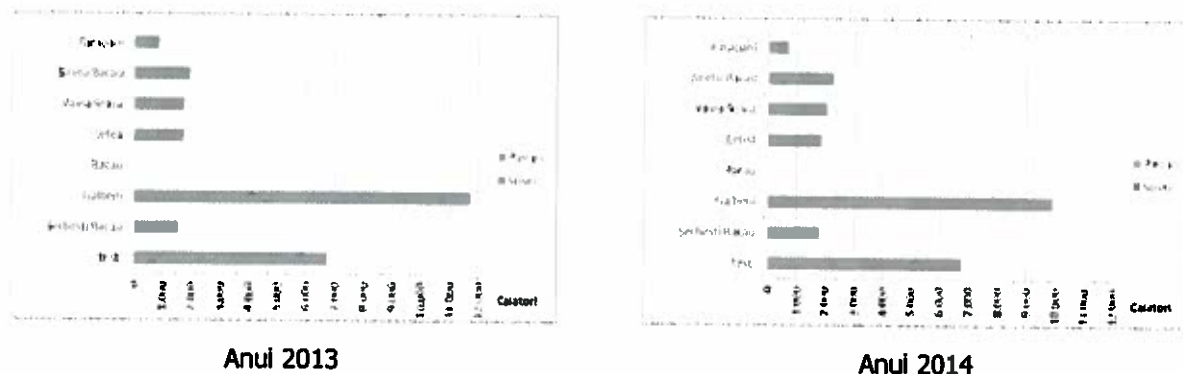


Figura 57: Numărul călătorilor plecați/sosiți din/în stațiile CF (ale magistralei 500) din zona funcțională Bacău. Sursa datelor: SNTFC CFR Călători. Sucursala Regionala de Transport Feroviar de Călători Iași



Figura 58: Numărul călătorilor plecați/sosiți din/în stația CF Bacău (Magistrala 500). Sursa datelor: SNTFC CFR Călători. Sucursala Regionala de Transport Feroviar de Călători Iași

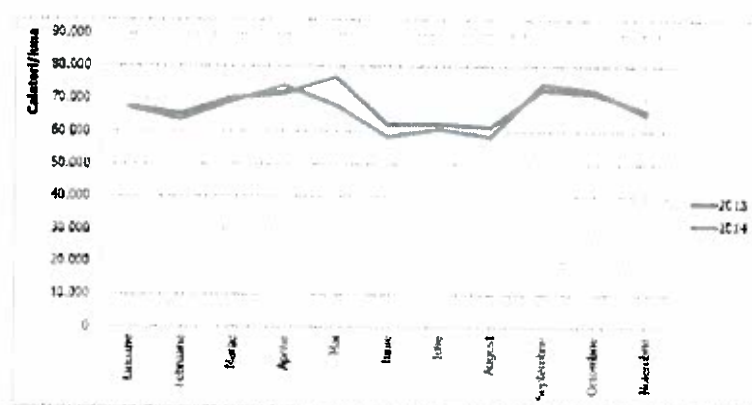


Figura 59: Numărul total de călători plecați și sosiți din/în stația CF Bacău. Variație lunară (Magistrala 500). Sursa datelor: SNTFC CFR Călători. Sucursala Regionala de Transport Feroviar de Călători Iași



2.3.2 Transportul public județean la nivelul zonei funcționale Bacău

La nivelul județului Bacău, Consiliul Județean gestionează serviciul de transport public prin Compartimentul Transport Public. Operate de 31 companii private de transport, un total de 72 de linii leagă municipiul Bacău de restul județului, prin zonele periurbane din zona funcțională.

Următoarea hartă ilustrează liniile de transport intrajudețean de persoane operate pe teritoriul zonei funcționale Bacău. Se poate observa faptul că unele linii sunt în mod evident linii intrajudețene, deservind zonele județului din afara zonei funcționale Bacău, iar altele deservesc exclusiv prima coroană periurbană de localități a municipiului Bacău. Acestea din urmă, cum este și cazul liniei 38, care oferă cca. 46 curse pe zi în relație cu Mărgineni și Trebeș poate fi considerată mai degrabă o linie transport public urban, decât o linie intrajudețeană.

Linie	Număr de curse/zi	Localitatea deservită
36	51	Buhuși
38	46	Mărgineni/Trebeș
34	33	Hemeiș/ Fântânele
32	26	Letea Veche
33	24	Holt
39	22	Săucești (deservită și de 7 curse spre Șerbești)

Tabelul 7: Linii de transport public intrajudețean cu frecvență comparabilă cu frecvența liniilor de transport public local. Sursă date: Programul de transport public de persoane prin servicii regulate în trafic județean, pentru perioada 2014-2019, actualizat la data de 01.01.2016;

În municipiul Bacău funcționează două autogări (Tabelul 8), ambele înregistrând carențe d.p.d.v. al cerințelor de confort și calitate. (v. și paragrafele 2.7.2 și 2.7.3)

Terminal	Destinație deservită	Zona deservită
Autogara Massaro Trans SRL, Strada Gării, nr. 15, Bacău	Coteni, Siretu	zona funcțională
	Comănești, Ghimeș-Făget, Molnești, Onești, Scurta, Zăpodia	Intrajudețean
	Adj. București, Constanța, Iași, Roman	interjudețean
	Palermo - Italia	International
Autogara Bacău, B-dul. Unirii, nr. 39, Bacău	Blighir, Buchila, Cărligi, Chetriș, Cleja, Coteni, Crihan, Fântânele, Faraoani, Galbeni, Goseni, Holt, Hemeiș, Letea Veche, Lulzi-Călugăra, Măgura, Sărata, Săucești, Șerbești, Sohodoi, Trebeș, Valea Mare (Faraoani)	zona funcțională
	Berești Tazlău, Berzunți, Bogdănești, Buhuși, Călugăreni, Cetățuia, Ciuburești, Corbascu, Cucova, Drăgușani, Frumusei, Frunțești, Fundu Răcăcluni, Fundu Văii, Găiceana, Gălăvești, Ghimeș-Făget, Gura Văii, Huși, Izvorul Beheclului, Mălosu, Oncești, Orbeni, Pâncești, Parava, Pustiana, Podu Turcului, Polenii, Satu Nou, Săscut Sat, Schitu Frumoasa, Slănic Moldova, Slobozia, Tătărești, Târdeni, Ungureni, Valea Mare (Roșiori), Valea Seacă, Viforeni	Intrajudețean
	Bărlad, Bicăz, Brașov, Botoșani, București, Constanța, Galați, Gura Humorului, Huși, Iași, Piatra Neamț, Rădeni, Roman, Târgu Mureș, Târgu Neamț, Tecuci, Timișoara, Sfântu Gheorghe, Sibiu, Slobozia, Suceava, Vatra Dornei, Vaslui	interjudețean
	Anglia, Austria, Belgia, Germania, Irlanda, Italia, Norvegia, Republica Moldova, Scoția	International

Surse:
Programul de transport public de persoane prin servicii regulate în trafic județean, pentru perioada 2014-2019, actualizat la data de 01.01.2016;
<http://www.autogari.ro/bacau/autogara-massaro-trans-srl/Autogara12952>
<http://transportbistrita.autogari.ro/curse>
<http://www.autogari.ro/bacau/autogara-transport-bistrita-sa/Autogara441?lang=ro>

Tabelul 8: Destinațiile curselor de transport rutier în relație cu autogările

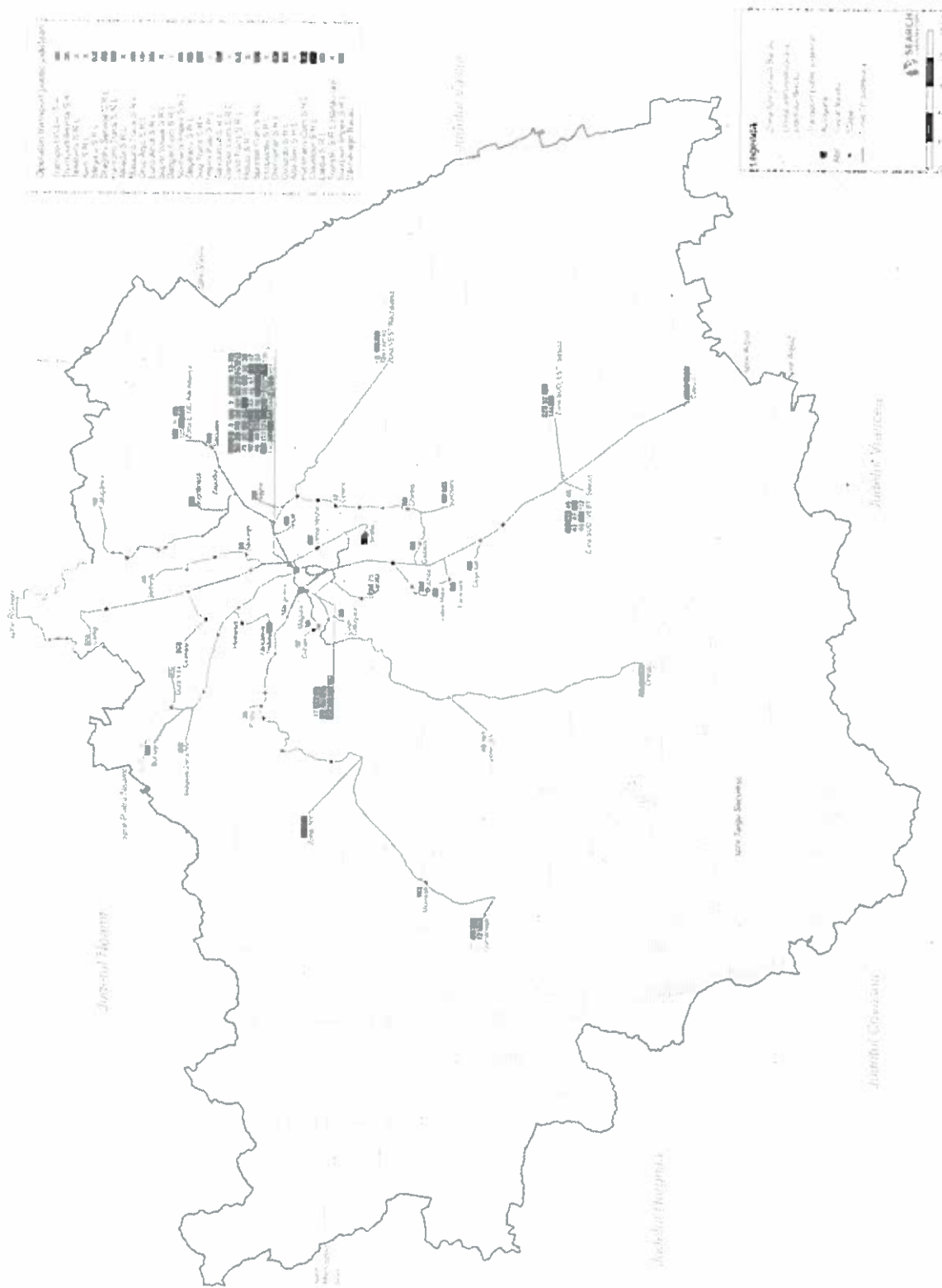


Figura 60: Harta liniilor de transport public județean în zona funcțională Bacău (rotită 90°)



2.3.3 Transportul public actual la nivelul municipiului Bacău

Transportul public de pasageri în municipiul Bacău este deservit de operatorul de transport: SC TRANSPORT PUBLIC SA, serviciul de transport asigurându-se cu autobuze.

La nivel local, prin HCL 391/25.11.2003 a fost aprobat:

- Regulamentul de organizare și funcționare a serviciilor regulate de transport public local de călători
- Regulamentul privind concesionarea serviciului regulat de transport public de călători, dar și
- Caietul de sarcini pentru realizarea serviciului regulat de transport public de călători în municipiul Bacău, precum și forma contractului de concesiune a transportului public local.

Ulterior aprobării și desfășurării licitației

În urma câștigării licitației (publice deschise cu preselecție), SC TRANSPORT PUBLIC SA a încheiat cu Primăria Bacău un *Contract de concesiune a transportului public local de călători pe raza municipiului Bacău* pe o perioadă de 25 ani (până în martie 2029).

Contractul de concesiune (cu toate anexele) necesită acordul Comisiei Europene pentru a se asigura conformitatea integrală a acestuia cu prevederile Regulamentului 1370/2007.

În anul 2016, operatorul de transport avea 164 angajați, din care: 100 conducători auto, 13 controlori de bilete, 3 dispeceri centrali, 1 șef de coloană și 2 șefi de departament, 16 persoane pentru întreținere și reparații și 29 personal divers.

Infrastructura

În municipiul Bacău nu există o infrastructură specifică transportului public cu autobuzul cu excepția stațiilor și autobazelor: nu există benzi dedicate autobuzelor, iar autobuzele nu au prioritate în intersecțiile semaforizate, pentru că un astfel de sistem nu este implementat.

Autobaza, situată pe str. Chimiei (în zona industrială de est a orașului) este echipată cu:

- platformă betonată pentru parcare autobuzelor;
- service autorizat pentru întreținerea lor;
- stație de spălare;
- vulcanizare.

Aspecte operaționale

Rețeaua de transport public este deservită de 8 linii de autobuz (v.Figura 61 și Figura 62). Linia 3 de autobuz deservește la anumite momente din zi cartierul CFR și/sau Centru de afaceri și expoziții pe un traseu parțial modificat în zona de nord (v.Figura 62).



HARTA TRANSPORTULUI PUBLIC ÎN MUNICIPIUL BACĂU

Str. Chimiei, Nr. 12, Bacău
Tel. dispecerati 0234 585 909
bacau@transportpublicbc.ro

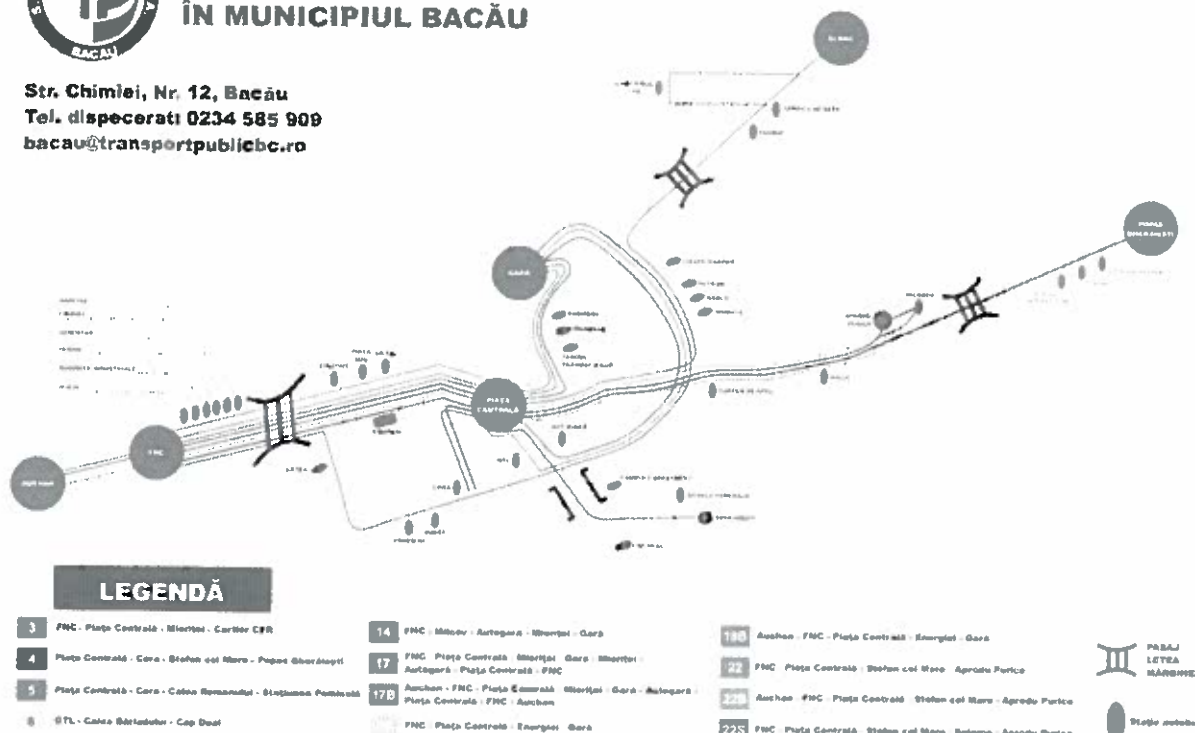


Figura 61: Rețeaua de transport public din municipiul Bacău. Sursă: <http://transportpublicbc.ro/>

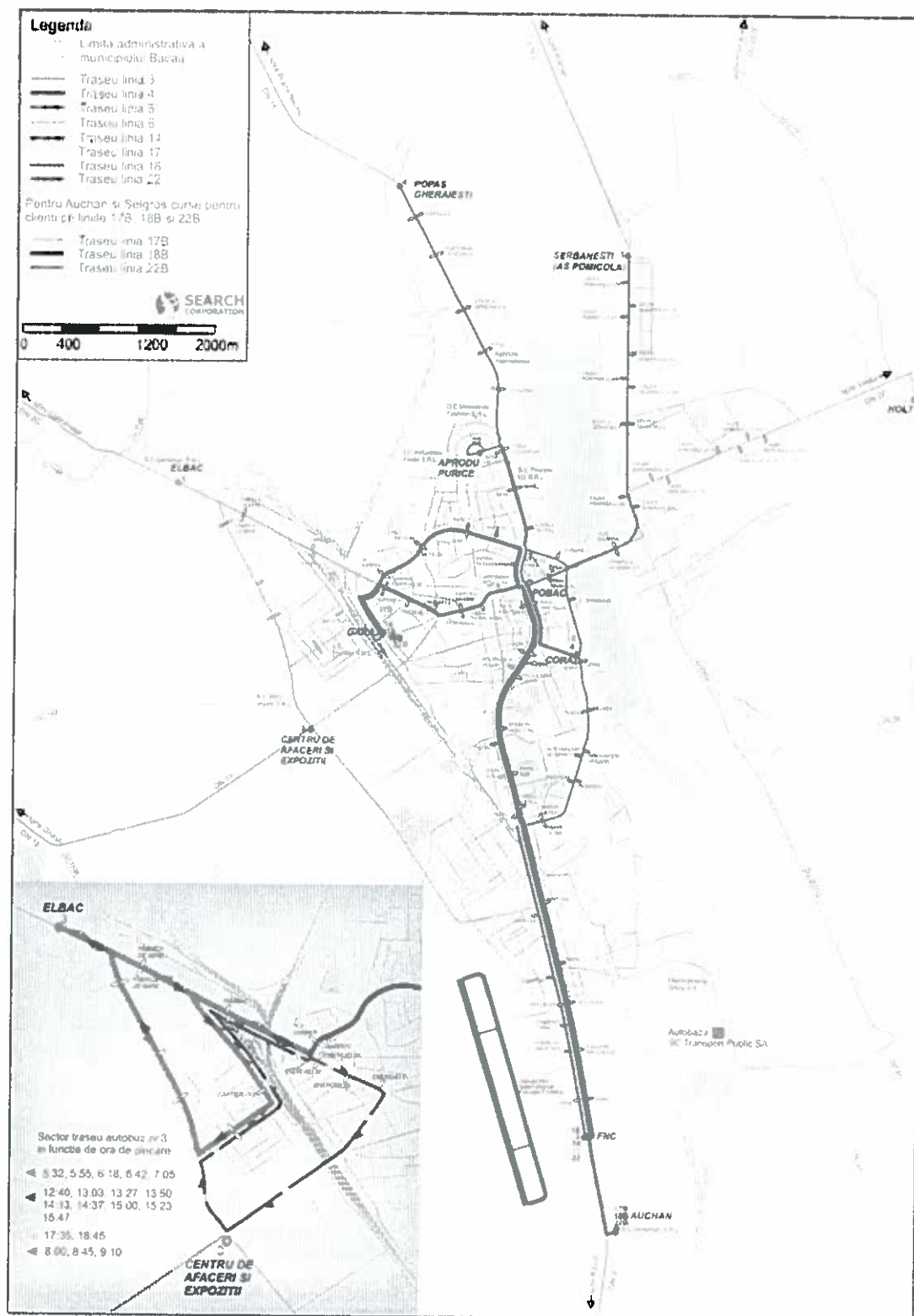


Figura 62: Rețeaua de transport public din municipiul Bacău (prelucrarea consultantului)



O serie de informații operaționale, puse la dispoziție de SC TRANSPORT PUBLIC SA, au permis analizele ce sunt prezentate în continuare.

Lungimea totală a traseelor serviciului de transport public de persoane la nivelul UAT Bacău este de circa 127 km.

Analiza rutelor și a frecvențelor în ora de vârf a evidențiat 3 linii principale: 18, 22 și 17. Aceste 3 linii, care deservesc orașul pe direcția (axa) nord-sud și/sau în relație cu gara Bacău (situată în vestul zonei centrale), oferă cel mai bun nivel de serviciu din punct de vedere al frecvențelor, cu cele mai bune frecvențe în ora de vârf.

Nr. liniei	Descriere traseu	Lungime	Nr. stație		Frecvența		Numărul de curse pe zi
			Tur	Retur	În ore de vârf	În afara orei de vârf	
3	F.N.C. – Piața Sud – Piața Centrală – str. Mioriței – Calea Moinești cartier CFR – Elbaș și retur	21,4	20	20	23	70	24
4	Cora – str. Ștefan cel Mare – Calea Moldovei – Popas Gherălești	11,6	11	11	40	40	25
5	Cora – Calea Romanului – Șerbănești (Stațiunea Pomnică)	10,8	10	10	40	40	26
6	Pobac – Calea Bărlăduului (Cap Deal) și retur	11,4	7	7	30	60	37
14	F.N.C. – str. Milcov – str. Mioriței – Gară și retur	20,1	19	18	23	.	11
17	F.N.C. – Piața Sud – Piața Centrală – str. Mioriței – str. Gară – Gară – str. Mioriței – Autogară – Piața Centrală – Piața Sud – F.N.C.	18,5	15	19	7	7/8	117
18	F.N.C. – Piața Sud – Piața Centrală – str. Oltuz – str. Energiei – Gară și retur	17,0	16	18	6	7/8	151
22	F.N.C. – Piața Sud – Piața Centrală – str. Ștefan cel Mare – Agradu Porcilor și retur	16,1	15	17	6	7/8	147

Tabelul 9: Linii de transport public local operate de SC TRANSPORT PUBLIC SA. Sursa datelor: SC TRANSPORT PUBLIC SA



Stațiile

În general, stațiile de transport public din municipiul Bacău sunt semnalizate de indicatoarele generale de informare cu privire la stația de autobuz. În plus, există mai multe tipuri de indicatoare de culoare albă pe care sunt precizate câteva informații privind transportul public local:

- (1) fie este notat doar traseul și/sau aditional numele stației cu orele de trecere ale autobuzelor (figura 50). Acest tip de informare nu oferă indicii privind ruta, sensul de parcurs al liniei, posibile destinații și ridică probleme în special pentru persoanele care nu utilizează în mod regulat serviciile de transport;
- (2) fie sunt notate atât numele stației și numărul traseelor (figura 51), cât și frecvența trecerilor per linie, pe intervale orare. Aceste panouri nu oferă informații suficiente privind ora la care sunt disponibile cursele de transport public, în special pentru liniile cu frecvențe reduse peste 10 minute. Ca și în situația anterioară, persoanele care nu utilizează în mod regulat serviciile de transport public nu sunt încurajate în acest sens.



Figura 63: Indicatoare de tip (1) pe care există informații privind numărul liniei și/sau aditional numele stației cu orele de trecere ale autobuzelor



Figura 64: Indicator de tip (2) pe care există informații privind numărul liniilor, descrierea traseului și frecvența autobuzelor pe intervale orare



S-a observat de asemenea că în unele stații fie nu există indicatoarele cu informații pentru pasageri, fie acestea sunt amplasate inadecvat în raport cu zona de așteptare a stației.

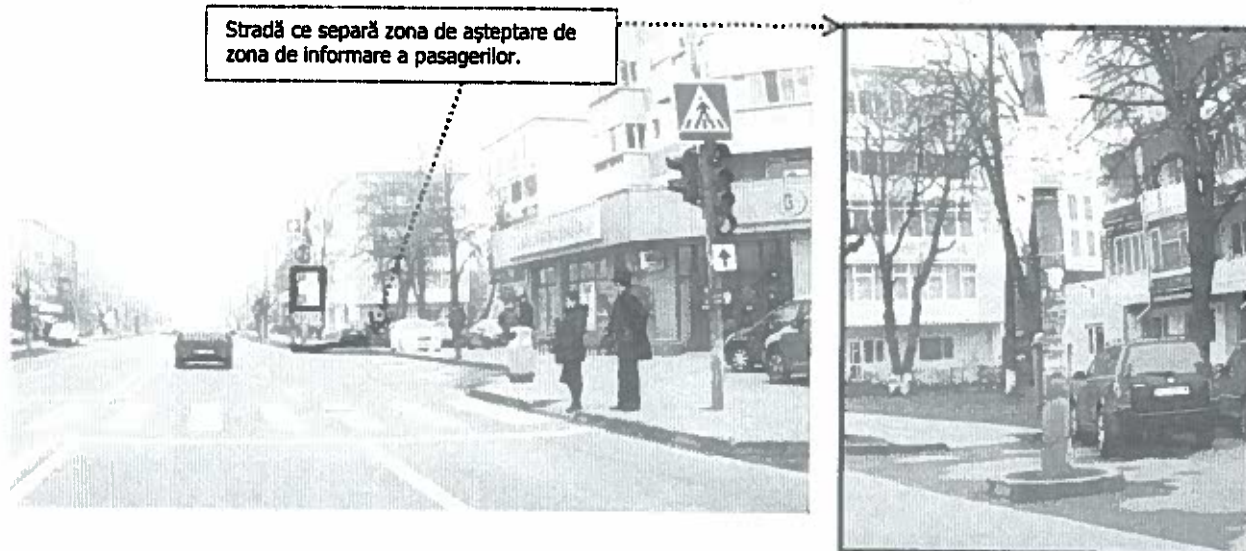


Figura 65: Stație transport public local. Policlinica Veche



Stația transport public local: Catedrala ortodoxă

Figura 66: Amenajare inadecvată a stației de transport public local. Zona de informare (stg.) sau zona de așteptare (dr.) se regăsesc în spațiul verde

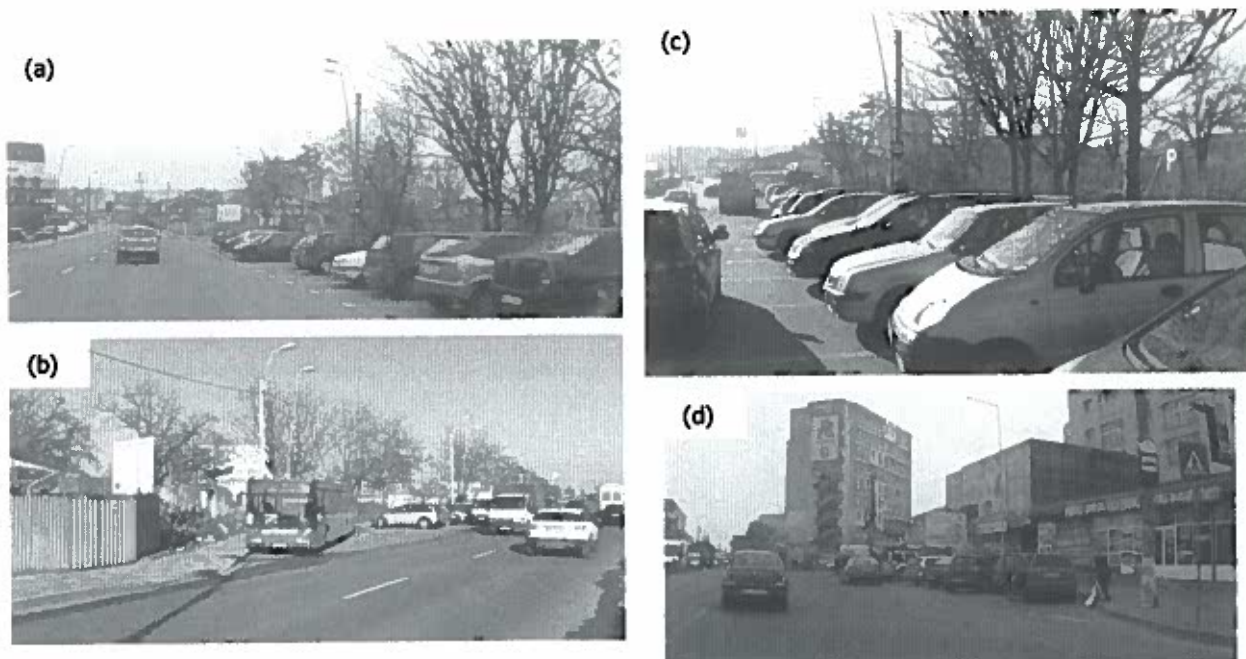


Figura 67: Stație transport public local. I.L.Caragiale (a) – (b) – (c)/ Nicu Enea (d)



Figura 68: Stație transport public local. Massaro



Figura 69: Amenajare inadecvată a stației de transport public local Fabrica de Bere



În plus, s-a observat că în anumite locuri, infrastructura aferentă stațiilor se transformă întruna inadecvată pentru utilizatori, în unele cazuri pasagerii coboară sau așteaptă (Figura 67 - Figura 68 - Figura 69):

- în mijlocul unei parări amenajate sau
- într-o zonă unde se staționează neregulamentar sau
- în spațiul verde sau
- într-o zonă nepavată/fără trotuar.

De asemenea, din cele 112 stații doar 15% sunt dotate cu adăposturi și doar 33% cu mobilier pentru odihnă.

Îmbunătățirea infrastructurii și a facilităților transportului public apare ca pas esențial în a oferi o alternativă de încredere transportului individual.

Flota operatorului SC TRANSPORT PUBLIC SA

La sfârșitul anului 2016, flota vehiculelor operată de SC TRANSPORT PUBLIC SA era alcătuită din 61 de vehicule cu o vechime medie de 8 ani:

- 59 autobuze (cu vechime cuprinsă între 3 și 12 ani - 39% dintre vehicule având o vechime între 3 și 6 ani).
- 2 microbuze (cu 5 ani vechime),

iar în primul trimestru al anului 2017 au fost achiziționate 8 autobuze noi.

Nr. crt.	Marca	Nr. de autovehicule	Capacitate (locuri pe scaune și în picioare)	Consumul de carburant (mediu calculat) [l/100km]	Vechimea (ani)	Nr. vehicule încadrate cu normă de poluare						Nr. vehicule accesibilizate pentru PRM (prevăzute cu podea joasă, rampe etc.)	Nr. vehicule prevăzute cu sisteme de securitate (camere)
						Non-euro	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	
1.	Isuzu	5	68	28.5	3						5		5
2.	Irisbus	10	100	34.5	6						10		10
3.	Karosa	9	103	30.5	12				9				9
4.	Mercedes Conecto 0345	25	106	32.0	12				25				25
5.	Mercedes Conecto 0345 - 2 uși	2	93	32.0	12				2				2
6.	Mercedes 0405N*	7	88	40.0	20			7				7	7
7.	Mercedes Sprinter	2	18	14.5	5						2		2
8.	Iveco Crossway**	8			0						8		8
TOTAL		61			8	0	0	7	36	0	17	8	61

* Scoase din circulație. Nu au fost luate în bilanțul general. **Achiziționate în martie 2017

Tabelul 10: Flota de vehicule de transport public. Municipiul Bacău. Sursa datelor: SC TRANSPORT PUBLIC SA

Pentru autobuzele utilizate în transportul urban și pentru microbuze, H.G. 2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, actualizată în octombrie 2016, prevede o durată maximă de amortizare de 8 ani.



Pentru monitorizarea flotei de vehicule fiecare autobuz a fost dotat cu GPS. Astfel, dispeceratul central poate identifica în timp real dacă se respectă sau nu programul de circulație și vehiculele ce acced stațiile de pe traseu în avans sau în întârziere.

Politica tarifară

În principiu, sistemul de tarificare actual la nivelul municipiului Bacău pentru transportul public local este bazat pe bilete și abonamente pentru una sau două linii.

Întreaga gamă de titluri (tichete) de călătorie, tipuri de bilete și abonamente disponibile în municipiul Bacău este prezentată în tabelul următor. Achiziționarea titlurilor de călătorie se efectuează contra cost de la casierile societății (bilete și abonamente), parteneri și conducători auto (bilete). Abonamentele pentru elevi sunt distribuite de școli/licee, iar pentru celelalte categorii ce beneficiază de protecție socială abonamentele sunt distribuite de Direcția de Asistență Socială a Municipiului Bacău.

Structura tarifară		Tarif [lei]			
Titlu de călătorie		Aprobat prin HCL	Aplicat de la data	Aprobat prin HCL	Aplicat de la data
Denumire	Descriere	111/ 05.04.2016	06.04.2016	370/ 29.12.2016	01.01.2017
Bilet – o călătorie (le)		2		2	
Abonament săptămânal (7 zile) pe o linie		17		17	
Abonament lunar pe o linie		58		57	
Abonament lunar pe două linii		82		81	
Abonament lunar general (toate liniile)		115		114	
Tarife speciale					
Abonament lunar o linie - student -		40		40	
Abonament lunar două linii - elev -	Abonament lunar elev valabil 2 trasee cu susținere: 50% din tariful lunar din bugetul local și 50% din tariful lunar pe un traseu de către SC Transport Public SA	58		57,52	
Abonament lunar o linie - Veterani, Văduve de război, Pensionari I etc. -	Abonament lunar valabil pe un traseu pentru veterani și văduve de război, tulpitori pentru victoria revoluției din Decembrie 1989 și urmași eroilor, martiri, pensionari la limita de vârstă, pensionari de invaliditate, pensionari anticipat, pensionari anticipat parțial, precum și pensionarii de urmaș care au împlinit vârsta de 60 de ani și a căror pensie este mai mică sau egală cu 1050 lei brut, cu susținere 100% din bugetul local	40		39,67	
Abonament trimestrial - Pensionari II -	Legitimăție pensionari cu pensie mai mare de 1050, valabilă 3 luni	84		83	
Abonament lunar general (toate traseele) - Handicap grav și accentuat -	Legitimăție de călătorie valabilă pe toate traseele pentru persoane cu handicap grav și accentuat și asistenți personali ai persoanelor cu handicap grav cu susținere 100% din bugetul local	105		104,13	
Abonament lunar o linie - Donatori sânge -	Abonament lunar valabil pe un traseu pentru donatori onorifici de sânge, cu susținere 50% din bugetul local și 50% de către beneficiar	40		39,67	
Bilet - Suprataxă		15		15	

Tabelul 11: Structura tarifară actuală pentru transportul public local la nivelul municipiului Bacău. Sursa datelor: SC TRANSPORT PUBLIC SA



În prezent SC Transport Public Bacău are deja în curs de implementare, pe sistemul de tarificare actual, un *sistem de tip e-ticketing*. Astfel, se va trece de la abonamentele actuale, pe suport de hârtie, la carduri contactless ce vor fi citite de validatoare instalate în salonul autobuzelor, urmând ca validările să fie contorizate într-un server central. Cardurile vor avea elemente de identificare (poză, nume etc.) și vor fi eliberate de către casieriile societății. La acest moment nu este finalizată procedura prin care abonamentele vor putea fi achiziționate de categoriile de persoane ce beneficiază de protecție socială.

La abonamentele în format electronic se va putea adăuga și opțiunea "portofel electronic" pentru cei care doresc încărcarea cu contravaloarea unui număr mai mare de călătorii.

În plus, *sistemul prevede și o aplicație pentru monitorizarea parcului aflat în circulație*, autobuzele având instalate la bord un OBC pe care șoferul va primi informații privind programul de circulație și respectarea acestuia în timp real, plus posibilitatea de a comunica cu dispeceratul prin mesaje text. În viitorul apropiat, acest *sistem va putea transmite în timp real și informații privind timpii de așteptare în stațiile de autobuz*. În acest scop stațiile vor fi dotate cu panouri de informare.

Accesibilitatea transportului public de călători

Aspectele privind *accesibilitatea transportului public de călători* se regăsesc prezentate în Capitolul 4. Evaluarea impactului actual al mobilității – paragraful 4.3 Accesibilitatea.

Conexiunile dintre rețeaua de transport public local și rețeaua de transport public județean la nivelul municipiului Bacău sunt ilustrate grafic în figura următoare.

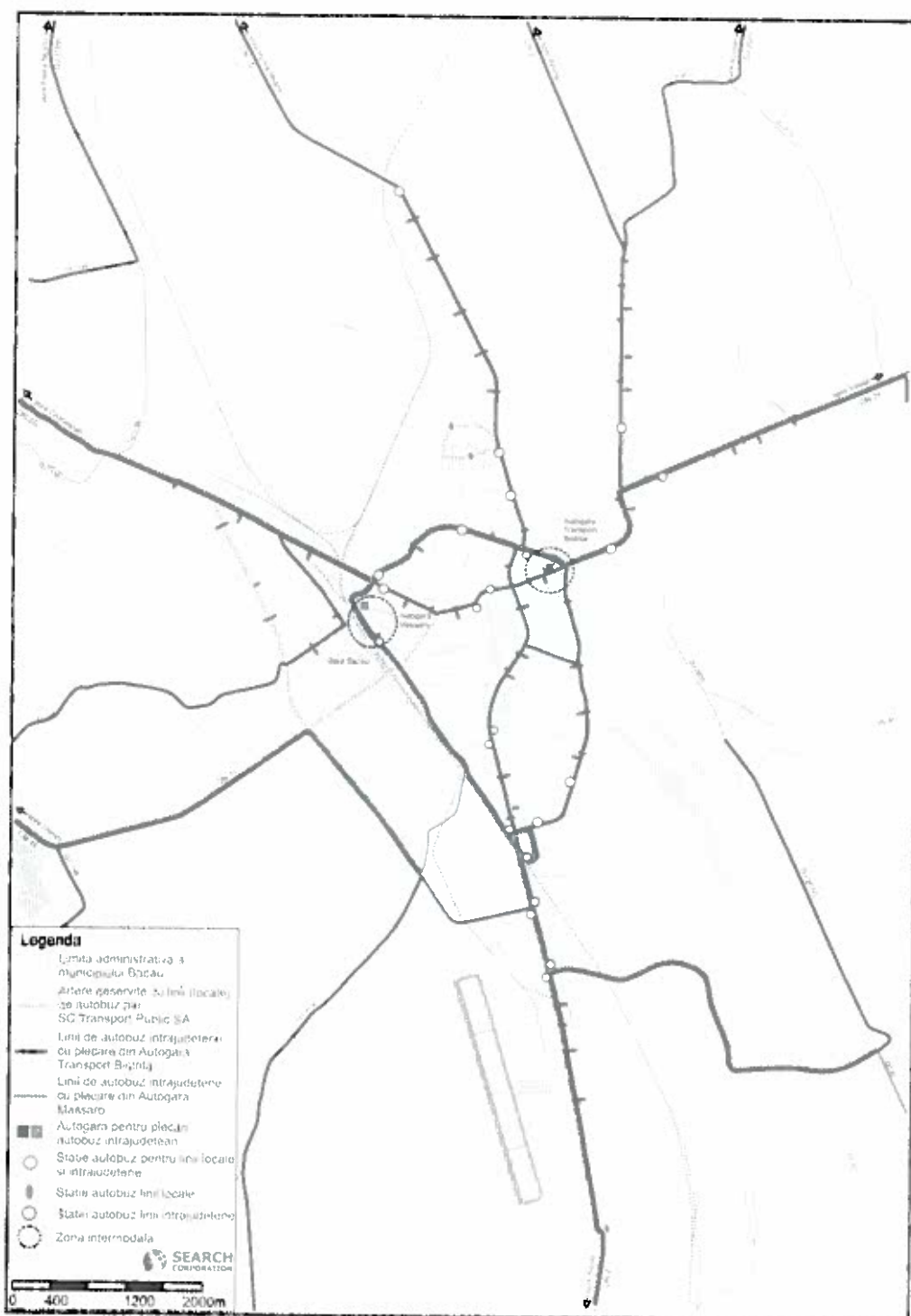


Figura 70: Conexiuni între rețeaua de transport public local și rețeaua de transport public județean la nivelul municipiului Bacău

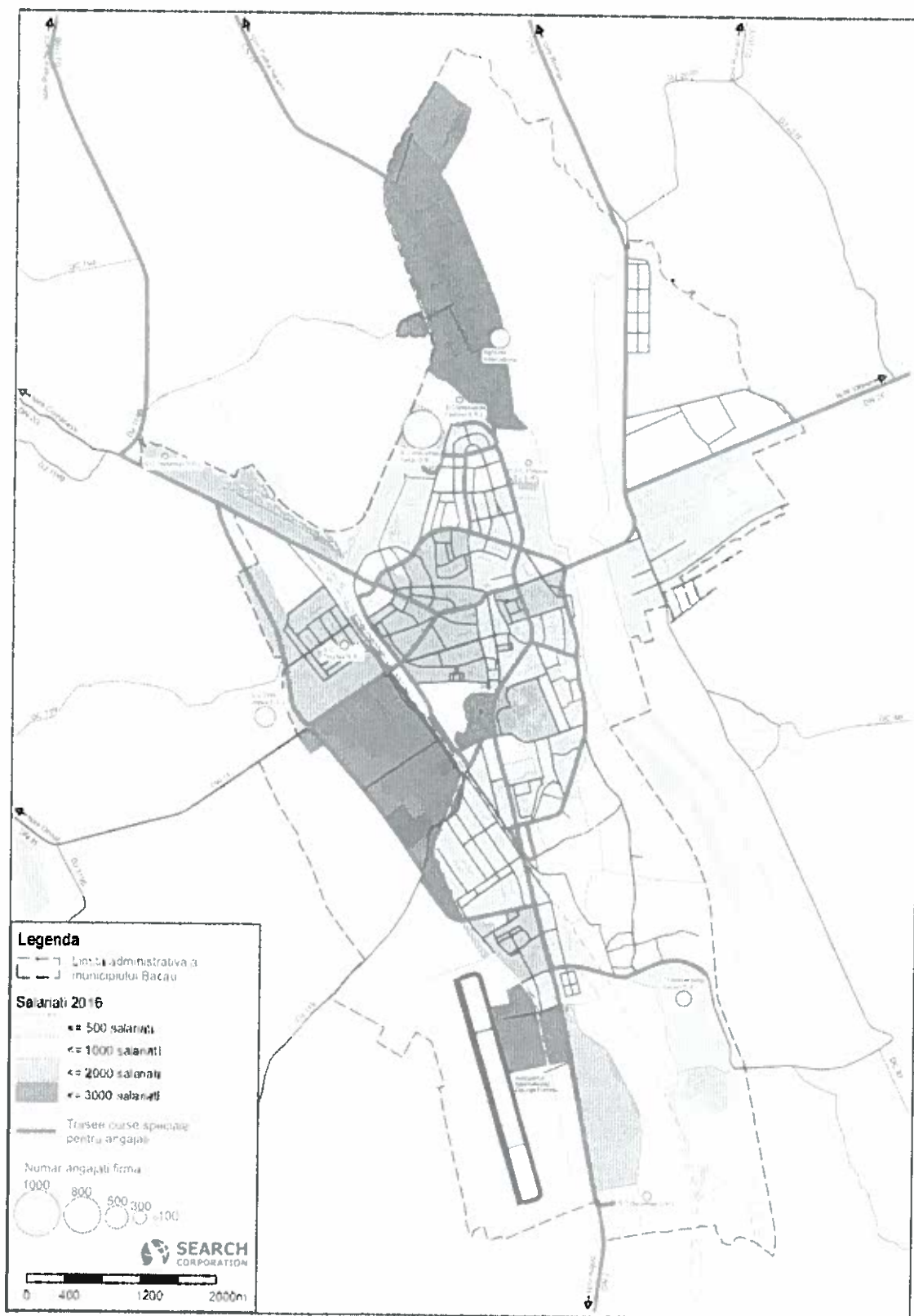


Figura 71: Traseele curselor speciale de transport public în municipiul Bacău



2.3.4 Transport public. Curse speciale în municipiul Bacău

În municipiul Bacău, pe baza unor contracte de transport în regim de curse speciale, o parte dintre unitățile economice cu peste 100 de angajați, asigură transportul angajaților cu autobuzul către și de la locul de muncă. Menționăm că frecvența curselor speciale este redusă iar graficul de circulație este adaptat programului de lucru al unităților economice. Traseele curselor speciale și firmele de pe raza municipiului Bacău pentru care se asigură transportul angajaților se prezintă în Figura 71.

2.3.5 Transport public auxiliar în municipiul Bacău. Taxi

La nivelul municipiului Bacău transportul public în regim de taxi gestionat de Compartimentul Autorizare Activitate economică și transport din cadrul Direcției Juridice și Administrație Locală este reglementată, la nivel local prin

1. Regulamentul de organizare și desfășurare a activității în regim de taxi pe teritoriul municipiului Bacău
2. Regulamentul de desfășurare a procedurii de atribuire a autorizațiilor de taxi permanente și sezoniere,

aprobate prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Bacău nr. 366 din 28.12.2006 (HCL 366/28.12.2006).

Conform acestei hotărâri, pentru municipiul Bacău numărul (maxim) de autorizații taxi permanente pentru transportul de persoane/bunuri este de 850, la care se adaugă un număr de 50 autorizații taxi sezoniere. Legislația națională în vigoare (*Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere – actualizată 05/12/2016*), prevede însă că numărul maxim de autorizații taxi stabilit ar trebui să fie de maximum 4 la 1.000 de locuitori ai localității de autorizare.

Primăria municipiului Bacău nu a furnizat informații cu privire la numărul de autorizații existente la sfârșitul anului 2015 sau 2016, dar conform legii ar trebui să funcționeze maxim 578 autorizații de taxi.

În conformitate cu HCL 366/28.12.2006 în municipiul Bacău sunt amenajate, respectiv autorizate să funcționeze 39 stații de așteptare taxi cu o capacitate de 281 locuri (Figura 73/ Tabelul 12), bine distribuite pe toată zona orașului. Totuși Primăria municipiului Bacău nu a furnizat o situație actualizată a acestor stații, iar în teren au fost identificate stații suspendate precum cea din zona Insulei de agrement (afectată de lucrările de reabilitare a insulei).

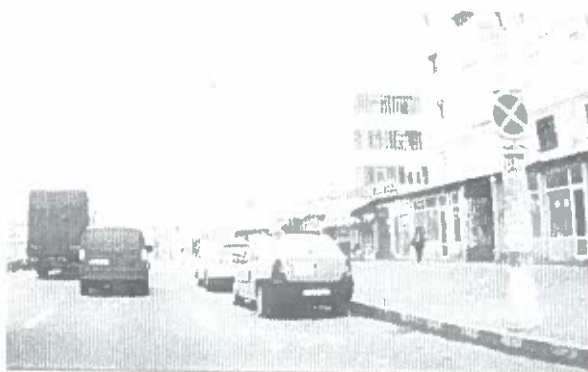
În conformitate cu HCL 366/28.12.2006 tariful este calculat în funcție de valoarea litrului de benzină la pompă cu următoarele valori minime și maxime:

- Tariful minim: 35% din valoarea litrului de benzină;
- Tariful maxim: 50% din valoarea litrului de benzină.

În prezent tariful practicat este de 1,99 lei/km.



Taxi-urile pot reprezenta o amenințare în special în competiție cu transportul public, în contextul unui număr mare de autorizații și în contextul în care amenajarea stațiilor de taxi se face în detrimentul celor pentru transportul public de călători. Totuși, ar mai trebui asigurate stații suplimentare pentru taxiuri, în special în punctele cheie din oraș, cum ar fi aeroportul.



Taxi Autobuz



Figura 72: Stația de taxi Calea Republicii nr. 27 (6 locuri + 2 locuri). Municipiul Bacău



PMUD BACĂU. RAPORT FINAL

Analiza situației existente

Nr. crt.	Stația taxi	Reper	Nr. locuri
1.	Calea Republicii nr.27	Intersecție strada Chimiei	8
2.	Calea Republicii nr.3 (str.Bicaz)	Intersecție strada Narciselor	9
3.	Calea Mărășești nr. 161 (parcare Corso)	Cofetaria Corso (cinema Orizont)	7
4.	Calea Mărășești nr. 118		3
5.	Strada Frasinului	zona Piața Sud	5
6.	Parcare Piața Sud	Piața Sud	5
7.	Parcarea din fața stadionului Municipal Bacău	Stadion Municipal Bacău	40
8.	Parcare „Policlinica Veche”	CAS Bacău - Parcul ciupercutelor	8
9.	Parcare Decebal (în fața bibliotecii)	În fața bibliotecii	11
10.	Parcare Casa de Cultură (în față)	În spatele blocului Bancpost (parcare)	6
11.	Parcare Casa de Cultură (în spate)		10
12.	Piața Revoluției (piața Florescu)		5
13.	Parcare strada N. Bălcescu nr. 12-14	Hotel Moldova	2
14.	Parcare Biserica Precista	Biserica Precista	5
15.	Strada Alexandru cel Bun Intersecție cu strada Florilor	Intersecție strada Florilor	5
16.	Parcare Piața Centrală (strada Popa Sapcă)	Piața Centrală / Intersecție strada Pieței / strada 9 MAI	6
17.	Parcare Piața Centrală (strada Dumbravei)		5
18.	Parcare R.M.B.	Restaurant Militar BACĂU (parcarea de la intersecția străzilor M.Eminescu și Oltuz)	5
19.	Parcare Gară (în fața Gării Bacău)	În fața Gării	20
20.	Strada Mioriței - stație autobuz - P.T.T.R.		7
21.	Strada Mioriței - stație autobuz - Banca Națională	Intersecție strada Banca Națională	3
22.	Strada Mioriței nr. 1-3		5
23.	Strada Nicu Enea	Stație Autobuz - Nicu Enea	5
24.	Autogară - strada Unirii (cu acordul S.C.Bistrita S.A.)	Autogară	10
25.	Parcare Bancorex		6
26.	Strada Ștefan cel Mare - Intersecție strada Aprodu Purice	Intersecție strada Aprodu Purice	4
27.	Strada Ștefan cel Mare (stație autobuz)		4
28.	Calea Moldovei (popas Gherăești)	Popas Gherăești - strada Lunca Bistriței	5
29.	Strada Aprodu Purice nr. 13	Intersecție strada Buciumului	8
30.	Parcare Însula de Agrement		5
31.	Strada Milcov la intersecția cu strada Alecu Russo	Intersecție strada Milcov	10
32.	Bazar Milcov		5
33.	Strada Stadionului nr.28 (lângă complex)	Oficiul poștal 6	5
34.	Strada Miron Costin (ieșire spre strada Stadionului)	Intersecție cu strada Stadionului	5
35.	Sala Sporturilor (parcare)		5
36.	Strada Miron Costin (complex Zimbru)	Complex Zimbru (Intersecție strada Theodor Aman)	5
37.	Strada Spiru Haret (parcare spital)		5
38.	Strada Chimiei - stație autobuz	Nu s-a putut localiza	5
39.	Strada 9 Mai - BCR		6
40.	Calea Mărășești	Stație bus Cimitir Central	278
			2

Tabelul 12: Stațiile de taxi din municipiul Bacău

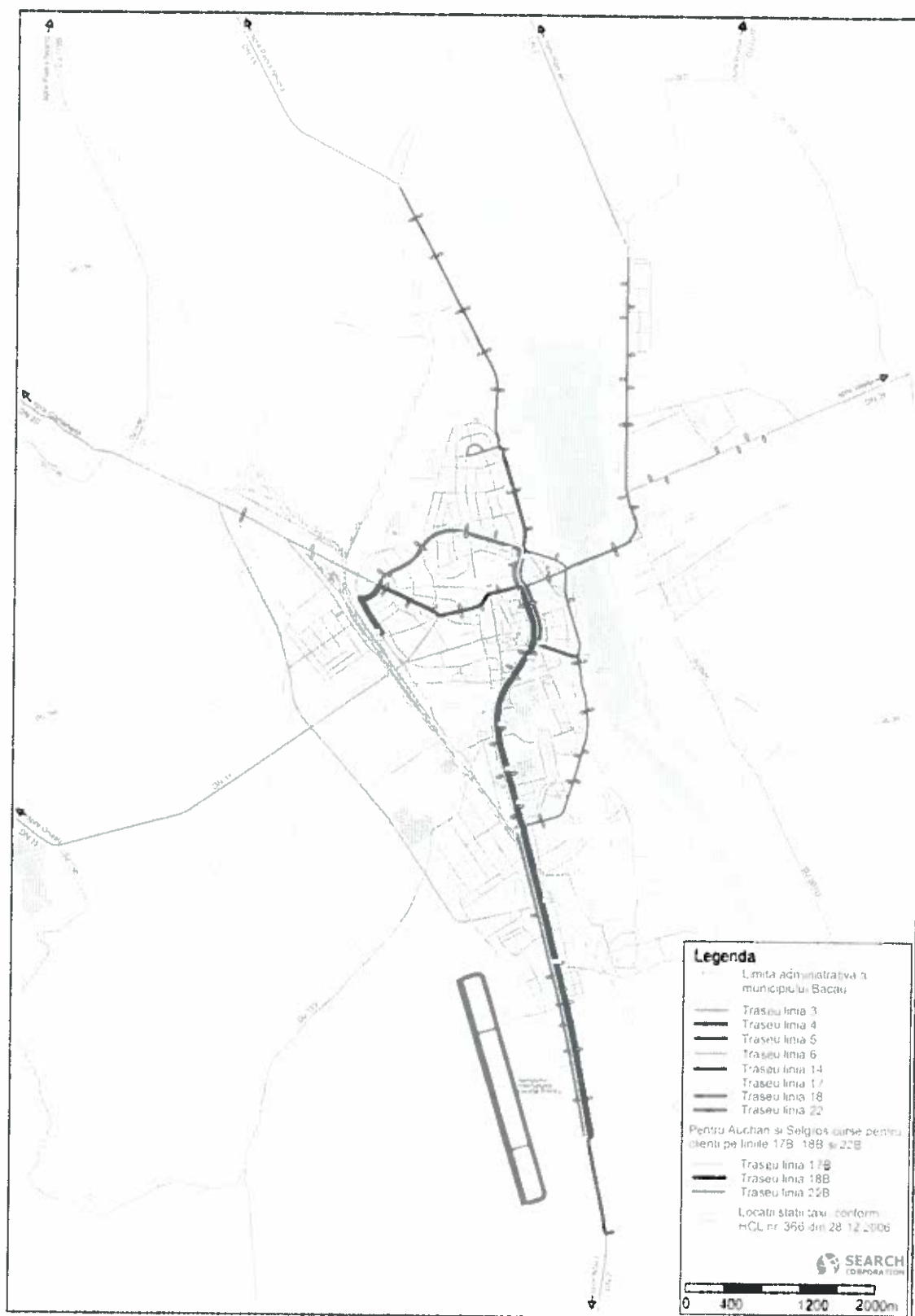


Figura 73: Amplasarea stațiilor de taxi în municipiul Bacău



2.4 Transport de marfă

2.4.1 Principalele zone care atrag/generează transport de marfă

Principalele zone care atrag/generează transport de marfă în municipiului Bacău, găzduind predominant activități industriale și logistice/depozitare, se regăsesc concentrate preponderent în zona de sud, vest și nord-vest, dar și în est în cartierul Izvoare, pe malul Lacului Bistrița în zona Ștefan cel Mare, în lungul actualului traseu ocolitor. Cele din zona de sud și nord-vest sunt amplasate în mare parte în zona vechilor zone industriale ale orașului (v. Figura 74).

O altă categorie de zone care atrage transportul de marfă este constituită de zonele comerciale:

- piețe (concentrate în special în zona centrală și centrele de cartier) și târguri,
- centre comerciale mari (de tip hypermarket în zona sudică, de tip mall în nord - relativ aproape de zona centrală, de tip bricolaj în zona de sud și nord-vest).



Figura 75: (sus) Activități de aprovizionare în proximitatea unei intersecții și a stației de transport public Autogara. (jos) Vehicul de marfă staționând în stația de transport public Piata Sud

În ceea ce privește piețele din municipiul Bacău, acestea nu beneficiază de parcuri special amenajate pentru activitățile de aprovizionare. De altfel, la nivelul orașului nu există implementată o politică sau plan logistic urban care să reglementeze diferite aspecte privind aprovizionarea și distribuția mărfurilor în municipiul Bacău. Ca efect, activitățile de aprovizionare și distribuție a mărfurilor pot afecta de exemplu siguranța circulației și/sau circulația pietonală (v. Figura 75) sau pot accentua congestia în perioadele de vârf ale traficului.



Deși MPGTR prevede pentru perioada 2016-2017 amenajarea unei platforme multimodale la Bacău, până la acest moment nu sunt disponibile informații privind localizarea acesteia.

2.4.2 Transportul de marfă pe rețeaua rutieră

În prezent circulația vehiculelor de marfă este reglementată la nivelul municipiului Bacău prin *HCL 362 din 28.09.2007 privind aprobarea Regulamentului în ceea ce privește regimul tranzitării, staționării, parcării autovehiculelor destinate serviciilor regulate, a serviciilor regulate speciale și a serviciilor ocazionale de transport persoane și pentru transport marfă pe raza municipiului Bacău.*

Prin regulamentul aprobat s-a urmărit, printre altele:

- protejarea zonei centrale;
- reglementarea principalelor direcții de penetrare a circulației vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri în și din municipiul Bacău, precum și a transportului de persoane prin servicii diverse, altele decât cele de transport public urban de călători;
- disponibilizarea unui număr de locuri de parcare prin interzicerea garării pe timp de noapte a vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone.

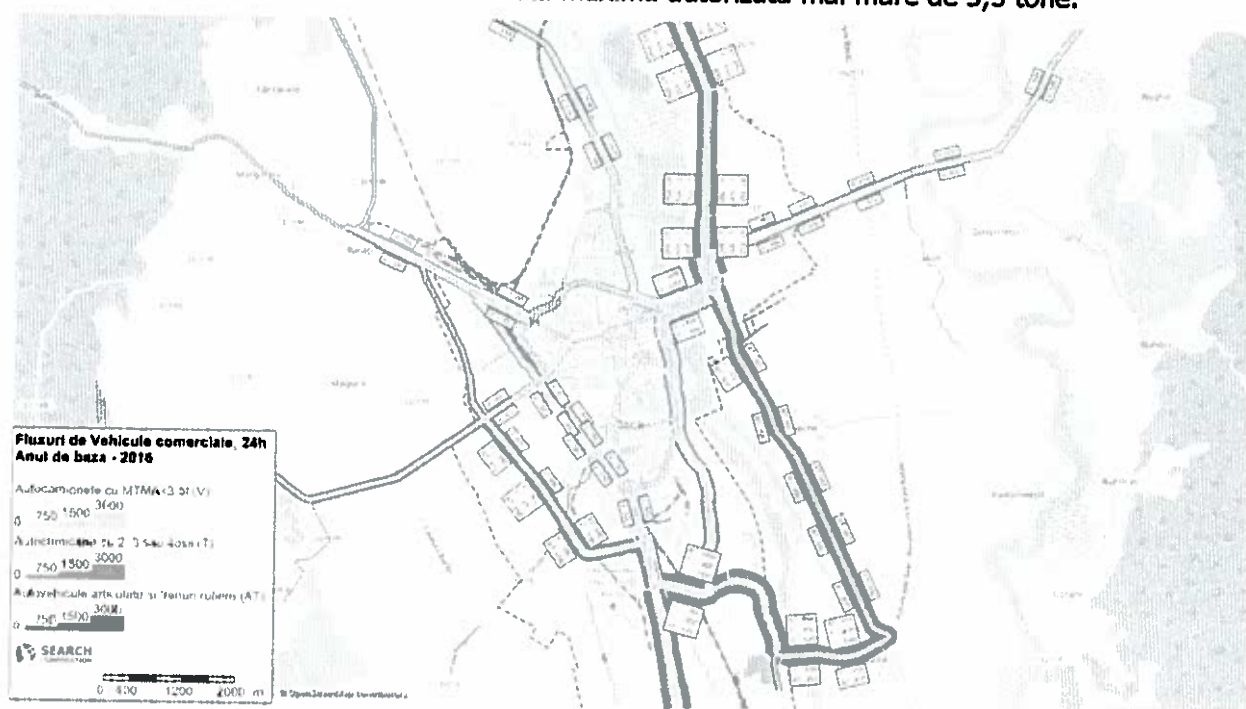


Figura 76: Fluxuri de vehicule comerciale (veh, MZA 2016) simulate pe rețeaua stradală/rutieră a municipiului Bacău

Traseele de tranzit ale vehiculelor de marfă, dar și cele de acces în zona municipiului Bacău, reglementate prin *HCL 362/ 2007* se regăsesc ilustrate în Figura 74, iar fluxurile actuale de vehicule comerciale simulate la nivelul rețelei stradale/rutiere a municipiului Bacău în Figura 76.



În prezent se află în implementare *Varianta rutieră de ocolire (centura) municipiului Bacău*, ca traseu în lungul rețelei TEN-T centrale și a drumului european E85, având pe acest sector chiar profil de autostradă. Aceasta va facilita circulația vehiculelor aflate în tranzit și va degreva orașul de efectele neplăcute ale acestuia. Din păcate zona de vest a orașului cuprinsă între DN 11 și DN 15 va rămâne în continuare să fie deservită pentru circulația de tranzit și perimetrală de traseul alcătuit din strada Arcadie Șeptilici, Calea Alexandru Șafran, strada Narciselor, DJ119B, traseu aflat în mare parte într-o stare rea și care traversează și zone locuite cu caracter preponderent rural.

În ceea ce privește parcare autovehiculelor de transport marfă aflate în tranzit, în zona municipiului Bacău, nu au fost identificate parcări reglementate de scurtă/lungă durată. Au fost identificate zone precum cea din fața Vămii Bacău unde, autovehicule de marfă staționează pentru perioade mai lungi, obstruționând circulația locală (v. și Figura 68).

Trebuie remarcat, ca element pozitiv, că *zona centrală a orașului este protejată de circulația vehiculelor cu MTMA de peste 3,5 tone.*



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

Calitatea spațiului urban și calitatea locuirii în orașe se reflectă adesea în calitatea facilităților oferite modurilor nemotorizate de deplasare (DNM) - pietonale și cu bicicleta - caracteristice în special deplasărilor scurte. De aceea, acestea se impun a fi analizate ținând seama atât de amplasarea lor la nivelul orașului și, respectiv raportate la trama stradală, cât și de gradul lor de accesibilitate.

2.5.1 Facilități pietonale

Din punct de vedere a facilităților pentru circulația pietonală, rețeaua de transport a municipiului Bacău beneficiază în general de trotuare dimensionate în acord cu normele în vigoare.

Pe străzile de categoria a II-a trotuarele au în general minim 2m, iar în zona centrală acestea ajung la lățimi mai mari: Calea Mărășești (3-7m), strada Nicolae Bălcescu (4-12 m), bulevardul Unirii (6m), strada 9 Mai (2-3m). În zona centrală starea trotuarelor este în mare parte bună și foarte bună cu mențiunea că există zone cu imperfecțiuni de accesibilizare între trotuare și carosabil.



Figura 77: Trotuare generoase în zona centrală (stg.).
Trotuar neamenajat pe Calea Romanului în fața Grădinței nr. 25 (dr.)

Dintre străzile de categoria a III-a cu rol de arteră majoră, respectiv colectoare principală - pe care fie sunt amplasate stații de transport public, fie traficul pietonal nu este neglijabil - și care nu beneficiază de trotuare sau acestea sunt într-o stare foarte precară enumerăm câteva: strada Arcadie Șeptlici, strada Alexei Tolstoi, strada Izvoare.

Infrastructura pentru pietoni este în general în stare bună. Există însă destule situații în care aceasta prezintă *deficiențe* (Figura 78 și Figura 79):

- subdimensionări ale trotuarelor (ex. străzi în zonele de dezvoltare, străzi în cartiere rezidențiale existente)
- diminuarea capacității de circulație a trotuarelor prin amplasarea unor obstacole (autovehicule, stâlpi de iluminat, panouri publicitare, coșuri de gunoi etc.)



- absența unor refugii intermediare la traversările arterelor mari
- trotuare în stare fizică proastă
- alei pietonale obstrucționate de diverse obstacole



Figura 78: Disfuncții ale infrastructurii pentru pietoni: a. trotuare înguste și/sau ocupate cu mașini parcate în cartierul Republicii II; b. trotuare în stare fizică proastă; c. trotuare obstrucționate de stâlpi sau cu mașini parcate în zone de interes

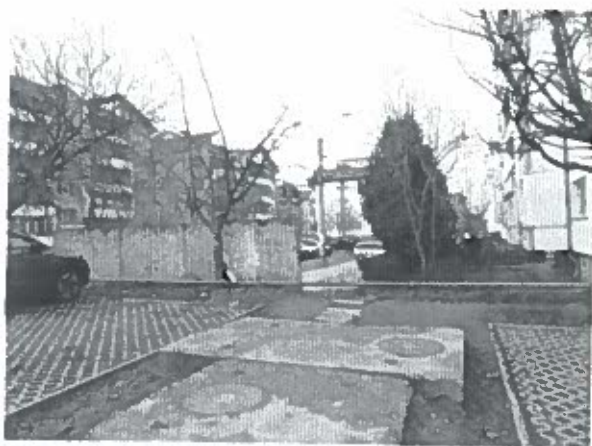




Figura 79: Disfuncții ale infrastructurii pentru pietoni: obstacole amplasate pe alei pietonale în cartierul ANL Teiului – Făgăraș

De asemenea, infrastructura pentru pietoni are o proastă conectivitate peste obstacole mari, naturale și antropice (calea ferată, râul Bistrița).

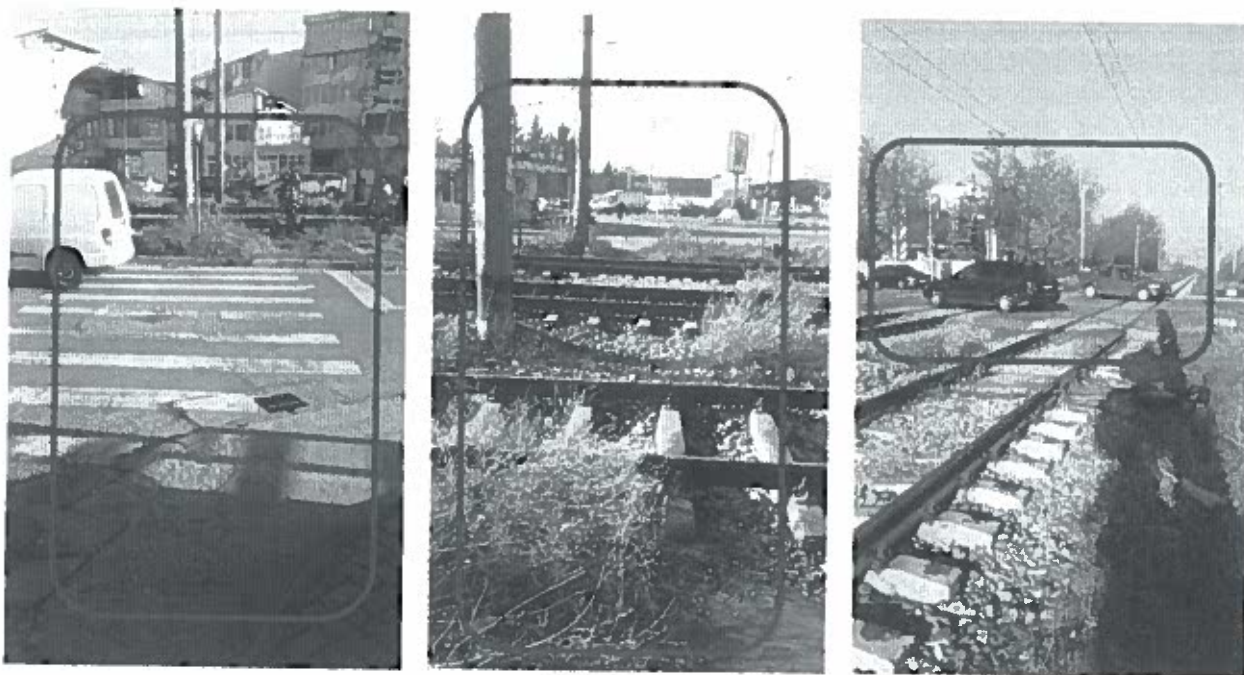


Figura 80: Trecere rutieră la nivel peste calea ferată cu trecere de pietoni amenajată inadecvat și inacceptabil Str. Alexei Tolstol

Peste calea ferată conexiuni denivelate sunt:

- în dreptul gării, printr-o *pasarelă pietonală* peste calea ferată și printr-un *pasaj subteran*, ambele în stare fizică proastă.
- pasajul pietonal de subtraversare a căii ferate - Letea nu are accesibilitate pentru PMR, bicicliști și este într-o stare fizică precară.

Pasajul rutier de subtraversare a căii ferate, recent creat pe strada General Ștefan Gușă la intersecția cu strada Oituz, *nu are infrastructură pentru pietoni și bicicliști.*

Peste râul Bistrița, conexiunea între cartierul Șerbănești și restul orașului se face doar prin podul de pe Bulevardul Unirii.

În consecință, *relațiile pietonale între cartierele din partea de vest a căii ferate* (cartierele CFR, Aviatori și zonele de dezvoltare de lângă aeroport) *și din partea de est a râului Bistrița* (cartierul Șerbănești) *cu restul orașului sunt dificile* ca urmare a alungirii distanței de traversare a celor două bariere majore.



Figura 81: Pasajul pietonal de la gară



Figura 82: Pasarela pietonală de la gară (între cartierele CFR și Centru)

Nu sunt amenajate trasee majore nemotorizate (pietonale și cu bicicleta), cu funcționalitate și ambianță adecvată, care să conecteze cartierele rezidențiale între ele, cartierele rezidențiale cu zona centrală și alte zone de interes general (insula de agrement, zone cu concentrări de locuri de muncă, zone comerciale etc.).

Nu există areale sau străzi amenajate ca spații urbane favorabile/ cu prioritate pentru pietoni (spații pietonale sau de tip "zonă rezidențială" / "shard-space")

- Cu excepția esplanadei din fața Casei Culturii (3500 mp), în zona centrală, care cuprinde numeroase funcțiuni de interes general, polarizatoare de fluxuri pietonale (administrație, comerț, servicii, bănci, hoteluri, cultură și culte) *nu există spații cu prioritate pentru pietoni*, cu ambianță de calitate.
- În cartierele rezidențiale *nu sunt amenajate spații comunitare - străzi și piațete - cu prioritate pentru pietoni*. Străzile din interiorul cartierelor au preponderent caracter de culoar de circulație și parcare. O mare parte dintre trotuare sunt subdimensionate și/sau ocupate de vehicule parcate neregulamentar. Baterii de garaje individuale, intens consumatoare de spațiu public și inestetice devalorizează calitatea ambientală a cartierelor rezidențiale care *înregistrează un deficit de spații de joacă, relaxare, scuaruri etc.*, un deficit de calitate a locuirii în general.



2012. Google StreetView

2017. Arhivă proprie

Figura 83: Spații publice în cartierele rezidențiale amenajate preponderent ca spații de parcare.
Cartier Republicii II

Există situații de inaccesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă ale infrastructurii pentru pietoni:

- diferențe de nivel/ borduri la traversări,
- rampe de accesibilizare necorelate cu trecerile de pietoni,
- pasaje pietonale neaccesibilizate.



Figura 84: Situații de inaccesibilizare a spațiilor publice pentru persoanele cu mobilitate redusă. (stg.)
Necorelare între rampa de accesibilizare și trecerea pentru pietoni (dr.)



2.5.2 Facilități pentru deplasarea cu bicicleta

În prezent în municipiul Bacău nu există o rețea dedicată exclusiv deplasării cu bicicleta, fiind identificate doar:

- un sector cu piste pentru bicicliști (partajate cu trotuarul) pe Calea Moinești, amenajate prin proiectul *Modernizare Calea Moinești*, finanțat din fonduri europene POR 2007-2013 (Figura 85) având lungimea de:
 - 1,6 km – pe sensul Bacău → Moinești, între strada Miorița și strada Pârâul Negel,
 - 1,1 km – pe sensul Moinești ← Bacău, între strada Abatorului și strada Miorița.
- câteva trasee de biciclete/drumeție (pentru agrement), recomandate și promovate în cadrul proiectului *Dezvoltarea și consolidarea turismului în Municipiul Bacău prin promovarea oportunităților locale: Bacău, Aria de protecție specială avifaunistică Lacul Bacău II*, proiect finanțat de Uniunea Europeană prin Fondul European pentru Dezvoltare Regională. Aceste trasee nu beneficiază de amenajări specifice. Totuși sectorul situat pe malul Lacului Bistrița, între podul Șerbănești și accesul pe Insula de Agrement, poate fi considerată o pistă de pentru deplasarea cu bicicleta, partajată cu circulația pietonală (Figura 86).



(a) Intersecție cu str. Abatorului



(b)



(c)

Figura 85: Facilități pentru deplasarea cu bicicleta pe Calea Moinești, Municipiul Bacău

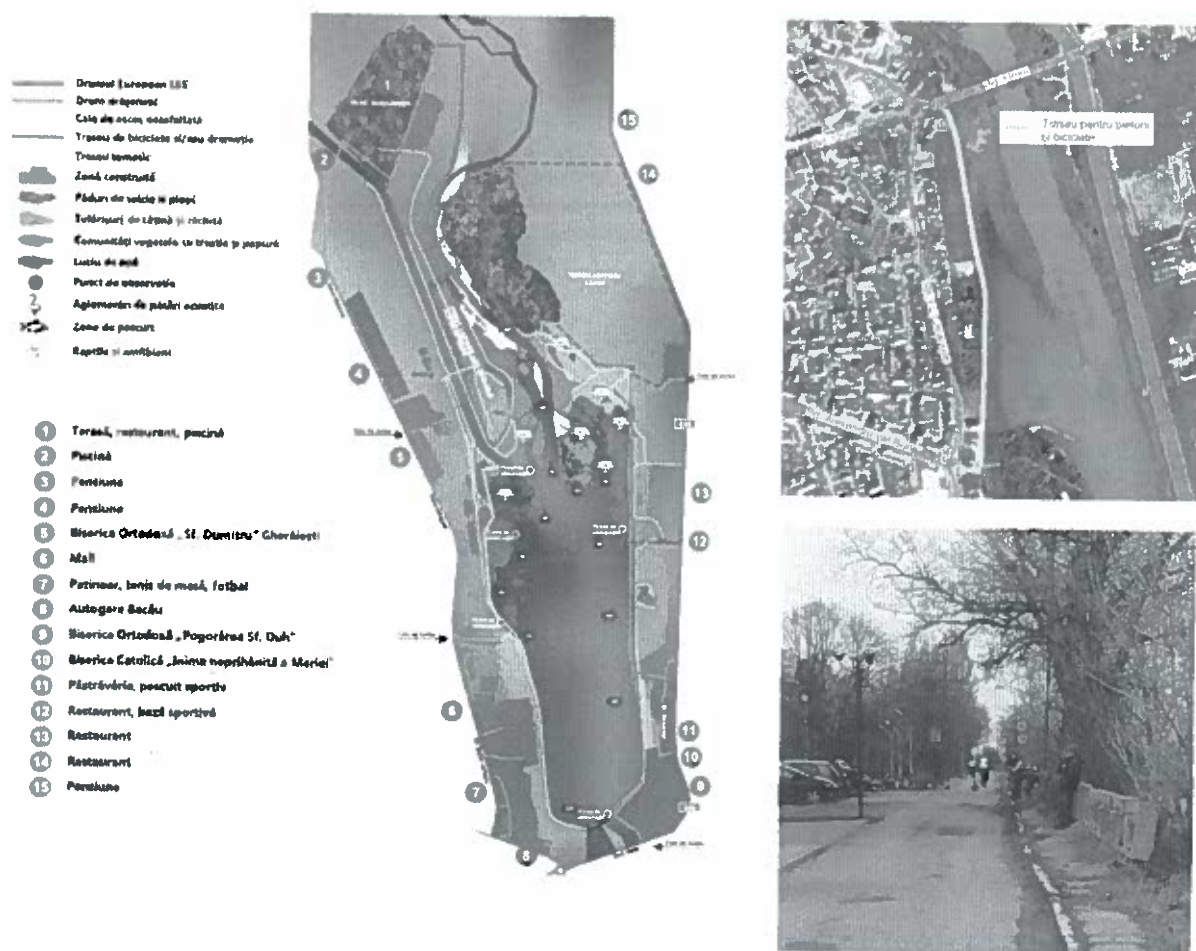


Figura 86: Trasee de biciclete sau drumeții promovate prin proiectul Dezvoltarea și consolidarea turismului în Municipiul Bacău prin promovarea oportunităților locale

Așadar, ca **disfuncție principală privind facilitățile pentru deplasarea cu bicicleta semnalăm lipsa planificării rețelei de velorute** pe ansamblul municipiului Bacău.

De asemenea au fost constatate:

- o serie de **amenajări inadecvate ale pistelor existente**:
 - în zona intersecțiilor, trecerilor de pietoni și a stațiilor de transport public – inclusiv d.p.d.v. al racordărilor și alinierilor;
 - semnalizarea verticală deficitară.
- lipsa facilităților pentru parcare** (la gară, în stațiile principale de transport public, la instituții etc.).



De exemplu, pe Calea Moinești în zona stației de transport public Fabrica de Bere alături de trecerea de pietoni (Figura 87 - v. și Figura 69) este amenajată și o traversare pentru bicicliști. Prioritatea la conflictul între pietoni și autovehicule nu este reglementată și lipsește presemnalizarea de avertizare. Pe lângă faptul că nu este necesară, această soluție este și foarte periculoasă d.p.d.v. al siguranței circulației, neputând fi acceptată.



Figura 87: Facilități pentru deplasarea cu bicicleta pe Calea Moinești în zona stației de transport public Fabrica de Bere

La intersecția Căii Moinești cu strada Mioriței (Figura 88) Indicatorul "figura D12 – Delimitarea pistelor pentru pietoni de cele destinate bicicletelor și ciclomotoarelor" este prevăzut într-un amplasament necorespunzător. Indicatorul se montează la începutul unui tronson de pistă de biciclete, însă în situația existentă pista nu există. Lățimea disponibilă a trotuarului nu permite amenajări atât pentru pietoni, cât și pentru bicicliști. De asemenea ordinea în care este reprezentată pe indicator delimitarea este incorectă, culoarul pietonal fiind indicat între carosabil și "pista de biciclete". Pentru o semnalizare corectă ar fi trebuit utilizat indicatorul figura D11.



Figura 88: Facilități pentru deplasarea cu bicicleta la intersecția Căii Moinești cu Str. Mioriței (sud)



Ca **elemente de potențial** pentru dezvoltarea infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta, dar și pentru creșterea atractivității menționăm:

- dimensiunea și configurația orașului (v. și 1.4.1 Organizare spațială - situație existentă);
- existența organizațiilor non-guvernamentale ce susțin mersul pe bicicletă, dar și a unor inițiative locale (Figura 89) cu privire la necesitatea planificării unei rețele de velorute la nivelul orașului;
- implicarea autorităților locale în proiecte/organizarea unor evenimente care să promoveze bicicleta ca mod de transport:
 - prin proiectul european *PUSH & PULL- Managementul locurilor de parcare și implementarea unor strategii de succes pentru creșterea eficienței energetice în transportul urban*, au fost și sunt promovate măsuri de tip PULL precum: organizarea anuală a evenimentului *Săptămâna Europeană a Mobilității* în municipiul Bacău, crearea de piste și parcuri pentru biciclete;
 - organizarea anuală a „Săptămânii Europene a Mobilității” (European Mobility Week). În anul 2015 Municipiul Bacău a fost nominalizat printre cele 10 autorități locale excelând în mobilitatea urbană, pentru felul în care a organizat în parteneriat cu Agenția de Dezvoltare Locală Bacău, în perioada 16-22 septembrie 2015, a XIV-a ediție a „Săptămânii Europene a Mobilității”, sub deviza „Alege. Schimbă. Combină” (Choose. Change. Combine).
- promovarea turistică la nivel local a unor trasee de biciclete pentru agrement;
- oportunitatea finanțării europene a proiectelor destinate transportului nemotorizat prin *POR 2014-2020 – Axa 4.1.*

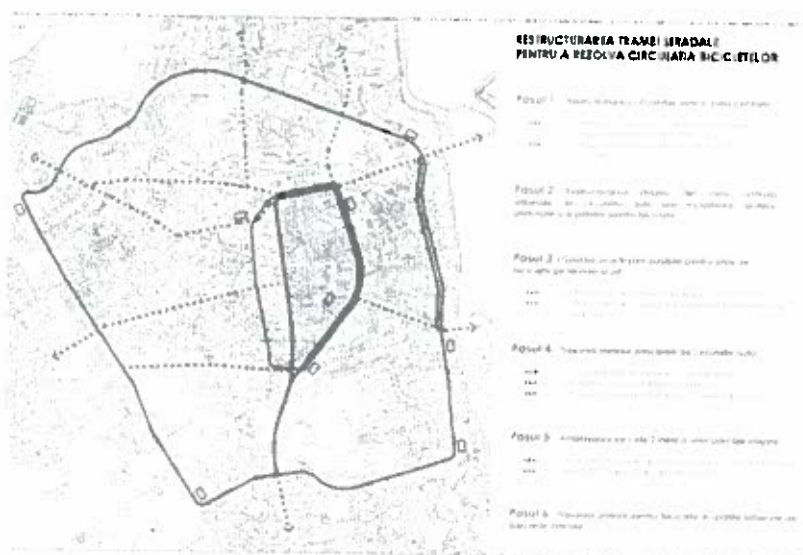


Figura 89: Propuneri privind dezvoltarea unei rețele pentru circulația bicicletelor. Exemplificare. Sursă: *Primul plan pentru realizarea pistelor de biciclete în Bacău*. Sursă: <http://www.initiativabacauana.ro/planul-mobilitate-urbana-durabila-bacau-oras-pentru-oameni/>



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

2.6.1 Managementul staționării și al parcării

Managementul staționării și al parcării reprezintă elemente cheie ale planificării mobilității urbane cu impact atât asupra transportului (privat) auto individual și asupra transportului public, cât și asupra gestionării spațiului/terenului.

În municipiul Bacău sistemul de parcare reprezintă o problemă urbană majoră, în special în zonele rezidențiale și în centrele orașelor.

În general, managementul parcării ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- să ofere spații de parcare ca răspuns la cerere,
- să definească și să organizeze eficient spațiul disponibil pentru parcare astfel încât spațiul public să fie protejat de o utilizare incorectă,
- să dezvolte soluții în complementaritate cu transportul public pentru a reduce cererea de parcare în centrul orașului (de exemplu prin sisteme de tip Park&Ride),
- să diminueze pe cât posibil cererea de parcare prin furnizarea unor mijloace de transport alternative și să informeze în favoarea unui comportament de mobilitate durabil,
- să fie transparent din punct de vedere al costurilor.

Dezvoltarea unui concept de gestionare a staționărilor și parcărilor are la bază întotdeauna o analiză a condițiilor preliminare și a situației curente, inclusiv privind oferta și cererea de locuri de parcare.

Sistemul de parcare cu plată din municipiul Bacău

Încă din anul 2006 în municipiul Bacău s-au făcut primii pași în ceea ce privește gestionarea parcărilor, în special din zona centrală, prin stabilirea parcărilor auto cu plată din municipiul Bacău (HCL 377/2006) și, ulterior prin aprobarea *Regulamentului de organizare și funcționare al sistemului de parcare cu plată din municipiul Bacău* care reglementează regimul parcărilor cu plată și fără plată din municipiul Bacău. Regulamentul, în vigoare și astăzi, a fost aprobat prin HCL 84/ 27.03.2008.

Conform HCL 84/ 27.03.2008 parcurile sunt administrate și monitorizate de către Primăria Bacău prin intermediul Poliției Locale a municipiului Bacău și prin Direcția de Drumuri Publice, iar controlul respectării regulamentului este asigurat de către împuterniciți ai primarului, Poliția Primăriei Municipiului Bacău și Inspectoratul Județean de Poliție Bacău.



Figura 90: Facilități de parcare în zona centrală a municipiului Bacău. Parcare rapidă la Piața Centrală



Figura 91: Parcări rezidențiale și non-rezidențiale, gratuite în spatele Pieței Centrale. Sursa: Google Map



La nivelul municipiului Bacău se regăsesc 18 parări publice cu plată (asigurând în total circa 950 locuri de parcare) concentrate în proporție de 70% în zona centrală (în interiorul primului inel de circulație, inelul zonei centrale), celelalte fiind distribuite în zone cu atractivitate ridicată de trafic: Piața Sud, Gara Bacău, Inspectoratul Județean de Poliție; Spitalul Județean.

Cu toate acestea, la nivelul municipiului Bacău nu a fost implementat un sistem de zonare a taxelor de parcare, taxa fiind dependentă de intervalul de timp de parcare sau, în cazul persoanelor juridice, de poziția mașinii față de axul străzii (Tabelul 13). Parările publice funcționează cu plată doar în zilele lucrătoare (de luni până vineri în intervalul orar 08:00 – 18:00). Două dintre acestea, amplasate la Piața Centrală și, respectiv la Piața Sud, sunt prevăzute cu barieră și sunt definite ca fiind *parări rapide* în care este permisă staționarea de maxim 2 ore.

Pe de altă parte s-a observat că în general parările cu plată sunt concurate de parări amenajate/neamenajate din apropiere (exemplu în zona Pieței Centrale - Figura 91).

Taxele actuale de parcare reglementate și actualizate prin HCL 10/20.01.2017 sunt prezentate în tabelul următor:

Nr. crt.	Denumire taxă	2016 (HCL 274/28.12.2015)	2017 (HCL 104/20.01.2017)
1	Parcare autoturisme 1 h		1,5
2	Parcare autoturisme 1/2 h		0,75
3	Parcare autoturism 1 h cu plată prin mesaj text (SMS)		1,5
	Parcare microbuze 1 h		-
	Parcare microbuze 1/2 h		-
	Abonament zilnic de parcare 12 h		-
4	Abonament 1 lună de parcare		47
5	Abonament 6 luni parcare		200
6	Abonament 1 an parcare		350
7	Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/lună S1		123
8	Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/trim S1		364
9	Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare perpendicular și oblic cu axul șoselei/an S1		1449
10	Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare paralel cu axul șoselei/lună S1		139
11	Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare paralel cu axul șoselei/trim S1		416
12	Parcare autoturisme persoane juridice cu rezervare paralel cu axul șoselei/an S1		1666
	Parcare rapidă 0-2 h		-
13	Parcare rapidă/ h pentru intervalul 0-5 minute (parcare cu barieră)		0
14	Parcare rapidă/ h pentru intervalul 6-120 minute (parcare cu barieră)		1,5
15	Parcare rapidă/ h pentru intervalul >120 minute (parcare cu barieră)		13

Notă: 1. Taxele includ TVA 24% pentru 2016 și TVA 19% pentru 2017.

2. Taxa percepută prin SMS este de fapt 0,35 euro + TVA.

Tabelul 13: Taxe de parcare actuale în municipiul Bacău



Plata taxelor de parcare se poate efectua prin Intermediul:

- parcometrelor (definite ca aparate de autotaxare sau ca distribuitoare de tichete de parcare);
- operatorilor (incasatorilor) – doar în zona parcărilor rapide;
- telefonului mobil (SMS).

Parcarea rezidențială în municipiul Bacău

La nivelul municipiului Bacău nu este adoptată la acest moment o politică a parcărilor de reședință, deși, la nivelul primăriei au existat preocupări în acest sens, materializate în anul 2015 într-un proiect de hotărâre având ca scop aprobarea unui *Regulament privind amenajarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare situate în parcurile de reședință de pe raza municipiului Bacău*.



(a) Cartier Miorița



(b) Cartier Bistrița Lac. Sursa: Google StreetView

(c) Cartier Republicii II

Figura 92: Parcări rezidențiale reglementate sau nereglementate în municipiul Bacău

Din analiza informațiilor existente pe site-ul Primăriei Bacău, a listei de inventar furnizate de Compartimentul Inventarierea și Administrarea Patrimoniului (subordonat Arhitectului Șef), dar și a observațiilor directe în teren și pe Google-StreetView, a rezultat un număr de aproximativ de 11.600 locuri de parcare (în proporție de 90% cu caracter rezidențial). În acestea sunt incluse și cele circa 950 parcări cu plată, o parte a parcărilor reglementate pe stradă, dar și baterii de garaje individuale. Menționez că această estimare este una aproximativă având în vedere faptul că gestionarea locurilor de parcare la nivel local este relativ neclară și neplanificată în general.

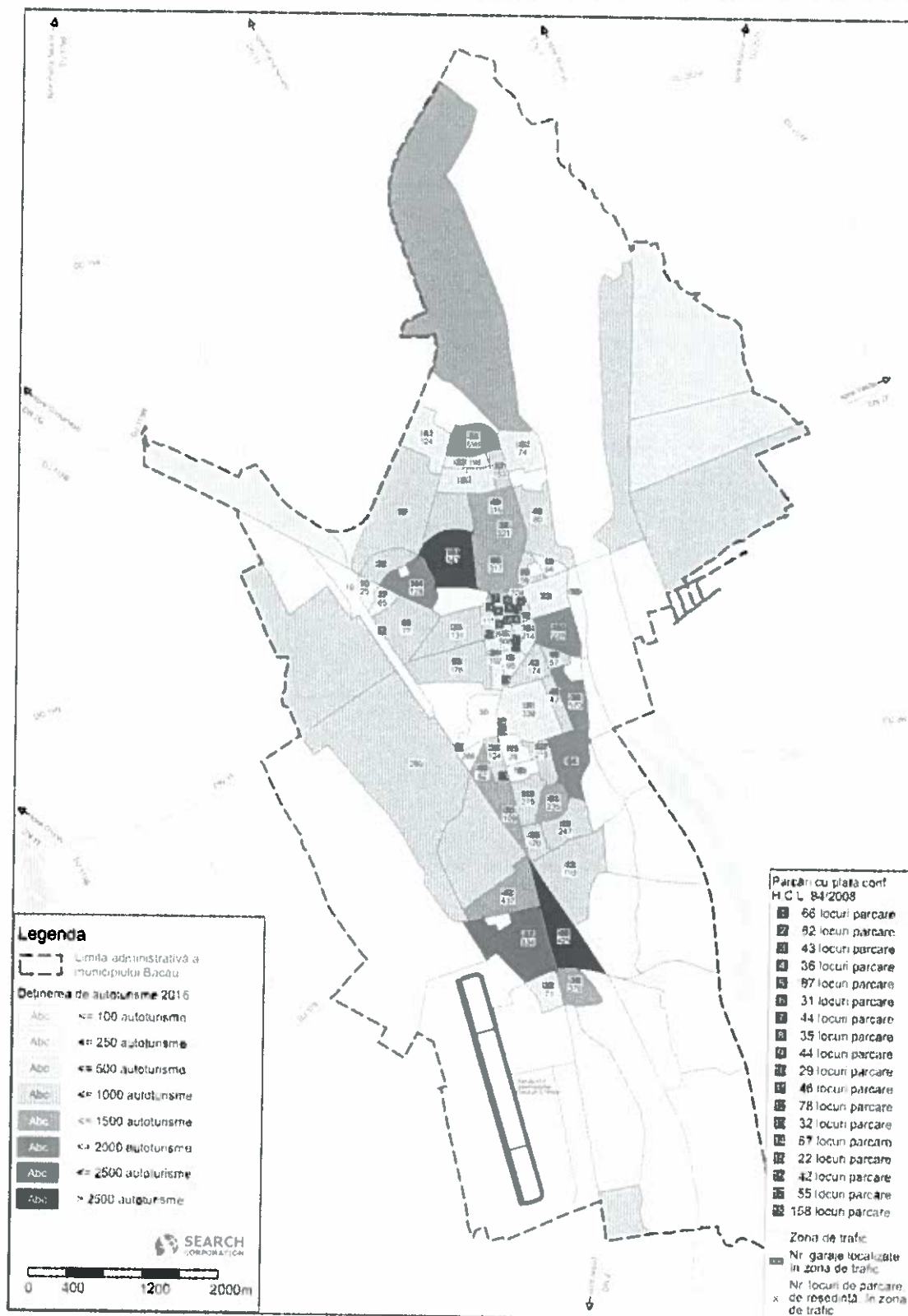


Figura 93: Cererea de parcare vs. oferta de parcare în municipiul Bacău

În acord cu datele furnizate de Primăria Bacău, în municipiul Bacău sunt amenajate circa 2.300 baterii de garaje individuale (deși observațiile indică un număr mult mai mare al acestora). Acestea sunt mari consumatoare de spațiu public (4,5 ha), cu atât mai mult că uneori nu sunt utilizate în acest scop și afectează adesea calitatea și utilitatea spațiului public din cartierele rezidențiale și, implicit calitatea vieții în aceste cartiere (v. și 2.5.1. Facilități pietonale).

În plus, utilizarea inefficientă și inequitabilă a terenului în zonele cu locuințe colective conduce adesea la situații „personale” de rezolvare a nevoii de parcare și la utilizarea irațională și a spațiului public comunitar (Figura 92).

Ținând seama de oferta de parcare la nivel zonal se poate spune că în municipiul Bacău cel mult 1 autoturism din 4 deține în mod oficial un loc de parcare. În figura anterioară se regăsește ilustrată grafic distribuția aproximativă a cererii de parcare raportată la oferta de parcare. Menționăm însă că pentru cartierele cu locuințe preponderent individuale nu au fost obținute suficiente informații care să releve de exemplu dacă este asigurată parcare vehiculelor în curți.

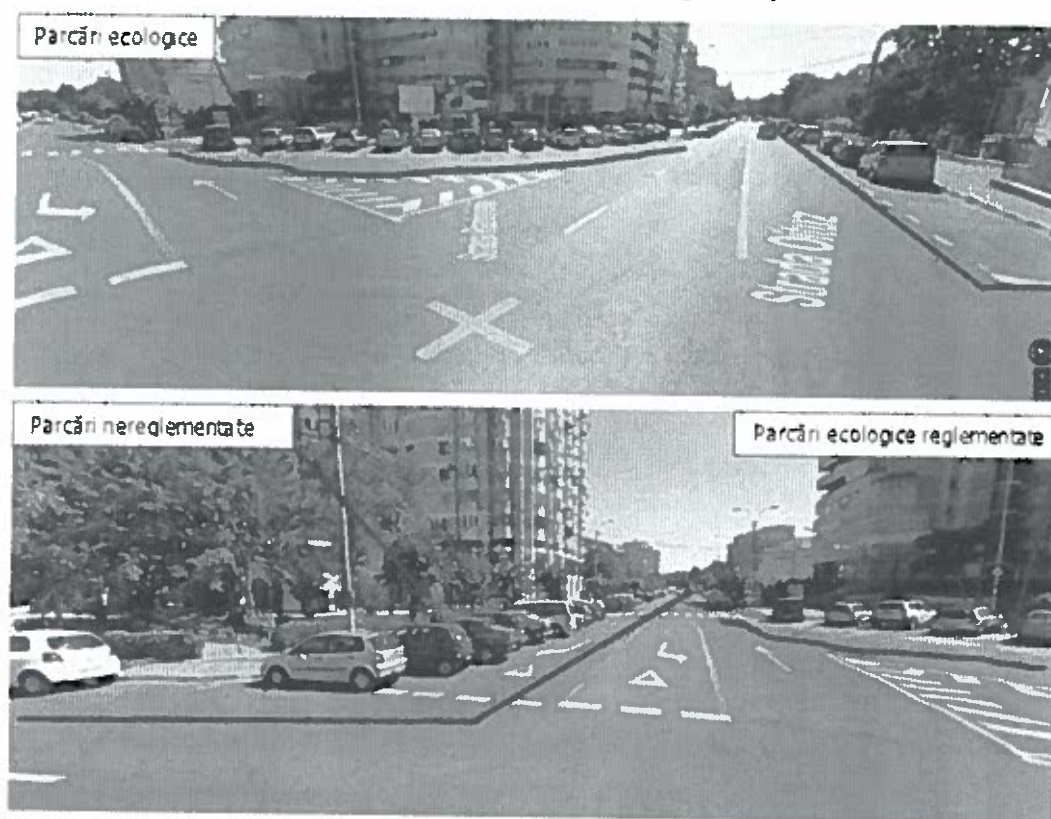


Figura 94: Parcări în Intersecția str. Oltuz cu str. Războieni. Sursa: Google Map

Pentru rezolvarea problemelor parcarilor în ultimii ani au fost amenajate fie parcări ecologice, fie a fost reglementată parcare pe stradă. Din păcate, din dorința de a răspunde cererii de parcare, adesea au fost amenajate parcări stradale în locații inadecvate (în intersecții – v. Figura 94), lângă treceri de pietoni, obstruționând vizibilitatea, în stații de autobuz) sau parcări rezidențiale ce utilizează inefficient spațiul public, fără o planificare integrată la nivelul cartierelor de locuințe (v. Figura 95).



Parcărilor ecologice (îmierbate, cu dale) amenajate în ultimii ani reprezintă circa 25% din numărul total de locuri de parcare și sunt amenajate fie pe stradă, fie în zona spațiilor verzi din zona blocurilor de locuințe.

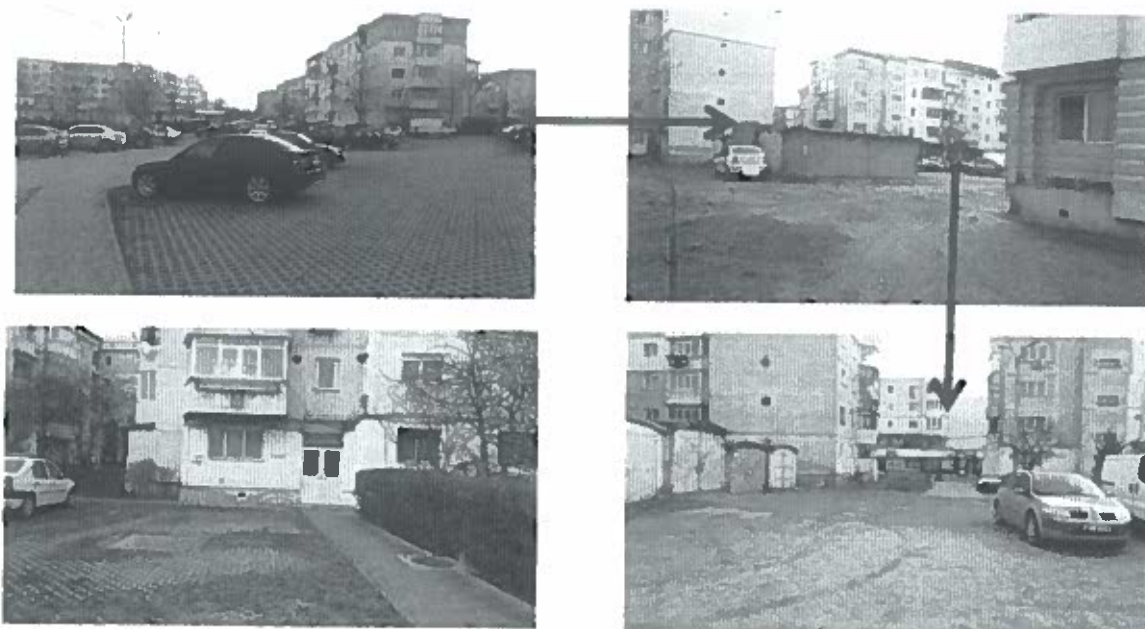


Figura 95: Parcări ecologice rezidențiale și garaje în cartierul Miorița

Parcarea pe stradă

În ceea ce privește parcarea pe stradă au fost identificate următoarele tipuri de parcare:

Tip parcare		Locuri de parcare estimate
Reglementată	Longitudinală	3960
	Oblică	2240
	Perpendiculară	510
	Oblică nereglementară (parcare în unghi în zonă cu reglementare longitudinală)	480
Nereglementată	Longitudinală	2270
	Oblică	190
	Perpendiculară	110

Tabelul 14: Număr estimativ de locuri de parcare pe rețeaua stradală majoră a municipiului Bacău

Distribuția acestora la nivelul orașului este ilustrată în figura următoare. Se observă că al II-lea inel de circulație (str. Miorița, str. Vadu Bistriței, str. I.L.Caragiale și str. Milcov) este invadat de parcare nereglementară. În jurul zonei centrale, unde sunt parcări reglementate cu plată, o serie de străzi sunt străzi utilizate nereglementar pentru parcare: str. V. Alecsandri, str. I.S. Sturza, str. Șoimului, parțial str. Războieni, Aleea Iulian Antonescu. O altă zonă ce polarizează cererea de parcare este zona Autogării, afectând bd. Unirii.

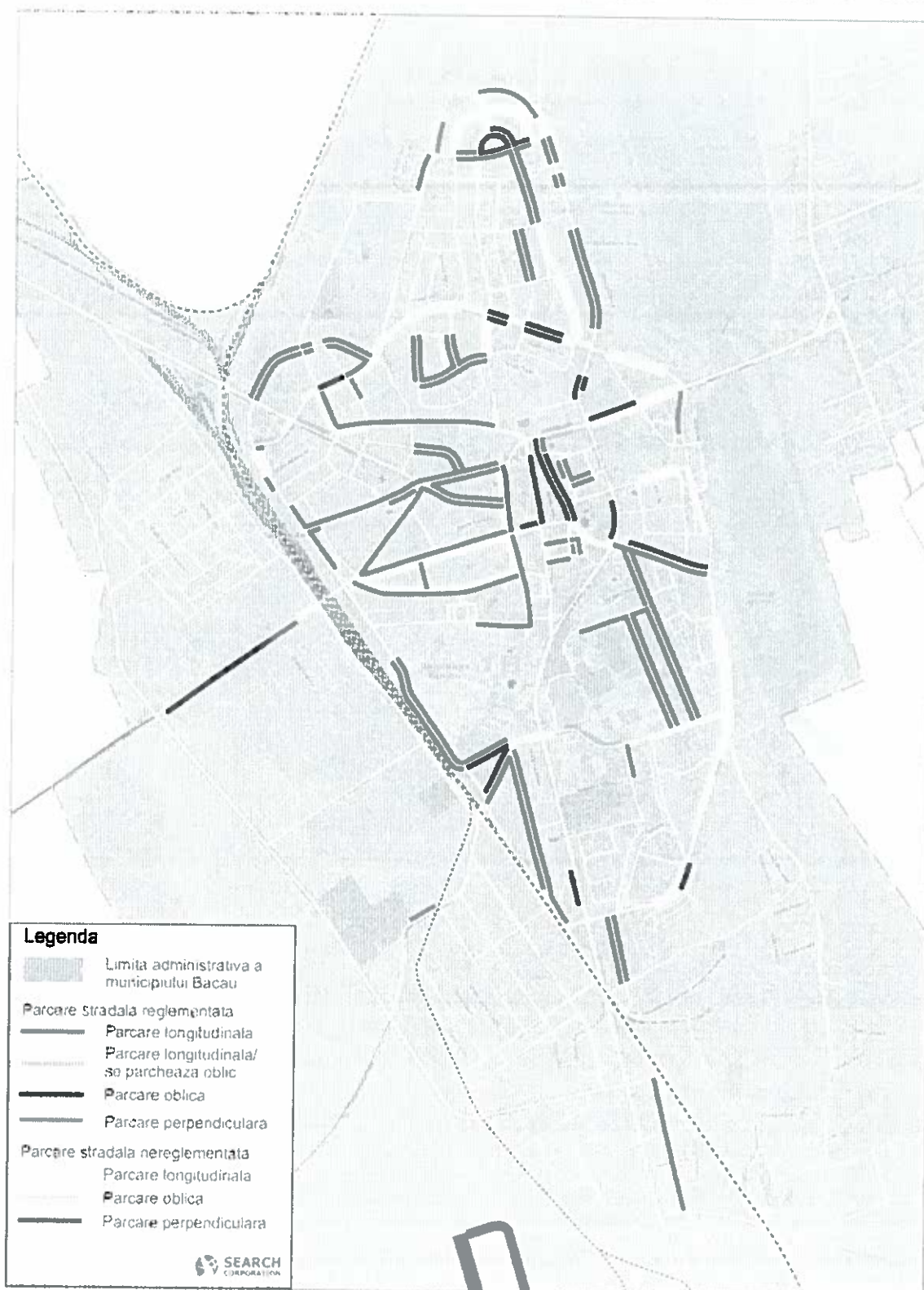


Figura 96: *Parcarea pe stradă distribuită pe rețeaua stradală majoră din municipiul Bacău*



Analiza situației actuale a parcărilor arată că parcare reprezintă o problemă serioasă în municipiul Bacău atât în zona centrală, cât și în ceea ce privește parcare rezidențială, în general. De asemenea, în municipiul Bacău nu a fost identificată nici o parcare colectivă sub/supraterană și se remarcă lipsa reglementărilor și planificării în ceea ce privește parcare vehiculelor de marfă.

Principalul **element de potențial** pentru dezvoltarea infrastructurii de parcare, dar și pentru implementarea unei politici de parcare coerente și durabile îl constituie implicarea autorităților locale în proiectul european *PUSH & PULL- Managementul locurilor de parcare și implementarea unor strategii de succes pentru creșterea eficienței energetice în transportul urban*, în care au fost și sunt promovate:

- măsuri de tip PULL (persuasive), precum:
 - organizarea anuală a evenimentului Săptămâna Europeană a Mobilității în municipiul Bacău, crearea de piste și parcuri pentru biciclete, încurajarea cetățenilor de a folosi transportul public prin acordarea de facilități, acordarea de subvenții cetățenilor municipiului în vederea utilizării acestui mijloc de transport;
 - organizarea anuală a „Săptămânii Europene a Mobilității” (European Mobility Week). În anul 2015 Municipiul Bacău a fost nominalizat printre cele 10 autorități locale excelând în mobilitatea urbană, pentru felul în care a organizat în parteneriat cu Agenția de Dezvoltare Locală Bacău, în perioada 16-22 septembrie 2015, a XIV-a ediție a „Săptămânii Europene a Mobilității”, sub deviza „Alege. Schimbă. Combină” (Choose. Change. Combine).
- măsuri de tip PUSH (disuasive), precum:
 - implementarea conceputului de parcuri rezidențiale,
 - demararea unui proiect pilot de parcuri rezidențiale amenajate în zona centrală a orașului (dezvoltarea unei platforme electronice pentru achiziționarea de tichete de parcare, amenajare de parcuri rezidențiale, etc), extinderea zonelor de parcuri controlate din centrul orașului (desființarea unor zone de parcuri clandestine prin transformarea lor în spații pietonale).



2.6.2 Sisteme inteligente de transport

Managementul traficului reprezintă un complex de măsuri active și pasive pentru asigurarea fluenței traficului și totodată utilizarea infrastructurii existente cât mai eficient posibil.

Principalele puncte nevralgice într-o rețea de străzi sunt în special constrângerile întâlnite la nivelul intersecțiilor. De aceea, sistemele de control al traficului cu instalații de semaforizare reprezintă cea mai des întâlnită metoda de asigurare a funcționării unei intersecții aflată poate la limita de capacitate. De asemenea, într-o rețea de străzi în care de cele mai multe ori distanțele între intersecții sunt relativ mici în raport cu volumele de trafic ce trebuie gestionate, devine foarte important ca spațiile de stocare dintre intersecții să poată fi foarte bine controlate. Funcționarea optimă a intersecțiilor și a rețelei stradale în ansamblu, se poate asigura prin funcționarea în regim controlat cu semafoare.

Activități precum: supravegherea traficului, controlul traficului, supravegherea modului de funcționare a echipamentelor, urmărirea parametrilor de performanță în funcționarea rețelei, aplicarea politicilor de transport stabilite la nivelul autorităților locale, se pot asigura eficient prin intermediul unui instrument denumit sistem de management al traficului operat prin intermediul centrului de management al traficului.

La acest moment în municipiul Bacău nu există un centru de management al traficului, însă există necesitatea ca întreaga rețea de intersecții să fie conectată printr-o infrastructură de comunicații la un sistem UTC. De asemenea intersecțiile actuale necesită reechipări în vederea funcționării în regim adaptiv la variațiile fluxurilor de trafic.

2.6.3 Semnalizarea verticală statică de orientare

Semnalizarea statică generală de orientare și cea privind obiectivele turistice sau socio-culturale din municipiul Bacău este insuficientă, existând multe situații în care pentru alegerea unei direcții de mers (către o localitate, către o anumită zonă din oraș sau punct de interes) conducătorii auto sunt puși în dificultatea de a decide care este direcția corectă de urmat în intersecție, ezitând sau fiind distrași, oprind în trafic pentru a întreba cetățenii ce traseu să urmeze. Aceste situații generează scăderea fluenței circulației, disconfort pentru participanții la trafic, risc de accidente, datorită concentrării excesive a atenției spre ceva ce lipsește sau nu există la locul potrivit și ca atare a dispersiei prea mare a câmpului vizual și pierderea controlului asupra direcției de urmat.

Pentru eliminarea acestor riscuri și asigurarea unei semnalizări statice verticale de orientare adecvate este necesar a se revizui semnalizarea verticală pe ansamblul municipiului și aducerea acesteia la un standard corespunzător, mai ales în contextul apariției variantei de ocolire.

De asemenea, pentru un bun management al acestei componente se impune și implementarea unui sistem informatic de gestiune a semnalizării vertical în ansamblul ei.



2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Zonele complexe sunt *areale cu rol strategic* în sistemul urban, *reprezentative pentru oraș* dar și *intens polarizatoare de fluxuri*. În consecință, acestea trebuie să *satisfacă în mod echilibrat atât exigențe de accesibilitate cât și exigențe de calitate estetică și ambientală* a spațiilor urbane.

2.7.1 Zona centrală

Conform PUG, zona centrală a municipiului Bacău reprezintă arealul cuprins într-un inel rutier al zonei centrale, constituit din strada 9 Mai (categoria a II-a), Bulevardul Unirii (categoria a II-a), strada Oituz (porțiunea dintre Bd. Unirii și strada Războieni – categoria a II-a) și strada Războieni (categoria a II-a între strada Oituz și strada I.S.Sturza și categoria a III-a între străzile I.S.Sturza și Parcului).

Ea cuprinde instituțiile cele mai importante: Primăria, Consiliul Județean, Prefectura, Teatrul Bacovia, Casa de cultură, Casa Națională de Asigurări de Sănătate Bacău, dar și funcțiuni rezidențiale, un nucleu comercial, biserici, birouri, bănci, unități de învățământ etc.



Figura 97: Delimitarea zonei centrale

Deși zona centrală definită în PUG se limitează în mare parte la zona centrală veche a orașului (zonă ce include extrem de puține fragmente din acea perioadă), concentrarea anumitor puncte de interes în vestul și sudul acesteia (puncte generatoare de circulații), dar și proximitatea Autogării Bacău (în nord-est) impune extinderea zonei pentru studiu (v. Figura 97).



Figura 98: Spațiu public în zona centrală. Str. Nicolae Bălcescu. Sursa: <https://municipiulbacau.ro>

În zona centrală, doar sectorul Calea Mărășești – strada Nicolae Bălcescu poate fi considerat ca *bulevard*, în accepțiunea sa tradițională, datorită amenajării generoase a trotuarelor, existenței vegetației de aliniament (deși tânără), a spațiilor comerciale, dar și a legăturii facile cu Parcul Trandafirilor, Parcul Bacovia și piața din fața Casei de Cultură. Parțial și bulevardul Unirii poartă premisele unui bulevard, deși rolul său de culoar de circulație (inclusiv de tranzit) îl transformă într-un spațiu agresiv pentru cetățeni.

În prezent, arealul prezintă următoarele *disfuncții*:

- slabă și foarte slabă calitate a spațiilor publice, ca efect al alocării preponderente a resurselor de teren căilor de circulație și parcărilor pentru autovehicule;
- absența transportului public pe strada Nicolae Bălcescu, arteră majoră care reunește numeroase funcțiuni de interes public;
- absența infrastructurii pentru bicicliști.



Figura 99: Spații publice în zona centrală, cu o pondere ridicată de spațiu alocat carosabilului și parcărilor, cu o slabă calitate peisagistică: Zona Piața Revoluției (stg.) și Pasajul Revoluției (dr.)



*Figura 100: Stație de transport în zona centrală – Piața Centrală (stg.).
Spațiu public în spatele Teatrului Bacovia. Str. Iernii (dr.)*

Pentru arealul situat în vecinătatea sudică a zonei centrale, traseele pietonale de legătură ale zonei centrale cu cartierele Cornișa și Carpați se îngustează pe ambele laturi ale Căii Mărășești, iar facilitățile dedicate deplasărilor cu bicicleta lipsesc. Intensitatea traficului auto pe acest sector al Căii Mărășești este cea mai ridicată din oraș atingând circa 37000 de vehicule zilnic. În acest context nu este valorificat potențialul spațiului adiacent situat pe latura de est a Căii Mărășești, dotat în trecut chiar și cu iluminat public (v. figura de mai jos).

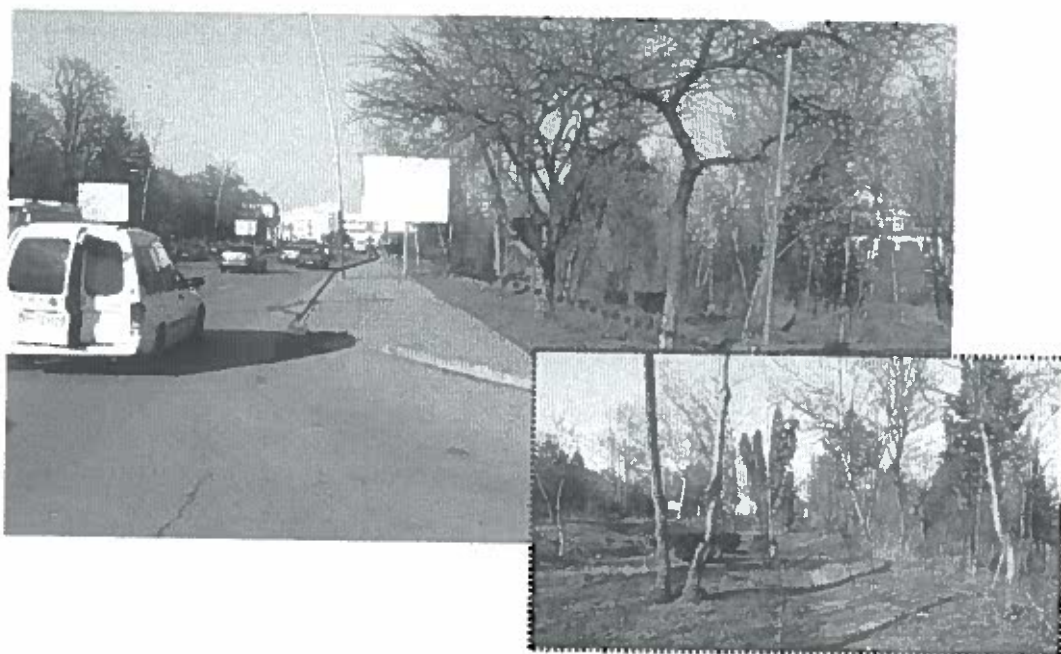


Figura 101: Alee în paragină în lungul Căii Mărășești (Zona stadionului)

De asemenea, în această zonă se remarcă conectivitatea redusă a traseelor pietonale situate de o parte și alta a Căii Mărășești (axul central al orașului având rol de barieră pe acest sector), în contextul în care nevoi esențiale au fost identificate din acest punct de vedere:



- asigurarea unui parcurs facil și agreabil pentru deplasările motorizate pe direcția est-vest (între zona de tip *cluster sportiv*: stadion, bazin de înot, terenuri de sport și cea a Parcului Căncicov);
- asigurarea unor circulații pietonale sigure, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă între latura de est a Căii Mărășești și zona de tip *cluster medical* de pe latura de vest a acesteia. Mai mult topografia zonei este favorabilă amenajării unei parcuri colective subterane în zona Stadionului care ar putea deservi atât stadionul cât și zona spitalelor.

2.7.2 Zona Gării Bacău

Zona gării este un areal complex, cu o ridicată importanță pentru oraș, care rezultă din diversele sale ipostaze :

- *Poartă urbană feroviară* a Municipiului Bacău, dar și a teritoriului său de influență - areal "vitrină", de prim contact, care trebuie să fie reprezentativ pentru oraș și comunitatea sa, cu o ridicată calitate funcțională și ambientală. Această ipostază va fi potențată, în viitor, odată cu realizarea coridorului european IX, feroviar
- *Areal de conexiune între transportul la nivel teritorial (regional, național) și transportul la nivel local*, care necesită condiții de transfer rapid, confortabil și sigur între cele două sisteme de transport.

În prezent, zona gării prezintă numeroase *disfuncții*:

- calitate estetică foarte scăzută a spațiului public aferent, ca și situații de neaccesibilizare a acestuia pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- slabă calitate funcțională și estetică a stațiilor de transport și a condițiilor de transfer între ele;
- „marginalizarea” transportului public de călători (prin amenajarea și amplasarea inadecvată a stației de transport public local);
- foarte proastă calitate funcțională și estetică a pasajului pietonal subteran care asigură atât accesul la perone cât și relația pietonală între cartierele CFR și Centru (v. capitol "infrastructură pentru pietoni");
- proastă calitate funcțională a infrastructurii pentru pietoni și amplasare necorespunzătoare a trecerilor pentru pietoni;
- lipsa clarității amenajării funcționale a Pieței Gării (d.p.d.v al facilităților destinate circulației pietonale, circulației vehiculelor de transport călători și, respectiv a vehiculelor pentru transport marfă) cu afectarea siguranței circulațiilor pietonale;
- absența infrastructurii pentru biciclete (benzi pentru circulație și parcuri)
- distanța relativ mare între gară și autogara Massaro nu permite condiții de transfer optime.



Figura 102: Zona gării: a. Piața Gării – areal de circulație și staționare, cu o slabă calitate estetică; b. proasta amplasare a trecerilor pentru pietoni generează traversări neregulate și pericol de accidente; c. infrastructură pentru pietoni și stații de transport cu o foarte slabă calitate funcțională și estetică; d. inaccesibilitatea spațiului public pentru persoane cu mobilitate redusă



Figura 103: Zona gării: a. Spațiu de așteptare pentru călători amenajat inadecvat în vecinătatea spațiului pentru încărcarea și descărcarea vehiculelor comerciale destinate activităților de tip poștă/curierat pericol de accidente; b. Stație de autobuz (transport public local) vs. stație taxi

2.7.3 Zona Autogării (centrale) Bacău

Zona Autogării Bacău reprezintă de asemenea un areal complex cu mare importanță pentru oraș, luând în considerare următoarele aspecte:

- *rolul de poarta rutieră urbană și de areal de conexiune între transportul la nivel teritorial și transportul la nivel local,*
- *amplasarea sa în vecinătatea nord-estică a zonei centrale (la circa 2 km de Gară și 5,5 km de Aeroport), pe unica principală axă est-vest a orașului, în imediata vecinătate a intersecției acestei axe cu cel de II-lea inel de circulație al orașului.*

În prezent, zona autogării prezintă importante *disfuncții*:

- slabă calitate funcțională și estetică a spațiului public aferent;
- lipsa lizibilității, funcționalității și siguranței infrastructurii pentru pietoni și pentru persoanele cu mobilitate redusă în incinta și în zona autogării;
- condiții nesatisfăcătoare de transfer între diverse mijloace de transfer;
- absența infrastructurii pentru biciclete.

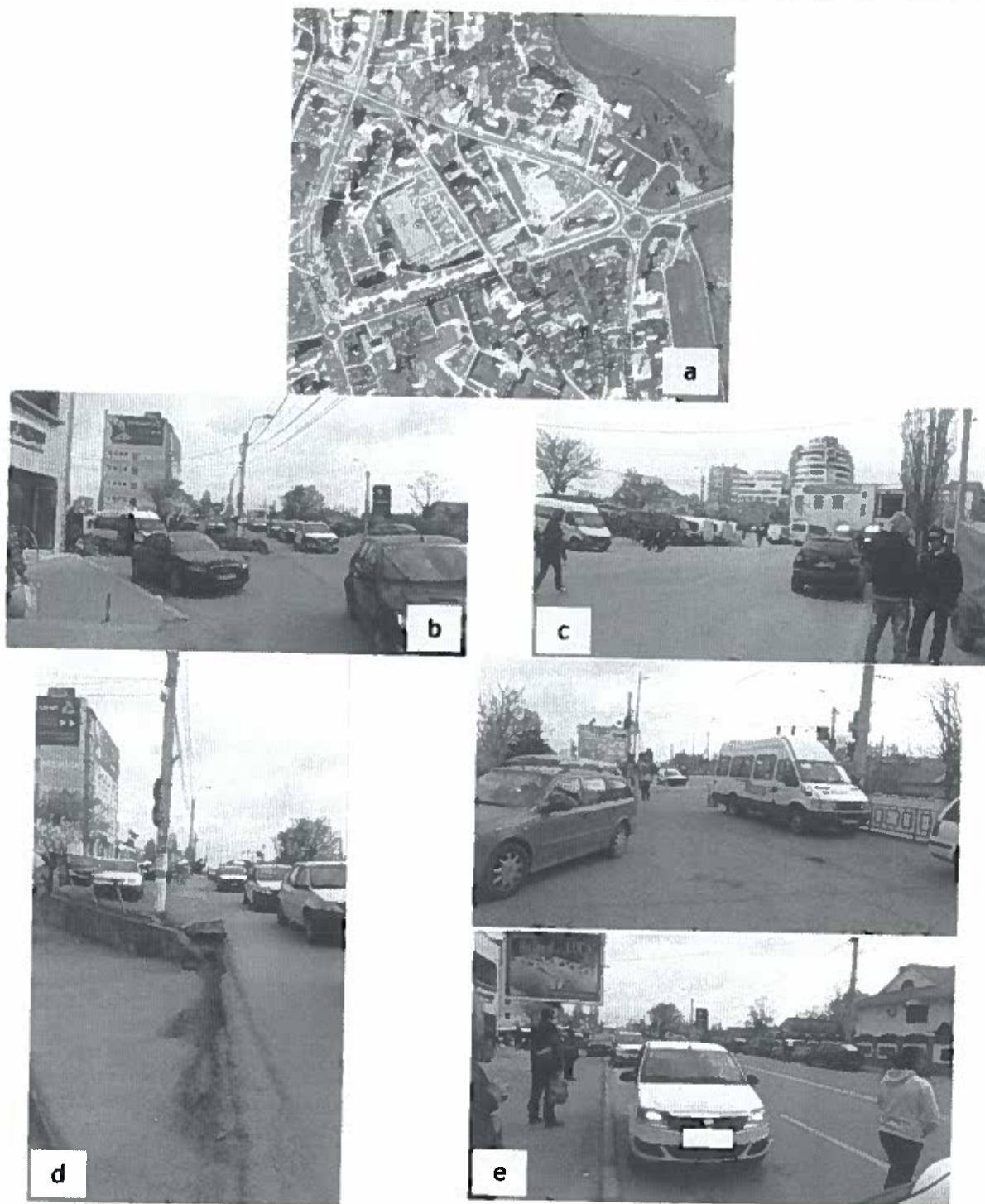


Figura 104: Zona autogării: a. Amplasarea autogării centrale Bacău; b. Acces pietonal și auto în Autogară din Bd. Unirii; c. Lipsa unor spații dedicate circulației pietonale; d. Trotuar periculos în zona accesului în Autogară; e. Stația de autobuz Autogară cu trotuar în stare proastă/stationări neregulate în stația de autobuz

Analiza indică faptul că se impune reorganizarea și modernizarea acestei zone intermodale în corelare cu transportul public local și cu celelalte două noduri intermodale Gara și Aeroportul.

Pag. 146/452



❖ **Conexiuni actuale la rețeaua rutieră și feroviară. Facilități de parcare**

În prezent, accesul către Aeroportul din Bacău se realizează doar pe cale rutieră, conexiunea cu DN 2/ E 85 aflat în traversarea municipiului Bacău (Calea Republicii) realizându-se, pe o lungime de aproape 600 m, prin strada Aeroportului. La acest moment se efectuează lucrări de lărgire a acestei străzi. Menționăm că Primăria Municipiului Bacău, responsabilă cu implementarea proiectului de lărgire a străzii Aeroportului, nu a pus la dispoziție informații cu privire la noul profil transversal al străzii, a modului în care aceasta se va conecta cu rețeaua stradală majoră și nici privind facilitățile pentru deplasarea pietonală și a relației cu transportul public local.

Gara municipiului Bacău se află la circa 5 km de Aeroport.

În prezent, Aeroportul nu este deservit de o stație de transport public local în imediata sa vecinătate, cea mai apropiată stație fiind cea de pe bulevardul Republicii, la o distanță de 700 m (10-15 minute de mers pe jos).

Aeroportul dispune în prezent de un număr de 100 de locuri de parcare.

❖ **Traficul de pasageri**

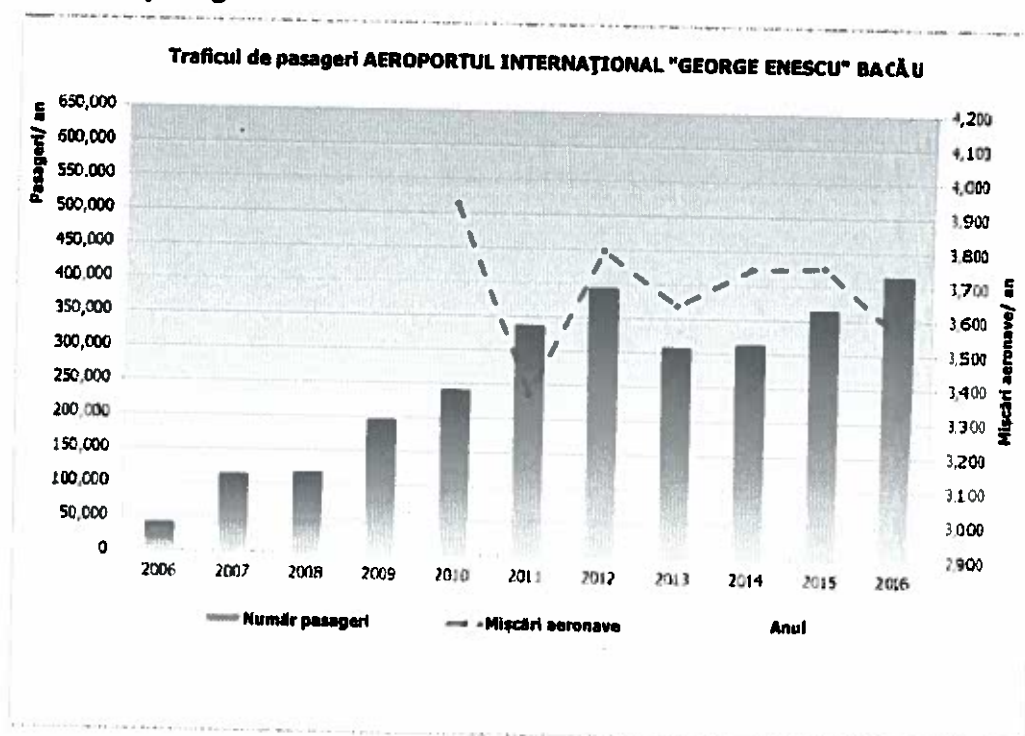


Figura 106: Evoluția traficului de pasageri prin Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău. Sursa datelor: Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău

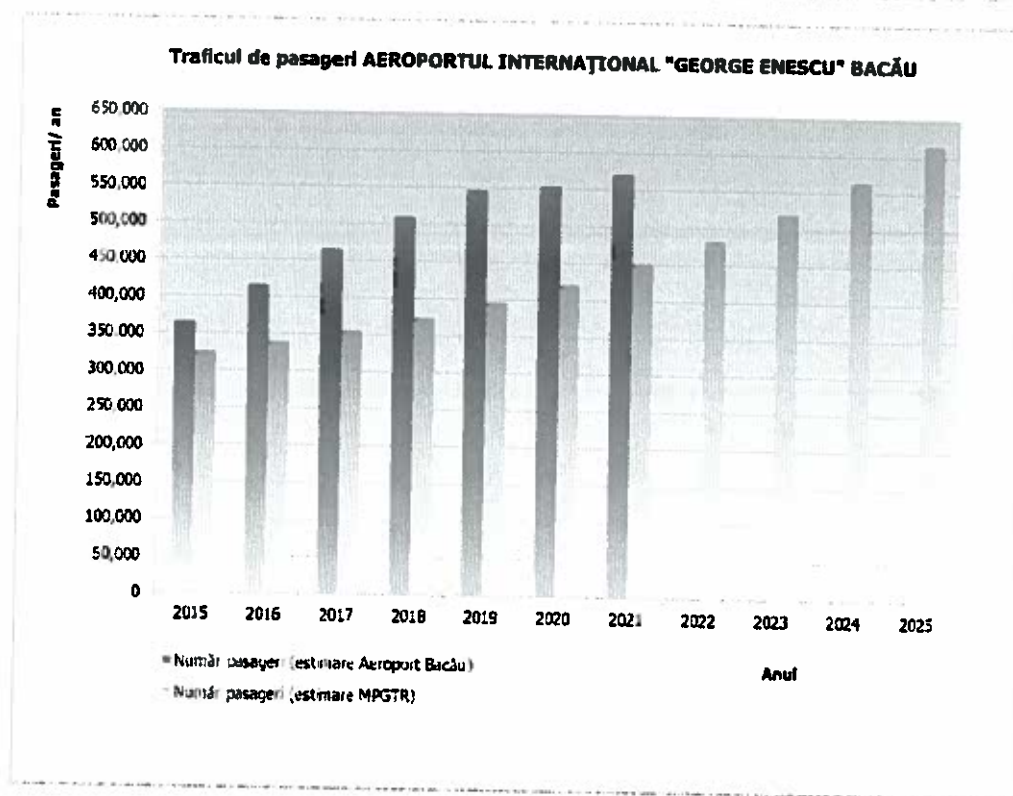


Figura 107: Prognoze ale traficului de pasageri prin Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău

Anul	Companii aeriene	Destinații		
		Total	Interne	Externe
2010	Blue Air, Carpatair, Tarom, Air Bucharest	8 destinații	București Timișoara	Italia (Roma, Torino, Milano, Bologna) Marea Britanie (Londra) Franța (Paris)
2011	Blue Air, Air Bucharest, Carpatair	11 destinații	Timișoara	Italia (Roma, Torino, Milano, Bologna) Marea Britanie (Londra) Franța (Paris) Cipru (Larnaca) Spania (Barcelona) Belgia (Bruxelles) Irlanda (Dublin)
2012	Blue Air, Carpatair	12 destinații	Timișoara	Italia (Roma, Torino, Milano, Bologna, Catania, Venetia) Marea Britanie (Londra) Franța (Paris) Belgia (Bruxelles) Irlanda (Dublin) Turcia (Antalya)



Anul	Companii aeriene	Destinații		
		Total	Interne	Externe
2013	Blue Air, Carpatair	10 destinații	Timișoara	Italia (Roma, Torino, Milano, Bologna) Marea Britanie (Londra) Franța (Paris) Belgia (Bruxelles) Irlanda (Dublin) Turcia (Antalya)
2014	Blue Air, Carpatair, Air Bucharest	10 destinații	-	Italia (Roma, Torino, Milano, Bologna) Marea Britanie (Londra) Franța (Paris) Belgia (Bruxelles) Irlanda (Dublin) Turcia (Antalya) Grecia (Heraklion)
2015	Blue Air, Aegean	12 destinații	-	Italia (Roma, Torino, Milano, Bologna, Catania) Marea Britanie (Londra, Liverpool) Franța (Paris) Belgia (Bruxelles) Irlanda (Dublin) Turcia (Antalya) Grecia (Rhodos)
2016	Blue Air	13 destinații	-	Italia (Roma, Torino, Milano, Bologna, Catania) Marea Britanie (Londra, Liverpool) Franța (Paris) Belgia (Bruxelles) Irlanda (Dublin) Turcia (Antalya) Germania (Stuttgart) Spania (Madrid)
2017-2021		(13 + 8) destinații	București Timișoara Constanța	Italia (Roma, Torino, Milano, Bologna, Catania) Marea Britanie (Londra, Liverpool) Franța (Paris) Belgia (Bruxelles) Irlanda (Dublin) Turcia (Antalya) Germania (Stuttgart, Berlin) Spania (Madrid, Barcelona) Danemarca Suedia Norvegia

Tabelul 15: Destinațiile curselor de linie în relație cu Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău. Sursa: Aeroportul Internațional "George Enescu" Bacău



❖ **Proiecte de reabilitare/dezvoltare a infrastructurii aeroportuare (piste, căi de rulare, platforme de staționare, etc.)**

Denumire proiect	Propus în:	Rețeaua TEN-T	Descriere	Valoarea estimată (mld Euro)	Perioada de implementare	Sursa de finanțare
Dezvoltarea aeroportului Bacău	PATN	TEN-T globală	1.04 - Aeroportul existent pentru care se prevăd lucrări de modernizare: Aeroportul Bacău	66,87	2015 (SF) 2016-2018	FEDR
	MPGTR		Realizarea/extinderea terminalului de pasageri cu o suprafață de min. 9,540 mp Reabilitarea și extinderea platformei de staționare cu min. 3,470 mp Modernizarea pistei de decolare aterizare la PCN 45 Asigurarea compatibilității noulor investiții cu căile de rulare Asigurarea infrastructurii, echipamentelor și utilităților de asistență a navigației, securitate și siguranță conform standardelor MPGT Asigurarea conectivității aeroportului conform cerințelor MPGT			
	PSR 2014-2020		Pe termen scurt (anul 2017), proiectul de investiții în dezvoltarea unui sistem de transport multimediu de marfă, energie și apă caldă. Scopul proiectului este creșterea capacității de transport (anul 2017-2020 mld. euro).			
	Strategia de dezvoltare a județului Bacău 2014-2020		Scopul proiectului: Îmbunătățirea infrastructurii de transport aerian din rețeaua TEN-T Obiectiv specific: Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii aeroportului internațional, în vederea creșterii numărului de curse operate și de pasageri tranzitați			

R.A. Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău se află în faza de pregătire a documentației necesare pentru obținerea finanțării din fonduri europene, în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, pentru proiectul de investiții intitulat „Creșterea capacității portante și modernizarea pistei de decolare aterizare și a suprafețelor de mișcare aferente”.

În cadrul acestui proiect vor fi realizate următoarele obiective:

- pista de aterizare-decolare cu o suprafață de 2500 m lungime și 45 m lățime;
- suprafețe de mișcare (căile de rulare Charlie și Delta);
- balizaj CAT II;
- drum perimetral de securitate cu lungimea de 6300 m;
- canalizare pluvială pentru toate suprafețele de mișcare.

De asemenea, R.A. Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău își propune următoarele obiective pentru viitor:

- *Pe termen scurt (anul 2017), finalizarea proiectului „Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian la Aeroportul Internațional George Enescu Bacău”. În cadrul acestui proiect va fi construit un nou terminal de pasageri cu o suprafață de 6.300 mp, un nou turn de control, un terminal intermodal pentru transport rutier, o uzina electrică, o centrală termică, un garaj auto și o nouă parcare cu 289 de locuri.*
- *Pe termen mediu, implementarea proiectului de investiții care are ca scop modernizarea pistei și a celorlalte suprafețe aeroportuare menționate anterior.*



- *Pe termen lung, se analizează posibilitatea înființării unei zone libere în vecinătatea aeroportului, ce ar putea deveni deosebit de atractivă pentru investitori în contextul unei accesibilități ridicate a acesteia (rutier, feroviar și aerian).*

❖ **Conexiuni viitoare cu rețeaua rutieră și/sau feroviară**

MPGTR, prevede ca *până la orizontul anului 2025 toate aeroporturile regionale (inclusiv cel din Bacău) să asigure următoarele **standarde de conectivitate**:*

- *Legătură rutieră - obligatorie,*
- *Legătură feroviară - opțională,*
- *Serviciu de transport public cu autobuzul - obligatoriu,*
- *Serviciu de transport public cu trenul (trenurile vor opera la un interval de 30 min în ora de vârf) - opțional,*
- *Servicii de taxi (fluxurile de taxi vor fi separate de restul traficului) - opționale,*
- *Parcare de lungă durată - opțională,*
- *Stațiile de tren/autobuz nu vor fi mai departe de 15 min. de mers pe jos față de terminalul de plecări.*

Pe de altă parte, R.A. Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău evidențiază două posibile oportunități de conectare a aeroportului cu rețeaua rutieră și/sau feroviară, și anume:

- cu varianta de ocolire/centura Bacău, prin realizarea unei legături rutiere suplimentare cu rețeaua rutieră;
- cu gara din Bacău, prin înființarea unei stații de tren, pe linia simplă de cale ferată (nefuncțională astăzi) care deservește societatea Aerostar și care se află la o distanță de cca. 200 m față de aeroport.